



Universidad de Concepción  
Dirección de Postgrado  
Facultad de Humanidades y Arte - Programa de Doctorado en Literatura  
Latinoamericana.

**La “tradición del accidente” en la narrativa  
latinoamericana contemporánea: el caso del  
automóvil en “Autopista del Sur”, *La guaracha del  
macho Camacho* y *Los detectives salvajes*.**

**EDUARDO OSVALDO AGUAYO RODRIGUEZ.  
CONCEPCION-CHILE  
2012.**

Profesor Guía: Mario Rodríguez Fernández.  
Dpto. de Español, Facultad de Humanidades y Arte  
Universidad de Concepción



## INDICE.

### I PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN.

I.1	Introducción.	5
I.2	Conceptualización del objeto de estudio.	
I.2.1	Sobre el concepto de ficción	8
I.2.1.1	La ficción como estructura: descripción y narración.	9
I.2.1.2	La ficción como representación del mundo.	13
I.2.1.3	Autonomía de la ficción respecto a lo factual.	16
I.2.2	Sobre lo imaginario de lo tecnológico.	17
I.3	Literatura y tecnología: discusión crítica.	22
I.4	Definición metodológica.	26

### II MARCO TEORICO.

II.1.	El automóvil y su significación: una propuesta desde el ensayo Hispanoamericano.	
II.1.1	Introducción	28
II.1.2	El automóvil: un imaginario desde Hispanoamérica.	33
II.1.3	Miguel Ángel Asturias: de lo poético a lo político.	39
II.1.3.1	Primer Momento: “aceleración”. 1925.	39
II.1.3.2	Segundo momento: “un giro en U”. 1927.	43
II.1.3.3	Tercer momento: “consolidación/dispersión”. 1929.	47
II.1.3.4	Síntesis: temas y procedimientos.	52
II.1.4	Germán Arciniegas: enumerando lo plural.	54
II.1.4.1	El arte de la máquina.	56
II.1.4.2	Tiempo, espacio, sociedad.	57
II.1.4.3	El vértigo de la conducción.	60
II.1.4.4	Síntesis: temas y procedimientos.	61
II.2	El significado cultural del automóvil: referencias teóricas complementarias.	63
II.2.1	El arte de la máquina.	63
II.2.2.	Tiempo, espacio y sociedad.	67
II.2.3.	El vértigo de la conducción.	74
II.3	Un signo en incertidumbre: el sentido del accidente.	77
II.3.1	El accidente: antecedentes teóricos fundamentales.	78
II.3.2	Octavio Paz: el accidente y la imagen del mundo moderno.	82

II.3.3	Accidente y ficción: contenido, estructura y efecto.	89
<b>III</b>	<b>ANÁLISIS CRÍTICO DEL CORPUS LITERARIO.</b>	
III.1	<i>Autopista del sur</i> : de la utopía a la distopía.	
III.1.1	Localización del texto.	92
III.1.2	Análisis crítico.	
III.1.2.1	El arte de la máquina.	94
III.1.2.2	Tiempo, espacio y sociedad.	99
III.1.2.3	El vértigo de la conducción.	106
III.2	<i>La guaracha del macho Camacho</i> : una condena desde la ideología.	
III.2.1	Localización del texto.	108
III.2.2	Análisis crítico.	
III.2.2.1	El arte de la máquina.	109
III.2.2.2	Tiempo, espacio y sociedad.	112
III.2.2.3	El vértigo de la conducción.	117
III.3	<i>Los detectives salvajes</i> : corriendo al borde del abismo.	
III.3.1	Localización del texto.	122
III.3.2	Análisis crítico.	
III.3.2.1	El arte de la máquina.	125
III.3.2.2	Tiempo, espacio y sociedad.	128
III.3.2.3	El vértigo de la conducción.	133
III.4	Los automóviles de la ficción: el análisis desde el accidente.	136
<b>IV</b>	<b>CONCLUSIONES.</b>	142
<b>V</b>	<b>BIBLIOGRAFÍA.</b>	145

## I. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN.

### I.1 INTRODUCCIÓN.

Francia, 1964. Un numeroso grupo de automovilistas permanece atrapado en un embotellamiento de tránsito en medio de la carretera que los conduce de regreso a París. La congestión vehicular, típica de los fines de semana, adquiere, conforme pasan las horas, una dimensión hiperbólica. La detención se prolonga por semanas y meses y del evento nace una comunidad de conductores que se asocian, comparten, se enfrentan, viven y mueren avocindados en esta especie de aldea utópica. De improviso, la comunidad se disuelve y los autos, liberados de la inercia que los congregaba, comienzan a acelerar y a dispersarse irreversiblemente.

Una década después, en San Juan de Puerto Rico, la historia parece repetirse. Centenares de vehículos permanecen atrapados en un embotellamiento carretero bajo el sol inclemente del Caribe, salvo que esta vez el tapón se ha formado en medio de la semana, a media tarde y en el centro político de un país que flota en medio del océano. Los automovilistas permanecen aislados dentro de sus vehículos, aunque hay algo que parece unirlos: la virulencia radial de la canción de moda, *La guaracha del Macho Camacho*. Esta vez el grupo no se desintegra; sólo un conductor rompe la inercia, y acelera en su intento por franquear el tapón, aunque sólo sea para detenerse unos metros más adelante, en un mortal atropello.

Podemos citar un caso más. Ocurre en México, en el Distrito Federal, los últimos días de 1975, aunque sabemos de esta historia casi un cuarto de siglo después de ocurrida. Una familia acomodada permanece asediada en su hogar por una banda criminal que vigila sus movimientos desde un *Camaro* amarillo. Dentro del hogar, la familia oculta a la mujer del jefe de la banda, en un intento por “salvarla” de la sórdida situación en la que se

encuentra. El jefe del hogar saber que es necesario romper el cerco. Tres amigos, jóvenes y poetas, se encargan de intentar la fuga con Lupe, la mujer, en el *Impala* del dueño de casa, iniciándose la persecución, que se extiende por el desierto del Sonora pero termina proyectándose en el tiempo y el espacio novelados.

Los hechos que acabamos de reseñar ocurrieron en la literatura. Corresponden a las historias relatadas en “Autopista del sur”, de Julio Cortázar; *La guaracha del macho Camacho*, de Luis Rafael Sánchez, y *Los detectives salvajes*, de Roberto Bolaño. Como vemos, en todos figura una máquina protagónica del entorno técnico (pos)moderno, el automóvil, aunque en la ficción, pensamos, el protagonista es el *accidente*. Lo anterior es significativo, si atendemos a la relevancia que este fenómeno adquiere en el horizonte cultural del siglo XX en Occidente.

Nuestra investigación busca explorar un ámbito específico del conocimiento imaginario propio de la literatura, la *ficción*, examinando algunos registros de cómo han sido imaginados ciertos aspectos de la tecnología en algunos textos claves la narrativa hispanoamericana de los últimos 50 años, entendiendo que los resultados que obtengamos de este ejercicio excederán el simple conocimiento histórico o social. Para ello, abordamos la figuración de lo tecnológico a partir de un objeto/signo que nos parece particularmente valioso dentro del vasto universo de los objetos técnicos: el automóvil. Justificamos nuestra elección a partir de un argumento básico: el automóvil es un objeto que ha resultado clave en las transformaciones materiales y simbólicas experimentadas por la sociedad occidental a partir del siglo XX, y testimonia el tránsito acelerado que la cultura occidental moderna experimenta desde su fase industrial metalúrgica

a un contexto de "desmaterialización" económica<sup>1</sup>, afín con el clima cultural de la modernidad tardía del cual hispanoamericana no resultaría la excepción. Sumado a esto, el automóvil es un signo polisémico, una imagen cuya capacidad de significación supera las determinaciones "objetivas", estrictamente funcionales, de la técnica.

Ejemplo de la importancia cultural que se ha asignado a esta máquina es su presencia recurrente como objeto de atención en las letras hispanoamericanas ya desde la primera década del siglo XX, tal como se demuestra con parte del corpus de análisis con el que trabajamos. Al respecto, es posible verificar la presencia de un discurso crítico - a la vez que creativo - tempranamente organizado en torno a la figura del automóvil en el trabajo ensayístico que algunos escritores hispanoamericanos desempeñaron como corresponsales de diversos medios durante las décadas del 20 y del 30. Los casos de Miguel Ángel Asturias y Germán Arciniegas, por nombrar sólo a dos de los más claros ejemplos, nos permiten documentar y analizar este tratamiento temático y retórico de cierta forma inaugural, proponiendo una primera aproximación a los diversos significados culturales otorgados al automóvil en las sociedades hispanoamericanas a principios del siglo XX.

Planteadas estas orientaciones preliminares, desarrollamos a continuación los principales antecedentes teóricos y críticos que fundamentan nuestro estudio. Para ello, examinaremos en primer lugar los conceptos de *ficción* y *tecnología*, destacando especialmente el lugar de ésta última en el ámbito de lo imaginario de esta última; en segundo lugar, comentaremos brevemente el estado del arte en relación al estudio de los

---

<sup>1</sup> Nos referimos a la mutación indicada por Baudrillard, desde una sociedad metalúrgica, centrada en la producción material, a una sociedad eminentemente *semiúrgica*, centrada en la producción de sentido o significación, propia de "nuestra techno-cultura" (2005:224)

vínculos entre tecnología y literatura en Hispanoamérica, con énfasis en la ficción literaria; finalmente, definiremos el método de lectura que guiará nuestra investigación.

## **I.2 CONCEPTUALIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO.**

### **I.2.1 Sobre el concepto de *ficción*.**

Proponer una investigación que busque indagar sobre la ficcionalización de la técnica en algunos relatos claves de la narrativa hispanoamericana contemporánea implica, en primer lugar, asumir que es posible señalar vínculos entre la realidad textual y la realidad del mundo, con su peso material y sus determinaciones históricas y sociales. ¿Qué dicen las palabras de la literatura sobre el mundo? La pregunta en ningún caso busca reducir el estudio de lo literario a la constatación de cierto conjunto de factuales históricas, como tampoco pretende sostener una autonomía plena de la ficción respecto del mundo factual; más bien, deseamos entender esta pregunta como un catalizador que nos mueva a señalar puntos de contacto donde el sistema de los signos y el de los objetos se afecten mutuamente, tal como ocurre en toda otra forma de expresión cultural<sup>2</sup>.

Desde una perspectiva muy general, puede definirse lo *ficticio* en términos de su oposición con lo *real*; en este sentido, las ficciones serían "invenciones a las que no corresponde ninguna realidad" (Wunenburger, 2008: 14). La irrealidad de lo ficticio no es, sin embargo, la condición elemental para que sea considerado como necesariamente literario, puesto que la invención imaginaria es frecuente también en el ámbito de actividades vinculadas al pensamiento racional y abstracto, como ocurre en el caso del

---

<sup>2</sup> Entenderemos el término *cultura*, siguiendo en esto a Enrique Lihn, como el cruce donde confluyen "el mundo de los signos, por el sistema de significación, y el mundo que podríamos llamar de lo real; todo lo referente a lo histórico, lo social, lo individual, que es, hasta cierto punto, extralingüístico o extraliterario". (2005: 114)

discurso científico o legal (Wunenburger: op.cit). Se hace necesario, por lo tanto, examinar otros factores que concurren en la constitución de la llamada "ficción literaria".

Helena Beristáin, que recoge el aporte de Ducrot y Todorov respecto al tema, resulta especialmente clara a la hora de definir una noción general de "ficción" dentro del ámbito de la literatura. Tal como expone en su *Diccionario*, por *ficción* puede entenderse un

*discurso* representativo o mimético que 'evoca un universo de experiencia' [...] mediante el lenguaje, sin guardar con el objeto del referente una relación de verdad lógica, sino de *verosimilitud* o ilusión de verdad, lo que depende de la conformidad que guarda la *estructura* de la obra con las convenciones de género y de época (Beristáin, 208).

De la definición citada destacan tres que examinaremos en más detalle: el carácter textual o semiótico de la ficción, su intención de referencialidad y su autonomía respecto a lo real-actual a partir de su relación con la tradición o el canon.

#### **1.2.1.1 La ficción como estructura: descripción y narración.**

Respecto al primer punto, recordemos que Todorov señala dos formas textuales básicas y complementarias que, a su juicio, constituyen el fundamento estructural de toda ficción: la descripción y la narración. La distinción que ofrece el teórico para ambas formas textuales es sobre todo temporal: lo propio del tiempo de la narración es el cambio, la sucesión de acontecimientos; la descripción, al contrario, ocurre en lo continuo, es decir, en el tiempo de "la duración pura" (1991: 68). Una visión gramatical permite entregar mayores precisiones sobre este último punto.

La descripción puede considerarse como una forma de "expansión textual" que, a partir de la conjunción de operadores referenciales como el sustantivo común y propio, el adjetivo y otras estructuras determinantes más

complejas, vincula un nombre a una serie predicativa, construyendo un objeto semiótico complejo que encuentra su afinidad principal en el espacio textual - *intratextual e intertextual* - que lo enmarca pero que no deja de referir o indicar al objeto *extratextual* que lo "desencadena" (Pimentel, 2001: 113). Respecto a esto, la función referencial del nombre o sustantivo común puede considerarse como genérica y señala una realidad más conceptual que concreta; un nombre común como AUTOMOVIL, en este sentido, expresa más corrientemente la representación mental o "ideal" del objeto que su realidad concreta, material o incluso técnica. El sentido básico del nombre común se enriquece en función de la presencia de los otros elementos suplementarios al sintagma nominal, aumentando su valor icónico al agregar información verbal que, por su correlato con la experiencia de mundo del lector, contribuye a potenciar la ilusión de verosimilitud generada desde el universo textual.

Además de la capacidad general de significación propia de los nombres comunes, el nombre o sustantivo propio ofrece un mayor grado de significación en el desarrollo de la ficción literaria. Es importante insistir en que la significación del nombre propio se genera intratextualmente, al acumular referencias dentro del universo textual del relato, como sucede con los nombres propios de los personajes, pero también se genera a partir de relaciones extratextuales, especialmente cuando el nombre propio convoca realidades socialmente compartidas y, en ocasiones, ampliamente connotadas. En este sentido, nombres como CHEVROLET o IMPALA permiten anudar en el texto una multiplicidad de referentes culturales que pueden otorgar peso denotativo y extensión connotativa al signo (Pimentel, op.cit.).

Por otra parte, el campo de lo que puede ser referido y descrito es, tal como cabe suponer, ilimitado. Da cuenta de ello el detallado catálogo de

recursos que la misma Beristáin consigna a la descripción de personas: *retrato* para la descripción de su físico e idiosincrasia, *prosopografía* si sólo se refiere a su aspecto exterior, *etopeya* para la descripción de las pasiones o costumbres, *etopea* para las características de un tipo humano individualizado, *carácter* para definir la esencia de un tipo de protagonista, e incluso *paralelo* si se trata de oponer semejanzas y diferencias entre personajes. La autora señala que, en efecto, “pueden describirse hechos, batallas, fiestas, procesos, fenómenos naturales, epidemias, paisajes, animales y objetos” (138), aun cuando estas formas de descripción no reciban nombre especial en los tratados de retórica; sin embargo, a pesar de esta ausencia de nomenclatura, el estudio de la descripción de los objetos en la ficción no ha sido ignorado por la teoría literaria, especialmente después de consolidado el abordaje semiótico a la novela. Al respecto, podemos destacar el interés por comprender el valor semántico de los objetos, es decir, su capacidad de significar, a partir de la renovación crítica que Roland Barthes hiciera sobre el fenómeno del análisis literario, especialmente con el caso del *Nouveau Roman* o la Nueva Novela Francesa, y sobre todo con las propuestas de su líder teórico y literario, Alain Robbe-Grillet (Bobes, 1985). Será útil recordar algunos puntos relevantes planteados sobre la descripción de los objetos en la ficción por ambos autores.

En el desarrollo de sus teorías respecto a una nueva concepción novelesca, Robbe-Grillet se refiere a la transformación que las técnicas industriales han provocado en la configuración de la civilización occidental moderna, situándola como uno de los factores claves para comprender - y exigir - la renovación en los modos de la ficción literaria. Sobre este punto, plantea, en *Por una novela nueva*, que el mundo material de los objetos ya no puede ser más "ni significativo ni absurdo", sino que, a partir de la consolidación del dominio de la máquina en las sociedades industriales, el

objeto en la ficción tiene que llegar a significar simplemente lo que "Es" (1965: 25). En función de esta premisa - a nuestro juicio ya discutible - el escritor francés desarrollará su defensa en pro de la de-subjetivación del objeto ficcionalizado. Sabemos que el programa literario de Robbe-Grillet ambicionó la representación de un mundo "objetual" liberado de los referentes metafísicos que adquiere por contagio en su tráfico con la realidad social y subjetiva. El objeto debe cumplir, en la ficción, la función de significar nada más que "a sí mismo", oponiendo a cualquier desencadenamiento simbólico, a cualquier connotación o forma de asociatividad semántica, la resistencia de una superficie muda. Es por esto que, según el autor, "[e]n las construcciones novelescas futuras gestos y objetos estarán ahí antes de ser algo; y ahí seguirán después, duros, inalterables, presentes para siempre y como burlándose de su propio sentido" (op.cit. p.27).

Es interesante subrayar la "repugnancia" que el novelista francés demuestra a lo que denomina "la palabra de carácter visceral, analógica o mágica" (op.cit. 31) que habita aún en las descripciones sensuales y metafóricas del realismo y que busca expurgar en su ejercicio narrativo. En este sentido, Barthes señala el contraste que la poética del *Nouveau Roman* busca establecer con la novela realista tradicional, cuyos objetos "tienen formas, pero también olores, propiedades táctiles, recuerdos, analogías, en una palabra, hierven de significados" (2002: 39) y por lo tanto jamás resultan neutrales, sino que suscitan en su lectura "un movimiento humano de repulsión o de apetito" (op.cit). En este contexto se entiende la importancia dada por el escritor francés a la descripción "muda" del objeto, en la medida en que permite "limpiarlos de metafísica" partir del poder purificador de la visión pura.

Por otra parte, ¿Qué puede implicar *narrar* un objeto? La narración, como ya hemos advertido, tiene su forma específica de expresión en el

despliegue verbal de una temporalidad virtual. "Narrar" un objeto implica hacerlo partícipe de los sucesos y acciones humana que ocurren en el relato, "agenciarlo" al desarrollo del relato, pero también implica transformarlo en una representación dinámica del mundo, en una imagen capaz de contarnos lo que ha sido antes y lo que podrá ser después. Lukacs se refiere al primer punto cuando se refiere a la formulación épica de "las cosas del mundo" en su ensayo "Narrar o describir", publicado en 1927. En el texto, el crítico húngaro argumenta de forma explícita su preferencia por la narración, puesto que, a su juicio

las cosas sólo viven poéticamente por sus relaciones con el destino humano. Y por eso el verdadero épico no las describe. Narra la función de las cosas en la concatenación de los destinos humanos, y lo hace única y exclusivamente cuando participan en esos destinos, en las acciones y los sufrimientos de los individuos (197).

De manera similar, a juicio de Bajtin, el trabajo del artista se define por su capacidad de leer "los indicios del transcurso del tiempo en todo", la manifestación del tiempo en la Naturaleza y en "las huellas dejadas por las manos y la razón del hombre: ciudades, calles, edificios, obras de arte y de técnica" (216-217). La obra de ficción también inserta el espacio objetual en el devenir del tiempo (pensemos en la noción de *cronotopo*), lo llena de marcas, lo hace "histórico", transformándolo en una "huella", es decir, en un "indicio de la historia [donde] el espacio y el tiempo están unidos en un nudo indisoluble" (2003: 232).

### **I.2.1.2 La ficción como representación del mundo.**

Respecto a este segundo punto, el de la referencialidad del signo literario, asumimos que "el objeto de estudio de la literatura no es el referente, la cosa en sí y sus relaciones con el objeto, sino los signos de mediación entre el referente y el texto" (Navajas, 1985: 65). Tal como ya ha

sido señalado, la representación ficcional funciona a partir del trabajo con las palabras y su significación, pero la asignación de los significados, la conceptualización del mundo, es un proceso fundamentalmente cultural y, por lo tanto, en constante devenir. Este proceso de significación cultural exhibe por lo menos dos facetas: en principio, cada objeto es en sí mismo una entidad cultural determinada por las convenciones sociales que marcan su producción material y su uso o consumo; al mismo tiempo, cada cosa, al ser nombrada, participa de una red discursiva que lo adscribe, narrativamente, en un lugar del mundo. Sobre este sustrato cultural parece trabajar la ficción, decodificando y recodificando el texto del mundo.

No podemos dejar de incluir y comentar en este punto los aportes fundamentales que Bajtín y su grupo realizan respecto a la relación entre la palabra literaria y el mundo. Desde esta perspectiva, que se podría definir como esencialmente *dialogica*, la literatura da presencia textual al mundo a partir de la palabra; esto implica que la obra vocaliza al mundo, no desde el repertorio abstracto de la lengua sino que desde los registros actuantes que circulan en el contexto de la sociedad. La literatura constituye, por lo tanto, un género discursivo complejo, que asimila y enmarca las voces sociales que componen el espacio verbal de la cotidianidad, estructurándolas de acuerdo a sus propias características sub-genéricas (López y Fernández: 2005).

Es importante recordar que, para Bajtín, todo discurso reproduce en cierta forma el discurso ajeno. Siempre se habla a través de la palabra de otro, la cita o recoge, la nombra, la glosa, la comenta, la crítica e incluso la rechaza. En este sentido, existe siempre la posibilidad de afirmar que la propiedad de una voz sobre las palabras con las que nombra al mundo no es total ni exclusiva, puesto que la enunciación se construye a partir de lo ya expresado, lo que además implica asumir que las palabras no sólo se hallan limitadas a señalar su propio objeto, sino que también a expresar la posición

que adoptan en su enunciación respecto a la palabra ajena, convocada como un eco o reminiscencia, ya sea temática o estilística. El proceso de selección verbal que se efectúa y se expresa en la obra literaria nos habla, por lo tanto, de una representación constructiva, de una intencionalidad creativa que otorga sentido y dirección al contenido del texto, que no *refleja* sino que más bien *refracta* al mundo (Ponzio, 1998).

Sin duda, las propuestas teóricas del argentino Ricardo Piglia se hallan íntimamente vinculadas con esta visión, especialmente cuando caracteriza la relación entre *palabra literaria* y *mundo* en la forma de un diálogo con las “voces ficticias” que traman el tejido de lo social. A partir de esta idea podemos entender la afirmación del argentino, cuando señala que la literatura es "un espacio fracturado, donde circulan distintas voces, que son sociales" (Piglia, 2001: 11), es decir, una palabra multifacética que intenta incluir la heterogeneidad de voces desplegadas en la gran red social. La literatura, en tanto que diálogo, busca hacer participar al entero universo discursivo en su enunciación, transformándose en una palabra que es, en sí misma, un enjambre de palabras. Es esta relación quebrada, “enigmática”, que el texto literario busca establecer con la "trama de relatos" (Piglia, op.cit: 35) que sostiene el tejido social la que define, según el argentino, la dimensión política del texto literario como forma de diálogo, "no sólo diálogo entre personajes, sino entre lenguajes, géneros, fuerzas sociales, periodos históricos distantes y contiguos" (Fuentes, 1990: 37).

Lo anterior permite plantear la pregunta sobre la naturaleza narrativa del espacio social. El argentino se refiere al tema por medio de ejemplos: el cine, el periodismo, el discurso político - y podríamos agregarse otros tantos, como la ciencia, la religión o la economía – son verdaderas “fuerzas ficticias” que permiten dar orden y sujeción al conjunto de los cuerpos que no pueden ser conducidos por la pura violencia. Lo fundamental, para Piglia, será

entender que el diálogo de la ficción con el mundo se sostiene re-tramando la red de “fuerzas ficticias” que organizan el orden social, asimilando y modificando sus voces.

### **I.2.1.3 Autonomía de la ficción respecto a lo factual.**

Por otra parte, la noción de lo literario aparece determinado, en Piglia, bajo la forma de un "espacio fracturado", es decir, un ámbito disfuncional, irregular o "accidentada", fractura que nos permite subrayar el carácter elíptico o cifrado de las relaciones que se establecen entre literatura y sociedad (Piglia, 2001: 14); la forma que adopta el conocimiento literario del mundo es discontinua y compleja. En este sentido, la ficción literaria trabaja con *lo que no es*, diciendo “algo distinto de lo que quiere decir para hacer surgir algo que sobrepasa aquello a lo que se refiere” (Iser, 1997: 53).

Si el potencial ilimitado de la imaginación moviliza al lenguaje para nombrar lo real, la palabra literaria sería un lugar privilegiado para acceder a este “suplemento de imaginación”, a esta “cuota de exageración, mentira, verdad, potencialidad” (Fuentes, op.cit: 23) sin la cual las coordenadas de lo real-objetivo se vuelven insuficientes. De ahí que, si bien Iser plantea en su estudio que esta palabra “excesiva” es homóloga de la ignorancia en la medida en que asume que "la ficcionalización empieza donde el conocimiento termina" (61), es posible adoptar una perspectiva alternativa, tal como sostiene Carlos Fuentes, cuando afirma que lo imaginario es, precisamente, "el nombre del conocimiento en literatura" (Fuentes, 1995: 18).

En último término, la autonomía de la ficción literaria respecto a la realidad factual a la que alude “enigmáticamente” se encuentra estrechamente vinculada con su naturaleza dialógica. Podríamos asociar esta condición con la recursividad fundamental del lenguaje literario, es decir, la relación creativa que establece un texto “literario” con la herencia de voces

que señala el lugar de la literatura en el espacio del lenguaje; de esta forma, un texto literario nombra al mundo a partir de una multitud de palabras que en último término buscan nombrarse a sí mismas. Encontramos esta idea en la intuición de Foucault, cuando afirma que la palabra literaria “hace señas” o “parpadea hacia algo que llamamos literatura” (1997: 68) al ser nombrada. Lo propio de la ficción en tanto que objeto literario se devela en esta capacidad autoreferente y sobre todo *intertextual*, ya sea como base generativa de la significancia del texto en tanto que “red de textos que se superponen e interceptan” o como instancia de organización participativa del lector en la significancia del texto, en la forma de una “dialéctica memorial entre el texto que el lector descifra y los textos que el lector recuerda” (Amoretti, 1996: 8).

### **1.2.2 Sobre lo *imaginario de lo tecnológico*.**

Expuestas las coordenadas conceptuales básicas en relación al concepto de ficción literaria, se hace necesario examinar brevemente algunas nociones esenciales del segundo concepto que interviene en la relación: *tecnología*.

Partamos por señalar que, según el diccionario de la Real Academia de la Lengua, el término *tecnología* nos remite principalmente a dos acepciones. La primera, ligada a la *tékhne* clásica, define el concepto como el "conjunto de teorías y de técnicas que permiten el aprovechamiento práctico del conocimiento científico" (RAE, en línea), o planteado de forma alternativa, los "conocimientos propios de un oficio mecánico o arte industrial" (Cabrera, 2006: 90). Esta dimensión inmaterial de lo tecnológico, en tanto que saber, desaparece en su segunda acepción, vinculada al término ya desde su aparición en el siglo XVII (Daumas, 1996), momento en el que comienza a distanciarse del sentido arcaico o tradicional de *técnica*: en este nuevo contexto, de primitiva modernidad, por *tecnología* se entenderá el "conjunto de los instrumentos y procedimientos industriales de un

determinado sector o producto" (RAE, en línea), concepción instrumental que ya Heidegger, desde la filosofía, sintetiza al identificar la esencia de la tecnología en el ser "un medio para un fin" (2007: 118).

Es importante recordar que, a pesar de su carácter "objetivo", toda tecnología se halla inserta en un dominio mayor, el de la cultura, contexto a partir del cual adquiere una pluralidad de significados en constante evolución. Consideremos dos ejemplos que ilustran esta condición: el primero se refiere a la diversidad de definiciones que han sido formuladas por distintos autores para explicar lo que es tecnología; el segundo se refiere a los distintos niveles que componen la expresión de lo tecnológico como realidad social.

Respecto al primer punto, podemos constatar cómo el intento por dar una definición de *tecnología* ha traído como resultado un intenso debate teórico, sin duda inabordable en toda su extensión dentro de los límites de nuestro estudio. A manera de referencia, tomaremos el texto del físico y filósofo alemán Friedrich Dessauer, *Discusión sobre la técnica* (1964), que nos ofrece la gran ventaja de proponer una suerte de *summa* del conocimiento filosófico y humanista sobre el fenómeno tecnológico a partir de fuentes especialmente ligadas al pensamiento alemán del siglo XIX y XX. En este sentido, frente a la cuestión básica de qué es tecnología, la lista de autores y definiciones que reúne Dessauer nos parece ilustrativa de la dificultad que presenta definir un concepto tan cotidiano. De las distintas respuestas que el texto expone, recogemos tres: para Ulrich Wendt<sup>3</sup>, *tecnología* será "el aprovechamiento consciente de la materia" (241); para Max Eyth<sup>4</sup>, "todo lo que da una forma corporal a la voluntad humana" (241);

---

3 Historiador de origen alemán. En 1906 publica un texto clave, *Tecnología como fuerza cultural* (Título original: *Die Technik als Kulturmacht in sozialer und geistiger Beziehung*) en el cual argumenta que la finalidad de la tecnología es conducir a la humanidad a una "utopía de la clase media", aumentando el potencial intelectual de la clase trabajadora Alemana (Ganaway, 2009: 126).

4 Ingeniero alemán que profundizó en sus escritos sobre el proceso de invención

para Ernest Jünger<sup>5</sup>, "el modo y la manera en que la figura del trabajador pone en movimiento al mundo" (242). Todas estas respuestas, parciales y complementarias, señalan la amplitud semántica y de la riqueza de conexiones que se esconde en un término engañosamente gastado por el uso corriente.

Respecto al segundo punto, si resulta difícil encontrar una definición unánime sobre lo que la tecnología "es", resulta igualmente complejo señalar la forma en la que lo tecnológico se expresa como parte del entramado social. Puede afirmarse que históricamente, occidente ha visualizado la presencia de lo tecnológico en el mundo desde una triple perspectiva: en tanto que *instrumento*, la tecnología es un aspecto de la vida material organizado por acción de la voluntad y el intelecto humano en la forma concreta de un objeto; en tanto que *sistema*, la tecnología es una *simbiosis* efectuada entre la máquina y las acciones humanas que se organizan para operar y mantener su funcionamiento; finalmente, en tanto que *conjunto de reglas*, la tecnología es, además del objeto, la cadena de relaciones entre medios y fines que, desbordando los límites de la causalidad instrumental, terminan por organizar a la sociedad en su conjunto (Dusek, 2006). Todo elemento tecnológico participaría, en mayor o menor medida, de estos tres niveles de concreción, pero hay ciertos casos que alcanzan a constituirse en la manifestación paradigmática de determinada expresión social de la tecnología. Pensemos en el *cyborg*, por ejemplo, como la forma de sistema

---

tecnológica, distinguiendo entre la germinación creativa de una idea, su desarrollo y su utilización final e identificando la inspiración creativa del ingeniero con la del artista, en un esfuerzo por relacionar la ingeniería con el mundo de la cultura y las humanidades. Su libro más reconocido en el área es *Poesía y tecnología* (Título original: *Poesie und Technik*) de 1904. (Mitcham, 1994).

<sup>5</sup> Ensayista y escritor alemán. Participó activamente en la I Guerra Mundial, hecho que influye poderosamente sobre su escritura temprana, en la que suele hallarse pasajes donde se exalta la violencia o la guerra; posteriormente su reflexión se hará mas compleja, integrando elementos del pensamiento marxista y de la teología (Bosque, 1990).

tecnológico más extrema en la simbiosis máquina-hombre; o en las pirámides como un ejemplo arcaico de *megamáquina* que ordena el funcionamiento total de una sociedad en su ejecución. La comprensión del automóvil como fenómeno social es abordable desde estos tres niveles.

Creemos que los ejemplos citados permiten señalar, desde la misma conceptualización del término, zonas de incertidumbre que hablan de una dimensión “no-objetiva”, si se quiere, de la esfera de lo tecnológico. Por tal motivo, no carece de fundamento abordar la tecnología como un objeto de estudio a partir los desplazamientos de sentido que se operan en los elementos tecnológicos desde su estabilidad funcional hacia su expresión simbólica, leyendo las marcas que dejan los objetos en su continua “huida” desde “la estructuralidad técnica hacia los significados secundarios, del sistema tecnológico hacia un sistema cultural” (Baudrillard, 2004: 6). En este sentido, entendemos que los distintos elementos que componen el universo de los objetos tecnológicos constituyen, también, el lugar de un proceso de asimilación simbólica que se expresa en la forma de un *código abierto*, disponible para la generación y la regeneración de los relatos sociales, ya que los sujetos

hacen del repertorio distintivo e imperativo de los objetos el mismo uso que de cualquier código moral o institucional, es decir que lo emplean a su manera: juegan con él, hacen trampas con él y le hablan en su dialecto (Baudrillard, 2005: 13,14)<sup>6</sup>.

Lo anterior permite definir aún más el ámbito específico de nuestro estudio: lo *tecnológico imaginario*. La noción de *imaginario* es, sin duda,

---

6 Resultaría errada, desde este punto de vista, la tesis propuesta por Octavio Paz, cuando afirma que “las obras de la técnica, a pesar de su agresiva realidad, carecen realmente de sentido” (Paz, 1994: 308) porque operan sobre el mundo sin participar de su representación, es decir, porque *funcionan* pero no *significan*. Retomaremos este punto en un capítulo posterior.

amplia, sobre todo si se aborda desde una perspectiva sociológica<sup>7</sup>, lo que exige limitar la extensión de su definición a la funcionalidad que pueda cumplir dentro de los estudios literarios. Para esto, indiquemos, en primer lugar, que el término *imaginario* remite tanto a *imagen* como a *imaginación*, lo que nos permite ya plantear una doble definición: por una parte, el imaginario es “el conjunto de las imágenes y las relaciones de imágenes que constituye el capital pensante del *homo sapiens*” (Durand, 2004: 21), por otra parte, es

la facultad de simbolización de donde todos los miedos, todas las esperanzas y sus frutos centrales emanan de manera continuada desde hace un millón y medio de años aproximadamente, desde que el Homo erectus se ha levantado sobre la tierra” (Durand, 2000: 135).

Ambas definiciones enfatizan el carácter transhistórico, matricial del dominio imaginario, por cuanto se percibe como una actualización continua de los mitos y arquetipos primordiales propios de la especie humana en la forma de “imágenes visuales (cuadro, dibujo, fotografía) y lingüísticas (metáfora, símbolo, relato)” (Wunenburger, 2008: 15). La idea de una naturaleza original del imaginario debe, sin embargo, matizarse en nuestro caso, puesto que un imaginario de la tecnología necesariamente tendría que considerar la escisión moderna realizada en occidente respecto al mito. En este sentido, si el imaginario es, siguiendo a Durand, un “trayecto en el cual la representación del objeto se deja asimilar y modelar por los imperativos pulsionales del sujeto” (2004: 44), estos “imperativos pulsionales” estarán modulados, como ya lo deja entrever la cita de Baudrillard, no sólo por el horizonte de sentido arraigado en la tradición cultural, sino que también por

---

7 Advirtamos acá que el término “imaginario” ha sido frecuentemente enmarcado dentro de los estudios sociales a partir del concepto de “imaginarios sociales”, para dar cuenta de el sustrato simbólico sobre el que se institucionaliza la sociedad, tal como ha sido desarrollado por Castoriadis. Para el caso de nuestra investigación, optamos por no adscribirnos a este marco de referencia por considerar que nos aleja de los objetivos planteados.

los significados emergentes y proliferantes de nuestra sociedad secular, donde la máquina ha venido a interferir con la emanación trascendente del mito.

Finalmente, como ya ha sido sugerido en el subtítulo anterior, adherimos a la idea de que la ficción literaria es un lugar privilegiado para examinar la diversidad de formas en que la realidad social - y en este caso particular, la tecnología - se despliega en el plano de lo imaginario (de Vivanco Roca, 2009). Resta por examinar, entonces, las aproximaciones que se han conducido desde la crítica literaria para dar cuenta de este fenómeno en el ámbito de la literatura latinoamericana.

### **I.3 LITERATURA Y TECNOLOGÍA: DISCUSIÓN CRÍTICA.**

En su *Recado sobre la Máquina*, publicado en 1936, Gabriela Mistral anuncia el advenimiento de una poética de la técnica: "Vendrá el lírico, el patético, y el sacro de la máquina [...] La Hidra y la Tarasca, hoy mismo, es a lo más una Amazona, y pasará a Dama, y acabará en Ángel" (Mistral, 1978: 155). El fragmento, sugerente ya por el complejo imaginario de género convocado para significar un aspecto de la tecnología occidental moderna - la máquina - permite adelantar otra idea: tras las huellas del poeta de la máquina viene también el estudioso de su poetización, es decir, el crítico.

Sin duda, existen distintas posibilidades para acercar *literatura* y *tecnología* en tanto que cruce de conceptos: *literatura sobre* tecnología, *literatura como* tecnología, *literatura de* la tecnología o incluso *tecnología de* la literatura (Hollander: 1997); sin embargo, y aun a riesgo de caer en una excesiva generalización, se puede afirmar que la crítica literaria, y en especial aquella interesada en el estudio de los "productos del imaginario de la modernidad" (Ceserani y Roas, 2004: 47), ha abordado el problema de la relación entre tecnología y literatura a partir de tres orientaciones básicas,

que no son excluyentes y que suelen presentarse de forma integrada: la primera busca describir e interpretar la presencia temática de las tecnologías en las obras literarias, ya sea a partir de la figuración de los distintos objetos, de la transformación en la percepción del tiempo y el espacio provocada por la tecnología o de la conformación de nuevas subjetividades a raíz de la redefinición de la polaridad sujeto-objeto en el contexto de la sociedad (post)moderna<sup>8</sup>; la segunda busca analizar la enunciación de un discurso favorable o crítico respecto al cambio tecnológico a partir de la lectura de la obra literaria y en función del rol del escritor como "voz de la conciencia" de la comunidad que habita<sup>9</sup>; la tercera busca examinar las marcas que las nuevas experiencias asociadas al cambio tecnológico imprimen en las obras literarias, especialmente a partir del estudio de sus recursos compositivos o estructurales, lo que permite hablar frecuentemente de las "repercusiones" de la tecnología en el arte<sup>10</sup> (Ceserani y Roas, op cit.).

Nuestro interés investigativo se enmarca en el espacio crítico mayor señalado por el ámbito de la crítica sobre literatura hispanoamericana y sus vínculos con lo tecnológico, compuesto por una creciente cantidad de artículos, números monográficos y proyectos de investigación que examinan distintos aspectos de esta relación. Al respecto, la *Revista Iberoamericana*, dependiente del Instituto Internacional de Literatura Iberoamericana de la Universidad de Pittsburgh, marcó claramente un hito al reunir y publicar una

---

8 Dentro de este ámbito de estudio destaca la reflexión sobre la figuración del *Cyborg* en distintas obras de ficción. Al respecto, puede consultarse el artículo "Identidad poshumana en *Lóbulo* de Eugenia Prado" (Brown, 2010).

9 La postura ambivalente que han adoptado los escritores hispanoamericanos frente al cambio tecnológico es un tópico frecuente, sobre todo en relación al trabajo de escritores que vivieron la transición del siglo XIX al siglo XX. Como estudio ejemplar en este campo citamos "*Maquinaciones: literatura y tecnología*" (Ramos: 2003).

10 En esta línea se destaca la reflexión sobre el impacto de las tecnologías visuales en distintas expresiones literarias, especialmente la lírica. Al respecto, pueden consultarse los artículos dedicados al caso de la poesía chilena en Herrera (2005) y Herrera (2007).

colección diversa de estudios ligados por el objetivo común de explorar "las múltiples dinámicas en que literatura y tecnología se encuentran como partícipes de realidades culturales en un flujo constante" (Brown, 2007a: 738). La publicación brinda, a juicio del editor, un enfoque esencial para entender "cómo la modernidad, y la posmodernidad, se está articulando y rearticulando en América latina" (Brown, 2007a: 737). Resulta evidente la amplitud temática y metodológica de estos estudios, que abordan desde la formulación de la subjetividad posthumana a partir del concepto de *cyborg* en obras narrativas contemporáneas (Ginway, 2007) hasta el fenómeno de la escritura poética en Internet (Palma, 2007). Junto a esta heterogeneidad, no obstante, destaca un cuerpo más o menos cohesionado de artículos que examinan la figuración de los dispositivos tecnológicos - fundamentalmente los medios audiovisuales como la radio, el cine y la fotografía - en textos literarios de distinto género (de los Ríos, 2007; Paz Soldán, 2007; Gallo, 2007).

Es interesante observar que, para el caso específico de la narrativa, varios de los autores señalados coinciden en explicar la presencia de lo tecnológico en la ficción a partir de una lectura *simbólico-crítica* que busca evidenciar la compleja y por momentos contradictoria articulación de la modernidad en las sociedades marginales o excéntricas de Hispanoamérica. Los estudios ofrecidos por estos autores encuentran sus antecedentes directos en trabajos de investigadores de habla inglesa como Jane Robinett<sup>11</sup>

---

11 Robinett (1994) examina, en *This Rough Magic: Technology in Latin American Fiction*, algunas obras de García Márquez, Jorge Amado e Isabel Allende a partir del marco conceptual que entrega la filosofía de la tecnología, destacando un conflicto esencial que atraviesa los textos seleccionados: la oposición entre lo mágico y lo tecnológico-racional. En este binomio, lo tecnológico aparece como negativamente semantizado: a partir de su presencia, los textos enfatizarían los resultados especialmente nefastos que trae la lógica de la dominación, en sus distintas formas: dominio de la máquina sobre la naturaleza, dominio del hombre sobre la mujer, dominio de rico sobre el pobre, dominio del Estado y su componente militar sobre los individuos y las comunidades.

y Jerry Hoeg<sup>12</sup>. Presente en el número monográfico publicado por *Iberoamericana*, Hoegh describe lo que considera una "visión latinoamericana de ciencia, cultura y tecnología" (Hoeg, 2007: 861), que se traduciría en una "oscilación entre la acogida y el rechazo del discurso [tecnocientífico] proveniente de los países industrializados" (Hoeg, op.cit.: 868). En este sentido, en los autores que identifica bajo el rótulo de "realismo mágico", el crítico norteamericano percibe evidencias de una fuerte reacción "en contra de la ciencia y la tecnología, y a favor de un mundo edénico, pretecnológico" (Hoeg, op.cit.: 865).

La relación contradictoria entre el ejercicio artístico y la tecnología moderna, así como el lugar problemático que ésta ocupa en el cruce entre mundo arcaico y mundo moderno, aparecen como claves de lectura en otros estudios del número monográfico citado, entre los que destaca el artículo "Llévese la cámara a la tumba: deseo fotográfico en cuatro cuentos de Lugones", donde Valeria de los Ríos plantea cómo la presencia de la fotografía en los cuentos del autor argentino expresaría tanto el deseo por hacer propio el poder de esta nueva tecnología como la ansiedad resultante de tal posesión (2007); de igual forma, el artículo "La imagen fotográfica, entre el aura y el cuestionamiento de la identidad: una lectura de 'La paraguaya' y *La invención de Morel*", de Edmundo Paz Soldán, argumenta a través de un análisis comparado cómo la novela de Bioy Casares puede leerse, también, como una crítica a los peligros que trajo consigo el acelerado cambio de lo que denomina "ecología mediática" en la argentina

---

12 Hoegh (2002) postula, en *Science, technology, and Latin American narrative in the twentieth century and beyond*, que los discursos científicos, tecnológicos y literarios son productos de un mismo contexto sociocultural, y por lo tanto es posible encontrar influencias recíprocas entre ellos; esto implica que la literatura tiene el potencial no sólo de "reflejar" estos aspectos de la vida social sino que de modificarlos. En su análisis, a partir de la noción de *imaginario social* desarrollado por Castoriadis, concluye que, a partir de la segunda mitad del siglo XX, la literatura latinoamericana adoptó una perspectiva ambivalente pero fundamentalmente crítica respecto a la tecnología.

de los años veinte y treinta (2007).

En resumen, señalamos estos referentes críticos puesto que nos indican con cierta claridad una línea de investigación que se sustenta fundamentalmente en dos premisas: la primera, básica, afirma que la presencia del objeto técnico en la ficción cumple una función distinta a la de la mera referencialidad, asumiendo una trascendencia simbólica que excede, tal como ya hemos observado en las páginas precedentes, los límites definidos por su racionalidad funcional o técnica, y que exige, por lo tanto, análisis o interpretación; la segunda, recurrente entre los autores, sostiene de manera más bien implícita que la lectura de los significados presentes en estos objetos-signos, construidos por y en la ficción, exige una mirada fundamentalmente crítica, dado el carácter problemático, contradictorio o derechamente negativo que la presencia de la tecnología asume en el contexto de la modernidad hispanoamericana. Esta línea de lectura aporta conceptos y métodos que son fundamentales para el objetivo de nuestra investigación, pero asumimos que la función crítica del texto literario no se agota necesariamente en un discurso de denuncia directa sobre los “males de la tecnología”.

#### **I.4 DEFINICIÓN METODOLÓGICA.**

Finalmente, para llevar a cabo una lectura de la ficcionalización del automóvil en los textos elegidos siguiendo los lineamientos anteriormente planteados, nuestra investigación procederá a partir de una aproximación semiótica, retórica e intertextual de la obra literaria. En cuanto al nivel semiótico, nos interesa identificar y describir los elementos significantes que componen la representación verbal del automóvil y sus significaciones denotativas y connotativas más relevantes; en cuanto a la dimensión retórica, nos interesa analizar los procedimientos y esquemas retóricos que codifican la presencia textual del objeto y sugerir eventuales nexos entre éstos y su

contexto histórico o cultural; finalmente, en cuanto a la dimensión intertextual, nos interesa proponer rutas de lectura que conecten los distintos relatos entre sí a partir de las claves identificadas en los niveles previos, para identificar divergencias, convergencias, continuidades y rupturas entre los textos seleccionados.



## **II. MARCO TEORICO.**

### **II.1. EL AUTOMÓVIL Y SU SIGNIFICACIÓN: UNA PROPUESTA DESDE EL ENSAYO HISPANOAMERICANO.**

#### **II.1.1 Introducción.**

¿Qué es lo que *significa* el automóvil en el amplio -casi inabarcable - contexto cultural de Hispanoamérica?. Como intentaremos demostrar, la revisión teórica de la bibliografía disponible plantea la desventaja de aportar una visión en extremo amplia e inorgánica, dada la extensa cantidad de perspectivas teóricas que han participado en la discusión de este tema; sumado a esto, el carácter eurocéntrico de la mayoría de estos aportes puede dificultar la identificación de matices de sentido particulares de nuestro contexto cultural. Sin embargo, partamos de una afirmación más bien “universal”: el automóvil es un objeto que ha resultado clave en el desarrollo de la cultura occidental (pos)moderna, tanto en su aspecto material como simbólico. Su funcionalidad técnica específica - brindar movilidad autónoma independiente de medios vivos - transformó las coordenadas espacio-temporales que habían dominado el orden social desde la segunda revolución industrial a partir del siglo XVIII y hasta fines del siglo XIX, alterando las costumbres de hombres y mujeres que comienzan a habitar un entorno nuevo, deslocalizado y en continua aceleración. De ahí que sus efectos más inmediatos puedan verificarse en el ámbito objetivo de las comunicaciones, la economía o el urbanismo, aun cuando sus efectos en la esfera de la subjetividad sean múltiples e igualmente significativos.

Funcionalmente hablando, el automóvil es una máquina que opera sobre el tiempo y el espacio para sintetizar uno de los productos más preciados del siglo XX: velocidad (Baudrillard, 2004). Su origen suele señalarse con la invención del motor de combustión interna en 1892, aun

cuando este punto de inflexión en la tecnología parece ser la continuación de prototipos y tendencias técnicas anteriores<sup>13</sup> (Mumford, 2006). Sin embargo, a pesar de que su evolución técnica está ampliamente documentada, pareciera que no es posible hablar de una "Historia del automóvil" sin caer en la estrecha simplificación de un fenómeno cultural complejo. ¿Cuántas historias, cuántos relatos cruzan el devenir de esta máquina? Ciertamente, es posible inventariar distintos momentos "objetivos" que permitirían narrar una historia parcial del vehículo, ciertos hitos especialmente relevantes como el auge y caída de las casas pioneras o la evolución técnica de algunos mecanismos fundamentales; sin embargo, creemos que es un error considerar al automóvil como un objeto "sobre el cual no se proyecta en ningún sentido ninguna clase de misterio, un objeto trivial, profano, a ras de tierra" (Yonnet, 2005: 182.) y que por lo tanto pueda cabalmente ser "investigado" a partir una concepción estrictamente positiva. Muy por el contrario, tal como ocurre con todos los objetos tecnológicos, el automóvil excede, en el plano simbólico, los límites demarcados por su objetividad racional, expresándose a partir de un ámbito *imaginario*.

El sustrato simbólico elemental sobre el que descansa la imagen del automóvil o "coche sin caballos" (Mumford, 2006: 256) parece ser la figura arquetípica del carro. A escala humana, en tanto que instrumento sujeto a conducción, el carro arquetípico funciona como símbolo del aspecto material o físico del ser, las "pasiones inferiores" que deben ser gobernadas por el espíritu, ya sea tanto en el contexto de la tradición platónica occidental como en la visión budista hindú. La figura del conductor ocupa en este sentido un papel significativo en las imágenes tradicionales del "carro del alma", que es

---

13 Tal es el caso del *Charriot* de Newton (1725), la carroza propulsada por engranajes de Vaucason (1748) y el primer vehículo autopropulsado por vapor, con el cual Cugnot recorrió cuatro kilómetros sin detenerse en 1773 (Dominguez, 1973)

también símbolo de la conciencia y del ego, la suma de componentes heterogéneos que es necesario armonizar para lograr conducirse por el camino de la perfección. Esta lectura también puede seguirse en el relato épico, especialmente en la relación entre carro y héroe, tal como sucede en el caso de Arjuna en el Rig-veda o en la tradición celta, donde el carro funciona como "emblema del cuerpo del héroe consumiéndose en el servicio del alma" (Cirlot, 1997 :127).

Por otra parte, a nivel "macrocósmico", el carro aparece asociado en distintas culturas al movimiento del sol que une las líneas opuestas del horizonte a su paso por el cielo, por lo que sirvió de emblema para simbolizar las divinidades solares clásicas de oriente y occidente, como Apolo en, Mithra en y Attis en (Cita). A esta imagen se suma aquella otra del carro celestial que trae el azote de los dioses - el todopoderoso carro de Zeus o de Yahvéh - que, ajeno al curso predecible del sol, evoca más el capricho destructor que la majestad reguladora de los dioses. En cualquiera de ambas acepciones, el carro de la antigüedad permite simbolizar las potencias creadoras y destructoras que habitan el orden celeste y el infralunar, es decir, el terrestre. Lo señala a propósito de las imágenes plasmadas en las cartas del Tarot el artista chileno Alejandro Jodorowsky, cuando llama la atención en el hecho de que el arcano de "El Carro" parece, en el dibujo, estar hundido en la tierra, lo que a primera vista podría interpretarse como una contradicción en función de su movilidad. La explicación que Jodorowsky entrega sitúa con claridad la figura del carro en la escala cósmica señalada por el orden simbólico de la tradición: el carro "va con el movimiento del planeta, el movimiento por excelencia. Al estar unido a la tierra, el carro no necesita avanzar: es un espejo de la rotación planetaria" (Jodorowsky, 2010: 189).

Incluso la imagen moderna del conductor enfrentándose a la

naturaleza con su automóvil puede leerse bajo esta clave arcaica. Elemér Hankiss, en su libro *Fears and symbols: an introduction to the study of western civilization*, señala que la capacidad de este vehículo para proteger a sus ocupantes de “lo exterior”, sea esto una naturaleza incontrolable - la lluvia, el viento, e incluso, como señala un conocido mito automovilístico, el rayo - o la amenaza siempre latente de un *otro* transformado en multitud o turba, lo que hace del automóvil un *cosmos* cerrado frente al *caos* que lo circunda; este cosmos funciona además metafóricamente en un “centro móvil del universo” (2001: 125), de la misma forma en que lo fueron en su momento los tronos portátiles de los reyes medievales o el tabernáculo móvil registrado en los relatos del Antiguo Testamento.

Sin embargo, la historia moderna del automóvil ofrece una multiplicidad de relatos que señalan otras instancias en las que el objeto supera su racionalidad estructural para asimilarse y construir una presencia en distintos regímenes simbólicos o, si se prefiere, semióticos. La máquina pasa a ser signo escrito en periódicos, manifiestos, cuentas públicas y en todo tipo de relatos, incluyendo literarios, junto con plasmarse visualmente en imágenes del cine, la publicidad y el arte de vanguardia, constituyéndose en sí mismo en punto de encuentro entre las artes y la ingeniería<sup>14</sup>. De ahí que, junto con un auge en el desarrollo del conocimiento técnico sobre el vehículo, durante el siglo XX varios intelectuales dieron muestras de un notable interés por teorizar sobre las múltiples formas que adoptó la asimilación cultural del vehículo, destacándose con claridad una línea de pensamiento francés ligado en mayor o menor medida al marxismo y que, a partir de la década del

---

14 La idea de la ingeniería como rectora de las artes no es una noción privativa de las vanguardias poéticas como el futurismo. Joseph Lux argumentaba, en su *Estética de la ingeniería*, de 1910, que la Edad Moderna - es decir, el contexto social y cultural de incipiente industrialización experimentado por ciertos países de Europa durante la primera década del siglo XX - asiste al nacimiento de un nuevo concepto de belleza fundado sobre el criterio de la racionalidad y la funcionalidad, y que se ve expresado en la forma de “obras maestras de la técnica, de una estética de la ingeniería, de una arquitectura en hierro” (Lux, 2002: 88).

50, desarrolla múltiples acercamientos para "leer" la significación del automóvil en las sociedades modernas, tal como ocurre con los casos de Henri Lefebvre, Roland Barthes, Jean Baudrillard o Guy Debord. La importancia del aporte realizado por estos autores se mide al comprobar el impacto que todavía marcan en los estudios respecto a este vehículo en Hispanoamérica.

Un ejemplo claro de lo anterior lo constituye el estudio *"El automóvil: cultura y significados"*, del investigador colombiano Federico Medina, donde se propone un análisis del status simbólico o "valor signo" (2005: 122) del automóvil en las sociedades contemporáneas<sup>15</sup>, a partir de un abordaje que, a juicio del autor, necesariamente debe integrar perspectivas complementarias. En este sentido, el autor define cinco aspectos básicos que permitirían dar cuenta de la dimensión simbólica del automóvil: 1) su status de objeto industrial material e históricamente determinado, 2) la movilidad que permite y genera, 3) el complejo maquínico al cual pertenece, 4) la cultura y el estilo de vida que origina en las ciudades y 5) los conflictos medioambientales a los que se asocia. Medina integra a estos cinco aspectos la tensión entre los procesos de significación social y los procesos de apropiación subjetiva relacionados con el automóvil, es decir, entre el discurso público que se construye en torno al objeto como símbolo de status a partir signos intangibles y tangibles, y el discurso fundamentalmente emotivo que el usuario produce respecto a su máquina a partir de la relación psicológica que establece con ella. En el transcurso de su análisis, Medina

---

<sup>15</sup> En su artículo, el colombiano no es explícito a la hora de determinar la concreta situación social, histórica e incluso geopolítica que enmarca su análisis, aun cuando la utilización de ciertos términos durante el desarrollo de su argumento - "sociedades capitalistas avanzadas" (122), "sociedad de consumo" (123) - dejan entrever un escenario definido por la producción y el consumo masivo de objetos en un contexto de libre mercado que excluye, sin embargo, de forma tácita el irregular contexto de la "periferia" global.

combina aportes de autores como Debord, Augé, Baudrillard y Barthes, cubriendo con este gesto un amplio espectro de posiciones teóricas que enriquecen su lectura pero que tienden a restarle cohesión e impiden, finalmente, deslindar conclusiones que apunten a una caracterización más pertinente del caso hispanoamericano.

La inclusión de referentes teóricos propios del ámbito de las ciencias sociales en una investigación que trate del automóvil como objeto dotado de significación cultural es, sin duda, fundamental, sobre todo a partir de lo que puede aportar la economía política, la sociología y la semiología al respecto; sin embargo, con el fin evitar los contratiempos que puede presentar una lectura como la del autor colombiano, nos interesa enfocar el análisis del objeto a partir de la caracterización que hacen de él algunos autores que construyeron un sentido y una imagen del automóvil a través de ensayos y artículos periodísticos sobre la realidad social americana y mundial a principios del siglo XX.

### **II.1.2 El automóvil: un imaginario desde Hispanoamérica.**

Resulta interesante intentar, antes de examinar el contenido de los textos seleccionados, una descripción panorámica de lo que podríamos denominar la presencia verbal del automóvil, es decir, su circulación como término o vocablo en el español de los últimos cien años, utilizando para ello un dato puntual que nos puede servir de indicador: la frecuencia con que la expresión "automóvil" aparece impresa en los libros publicados en español durante el siglo XX<sup>16</sup>. El gráfico 1 permite ilustrar este dato.

---

16 Para obtener una idea aproximada a dicho indicador, utilizamos el software *ngramviewer*, una herramienta de análisis computacional desarrollada por Google Labs conjuntamente con la universidad de Oxford que permite visualizar tendencias culturales a partir de un enfoque fundamentalmente cuantitativo, usando como base un corpus digitalizado de textos que comprenden aproximadamente el 4% de todos los libros impresos, equivalente a un corpus de más 500 billones de palabras en todos los idiomas. De este



Gráfico 1.

La lectura de la curva graficada permite apreciar, a nuestro juicio, cómo el uso de esta palabra aumenta sostenidamente desde el inicio del siglo XX hasta mediados de la década del '30, momento en que alcanza un punto de máxima expresión, tras lo cual comienza a decaer. Significativamente, este descenso coincide con el periodo que ocupa la Segunda Guerra Mundial, desde fines de la década del 30 hasta mediados de la década del 40. La tendencia a la baja se revierte precisamente a fines de la década del '40, cuando el término "automóvil" vuelve a presentar un aumento en la frecuencia de uso, alcanzando un nuevo máximo durante la década del '60, cuantitativamente menor al logrado durante la década del 30 pero mayor en extensión. Desde este punto, la frecuencia con que aparece expresado el término en el corpus general de libros impresos en idioma español se mantendrá estable prácticamente hasta mediados de la década del 70, momento en que comenzará nuevamente a declinar para alcanzar un nivel de estabilidad a partir de la década de los '90.

En base a estos datos, es posible postular dos momentos especialmente relevantes en el proceso de asimilación cultural experimentado por el automóvil, por lo menos en cuanto a letra impresa se

---

corpus general, 45 billones de voces pertenecen al idioma español (Michel y otros, 2010).

refiere. Podríamos definir el primer momento como una etapa de proliferación y clímax que comprende principalmente las décadas del '20 y el '30, mientras que el segundo momento correspondería a una etapa de revaloración cultural, que parte en la década del '50 y se extiende por toda la década del '60.

¿Qué nos dicen las letras hispanoamericanas sobre el clímax inaugural de las primeras décadas del siglo XX?. Las primeras referencias las encontraremos en la obra poética cercana a la vanguardia. En este ámbito destaca el poema "El automóvil en México", publicado en 1918 por José Juan Tablada. A juicio del crítico peruano Eduardo Chirinos, la obra se inscribe dentro del conflicto entre "la fascinación y el rechazo frente a los logros de la modernidad" (2004: 37) - en este caso al automóvil - puesto que da presencia temática al objeto técnico pero sólo para degradarlo por medio de una "exageración monstruosa".

Según Chirinos, Tablada difícilmente podía percibir al automóvil como un "heraldo de la modernización", es decir, como un signo que representase un proceso de industrialización y tecnificación claro y coherente, dadas las características propias del contexto de producción en el que se inscribe el poema, tecnológicamente débil y desorganizado. De ahí que construyera la imagen del vehículo como *síntoma* de una nociva alteración general sufrida por el orden tradicional del mundo hispanoamericano por la irrupción de estas máquinas "extrañas".

El automóvil de Tablada funcionaría, en lo profundo, como degradación de una figura tradicional para significar velocidad y movimiento: el caballo. En este sentido, sabemos que en la jerga cotidiana el automóvil incorpora o asimila valores adscritos a la imagen del caballo como un índice que permite denotar la medida de su potencia. Como señala Huidobro en uno de sus manifiestos, "Cuando uno dice que un automóvil tiene 20 caballos

de fuerza nadie ve los 20 caballos de fuerza; el hombre ha creado un equivalente a estos" (1998: 96). Cuestionar la pertinencia del énfasis creacionista en la afirmación de Huidobro es menos significativo que destacar ya en esta frase el proceso de asimilación de valores "naturalizados" o tradicionales operada en la constitución imaginaria de la máquina. Sin embargo, en el poema de Tablada la imagen del caballo está ausente; no así la del viento, elemento bisagra que, a juicio de Chirinos, permite a Tablada articular poéticamente al automóvil, en tanto que objeto "moderno", en un orden retórico que desactiva irónicamente la ansiedad generada por la desestabilización de los parámetros que conforman el mundo cotidiano tradicional de la época.

El viento y los caballos se hayan frecuentemente *acoplados*, en el más amplio sentido de la expresión, en el imaginario tradicional de occidente. Podemos considerar, para el caso, una serie de relatos claves en el canon occidental donde se encuentra narrado el mito del viento que penetra y fecunda a las yeguas<sup>17</sup>. Estas menciones configuran una suerte de certeza mítica respecto al animal, que sin duda se verá desplazada del sistema de creencias que se instala con el advenimiento del moderno pensamiento científico occidental pero que subsiste como contenido simbólico disponible dentro del imaginario, toda vez que el emparejamiento "caballo/viento" continuará sirviendo como sustrato culturalmente válido para significar velocidad, poderío o nobleza. Sobre este sustrato trabajaría Tablada - al igual que antes trabajó Darío<sup>18</sup> - dando forma poética al automóvil a través de la

---

17 Virgilio se refiere, en el Libro III de las *Geórgicas*, a las yeguas que, "con su cara vuelta a los céfiros, permanecen erguidas en los altos peñascos, olfatean las suaves brisas y, muchas veces grávidas por el viento sin que medie apareamiento alguno (¡cosa admirable!), huyen a través de rocas y riscos y profundos valles" (Virgilio, 1988: 118). El mismo relato aparece aludido por Homero en *La Iliada*, al referirse a Janto y a Balio, caballos "mas veloces que los vientos" (Homero, 1975::228) y concebidos por el cruce de la arpía Podarga con el Céfiro.

18 Chirinos está pensando en la "Epístola a la señora de Lugones", publicada por Darío

ironía, recurso que permite expresar las distorsiones ocasionadas por la violenta irrupción de la técnica moderna en el orden impuesto por la tradición, percibido de cierta forma como “natural”. La imagen resultante, que Chirinos define como producto de un proceso de “monstrificación”, es clara: si el caballo antaño expresaba la sagrada velocidad del viento que lo engendra, en el contexto moderno el automóvil de Tablada es bajo y profano como las ventosidades o “flatulencias de carburo” (Tablada, citado en Chirinos) que expele mientras huella el pavimento<sup>19</sup>.

Una década después de publicado el poema de Tablada, José Vasconcelos se referirá elípticamente al automóvil en su artículo "Caballos.- Velocidad", publicado en *El universal* de México el 16 de abril de 1928, cuando afirma que "la rueda se ha divorciado del tranco y se ha puesto a girar sola" (1994: 96). La desaparición de la imagen concreta del animal, transformado ahora en un puro vector de marcha, parece expresar una concepción epocal distinta, donde el valor del símbolo ha sido desplazado desde la pesada rueda mítica al mecanismo autónomo que, como la imagen de la polea de Neruda, gira fija en sí misma. De esta forma, la imagen del automóvil deja de ser percibida sólo como degradación del mito y se constituye en un lugar privilegiado para significar nuevas formas de habitar el espacio-tiempo moderno, a partir, por ejemplo, de la experiencia de la autonomía y la velocidad. Este cambio tendría sus fundamentos tanto en la progresiva “domesticación” de los nuevos medios de transporte como en la

---

en *El canto errante*.

19 Cabe destacar que, en su análisis, Chirinos tiende a desentenderse de la connotación venérea que Tablada adscribe al automóvil, especie de “alcoba itinerante y sicalíptica/ de prostitutas y rufianes...” (Tablada, en Chirinos). Mencionar esta omisión tiene cierta relevancia, si consideramos que la asociación entre la máquina y el erotismo se hará frecuente en los textos que examinaremos a continuación, aun cuando, tal como indican otros investigadores, en las primeras décadas del siglo XX el automóvil funcionará como símbolo de diferenciación social y, en menor medida, como aparato de “conquista y seducción”, más que como *locus* definido de intercambio sexual (Giucci, 2000: 28).

asimilación masiva - y muchas veces obtusa - de las tendencias literarias desarrolladas por las vanguardias europeas. "Lo mismo un automóvil que un poema" afirmaba el peruano Alfredo Mario Ferreiro en su manifiesto "El entrecasa en el arte", publicado en 1930, siguiendo en esto la estética futurista y el espíritu del poeta creacionista, que aspira a conducirse como un ingeniero sobre el lenguaje: "Lo estupendo es que es tan poema el automóvil, como es automóvil - movable por sí mismo - el poema" (1988: 358).

Junto al texto de Vasconcelos, es posible identificar varios ensayos y artículos periodísticos que también se encargaron de intentar significar la fascinación y el temor que produjo esta máquina nueva y poderosa entre los intelectuales hispanoamericanos de principios del siglo XX, lo que permite incluir a la prosa como elemento central en nuestro análisis. Dos autores destacan especialmente en este ámbito: el guatemalteco Miguel Ángel Asturias y el colombiano Germán Arciniegas, quienes publicaron sus textos en distintos periódicos de Europa y América durante la segunda y tercera décadas del siglo XX. Por su importancia, pasamos a considerar en detalle el aporte de ambos autores.

### II.1.3 Miguel Ángel Asturias: de lo poético a lo político.

Del total de 440 artículos periodísticos escritos por Asturias y reunidos en la edición crítica preparada por la universidad de Costa Rica<sup>20</sup>, encontramos cerca de 25 artículos a partir de los cuales es posible reconocer una serie de temas y recursos frecuentemente asociados al automóvil. La lectura atenta a estos textos nos permitirá, en primer lugar, describir una serie de imágenes que Asturias construye respecto a este vehículo y, en segundo lugar, configurar un esquema inicial de organización que permita definir algunos puntos de referencia para los posteriores análisis.

Presentamos los textos ordenados en tres “momentos”, a nuestro juicio distinguibles tanto temática como estilísticamente.

#### II.1.3.1 Primer Momento: “aceleración”. 1925.

La primera mención que Asturias hace sobre el automóvil ocurre en 1925, durante una entrevista que realiza al escritor español Blasco Ibáñez, oportunidad que coincide, además, con los inicios de su carrera como corresponsal guatemalteco en Europa<sup>21</sup>. La mención del automóvil es claramente secundaria respecto al tema general de la entrevista, esto es, la situación política de España bajo el virtual gobierno del mariscal Primo de Rivera, ministro del rey Alfonso XIII; sin embargo, nos parece significativa por cuanto Asturias se refiere a un tema que será central en sus textos posteriores, el *automóvil oficial*, es decir, el vehículo del poder. Al respecto, cabe señalar que la imagen que construye Asturias en este momento inaugural no es la del carro que conduce a los hombres de poder de la antigüedad, el carro asociado a la marcha de la guerra y de los honores, sino

---

20 Nos referimos al texto compilatorio *París 1924-1933: periodismo y creación literaria*, dirigida por Amos Segala y publicada en 1996.

21 El artículo, titulado “Conversando en París con Vicente Blasco Ibañez”, es el segundo de Asturias en su trabajo como corresponsal del diario.

que, por el contrario, el primer automóvil asturiano está inmóvil en una calle oscura, estacionado "a la vereda" cerca de "ciertas casas de ventanas cerradas" (1996: 6), es decir, próximo a los burdeles donde los dictadores - en este caso Miguelito Primo de Rivera, "barbero vestido de general" (6) - salen de juerga "con prostitutas y amigos" (6). Ya ha sido mencionado el valor de signo pasivo que por el momento ocupa el automóvil en relación a su connotación erótica, lo que se reafirma en esta breve mención: el automóvil es una suerte de emblema que señala la presencia más o menos fugitiva, ilegal, del poder que consume su deseo a puertas cerradas, y no el agente mismo, el espacio que permite la consumación de tal deseo. Sin embargo, la incipiente "retórica de denuncia" que podría instalarse a partir de esta primera representación es rápidamente descartada por una de orden diferente.

En efecto, a partir de las crónicas dedicadas "Al congreso de la Prensa Latina" efectuado en Florencia, Italia, la imagen del automóvil se moviliza, se pone "en marcha", disociándose de un uso directamente político y adquiriendo un tratamiento estético y simbólico más complejo, que lo vincula con el motivo romántico de la *invitación al viaje*, es decir, "al descubrimiento, a penetrar en los sueños, a los estupefacientes, a la exploración de lo desconocido" (Tollinchi, 2004:148) En este sentido, la máquina, si bien aún no se constituye en tema central de los artículos de Asturias, comienza a ser representada por medio de procedimientos de singular efectismo que intentan traducir la renovada experiencia de velocidad y desplazamiento que permite este vehículo, especialmente a partir de la noción de *desintegración*. Conviene ahondar en este aspecto.

Es posible constatar cómo en los textos de Asturias se opera una desintegración de la distancia que separa lo vivo de lo inerte a través de recursos metafóricos como la personificación. La siguiente cita es ejemplar

para apreciar este proceso:

El automóvil pasa raudo entre las frondas silenciosas. Sus ojos de oro asesinan en cada abismo una sombra de mala intención. Las ruedas mastican los frenos y en el motor, émbolo con émbolo, dialogan monosilábicamente. El chauffeur ve con los ojos del automóvil (44).

Es singular la simbiosis entre naturaleza y cultura que tiene lugar en esta imagen, donde predomina el contraste entre la sombra del entorno natural y la luz proyectada por los faroles de la máquina. Nos parece que en la gastada metáfora de los “ojos de oro” el texto de Asturias enlaza la mirada brillante del depredador nocturno con la artificiosa materialidad del emblema zoomorfo, casi como un eco lejano de aquellos ídolos registrados en las cartas y relaciones de Hernán Cortés<sup>22</sup>. Sumemos al valor que otorga la luminosidad del vehículo el movimiento como atributo “naturalizante” que dota de vida figurada al objeto, conducido como un caballo que muerde los frenos. El proceso parece culminar con la fusión entre el hombre y la máquina, cuyas luces se adueñan de la “luz” - la percepción, la inteligencia - del mismo conductor.

Junto al desvanecimiento del límite que comienza a separar al sujeto del objeto o a lo vivo de lo inerte, la consistencia imaginaria del vehículo comienza a desintegrarse en la medida en que se dinamiza. La velocidad que alcanza el automóvil en la carretera, por ejemplo, parece sólo poder representarse recurriendo, como antaño, a elementos incorpóreos como el viento. Ejemplo de este recurso es un breve fragmento del texto “París-Niza”, publicado en 1926 y donde se narra un viaje de más de 1000 kilómetros por

---

<sup>22</sup> Recordemos el episodio de “las esmeraldas capitanas”, tal como fue sintéticamente titulado por Rafael Heliodoro Valle (1979: 125), cuando Cortés describe las prendas en oro, joyas, piedras y plumas que llevan los procuradores Alonso Fernández Portocarrero y Francisco de Montejo a las cortes de España, destacando repetidamente las divisas que semejaban “pájaros de plumaje verde con sus pies, pico y ojos de oro” (2007: 40).

territorio Francés: "El automóvil sigue corriendo sorprendido a veces por otros automóviles que en sentido contrario le rozan al pasar, como exhalaciones" (95).

Finalmente, es interesante comprobar cómo la aceleración de la marcha termina por desintegrar la estabilidad ontológica desde la cual se funda la subjetividad del narrador/conductor, afectada por el vértigo "irrealizante" que ejerce la máquina: "Sigo viviendo la realidad de mis sueños", señala la voz de un hablante que parece contemplar el mundo como un simulacro móvil, o en sus propias palabras, como la "ventana del automóvil, sin detenerse, tomando las impresiones del camino con ojos juveniles" (43,44). La imagen sugiere además la hibridación del automóvil con otro objeto clave, el espejo, con toda la ambivalencia que transmite en tanto que símbolo<sup>23</sup>.

Junto al impulso desintegrador de la aceleración se verifica en el efecto contrario que provoca la anulación del movimiento: "Hay que detener la marcha" (95), afirma el autor en otro texto, dejar la marcha "en suspenso" para "limpiar el ojo del automóvil" (95), sobre todo por prudencia, para evitar un encuentro fatal con lo imprevisto, simbolizado en este caso en el cruce de caminos por donde pasa un "largo tren y otro y otro" (98). El cambio de escenario, de la carretera a la ciudad, y la consecuente desaceleración de la imagen, confiere al automóvil una suerte de solidez defensiva, al punto de volverse habitable como un hogar, tal como ocurre en "En el país del arte moderno (I)", artículo que, bajo la forma de una carta, cuenta a su destinatario lo visto en la Exposición Internacional de Artes Decorativas e

---

23 El espejo, tal como señala Cirlot (1997), es un símbolo fundamentalmente pasivo por cuanto "recibe" las imágenes del mundo, aun cuando está asociado con la imaginación y la conciencia, entendida como "órgano de autocontemplación y reflejo del universo" (200). Lo anterior conecta al símbolo claramente con el mito de Narciso y la inestabilidad y peligro que encierra el proceso de autoconocimiento frente a las traicioneras aguas del inconsciente.

Industrias Modernas de 1925 (61). En el texto, el lector es nuevamente invitado "a dar un paseo por el país del arte moderno" en un automóvil imaginario que ofrece la comodidad de un hogar con sus "asientos mullidos" (62), expandiendo el espacio interior del vehículo para hacerlo coincidir con las dimensiones y sensaciones del mobiliario doméstico; sin embargo, se nos aclara en el texto que este automóvil "no es de lo mejor, ni es automóvil propio" (62). ¿Buscaba Asturias con este gesto atenuar las connotaciones negativas que el automóvil en tanto objeto de lujo adquiere en el contexto de pobreza que representaba - y representa aún - Hispanoamérica? El mismo Asturias parece responder en un segundo momento, cuando hace efectiva su crítica al sistema político y económico de Guatemala en una serie de textos donde la presencia del automóvil ocupará un rol principal.

### **II.1.3.2 Segundo momento: "un giro en U". 1927.**

En 1927 el automóvil de Asturias abandona las carreteras europeas y entra en las ciudades de Hispanoamérica, momento que coincide con un giro radical en la forma y el sentido que adopta su formulación simbólica, adquiriendo un tono racional, pragmático y sobre todo contingente. "Nuestra vida nacional es falsa", declara el guatemalteco en *Hacia una patria mejor*, publicado en un momento en que el discurso asturiano intenta explicitar cierta forma de compromiso político y se intensifica la presencia de lo nacional como tema de sus artículos. El mejor ejemplo de tal artificialidad es, precisamente, el automóvil; comenta Asturias:

El automóvil tiene razón de ser en Francia, en Inglaterra, en Italia, en Estados Unidos, países que lo producen y que poseen petróleo. Pero en Guatemala, es inexplicable, como también es inexplicable en el resto de la América española, con excepción de México, [puesto que] como no somos productores de petróleo, cada vehículo de esta clase y cada galón de gasolina, representan una suma de pesos salida del país para siempre, para no volver (Asturias: 157).

A partir de este momento, la parca voz de la razón atenuará la presencia poética de la imaginación y construirá un discurso “verídico” a partir de un dato cargado de objetividad - el número - apto para desvelar los vicios de una sociedad que ha perdido sus fundamentos reales y que por lo tanto se constituye en una pura ficción. El recurso a la racionalización, al argumento lógico y al dato empírico se hará desde este punto recurrente en su afán de denunciar lo que considera la gran superchería de América, el montaje de un orden aparente basado en la opulencia que descansa sobre un sustrato definido por la precariedad. Esta contradicción aparecerá continuamente en Asturias: “[u]na nación agrícola que educa al ciento por ciento de sus hijos para abogados y que se gasta el dinero en automóviles y gasolina, no es una nación, es una impostura, un deshecho, algo que no cuenta” (157).

La voz crítica de la razón, sin embargo, no tarda en revelarse como profundamente irracional. Basta con considerar las medidas, sin duda insólitas e impracticables, que Asturias plantea para reconstruir la debilitada democracia que los gobiernos anteriores dejaron como legado de lo que él entiende como irresponsabilidad, tal como sucede, por ejemplo, cuando propone que la circulación de los productos se realicen “a la antigua, con carretas y bueyes” (157) para abaratar costos e integrar las poblaciones marginales a los centros comerciales. El extraño - ¿utópico? - retorno a la carreta que propone Asturias parece traer consigo las resonancias del clásico debate entre modernidad y tradición, entre civilización y barbarie, sutil contacto del texto con una ficción constitutiva de la cultura hispanoamericana<sup>24</sup>. Sin embargo, el discurso de Asturias, por completo

---

24 La carreta representa un elemento de primera importancia en la organización del nuevo paisaje americano, que comienza a ser progresivamente estriado y por lo tanto “domesticado” en la medida en que este rudimentario sistema de locomoción permitió expandir lenta pero efectivamente la circulación de las personas y fundamentalmente de los

disociado de la retórica vanguardista desarrollada en sus viajes por Europa, no debe confundirse con la reacción nostálgica de rechazo a la modernización que expresaba el texto de Tablada, ya que hay un esfuerzo explícito por legitimar su valor como discurso progresista, apuntando su crítica no a la innovación técnica sino que al lujo: el cambio tecnológico es percibido como nocivo porque precisamente no modifica ni genera un nuevo fundamento, sino que actúa en la superficie, como decorado, sin mayor valor ni función que la ostentación<sup>25</sup>. La crítica de Asturias es, finalmente, contra las masas de consumo, para quienes “poseer automóvil y vestirse de seda es estar a la altura del siglo” (157).

Por otra parte, es notable el hecho de que, en su texto, Asturias vincule la imagen del automóvil con “los oropeles de la civilización”, representándolo como una suerte de señuelo que desvía a los ciudadanos de Guatemala del camino que debería conducirlos por la “tranquilidad del alma”(197)<sup>26</sup>. La imagen del oropel, de la baratija que convoca el deseo de

---

bienes materiales por toda la extensión del territorio todavía salvaje de América; sin embargo, la carreta funciona más bien como un símbolo íntimamente ligado a cierta forma de telurismo nativo, tal como busca expresarlo Fernán Silva al referirse a ella como “hija del medio ambiente” en oposición a la diligencia, importada directamente desde Europa. Esto implica que, más que connotar el avance del conquistador sobre el territorio virgen, la carreta como símbolo permite transmitir la idea de un arraigo en la cultura, puesto que, como señala Silva, “se *cultivaba*, o se construía en el solar” mientras la diligencia era comprada desde el exterior “como hoy se compra un automóvil” (Silva, 1955: 44).

25 La opinión de Asturias está en consonancia con la interesante afirmación de Octavio Paz respecto al interés de los poetas modernistas por el progreso: en Hispanoamérica “La modernidad no es la industria sino el lujo. No la línea recta: el arabesco” (1965: 29).

26 Una sociedad basada en el consumo de mercancías es una sociedad de “almas perdidas”: el mundo del Anticristo. Las reminiscencias cristianas de esta crítica aparecen ya en la teoría marxista sobre el “secreto de la mercancía”, el paso inmaterial que permite que un objeto cualquiera – en *El Capital*, una mesa de madera – se transforme en un “objeto endemoniado” (Marx, 1980: 87). No importa acá desarrollar en extenso la idea de Marx – que enunciada en términos sencillos implica comprender que en el sistema capitalista de producción las mercancías, en tanto objetos, ocultan su naturaleza social como productos de una relación entre trabajadores y medios de producción y aparecen, ante el consumidor, como un ente objetivo y autónomo, mágicamente existente a partir de sí mismo – sino más bien subrayar la connotación “contranatural” que deja traslucir el mensaje ideológico. Tal como ilustra Marx, una mesa que ha dejado de ser simple mesa para devenir mercancía

posesión por el brillo de su superficie pero que carece de valor "real", constituye un símbolo que, nos parece, actualiza la escena de sometimiento inaugural con la que se funda Hispanoamérica<sup>27</sup>, perpetuada en su continua dependencia respecto de los "centros" del mundo, tal como Asturias busca ejemplificar exponiendo el caso de la relación entre Guatemala y Estados Unidos: mientras en Guatemala los extranjeros "son riquísimos, viven en las mejores casas y gastan automóvil, club y larga servidumbre" (226), los guatemaltecos en Estados Unidos son precisamente la servidumbre que se ocupa en los trabajos más penosos, como ocurre, por ejemplo, "en [los] talleres mecánicos de las fábricas de automóviles" (226). En este sentido, si los oropeles de la conquista son los signos de la esclavitud de Hispanoamérica, los nuevos objetos tecnológicos que trae la modernización de América se transforman, por analogía, en renovados símbolos de la dominación. La idea ya está presente en la breve reflexión sobre el ferrocarril que sigue a su encuentro con el automóvil en "Paris-Niza", y que permite a Asturias concentrar el histórico derrotero de violencia y represión de Hispanoamérica en la figura del dictador Estrada Cabrera:

El ferrocarril se explica como un adelanto para un pueblo cuando no es grillete que ata, lazo de horca que mata, argolla de garrote que estrangula. Cuando se habla de nuestros ferrocarriles es cuando más se destaca la perfidia de Estrada Cabrera... ¡Y pensar que hay quien dice que nos dejó libres, que no nos vendió...! ¡ Los silbidos del ferrocarril entre nosotros sólo pueden recordarnos que somos esclavos...! (98)

---

"[n]o sólo se mantiene tiesa apoyando sus patas en el suelo, sino que se pone de cabeza frente a todas las demás mercancías y de su testa de palo brotan quimeras muchas más caprichosas que si, por libre determinación, se lanzara a bailar" (op.cit).

27 De la lectura de los primeros cronistas de América se desprende que el nativo asignaba un valor a los oropeles en base a su correspondencia con el Sol, con el cual compartía la cualidad del brillo. De ahí que pueda entenderse que, tal como afirma el padre de las Casas, los "sartalejos de cuentas verdes y espejuelos" (Bernal Díaz: 32) con los que Colón buscó ganarse la simpatía de habitantes de las tierras recién descubiertas eran tenidas "por cosa celestial". (de las Casas: 212).

Finalmente, podemos constatar cómo toda esta significación negativa, localizada inicialmente en el contexto de Hispanoamérica al que se refiere Asturias, es trasladada al contexto del primer mundo, tal como ocurre en el artículo titulado "Las piedras enfermas", donde el autor comenta el deterioro sufrido por la antigua arquitectura de París -"Las piedras de la vieja Lutecia" (183) - tras la llegada de los modernos medios de transporte: "el hombre ha construido un mundo demasiado complicado", se queja Asturias, ante la perspectiva de sentirse preso en una ciudad "de calles insuficientes para los millones de vehículos de motor que pululan dejando tras sí el venenoso quilo de sus combustibles" (183). La metáfora orgánica adquirirá luego un sentido más preciso a la vez que humorístico: "Los rumbos de los vientos no son los mismos que antes: ahora huelen las ciudades a ventoso de automóvil" (183). Se consume así la progresiva inversión operada sobre la imagen del automóvil en Asturias, desde la exhalación sublime a las "flatulencias de carburo" que ya habían sido señaladas en el poema de Tablada, permitiendo además la irrupción del intertexto bíblico bajo la forma de la ironía, nuevamente: "En los momentos del crepúsculo parece que va a sonar la trompeta del fin del mundo [...] Los tiempos están cercanos. La bocina ha sonado. Ventosos de automóviles" (184).

Pero si hasta el momento el automóvil ha sido un elemento figurativo de segundo orden, a partir de 1929 se transformará en tema central de algunos de los artículos de Asturias, como pasaremos a examinar.

### **II.1.3.3 Tercer momento: "consolidación/dispersión". 1929.**

Tras un breve silencio, el automóvil reaparece en la prosa periodística de Asturias, esta vez como objeto exclusivo de reflexión en tres artículos que resumen y amplían observaciones anteriores, vinculado a la representación del objeto con la figura de la mujer y del crimen.

En el primero de estos textos, "El automóvil oficial", Asturias retoma el recurso de criticar la situación política de Guatemala a partir del ejemplo del automóvil. Si, como afirma Asturias, "el automóvil entre nosotros es, en cierto modo, una inmoralidad" (324), lo es en grado mayor cuando un automóvil "oficial" - es decir, que por oficio de una voz poderosa se legaliza o legitima - es usado en "actos fuera de su mandato" como "el paseo matinal de la familia", las "parrandas nocturnas del señor" o "las aventuras del chofer en sus horas de descanso" (324). No interesa constatar aquí las contradicciones políticas en las que incurrirá posteriormente el autor; más bien, creemos que resulta importante incluir la referencia por cuanto añade un nuevo sentido a la imagen del automóvil - lo criminal - aun cuando su significación sea incipiente o marginal en Asturias, quien se limita a sugerir que los usos incorrectos de un vehículo oficial deben sancionarse, para lo cual debe someterse "al control y vigilancia de la policía de tráfico" (324).

El segundo texto de esta trilogía de artículos, "Itinerarios-flirt: el automóvil y las mujeres", explicita por primera vez la figuración de lo femenino en la construcción del imaginario asturiano del automóvil. El artículo parte planteando una sugerente reescritura: "Muchas Julietas siglo XX, más que de sus amantes enamorados, están prendadas de sus automóviles" (368). ¿Cómo ocurre este enamoramiento entre mujer y máquina? Resulta difícil asumirlo en el marco de una sustitución de representaciones, donde el hombre, como portador legítimo de lo masculino, desaparezca y sus atributos pasen a constituir el acervo simbólico del vehículo; más bien, el automóvil parece funcionar como una caja de resonancia que amplifica las características del conductor, en los textos de Asturias siempre sujeto masculino. De esta forma, enamora a estas nuevas Julietas la carrocería del vehículo, "moderna, confortable y de gusto refinado" (369), que actúa como un caparazón o prótesis y que consolida la imagen

social del conductor, de forma similar a lo que ocurre en el caso del vestido; junto a la carrocería, enamora también la sensación visceral provocada por el vértigo de la velocidad, que, al igual que el amor, emborracha y permite llegar "muy lejos" en el plano erótico.

Fundamental en este texto es la idea de que el automóvil funciona como un vehículo de dominación. La posesión del automóvil convierte al hombre común en Señor - "(porque todos los que tienen auto se llaman místeres)" (369) -, otorgándole un estatus especial del cual parece imposible sustraerse. De esta forma, la posesión del "flamante automóvil" - y recordemos acá no sólo la brillantez de los oropeles sino que también la de las armaduras - eleva al simple conductor a la categoría de "un gran hombre, seductor de reinas y estrellas" (369), es decir, a la de un conquistador. Sobre esta lógica se construye el símil entre la mujer, el indígena, el automóvil y el caballo: "Así como los indígenas creían que el caballo formaba parte del jinete, a la llegada de los españoles, nuestras mujeres creen que el auto de seis mil dólares forma parte del que le conduce por la calle de moda" (369).

Respecto a este "señor-conquistador", especie de Centauro moderno, el texto plantea una figura femenina que cede su cuerpo – o su "carrocería" - con tal de subir al auto y participar de algo del poder que emana de este vehículo "arrollador", tanto en sentido literal como metafórico:

Recuerdo que una amiga muy inteligente me decía en cierta ocasión: 'Ve, yo no creo que se atropella a una persona solamente pasando sobre ella con el auto, dejándola hecha papilla: hay, a ti te parecerá tonto lo que voy a decirte, otra manera de atropellar: ir en un carro lindo... uno va sobre los que van a pie, los aplana, les deja a la altura del piso. Te digo esto no porque yo haya alguna vez paseado en un carro lindo, no, porque yo he sido de las atropelladas...' (369)

Es interesante notar cómo, en el fragmento, la mujer que tiene voz, doblemente valorada por su inteligencia y amistad con el hablante, es

precisamente la mujer que no accede al automóvil pero que implícitamente expresa el deseo de ascender, aunque sea por el breve tiempo de un paseo, a la altura de “un carro lindo”. Pero para acceder al cuerpo deseado de la máquina es necesario a su vez funcionar como un cuerpo deseado. No es la inteligencia, sino la belleza la que permite a la mujer acceder a este trono moderno, aun cuando esté todavía lejos de poder manejarlo. Respecto a este modelo, el texto traza un esquema de valores que enfatiza la renuncia al cuerpo en favor de lo ideal, como claramente se sostiene en la siguiente tesis de Asturias:

creemos que nuestras bellas compatriotas deberían reflexionar un poco, aceptando en bien de la terruca el sacrificio de enamorarse de los hombres sin automóvil, con caballo o carretela tal vez, para enseñarles a amar sobre todas las cosas: la libertad (369).

En el tercer texto, "El auto a crédito", Asturias retoma su ya tradicional crítica al lujo, insistiendo, por contraste, en un aspecto que le parece constitutivo de la sociedad hispanoamericana: la pobreza. "Nuestra riqueza de pobres – afirma - es una riqueza que se nutre de pequeños pagos a plazos" (381), una abundancia ficticia que crece en base a progresivas carencias y en cuyo ámbito el automóvil aparece nuevamente como un abalorio que brilla, esta vez con "el resplandor de oro de dólar", y que no puede ser considerado "elemento de progreso [...] en un país que ha tenido que pasar de la carreta al avión por falta de caminos, que carece de calles transitables, de higiene, de todo, hasta de lo más elemental" (381). Es interesante destacar que para Asturias toda esta crisis económica y social es el resultado de un “plan de ataque económico por una nación mil veces más poderosa” (381), Estados Unidos, y llevado a cabo por un agente fundamental, el comerciante, que “respaldado por la diplomacia y la bayoneta viene del norte al sur con paso de conquistador” (381) superando a través del dinero la efectividad de “la fuerza bruta o la destreza política” con la que los

antiguos conquistadores dominaron a América (381). Sin embargo, en el texto se señala nuevamente a la mujer, “mal educada, fácil de deslumbrar por su ninguna cultura, con una idea cinematográfica de la vida” (381), como la mayor responsable del deterioro de la economía guatemalteca y americana en general.

Por otra parte, además de los tres textos analizados, hay que señalar que el automóvil vuelve a figurar brevemente mencionado en otros artículos de la misma época. En el caso de "Los funerales del mariscal Foch", el automóvil oficial reaparece, pero esta vez asociado al sentido de la dignidad que le confiere el honor fúnebre. La cercanía que la imagen del automóvil empieza a tener con el tema de la muerte se hace patente en otro texto, "Viajes", donde el tema del vértigo que genera la velocidad termina por conducir ya no a una embriaguez extática y erótica, como en la primera etapa de los artículos examinados, sino que desemboca en la inquietante realidad de los accidentes. Conviene un examen más detallado de la cita completa:

[la] fiebre de velocidades cuesta a nuestra pobre y divina especie humana, muchas vidas. No tanto entre los que están especializados para alcanzarlas, sino entre el señor con automóvil que en florida carretera se ve de pronto preso de la ebriedad que enloquece a los bólidos y, olvidándose de que el pellejo está en juego, descompuestos los ojos, anhelantes las manos, ve subir la agujita de la velocidad temblorosamente, de 80 a 100, de 100 a 120... Y... Y... a menos precio se compra un accidente... (393)

El automóvil atravesando "la florida carretera", el rapto del conductor neófito, inexperto en vértigos, que perdida la razón se ve poseído por "la ebriedad que enloquece a los bólidos", y la aceleración final que termina en desintegración, tácita en el caso del coche y del conductor y explícita en la elipsis que (no)cierra el párrafo, constituyen elementos que escenifican la entrada de lo inesperado en este primitivo imaginario tecnológico,

sometiendo de paso al lenguaje a un vacío de sentido que supera las posibilidades regulares de nominación hasta el momento identificados en la prosa periodística de Asturias.

Finalmente, destacamos una última mención que relaciona la imagen del vehículo con una situación específica: el viaje fuera de la ciudad por el fin de semana "en busca de paz, de aire, de buen almuerzo y de buenos vinos" (395). Esta última referencia, que sitúa al vehículo en un espacio/tiempo de ocio cargado de connotaciones culturales, puede resultar a primera vista irrelevante, pero introduce un tema que será clave en análisis posteriores.

#### **II.1.3.4 El automóvil de Asturias: síntesis de temas y procedimientos.**

A partir de los textos analizados, es posible verificar cómo la imagen del automóvil se modula de diferentes maneras en los textos de Asturias, incorporando elementos propios de una retórica de vanguardia, donde el vehículo aparece representado como una máquina sublime, asociándose con la noción de vértigo y de velocidad, pero también funcionando como elemento clave de una amplia crítica social, sobre todo en base a la alusión constante a "lo nacional" y al rechazo al lujo; de esta forma, se constata la oscilación clásica entre el polo de la fascinación y el rechazo.

De forma más específica, los textos analizados permiten identificar temas y procedimientos que aparecen asociados a la construcción simbólica del automóvil en la prosa periodística de Asturias. En el plano temático, el automóvil aparece asociado, en primer lugar, al lujo, por lo que funciona como símbolo diferenciador de status social. Como tal, aparece vinculado a lo aparente, a lo superficial, que cautiva por su brillantez, y al mismo tiempo enseguece, ocultando una realidad desfavorable. En este sentido, el automóvil es un símbolo de dominación política y económica y de corrupción social, para insertarse en una tradición de objetos sin valor - los oropeles -

que el conquistador trae como intercambio a las tierras de América. En segundo lugar, el automóvil figura como un instrumento privilegiado para acceder al vértigo de la velocidad, asociado a la euforia del viaje y al éxtasis erótico; sin embargo, experimentar el placer del vértigo eventualmente puede desencadenar la irrupción de lo inesperado, tal como acontece, por ejemplo, a través de la figuración del accidente. Lo anterior aparece expresado, en el plano formal, a partir de procedimientos retóricos que buscan disolver la consistencia objetiva de la máquina, especialmente a través de la personificación y la comparación con elementos inmateriales. Junto a esto, la imagen del automóvil también aparece asociada a una retórica de denuncia, similar a la argumentación jurídica, donde abundan el razonamiento causal y la ejemplificación por medio de comparaciones. Especialmente crítica resulta acá la figura de la mujer en su relación con el vehículo, concentrando una serie de connotaciones negativas.



#### II.1.4 Germán Arciniegas: enumerando lo plural.

A diferencia de Asturias, el colombiano Germán Arciniegas sólo dedica un texto al tema que tratamos, el ensayo *El automóvil*, publicado en 1931; sin embargo, a pesar de ser una presencia marginal dentro de su producción mayor, el artículo entrega una visión condensada acerca de la multiplicidad de significaciones que para ese entonces es posible asociar a la imagen del automóvil, otorgando sentido y expresión renovados a temas anteriormente tratados por Asturias.

De forma similar al caso de Asturias, Arciniegas exhibe en su ensayo la preocupación por reflexionar acerca de los efectos sociales y culturales que acompañan a la masificación del automóvil en el orden global, y fundamentalmente en el contexto de Hispanoamérica, desde una perspectiva crítica, destacando los vicios de un sistema político y económico marcado por la desigualdad. El primer párrafo del texto encuadra esta intención con claridad:

Hacia el año de 1927 todos los países tenían crédito, o para todas las naciones hubo dinero. Se inflaban entonces los presupuestos, y cada prójimo tenía si no acceso, por lo menos posibilidades para asirse al hilillo de oro que se extendía por todas las regiones. Los pueblos estaban haciéndose deudores, y el Gobernante encargado de gerenciar las cosa, tomaba de cualquier sindicato de banqueros la cuerda áurea que iba destrenzando en el complicado mecanismo de la administración pública para reducirla a hilillos impalpables a fin de que el país quedara envuelto en una red fantástica, en una tela de araña dorada que fascinó a los burgueses y cautivó a los incautos. Bajo este pabellón de encanto se deslizaban los automóviles (1994: 226).

Como es posible advertir, el brillo del oro, de la riqueza a crédito, continúa acompañando de cerca al automóvil, como una suerte de señuelo que fascina y captura, que desvía la atención del sujeto respecto de las

condiciones objetivas y también respecto de sí mismo<sup>28</sup>. El coche trastorna, distorsiona la perspectiva crítica que puede ejercerse sobre lo real, modificando los puntos de referencia incluso desde una dimensión material, tal como sucede en el caso de Suramérica, donde "[e]n doce meses se improvisaba una carretera. Se declaraban caminos abiertos todas las llanadas; se raspaban los montes, para que pasaran los automóviles" (226). En este sentido, para Arciniegas, el automóvil significa apuro, es una urgencia que, al igual que en la visión de Asturias, irrumpe más por el furor que por la lógica, dejando sus marcas desafortunadas sobre el territorio. Pero por sobre todo, para Arciniegas el automóvil es *los automóviles*, en plural, una multiplicidad heterogénea y en continua evolución. De ahí que la primera imagen que utiliza el colombiano para dar cuenta de este objeto sea la de un enjambre de insectos, un presencia numerosa pero al mismo tiempo unificada en el común denominador del movimiento, valor éste último que connotará al coche durante todo este ensayo. Entregamos la cita en extenso:

Automóviles ágiles y esmaltados, ligeros automóviles de turismo y automóviles finos cerrados con cristal, sucios automóviles de aventura cargados con el lodo de caminos improvisados, se cruzaban por todos los nobles meridianos del continente como abejas, como hormigas, como langostas (227).

Como ya se ha podido apreciar, Arciniegas recurrirá varias veces en su ensayo al recurso de la enumeración, que sabemos funciona como una suerte de "despliegue del *sintagma* a través de la multiplicación" (Beristáin, 1995: 176). Este despliegue exuberante, a nuestro juicio, permitirá al autor expresar la dificultad a la que se enfrenta en su intento por abordar la diversidad de formas en las que el fenómeno del automóvil se comienza a

---

28 Aun cuando ni Arciniegas ni Asturias utilizan explícitamente el término, es posible definir la relación que buscan representar entre el objeto de consumo y el sujeto poseedor como "alienada", en la medida en que se insiste en el carácter inauténtico de quienes entran en relación con estos objetos.

hacer concreto en las todavía jóvenes naciones de Hispanoamérica. Así, ya en el segundo párrafo, Arciniegas anuda un conjunto heterogéneo de efectos para intentar dar una imagen panorámica de lo que ha provocado este vehículo; para el colombiano, el automóvil

dio ocasión al divorcio de los hogares, libertó a las mujeres, esclavizó a los hombres, multiplicó el poder de los contrabandistas y de los bandidos, abrió a la industria perspectivas insospechadas, creó una tribu de vendedores terribles, alargó los caminos, detuvo los ferrocarriles, fusionó el arte de los esmaltes con la máquina, dispersó los ahorros, dio nacimiento a nuevos delitos (227).

El resto del ensayo se desarrolla a partir del esquema implícito en esta enumeración, extendiendo en mayor o menor profundidad cada uno de estos puntos y retomando de forma reiterada el recurso de la enumeración. Para abordar su lectura, proponemos un esquema simplificado de análisis, reconociendo algunos de los temas ya abordados por Asturias y ordenándolos bajo tres grandes criterios o categorías: 1) el valor del automóvil como objeto estético; 2) el carácter de "objeto situado" a partir de la integración de la máquina en un contexto espacial, temporal y social definido, y 3) la experimentación subjetiva de la máquina a partir del vértigo de la velocidad y del accidente.

#### **II.1.4.1 El arte de la máquina.**

Si para Arciniegas, al igual que para Asturias, la visión del automóvil está de antemano capturada por el resplandor - en este caso "el brillo de sus cristales" - para el colombiano será el color de sus esmaltes lo que desplazará la significación de la máquina desde el orden de lo funcional o lo utilitario hacia una dimensión estética que se percibe como nueva. Transcribimos en extenso una cita especialmente ilustrativa:

Desde que las lacas se aplicaron a la industria del automóvil, empezaron a dejarse los viejos automóviles oscuros, y surgieron los escarlata y los turquesas, los automóviles ardientes y vivos, como mariposas de Muzo, como pájaros de Australia, como pececillos de colores. Y desde entonces el mundo es más claro: hubo que llevar el color a todas las máquinas, a los aparatos de teléfono, a las máquinas de fotografía, a las de escribir, a las de cocer, a las de cocina. Hasta los fabricantes de sedas tuvieron que recurrir a medios más sutiles para que sus mujeres no empezaran a verse de ceniza en el mundo (229-230).

La enumeración multiplica nuevamente las facetas de la máquina, que captura, a partir de la innovación técnica, los colores de la naturaleza. Por el color el vehículo llega a hacerse parte del imaginario telúrico americano, adoptando la tonalidad del mito, como las legendarias mariposas de Muzo que reaparecerán tiempo después en el *Canto General* de Pablo Neruda. Inevitablemente, el automóvil viene a trastornar o si se quiere a superar los caminos transitados tradicionalmente por la belleza: lo que en un momento fue bello - como la seda que cubre el cuerpo de la mujer - palidece frente a esta máquina de sofisticado diseño que marca las formas y los colores de la época. Sin embargo, a pesar de que Arciniegas dedica un par de párrafos a ponderar la máquina en términos de su belleza, lo cierto es que no se extiende particularmente sobre este punto, sino que avanza, al igual de Asturias, para preocuparse de forma más amplia, como veremos, sobre lo que entiende son las implicancias sociales que trae consigo la masificación de este vehículo.

#### **II.1.4.2 Tiempo, espacio, sociedad.**

Es importante señalar que Arciniegas se refiere a la reconfiguración del espacio público y privado como uno de los efectos sociales más patentes que trae la aparición del automóvil; en este sentido, la máquina "alarga los caminos" literal y metafóricamente. Por una parte, se hace necesario

extender las carreteras, puesto que la presencia del automóvil agota el espacio, lo hace insuficiente, pero también, simbólicamente, el automóvil "abre nuevas vías", nuevas formas de experimentar lo real. Ocurre en el caso de las estructuras más tradicionales de la sociedad, que se ven modificadas por su presencia. El automóvil permite, por ejemplo, la conformación de un nuevo tipo de familia, donde la mujer, antes esclava, es ahora "liberta", puesto que ya no está circunscrita al espacio del hogar: ha tomado el volante, el mando, y de ahí ha obtenido el poder de salir a lo público; en contraposición, el hombre es ahora "esclavo". ¿Respecto a qué se hace efectiva esta esclavitud?.

Sin duda, una primera respuesta nos la provee la figura del *chauffer*, que por oficio conduce el auto de otro, y que por lo tanto no posee ni domina; al contrario, es poseído y dominado por medio del vehículo. Sin embargo, en Arciniegas la figura del chofer, recurrente en Asturias, no está presente, como sí lo está la industria y sus "perspectivas insospechadas". El hombre en el texto de Arciniegas es esclavo, sobre todo, de un sistema económico-industrial, una incipiente sociedad de consumo que transforma a "los buenos muchachos" en depredadores, forzándolos, so pena de esclavitud, a

hacer vuelos sin etapas, a asaltar posiciones, a pegar saltos por encima de muchas cosas, para llegar al carro, para decorar su vida con automóvil, para ponerse al nivel obligado que señalan los agentes vendedores... (229)

Lo anterior se confirma al constatar que, al igual que en los textos de Asturias, la imagen del automóvil no representa, por lo menos en el contexto específico de Sudamérica, el avance de la técnica sino más bien la expansión de una economía de consumo. El agente de esta transformación social no es el ingeniero, sino que el vendedor, quien tendrá espacio para introducir - bajo una presión "estimulada por los catálogos" y no por los planos - más y más vehículos "mientras exista un coche tirado por caballos"

(227). De esta manera, manejado por la industria para exacerbar las necesidades de consumo, el auto es nuevamente representado como un instrumento de corrupción, que pervierte el ideal ciudadano y sobre todo a la clase dirigente, tal como Arciniegas busca resaltar en la figura de aquellos "escribientillos paliduchos [que] mordidos de uncinariasis y de politiquería"<sup>29</sup> logran ascender hacia cargos de influencia en la administración pública coronando su éxito con la ocupación - puesto que no aún con la posesión - del automóvil, cuya figura toma las dimensiones hiperbólicas de un salón móvil y personal, "un palacio encantado" capaz de transportar a estos nuevos arribistas por la ciudad "rodeados de terciopelos y cristales, sobre cojines de viento, como los príncipes, como los nababs" (228). Asistimos de esta forma nuevamente a la representación del automóvil como símbolo de lujo y confort en estrecha analogía con el interior doméstico, y al mismo tiempo como señal de diferenciación y jerarquización social, como grafica Arciniegas refiriéndose a una expresión popular de la época: "Cuando mires que pasa un Rolls Royce, quítate el sombrero: ahí va un hombre superior" (228).

Por otra parte, y a diferencia de Asturias, Arciniegas es capaz de visualizar y expresar de forma más evidente la vinculación del vehículo con las redes criminales que se imbrican en el orden social. En este sentido, el automóvil es representado como un arma singular, un objeto que empodera al delincuente dotándolo de dinamismo y protección, transformándose en un "vehículo insuperable para burlarse de la ley, para asaltar los bancos, para robarse los niños ricos, para huir, para asaltar, para atrincherarse" (229); sin embargo, el automóvil no sólo facilita el acto concreto de infringir la ley, sino

---

29 Hay que destacar el carácter social de la uncinariasis, parasito que se contraía por campesinos y obreros de la construcción que permanecían "en la orilla del río, con el agua, a veces, hasta la rodilla, durante horas enteras de muchos días" (Escomel, 1913: 29). La imagen de Arciniegas, a nuestro juicio, refuerza el cuestionamiento a los sospechosos "saltos sociales" que algunos sujetos dan desde el barro hasta el automóvil.

que además ayuda a consolidar la reputación simbólica del delincuente, funcionando como un marco que aureola el nombre de los “héroes” del delito: "Los gangs, los contrabandistas, los burladores de la ley. Al Capone, Diamond, todos van pasando en sus automóviles" (229). Y tras la huella de estas figuras señeras se encuentra cierto sector de la juventud, que participa de forma activa en la ilegalidad permitida y promovida por el uso de esta máquina y que abarca desde infringir las leyes de tránsito, “[l]a audacia más elemental que puede exigirse de un muchacho” (229), hasta el robo de las señales de tráfico y el asalto a los peatones.

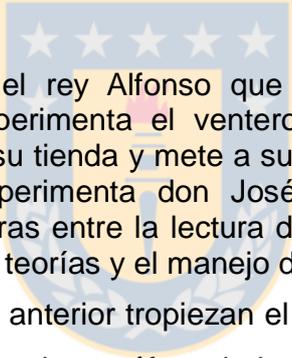
Finalmente, es importante destacar que en el ensayo la imagen criminalizada del automóvil participa de un imaginario tecnológico en el que se incluyen otros dispositivos como el cinematógrafo, a juicio de Arciniegas “una gran escuela de crimen, pero a través del automóvil” (229). Esta relación fue recurrente durante el proceso de modernización de las sociedades hispanoamericanas, como examinaremos en un capítulo posterior.

#### **II.1.4.3 El vértigo de la conducción.**

No obstante la importancia dada en el ensayo a los aspectos estéticos y sociales ligados al automóvil, el texto busca llamar la atención sobre otro fenómeno que se plantea como fundamental: “Por debajo de este brillo y de este nuevo poder de traslación – señala Arciniegas - lo que hay es el vértigo” (230). Este “vértigo” aparece expresado en el texto a partir de lo sensorial, del visceralismo, de “cierto ardor interno, la sed de quemar paisajes, de establecer velocidades, de vibrar en cojines de terciopelos” (228), unido al placer de ejercer el control sobre “la máquina más poderosa” (op.cit.), de experimentar el dominio sobre el tiempo y el espacio que otorga “el fenómeno mecánico de oprimir un pedal y dirigir un dócil volante para arrancar de un punto y cruzar con toda rapidez por las llanuras” (op.cit).

Desacopla al vértigo, de esta forma, del imaginario romántico que se percibía en los textos de Asturias para inscribirlo como un elemento más del triunfo del hombre sobre la máquina, y de paso sobre la naturaleza, en el ejercicio de una disciplina absolutamente moderna: el motorismo.

En el motorismo, la figura del conductor adquiere el tono épico del *piloto* como dueño imaginario del vértigo. Para el piloto, la distancia es función de la pura velocidad y no de un destino definitivo; sobre todo, la meta hacia la cual apunta cada motorista está dentro de la misma carrera: señalar con su nombre algún punto en la velocidad marcando nuevos registros o “records”. En este anhelo de memoria, el ardor que despierta el motorismo es transversal:



Lo experimenta el rey Alfonso que olvidó su reino por un automóvil, lo experimenta el ventero de la esquina cuando cierra el sábado su tienda y mete a su mujer en el carrito de su motociclo, lo experimenta don José Ortega y Gasset que distribuye sus horas entre la lectura de los filósofos alemanes, la hilación de sus teorías y el manejo del volante (228).

Y si en el párrafo anterior tropiezan el rey, el sabio y el simple siervo comerciante es porque tras la metáfora de la carrera late la ilusión de ganar una carrera contra el tiempo, la carrera de la vida, de no quedar eliminados de ella a pesar de saberla perdida de antemano. De ahí que, frente a la posibilidad de detenerse, se prefiera la opción de acelerar, de cambiar, de evolucionar: “Quemar las horas y los días, tirar de viejas ideas, renunciar de ciertos escrúpulos, echar a un lado algunos detalles de moral. El asunto es pasar etapas, devorar millas” (281 ). La velocidad del coche ya no recordará al viento, efímero, inconstante, sino que al fuego, energía que avanza consumiéndose irreversiblemente hasta extinguirse.

#### **II.1.4.4 El automóvil de Arciniegas: síntesis de temas y procedimientos.**

A pesar de su brevedad, el ensayo de Arciniegas configura una

imagen del automóvil rica en asociaciones estéticas, sociales, políticas e incluso vitales. En este sentido, el aporte fundamental del texto es, a nuestro juicio, la pluralidad semántica que logra proyectar sobre el vehículo en tanto signo de un momento histórico y social definido: las primeras décadas del siglo XX en Hispanoamérica; tal pluralidad se despliega, por ejemplo, en la forma de la serie, la lista o la enumeración, que marca la presencia textual del objeto a partir de la acumulación de atributos.



## **II.2. EL SIGNIFICADO CULTURAL DEL AUTOMÓVIL: REFERENCIAS TEÓRICAS COMPLEMENTARIAS.**

Si durante la primera mitad del siglo XX las letras Hispanoamericanas fueron testigo de una proliferación textual que buscó por múltiples medios dar sentido y expresión a la irrupción fascinante y perturbadora del automóvil en el entorno cotidiano, en el contexto Europeo numerosos intelectuales ligados a las ciencias sociales se encargaron de arrojar más luz sobre las transformaciones culturales que trajo consigo el desarrollo y masificación de la máquina, especialmente a partir de la década del 40. Consideremos algunos de los aportes de estos autores en relación a las categorías establecidas a partir de los análisis precedentes.

### **II.2.1. El arte de la máquina.**

En principio, es posible constatar que el estudio del automóvil como objeto estético en sí mismo (y no como contenido o tema de otras expresiones artísticas) no ha recibido mayor atención por parte de la academia, que se ha concentrado en reflexionar sobre aspectos relacionados con el impacto social, económico o medioambiental de la máquina en distintos contextos históricos (Gartman, en línea). La omisión es importante, si consideramos que fue precisamente el cambio estético y no la innovación técnica lo que revolucionó el esquema de producción de este vehículo así como también las costumbres de los consumidores y gran parte de la cultura occidental del siglo XX.

La valorización del automóvil como objeto estético está enmarcada dentro de un contexto histórico más o menos definido. Al respecto, Gartman apunta al hecho de que, en un momento de la industria automotriz dominado por los coches baratos de producción masiva como el Ford T, la demanda por estilo y diseño tuvo tempranamente que ver con la necesidad de hacer visible

la diferencia social, por cuanto las líneas rectas y las toscas terminaciones de los autos de producción masiva funcionaban, en el plano simbólico, como huellas materiales del trabajo masivo y fragmentado, rígidamente uniforme, propio de las incipientes líneas de montaje, antítesis de la cuidada construcción de los modelos de lujo. De esta forma, además de denotar el status social al que pertenecería su conductor, autos como el Ford T funcionaban como una especie de "metonimia tecnológica" – el producto representando al medio de producción - que evocaba el trabajo alienante sufrido por el obrero de las nacientes industrias,. En tal contexto, el automóvil de producción masiva busca asimilar las formas orgánicas de los automóviles de lujo, con sus superficies lisas y ajustadas y sus líneas curvas que emparentan a la máquina con lo vegetal y lo animal, como una forma de resignificar socialmente a sus conductores (Gartman, 1994). Sin embargo, más que detenernos en una interpretación sociológica del fenómeno, interesa observar cómo el valor del automóvil depende tempranamente de lo inesencial o de lo formal por sobre lo funcional, y cómo esta valoración parece perpetuarse en la historia de la cultura. Resulta revelador, por ejemplo, que a fines de la década del 50, Roland Barthes todavía se refiera a la novedad traída por el nuevo Citroën DS en términos de una perfección general de las superficies, "como si se pasara de un mundo de elementos soldados a un mundo de elementos yuxtapuestos que se sostienen gracias a su forma maravillosa" (2001: 155). Pero, ¿qué nos dicen estos elementos particulares?

Uno de los elementos de diseño más característico de los automóviles de mediados del siglo XX, especialmente en los modelos norteamericano, es la famosa "aleta" o "cola" de aspecto aerodinámico, a través de la cual el vehículo establece relaciones de analogía con el mundo orgánico de la naturaleza. Baudrillard explica la función de estos elementos

decorativos en términos de una “alegoría moderna” (2004: 67) en el sentido de que estas “aletas ictiológicas”, como las llamaría Calos Fuentes, (1997: 177) capturan de forma simbólica – puesto que nunca se llega a cumplir una función técnica real – atributos propios del mundo natural, en especial de pájaros o peces, para expresar la conquista, imaginaria, de la velocidad, la libertad de desplazamiento o la fluidez. Junto con esto, otro rasgo formal que pasó a constituirse en elemento activo de significado dentro de la industria automotriz es el color. Al respecto, es útil recordar que, previo al desarrollo de la producción y el consumo masivos, el color de los objetos se encontraba de cierta forma sometido a un régimen de significaciones “canónicas”, definidas por un marco cultural socialmente validado como “tradición” (Baudrillard: 2004). Esto significa que la presencia del color en las cosas del mundo, en este sentido, respondía en parte a una exigencia externa al objeto, por ejemplo, a las circunstancias que intervenían en su uso, como sucede con el protocolo y el simbolismo de ciertas ceremonias como la liturgia o los ritos funerarios. El color quedaba investido así de una gravedad moral, vinculado a la institucionalización de la vida social, y funcionaba por lo tanto como un código fijo. Junto a esta determinación cultural, el color de los objetos premodernos se hallaba, además, definido naturalmente, en tanto que expresión directa de la propia materialidad - madera, piedra, hierro, etc. - de la que estaban fabricados. Es respecto a esta doble determinación que Baudrillard observa la liberación del color en el entorno moderno<sup>30</sup>, tal como ya había sido advertido por Arciniegas, a pesar de que, para el francés, este proceso de liberación es lento y progresivo, al punto de afirmar que "los

---

30 En su texto *El sistema de los objetos*, Baudrillard habla frecuentemente de un "orden moderno", semiótico, como opuesto al tradicional, arraigado en el símbolo y "en el orden natural de las sustancias", la Naturaleza. Baudrillard constantemente aludirá a varios rasgos claves para caracterizar eso que llama "nuestra civilización técnica" (2004: 59): miniaturización, individualización, automatismo, atemporalidad, comunicabilidad, funcionalidad.

automóviles y las máquinas de escribir tardarán generaciones en dejar de ser negros" (2004: 32). La mención de este color, como veremos, no es casual.

Sabemos, siguiendo en esto a Lewis Mumford, que el negro, el color del carbón y fundamentalmente del hierro, es el color que dominó el sombrío mundo paleotécnico de la Segunda Revolución Industrial<sup>31</sup>, trazando un paisaje invadido por la opacidad de "las botas negras, el tubo negro de la estufa, el coche o la carroza negras, el marco negro de hierro del hogar, y [...] todas las cacerolas y cocinas" (2006: 183). La llegada del color al mundo de los objetos testimonió así la superación material de una época, incluso de sus condiciones ambientales - menos hollín, menos ceniza en el aire - y abrió el objeto a la dimensión individual y subjetiva del *gusto*, disolviendo de paso la gravedad arcaica del cromatismo analógico. Se entiende así que, frente a la consigna de Ford de ofrecer a los compradores automóviles "del color que quieran mientras sea negro" (Volti, 2006: 53), la enorme variedad de colores que introdujo General Motors tras incorporar la innovación tecnológica de los esmaltes de secado acelerado - junto a otras características superficiales añadidas a los fundamentos mecánicos del vehículo, como el cromado de las terminaciones o el continuo cambio en las formas de los marcos, los focos y los consabidos alerones - haya sido uno de los factores fundamentales que permitió al conglomerado automotriz destronar al antiguo pionero de la industria, quien debió discontinuar, incluso, la fabricación de su producto principal, el célebre Ford T, repentinamente obsoleto no por su eficiencia sino que por su estilo (Volti, 2006).

---

31 Mumford utiliza el término *paleotécnico*, citando a Patrick Geddes, para referirse al periodo comúnmente conocido como "segunda revolución industrial", cuando, a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, se consolidan los avances técnicos que progresivamente han ido desarrollándose desde el siglo XV, es decir, desde el comienzo de la etapa que Mumford denomina *eotécnica*, "la edad auroral de la técnica moderna" donde aparecen, entre otros inventos claves, el vidrio y el espejo, fundamentales para la formación de la subjetividad moderna (2006:129).

Forma y color son, como vemos, elementos básicos para realizar una primera lectura que pueda dar cuenta de los significados connotativos que el objeto emana a partir de sus características estéticas; por otra parte, otro enfoque para abordar el estudio del automóvil desde una mirada estética destaca la filiación que puede establecerse entre este vehículo y los dispositivos de expresión visual en movimiento, especialmente con el cinematógrafo. Esto no significa considerar al automóvil como elemento fundamental del argumento de los films, aun cuando el vehículo asume este rol protagónico de forma frecuente, como veremos en el capítulo dedicado a *Autopista del sur*, sino más bien explorar el valor estético de la "visión móvil" desplegada a partir de su desplazamiento. Retomaremos este aspecto cuando abordemos al automóvil en función de su dinámica.

### **II.2.2. Tiempo, espacio y sociedad.**

El filósofo y sociólogo francés Henri Lefebvre fue uno de los primeros autores europeos en señalar la compleja significación del automóvil, considerando que su valoración cultural escapaba al "mero uso y el plano placer" (2002: 212), alcanza en las sociedades modernas. Tal como ya fue expuesto en el punto anterior, para Lefebvre el automóvil funciona, en primer lugar, como un símbolo de estatus social, al ser "consumido como un signo en adición a su uso práctico" (1971: 102) a partir de una serie de connotaciones - "confort, poder, autoridad y velocidad" - que traduce la jerarquización social al sistema técnico; sin embargo, la relación entre esta máquina y el orden social moderno es más amplia, puesto que, para el autor, el automóvil no sólo *refleja* el orden social sino que *transforma* las coordenadas espacio-temporales que lo definen, sobre todo en el ámbito de la cotidianidad doméstica.

En el contexto de Lefebvre, la experiencia de *lo fragmentario* define tanto la configuración del ambiente doméstico moderno como la interacción

de los sujetos que lo habitan. Tal como ejemplifica continuamente en sus textos, el mundo rudimentariamente tecnológico de la década del '50 en el que habita es un entorno de "objetos desconectados (aspiradoras, lavadoras, equipos de radio o televisión, refrigeradores, automóviles, etc.)" que a su vez "determinan una serie de acciones desarticuladas" (2002: 75). Cada nuevo objeto tecnológico viene asociado a una gestualidad propia que interrumpe los modos de ser "habituales" del organismo; se observa esto en el manejo de cualquier máquina, por ejemplo, puesto que el usuario debe interactuar con las posibilidades y limitaciones de un espacio más o menos predefinido en su forma y funciones, dentro de un tiempo dosificado y distribuido por una serie de gestos técnicos, predeterminados y eficientes. El uso de una máquina produce, de esta manera, un tiempo *lleno*, productivo, al margen del cual se acumula el tiempo excedente, un *tiempo libre* en el sentido de lo vacante. Lo anterior es especialmente claro en el caso de la industria moderna y su línea de ensamblaje, aunque también vale en el orden de lo doméstico, sobre todo con tareas específicas como el aseo, y también en otras actividades donde es menos evidente, como en el esparcimiento.

En el caso específico del automóvil, es interesante comprobar cómo esta máquina posibilita, en la práctica, el acceso a este "tiempo libre" al mismo tiempo que lo simboliza. Sabemos que, junto con masificar la práctica del consumo al introducir el concepto de "producción en línea" con su asequible Modelo T, Henry Ford modificó drásticamente los hábitos laborales de la industria en general, especialmente a partir de 1914, fecha en la que comienza a duplicar el salario de sus trabajadores y a reducir la jornada de trabajo de diez a ocho horas, buscando con esta medida transformar gradualmente a sus trabajadores en potenciales consumidores de este vehículo (Berger, 2001). Junto a esta medida, Ford disminuyó la semana laboral a cinco días, aumentando el tiempo disponible para la recreación y

consolidando de esta forma el "fin de semana" de dos días. Entendemos mejor la complementariedad de ambas medidas si consideramos que, en la visión de Ford, el automóvil, además de herramienta de trabajo, cumpliría la importante función de llevar a los obreros y sus familias de paseo fuera de la ciudad tras terminar su semana de trabajo, como una forma de escapar a su "alienación urbana" (Agger, 2007). En este sentido, si bien la imagen del automóvil atravesando a toda velocidad el espacio de las carreteras se constituyó tradicionalmente en una metáfora del progreso y de la domesticación de la naturaleza (Redshaw, 2008), la utopía fordista permitió construir otra imagen del vehículo, esta vez como símbolo de liberación respecto al tiempo regulado de la ciudad y del trabajo.

Sin embargo, esta *utopía del fin de semana*, especie de *locus amoenus* moderno que escapa a las constricciones espacio/temporales de las sociedades tecnológicas del siglo XX, puede ser leída, también, como una distopía. Desde una perspectiva crítica, el fin de semana es sólo la posibilidad normada, controlada, programada, de un ocio que no puede ser libre y creativamente experimentado, en la medida en que sólo sirve como paliativo terapéutico de quienes buscan "sustraerse al proceso de trabajo mecanizado para poder estar de nuevo a su altura, en condiciones de afrontarlo" (Horkheimer y Adorno, 1988: 181). En este sentido, el fin de semana no sólo es tiempo y espacio que "alimenta" o sostiene una forma de vida inauténtica, alienada, a la cual se haya subordinada y que más temprano que tarde – es decir, cuando termine el fin de semana – se hará nuevamente presente; la automatización de la existencia es un proceso que se expande desde lo privado a lo público, desde lo laboral y lo económico hasta lo cultural, por lo que el fin de semana gradualmente se transforma en una mercancía que agrupa espacios, objetos y experiencias cuidadosamente organizados a partir de las leyes de producción y consumo. La sociedad

tecnológica, tal como se teoriza desde la Escuela de Frankfurt, es un “aparato total” de dominación (Marcuse, 1971: 51), cuya lógica de producción en serie y consumo masivo no se interrumpe en ningún momento, estandarizando y mercantilizando el entero universo de experiencias humano a partir de "los automóviles, las bombas y el cine" (Horkheimer y Adorno, 1988: 166), es decir, a partir de la cohesión pero también de la diversión.

Por otra parte, el análisis crítico planteado por Adorno y Horkheimer busca poner en evidencia el efecto alienante del automóvil entendido como medio de transporte y como medio de comunicación, que se traduce en una figura de significación paradójica en la medida en que el empleo de este vehículo resulta finalmente en el aislamiento y la incomunicación social. Esta idea queda graficada en el contraste que se realiza entre la forma de socialización específica que promueve el auto frente al modelo de relación social propio de otra máquina de transporte moderno fundamental: el ferrocarril.

A pesar de que tanto el tren como el automóvil cumplen funciones técnicas equivalentes – aumentar el alcance y la velocidad del transporte de bienes y personas – y de que ambas máquinas se constituyeron en símbolos de la modernización industrial desde fines del siglo XIX, es posible señalar matices distintivos en función de los valores o significados culturales que aparecen asociados a cada caso. En esencia, la forma de movilización que promueve el ferrocarril, centrada fundamentalmente en un pasajero que no interviene en el destino ni en el itinerario de su viaje, contrasta con la movilización autónoma y centrada en el conductor propia del automovilismo. De ahí que la imagen de tren, en tanto que dispositivo de “coacción colectiva” (Yonnet, 198: 210), permite connotar valores asociados al control de la sociedad, como la organización fija del espacio y la sincronización y la regularidad de los horarios, versus la libertad y el individualismo que se

asocian a la imagen del automóvil, especialmente a través de la publicidad y los films (Daly: 2004).

Adorno y Horkheimer subrayan en su análisis, sin embargo, que la presunta libertad conquistada mediante el automóvil sólo puede adquirirse a expensas del sacrificio de los valores colectivos, y sobre todo en desmedro de las posibilidades de encuentro que abre el espacio dialógico del carro de ferrocarril. No sólo la conversación que circula durante un viaje en automóvil se halla limitada al círculo estricto de quienes viajan en un mismo vehículo, a pesar de que ocasionalmente pueda abrirse a la influencia de las voces inciertas de los “sospechosos autostopistas” (Adorno y Horkheimer, 1988: 265); además de esta primera restricción, el control ejercido por los medios de comunicación sobre el flujo de información tendría el efecto de homogeneizar el contenido simbólico de este hermético circuito comunicativo: cada núcleo familiar viaja separado de los otros encapsulado en el espacio hermético de su automóvil, y sin embargo en cada automóvil se discuten los mismos temas, se mencionan los mismos nombres o se cuentan las mismas historias, lo que resulta en una suerte de “aislamiento por comunicación”, tal como grafican los mismos autores respecto a estas familias en movimiento:

Cuando en los fines de semana o en los viajes se encuentran en los hoteles, cuyos menús y cuyas habitaciones son -dentro de un mismo nivel de precios- perfectamente idénticos, los visitantes descubren que, conforme ha crecido su aislamiento, han llegado a asemejarse cada vez más. (Adorno y Horkheimer, op.cit.).

Por otra parte, la cuestión respecto al sentido emancipador o esclavizante que se asocia a la imagen del automóvil es central al examinar la filiación entre este objeto y la mujer occidental moderna. Históricamente, el acceso al automóvil por parte del público femenino, sobre todo en Estados Unidos, ha sido frecuentemente interpretado como consecuencia de factores

económicos, como la reconfiguración de los mercados internos producidos por la II Guerra Mundial, cuando la mayoría de los hombres se encontraban en los frentes de batalla, y de otros factores sociales y culturales, como el fortalecimiento de la lucha de género a partir de la década del 50 (Walsh: en línea). Independiente de las causas definitivas que favorecieron el desarrollo de este proceso, nos interesa constatar que el fenómeno social señalado trajo consigo la deconstrucción de estereotipos arraigados en la cultura popular de principios del siglo XX.

Uno de ellos se relaciona con la oposición tradicionalmente sostenida entre mujer y máquina: el sujeto femenino, definido a partir de valores como la emocionalidad o la intuición, se consideraba incompatible con prácticas eminentemente racionales y técnicas, como el manejo o la conducción de un vehículo; sumado a esto, la figura femenina, comúnmente asociada al ámbito estructurado y pasivo del hogar, resultaba ajena al contexto fluido y caótico del tráfico movilizad. De esta forma, la penetración efectiva del género femenino en un dominio hasta entonces constitutivamente masculino como el automovilismo simbolizó una emancipación, por lo menos relativa, de la mujer respecto a los esquemas de ordenamiento patriarcales, cuyo paradigma lo constituye la imagen de la familia burguesa tradicional y su entorno doméstico (Federici, 2006)

El alcance relativo de esta liberación es extensamente comentado por Baudrillard, cuando analiza, a partir de su lectura socio-semiótica de los distintos elementos que configuran el mobiliario doméstico, la forma en que el ordenamiento espacial de éste traduce el orden esencialmente moral de la familia. Recordemos que, desde esta perspectiva, la esfera de lo privado queda definida por una dinámica de acumulación y cierre del espacio a partir del objeto; el espacio interior de un hogar, que es habilitado y personificado a partir del mobiliario doméstico, otorga consistencia material y simbólica a la

distribución jerárquica de la familia y fija la diferenciación de roles y funciones para cada uno de sus miembros, tal como ocurre, por ejemplo, con una experiencia tan simple como la distribución de los comensales en torno a una mesa. Para Baudrillard, el automóvil no establece ni representa un quiebre respecto a este orden de lo doméstico, sino que más bien lo torna dinámico o "móvil", invistiéndolo de valores que le son por lo común ajenos: individualidad, poder, vértigo. De esta forma, el automóvil construye una experiencia de intimidad en cierta medida liberada de las restricciones asociadas a la esfera propiamente doméstica, libertad que se basa en una extraña ilusión: la de "estar 'en casa' y encontrarse cada vez más lejos de esa 'casa'" (2004: 77). El automóvil, por lo tanto, más que superar el dominio interior del hogar tradicional, lo expande, lo desarraiga y lo proyecta hacia lo exterior, al punto de llegar a alcanzar "las dimensiones del mundo" (2004: 75).

La creación de una intimidad construida sobre un tiempo/espacio móvil y acelerado tiene como resultado, para Baudrillard, la constitución de una subjetividad descentrada, "cuya circunferencia no está en ninguna parte, mientras que la subjetividad del mundo doméstico está circunscrita" (2004: 77). Es interesante destacar el hecho de que podamos considerar la característica sobresaliente de este nuevo espacio nómada, la movilidad, como un fenómeno esencialmente paradójico, ya que, en la práctica, parece siempre determinada o confinada a la inmovilidad. El desplazamiento siempre es relativo, ya que "precisamente porque ciertos sujetos y objetos están inmovilizados es que otros pueden viajar" (Beckmann, 2005: 84). La paradoja puede traducirse en la figura del "híbrido mótil", entidad múltiple que oscila "entre varios tipos de movimientos y no-movimientos [,] simultáneamente transgrediendo el estatus de sujeto y objeto, de moverse y de ser movido" (85). Este último planteamiento permite desplazar nuestra

atención desde el objeto mismo hacia una zona de interferencia subjetiva o irracional mayor, constituida por la experiencia de la conducción.

### **II.2.3. El vértigo de la conducción.**

Podríamos considerar la conducción como la máxima expresión de interferencia subjetiva sobre la racionalidad estructural del automóvil. En el manejo, el automóvil adquiere o expresa la personalidad de quien lo conduce, e incluso podemos hablar de una suerte de “ilusión de identidad” que se alcanza en este proceso, en la medida en que el conductor hace marchar al automóvil según su humor, su estilo, su temperamento, etc., y se reconoce a sí mismo en su manejar. Incluso en su forma más cotidiana, el manejo es un fenómeno de hibridación por excelencia, una experiencia siempre disponible para permitir la disolución de los límites; de esta forma, precavidos o temerarios, “manejamos con nuestro corazón en el motor y las vísceras en los ruidos de la caja de cambios” (Hozven, 1984: 216), compenetrados en esta prótesis que hace al humano más potente y más veloz.

Sin agotarse en su dimensión utilitaria o si se quiere “civil”, la movilidad del automóvil alcanza el status de “euforia dinámica” (Baudrillard, 2004: 76) en la experiencia gratuita de la aceleración. Sabemos que, incluso desde sus inicios, se configuró en torno al coche una imagen basada en la noción del *sport*, asociada a valores imprácticos como la aventura, la competición o el riesgo (Volti, 2006). Se ha afirmado, en efecto, que la difusión definitiva del automóvil en el imaginario de la modernidad se logró a partir de su mediatización en el contexto de las carreras automovilísticas, seguidas por masas de espectadores que asistían, convocadas por la radio y los periódicos, al duelo de las máquinas a lo largo de los circuitos automovilísticos (Tichi, 1987). De esta forma, la conducción deportiva de vehículos - el llamado *motorismo* - consolidó la circulación simbólica de la

máquina a la vez que resaltó su dimensión épica, popularizando la imagen de un modelo superior de hombre, el piloto, que “desafía los límites tanto del automóvil como de su propia suerte”, y que al mismo tiempo obtiene gratificación de tal enfrentamiento (Sachs, 1992: 111).

La función cultural que ocupa el automóvil en el contexto de la competición incidió, sugerentemente, sobre su funcionalidad técnica, al orientar el diseño estructural de la máquina - motores, suspensiones, frenos, chasis, etc. - para resistir el desgaste derivado de las exigencias propias de una competición antes que al desgaste originado por las livianas demandas del uso cotidiano. De esta forma, desde su misma materialidad, el automóvil llegó a constituirse, más que en un medio de transporte, en un "monumento al amor por la velocidad" (Sachs, op.cit: 124), un objeto diseñado para exceder su propia funcionalidad y que encuentra en esta transgresión una nueva esencia: todo auto es potencialmente un bólido, todo conductor puede satisfacer, aunque sea por el escaso momento de una recta ante el semáforo, el deseo de pilotar al límite - de la ley, de la máquina, de su propia capacidad - aún a riesgo de enfrentarse a su propia desintegración.

Por otra parte, además de esta especie de épica automovilística, el pilotaje se constituye en un fenómeno estético-expresivo, sobre todo en analogía con las técnicas modernas de representación visual. Ya Lefebvre había observado que la conducción del automóvil repercute en la percepción del espacio, reduciendo la amplitud de un territorio a la linealidad de la *ruta*, itinerario fijo que mutila la tridimensionalidad del espacio, que queda “literalmente aplanado, confinado a una superficie, a un sólo plano” (Lefebvre, 1991: 313) al estrecharse para caber dentro del marco definido por el campo de la mirada del conductor, que sólo se ocupa de "manejarse a sí mismo a su destino, y en su búsqueda sólo ve lo que necesita ver para ese propósito" (op. cit.). Baudrillard parece coincidir en esta idea, cuando afirma

que la velocidad reduce el volumen del mundo a un plano que lo torna semejante a una imagen “dispensada de su relieve y de su devenir”, detenida en “una suerte de inmovilidad sublime” (2004: 76); sin embargo, otros autores han sugerido una forma alternativa de interpretar el alcance de la interacción entre velocidad y visualidad.

A pesar de que el cinematógrafo y el automóvil pertenecen a órdenes tecnológicos diferentes<sup>32</sup>, es importante destacar que ambos dispositivos parecen compartir la propiedad de funcionar como agentes de percepción en movimiento, tal como afirma Virilio, cuando concibe al automóvil como un “aparato dromovisual” (2007: 111), es decir, como un artefacto que posibilita la percepción de “objetos inanimados como si fuesen animados por un violento movimiento” (2007: 105) o, dicho de otra forma, que posibilita la “visión mediada por la velocidad” (James, 2007: 47). Para Virilio, el parabrisas del automóvil sería una suerte de marco que, al igual que una pantalla de proyección, define la superficie donde el movimiento efectivo del motor gesta el movimiento aparente de la imagen, en este caso, un paisaje en movimiento que viene al encuentro del viajero; sin embargo, la pantalla del automóvil se diferencia de la del cine en la medida en que el espectador participa del movimiento que tiene frente a sus ojos. El conductor cambia la dirección, dirige el foco de su mirada, frena, construye una secuencia de imágenes a la manera de un artista, de modo que se transforma en “parte espectador, parte actor, parte artista” (Schwarzer, 2004: 98). De esta forma, el automóvil posibilitaría una mirada, una perspectiva móvil del mundo que es al mismo tiempo un ejercicio plástico.

---

32 Deleuze señala dos “estirpes tecnológicas” insinuadas por Kafka en una de sus *Cartas a Milena*: la de los medios de comunicación-traslación, que garantizan nuestro dominio sobre el espacio tiempo, como el tren y el automóvil, y la de los medios de comunicación-expresión, como la radio o el cinematógrafo, “que suscitan fantasmas en nuestro camino y nos desvían hacia afectos incoordinados, fuera de coordenadas” (1984:148).

Como se ha señalado, la conducción es un despliegue veloz de subjetividad: transmite un carácter, un modo técnico de relatar la epopeya cotidiana del uno mismo, y al mismo tiempo materializa un punto de vista, una perspectiva dinámica que enmarca al mundo dentro de un cuadro móvil y privado; sin embargo, la conducción puede ser también la vía de acceso a través de la cual se opera la asimilación extrema entre humano y máquina bajo la figura del *accidente*. Nos lo recuerda Virilio, cuando afirma que “con la velocidad, el hombre ha inventado nuevos tipos de accidentes... El destino del automovilista se ha vuelto puro azar”. (Virilio, 2005: 48). Con el accidente, “posibilidad jamás realizada tal vez, pero siempre imaginada”, (Baudrillard, 2004: 76) el automóvil, en tanto signo, parece llegar al límite de su enunciabilidad. El concepto de *accidente*, no obstante, es suficientemente complejo como para considerarlo de forma separada en el próximo apartado.

### **II.3 UN SIGNO EN INCERTIDUMBRE: EL SENTIDO DEL ACCIDENTE.**

Hemos decidido profundizar nuestro examen en la figura del accidente como objeto de análisis cultural por varios motivos. En primer lugar, creemos, tal como ya lo sugiriera Baudrillard, que un análisis científico de la dimensión social y cultural de la tecnología resulta incompleto si no se consideran sus aspectos *inesenciales*, es decir, "la interferencia continua de un sistema de prácticas sobre un sistema de técnicas" (2004:9); en segundo lugar, pensamos que el dominio absoluto de la ideología del progreso en las sociedades contemporáneas permitió, paradójicamente y tal como afirma Virilio, que las tecnologías lograran funcionar como un lugar privilegiado desde donde apreciar “los accidentes como signo, como posibilidad” de expresión y significación (2005:16); finalmente, nos parece fundamental rescatar las contribuciones que sobre el tema han realizado algunos autores importantes dentro del espacio cultural hispanoamericano, especialmente, a partir de la década del sesenta, como sucede en el caso de la obra

ensayística de Octavio Paz. Sin embargo, antes de entrar en esta materia, consideremos algunos antecedentes básicos en torno al término.

### II.3.1 El accidente: antecedentes teóricos fundamentales.

Comencemos por recordar que la palabra *accidente*, en uso en español aproximadamente desde el siglo XIV según Joan Corominas (1991), es una expresión cuyo sentido excede el ámbito de lo puramente tecnológico. Etimológicamente, el término deriva del latín *accidere*, verbo que se traduce literalmente como "caer hacia, en, sobre" (Segura, 1985: 8) ¿Sobre qué *cae* el accidente? La respuesta la encontramos en la etimología de otra palabra, cercana a la primera en el ámbito de la reflexión filosófica: *substancia*, del latín *substare*, según Tomás de Aquino "un ente que está puesto debajo de otro" (Beuchot, 1987: 251). Es a partir de esta relación de sentidos que parece construirse la primera definición de *accidente* que entrega el Diccionario de la RAE: "cualidad o estado que aparece en algo, sin que sea parte de su esencia o naturaleza" (Real Academia Española, en línea).

La noción de substancia como esencia que carga o soporta rasgos accidentales por medio de los cuales se expresa y se señala en el mundo se identifica, en la tradición filosófica occidental, fundamentalmente con la obra de Aristóteles. En especial a partir de su *Metafísica* (2007) por "accidente" se entenderá el aspecto inesencial del ser, definido fundamentalmente por su irregularidad, por su carácter incierto o excepcional: "El accidente - afirma Aristóteles - es lo que no ocurre ni siempre, ni necesariamente, ni en el mayor número de casos" (244). No hay un orden subyacente que entregue sentido al accidente como tampoco hay inteligencia detrás de sus causas, que en efecto parecen incrementarse conforme se indaga sobre ellas, al punto de llegar a ser "infinitas en número" (245). Es por esta indeterminación radical que Aristóteles plantea la imposibilidad de formular una "ciencia de lo

accidental" (244), lo que implica suponer por ciencia un saber esencial que, "por subrayar lo universal o la ley, tiende a evitar lo accidental" (Ferrater, 1982:38). En efecto, fueron los elementos más técnicos de la modernidad, o los menos vinculados con la abstracción teórica, los que se encargaron de racionalizar lo accidental, especialmente a partir del siglo XVI, por medio de un proceso de resignificación que trasladó la idea del accidente desde la manifestación de las cualidades contingentes de los entes hacia el acontecer de un suceso o acción eventual "de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas" (Real Academia Española, en línea), en la práctica uno de los usos más corrientes del término.

Es claro que, al asociarse el término con lo azaroso pero también con lo infortunado, es posible verificar un primer salto respecto a su significación tradicional. Hay que recordar que, según Aristóteles, lo accidental no implica necesariamente lo fátidico: por accidente es posible encontrar un tesoro mientras se cava la tierra, de la misma manera en que por accidente "se arriba a Egina, cuando no se tienen ganas de ir ahí" (128). Determinar el momento preciso en que el término adquiere su actual connotación negativa parece improbable, aunque algunos antecedentes señalan que a comienzos del siglo XVII la expresión *accidente* todavía se empleaba para referirse a cualquier suceso repentino, independientemente del valor positivo o negativo que pudiesen asignarse a sus consecuencias finales; sin embargo, es interesante notar que ya por esta época el término es utilizado en el ámbito médico para indicar cambios agudos en el curso de una enfermedad, uso que seguramente incidirá en su actual significación.

En efecto, el momento de inflexión crucial parece ocurrir durante el siglo XVIII, con el perfeccionamiento de la estadística y de la especulación en base a las probabilidades, innovaciones ambas derivadas del desarrollo y consolidación del pensamiento causal y su afán por deducir el origen de los

fenómenos. La aplicación de estas nuevas herramientas de abstracción se extendió a todas las esferas de la organización social, incluyendo a las prácticas médicas y especialmente al estudio del comportamiento de las patologías y de la mortalidad en la población; de esta forma, en un orden social donde se hace necesario clarificar con exactitud las causas subyacentes a cada deceso estadísticamente registrado, el accidente permitió asignar un nombre a lo incognoscible, es decir, a aquel porcentaje menor de fallecimientos "que ocurría sin causa médica conocida, o al menos sin alguna que se ajustase al sistema racional del conocimiento médico" (Cooter y Luckin, 1997: 49).

Por otra parte, un segundo punto de resignificación puede ubicarse a partir a partir del siglo XIX, cuando el proceso de industrialización coloque en contacto estrecho y masivo al humano con la máquina. La muerte accidental alcanzará entonces notoriedad pública en la medida en que se establezca como una de las principales causas de mortalidad en los países occidentales, adquiriendo de paso su actual connotación tecnológica; la sociedad moderna asistirá, desde este momento, a una difusión de accidentes mediados por la tecnología que tendrá su inicio en los lugares de trabajo y se expandirá hacia los espacios públicos, desde la fábrica y la mina a los ferrocarriles y automóviles, a través de las calles y dentro de los hogares, transformándose de esta forma en una preocupación masiva (Burnham, 2009).

Considerando esta perspectiva histórica, se explica que mucho del sentido actual que adopta el término "accidente" se vincule con conocimientos desarrollados por disciplinas tan pragmáticas como la prevención de riesgos, orientada a minimizar la emergencia de acontecimientos casuales y a maximizar el orden de la causalidad, volviendo lo imprevisible en pronosticable y sometiendo lo ingobernable al control.

Interesa destacar que, desde esta perspectiva, el accidente puede interpretarse como una señal de la interferencia de lo humano en el orden racional de la técnica, ya que si lo casual emerge en este ámbito es porque "los hombres y las mujeres no son máquinas: lo que harán no puede predecirse con exactitud, y de vez en cuando cometen errores" (Oficina Internacional del Trabajo, 1997: 13). En este sentido, el origen final de cada accidente sería el "polo de la subjetividad" (Bilbao, 1997: 116), cuya influencia puede y debe ser anulada; sin embargo, la recurrencia estadística del accidente en el horizonte de la experiencia humana parece funcionar como el indicio de una "ciega fatalidad" probabilística que acompaña el devenir de la especie (138) lo que nos revela, en último término, el carácter paradójico del esfuerzo racional sobre el accidente: no parece posible prevenir la emergencia de lo inesperado, puesto que "en un tiempo infinito lo probable es lo necesario" (138,139).

En síntesis, pensamos que los antecedentes expuestos hasta aquí permiten significar al fenómeno del accidente a partir de una serie de características claves: inesencial al ser, indeterminado en sus causas, incierto en sus resultados, fundamentalmente humano pero progresivamente mediatizado por la máquina y, finalmente, dominado por el hado de la fatalidad, es decir, inevitable. Frente a este conjunto de significaciones, que podríamos denominar como "tradicionales", es posible verificar el surgimiento de una renovada percepción en torno a este fenómeno de la mano de los debates teóricos que buscan interpretar el cambio cultural experimentado por la sociedad occidental a partir de la segunda mitad del siglo XX. En este contexto, las consideraciones respecto al accidente no se reducen a la perspectiva de la excepción ni a la tarea de la prevención, sino que, por el contrario, comienza a proponerse una reflexión distinta, orientada a destacar los aspectos creativos implicados en el accidente; es en este sentido que

Paul Virilio plantea la noción de accidente en tanto que "obra capital del talento inconsciente de los científicos" (2005: 24), un artificio irracional que, sin embargo, puede funcionar como revelador del ordenamiento social contemporáneo. A partir de esta idea, resultará muy pertinente considerar el aporte, en cierta forma olvidado, que el poeta y ensayista mexicano Octavio Paz realizó sobre el tema a partir de la década del 60.

### **II.3.2 Octavio Paz: el accidente y la imagen del mundo moderno.**

Sin duda, la producción ensayística de Octavio Paz, siempre equilibrada entre el deseo de universalismo y el compromiso estricto con la realidad cultural y social hispanoamericana, ha sido merecidamente valorada por su contribución crítica respecto al sentido de la creación poética y del arte moderno en el ámbito de la lengua española. Dentro de esta producción, queremos destacar el aporte, menos estudiado, que Paz realiza sobre el tema que nos ocupa y especialmente sobre su significación cultural en el contexto de la modernidad occidental<sup>33</sup>, y que anticipa en varias décadas a las lecturas "postmodernas" que proponen autores europeos como Jean Baudrillard y Paul Virilio. Podemos ubicar, como punto de inicio para este examen, la década del 60, momento en el que se publican una serie de ensayos donde el mexicano examina, de manera marginal pero con profunda visión y originalidad, el rol que cumple el desarrollo tecnológico en la configuración y reconfiguración de una imagen de mundo en las sociedades occidentales de fines del siglo XX. En esta línea, textos fundamentales son una serie de reflexiones sobre poesía y técnica escritas en 1964 y reformuladas como capítulo final de la segunda edición de *El arco y la lira*,

---

<sup>33</sup> Entendemos que el término *modernidad* puede apuntar a una larga serie de épocas y sucesos históricos que hacen difícil su definición. Sin embargo, para Paz hay un rasgo que parece ser el rasgo común que permite hablar del carácter moderno de la sociedad: "Todo lo que ha sido la Edad Moderna ha sido obra de la crítica" (1990: 32).

publicado en 1978, bajo el título de "Los signos en rotación"; la lectura *La nueva analogía: poesía y tecnología*, presentada en Delhi en mayo de 1967, donde reelabora algunas de las impresiones planteadas en el texto anterior, y el cuarto capítulo de su libro *Conjunciones y disyunciones*, "El orden y el accidente", publicado en 1968. Presentamos a continuación una síntesis de sus puntos principales.

En el capítulo final de *El arco y la lira* se retoma una interrogante que recorre al texto en su totalidad y que ha permitido a Paz pensar sobre el fenómeno poético moderno y su relación con los procesos históricos ¿Es posible pensar una sociedad que reconcilie poema y acción? Lejos de intentar una respuesta, Paz esboza dos de las circunstancias que, a su juicio, determinarán el quehacer poético en las postrimerías del siglo XX: la primera, la universalización de la técnica como entorno semiótico secularizado; la segunda, la desintegración de la imagen del mundo.

En relación al primer punto, Paz recuerda que las obras de la Antigüedad se hacían parte de una *visión del mundo*, en la medida en que orientaban la inserción humana en el *cosmos* ordenando el espacio y también dando forma a las experiencias concretas que surgen de ese orden, tal como sucedía, por ejemplo, en el caso del templo maya o de la catedral medieval; al mismo tiempo, estas obras expresaban una *imagen del mundo*, en la medida en que eran concebidas como representación analógica del orden cósmico, es decir, como símbolos. Para Paz, es el desarrollo tecnológico el que desintegraría este ordenamiento arcaico, puesto que

La técnica no es ni una imagen ni una visión del mundo: no es una imagen porque no tiene por objeto representar o reproducir a la realidad; no es una visión porque no concibe al mundo como figura sino como algo más o menos maleable para la voluntad humana (1978:262).

De esta forma, la técnica es entendida por Paz como un sistema mediador de la experiencia humana con el mundo, cuyo poder de significación se encuentra limitado a su *funcionalidad*: los distintos mecanismos que componen el dominio de lo tecnológico no se constituyen en elementos de un lenguaje simbólico, en el sentido de operar como un sistema de significados perdurables fundados en una determinada visión de mundo, sino que, más bien, se comportan como un repertorio semiótico de significados transitorios, que no remiten más que a su propia actividad como agentes de transformación del mundo; en este sentido, "la técnica libera a la imaginación de toda mitología y la enfrenta con lo desconocido" (1978: 263).

Es interesante que, sobre este punto, Paz afirme que "no es la técnica la que niega la imagen de mundo; es la desaparición de la imagen lo que hace posible la técnica" (1978: 262). Sin embargo ¿A qué se refiere Paz exactamente con esta desintegración de la imagen de mundo? En un primer momento, Paz asociará esta noción al nuevo escenario social y cultural que plantea la modernidad tardía, surgido en la pérdida de los fundamentos metafísicos del mundo (el Mito, la Idea, Dios, etc.). Sin embargo, el mexicano no se extenderá en el sentido de esta desintegración sino hasta el momento de reformular esta noción, tal como lo desarrolla en su lectura de 1967.

En efecto, en *La nueva analogía*, Paz retoma y desarrolla el concepto, planteando que toda sociedad participa de una imagen de mundo que, a su vez, tiene por sustrato una particular concepción del tiempo. Este sustrato temporal tendría su expresión más consumada en el texto poético, "objeto verbal sin forma" que abarca desde "la invocación mágica del primitivo a las novelas contemporáneas" (Paz, 1994: 301). Para Paz, la modernidad, en tanto que heredera de la temporalidad cristiana, concibe su ordenamiento a partir de una concepción lineal del tiempo, que se despliega sin posibilidad de retorno, es decir, en oposición al tiempo cíclico de la

antigüedad; no obstante, a diferencia del modelo cristiano, la temporalidad moderna se expresaría en la forma de una línea recta que no posee comienzo ni fin, que no se halla limitada por un acto original de creación ni por un acto final de destrucción. El tiempo de la modernidad se desarrolla, de esta forma, como un proceso cuya finalidad reside en el cambio permanente y que, proyectándose indefinidamente hacia el futuro, se nombra con una voz específica: *progreso*.

Será la aceleración de este tiempo histórico mediada por la influencia de la técnica, según Paz, la que transformará la imagen del mundo moderno en la medida en que el cambio deje de ser interpretado como "sinónimo de progreso" para significar "repentina extinción" (1994: 303). En este sentido, si la técnica progresa sobre el mundo en un movimiento que es percibido en un primer momento como perfeccionamiento y como prosperidad, en el largo plazo la percepción de este avance se traduce en una imagen específica -la del accidente- que satura el imaginario moderno a través de su proliferación<sup>34</sup>.

Paz formula la comprensión de este fenómeno en la forma de una ley básica: a mayor progreso de la técnica, mayor será la destrucción que provoquen sus potenciales accidentes. Una imagen específica expresa el grado superlativo de esta equivalencia: el accidente nuclear, "llamarada universal" capaz de disolver el orden moderno al punto de cancelar "a la dialéctica del espíritu y a la evolución de las especies, a la república de los iguales y a la torre del superhombre" en un evento de carácter total (1994: 304).

---

34 Un caso ejemplar de este fenómeno es la presencia del accidente ferroviario en distintas expresiones culturales de fines del siglo XIX. Al respecto, puede consultarse el interesante estudio de Blanca Rivera-Meléndez (1991) donde se examina cuidadosamente el imaginario tecnológico desarrollado por el cubano José Martí en varios de sus artículos periodísticos, así como un extenso estudio de Nicholas Daly (2004).

Sin duda, la referencia a una tecnología particular en el texto -la bomba atómica- puede tornar ambigua la noción de accidente que por momentos maneja el autor ¿Es el desastre nuclear que imagina Paz parte de una "hecatombe" atómica voluntaria, concebida como acto de guerra, o más bien resulta de una suerte de automatismo autodestructivo delirante, tal como se desarrolla en algunos *films* del periodo?<sup>35</sup> Cualquiera sea la alternativa, la "pérdida del futuro" que implica la fractura de la fe en el progreso permite el reingreso de experiencias premodernas de lo real, en la medida en que, al igual como ocurre con el imaginario azteca o cristiano, el mundo vuelve a asistir a la incierta escena de su destrucción final. De ahí que Paz concluya: "La técnica comienza por ser una negación de la imagen del mundo y termina por ser una imagen de la destrucción del mundo" (1994: 304); sin embargo, es necesario indicar en esta idea un deslinde fundamental: si bien la imagen arcaica de la destrucción del mundo se correspondía con una suerte de voluntad sagrada respecto al mundo de lo humano – ya sea por cólera o por capricho divinos- Paz nos recuerda que, en el caso de la modernidad, "la imagen de la catástrofe asume la forma a un tiempo atroz y grotesca del Accidente" (1994: 309).

A partir de este punto, y especialmente con el capítulo final de *Conjunciones y disyunciones* (1991), Paz centrará su reflexión en la dimensión simbólica del accidente y en su rol como revelador del fundamento oculto que da consistencia al orden contemporáneo, a partir de un sistema de significación menos estable, si se considera, por ejemplo, que la oposición entre el orden arcaico y el orden moderno tiende progresivamente a anularse.

---

35 El cine de la época ofrece algunos títulos significativos, como *Dr. Strangelove, or: How I Learned to Stop Worrying and Love the Bomb* (1964); *Fail-Safe* (1964) y *Colossus: The Forbin Project* (1970) que comparten, en distintos registros, el tema del desastre nuclear involuntario como motor de los acontecimientos.

Para Paz, resulta claro que, sin ritos ni relatos que otorguen sentido a lo accidental más allá de lo que expresa su disfuncionalidad, en el horizonte de significados del mundo moderno no hay espacio para racionalizar lo irracional, o en palabras del mexicano, para "insertar la desdicha en el orden cósmico y humano, volver inteligible la excepción" (1991: 147). Es la desacralización o desencantamiento del mundo moderno lo que distancia al accidente de la imagen del Apocalipsis pre-moderno, puesto que "el Accidente, al fin de cuentas, no es sino un accidente" (1991: 150); sin embargo, la masiva circulación simbólica que adquieren estos eventos, especialmente a través de los medios de comunicación, parece indicar que la importancia del fenómeno no ha decrecido, sino que sólo ha perdido su carácter central o monolítico – el Gran Accidente - para atomizarse y saturar el entorno del individuo en una proliferación innominable. De esta forma, el espectáculo diario de los accidentes, a pesar de su relativa intrascendencia o si se quiere de su secularidad, se establece como fundamento de la vida social: lo notable del mundo, lo que es novedad y noticia, es su funcionamiento anómalo, su carácter catastrófico, cuyo aspecto terrorífico penetra en la vida cotidiana - igual que siempre - como una sombra que "puebla nuestros insomnios como el mal de ojo desvela a los pastores en los villorrios de Afganistán" (1991: 148).

Es interesante destacar que esta idea aparece también desarrollada por el sociólogo francés Jean Baudrillard en forma casi paralela al trabajo crítico del mexicano, especialmente en *La sociedad de consumo*, publicado por primera vez en 1968. En el texto, Baudrillard define al espacio de lo cotidiano como una zona reclusa y estable que adquiere su vitalidad gracias a la "apropiación tranquilizadora del ambiente" (2009: 16) que le brindan los medios de comunicación masiva, absorbiendo en este proceso la insoportable violencia de la realidad histórica en la forma del signo-simulacro.

De este modo, la exposición a "los signos del destino, de la pasión, de la fatalidad" (2009:17) que son convocados por la presencia temible y ubicua del accidente en los medios amplificarían la experiencia de seguridad que, según Baudrillard, define la naturaleza del entorno cotidiano, justificando su elección y permitiéndole de paso el acceso a una grandeza trágica que le es en esencia ajena.

Por otra parte, si bien la alta demanda de eventos catastróficos que caracteriza al mercado noticioso parece explicarse por esta necesidad de patetismo espectacular que valoriza socialmente la cotidianidad, Baudrillard propone una nueva lectura de este fenómeno a partir de la década del 70, en un momento en que comienza a complejizar su proyecto inicial de análisis semiótico del consumo, esta vez en diálogo explícito con las reflexiones de Octavio Paz contenidas en *Conjunciones y disyunciones*. En efecto, y citando textualmente al mexicano, Baudrillard plantea en *El intercambio simbólico y la muerte*, publicado originalmente en 1976, que el valor social del accidente se identifica con su capacidad de reintegrar simbólicamente la cotidianidad moderna en el ámbito de lo arcaico, permitiendo el acceso, en el horizonte de la experiencia diaria, a fuerzas negadas por la racionalidad moderna. A este fenómeno responde, según Baudrillard, la sacralización de quienes mueren en los accidentes de tránsito, transformado el deceso accidental en "eventos simbólicos de la más alta importancia, como sacrificios" (1993: 165).

Sin embargo, para Octavio Paz, la significación cultural del accidente en las sociedades contemporáneas va más allá de la sacralidad moderna que se deriva de su despliegue superficial en la semiósfera mediática. La propuesta del poeta es en este sentido anticipatoria: si el desarrollo de la técnica ha extendido la presencia del accidente en el imaginario tecnológico moderno es porque éste fenómeno es precisamente el sustrato sobre el cual se sostiene el entero sistema social contemporáneo, o, para expresarlo en

palabras de Paz,

El Accidente no es una excepción ni una enfermedad de nuestros regímenes políticos; tampoco es un defecto corregible de nuestra civilización: es la consecuencia natural de nuestra ciencia, nuestra política y nuestra moral (1991: 149).

La tesis anterior puede entenderse desde un aspecto instrumental, tal como lo desarrollará en la década de los 90 Paul Virilio, cuando afirma que el accidente es consustancial a la innovación técnica y que, por lo tanto, "inventar el navío, es inventar el naufragio; inventar el avión, es inventar la caída; inventar la electricidad, es inventar el electrocutamiento" (1997:84). La concepción de Paz nos parece, sin embargo, más sugerente, por cuanto permite dar cuenta de un aspecto en cierta forma "estructural" de la realidad contemporánea, modificando la noción misma de modernidad, que pasa de ser una *crítica general* a ser una *crisis global y continua*, lo que en último término revela al accidente -en la definición de Paz, "lo probable inminente" (1991: 148)- como el motor que mantiene en actividad al cambio tecnológico y en evolución continua al escenario económico y científico.

### **II.3.3 Accidente y ficción: contenido, estructura y efecto.**

La relevancia social del accidente para el orden industrial moderno se ve refrendada en el ámbito creativo. Es conocida la síntesis programática que propone Carlos Fuentes a fines de los '60 en relación a la labor del escritor latinoamericano: "salvar a los latinoamericanos de la abstracción e instalarlos en el reino humano del accidente". ¿De qué manera se integra el accidente a la ficción literaria?

Un punto de referencia es *Museo de la Novela de la Eterna* de Macedonio Fernández, a juicio del narrador, "novela a la que le ocurren percances y aventuras", o como añade luego, escritura que "contiene accidentes y sufre accidentes" (1982: 201). En principio, la novela de

Macedonio - compuesta sólo de prólogos que suspenden indefinidamente el comienzo de la lectura - está diseñada para funcionar accidentalmente, al igual que otras “novelas raras” (pensemos en *Rayuela*, en *Los detectives salvajes*, en *La guaracha del macho Camacho*) que marchan de manera discontinua o elíptica: en este sentido, el texto elabora una suerte de “estética de colisión” (Piglia: 25) vanguardista, que busca dar cabida textual a la fractura que sufren los modelos de escritura. Es una máquina textual que produce incertidumbre por su propia estructura.

Por otra parte, la novela *contiene* accidentes, es decir, los manifiesta temáticamente, lo que nos sugiere el carácter seductor de las catástrofes técnicas, su capacidad de generar relato, tal como ocurre diariamente con el discurso noticioso. Puede entenderse así la recomendación del autor, cuando afirma que “convendría a una novela que quiera público empezar su narrativa por un choque o una buena frenada. El público se junta al punto en tal número que ya quisieran algunos libros tener el de una frenada común” (Fernández, 1982: 203,204).

Que la novela ideal de Macedonio comience señalando el colapso, por otra parte, es una sutil referencia al modelo clásico, establecido ya en la definición de la peripecia aristotélica como “giro súbito e inesperado (un accidente, un hecho casual), que produce sorpresa” (Beristáin, 390) y que pone en funcionamiento el desarrollo de los acontecimientos y el comportamiento de los personajes en un relato, aunque se halle cifrado bajo las claves de la modernidad industrial.

Parte esencial de la trama trágica, la peripecia conduce al lector-espectador a experimentar el temor y la compasión patéticas por medio de hacer aparecer aquello que antes permanecía invisible e incluso inimaginable. Cruzando el portal de la peripecia, el héroe y sus espectadores transitan por un abismo difuso, lleno de “todo aquello sobre lo cual el hombre

no tiene jurisdicción” (Zambrano, 1986: 111) para emerger eventualmente “distintos”, cargados con el conocimiento trágico que “hace entrar 'lo otro' en lo uno” (643) y que reintegra lo inimaginable-insoportable al ámbito de lo cabalmente humano. Recordemos que el protagonista de la tragedia actúa en principio sin saber ya que, precisamente, “el conocimiento que necesita se obtiene padeciendo” (Zambrano, 1996: 53); de esta forma, la peripecia no sólo modifica el curso de las acciones sino que constituye una suerte de quicio o punto de inflexión a partir del cual se modificada la posición de los sujetos en su mundo por una nueva comprensión del orden de las cosas.

Es interesante recordar que Zambrano no limita la peripecia al ámbito exclusivo de la tragedia griega: el mismo devenir de la Historia moderna se revela, para la autora, como una peripecia continuada que enfrenta al humano a “actuar” ante circunstancias que son en último término impredecibles e incomprensibles; sin embargo, es clara en enfatizar que lo sustancialmente trágico no reside en este estado de ignorancia tanto como en el reconocimiento y superación de tal estado, es decir, en la *anagnorisis* o el reconocimiento de una verdad que devele el orden objetivo del mundo. Reducido a esquema, se puede afirmar que el accidente lleva al conocimiento, y tal conocimiento es “trágico”, no por lo patético, sino que por lo vital.

Finalmente, el mismo Macedonio agrega que el accidente de su novela es contenido, es estructura pero también es *efecto*. La ficción puede *accidentar* a los lectores, asumiendo su capacidad de proponer una peligrosa ruta de lectura que los conduzca “de un lleno de novela a un vacío atencional” (Fernández: 248) lo suficientemente radical como para rearmar el horizonte imaginario de los lectores. De ahí que el accidente ficcional intente “desbordar” el ámbito del texto para instalar al lector dentro de su dominio, como veremos en el análisis final.

### III ANALISIS CRÍTICO DEL CORPUS LITERARIO.

#### III.1 AUTOPISTA DEL SUR: DE LA UTOPIA A LA DISTOPÍA.

##### III.1.1 Localización del texto.

A pesar de ser uno de los relatos más estudiados por la crítica en la extensa producción narrativa de Cortázar, sorprende el escaso interés que ha despertado el análisis de *Autopista del sur* en el último decenio. Sin duda, podemos pensar en *Autopista del sur* como un relato clave: no sólo es la historia que abre el volumen de cuentos *Todos los fuegos el fuego* [1966], libro que marca un momento climático en la obra del argentino (Colombi, 2005; Piglia, 2000); su presencia constante en las más importantes antologías de narradores latinoamericanos, por una parte, y los diversos enfoques que ha adoptado la crítica para abordar su lectura, por la otra, son otros tantos argumentos para proponer una relectura de este texto en cierta forma ignorado por la investigación literaria más actual.

Si examinamos el contexto histórico en el cual la producción del texto puede inscribirse, no debería parecernos extraña la proliferación de automóviles que ocupa el espacio narrado por el relato. Tras la segunda guerra mundial, la sociedad francesa, de la cual participaba Cortázar casi como un autoexiliado, sufrió un rápido proceso de modernización que la convirtió, de ser una nación fundamentalmente rural, católica y con una política exterior de corte imperialista, a ser una nación fuertemente industrializada, urbana y enfrentada de manera irreversible a la emancipación de sus antiguas colonias; esta acelerada transformación social, que para algunos críticos se tradujo en una suerte de “americanización” del estilo de vida francés<sup>36</sup> (Ross, 1996), tuvo una de sus

---

36 Al respecto, Ross (1996) señala: “En el espacio de sólo 10 años una mujer rural podía experimentar la adquisición de la electricidad, el agua potable, un horno, un refrigerador, una máquina de lavar, la percepción de un espacio interior distinta de un

expresiones más evidentes en la proliferación abrupta de objetos que colonizaron el hogar y las calles y que cambió en forma definitiva la manera en que la sociedad civil conducía su vida cotidiana. Tal metamorfosis fue percibida y extensamente reflexionada por los principales intelectuales de la época, como sucedió en el caso paradigmático de Henri Lefebvre, Roland Barthes o Jean Baudrillard.

Sin duda, el automóvil fue un ítem central en esta constelación de objetos que invadieron el entorno cotidiano de las ciudades europeas de post-guerra, aun cuando es importante aclarar que la circulación del automóvil en la Francia de la época correspondió a un proceso más simbólico que material, por lo menos en un comienzo<sup>37</sup>. La presencia semiótica del automóvil en distintos medios de representación como la publicidad, el cine y las novelas de consumo masivo fue enorme durante los años '50s y '60s, al punto de que para Paul Yonnet el cambio de década en Francia puede representarse cabalmente, más que por el guarismo que traduce la producción neta de automóviles, por una "imagen mercancía": una "tarjeta postal que representa la Croisette en Cannes, llena de Dauphine, de 4CV, de Fragata y de Peugeot 203" (2005: 187). Lo anterior nos permite suponer que en la Francia de Cortázar el automóvil fue sobre todo *espectáculo*, capital acumulado al punto de hacerse imagen (Debord, 2002), tal como lo demuestran la gran cantidad de filmes que utilizaron este ícono de la modernidad americana como elemento protagónico en la estética y en la trama de sus films: *Il sorpasso*, de Dino Risi (1962); *La belle américaine*, de Robert Dhery (1961); *Adieu Philippine*, de Jacques Rozier (1962); *Lola*, de Jacques Demy (1960); *Playtime*, de Jacques Tati (1967); *Un homme et une*

---

espacio externo, un automóvil, un televisor, y las variadas liberaciones y opresiones asociadas con cada uno de ellos". (5).

37 Como indican las estadísticas, para 1961 sólo 1 de cada 8 franceses (por oposición a 1 de cada 3 estadounidenses) poseía un automóvil (Ross, op. cit.).

*femme*, de Claude Lelouch (1966); *Pierrot le fou* (1965) de Jean-Luc Godard, y por supuesto *Weekend* (1967), del mismo director, donde se proyecta en la pantalla un gran atochamiento automovilístico en una autopista que cruza la campiña.

Asumiendo, entonces, que por sobre la estructura técnica, la importancia del automóvil en la Francia de fines de los 60 tuvo directa relación con la proliferación de sus representaciones, y especialmente con la construcción de un signo de carácter visual, se entiende que podamos encontrar este proceso de semiotización efectivamente integrado en la voz del narrador de *Autopista del sur*, sobre todo cuando condensa la indefinida variedad de "colores, formas, Mercedes Benz, ID, 4R, Lancia, Skoda, Morris Minor" atrapados en la autopista en un metonímico "catálogo completo" (Cortázar, 2005: 60). Sin embargo, a pesar del papel central que ocupa la máquina en el relato, *Autopista del sur* no es necesariamente un relato sobre automóviles, tal como ya ha sido planteado por los múltiples acercamientos críticos que han intentado aproximaciones parciales a esta obra y cuyo examen incluiremos en el siguiente análisis.

### **III.1.2 Análisis crítico.**

#### **III.1.2.1 El arte de la máquina.**

Describamos la manera en que el cuento de Cortázar despliega una imagen del automóvil en función de algunos de los rasgos superficiales o "estéticos" identificados con la máquina en los análisis que introducen nuestro estudio. Lo primero que podemos indicar es que la imagen del automóvil parece expresarse en forma contradictoria o irónica, en la medida en que la *saturación* del espacio ficcional es de cierta forma compensada o contrarrestada con la *invisibilización* del objeto-signo. En este sentido, es notable que el narrador evite durante todo el relato describir de manera

denotativa la forma de los automóviles, refiriéndose a éstos por medio de metáforas que establecen una ruptura – o por lo menos una distancia - con respecto a las analogías que ya han sido observadas en el repertorio retórico encontrado hasta el momento. En efecto, el narrador recurre a expresiones inusuales para dar forma imaginaria al cúmulo de automóviles entrampados en el taco: si antes los vehículos semejaban peces, pájaros o insectos, en la saturación del camino semejan ahora, por su inmovilidad, a la vegetación, como una “maleza inalcanzable de Renault, Anglia, Peugeot, Porsche, Volvo” (60) o como una “selva de máquinas pensadas para correr” (58) pero paradójicamente detenidas.

La ausencia de descripción explícita respecto a la forma de los vehículos se extiende también a su color: no sólo el narrador omite indicar el color de cada uno de los automóviles que conforman el grupo del protagonista (salvo en un caso excepcional, como veremos luego), sino que incluye al color como un valor inestable, un factor de incertidumbre. Basta con esperar, por ejemplo, que el sol se oculte para que “el horizonte de techos de automóviles se [tiña] de lila” (62), perdiendo su capacidad de referencialidad esencial. El brillo del automóvil se asocia además con una significación inversa a lo que hemos observado en los textos anteriores, puesto que, en este caso, devalúa la percepción del objeto. La vista está continuamente ofuscada, deslumbrada por el “brillo del sol rebotando en los cristales y en los bordes cromados” (58), por la luz que descompone, que desintegra el cuerpo material, concreto, de los vehículos. La luz ilumina a la vista para capturar la forma y color del mundo, pero lo hace sólo para conducirla hacia la confusión de lo real, a la ilusión y a la desilusión, tal como se realiza de forma intensificada en la aceleración con la que concluye el relato, donde se oponen la ilusión de un orden recobrado y el desengaño final conducido por la entrada del color:

A la izquierda del 404 corría un Taunus, y por un segundo al 404 le pareció que el grupo se recomponía, que todo entraba en orden, que se podría seguir adelante sin destruir nada. Pero era un Taunus verde (81).

Así como el caso anterior, hay muchos otros ejemplos en los que el color del automóvil funciona como un elemento de incertidumbre: “Una mancha roja a la derecha desconcertó al 404” (80), “en vez del DKW del viajante, el 404 alcanzaba a ver la parte trasera de un viejo furgón negro, quizá un Citroën” (81). Sin embargo, como hemos indicado, un automóvil escapa a esta tendencia: el Citroën ID de los ancianos, “que parece una gigantesca bañera violeta” (58). La insistencia del narrador por enfocar y dar nitidez a la imagen de este automóvil en particular nos parece sumamente intrigante. No sólo es el único automóvil identificable a partir de su color, sino que además es el único cuya forma se presenta a partir de una comparación concreta, asimilable a las dimensiones reales de un objeto – la bañera - en oposición a la inconmensurabilidad de la maleza y la selva. Sumado a esto, notemos también que la comparación se realiza dentro del repertorio de objetos que componen el sistema doméstico de significación, y sobre todo con un elemento fuertemente connotado por su intimidad con la persona, y fundamentalmente con su higiene. Esta última observación nos permite proponer una segunda lectura del relato.

A pesar de lo que a primera vista podría suponerse, la higiene es un tema fundamental dentro del relato de Cortázar, aunque poco estudiado. Sabemos, como nos dice el narrador, que más que la escasez de alimento o de información confiable, para el ingeniero y la joven del Dauphine “sentirse sudorosos y sucios era la vejación más grande” (68) a los que lo sometía la situación obligada del atochamiento. De ahí que en el desenlace el narrador insista en traducirnos la esperanza del ingeniero por volver a París como una urgencia por limpiarse, urgencia que se cristaliza en una serie de imágenes

ligadas al mundo doméstico. Transcribimos la cita en extenso:

pensó que iban a llegar a París y que se bañarían, que irían juntos a cualquier lado, a su casa o a la de ella a bañarse, a comer, a bañarse interminablemente y a comer y beber, y que después habría muebles, habría un dormitorio con muebles y un cuarto de baño con espuma de jabón para afeitarse de verdad, y retrete, comida y retrete y sábanas, París era un retrete y dos sábanas y el agua caliente por el pecho y las piernas, y una tijera de uñas, y vino blanco, beberían vino blanco antes de besarse y sentirse oler a lavanda y a colonia, antes de conocerse de verdad a plena luz, entre sábanas limpias, y volver a bañarse por juego, amarse y bañarse y beber y entrar en la peluquería, entrar en el baño, acariciar las sábanas y acariciarse entre las sábanas y amarse entre la espuma y la lavanda y los cepillos...(80)

Como vemos, en algo más de 160 palabras el narrador menciona seis o siete veces expresiones asociadas al acto de limpiarse, cobrando notoriedad sobre otras manifestaciones de lo doméstico, como el comer, el dormir o el defecar. El violeta aparece en esta constelación transformado en un aroma: la lavanda, olor a limpieza canonizado por el consumo en el perfume, el detergente o el jabón. El narrador enfatiza el carácter decisivo de este pasaje por el umbral de la limpieza: “Antes de conocerse de verdad a plena luz”, dice el narrador, los personajes deberán pasar por este ritual moderno de purificación, y deberán demostrar no que han sido blanqueados sino que “violeados” con la enseña del olor de la lavanda. Ahora bien, ¿a qué puede obedecer esta especie de “trascendencia” higiénica?

¿Cuál es la relación entre limpieza y modernización en la Francia de postguerra?” (74) plantea Kristin Ross en su análisis, sugerentemente titulado *Fast cars, clean bodies* o “autos veloces, cuerpos limpios”. La respuesta, para la autora, se hallaría vinculada a un factor histórico general: la purificación simbólica – y la purga política – a la que se somete la sociedad francesa para “limpiar” las huellas dejadas por la ocupación germana y el

gobierno colaboracionista francés durante la segunda guerra mundial. Por otra parte, para la autora la urgencia por limpieza se refuerza en el hecho de que, en el plano simbólico, la sociedad francesa de la época deba instaurar un rasgo de diferenciación con respecto a sus ex-colonias en África; la sociedad francesa vincula así modernidad y limpieza para diferenciarse de su pasado – la traición – y de sus contemporáneos – la sucia barbarie de sus ex-colonias – y de paso se “coloniza” internamente en la forma de un disciplinamiento de la vida cotidiana por medio de una lógica que en su planteamiento más básico puede enunciarse como hogar limpio=nación limpia=nación moderna (Ross, op.cit.)

El interés de Lefebvre y especialmente de Barthes por analizar discursivamente a la sociedad a partir de la publicidad de los detergentes se encuadra cómo síntoma dentro de esta lógica social, así como las propuestas literarias de Robbe-Grillet, tal como ya ha sido comentado al inicio de esta investigación. ¿Qué es la propuesta de la Nueva Novela francesa sino una urgencia por limpiar o purgar la ficción de la polución subjetiva de la metáfora y la analogía por medio de la mirada y su poder purificador? El proyecto del francés de construir una literatura limpia a la vez que eficaz, “pues de eficacia es de lo que se trata aquí” (88), parte por inscribir al escritor en el ámbito pragmático del ingeniero, transformándolo en un operador que se limite a registrar las distancias que separan al humano del mundo para tranquilizarnos con “el hecho de que se trata *solamente de distancias* (y no de desgarramientos)” (86). Creemos que el relato de Cortázar ilustra irónicamente los límites de este empeño estético, al enfocar la narración en el destino del ingeniero del 404, puesto que el narrador construye un mundo ficticio donde los objetos se confunden con las personas y en el que las cosas han perdido sus atributos referenciales para instalarse en una limpia cartografía (Al lado de Dauphine, detrás del ingeniero) pero

rompe continuamente esta ilusión con la incertidumbre del color, el inevitable hedor de lo vivo y la desarticulación de las posiciones fijas en la aceleración final. Más aun, el relato finaliza por desarticular el orden simbólico de la "ciudad domesticada" en la que se ha transformado París, reducida en la ficción a una colección inorgánica de retretes, sábanas, muebles, tijeras de uñas o cepillos que sólo logra mantenerse unida gracias a la tenue persistencia de la lavanda, que impregna la escena de un olor violeta. Estas últimas consideraciones, sobre todo, dan paso para examinar con mayor profundidad la representación ficcional del automóvil como imagen social de la época.

### **III.1.2.2 Tiempo, espacio y sociedad.**

Varios autores han coincidido en señalar la relación crítica que busca establecer *Autopista del Sur* con respecto al contexto histórico y social del mismo Cortázar. En este sentido, el relato sería una alegoría del "anonimato del hombre contemporáneo" (Colombi, 2005: 23), una "fantasmagoría automovilística que alude claramente al mundo del consumo masivo y mecanizado que nos rodea" (Jitrik, 1968: 127) o una "penetrante visión de algunos aspectos de la tecnificada y complicada vida contemporánea" (Lagmanovich, 1972: 377). El propio Cortázar ha entregado en múltiples ocasiones la clara expresión de sus posiciones políticas, en evidente desacuerdo con la expansión de la sociedad de consumo y a favor de opciones alternativas<sup>38</sup>. *Autopista del sur* puede leerse, sin duda, como un texto que participa de esta visión crítica respecto de esta forma social en esencia capitalista, tal como se deduce de la opinión que tiene Cortázar respecto a la peligrosa combinación entre economía, tecnología e ideología:

---

38 Tal como se aprecia en el apoyo amplio y continuo que Cortázar entrega a la revolución cubana y que queda extensamente registrado en el epistolario publicado por la revista "Casa de las Américas" en el N° 145-146 de 1984.

Lo que podemos llamar la tiranía de la sociedad es más hipócrita en los países capitalistas porque está disfrazada de aparente libertad. Hay toda una demagogia de la publicidad, la publicidad del automóvil, la publicidad de la refrigeradora, la publicidad de cualquier cosa, tratando de convencer al ciudadano de que él es un individuo y que entonces puede elegir entre un Chevrolet, Cadillac y Ford, y el hombre ingenuo de la calle lo cree y lo que no se da cuenta es que toda máquina publicitaria está montada para que finalmente él elija uno de los caminos que se le proponen y que responden a los mismos intereses, puede ser un "trust" o dos o cinco o el capital en general, entendido en su conjunto, pero finalmente la tal libertad no existe (Garfield, 1978: 64).

A nuestro juicio, un primer punto de acceso para leer el mensaje crítico del cuento de Cortázar lo encontramos en su mismo inicio: "Al principio la muchacha del Dauphine había insistido en llevar la cuenta del tiempo" (Cortázar, 2005: 57). Con estas palabras, en las que resuenan ecos del Génesis bíblico, el narrador comienza el relato y nos instala de inmediato en uno de los temas fundamentales no sólo de *Autopista del sur* sino que de toda la obra de Cortázar, el Tiempo, y en el caso específico del relato que nos ocupa, la disyunción de las temporalidades. La imagen del reloj permite cifrar en el relato el largo proceso de tecnificación que experimentó el mundo occidental moderno desde el siglo XIX. Desde un punto de vista estrictamente tecnológico, el complejo mecanismo de engranajes y transmisiones del reloj se constituye en un modelo abstracto e ideal, "una perfección hacia la cual aspiran otras máquinas" (Mumford, 2006: 30), pero también funciona como un ordenador material del mundo: registra o inventa un tiempo mensurable y discreto, y sincroniza de paso la entera vida social. Esta sincronización general de la vida humana se traduce en una relación de enfrentamiento con respecto a "lo natural", en la medida en que el tiempo del reloj produce un tiempo autónomo y abstracto - el tiempo de la ciencia y la técnica - que contradice el tiempo orgánico marcado por los ritmos de los procesos corporales o los grandes ciclos cósmicos. El tiempo de la máquina

se opone al tiempo de lo vivo, de la siembra y la cosecha, de la vida y la muerte, del hambre y la saciedad, del comer y del excretar, que "no se mide por el calendario sino por los acontecimientos que los llenan" (Mumford, 31). ¿Pero cuál es el tiempo que habitan los personajes de *Autopista del sur*?

Señalemos que la acción del relato se dispara precisamente desde la inacción, o más bien, desde la detención del tiempo convencional, cronológico, de la máquina. Es posible entender esta suspensión, siguiendo en esto una línea central de razonamiento sostenida por varios autores, como un signo de rebeldía o de insumisión "contra todo lo que esclaviza al hombre, física y moramente" y a la vez como gesto de liberación personal respecto a las "barreras cronológicas" que impone la sociedad tecnológica (Filler, 1970: 90), lo que implica considerar que el relato transmite una "visión utópica de 'alternativa al mundo contemporáneo'" (Matas, 1973: 148) en la imagen de esta comunidad de automovilistas que basan sus relaciones en "la libertad de elección, la solidaridad, los ritmos lentos" (Varanini, 2000: 307), "la amistad y hasta el amor" (Rein, 1967: 54). Detener la marcha de las máquinas, escapar al aislamiento privado e individual, encontrarse con el otro en medio de la carretera, son todas formas de conjurar la deshumanización del hombre y la mujer "modernos" por medio de la liberación de los flujos de la vida: los personajes intercambian alimentos, ropas e incluso libros, pero también intercambian opiniones, historias, confidencias, hasta que, con el tiempo, hombres y mujeres se mudan de automóvil en automóvil. No participar de este intercambio, parece decirnos el relato, equivale a rechazar la vida, tal como sucede en el caso del conductor del Caravelle (Antonucci, 1985).

La riqueza del cuento de Cortázar radica, sin embargo, en que no se agota con una lectura totalizante de este tipo, más aun si consideramos que, según el mismo narrador, el tiempo sobre el que se funda la comunidad de

automovilistas es el "la estupidez de querer regresar a París por la autopista del sur un domingo de tarde" (Cortázar, op. cit.: 57), lo que implica que el grupo de personajes está atrapado en un fin de semana que se eterniza, amplificación monstruosa de la "utopía" fordista que, como ya se ha examinado, esconde en su reverso el distópico relato de la alienación masiva. Sobre todo, el tiempo de la comunidad no pertenece al tiempo abstracto de la máquina pero tampoco es parte del tiempo orgánico de la Naturaleza, que los rechaza durante todo el relato. Podríamos decir que la temporalidad pre-moderna de la naturaleza, desarrollada en el espacio *exterior o alternativo* de la campiña "choca" simbólicamente con el tiempo anormalmente estático en el que se encuentran detenidos los conductores, tal como ocurre con la guadaña - símbolo del *Cronos* arcaico, es decir, de la divinidad del tiempo humano (Cirlot, 2005) - que es arrojada desde la campiña y golpea el techo de un DKW. En este sentido, el "orden orgánico" de la Naturaleza niega el acceso a los habitantes de la autopista, a pesar de que éstos se encuentran fuera del orden moderno de la ciudad: lo confirma el hecho de que "bastaba salir del límite de la autopista para que desde cualquier sitio llovieran piedras" (Cortázar, 2005: 74).

Problemática con la noción de utopía resulta también la forma en que los personajes adquieren presencia dentro del relato, especialmente en relación a una de las características distintivas del texto: la identificación parcial o total de los personajes con la marca o el modelo de sus automóviles. Al respecto, algunos autores han interpretado este recurso como una forma de acentuar discursivamente el "carácter impersonal de la relación entre los miembros de esta multitud forzada a una cercanía física" (Filler, op. cit.: 86) o "la cosificación a la que, como buenos burgueses en una sociedad de consumo, se han sometido" (Oviedo, 1992: 491). Sin duda, la comunidad de automovilistas atrapados en la carretera exhibe un cierto

carácter inauténtico. Hay algo de “travestismo” tecnológico, por ejemplo, en esos automóviles que se disfrazan de morada, colgando ropas a modo de cortinas, reclinando sus asientos a modo de camas, llenándose de objetos “privados” como si fueran habitaciones de un hogar consolidado. Sin embargo, a pesar de que todos los personajes del relato son nombrados a partir de la relación de posesión que establecen con el automóvil – el matrimonio del Ariane, el hombre del Caravelle -, sólo algunos pasan a ser identificados por completo con la marca de su automóvil, lo que implica, a nuestro juicio, una intención crítica mucho más específica que la simple denuncia general contra los males propios de una sociedad de consumo. Examinemos este punto en más detalle.

Sin duda, la nominalización de los personajes a partir de la marca de sus coches invierte el recurso tradicional de personificar la máquina a partir de los atributos del conductor, lo que implicaría un cambio en la relevancia asignada a los términos de la relación automóvil-automovilista u objeto-sujeto; podríamos afirmar, por lo tanto, que el acento del relato está puesto en los personajes “humanos” y no en la representación ficcional de los vehículos, aunque el hecho de que los automóviles aparezcan unidos a los personajes ya no por medio de la analogía funcional – faroles por ojos, émbolo por corazón – sino que por la sola mención de su marca y modelo otorga al objeto de la ficción una mayor independencia semántica, en la medida en que este gesto remite al lector a una realidad extratextual históricamente situada y connotada por la significación social y cultural de cada automóvil. Cabe destacar que, si quisiéramos limitarnos a esta dimensión, se podría plantear una lectura de clases que develaría la estratificación social implícita en el relato a partir del ordenamiento jerárquico de cada modelo ficcionalizado, como signo más o menos fiel del status socioeconómico o del rol social de sus conductores en la “vida real”. El relato,

de esta forma, podría traducir en la ficción las características históricas que determinaron la producción y circulación de cada vehículo a fines de la década del '60, tal como puede plantearse en el caso del 2CV de las monjas, fabricado para reemplazar al caballo y la carreta en el campo y servir de “despensa móvil”<sup>39</sup>, función que cumple también en el relato de Cortázar; ocurre de igual modo con el espacio interior del Peugeot modelo 404, habilitado con todas las comodidades de la época, como asientos reclinables y calefacción, en contraste con la estructura menos habilitada del Renault Dauphine; en este último caso, serían las mismas características materiales del 404, concebido para transportar con comodidad a la familia, las que harían posible la relación entre ambos personajes. Pero asumamos que la crítica social desplegada en la narración es menos directa que cifrada.

Recalcamos el hecho de que existe un proceder selectivo en el recurso de confundir totalmente a los personajes con la marca y el modelo de sus coches: Taunus, Dauphine y el 404, junto con Floride, Porsche y Ford Mercury, conforman los dos grupos de personajes “marcados” por este procedimiento. Mientras el primer grupo otorga estabilidad y cohesión a la comunidad de automovilistas, el segundo grupo vulnera de una u otra manera la integridad de ésta. Sobre Taunus, Dauphine y el 404 se conforma el núcleo básico sobre el cual se estructura la legitimidad del grupo. Taunus asigna roles, define acciones, inquiere, parlamenta, ordena a gritos los movimientos de sus dirigidos y sobre todo controla los múltiples “tráficos” que el embotellamiento paradójicamente ha desatado: tráfico de bienes, de valores, de información, de personajes. Taunus “centra” al grupo, normaliza los intercambios manteniéndose, por ejemplo, al corriente de lo que se

---

39 Es interesante recordar que dentro de las especificaciones originales de diseño del 2 CV se encontraba el que fuera “capaz de transportar cuatro personas o dos granjeros con [...] un saco de papas [...] a través de un campo arado, sin romper los huevos que llevan en una cesta” (Fallan, 2010: 88)

anuncia por la radio pero también vigilando la circulación privada del grupo y sobre todo castiga a quienes ponen en peligro la estabilidad de este grupo. Dauphine, por su parte, sirve al grupo, haciéndose cargo de las “actividades samaritanas [...] ocupándose de los niños para que los hombres estuvieran más libres” (Cortázar, 2005: 67). La condición subordinada de las figuras femeninas, inmovilizadas en un rol más bien fijo dentro del orden comunitario de la autopista, es muy clara en el relato, al punto de que, en el caso de Dauphine, la presencia textual del cuerpo femenino es asimilado o capturado por el objeto. Nunca es el cuerpo de la muchacha del Dauphine, sino que "las caricias de Dauphine", "los ojos de Dauphine", "la mano de Dauphine". Por el contrario, Porsche y Ford Mercury transitan entre los distintos grupos estableciendo sus propias reglas, fijando sus propios valores y determinando, en el fondo, el curso de la vida en la comunidad, mientras Floride, quien nunca ha llegado a pertenecer nunca al grupo de Taunus, no tiene mayores inconvenientes en romper su débil filiación y desertar de él.

Esta esquemática descripción nos sugiere algo que ya había sido abordado en los estudios citados: los automóviles de Cortázar, más que hacer referencia a sí mismos, parecen referirse alegóricamente a las estructuras y fuerzas de las sociedades modernas occidentales, a sus pugnas y alianzas, a sus inestables relaciones de poder. Sin embargo, a nuestro juicio el relato de Cortázar se sitúa inteligentemente en una posición no intermedia ni neutra, sino que más bien sutilmente subversiva, precisamente como lo indica la irónica indecisión entre objetos y sujetos por el que transita. Tal como lo indica el propio narrador, la confusión selectiva entre personajes y coches opera en el relato como un recurso subversivo en a medida en que fractura la solemnidad del orden discursivo y permite el acceso a la voz del humor: "el jefe, al que los muchachos del Simca llamaban Taunus a secas para divertirse..." (Cortázar, op. cit.: 66); "Floride, como se

divertían en llamarlo los chicos del Simca...” (Cortazar, op.cit. 73). No es casual que en la escena más violenta del relato Taunus, Dauphine y 404 operen conjuntamente para delatar y castigar la “ilegal” acción de los jóvenes del Simca. La sorna de los jóvenes es la voz de una crítica desprovista de la gravosa solemnidad de las consignas, el opuesto a las ideologías que fundan un mundo de justicia sobre una injusticia de las mayorías. El despliegue irónico de esta voz devela la comedia que subyace a los grandes gestos de la Historia: al llegar la noche los hombres saldrán a reunirse para sus consejos de guerra, sus discusiones políticas y sus juegos de azar, a mitad de un camino marcado con el olor a orín y a gasolina, mientras las mujeres se harán cargo de ordenar la harapienta intimidad doméstica adornada con trozos de estopa verde y chaquetas que cuelgan a modo de cortinas, y el crimen organizará la vida de todos pactando sus reglas con los líderes de turno.

### **III.1.2.3 El vértigo de la conducción.**

Finalmente, la inacción se resolverá en el relato con una aceleración final, momento en que se disloca irreversiblemente el orden de Taunus. Comúnmente este paso ha sido interpretado, incluso por el mismo Cortázar, como una “dispersión fatal” (Garfield, 1978: 81), en la medida en que involucra la separación definitiva entre personajes que se habían encontrado el uno al otro. La utopía del fin de semana eterno era “un juego hermoso pero perentorio” (de Mora, 1982: 48) y concluye “en el retorno [del grupo] a su orden inhumano” (Paley de Francescato, 1975: 130). Extrañamente, es justo este momento cuando el grupo parece ingresar por fin a un orden superior que le había sido constantemente negado, arrastrado por una fuerza incomprensible, irracional, “algo como un pesado pero incontenible movimiento migratorio que despertaba de un interminable sopor y ensayaba sus fuerzas” (79). Sabemos que la “solución alegórica” (Piglia, 2001: 49), en

este caso, el reingreso del mito en el orden moderno, está en el corazón del proyecto estético/político de Cortázar; tal vez el relato cifra sus esperanzas políticas precisamente en estas imágenes arcaicas, la del implacable devenir del Tiempo y la de la imposible conservación de las cosas; mejor aún, la dispersión final del relato nos coloca en la impredecible trayectoria que sigue el mundo tras el gran estallido a partir del cual todo se inicia. Los textos de Sánchez y Bolaño pueden ser leídos, en mayor o menor medida, como fragmentos de esta explosión textual. Sin embargo, preferiremos profundizar esta lectura cuando examinemos la figuración del “accidente” en los relatos seleccionados.



## **III.2 LA GUARACHA DEL MACHO CAMACHO: EL JUICIO DE LA IDEOLOGÍA.**

### **III.2.1 Localización del texto.**

A primera vista, la forma preferente de plantear una lectura “tecnológica” de *La guaracha del macho Camacho*, de Luis Rafael Sánchez, ha sido a partir de considerar la figuración de los medios de comunicación, especialmente de la radio, como tema y procedimiento discursivo de la ficción. Este acercamiento crítico varía desde quienes ven en la novela una denuncia contra “los efectos nocivos del lenguaje publicitario de los medios de comunicaron masiva de nuestra sociedad consumerista” (Morales, 1978: 10) hasta quienes ven en ella una alegoría política que enfatiza la posibilidad redentora de un eventual “regreso al cuerpo, una corporeización de lo musical” (de los Ríos, 2011: 89) favorecida por la comunidad de la radiofonía; a pesar de esta tendencia, otros estudios concuerdan en señalar la compleja función que cumple a imagen del automóvil construida en la ficción, sobre todo como instrumento de crítica social. En este sentido, podemos afirmar que el texto establece en torno a la imagen del automóvil un sistema de significados ordenados a partir de una confrontación ideológicamente definida en función de quienes ostentan el poder y quienes lo sufren, estrechamente vinculada, aunque no estrictamente determinada, al contexto social e histórico que encuadra a la producción narrativa contemporánea en Puerto Rico.

Publicada por primera vez en 1976, no en el Puerto Rico natal de su autor sino que en Argentina, *La guaracha del Macho Camacho* fue rápidamente caracterizada como obra de denuncia por parte de un sector de la crítica que vio en ella el ejemplo de una “nueva novela del Caribe” (Román, 1981: 243) comprometida en clave irónica con la contingencia histórica y política del así llamado Estado Libre Asociado. Esta visión tiene sentido, por cuanto el mismo Sánchez ha llamado la atención sobre una serie

de factores históricos y políticos que, a su juicio, determinarían el trabajo creativo de toda la literatura puertorriqueña contemporánea<sup>40</sup>, definiendo sus poéticas, sus temáticas e incluso sus circuitos de publicación y recepción, a pesar de que, en la práctica, estos factores parecen reducirse a una circunstancia en común: el status colonial de la isla. Puerto Rico no tiene cuerpo propio, no logra constituirse en ente autónomo: o es de otro o es uno más: “Puerto Rico, colonia sucesiva de dos imperios e isla del Archipiélago de las Antillas” (Sánchez, 1997: 8), el narrador de *La Guaracha*. De esta condición dependerían las características fundamentales con las que Sánchez describe la tradición literaria dentro de la cual se auto-inscribe: obsesión por la nacionalidad, tendencia a un monotematismo que excluye la presencia de otros asuntos distintos al del problema colonial, actitud crítica y de denuncia permanente y utilización corrosiva del humor y la parodia para remover, desde el lenguaje, los “demonios nacionales” que anestesian la conciencia de una sociedad esencialmente sometida.

### **III.2.2 Análisis crítico.**

#### **III.2.2.1 El arte de la máquina.**

Partamos por constatar que la preferencia de los investigadores por efectuar una lectura “comprometida” del relato de Sánchez ha significado, como cabría esperar, un desinterés por examinar algunos aspectos más descriptivos de la conformación semiótica de los objetos en la ficción. Sin duda, el carácter crítico del texto de Sánchez participa en todos los niveles de la obra, lo que incluye la representación de los distintos elementos que se integran en el espacio de la ficción, tal como sucede en el caso de nuestro objeto-signo de estudio; esto implica, en general, que las observaciones más

---

40 La literatura puertorriqueña contemporánea, a juicio de Sánchez, comenzaría en la década del '40 con lo que denomina “la generación de la Segunda Guerra”, que propone una relectura crítica al estatus colonial de la isla, y continúa hasta lo que provisoriamente llama la “Generación de nuestros días”, continuadora de esta labor crítica.

descriptivas o estéticas de nuestra lectura estarán matizadas en mayor o menor medida por connotaciones políticas, históricas o sociales.

En primer lugar, nos resulta sugerente constatar que el relato de Sánchez haga aparecer al automóvil en la ficción, a diferencia del caso de Cortázar, desde la visibilización del cuerpo. Así como los recatados fragmentos de Dauphine son reemplazados por los cuerpos negros y cavernoso “como teléfonos” de las hembras del caribe, los automóviles invisibles son reemplazados por la presencia suntuosa de los carros de lujo, como sucede en el caso del Mercedes Benz del senador Reinoso, que se impone en el texto desde su “sustancia”, cargada “con todos los hierros y novelorías de turno” (Sánchez, 1994: 16), y sobre con el Ferrari de Benny, plural e hiperbólico, “policromo, polifacético, polifónico, poliforme, polipétalo, polivalente” (186). Respecto a este último caso, se comprueba cómo la forma “material” del coche puede semejar por momentos el voluptuoso cuerpo de las mujeres. Su carrocería curva, suave y brillante se despliega en una serie de hitos - “los guardafangos, los parabrisas, los tapabocinas, los aros, la capota” - que reciben, más que el cuidado, las caricias de su dueño. Hay una pasión erótica en el acto de untar con cera y hacer brillar el cuerpo metálico del Ferrari hasta hacerlo lanzar “cuchillos de luz por toda la marquesina” (132), imagen a nuestro juicio sugerentemente sexual, que se “consume” - aunque sea narcisistamente - en el episodio de la masturbación, donde la realización imaginaria del coito entre hombre y máquina coincide con la fragmentación del cuerpo cerrado de la máquina, que se abre “interceptado [...] roturado, [...] penetrado por el deseo de Benny” (187), justamente el inverso a lo que ya hemos observado en el relato de Cortázar, donde es el cuerpo – por ejemplo, Dauphine - el que se fragmenta y desaparece tras la

presencia incorpórea, nominal, del vehículo<sup>41</sup>.

En segundo lugar, podemos verificar un proceso inverso o si se desea complementario al anteriormente descrito, el del cuerpo que se hace presente en la ficción desde el objeto, proceso que inaugura el relato a partir de la descripción de la mujer que espera sentada en el sofá, “los brazos abiertos, pulseras en los brazos, relojito en un brazo, sortijas en los dedos, en el tobillo izquierdo un valentino con dije, en cada pierna una rodilla, en cada pie un zapatón singular” (13). La invitación de “brazos abiertos” está dada, como vemos, para los que se atrevan a seguir las indicaciones demarcadas en su cuerpo, visibilizado por el brillo de sus oropeles, por la singularidad de sus accesorios; sin embargo, este cuerpo lleno de señalizaciones es al mismo tiempo un espacio de desorientación: “Cuerpo de desconcierto tiene” (13), cuerpo que se apoya o se sostiene sobre lo insustancial, lo inestable. Lo vemos amontonado, por ejemplo, sobre un sofá “que se transforma en cama que se transforma en sofá” (13,14) y que a su vez se halla cubierto “con paño de lana, útil para la superación de los fríos polares pero de uso irrealísimo en estos trópicos” ( ), esperando en un departamento que es “síntesis de cocina, baño, sala, dormitorio” (84). La multiplicidad de funciones que cumple cada objeto habla de su carácter “moderno”, pero también habla de su carencia de “sustancia”, ya que si la función de cada objeto enuncia su “significado” objetivo, ¿qué sentido específico puede tener un sofá que es también cama o una pieza que es todas las piezas? La doble función connota, de esta forma, economía o

---

41 El episodio de la masturbación de Benny ha sido frecuentemente interpretado como un síntoma de la subjetividad degradada que exhiben los personajes de la novela, dominados por “el fetichismo de la sociedad comercial y el goce cosificado” (Díaz, 2005; Alcántara, 1984). Sin necesidad de plegarnos totalmente a este enfoque freudiano-marxista, no podemos dejar de advertir la evidente inmadurez sexual que exhibe el personaje de Benny, incapacitado para participar del goce corporal que se manifiesta en distintos momentos de la novela. En este sentido, creemos que a Benny le calzan con justicia las palabras que Huidobro dedicara al italiano Marinetti: “ “. Volveremos sobre esta filiación posteriormente.

modernidad, pero en lo interior explicita un mecanismo de doble intención, de doble significado, que opera en la forma de un travestismo: el mundo de los objetos señala irónicamente – un significante para dos significados - el sustrato (ir)real el que descansan los cuerpos anónimos, colectivos y domesticados de Puerto Rico.

Nos encontramos así inevitablemente con el núcleo crítico del relato de Luis Rafael Sánchez, decidido a expresar el carácter problemático de la realidad puertorriqueña destacando su escisión fundamental por medio de la ironía y la parodia. Examinemos la forma en que el automóvil se instala en este orden simbólico.

### **III.2.2.2 Tiempo, espacio y sociedad.**

Al igual que en el texto de Cortázar, los automóviles de *La guaracha del macho Camacho* se encuentran emplazados en lo que podríamos denominar a estas alturas el “cronotopo del tapón”, es decir, el tiempo de la espera en el espacio del encierro, aunque, a diferencia del cuento del argentino, la espera no se haya circunscrita esta vez a la esfera privada del automóvil sino que se actualiza en otros espacios del relato (Graciela en la sala de espera del psiquiatra, la China Hereje en el “Furnished studio”, los pasajeros en el transporte colectivo); tampoco se desarrolla como un acontecimiento fuera del tiempo/espacio “normalizado” – la espera en un fin de semana, en una carretera de campo – sino que ocurre en el centro de éste: en las calles de la capital nacional, en medio de la semana, a media tarde, “tarde de miércoles hoy, cinco pasado meridiano” (14). La acción narrada se sitúa, de esta forma, dentro de los límites de la contingencia.

¿Qué es lo que los personajes esperan? Algunos esperan que alguien llegue, otros, que algo ocurra, pero sobre todo se espera que algo *funcione*, puesto que el tiempo de la espera no se desarrolla como

expectativa frente a la posibilidad de algo que advenga, sino que aparece como un tiempo de exasperación frente a una descomposición rutinaria, una cotidianidad que no “marcha”. Examinemos un fragmento que nos servirá como punto de referencia para nuestro análisis:

Vuelta y vuelta, se sienta a esperar sentada, esperar sudada en sofá sudado, vox populi es que fogajes africanos asan la isla de Puerto Rico, esperar transpirada: porque se fue la luz, porque la luz se va todas las tardes, porque la tarde no funciona, porque el aire acondicionado no funciona, porque el país no funciona: lo oyó así mismito cuando venía en la guagua hacia el dichoso apartamento. (21)

En este caso, sabemos que la espera de la mujer se debe a que el Mercedes Benz de su amante ha quedado atrapado en el embotellamiento de tránsito. Si, tal como lo sostiene el mismo Luis Rafael Sánchez en su ensayo "Literatura puertorriqueña y realidad colonial", la denuncia social parece ser la función monotemática de la producción literaria de la isla desde sus orígenes (Rosa, 1978), el embotellamiento de tránsito, "muestra ágil el tapón de la capacidad criolla para el atolladero" (Sánchez: 12) puede leerse en primer lugar como una imagen que representa irónicamente la situación política de la isla, sobre todo si seguimos los indicios que nos da su topografía: el tapón se “organiza” en un tramo que comienza en el “Puente de la Constitución” y termina en la “Avenida Roosevelt”, cruzando la “Carretera Kennedy” y el “antiguo matadero”. La onomástica asociada a los puntos del trayecto sintetizan, de esta forma, el estancamiento histórico en el que halla la colonia norteamericana, “cuya única salida es, después de 'subir' al 'matadero', desembocar en todo lo connotado por el nombre propio final" (Vaquero de Ramírez, 1978: 44), es decir, “Roosevelt”, como personificación del poder político de su vecino del norte. A partir de este gesto, el relato actualiza indirectamente la imagen del automóvil como símbolo del colonialismo y la dependencia americana respecto al imperio político y

económico estadounidense, tal como ya se había delineado en los ensayos y artículos periodísticos de la década del 20 y del 30.

En este sentido, la imagen del embotellamiento automovilístico expresa la situación de estancamiento político y social del país caribeño, y su presencia puede señalarse como una verdadera constante sobre la cual se funda una suerte de "literatura del tapón", especialmente a partir de la obra de Emilio Díaz Valcárcel y su novela *El hombre que trabajó el lunes*, de 1966. Algunos críticos agregan que la congestión vehicular permitiría evidenciar la figura del automóvil en tanto que símbolo de cierta "forma contemporánea e individual del insularismo" (de la Fuente, 2006: 45), es decir, el proceso de reducción espacial al que se ve sometido específicamente el puertorriqueño, conducido por un desarrollo histórico que lo desplaza desde el campo, abierto y amplio, hacia la casa, el automóvil y finalmente el motel o la "casa de citas". La utilización del término "insularismo" por parte del crítico nos remite directamente, además, a la clásica colección de ensayos titulada *Insularismos* (1934), de Antonio Pedreira, donde se fija una interpretación canónica de la historia y la cultura "boricua" que perdura por más de medio siglo (Barradas: 2006). Es interesante que Pedreira recurre a la imagen del "navío sin rumbo" para simbolizar la desorientación social, política y cultural que afecta al país caribeño tras la invasión que sufre por parte de Estado Unidos en 1898, momento en que, en palabras del autor, "una mano guerrera nos quebrantó el timón, quedando nuestra nave al garete" (Pedreiras, 2004: 37). De ahí que Mercedes López-Baralt (2004) plantee la reelaboración moderna de esta imagen inaugural interpretando los constantes atochamientos vehiculares presentes en la ficción puertorriqueña -por ejemplo, el Pontiac rodeado por las aguas del Río Loco en *Vecindarios excéntricos* (1998) de Rosario Ferré, o los vehículos atrapados al final de *Historia de un dios pequeño*, de Elidio La Torre Lagares (2001) - con la

versión terrestre del encallamiento y el naufragio: Puerto Rico es una nación *encallada*, y la ficción se esfuerza por hacer presente este “accidente” en el curso de cada historia.

En el caso de la novela de Sánchez, la analogía entre “patria” y “vehículo” se hace más evidente en la figura de la “guagua” atrapada en el embotellamiento. Sin duda, este vehículo, como espacio colectivo en la novela, permite la circulación y el encuentro de distintas “voces sociales”, adquiriendo en principio una connotación positiva. Recordemos, por ejemplo, que la China Hereje, en tanto que puro cuerpo, es incapaz de tomar conciencia del malfuncionamiento del país y por lo tanto sólo puede “palparlo”, “transpirarlo”, hasta que otras voces vienen a decir, a nombrar “lo real” de esta disfunción, aunque tal sentencia deba pronunciarse, precisamente, desde un cuerpo doliente, “el estómago contraído por la indignación, las mandíbulas rígidas: el país no funciona” (21). Sin embargo, la posibilidad de encuentro que propicia el diálogo dentro del colectivo rápidamente se cancela y se polariza, transformándose en una situación de enfrentamiento: la guagua, al igual que Puerto Rico, es un espacio de división entre quienes tímidamente expresan su malestar respecto a la situación social y quienes integran el grupo mayoritario y vociferante que canta la guaracha “con brío reservado a los himnos nacionales” (21) y que termina por imponer su voz. De esta forma, la imagen de la “guagua” funciona como una metáfora que expresa la fractura que divide la sociedad puertorriqueña, división que se expresa esquemáticamente en los grupos de vehículos que se oponen, lo que enfatiza la segmentación de clases sociales representada en el relato. Pobres versus Ricos es una oposición que se codifica tanto en los personajes, casi al borde del estereotipo, como en las máquinas, así como también ocurre con la oposición entre negros y blancos o entre sometidos y opresores, opuestos como pueden llegar a estarlo el

orden de los insectos versus el del ser humano: al Ferrari de Benny se opone en simetría un “enano de carro chorefereado por choferito negro” (130). De esta forma, la novela se pliega, tal vez con cierta simpleza ideológica, a la retórica crítica presente en los escritores de las primeras décadas del siglo XX, en cuyo ámbito la imagen del vehículo figura como símbolo preferente para denunciar las injusticias de un modelo social sostenido por la dominación del otro.

Es interesante, por otra parte, comprobar cómo este esquema antitético se repite en otros relatos de autores puertorriqueños contemporáneos a Sánchez. Ocurre, por ejemplo, en *Mercedes Benz 220 SL* de Rosario Ferré, donde se expone en las palabras de su conductor, empresario de clase alta, una genealogía de la dominación a partir expresada en la ostentación del automóvil: “Mi familia siempre ha tenido carros grandes, Mami, el primer Rolls Royce de San Juan largo como esperanza e pobre y negro como su pensamiento a esta chusma hay que enseñarles quién es el que manda” (1977: 45).

Nos encontramos nuevamente frente al tópico del automóvil como símbolo de status social y al mismo tiempo como emblema del “conquistador” moderno. Quienes poseen el auto de lujo son los que poseen al mundo, incluyendo al resto de los personajes. Ostentarlo fija una posición social y marca una presencia que permite la captura de los bienes, como sucede con el ejemplo a las hembras: gracias al “maquinón”, el senador logra afectar el cuerpo de su corteja, literalmente erizándole “los pelos”(205), cuando no sirve directamente como “cama de urgencia para coitos de urgencia” (16), al igual que los asientos forrados en pelo gris del Mercedes 220 SL del cuento de Ferré sirven para “llevar a pasear a alguna buena polla y metérselo aquí mismo rico el roce de esta tela en el trasero debe ser” (Año: 47). Quienes se encuentran en el otro polo de este esquema, los dominados, exhiben en

menor o mayor medida la asimilación o resistencia que hacen de este orden simbólico. La China Hereje, por ejemplo, procede participando en la relación con su propia “carrocería”, es decir, con su cuerpo, maniobrándola por entre los pasillos del supermercado para “cruzarse” en la trayectoria del “conquistador” y a su vez conquistarlo; en el otro extremo, se opone un personaje colectivo cargado de valores, la juventud idealista, políticamente consciente, independentista, americanista, que distribuye periódicos de oposición y ante la cual el carro “chilla y huye: *comunista, vete pa Cuba*” (128).

La novela, como vemos, reconstruye más bien explícitamente la división que fractura a la sociedad puertorriqueña a través de la representación diferenciada del acceso a la tecnología y de las relaciones de poder que se deriva de esto; sin embargo, esta oposición ideológica no clausura los sentidos que pueden desprenderse de la relación de los personajes con sus vehículos, si bien la novela parece insistir en esta confrontación de una manera totalizante, como veremos.

### **III.2.2.3 El vértigo de la conducción.**

Dos docenas de “escarabajos” siguen al automóvil de Benny por las calles de San Juan, aunque Benny es un *alienado*, un sujeto que “desconoce que desconoce” (127): no sólo ignora al otro que le es inseparable en la carretera; también ignora – aunque presiente de forma obtusa - que, a pesar de su situación social y simbólica privilegiada, Benny es otro náufrago más en esta nación abortada en medio del mar Caribe. El conflicto social es una situación catastrófica que no impacta a Benny; la tragedia de Benny es no poder acelerar su Ferrari, no poder hacerlo alcanzar su “clímax” técnico.

La máquina de Benny es una “aeronave fabulosa” que se ve obligada a transitar por entre el triperío metálico de las calles de San Juan, un

vehículo con ciertas resonancias sacras, como el carro de fuego de Elías, pero degradado en su condición insular. El clamor de Benny a su padre, “endereza las carreteras de este país torcido” (76), transforma en imagen literal el llamado moral del profeta, denotando la fatal ignorancia acerca de su propia situación. Hay que asumir que la condición insular de Puerto Rico implica una forma de circularidad vital evidente en el relato de Sánchez y que comienza con la delimitación del mismo territorio. La linealidad del mundo moderno, por ejemplo, está determinada en este contexto a plegarse sobre sí misma o por lo menos a frenar su proyección indefinida a riesgo de “salir” del espacio del ser: ese es el destino del Ferrari de Benny: sólo de vez en cuando “[l]a carretera libre de tránsito mayor permitía una trillita de sesenta millas por hora aunque había que meter el freno pronto para no ir a parar a los arenales” (251). No es posible la aceleración en un isla, a menos que sea una aceleración circular, contenida en sí misma, intransitiva. En el relato es la mano de Benny, por ejemplo, la que “alcanza la velocidad automotriz negada al Ferrari” (187) mientras se masturba: intransitividad del erotismo, capturado en este caso por la imaginación narcisa del joven. Sin embargo, antes de ahondar en este episodio, nos parece sugerente que en este punto el relato se intersecte con un momento totalmente ajeno a la realidad histórica de Puerto Rico, pero ligado en la ficción por su expresión imaginaria. Nos referimos al ascenso del fascismo en Italia durante las primeras décadas del siglo XX, y especialmente de la conjunción entre velocidad, violencia y vanguardia concentrada en la figura del *ardito*. Abramos un paréntesis histórico.

Recordemos: los *arditi* fueron tropas de asalto italianas de elite que destacaron durante la Primera Guerra Mundial por romper la resistencia de las trincheras enemigas con ataque basados en la velocidad y la lucha cuerpo a cuerpo, sobre todo con puñales (CITA). Interesantemente, fueron

los Futuristas quienes elevaron este tipo humano a la categoría de “Hombre del Futuro y el Genio de la Raza Italiana” (Berghaus, 1996: 102), a pesar de que, en la práctica, los *arditi* fueran percibidos por la sociedad civil como *mafiosis*, es decir, hombres frecuentemente asociados a crímenes y asesinatos violentos. El doble componente, simbólico y fáctico, del *ardito* en el desarrollo del fascismo se hizo evidente tras el fin de la Gran Guerra, cuando los ex-soldados pasaron a integrar la sociedad civil, convirtiéndose en una fuerza política contingente y en un referente simbólico a partir del cual se generaría parte importante de la nueva mitología fascista. En este sentido, varios veteranos de la guerra que habían servido en las filas de los *arditi* se destacaron luego dentro del intelectualismo Futurista, como ocurrió en el caso del capitán Mario Carli (de Torre, 2010); por otra parte, más fundamental aún fue el impacto del *ardito* como “motor imaginario” sobre el cual se constituyeron las escuadras de acción organizadas por las fuerzas fascistas de Mussolini contra sus opositores políticos, los *squadristi*, quienes cumplieron una importante función táctica a la par que simbólica en la decisiva “Marcha sobre Roma” de 1922.

Agreguemos algunos datos más: durante la marcha de los *squadristi* sobre Roma, tanto las modernas tecnologías del transporte como las más antiguas se transformaron en armas de una nueva barbarie que, desde la periferia hacia el centro, marcharon contra la antigua ciudad imperial. El rol de los vehículos motorizados fue, sin embargo, fundamental en este esquema, no sólo como vector real de la fuerza ejercida sobre el territorio – sobre todo con *raids* incendiarios contra las sedes de los partidos comunistas en Italia- sino que también como signo de una nueva actitud, como la expresión de un tipo humano renovado que buscaba marcar su huella en el mundo a través de su temeraria conducción. Italo Balbo, líder de uno de estos escuadrones, testimonia esta visión en una anotación de su diario, tras

haber visto al Duce conduciendo su automóvil: “Mussolini era audaz, extraordinario, con una velocidad que era demasiado alta y sin embargo precisa y segura. Iré hasta los confines de la tierra por él” (Baxa, 2010: 38). Hasta aquí el paréntesis histórico.

Retomemos el análisis de la novela: más que temer a las reivindicaciones sociales que eventualmente puedan desestabilizar su posición en el mundo, Benny teme la frustración que pueda “sentir” su coche al no tener “la autoestrada que construyó para el deslizamiento de los Ferrari el inmortal Benito Mussolini” (131). Benny es un “pequeño Benito”, un fascista en potencia – igual que aquellos niños “rubios proyectos de maffiosi y libre empresarios” (177) que gozan torturando al “Nene” hidrocefálico - y expresa esta filiación con el fascismo, más que discursivamente, con su acción. Decíamos más atrás que dos formas sociales resisten en el relato a la dominación simbolizada en estos carros de lujo: la juventud políticamente movilizada en oposición el poder pro-colonial – el ideal – y la prostituta, como cuerpo que asimila y subvierte la relación de poder, construyendo un territorio irreductible a los mecanismos de domesticación patriarcal y amenazando desde ahí su estabilidad. Benny y su camarilla atentan contra estas figuras dentro del relato, incendiando las oficinas del partido opositor y “clausurando” con una barrita pirotécnica la vagina de la prostituta mayor de San Juan, y obtienen de ello, como disuasión a futuros crímenes, sus automóviles deportivos. Sin embargo, el relato hace transitar este fascismo por la frustración de la carretera bloqueada. No hay velocidad para Benny, no hay despliegue temerario ni conducción violenta; por el contrario, hay contención, acumulación: velocidad acumulada, coraje acumulado, semen acumulado.

La suerte de Benny y su coche dentro del relato sugiere un gesto de censura alineado con la oposición ideológica construida en el transcurso del relato. La masturbación de Benny es un episodio clave para entender este

proceso. Por una parte, como decíamos, es el único momento en que el personaje puede acceder a liberarse de las constricciones que contienen su deseo, expresado en la forma de la velocidad negada en la realidad pero virtualizada a través de esta “mano rendida por el millaje sacado al placer” ( ); sin embargo, la liberación relativa de este deseo – movilizado tangencialmente en el texto como una pasión homoerótica – aparece degradada en el texto, por cuanto conduce a un acto que reafirma la esterilidad del gesto: llenar y despedazar – imaginariamente - el depósito de gasolina del Ferrari con el semen de Benny.

Finalmente, este “fascismo sin velocidad” nos parece la base invisible que sostiene la misma novela de Sánchez, en la medida en que se asume como gesto de vanguardia estética pero al mismo tiempo busca conjurar la amenaza de la línea recta y su moral de la velocidad a través de un discurso circular, plagado de voces populares. ¿Cómo salir de la isla sin caer en el vacío? ¿Cómo salvar el insularismo sin llegar al desarraigo? La respuesta es precisamente lo que Benny experimenta solo vicariamente, imaginariamente, con su masturbación: con la “ascensión”: hay que convertirse en una isla flotante, parece decir Sánchez, arraigarse en el nomadismo, tal como hacen noche a noche los puertorriqueños de todas las clases que saltan la charca embarcados en “La guagua aérea” (1986), en un viaje circular entre ambas orillas del océano, de San Juan a New York. Es la utopía de la trashumancia, donde hombres y mujeres se desplazan inmóvilmente por el aire mientras la tierra y sus ataduras quedan olvidadas “abajo”.

### III.3 *LOS DETECTIVES SALVAJES: CORRIENDO AL BORDE DEL ABISMO.*

#### III.3.1 Localización del texto.

Una forma sintética para caracterizar la obra de Roberto Bolaño es recordar que, para el autor, la calidad literaria de un texto se expresa por el vértigo que es capaz de evidenciar; una buena escritura sería en esto igual a “correr por el borde del precipicio: a un lado el abismo sin fondo y al otro lado las caras que uno quiere [...] y los libros, y los amigos, y la comida” (2004: 37). Como el buen escritor que quiso ser, la vocación de vértigo que emana de la escritura de Bolaño a menudo nos sitúa como lectores ante el desastre. Tal vez por esto el *Diccionario crítico de literatura mexicana* define: “Durante los años setenta la historia quiso que cierto México y cierto Chile desarrollaran lazos profundos. En literatura, Bolaño fue el fruto más inesperado e imperecedero de ese accidente” (Domínguez, 2007: 63). El cruce catastrófico que propone el diccionario es sugerente, por cuando nos permite apreciar otros dos aspectos claves de su producción literaria: la filiación que la escritura del chileno establece con la cultura mexicana y el tono “apocalíptico” que caracteriza al vínculo.

Aunque un examen detallado de la influencia que ejerce México en la obra de Bolaño excede las ambiciones de nuestro estudio, se puede afirmar que culturalmente México participa en su escritura de muchas formas. Indiquemos brevemente que el joven Bolaño participó de forma activa en los círculos artísticos y culturales del *underground* mexicano apenas llegado al D.F. a fines de la década del '60, dato biográfico que nutre sus ficciones de manera constante, tal como ocurre en el caso de *Los detectives salvajes* (Bolognese, 2009). Al respecto, recordemos que la novela se desarrolla en distintos escenarios - espaciales, sociales, culturales - que fueron también los escenarios vitales que acompañaron la juventud del escritor chileno; más importante aún, el texto mismo se plantea como un diálogo creativo con las

voces históricas de México a partir de la apropiación que realiza de su herencia literaria, y en especial de la narrativa de la Revolución Mexicana y el Estridentismo, aspecto que resultará esencial para nuestro análisis, como veremos luego; sin embargo, hay que precisar que , al igual que el resto del complejo de representaciones temporo-espaciales que conforman el territorio ficcional del chileno, este “México de Bolaño” está modulado por la expresión poética de una voz particular: la del fracaso.

La poética del fracaso en Bolaño, concide en esto la crítica, se hace presente en distintas escalas: en tanto que “fracaso personal”, varias obras principales en la producción del chileno suelen aparecer como escrituras que insisten en testimoniar “la desaparición de su generación” (Spiller, 2009: 153) tematizada, por ejemplo, en la continua presencia de imágenes que retratan el fin de la utopía revolucionaria en la América Latina, como la masacre de los estudiantes en la plaza de Tlatelolco, en octubre de 1968, o el Golpe Militar chileno de 1973; sin embargo, la dominancia del fracaso también se hace efectiva en un tono más amplio, como expresión de una crisis terminal por la que atraviesa el paradigma del humanismo moderno y su utopía liberal, democrática y progresista. Los textos de Bolaño, en este sentido, no se unen al coro que canta la gran elegía latinoamericana tras la muerte irreversible de sus Revoluciones, sino que más bien irrumpen en este canon de voces concertadas con su tono escéptico y discordante.

Ejemplificador de este fenómeno nos parece la figura del artista tal como se construye en muchos relatos del chileno, y especialmente en el caso de la obra que nos ocupa. ¿Qué es un escritor o un poeta “verdadero” para Bolaño sino un ser descentrado, insustancial, una subjetividad que fracasa en su plan de constituirse en sujeto? Ni héroe ni vate, ser escritor en la ficción del chileno equivale a encarnar la inestabilidad y la transhumancia como estrategia nómada de existencia. En este sentido, un gesto más ético

que estético define a estos exiliados o autoexiliados que no sólo están continuamente “partiendo” de sus hogares en un viaje que se expande por el espacio y el tiempo novelescos sino que también están constantemente “abismándose” en un viaje interno o existencial por una suerte de derrotero imaginario al final del cual sólo parece esperarles “la nada y el vacío” (Saucedo, 2008: 796).

En este sentido, entendemos que el tema del exilio en Bolaño está sólo accidentalmente vinculado con la experiencia de la dictadura. En un contexto histórico hasta cierto punto indefinible - “capitalismo tardío, globalización, postmodernidad” (Morales, 2008:55) - donde el despliegue de las relaciones de poder se ha modificado al punto de que el Estado deja de intentar el control completo del diálogo social para dar paso al mercado como regulador de los vínculos sociales, la escritura, parece decirnos Bolaño, sólo puede mantener un compromiso poético-político “real” si asume que su posición es de antemano indefendible, es decir, que su lugar es la constante retirada. Todo el potencial subversivo del gesto estético, su capacidad de resistencia, se neutraliza en la medida en que el mercado logra incorporarlo a los circuitos comerciales.

Huelga decir que *Los detectives salvajes* es una novela que se ajusta al esquema descrito. Tal como afirma el propio Bolaño, junto con ser “la transcripción, más o menos fiel, de un segmento de la vida del poeta mexicano Mario Santiago”, el texto también busca evocar “una cierta derrota generacional” (2004: 327); sin embargo, Bolaño deja lugar para otros matices: como él mismo indica, podemos leer su novela como una agonía, como un juego o como la instantánea de una felicidad radical y efímera. No hay que olvidar que el nihilismo de Bolaño se confunde frecuentemente con sus posiciones vitalistas: “El mundo está vivo y nada vivo tiene remedio y ésa es nuestra suerte”, señala uno de sus epitafios apócrifos (2005: 29). Si el

apocalipsis y la aventura, el aniquilamiento final y el vértigo de lo porvenir son las dos tradiciones que alimentan, a juicio de Bolaño, la literatura hispanoamericana actual, *Los detectives salvajes* es la suma equilibrada de ambas

### **III.3.2 Análisis crítico.**

#### **III.3.2.1 El arte de la máquina.**

Justo en el umbral que divide las primeras dos partes de la novela, es decir, en el límite que separa “Mexicanos perdidos en México” de “Los detectives salvajes” (y que separa también la última noche de 1975 del primer día de 1976 en el relato), dos vehículos se enfrentan como preludio a la persecución que marcará el resto de la narración. Este enfrentamiento actualiza la imagen de estancamiento que se ha hecho común a los textos analizados, aunque esta vez la inercia se manifiesta en una forma alternativa: no es embotellamiento ni tapón de tránsito, sino que es cerco, estado de sitio, impuesto al hogar de una familia tradicional del D.F. por un grupo de criminales estacionados en un Chevrolet Camaro. Como cabría esperar, la naturaleza nómada de la narrativa de Bolaño no tardará en dar salida a esta inmovilización general en la que entra el relato; sin embargo, antes de que los coches rompan su inercia y se desate la persecución, el narrador condensa el dramatismo de esta espera en una serie de imágenes intensamente evocadoras, que nos interesa describir.

La primera que llama nuestra atención no es una imagen propiamente visual sino que más bien auditiva: la presencia de los automóviles a partir del sonido vibrante de sus motores, que contrasta con la silenciosa parálisis de los personajes, inmóviles al punto de parecer “estatuas de sal” (136). El sonido de las máquinas, indicativo de la potencia propia de estos coches americanos y sobre todo del Camaro, dota de cierta

animación a los vehículos, los hacer aparecer vivos, en oposición al proceso de “reificación” de las personajes, que devienen estatuas, simulacros de humanidad; sin embargo, la alusión al pasaje bíblico – Lot huyendo de su hogar con su familia mientras cae el juicio de Yahvé sobre la ciudad maldita – dota de un tono mítico al enfrentamiento y realza su valor arquetípico: por un lado, el blanco Chevrolet Impala del año, propiedad de Joaquín Font, arquitecto cesante ligado tangencialmente al infrarrealismo; por el otro, el Chevrolet Camaro negro, propiedad de Alberto, el alcahuete “dueño” de Lupe, la prostituta amiga de la hija mayor de los Font. Enfrentados en clave maniquea, los automóviles traducen una lucha entre fuerzas antagónicas e irreconciliables: el Blanco contra el Negro, el Bien contra la Maldad, la luz contra las tinieblas.

Tras la presencia del sonido surgirá la imagen visual del vehículo a partir de una serie de descripciones caracterizadas por su dinamismo y que simulan la agilidad del cine. No sólo el espacio de las escenas es descrito con precisión y elegancia, sino que además se despliega animadamente a través de la visualización de las acciones desde el punto de vista móvil y testigo del narrador, que comienza ubicado a distancia intermedia, justo en la puerta que da a la calle, desde donde se ilumina la escena:

Estaba en la acera cuando vi encenderse las luces del Camaro y las luces del Impala. Parecía una película de ciencia ficción. Mientras un coche salía de la casa, el otro se acercó, como atraídos por un imán o por la fatalidad, que viene a ser lo mismo según los griegos (136).

La secuencia sigue su desarrollo condensando escenas y acciones: el narrador escucha voces anónimas que lo llaman, observa al Impala pasar a su lado, ve llegar de un salto a Alberto mientras oye los gritos de los compañeros del padrote. El relato se detiene acá en una pregunta clave: “¿Por qué no acelera?”. A pesar del movimiento relativo de los coches, el

estancamiento se mantiene. Alberto se abate contra el Impala, comienza a patear sus puertas, intentando mellar la armadura del vehículo. En este punto el narrador es “iluminado” por una visión diríamos epifánica, hondamente cargada de simbolismo cristiano - “Vi a María que avanzaba por el jardín hacia mí” (136) - pero en vez de *ir hacia ella* – es decir, volver - cambia abruptamente la distancia de su enfoque y sigue narrando:

Vi las caras de los matones en el interior del Camaro. Uno de ellos fumaba un puro. Vi el rostro de Ulises y sus manos que se movían por el tablero de mandos del coche de Quim. Vi la cara de Belano que miraba impassible al padrote, como si la cosa no fuera con él. Vi a Lupe que se tapaba la cara en el asiento trasero (136).

El narrador expande descriptivamente la imagen del automóvil desde su interioridad, como ha sucedido en los otros relatos considerados, aunque recurriendo siempre a la mediación del personaje: es el brillo de un cigarro, la torpeza en las manos de Ulises, un rostro que se asoma o que se oculta, lo que nos señala el lugar de los vehículos en el espacio. Y es esta misma presencia subjetiva la que acompaña la resolución del narrador. Sabe que la armadura del Impala está por ceder, que la solidez del objeto se debilita y que por lo tanto debe dejar de ser un simple testigo de la acción para transformarse en protagonista: de un salto también llega donde el padrote, con el puño derecho lo golpea mientras que su mano izquierda se aferra todavía a sus libros. El impulso de Madero lo ha comprometido “hacia adelante”, a desoír las voces que le piden volver su mirada, olvidando a María y su hogar-jardín y desencadenando los movimientos estancados del relato:

[V]i el Impala que por fin se movía. Vi salir a los dos matones del Camaro y los vi dirigirse hacia mí. Vi que Lupe me miraba desde el interior del coche y que abría la puerta. Supe que siempre había querido marcharme. Entré y antes de que pudiera cerrar Ulises aceleró de golpe. (136)

La comprensión súbita del desarraigo del narrador acompaña la aceleración “de golpe” que empuja a los personajes hacia un destino todavía indeciso. Solo una vez dentro del automóvil, asumida su vocación de errancia, la voz narrativa “vuelve” su mirada por última vez para describir lo que ha dejado atrás. La última imagen queda abierta a lo indescriptible, una sombra que concentra “toda la tristeza del mundo [...] enmarcada por la ventana estrictamente rectangular del Impala” (136,137). Se cierra de esta forma la metamorfosis cinematográfica del automóvil, transformado en un *dromoscopio* de la melancolía<sup>42</sup>.

Pero antes de llegar a este umbral narrativo, durante las primeras 180 páginas de relato, la novela nos ha hecho transitar por la vida diaria de un grupo de poetas que recorren las calles de un México poblado por prostitutas y cafeterías. El primer capítulo nos narra así el itinerario existencial y poético del joven García Madero y también una suerte de tránsito social que puede leerse desde la figuración material del mundo en la ficción.

### **III.3.2.2 Tiempo, espacio y sociedad.**

Junto con aportar una dimensión estética al desarrollo del relato, la presencia del automóvil permite hacer más evidente la estratificación de la sociedad mexicana de fines de los '70, confrontándola además con el proceso de reordenamiento social que siguió a la Revolución Mexicana desde principios del siglo XX. El automóvil sigue siendo un símbolo de

---

42 Carlos Franz (2008) ha demostrado cómo la melancolía ocupa un lugar central en el ejercicio escritural de Bolaño, apareciendo no sólo tematizada en su obra, sino que también como parte de su reflexión crítica, tal como se explicita en la lectura que Bolaño realiza de Cervantes y del Quijote. Nos interesa destacar acá la dromoscopia del paisaje en la novela de Bolaño, fundamentalmente una *retrovisión*, un mirar hacia atrás desde un espacio que es móvil, perspectiva inversa a la de Cortázar, “exclusivamente hacia adelante”, y también un mirar hacia atrás en el tiempo, como veremos. La misma retrovisión está en el centro de la definición que Ulises Lima da del actuar visceralista, “De espaldas, mirando un punto pero alejándonos de él, en línea recta hacia lo desconocido”. (9)

status, operando como índice de la posición a la que pertenecen los personajes en la esfera social: si en la residencial calle Bucarelli, por ejemplo, el narrador nos informa que casi no existen coches estacionados en las veredas, en la vecina avenida Guerrero no sólo abundaban, sino que además servían de marco para que las “putitas adolescentes” se recostaran a ofrecer sus servicios; de igual modo, los Font son representados como una familia que parece “firmemente anclada en la pequeñaburguesía del DF” (122) gracias a sus posesiones, pero que en la práctica se encuentra en un proceso de desintegración cuya causa la hallamos en el desequilibrio mental del padre, Joaquín Font, tal como señala Francisco, el pretendiente de la hija menor de los Font: “[T]enían dos coches, tres sirvientas y daban fiestas por todo lo alto. Pero no sé qué cables se le cruzaron al pobre diablo y un día perdió la chaveta. Ahora está en la ruina” (28).

Sin embargo, el relato evita plantear de manera ideológica el conflicto social que puede inferirse de estos detalles, y opta en cambio por la ironía. Así, la “lucha de clases” como macro-relato interpretante del mundo aparece reducida a “chingaderas comunistas” (123) que no alcanzan a ocultar el conflicto existencial que moviliza con más fuerza las acciones de los personajes, el de la duda radical o la certeza del abismo que debilita la inestable y efímera posición desde la cual los sujetos esgrimen sus voces. No es la pobreza material, por ejemplo, la que aleja a Francisco de Angélica Font, es la incapacidad de lidiar con su insolvencia existencial, la imposibilidad de asimilar el trastorno íntimo que recorre como una grieta o una falla el tejido social del cual participa – sea este México, América o el mundo moderno - lo que determina la crisis de su relación con la hija de los Font. Y el viaje en taxi que realiza Francisco junto a Madero justo antes del quiebre definitivo – que es también el viaje que lleva a Madero a enfrentar su destino – ilustra esta inconsistencia total, bajo la sugerente forma de un

abismo que se abre lento pero irreversible, una grieta que Madero presiente abriéndose paso por entre las calles del DF, silente, oscura y vacía, “carente de monstruos” (124) pero siempre abierta a la posibilidad del terror.

Sucede de igual forma con el personaje de Quim, que se diferencia notablemente de figuras en cierta forma equivalentes que ya han sido estudiadas en los relatos anteriores, como sucede con el caso de los hombres pertenecientes a las clases dominantes tal como se representan en el relato de Sánchez. Sin duda, los contextos que se referencian en ambos textos difieren lo suficiente como para entender que, si bien Quim no puede pertenecer al proletariado, tampoco cabe completamente en el “molde” ideológico del burgués capitalista, sobre todo porque el mismo gesto que lo caracteriza no es el de poseer sino que el de despojarse, el de renunciar a los objetos; sin embargo, esta renuncia nunca completa una forma sublime sino que se arruina en la comicidad que genera su ineptitud con respecto al mundo: es como un desnudo que se difiere perpetuamente, en palabras de su hija María, “siempre quitándose cosas de encima [...] pero con tanta mala suerte (o con tanta lentitud) que nunca podía alcanzar la ansiada desnudez” (187). Ese “desprendimiento a medias” se traduce en el desquiciamiento del personaje, es decir, en un desajuste vital que lo inhabilita para constituirse en sujeto pleno: de ahí sus temporadas en el manicomio y el derrumbe formal de su familia<sup>43</sup>.

Sin embargo, evitar el encasillamiento ideológico no significa evitar plantearse en términos críticos, como escritura que mantiene conciencia

---

43 La conformación de la familia en el relato de Bolaño resulta ser más flexible que en los casos anteriores, distinguiéndose del modelo entregado por la figura controlada y estable que “sufre” por la dispersión – Dauphine, 404, Taunus - y la mascarada social que representa el matrimonio adúltero en la novela de Sánchez.. En el caso de los Font, más que desmoronamiento vemos un reordenamiento de la familia, que cambia su configuración para enfrentar un tiempo de precariedad. Interesantemente, es la madre, un personaje pragmático, quien se marcha del fracaso, y con ella termina de desaparecer el mundo material de la familia.

alerta respecto al devenir histórico, lo que por momentos se hace incluso evidente, sobre todo en la predilección de Bolaño por enfrentar la contingencia a partir del recuerdo y la memoria: no olvidemos que su novela funciona como una suerte enjambre narrativo que convoca a grandes “voces” de la historia latinoamericana del siglo XX: Pinochet, Tlalelolco, la Revolución Mexicana. Precisamente, el viaje del Impala por el desierto de Sonora es una de las formas en que Bolaño expresa este compromiso con la ficción de la Historia, sobre todo con la Utopía. Seguir la trayectoria<sup>44</sup> de su desplazamiento en la ficción nos ilustra al respecto.

En primer lugar, la búsqueda de Cesárea Tinajeros implica desplazarse hacia los márgenes del espacio - el espacio salvaje que rodea la megapólis latinoamericana – y al mismo tiempo “retroceder” en el tiempo histórico referenciado por la ficción: cuanto más se adentran en el desierto, más se alejan los protagonistas de la temporalidad “actual” o “presente” para encontrarse con lo que permanece a la vera del progreso, “los despojos de la modernidad” mexicana (Cobas y Garibotto, 2008:188) que en el relato figuran como pueblos fantasmas o escasamente habitados, sin electricidad ni lugar señalado en el mapa; de esta forma, el automóvil se desplaza por el tiempo para vehicular las voces de la historia y sobre todo la voz de la Revolución, que se desperdiga en relatos de poetas vanguardistas, generales suicidas o fusilados con temple de acero.

En segundo lugar, nos resulta interesante destacar que la trayectoria espacial que sigue la fuga del Impala - como dijimos, desde lo urbano a lo salvaje – desanda el recorrido que ha llevado a la “Revolución” a instalarse

---

44 Utilizamos el concepto de “trayectoria” puesto que su definición permite sugerir tanto la línea que traza un cuerpo – comúnmente, un proyectil – en su desplazamiento por el espacio, como el curso temporal que sigue el comportamiento de un grupo humano y como el “curso que sigue el cuerpo de un huracán o tormenta giratoria” (RAE, en línea), figura esta última fundamental.

como núcleo rector de México, tal como quedó plasmado, por ejemplo, en un texto fundamental dentro de la narrativa de la Revolución Mexicana: *Los de abajo*, de Mariano Azuela. Recordemos brevemente la “turba desenfrenada” de Macías y sus hombres, montados sobre sus “escuetos jamelgos” que hacían galopar “como si en aquel correr desenfrenado pretendieran posesionarse de toda la tierra”<sup>45</sup>. La nominalización que utiliza la novela para referirse a la Revolución - “turba”, “huracán”, “espiral”, “torbellino” - ilustra el efecto disolutivo del flujo revolucionario sobre la conformación más bien estática de la *polis* a la cual se enfrenta. El grupo entra a las ciudades, derribando muros, saqueando objetos, “violando” las propiedades, desordenándolo todo; sin embargo, la capacidad “disruptiva” de la Revolución es finalmente encauzada dentro del orden de la *polis*, y esa es tal vez su tragedia. ¿Qué ocurre cuando se institucionaliza la Revolución, cuando su movimiento se hace permanente, es decir, cuando su desorden original degenera en gobierno?

En *La muerte de Artemio Cruz*, Carlos Fuentes propone una descripción de cómo ha sido asimilado el flujo de la revolución por la megapolis post-revolucionaria de Ciudad de México, años después de Macías, dentro de las coordenadas de la ficción. Ocurre cuando el general Cruz es conducido en un automóvil – que no aparece en el texto y que se nos presenta sólo como alusión - por fuerzas que desconoce, a una reunión secreta con el jefe de la policía del DF, poderosa y corrupta: cuenta el narrador que Artemio Cruz

[n]o llegó; lo trajeron; y aunque estaban en el centro de la

---

45 La desmesura de esta marcha nos recuerda un caso lejano pero similar, el de las bandas de Araucanos desplegadas en malones que se levantaban contra la dominación española durante la conquista de Chile arrasando con los fuertes y las ciudades de los invasores. Ambos casos ilustran la presencia fluida que otras bandas nómades establecen sobre los espacios estriados de la *polis* y la representación que hacen de tal flujo algunos textos singulares, como ocurre en el caso de los relatos de cautiverios felices (Rodríguez: ).

ciudad, el chofer lo mareó, se desvió a la izquierda, se desvió a la derecha, convirtió esa traza española, de rectángulos, en un laberinto de succiones imperceptibles (140).

La *polis* que la Revolución ha construido es una trampa o en el mejor de los casos un enigma, donde se enfrentan fuerzas sutiles, apenas presentidas - “laberinto de succiones imperceptibles” – en una lucha que la imaginación descifra, tal como señala Ricardo Piglia, con la figura paranoica y alucinante del complot como forma de orden social: el héroe de la revolución no llega, lo traen, y no sólo es conducido: el chofer se da el lujo de marearlo.

De esta suerte de pozo negro en el que ha devenido la furia brillante de la revolución, de este enigma insalvable, sospechoso, es que los detectives salvajes del relato intentan su fuga, precisamente hacia la fuente desde donde manan aún las voces de la memoria. Recuperar a Cesárea es recuperar el ideal perdido, y de ahí que la muerte con la que se cierra esta búsqueda illustre nuevamente el fracaso social y cultural que pesa sobre Latinoamericana durante el último siglo. Si el relato concluyera acá, sólo queda desbandarse y desaparecer: “enfilé buscando la carretera – señala Madero - y Belano giró hacia el oeste” (605), es decir hacia el océano, prefigurando simbólicamente la disolución de los héroes. El relato se instala así desde el fracaso para poner fin a la Utopía y a la Revolución; sin embargo, si lo que estamos haciendo es seguir la trayectoria del Impala para develar la historia que nos revela, deberemos terminar nuestro recorrido de lectura justo en medio del relato, como veremos en el capítulo final.

### **III.3.2.3 El vértigo de la conducción.**

Stoekl (2007), parafraseando a Virilio, afirma que la velocidad de un desplazamiento opera atenuando el valor determinante del tiempo sobre la experiencia. Por sentido común se entiende, por ejemplo, que a mayor

rapidez menor será el tiempo de espera entre los puntos de cada trayecto; sin embargo, el crítico extrapola esta idea en una versión más radical: mientras mayor sea la velocidad del desplazamiento mayor será la intensificación del presente y menor la relevancia que adquiere el pasado o el futuro. No ocurre así con el Impala de los Font, como vimos, que ha sido acelerado para caer de lleno en la Historia: el presente queda, si no subordinado, profundamente imbricado en un recordar continuo. No nos parece que exista en este caso el vértigo terrorífico que caracteriza el final del cuento de Cortázar, ni menos el vértigo deseante de Benny y su Ferrari: el vértigo mecánico está capturado por la mirada retrospectiva del narrador, ocupado en otear las luces de los coches que los siguen. Mirar hacia adelante es mirar directo el rostro del fin, o de la Muerte<sup>46</sup>, como nos muestra humorísticamente el parabrisas delantero del Impala, cubierto de insectos aplastados; el vértigo negado al automóvil se despliega, sin embargo, en otros vectores.

Creemos que la imagen del caballo a galope – presente en varios momentos del relato – “desata” el vértigo, eximiéndolo de la grave carga que ha asumido en los relatos anteriores: vértigo como dispersión fatal, en *Autopista del sur*, o vértigo como impulso homicida en *La Guaracha del macho Camacho*. En Bolaño, los jinetes del relato montan sobre la velocidad viva, agenciándose a sus pulsiones, y con este gesto “desmontan” fugazmente la trampa que los mantiene inmovilizados ante la visión de la Muerte. Tomemos como ejemplo uno de los relatos breves intercalados en la segunda parte de la novela y que narra la historia de Edith Oester, personaje femenino caracterizado por una clara pulsión de muerte: su anorexia. En su caso, la experiencia del vértigo desata parcialmente los límites de su

---

46 Nuevamente el inverso del caso de Cortázar, que otea a la Muerte conduciendo al “Carabelle”.

subjetividad - “me fundí con el caballo y me puse a galopar a gran velocidad” (405) - gesto que ilumina la presencia ineludible de la Muerte, simbolizada repetidas veces en “el cauce seco del río” (405) que espera a los protagonistas al final de su galope, al mismo tiempo que intensifica la fruición vital del instante en su inmanencia: “las ganas de morir se transformaron en alegría, alegría de estar montando un caballo y galopando, alegría de sentir el viento en mis mejillas” (405). De esta forma, el vértigo del relato permite el acceso a una alegría lúcida, que inevitablemente viene acompañada por la voluptuosidad de saberse marchando resueltamente hacia la nada, como ocurre con Arturo Belano, quien avanza “como una flecha [...] hacia el cauce del río seco” (405,406), sonriendo y desvaneciéndose en la polvareda que levantan él y su caballo.

En resumen, creemos que el vértigo que la novela propone excede el de la velocidad históricamente situada de la máquina, para movilizar en su despliegue contenidos simbólicos menos evidentes. No importa que el galope de un caballo sea en la práctica más lento que un coche: el galope tendido hacia la nada se asume como una velocidad de liberación, de deshacimiento sosegado, análogo al experimentado por el narrador en el breve relato de Kafka:

uno se deshace de las espuelas porque no hay espuela, y luego uno suelta las riendas porque no hay riendas, y sólo tiene ante sí el inmenso campo, como una pradera recién segada, ya sin cabeza de caballo ni cuello de caballo (121).

#### III.4 LOS AUTOMÓVILES DE LA FICCIÓN: EL ANÁLISIS DESDE EL ACCIDENTE.

Si en el mundo industrial moderno imaginar los accidentes es un imperativo de seguridad – se conjura al accidente antes de que se materialice para evitar, precisamente, su ocurrencia – en el orden de la ficción se ha invertido esta premisa, por lo menos dentro del corpus de análisis que hemos seleccionado para nuestra investigación. Afirmamos, entonces, que en nuestro caso la literatura invoca al accidente, le da voz e incluso lo hace efectivo en el horizonte de su lectura. Son relatos que participan de una especie de “herencia trágica” que nombramos como una “tradicción del accidente”, no sólo por el *pathos* que rodea a estos acontecimientos sino que, sobre todo, por su semejanza con los modelos poéticos de la antigüedad clásica. En este sentido, podemos comprobar cómo la presencia temática del accidente permite establecer una línea de lectura que cruza los tres relatos seleccionados, y también cómo tal presencia es modulada de forma diferente en cada texto, como intentaremos demostrar.

En primer lugar, cumpliendo casi al pie de la letra con el consejo de Macedonio Fernández, *Autopista del sur* comienza a partir de un colapso de tránsito, aunque la causa del embotellamiento permanecerá diferida durante todo el relato: a pesar de que “a nadie le cabía duda de que algún accidente muy grave debía haberse producido en la zona, única explicación para una lentitud tan increíble” (Cortázar, 2005: 58,59 ) el accidente original, como si se tratase de un mito, se mantiene en el ámbito de lo que no es racionalizable, y sólo se nos representa por medio de la pluralidad de la imaginación; de ahí la proliferación de acontecimientos ficticios traídos “desde el otro lado de la pista” (60) por los extranjeros que vagan de auto en auto relatando noticias falsas y saboreando el “éxito de sus novedades”, verdadera alegoría del escritor.

Sin embargo, el relato de Cortázar nos ofrece otro accidente, contenido o enmarcado dentro de este otro accidente mayor, que llama nuestra atención a pesar de su carácter trivial. Nos referimos al incendio provocado por alguien “que había querido hervir clandestinamente unas legumbres” (69) al interior de un furgón. El carácter clandestino que adquiere una acción tan elemental como alimentarse se comprende dentro del espacio evidentemente distópico que se ha construido en torno a una comunidad fuertemente vigilada, como es el caso del grupo de Taunus, lo que nos ofrece una primera respuesta a la pregunta planteada: en un orden que se rige incomprensiblemente por el azar, el único conocimiento válido es el de la obediencia, que conjura la proliferación del azar. El ingeniero, en tanto que personaje dócil, acepta el modelo y parece reconocerse en él: reconocer por ejemplo su corporalidad, su olor, su potencia engendradora, es decir, su *esencia*; sin embargo, el relato termina por revelar la futilidad de este estado – efecto más bien del acostumbamiento que del padecimiento activo – en la medida en que la dispersión final visibiliza inevitablemente la condición transitoria del status quo alcanzado, lo que resulta en un verdadero consuelo: no importa lo estable o sólido que resulte la dominación – generalmente atroz – del hombre por el hombre, el inevitable Tiempo no puede transcurrir en otra dirección que no sea la de la entropía, es decir, la de la desintegración.

En segundo lugar, la novela de Sánchez plantea una lectura completamente diferente, a pesar de la explícita intertextualidad que mantiene con el cuento de Cortázar. Ya estructuralmente podemos apreciar una diferencia significativa: la aceleración del Ferrari, que duplica el desenlace de *Autopista del sur*, desemboca no en un final abierto, sino que concluye en el accidente, en este caso, con un atropello; clausurada la posibilidad de imaginar la continuación, el relato reemplaza además la pregunta por la *causa* con la pregunta por la *culpa*, la que es

ideológicamente situada en el personaje de Benny, incapaz de decir otra cosa distinta a “Yo no tuve la culpa” (Sánchez, 1994: 255); sin embargo, tal como lo hace notar Solotorevsky (2002), lo anterior no significa que el texto concluya *trágicamente* con este episodio, puesto que el *pathos* queda suspendido por la irrupción del humor negro y lo grotesco, rasgos que en efecto predominan durante todo el relato<sup>47</sup>. Ejemplo de esto es el tratamiento irreverente que recibe el cuerpo despedazado de El Nene, con sus ojos “estrellados por la cuneta como huevos mal fritos” (255) y la imprecación final del autor del atropello: “Me cago en la abuela de Dios” (255). Y si esta inestabilidad de lo patético atenúa la posibilidad trágica de la novela, más lo hace, a nuestro juicio, la ausencia de anagnórisis que trae consigo este episodio: Benny no logra escapar de su situación de ignorancia. Coincidentemente, tampoco logran el reconocimiento los personajes de *Mercedes Benz 220 SL*. En este sentido, nos parece muy significativo que el cuento de Ferré – narrado principalmente desde la voz de una madre que ha participado de la muerte de su hijo – repita una serie de elementos presentes en el relato de Sánchez. Observamos, por ejemplo, la vulgarización humorística del accidente: “el impacto sordo del tapalodo conectando de golpe en la carne compacta como cuando se tapa el tubo de la aspiradora con la palma de la mano fop” (Ferré, 1977: 53); la figuración grotesca del cuerpo: “meciéndose en el suelo todo el tiempo con la cabeza una pulpa violácea encharcándole la falda”(54); la presencia de la culpa y el intento por evitarla: “cuando el hombre se nos tiró debajo de las ruedas del carro”(60), y sobre todo la cancelación completa de la anagnórisis: “yo con la boca abierta [...] sin poder entender todavía de dónde venía aquella cosa que seguía retorciéndose dentro del pecho” (62).

---

<sup>47</sup> Solotorevsky (2002) identifica esta característica textual como una *inestabilidad patemática*, ya que el efecto afectivo que el texto busca ejercer en su receptor no queda claramente definido; al contrario, se mantiene fluctuante “entre un ethos humorístico y un ethos trágico” (41).

Los relatos de ambos borriqueños parecen ofrecernos una misma respuesta a la pregunta antes planteada: en un orden que se rige por la alienación, el único conocimiento válido es el de la culpa, que lleva al castigo. No existe posibilidad de reintegrar “lo otro en lo uno” salvo en el dudoso desenfreno del guaracheo, como lo demuestra la transcripción de la canción al final de la novela.

Finalmente, un caso completamente distinto nos plantea el accidente en *Los detectives salvajes*. Fundamental en este caso resulta la participación del Impala de los Font, cuyo retorno, a nuestro juicio, señala otro de los finales posibles de la novela. Recordemos que el regreso del Impala ocurre una década después del “final” de la novela y es narrado por su antiguo dueño, Joaquín Font, que de regresar del manicomio y vive en condiciones más bien precarias junto a sus hijos. Mirando el tráfico tras la verja de hierro que separa la calle del jardín, el narrador ve cruzar su Impala, signado con las huellas que ha dejado su paso por el tiempo, “con abolladuras en los guardabarros y en las puertas, con la pintura descascarada” (382). Resulta interesante que el narrador señale la lentitud con la que se desplaza el automóvil – “vuelta de rueda, como si me anduviera buscando por las calles nocturnas del DF”(382) – una comparación que anima o personifica al objeto, indicio de la interferencia que el torno del Impala provocará en las coordenadas que estabilizan la ficción.

El retorno del Impala “impacta” la novela, la desequilibra, tal como se manifiesta en el narrador, que comienza a “temblar” al punto de perder sus lentes y con esto su capacidad de enfoque y de visión. Configurado desde su perspectiva borrosa, el mundo objetivo pierde consistencia frente al mundo interno del personaje, que se expande acumulando digresiones; sin embargo, es esta misma subjetividad delirante del narrador – que actúa “con una velocidad sólo concedida a ciertos locos” (383) – la que le permite

restablecer su aparato de visión, movido por la voluntad de ver y de conocer – este caso, de saber *quién conduce*– con el deseo melancólico de recuperar el pasado, de restaurar la Utopía: Font desea ver al volante de su Impala “Cesárea Tinajero, la poeta perdida, que se abrió paso desde el tiempo perdido para devolverme el automóvil que yo más había querido en mi vida” (383); sin embargo, el relato se resuelve de otra forma: no es la voz de la poesía quien conduce la máquina, ni tampoco otra persona: al contrario, nadie parece conducir el “fantasma” (383).

¿Quién conduce? El enigma que impone la visión del Impala prepara al relato para este (re)conocimiento, pero antes deberá transitar por el “accidente”, que esta vez no está contenido en la historia – es decir, ha dejado de ser parte de la representación ficcional de la técnica – sino que se transforma en un acontecimiento que afecta la “maquinaria” ordenadora de la narración. En este sentido, se desintegra, por ejemplo, la distancia que separa al sujeto del objeto, de manera similar a como ocurre en *Autopista del sur*, sólo que esta vez la coincidencia entre hombre y cosa no toma la forma de la hibridez orgánicamente cohesionada, sino que más bien semeja la adyacencia de los escombros que se confunden acumulados tras un colapso: “Impala se había ido. Yo, de alguna manera que no terminaba de comprender, también me había ido. Mi Impala había vuelto a mi mente. Yo había vuelto a mi mente” (383).

La “descompresión” que provoca el vaciamiento de la narración en este punto da paso al reconocimiento: en un mundo regido por las leyes del azar, una opción es – humilde y perplejamente, como si se estuviese poseído por “un arranque de mexicanidad absoluta” (383) – mantener la lucidez de la experiencia, o como dice Font, “mantenerse a flote un poco más de tiempo” (383) mientras se acerca el naufragio irreversible. Es reencontrarse con la flecha de la entropía que ya habíamos visto en Cortázar, modulada esta vez

en clave postmoderna: no hay orden capaz de oponerse al desorden, no hay posibilidad de regreso al Mito arcaico de la Utopía, ni esperanza en el acceso al Mito moderno de la Revolución; sólo queda la certeza de la incertidumbre, lo que podríamos llamar “el Mito post-moderno”.

De esta forma, distinguiéndose de esta forma de la rigidez ideológica del texto de Sánchez, y acercándose más al carácter enigmático del cuento de Cortázar, Bolaño construye con *Los detectives salvajes* una novela que funciona como un rompecabezas intencionalmente defectuoso, construido con menos piezas adrede, precisamente para evitar que se resuelva “bien” de manera final y conclusiva, lo que puede ser interpretado como un gesto estético a la par que ético. Re-inventar la historia no puede ser ya decir la *Verdad* de la historia sino más bien hacer evidente el carácter indiscernible de su propia sustancia, la irracionalidad radical oculta una y otra vez por la voz del poder. La literatura, para Bolaño, puede llegar a ser palabra que transforme al mundo, en la medida en que nos recuerda que lo absoluto es una ficción sobre lo relativo, o que lo esencial es una suma de accidentes. En este sentido, re-inventar la historia no puede ser decir la *Verdad* de la historia sino más bien hacer evidente el carácter indiscernible de su propia sustancia, la irracionalidad radical oculta una y otra vez por la voz del poder. La literatura, en este sentido, todavía puede llegar a ser palabra que transforme al mundo, en la medida en que nos recuerda que lo absoluto es una ficción sobre lo relativo, o que lo esencial es una suma de accidentes.

#### IV. CONCLUSIONES.

A manera de síntesis conclusiva, queremos remitirnos ahora a verificar el cumplimiento de los objetivos generales que guiaron esta investigación, a saber, determinar la significación cultural del automóvil a partir de una serie de textos que a nuestro juicio dan cuenta de la apropiación de esta tecnología en el contexto hispanoamericano durante el siglo XX y proponer la noción de *accidente* como clave específica de lectura comparada para los textos narrativos seleccionados.

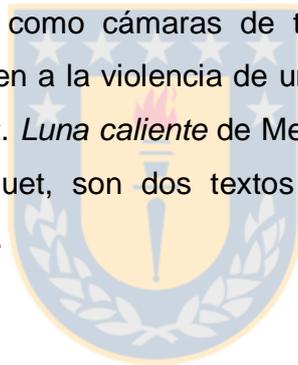
En primer lugar, la caracterización del automóvil como objeto simbólico relevante en el contexto cultural de Hispanoamérica es una tarea que nos parece todavía pendiente. Nuestra investigación contribuyó parcialmente a comprender cómo ciertos aspectos de esta tecnología fueron asimilados tempranamente en Hispanoamérica como una preocupación de orden cultural, a partir del examen de un corpus textual amplio que incluyó prosa periodística, ensayo y ficción narrativa y que nos permitió determinar una serie de rasgos formales útiles para guiar el análisis. Al respecto, entendemos que, en general, la progresiva introducción del automóvil en el entorno cotidiano ha tenido una expresión simbólica compleja, no sólo por su amplitud semántica sino que también por los diversos modos que se incluyen en su representación. Existe un repertorio amplio de representaciones culturales en torno al automóvil que son compartidas como una matriz simbólica “estable” y que depende en gran medida de una industria cultural que normaliza este imaginario tecnológico “codificando” su funcionamiento según sea la necesidad de los grupos económicos vigentes: el automóvil puede significar libertad o esclavitud; puede significar riqueza o pobreza; puede significar seguridad o peligro, y asumirá significados diferentes según sea el género de quien lo conduce, pero en gran medida es la voz central del mercado la que ha intentado regular su significación. Es evidente que los

escritores hispanoamericanos en general adoptaron una actitud crítica respecto a este fenómeno: “El automóvil nos hace esclavos” es un anti-slogan repetido de muchos modos desde principios del siglo XX, sobre todo desde la prosa periodística, que vuelve a ser recreado por la ficción a partir de la década del 60. Tanto Cortázar como Sánchez y Bolaño se apropian críticamente del automóvil como un objeto-signo en los relatos estudiados, cada uno con un modo y un objetivo particular: Cortázar, por medio de la alegoría, reflexiona sobre los límites de una sociedad “embotellada”; Sánchez utiliza la ironía política contra el “imperialismo yanqui” y el fascismo de la Ferrari; Bolaño, probablemente el más elíptico de los tres, parodia la lucha de clases mientras transita en taxi por las calles del DF.

En segundo lugar, examinar en detalle la significación cultural del *accidente* resultó necesario sobre todo por la presencia notoria y constante de este fenómeno en los textos de ficción estudiados. Desde la década del ‘60 la ficción instala al *accidente* como tema, como procedimiento y como efecto, respondiendo a una tendencia cultural mayor que identifica a la incertidumbre técnica con el mecanismo paradójicamente organizador del mundo tardomoderno. En este sentido, el automóvil funciona en los textos como una privilegiada máquina productora de accidentes, o si se quiere, de *peripecias*, lo que asegura en parte el desarrollo narrativo junto con abrir la lectura hacia lo inimaginado. Es un camino que lleva desde la imaginación al conocimiento, puesto que cada accidente puede entregar una clave para descifrar al mundo: “en un mundo lleno de máquinas, hay que conocer los mitos”, es la clave de Cortázar; “en un mundo lleno de culpa, hay que conocer al otro”, es la clave de Sánchez; “en un mundo lleno de incertidumbre, hay que conocerse a sí mismos”, es la clave de Bolaño, aferrado a su tabla. Es una especie de *anagnórisis* industrial, que insiste en demostrar el carácter admirablemente frágil de lo humano, y que tiene el

potencial de modificar el horizonte de experiencias de quien la atraviesa.

Finalmente, la investigación permitió identificar otros aspectos culturales asociados al automóvil que merecen, a nuestro juicio, un examen en mayor profundidad. El primero tiene que ver con la conformación discursiva de un sujeto femenino móvil, autónomo y en interacción con la tecnología, es decir, invadiendo esferas sociales tradicionalmente asociadas a lo masculino: ¿Qué nos cuentan las historias de conductoras en la ficción Latinoamericana? es una pregunta que dejamos de momento abierta a la espera de una lectura de género extensa y rigurosa; el segundo se relaciona con la dimensión “criminal” del vehículo: a veces algunos vehículos pueden funcionar como armas, como cámaras de tortura, como fosas comunes, imágenes que nos remiten a la violencia de una sociedad ordenada en base al asesinato y el complot. *Luna caliente* de Mempo Giardinelli, y “Amor sobre ruedas” de Alberto Fuguet, son dos textos que probablemente permitan avanzar en este aspecto.



## V. BIBLIOGRAFIA

- Adorno, Theodor y Max Horkheimer. 1998. *Dialéctica de la ilustración: fragmentos filosóficos*. Madrid: Trotta.
- Agger, Ben. 2007. *Time Robbers, Time Rebels. Limits to Fast Capital*, en Hassan, Robert y Ronald E. Purser (eds), *24/7: time and temporality in the network society*. California: Stanford University Press.
- Alcántara, José. 1984. *Narrativa y sociedad en hispanoamérica*. Santo Domingo: INTEC.
- Amoretti, María. 1996. "La intertextualidad: un ensayo metacrítico". *Filología y Lingüística* N°2, pp. 7-14.
- Antonucci, Fausta. 1985. *Juego, Rito y pasaje en "La autopista del sur"*, en *Actas del Coloquio Internacional "Lo lúdico y lo fantástico en la obra de Cortázar"*. Madrid: Editorial Fundamentos.
- Arciniegas, Germán. 1994. "El Automóvil", en Skirius, John (comp.), *El ensayo hispanoamericano del siglo XX*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica, pp. 226-230.
- Aristoteles. 2007. *Metafísica*. Buenos Aires: Gradifco.
- Asturias, Miguel Angel. 1996. *París 1924-1933: periodismo y creación literaria*. Madrid: Allca XX.
- Azuela, Mariano.
- Bajtín, Mijail. 2003. *Estética de la creación verbal*. México, D.F.: Siglo XXI.
- Barthes, Roland. 2002. *Ensayos críticos*. Barcelona, Seix Barral.
- . 2001. *Mitologías*. México, D.F.: Siglo XXI.
- Barradas, Efraín. 2006. *Juan Bosch y Emilio S. Belaval: una relación literaria, un momento histórico, un texto olvidado*, en De Maeseneer, Rita (ed.), *Para romper con el insularismo: letras puertorriqueñas en comparación*. Amsterdam: Editions Rodolpi B.V.
- Battaglia, Diana. 2006. *Tiempo, verdad e historia en cuatro ficciones*

- contemporáneas*, en Salem, Diana (ed.) *Narratología y mundos de ficción*. Buenos Aires: Editorial Biblos.
- Baudrillard, Jean. 1981. *El intercambio simbólico y la muerte*. Venezuela: Monte Ávila.
- 1991. *La transparencia del mal*. Barcelona: Editorial Anagrama.
- 1996. *El crimen perfecto*. Barcelona: Editorial Anagrama.
- 2004. *El sistema de los objetos*. México: Siglo XXI editores.
- 2005. *Crítica a la economía política del signo*. México: Siglo XXI editores.
- 2009. *La sociedad de consumo. Sus mitos, sus estructuras*. Madrid: Siglo XXI editores, 2009.
- Baxa, Paul. 2010. *Roads and ruins: the symbolic landscape of fascist Rome*. Toronto: University of Toronto Press.
- Beauchamp, José. 1978. "La guaracha del Macho Camacho'. Lectura política y visión de mundo". *Revista de Estudios Hispánicos*. Pp. 91-128.
- Berger, Michael. 2001. *The automobile in American history and culture: a reference guide*. Westport, CT: Greenwood Press.
- Berghaus, Günter. 1996. *Futurism and politics: between anarchist rebellion and fascist reaction, 1909-1944*. Oxford: Berghahn Books.
- Beristáin, Helena. 1995. *Diccionario de Retórica y Poética*. México, D.F.: Editorial Porrúa.
- Beuchot, Mauricio. 1987. *Metafísica: la ontología aristotélico-tomista de Francisco de Araújo*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Beckmann, Jörg. 2005. *Mobility and safety*. En: Featherstone, Mike y otros. *Automobilities*. Londres: Sage Publications.
- Bilbao, Andrés. 1997. *El accidente de trabajo: entre lo negativo y lo irreformable*. Madrid: Siglo XXI editores.

- Bobes, María. 1985. *Teoría general de la novela: semiología de "La Regenta"*. Madrid: Gredos.
- Bolaño, Roberto. 1998. *Los detectives salvajes*. Barcelona: Editorial Anagrama.
- . 2004. *Entre paréntesis*. Barcelona: Editorial Anagrama.
- Bolognese, Chiara. 2009. "Roberto Bolaño y sus comienzos literarios: El infrarrealismo entre realidad y ficción". *Acta Literaria*, Num. 39. Pp. 131-140.
- Bosque, Emilio. 1990. *Heroísmo y razón en Ernst Jünger*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca.
- Brown, J. Andrew. 2007a. "Tecnoescritura: literatura y tecnología en América Latina". *Revista Iberoamericana*, Núm. 221. Pp. 735-744.
- . 2007b. "Identidad poshumana en *Lóbulo* de Eugenia Prado". *Revista Iberoamericana*, Núm. 221. Pp. 801-812.
- Burnham, John. 2009. *Accident prone: a history of technology, psychology, and misfits of the machine age*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Cabrera, Daniel. 2006. *Lo tecnológico y lo imaginario: las nuevas tecnologías como creencias y esperanzas colectivas*. Buenos Aires: Biblos.
- Ceserani, Remo y Davis Roas. 2004. *Introducción a los estudios literarios*. Barcelona: Editorial Crítica.
- Chirinos, Eduardo. 2004. *Nueve miradas sin dueño: Ensayos sobre la modernidad y sus representaciones en la poesía hispanoamericana y española*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Cirlot, Juan. 1997. *Diccionario de símbolos*. Madrid: Siruela.
- Cobas, Andrea y Verónica Garibotto. 2008. *Un epitafio en el desierto: poesía y revolución en Los detectives salvajes*, en Faveron, Gustavo y Edmundo Paz Soldán (eds.), *Bolaño Salvaje*. Barcelona: Editorial Candaya S.L.

- Cooter, Roger y Bill Luckin. 1997. *Accidents in history: injuries, fatalities and social relations*. Amsterdam, Atlanta: Editions Rodolpi B.V.
- Cortázar, Julio. 2005. *Todos los fuegos el fuego*. Pról. Beatriz Colombi. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Cortes, Hernán. 2007. *Cartas de relación*. Barcelona: Linkgua ediciones S.L.
- Daly, Nicholas. 2004. *Literature, technology, and modernity, 1860-2000*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Daumas, Maurice. 1996. *Las grandes etapas del progreso técnico*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- de la Fuente, José. 2006. "La literatura del tapón: la narrativa de Emilio Díaz Valcárcel". *Revista de Estudios Hispánicos*, Vol. XXXIII, N°1.
- de los Ríos, Valeria. 2007. "Llévese la cámara a la tumba: deseo fotográfico en cuatro cuentos de Lugones". *Revista Iberoamericana*, Núm. 221. pp: 745-758.
- , 2011. "La narrativa sonora de Luis Rafael Sánchez". *Atenea*, Num. 503, pp. 83-91.
- de Mora, Carmen. 1982. *Teoría y práctica del cuento en los relatos de Cortázar*. Sevilla: Escuela de estudios hispano-americanos de Sevilla.
- de Sahagún, Bernardino. 2009. *Historia General de las Cosas de la Nueva España. Tomo II*. Barcelona: Linkgua ediciones S.L.
- de Torre, Guillermo. 2001. *Literaturas Europeas de Vanguardia*. Sevilla: Editorial Renacimiento.
- de Vivanco Roca, Lucero. 2009. "El saber de los fantasmas: imaginarios y ficción". *Alpha* N°.29, pp. 217-232.
- Debord, Guy. 2002. *La Sociedad del espectáculo*. Buenos Aires: Pre-Textos.
- Deleuze, Gilles. 1984. *La imagen movimiento. Estudios sobre cine 1*. Barcelona: Ediciones Paidós América S.A.
- Dessauer, Friedrich. 1964. *Discusión sobre la técnica*. Madrid: Rialp.
- Díaz, Luis. 2003. "La guaracha del Macho Camacho de Luis Rafael Sánchez

- y la cultura tardomoderna de la pseudocomunicación”. *Revista de Estudios Hispánicos*, Vol. XXX, N°1.
- Domínguez, Carlos. 1973. *El automóvil*. Barcelona: Salvat Editores.
- Domínguez, Christopher. 2007. *Diccionario crítico de la literatura mexicana (1955-2005)*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Durand, Gilbert. 2000. *Lo imaginario*. Barcelona: Ediciones Del Bronce.
- , 2004. *Las Estructuras Antropológicas del Imaginario: Introducción a la Arquetipología General*. México, D.F: Fondo de Cultura Económica.
- Dusek, Val. 2006. *Philosophy of technology: an introduction*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Escomel, Edmundo. 1913. “Ucinariasis en la región selvática del sur del Perú”, en *Trabajos presentados al 5° Congreso Médico Latino Americano, 6° Pan Americano, reunido en Lima en 1913*. Lima: Sanmartí y Cía Impresores. pp.27- 29.
- Fallan, Kjetil. 2010. *Design history: understanding theory and method*. New York: Berg.
- Federici, Eleonora. 2006. *Rose Macaulay's Fabled Shores. Driving through Cities and Landscapes*, en Corrado, Adriana (ed.), *Sites of exchange: European crossroads and faultlines*. Amsterdam: Editions Rodopi B.V.
- Ferrater, José. 1982. *Diccionario de filosofía*. Madrid: Alianza.
- Ferre, Rosario. 1987. *Papeles de pandora*. México, D.F. : J. Mortiz.
- Ferreiro, Mario. 1988. “El entrecasa en el arte”, en Osorio, Nelson (comp.), *Manifiestos, proclamas y polémicas de la vanguardia literaria hispanoamericana*. Caracas: Fundación Biblioteca Ayacucho, pp. 358,359.
- Filler, Malva. 1970. *Los mundos de Julio Cortázar*. New York. Las Americas Publishing Company.
- Foucault, Michel. 1997. *De lenguaje y literatura*. Barcelona: Ediciones Paidós

Ibérica S.A.

- Franz, Carlos. 2008. *"Una tristeza insoportable". Ocho hipótesis sobre la mela-chóle de B*, en Faveron, Gustavo y Edmundo Paz Soldán (eds.), *Bolaño Salvaje*. Barcelona: Editorial Candaya S.L.
- Fuentes, Carlos. 1990. *Valiente mundo nuevo. Épica, utopía y mito en la novela hispanoamericana*. México: Fondo de Cultura Económica.
- 1995. *Geografía de la novela*. México: Fondo de Cultura Económica.
- 1997. *Sobre la nueva novela hispanoamericana*, en Sosnowski, Saúl (comp.), *Lectura crítica de la literatura americana. Actualidades fundacionales*. Caracas: Fundación Biblioteca Ayacucho, pp. 163-192.
- 2009. *La muerte de Artemio Cruz*. Mexico, D.F.: Punto de lectura.
- Gallo, Rubén. 2007. "Poesía sin hilos: radio y vanguardia". *Revista Iberoamericana*, Núm. 221. pp: 827-842.
- Ganaway, Bryan. 2009. *Toys, consumption, and middle-class childhood in imperial Germany, 1871-1918*. Bern: Peter Lang AG.
- Gartman, David. 2010. *Tough Guys and Pretty Boys: The Cultural Antagonisms of Engineering and Aesthetics in Automotive History*, en *Automobile In American Life and Society* [publicación en línea]. Disponible en Internet:  
[http://www.autolife.umd.umich.edu/Design/Gartman/D\\_Casestudy/Tough.htm](http://www.autolife.umd.umich.edu/Design/Gartman/D_Casestudy/Tough.htm).  
[Fecha de acceso: 5 de noviembre, 2010].
- 1994. *Auto opium: a social history of American automobile design*. New York: Routledge.
- Ginway, M. Elizabeth. 2007. "Do implantado ao ciborgue: O corpo social na ficção científica brasileira". *Revista Iberoamericana*, Núm. 221. pp: 787-800.

- Giucci, Guillermo. 2000. "Amor sobre ruedas: el automóvil en los trópicos". *Cuadernos Hispanoamericanos*, Núm. 601-602, pp: 27-38.
- Hankiss, Elemér. 2001. *Fears and symbols: an introduction to the study of western civilization*. Budapest: Central European University Press.
- Heidegger, Martin. 2007. *Filosofía, ciencia y técnica*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.
- Herrera, Juan. 2005. "Hacia una estética de la desaparición en la poética de Tomás Harris". *Acta Literaria* N° 30, pp. 19-34.
- , 2007. "La nueva novela de Juan Luis Martínez: Poesía protohipertextual en el contexto de la videósfera". *Acta Literaria* N°.35, pp. 9-27.
- Hoeg, Jerry. 2000. *Science, Technology, and Latin American Narrative in the Twentieth Century and Beyond*. London: Associated University Presses.
- , 2007. "La ciudad de los prodigios de Eduardo Mendoza frente a una visión latinoamericana de ciencia, cultura y tecnología". *Revista Iberoamericana*, N°. 221. pp. 861-870.
- Hollander, John. 2004. "Literature and Technology: Nature's 'Lawful Offspring in Man's Art'". *Social Research*, N°. 3, Vol 71. pp. 753-778.
- Homero. 1975. *La Iliada*. Barcelona: Editorial Ramón Sopena S.A.
- Hozven, Roberto. 1984. "Lecturas semiológicas: el automovil". *Cuadernos Americanos*. N°2.
- Huidobro, Vicente. 1988. "La creación pura. (Ensayo de estética)", en Osorio, Nelson (comp.), *Manifiestos, proclamas y polémicas de la vanguardia literaria hispanoamericana*. Caracas: Fundación Biblioteca Ayacucho, pp. 92-97.
- Inglis, David. 2005. *Auto Couture. Thinking the car in post-war France*, en Featherstone, Mike y otros (eds.), *Automobilities*. Londres: Sage Publications.

- Iser, Wolfgang. 1997. *La ficcionalización: dimensión antropológica de las ficciones literarias*, en Garrido, Antonio (comp.), *Teorías de la ficción literaria*. Madrid: Arco Libros S.A.
- James, Ian. 2007. Paul Virilio. New York, NY: Routledge.
- Lagmanovich, David. 1972. *Estructura de un cuento de Julio Cortázar: todos los juegos el juego*, en Giacoman, Helmy (ed.), *Homenaje a Julio Cortázar*. Madrid: Eosgraf, S.A.
- Lefebvre, Henri. 1971. *Everyday life in the modern world*. New York: The Penguin Press.
- . 1991. *The production of space*. Oxford: Wiley-Blackwell Publishing.
- . 2002. *Critique of everyday life*. London: Verso.
- Lihn, Enrique. 2005. *La narrativa agenérica de Enrique Lihn*, Fuenzalida, Daniel (comp.), *Enrique Lihn. Entrevistas*. Santiago: J.C. Sáez Editor.
- López, Martina y Adriana Fernández. 2005. *Enseñar literatura: fundamentos teóricos*. Buenos Aires: Ediciones Manantial.
- López-Baralt, Mercedes. 2004. *La Mulata-Antilla rumbo al siglo veintiuno*, en López-Baralt, Mercedes (comp.), *Literatura puertorriqueña del siglo XX. Antología*. San Juan, P.R.: Editorial de la Universidad de Puerto Rico. Pp.XIX-LIV.
- López-Vicuña, Ignacio. 2009. "Malestar en la literatura: escritura y barbarie en *Estrella distante* y *Nocturno de Chile* de Roberto Bolaño". *Revista Chilena de Literatura*. Num. 75. Pp. 199-215.
- Lukács, Georg. 1966. *Problemas del realismo*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Lux, Joseph. 2002. *Estética de la ingeniería*, en Maldonado, Tomás (comp.) *Técnica y cultura. El debate alemán entre Bismarck y Weimar*. Buenos Aires: Ediciones Infinito. Pp. 83-99
- Marcuse, Herbert. 1971. *Libertad y agresión en la sociedad tecnológica*, en

- La sociedad industrial contemporánea*. México: Siglo XXI editores.
- Marx, Karl. 1980. *El capital. Tomo I. Vol.I. Libro Primero. El proceso de producción del capital*. México: Siglo XXI editores.
- Matas, Julio. 1973. "El contexto moral en algunos cuentos de Julio Cortázar". *Revista Iberoamericana*. Vol. XXXIX, N° 84-85. Diciembre. Pp 593-609.
- Medina, Federico. 2005. "El automóvil: cultura y significados". *Con-textos. Revista de Semiótica Literaria*. Vol.17, N°35. Julio-Diciembre. pp. 121-141.
- Michel, Jean-Baptiste y otros. 2010. "Quantitative analysis of culture using millions of digitized books". *Scienceexpress* [publicación en línea]. Disponible en Internet:  
<http://www.scienceexpress.org/16december2010/10.1126/science.1199644> [Fecha de acceso: 16 de diciembre, 2010].
- Mitcham, Carl. 1994. *Thinking through technology: the path between engineering and philosophy*. Chicago: University of Chicago Press.
- Mistral, Gabriela. 1978. *Materias*. Santiago: Universitaria.
- Morales, Angel. 1978. "Consideraciones sobre 'La guaracha del Macho Camacho'". *Revista de Estudios Hispánicos*. Pp. 7-26.
- Morales, Leonidas. 2008. "Roberto Bolaño: las lágrimas son el lugar de la esperanza". *Atenea*. Num. 497. Pp. 51-77
- Mumford, Lewis. 2006. *Técnica y civilización*. Madrid: Alianza Editorial.
- Navajas, Gonzalo. 1985. *Mímesis y cultura en la ficción. Teoría de la Novela*. Londres: Tamesis Books Limited.
- Ortiz, Julieta. 2003. *Imágenes del deseo*. México, D.F. UNAM.
- Oficina Internacional del Trabajo. 1997. *La prevención de los accidentes. Manual de educación obrera*. México DF: Alfaomega Grupo Editor.
- Oviedo, José. 1992. *Antología crítica del cuento hispanoamericano del siglo XX: tomo II . La gran síntesis y después*. Madrid: Alianza Editorial.
- Paley de Francescato, Martha. 1975. *El viaje: función, estructura y mito en*

- los cuentos de Julio Cortázar*, en Lagmanovich, David (ed.), *Estudios sobre los cuentos de Julio Cortázar*. España: Ediciones Hispam.
- Palma, Alejandro. 2007. "El foro de poesía en la red: autopoiesis virtual ante el fenómeno 'lisaymona'". *Revista Iberoamericana*, Núm. 221. pp: 843-860.
- Paz, Edmundo. 2007. "La imagen fotográfica, entre el aura y el cuestionamiento de la identidad: una lectura de 'La paraguaya' y *La invención de Morel*". *Revista Iberoamericana*, Núm. 221. pp: 759-770.
- Paz, Octavio. 1965. *Cuadrivio*. México: Editorial Joaquín Mortiz S.A.
- . 1986. *El arco y la lira*. México, D.F: Fondo de Cultura Económica.
- . 1990. *La otra voz. Poesía y fin de siglo*. Barcelona: Editorial Seix-Barral, 1990.
- . 1991. *Conjunciones y disyunciones*. Barcelona: Editorial Seix-Barral.
- . 1994. *Obras completas. Tomo I. La casa de la presencia. Poesía e historia*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Pedreira, Antonio. 2004. *Afirmación puertorriqueña*, en López-Baralt, Mercedes (comp.), *Literatura puertorriqueña del siglo XX. Antología*. San Juan, P.R.: Editorial de la Universidad de Puerto Rico, pp. 37-49.
- Piccato, Pablo. 2001. *City of suspects: crime in Mexico City, 1900-1931*. Durham, NC: Duke University Press.
- Piglia, Ricardo. 2001. *Crítica y ficción*. Barcelona: Editorial Anagrama.
- Pimentel, Luz. 2001. *El espacio en la ficción, ficciones espaciales. La representación del espacio en los textos narrativos*. México: Siglo XXI editores.
- Ponzio, Augusto. 1998. *La revolución Bajtiniana. El pensamiento de Bajtin y la ideología contemporánea*. Madrid: Ediciones Cátedra, S.A.
- Ramos, Julio. 2003. *Desencuentros de la modernidad en América Latina*.

- Literatura y política en el siglo XIX*. Santiago: Editorial Cuarto Propio.
- Redshaw, Sarah. 2008. *In the company of cars: driving as a social and cultural practice*. Burlington: Ashgate Publishing Company.
- Rein, Mercedes. 1967. *Julio Cortázar: el escritor y sus máscaras*. Montevideo: Diaco.
- Rivera-Meléndez, Blanca. 1991. "La locomotora y la imaginación tecnológica en José Martí: ansiedad y dependencia". *Revista de Estudios Hispánicos*, pp. 17-18.
- Robbe-Grillet, Alain. 1965. *Por una novela nueva*. Barcelona: Editorial Seix Barral.
- Robinet, Jane. 1994. *This Rough Magic: Technology in Latin American Fiction*. New York: Peter Lang.
- Roman, Raúl. 1981. "La guaracha del Macho Camacho: Texto de ruptura". *Anales de Literatura Hispanoamericana*. Vol. IX. N°10.
- Rosa, María. 1978. "Los ensayos de Luis Rafael Sanchez". *Revista de Estudios Hispánicos*. Pp. 149-166.
- Ross, Kristin. 1996. *Fast cars, clean bodies. Decolonization and the reordering of French culture*. Massachusetts: The MIT Press.
- Sachs, Wolfgang. 1992. *For love of the automobile: looking back into the history of our desires*. Bekerley: University of California Press.
- Sánchez, Luis. 1997. *Cinco problemas al escritor puertorriqueño*, en Sosnowski, Saúl (comp.), *Lectura crítica de la literatura americana. Actualidades fundacionales*. Caracas: Fundación Biblioteca Ayacucho, pp. 619-624.
- . 1994. *La guaracha del Macho Camacho*. Buenos Aires: Ediciones de la Flor.
- Schwarzer, Mitchell. 2004. *Zoomscape*. New York: Princeton Architectural Press.
- Segura, Santiago. 1985. *Diccionario etimológico Latino-español*. Madrid:

Ediciones Generales Anaya.

Silva, Fernán. 1955. *Lenguaraz*. Buenos Aires: Editorial Guillermo Kraft.

Stoekl, Allan. 2007. *Bataille's Peak*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press.

Spiller, Roland. 2009. *Roberto Bolaño: fracasar con éxito o navigare necessum est*, en Roland Yvette Sánchez y Roland Spiller (comps.), *Poéticas del fracaso*. Tübingen: BoD. Pp. 143-174

Tichi, Cecelia. 1987. *Shifting gears: technology, literature, culture in modernist America*. North Carolina: UNC Press.

Todorov, Tzvetan. 1991. *Los géneros del discurso*. Venezuela: Monte Ávila Editores.

Tollinchi, Esteban. 2004. *Los trabajos de la belleza modernista, 1848-1945*. San Juan, Puerto Rico: Editorial de la Universidad de Puerto Rico.

Valle, Rafael. 1979. *La virreyna de la esmeralda*, en Nuñez, Estuardo (comp.), *Tradiciones hispanoamericanas*. Caracas: Fundación Biblioteca Ayacucho. Pp. 213-215.

Varanini, Francisco. 2000. *Viaje literario por América Latina*. Barcelona, Quaderns Crema.

Vaquero de Ramírez, María. 1978. "Interpretación de un código lingüístico: 'La guaracha del Macho Camacho'". *Revista de Estudios Hispánicos*. Pp. 27-70.

Vasconcelos, José. 1994. *Caballos.-Velocidad.*, en Skirius, John (comp.), *El ensayo hispanoamericano del siglo XX*. Mexico, D.F.: Fondo de Cultura Económica, pp. 94-98.

Virilio, Paul. 1997. *Cybermundo: ¿una política suicida?*. Santiago de Chile: Dolmen Ediciones.

-----, 1998. *The virilio reader*. Derian, James (Editor). Oxford: Blackwell Publishing.

-----, 2005. *El accidente original*. Buenos Aires: Amorrortu editores.

- . 2007. *Negative Horizon: An essay in Dromoscopy*. New York, NY: Continuum.
- Virgilio. 1988. *Bucólicas. Geórgicas*. Barcelona: Editorial Planeta S.A.
- Volti, Rudi. 2006. *Cars and Culture: The Life Story of a Technology*. Maryland: John Hopkins University Press.
- Walsh, Margaret. 2010. *Gender and the Automobile in the United States*, en *Automobile In American Life and Society* [publicación en línea]. Disponible en Internet: [http://www.autolife.umd.umich.edu/Gender/Walsh/G\\_Overview.htm](http://www.autolife.umd.umich.edu/Gender/Walsh/G_Overview.htm) [Fecha de acceso: 30 de noviembre, 2011].
- Wunenburger, Jean-Jacques. 2008. *Antropología del imaginario*. Buenos Aires: Del Sol.
- Yonnet, Paul. 2005. *Juegos, modas y masas*. Barcelona: Editorial Gedisa.
- Zambrano, María. 1986. *Senderos*. Barcelona: Editorial Anthropos.
- . 1996. *Persona y Democracia: La Historia Sacrificial*. Madrid: Siruela.
- . 2004. *La razón en la sombra. Antología Crítica*. Madrid: Siruela.