



**Cortázar y la técnica:  
Continuidades y discontinuidades en la autopista del sur**

**Laureano Ralón<sup>1</sup>**

Simon Fraser University  
laureano@alumni.sfu.ca

**Resumen:** Este trabajo de arqueología poética propone un abordaje especulativo del celebrado cuento de Julio Cortázar, “La autopista del sur”, con miras a articular una conexión interdisciplinaria efectiva que posicione al escritor argentino como un crítico temprano de la racionalidad tecnológica en la modernidad tardía. El análisis se centra en la figura del “ciempiés” –ese híbrido humano-máquina que emerge del embotellamiento de tránsito como una especie de organismo semiautónomo– y explora su funcionamiento como metáfora ontológica para la comprensión literaria de la técnica. Mediante un diálogo con las filosofías de Andrew Feenberg, Martin Heidegger y otros filósofos, descubrimos, en la textura del relato, una concepción cortazariana de la técnica que trasciende por igual el pesimismo tecnofóbico y la fascinación tecnofílica, anticipándose a una teoría crítica de la tecnología en línea con la filosofía de Feenberg.

**Palabras clave:** Cortázar – Heidegger – Filosofía – Técnica

**Abstract:** This work of anthropological poetics proposes a speculative approach to the celebrated tale by Julio Cortázar, “The Southern Thruway”, aiming to articulate an effective interdisciplinary connection that posits the Argentine writer as an early critic of late modernity’s technological rationality. The analysis focuses on the cortazarian figure of the “centipede” –that human-machine hybrid which emerges from the traffic jam as a kind of semi-autonomous assemblage– and explores its functioning as an ontological metaphor for the literary understanding of the technological phenomenon. Through a dialogue with the philosophies of Andrew Feenberg, Martin Heidegger, and other philosophers, we discover, in the texture of the narrative, a cortazarian conception of technics that equally transcends technophobic pessimism and technophilic fascination, foreshadowing a critical theory of technology in line with Feenberg’s philosophy.

**Keywords:** Cortázar – Heidegger – Philosophy – Technics

---

<sup>1</sup> **Laureano Ralón** (Buenos Aires, 1977) es licenciado y magíster en ciencias de la comunicación por la Simon Fraser University de Canadá, donde se desempeñó como asistente de cátedra (Center for Online and Distance Education) e investigación (Center for Policy-Research on Science and Technology, New Media Innovation Center); trabajó como intérprete (The Provincial Language Service of British Columbia) y fundó el portal de difusión académica Figure/Ground Communication ([www.figureground.org](http://www.figureground.org)). En Buenos Aires, dirigió el Observatorio de Canadá del Centro Argentino de Estudios Internacionales. Es ensayista, traductor y corrector.

“Hay fenómenos e incluso cosas que son lo que son y como son porque, de alguna manera, también son o pueden ser otro fenómeno u otra cosa”  
Julio Cortázar, *La vuelta al día en ochenta mundos*.

## Introducción

En su celebrado cuento, “La autopista del sur”, Julio Cortázar narra cómo una caravana de automóviles queda varada en las afueras de París a causa de un embotellamiento de tránsito. Durante días, los vehículos y sus conductores se transformarán en un “ciempiés”<sup>2</sup> de kilómetros de extensión, un híbrido humano-máquina que planteará una serie de problemas específicos: continuidades y discontinuidades vinculadas a las contradicciones de una sociedad tecnológica en la modernidad tardía. Aunque se trata de un relato fantástico, “La autopista del sur”, como muchos otros cuentos de Cortázar, ostenta un fuerte anclaje en lo real. En su entrevista “a fondo” con Joaquín Soler Serrano (1977), el escritor admite que para escribir el cuento se inspiró en declaraciones de un ensayista italiano que “despachaba el problema de los atascos porque, en definitiva, eran algo que no tenía ninguna importancia”:

A mí me pareció superficial y frívolo decir algo así, porque los atascos y los embotellamientos automovilísticos son unos de los signos de esta triste sociedad en que vivimos, y unos de los signos más negativos, porque prueban una especie de contradicción con la vida humana; es decir, una especie de búsqueda de la desgracia, de la infelicidad, de la exasperación, a través de la gran maravilla tecnológica que es el automóvil, que debería darnos la libertad y que vuelta a vuelta nos está dando las peores consecuencias. Entonces me molestó esa frivolidad, y creo que inmediatamente después pensé en el cuento.

Este artículo tiene como fin deshacer el “nudo gordiano” que da origen al cuento. Por un lado, Cortázar reconoce que el automóvil es una “gran maravilla tecnológica”; pero a la vez, lo emparenta con la desgracia, la infelicidad y la

---

<sup>2</sup> La figura del “ciempiés” es una imagen recurrente de la narrativa de Julio Cortázar. Ya en *Los premios*, nos encontramos con Persio –ese Sócrates cortazariano– haciendo la siguiente reflexión: “Es bien sabido que un grupo es más y a la vez menos que la suma de sus componentes. Lo que me gustaría averiguar, si pudiera colocarme dentro y fuera de este grupo –y creo que se puede– es si el ciempiés humano responde a algo más que al azar en su constitución y su disolución; si es una figura, en un sentido mágico, y si esa figura es capaz de moverse bajo ciertas circunstancias en planos más esenciales que los de sus miembros aislados” (38). La imagen del ciempiés resurgirá en *Rayuela* y en *62/Modelo para armar*.

exasperación humanas. ¿Cómo dar cuenta de esta paradoja? ¿Hay en ella algo más que una simple contradicción lógica? Nuestra hipótesis de trabajo es que “La autopista del sur” nos invita a pensar el problema del automóvil en particular, y de la técnica en general, a través de un estrecho corredor entre la fascinación tecnofílica y el fatalismo tecnofóbico: dos caras de una misma moneda metafísica que estructura buena parte del pensamiento moderno sobre la técnica. Creemos que la ambivalencia del cuento lo posiciona en el ámbito de una tradición “crítica” que se gesta hacia fines del siglo XIX,<sup>3</sup> pero que emerge con renovado ímpetu durante la década de 1960, con figuras tan diversas como Jacques Ellul, Martin Heidegger, Herbert Marcuse y Marshall McLuhan, entre otros. Aunque estos pensadores difieren significativamente en su abordaje metodológico y teórico-conceptual, todos rechazan la posición instrumental que concibe a la tecnología como una herramienta neutra supeditada a la voluntad humana. Como veremos, esta tradición anti-instrumentalista encontrará su más acabada expresión décadas más tarde en la figura de Andrew Feenberg, discípulo directo de Marcuse y cuya filosofía será nuestro punto de referencia a la hora de explicitar la visión de Cortázar sobre la técnica.

Para comenzar, resumiremos los principales paradigmas que dominaron el pensamiento moderno sobre la técnica hasta la segunda mitad del siglo XX: el instrumentalismo y el determinismo. Abordaremos luego aquellas teorías que emergieron de manera antitética a partir de la década de 1960: el sustantivismo y la teoría crítica. Contra este trasfondo, realizaremos una cuidadosa exégesis de “La autopista del sur”, recurriendo a un análisis fenomenológico que descubra, en la textura del relato, una concepción “cortazariana” sobre la técnica. Dicha concepción no ha sido formulada hasta el momento y sólo puede ser explicitada a partir de un abordaje interdisciplinario de corte especulativo que facilite y promueva un diálogo transversal entre textos literarios y filosóficos. Un abordaje de este calibre, sin embargo, requiere un trabajo de precisión: en la medida en que Cortázar nunca trató el fenómeno técnico en forma directa, es de esperar que la extrapolación de cualquier indicio o hipótesis sobre el tema exceda con creces sus

---

<sup>3</sup> Tiene entre sus exponentes destacados a pensadores tan disímiles como Georg Simmel, Ernst Bloch o los propios Theodor Adorno y Max Horkheimer en su crítica de la razón instrumental.

propias intenciones. Lejos de pretender atribuirle ideas que no le son propias, pero reconociendo que las influencias suelen exceder las motivaciones conscientes del sujeto creador, nuestra estrategia consistirá principalmente en rastrear en el “texto mismo” las respuestas a nuestros interrogantes. Ahora bien, el “texto mismo” no es para nosotros un misterioso nóumeno. Por el contrario, partimos aquí del supuesto de que un texto es un complejo entramado que no se agota en sus accidentes o relaciones, sean estas inmanentes o trascendentes, simbólicas, materiales o históricas, pues de no preservar algo en exceso de sus manifestaciones inmediatas, no habría razón para que su condición fuese a modificarse; su existencia se disolvería en la accesibilidad sincrónica por parte de otros elementos o entes, en un calidoscopio de imágenes internas o en un tejido de perspectivas externas. Decir que un texto tiene vida propia, que posee una determinada textura, que opone resistencia y desborda ampliamente sus estructuras ordenadoras, no significa invocar una suerte de vitalismo, mucho menos una identidad elusiva que siempre difiere de sí misma; significa más bien reconocer su potencial inagotable. Lejos de ser el producto de su tiempo o de una genialidad solitaria y estéril, un texto es una realidad ejecutante capaz de auto-regenerarse y proyectarse hacia nuevas relaciones con otros textos en virtud de un excedente que supera toda tentativa de literalización. En el plano metodológico, nuestro énfasis en el “texto mismo” estará al servicio de un interés por el funcionamiento filosófico del cuento (por “funcionamiento” nos referimos a la manera en que el texto funciona, no a su funcionalidad). Al igual que el *Dasein* heideggeriano, sostenemos aquí que un texto está como proyectado hacia el futuro, y que sus potencialidades trascienden por completo la intención autoral, así como su realidad inmediata. En pocas palabras, la ficción y su “razón poética” es capaz de pensar de modo más complejo que el sujeto creador, algo que en la obra de Cortázar resulta por demás evidente. En este contexto, lo que nos interesa no es determinar la manera en que el cuento responde al testimonio ofrecido por el escritor, esto es, los comentarios banales del periodista italiano, sino el modo en que “La autopista del sur” recoge una problemática de su tiempo y la despliega en una conversación transdisciplinaria y transhistórica.

Ahora bien, aunque nuestro análisis pretende ir más allá de las intenciones del escritor, debemos procurar no marginalizarlas por completo, pues, como veremos, de ellas se desprenden ciertas pautas de objetividad que coadyuvarán a guiar nuestra exploración del texto. En efecto, aunque Cortázar nunca trató el problema de la tecnología moderna de manera explícita, mucho menos en forma teórica, creemos que la plasticidad fantástica de “La autopista del sur”, y en particular, su énfasis manifiesto en la multiestabilidad<sup>4</sup> del “medio” de transporte (entendido como un complejo entramado que hilvana automóviles, automovilistas, autopistas, intermediaciones, etcétera), están estrechamente vinculados a una tentativa cortazariana de negación sistemática de la realidad cotidiana y de admisión de otras posibles aperturas. Dicha tentativa se manifiesta principalmente a través de una “búsqueda intersticial” y de una estrategia de interrupciones, muy ligadas a su concepción “maravillosa” de la realidad cotidiana.<sup>5</sup> Creemos que estos mecanismos no forman parte de una dimensión biográfica prescindible, sino de un ethos filosófico que atraviesa la totalidad de su obra. En “La autopista del sur” estos recursos cumplen una función específica: abrir la “caja negra” de la tecnología, exhibir su “código técnico” e indagar por la vía poética su potencialidad democrática.<sup>6</sup> Una vez más, al explorar estos y otros puntos de contacto con la filosofía de Heidegger y Feenberg, el objetivo último de este artículo es esbozar

---

<sup>4</sup> En la teoría gestáltica, el principio de “multiestabilidad” se refiere a una imagen ambigua que se presta a más de una interpretación. Décadas antes a la publicación de “La autopista del sur”, Cortázar ya nos muestra una comprensión cabal de dicho principio, por ejemplo, cuando afirma que “ciertas cosas son a veces lo que son otras cosas” (128).

<sup>5</sup> El género fantástico en su versión cortazariana se caracteriza, en términos generales, por una narrativa realista en la que inadvertidamente interrumpen una serie de elementos foráneos de los lugares más insólitos. En relación a Horacio Oliveira, Cortázar observa que “El problema central para el personaje de *Rayuela*, con el que yo me identifico en este caso, es que él tiene una visión que podríamos llamar maravillosa de la realidad. Maravillosa en el sentido de que él cree que la realidad cotidiana enmascara una segunda realidad que no es ni misteriosa, ni trascendente, ni teológica, sino que es profundamente humana, pero que por una serie de equivocaciones ha quedado como enmascarada detrás de una realidad prefabricada con muchos años de cultura, una cultura en la que hay maravillas pero también profundas aberraciones, profundas tergiversaciones. Para el personaje de *Rayuela* habría que proceder por bruscas interrupciones en una realidad más auténtica” (Osorio 18).

<sup>6</sup> El término “caja negra” proviene del sociólogo Bruno Latour, y su equivalente en la filosofía de Feenberg es “código técnico”. Ambos autores entienden lo tecnológico como la validación material de un horizonte hegemónico que se oculta detrás del objeto de ingeniería. La tecnología es un proceso de construcción social ligado a cuestiones de diseño y, como producto acabado, es una caja negra que oculta un código técnico y naturaliza una serie de valores sedimentados.

una conexión interdisciplinaria efectiva que posicione a “La autopista del sur” como un texto crítico de la racionalidad tecnológica en la modernidad tardía.

### **Teorías sobre la técnica**

La filosofía de Andrew Feenberg sintetiza en forma sistemática una serie de esfuerzos previos por alcanzar una comprensión superadora de la tecnología moderna. En “El parlamento de las cosas”, Feenberg describe cuatro concepciones posibles sobre la técnica que servirán como puntos de partida para nuestro análisis de “La autopista del sur”. En primer término, identifica una *teoría instrumentalista* ligada al sentido común y al ideario liberal:

La comprensión instrumentalista de la tecnología es especialmente prominente en las ciencias sociales. Aparece como un elemento importante en las tensiones entre tradición, ideología y eficiencia, que surgen de los cambios socio-tecnológicos. La teoría de la Modernización, por ejemplo, estudia cómo las elites utilizan la tecnología para promover el cambio social en el transcurso de los procesos de industrialización. Los análisis sobre las políticas públicas se preocupan por los costos y las consecuencias de la automatización y la polución. El instrumentalismo provee de un marco teórico para este tipo de investigación (4).

Los presupuestos metafísicos de esta concepción instrumental nos remiten a los valores del iluminismo. En *Crossing the postmodern divide*, el filósofo Albert Borgmann, colega de Feenberg, distingue tres pilares conceptuales básicos de la modernidad, a saber, un realismo agresivo [*aggressive realism*] que plantea la dominación sistemática de la naturaleza mediante el avance científico (Bacon); un universalismo metódico que busca integrar los distintos esfuerzos de dominación de manera harmónica (Descartes), y un individualismo ambiguo que pone el énfasis en el consumo y las libertades individuales, pero también en la integración contractual de la ciudadanía a un proyecto industrial (Locke). En este contexto, la tecnología es ciencia aplicada, es decir, un medio hacia un fin, un instrumento sin valor intrínseco cuya esencia radica en su función específica vis-à-vis determinados propósitos humanos.

Según Feenberg, la alternativa moderna al instrumentalismo es el *determinismo tecnológico*, posición estrechamente vinculada al pensamiento

marxista. Para Marx, es sabido, la fábrica como entorno material se transformaría en el escenario de las contradicciones del capitalismo y en la cuna de la revolución proletaria. La idea marxista de un socialismo utópico, sin embargo, fue rápidamente desplazada por el estalinismo soviético en favor de un estatismo centralizado que ejerció un feroz monopolio sobre la técnica. Al respecto, Feenberg observa que el estalinismo propone un cambio civilizacional promovido desde la planificación estatal mediante el control de los trabajadores, una recalificación de la fuerza de trabajo y la participación pública en las decisiones técnicas. A simple vista, la experiencia soviética parece haber fallado por rechazar el sendero democrático y adoptar un industrialismo autoritario a cualquier costo. No obstante, Feenberg atribuye el fracaso a una contradicción inherente a la racionalidad tecnológica:

los intentos de los estados de instrumentalizar la tecnología a expensas de valores originales y propios entrañan una contradicción interna. Frente al cambio tecnológico, solo un estado particularmente fuerte es capaz de crear una región cultural y económica cerrada en pos de afianzar las metas culturales originales. Pero, paradójicamente, un estado fuerte solo puede sostenerse utilizando el autoritarismo tecnológico heredado del capitalismo. Al hacer esto, reproduce todas las principales características de la civilización que profesa rechazar (10).

Lo que distingue a las dos posiciones expuestas hasta aquí es que, para el instrumentalismo, la tecnología puede ser controlada por los seres humanos en función de propósitos individuales mientras que, para el determinismo, se encuentra al servicio de una pequeña elite “iluminada”. No obstante, el instrumentalismo y el determinismo comparten un denominador común: sujeta o no a la voluntad individual o colectiva de los seres humanos, la tecnología sigue siendo en ambos casos un medio hacia un fin, una herramienta neutra sin valor o inclinación teleológica intrínseca. Una alternativa a esta falsa dicotomía es lo que Feenberg llama la *teoría sustantiva* de la técnica:

La Teoría Sustantiva, conocida a través de los escritos de Jacques Ellul y Martín Heidegger, sostiene que la tecnología constituye un nuevo tipo de sistema cultural que reestructura al mundo social entero en un objeto de control. Este sistema se caracteriza por una dinámica expansiva que finalmente mediatiza a todo enclave pre-tecnológico y da forma al todo de la vida social. La instrumentalización de la sociedad es,

por lo tanto, un destino del cual no hay otro escape más que la retirada. Solo una vuelta a la tradición o a la simpleza ofrece una alternativa al juggernaut del progreso (5).

Con Heidegger y Ellul, el determinismo marxista se transforma en un sistema totalitario de dominación que alcanza todas las esferas del quehacer humano y degrada al Ser. Estos pensadores sustantivistas rechazan el instrumentalismo dominante y su “alternativa” determinista por considerar que, en paralelo a los grandes avances tecnológicos de los últimos dos siglos, la ciencia moderna produjo atrocidades como las dos grandes guerras o la bomba atómica. En esta coyuntura, la tecnología es la validación material de un horizonte hegemónico, no una herramienta al servicio del progreso capitalista o una fuerza autónoma que acompaña el despliegue teleológico de la historia.

Desde su posición crítica, Feenberg reconoce que el sustantivismo, aunque a menudo criticado por un excesivo fatalismo, plantea una serie de reclamos básicos válidos:

La sustitución de la cena familiar tradicional por la “fast food” puede servir como un modesto ejemplo de las consecuencias no buscadas de la tecnología. La unión familiar, ritual que es reafirmado cada noche, no tiene ya un modo de expresión similar. Nadie reclama que el surgimiento de las fast food es la causa del declinamiento de la familia tradicional, pero la correlación resulta significativa (5).

En la medida en que no concibe a la tecnología como una mera herramienta al servicio de los seres humanos o de una ideología específica, el sustantivismo parece situarse en el extremo opuesto del instrumentalismo y el determinismo. Además del impacto sincrónico del objeto de ingeniería, esto es, la amplificación intencional de la voluntad humana –ya sea individual o de una pequeña elite– mediante diversas posibilidades de uso práctico, la teoría sustantiva de la técnica identifica una serie de consecuencias colaterales cuyos efectos secundarios suelen ser diacrónicos y muchas veces imperceptibles en forma directa: consecuencias involuntarias que se manifiestan de manera ambiental, más allá de toda agencia humana, individual o colectiva. Esta noción extendida de la técnica como una fuerza autónoma fuera de control que trasciende el objeto de ingeniería hacia una configuración de tipo holístico es una contribución muy importante del

sustantivismo, y un aspecto que será recogido por la tradición crítica posterior. No obstante, Feenberg observa:

A pesar de sus diferencias, la Teoría Instrumental y la sustantiva comparten una actitud de “tómala o déjala” respecto de la tecnología. Por un lado, si la tecnología es un mero instrumento, indiferente a los valores, entonces su diseño y estructura no son un tema de debate político, solo lo es el alcance y la eficiencia de su aplicación. Por otro lado, si la tecnología es el vehículo para una cultura de la dominación, entonces estamos condenados a seguir su avance hacia una distopía o a regresar a un modo de vida más primitivo. En ninguno de los dos casos resulta posible modificarla: en ambas teorías la tecnología es nuestro destino. La Razón, en su forma tecnológica, se encuentra más allá de la intervención humana (6).

Aunque el sustantivismo emerge como una alternativa al instrumentalismo, Feenberg concluye que ninguna de estas teorías es verdaderamente crítica en un sentido filosófico estricto. Si la segunda concibe a la tecnología como a una cosa física y la primera como un imperio global de interrelaciones, ambas tienden a naturalizar su esencia; el ser humano debe contentarse con utilizarla o ser utilizado por ella, pero no se contempla la posibilidad de transformarla en forma activa. En el mejor de los casos, la teoría sustantiva nos propone un regreso a un estado pre-tecnológico a través de la sensibilidad de los artistas y la gracia divina, o bien plantea la demarcación de ciertos límites morales. Feenberg observa: “Albert Borgmann ofrece una versión sofisticada de la idea de un retorno a lo simple. Propone una economía de dos sectores en la cual un sector artesanal en expansión absorberá la disminución del empleo en el núcleo, cada vez más automatizado, de la economía” (7).

El problema con esta posición conservadora es que acepta como dado el paradigma tecnológico dominante, limitándose a resistir su influencia desde una suerte de receptividad activa; una “relación libre” con la técnica consistiría en una serie de respuestas adecuadas a las solicitudes del mundo circundante.

Para Feenberg, nada de esto es suficiente. Considera que hay una contradicción irreconciliable en la tentativa de preservar ciertos valores autóctonos a la vez que se fomenta de manera acrítica una modernización a cualquier costo. Sostiene que la salida a este dilema es una teoría realmente crítica, capaz de transitar un estrecho corredor entre resignación y utopía.

Feenberg vincula los inicios de una teoría semejante con los aportes de la Escuela de Frankfurt, y en particular, de su maestro Herbert Marcuse:

La escuela de Frankfurt también remarcó su temor porque el socialismo pueda simplemente universalizar el tecnicismo prometeico del capitalismo moderno. La liberación de la humanidad y la liberación de la naturaleza están conectadas en la idea de una reconstrucción radical de la base tecnológica de las sociedades modernas. Pero, con la notable excepción de Marcuse, estos críticos Marxistas de la tecnología pararon justo antes de explicar realmente la nueva relación con la naturaleza implicada en su programa; y ninguno de ellos se acercó a satisfacer la demanda, invocada en sus trabajos, de una concepción concreta de la “nueva tecnología” (11).

Feenberg retoma entonces el proyecto de Marcuse y busca formular una nueva teoría crítica que contemple la posibilidad concreta de que la tecnología pueda ser rediseñada en función de las necesidades de una sociedad realmente libre. Para ello, suscribe a un pragmatismo metodológico que recupere los aportes más significativos de cada posición anterior: por un lado, comparte el rechazo instrumentalista al fatalismo sustantivista, pues “no existe ningún ‘fenómeno técnico’ en singular que pueda ser caracterizado y rechazado como un todo tal como lo hace Ellul”; por otro, rechaza la neutralidad tecnológica propiciada por el instrumentalismo y su perspectiva atomística. En definitiva, plantea que la forma dominante de racionalidad técnica no es ni una ideología ni una neutralidad determinada por la “naturaleza” de la técnica:

Más precisamente, se encuentra en la intersección entre la ideología y la técnica, en donde las dos se encuentran para controlar a los seres humanos y a los recursos en conformidad con lo que denominaré “códigos técnicos”. La Teoría Crítica muestra como estos códigos, de manera invisible, sedimentan valores e intereses en reglas y procedimiento, instrumentos y artefactos que rutinizan la búsqueda de poder y de ventajas por una hegemonía dominante (12).

Y concluye que:

La Teoría Crítica afirma que la tecnología no es una cosa en el sentido ordinario del término, sino un proceso ambivalente de desarrollo suspendido entre diferentes posibilidades. Esta “ambivalencia” de la tecnología se distingue de la neutralidad por el rol que le atribuye a los valores sociales en el diseño, y no meramente en el uso de los sistemas técnicos. En esta visión, la tecnología no es un destino, sino que es un

escenario de lucha. Es un campo de batalla social en el cual las alternativas civilizacionales son debatidas y decididas (12).

La filosofía de Feenberg –al igual que el constructivismo de Bruno Latour– propone abrir la “caja negra” de la tecnología, exponer su “código técnico” y fomentar la participación democrática en cuestiones de diseño a través de la micro-política. En otras palabras, los valores sedimentados en torno al objeto de ingeniería deben ser revisados en función de la participación y el control ciudadanos, no del conocimiento especializado de una elite que naturaliza la esencia de la técnica y monopoliza los procesos de innovación tecnológica mediante un discurso centrado en la eficiencia y la practicidad.

Hasta aquí, hemos hecho un breve repaso de las principales teorías de la técnica identificadas por Feenberg: el instrumentalismo, el determinismo, el sustantivismo y su propia teoría crítica. Pero, ¿qué tiene que ver Cortázar con todo esto? Vincular a un escritor fantástico con la filosofía de la técnica, ¿no significa cometer un acto de violencia hermenéutica? Al respecto, es necesario aclarar que nuestro abordaje interdisciplinario en torno a la figura de Cortázar no emerge de la nada, sino que se enmarca en una tradición filosófico-literaria inaugurada hace más 40 años por el crítico argentino Néstor García Canclini. En *Julio Cortázar, una antropología poética*, García Canclini marcó el rumbo de una investigación antropológico-filosófica de la narrativa cortazariana. A través de un análisis existencial de textos clásicos como *Los premios*, “El Perseguidor” y *Rayuela*, los cuales utiliza como instrumentos de investigación filosófica, García Canclini mostró que la obra de Cortázar, “poeta del hombre”, lejos de ser un mero producto estético, tiene además algo para decirnos acerca de nuestra propia humanidad. En una serie de ensayos recientes (Ralón “No estar del todo”), escritos y publicados en el contexto del Centenario Cortázar, nos propusimos retomar y radicalizar aquel abordaje interdisciplinario, proyectándolo más allá de sus limitaciones antropológicas, existencialistas y óntico-existencias hacia un tratamiento estructural y ontológico-existencial más profundo del canon cortazariano. Esta labor nos condujo a adoptar el término “arqueología poética” en lugar de “antropología poética”, a fin de distinguir el plano vivencial inmediato de los personajes de una preocupación más profunda con los niveles de ocultamiento y

desocultamiento del ser de los fenómenos literarios bajo estudio. Dicha arqueología no busca extrapolar un significado final, original y originario, sino testimoniar la capacidad de la obra de regenerarse a partir de un excedente intrínseco. Contra este trasfondo, la posibilidad de una conexión diacrónica entre Cortázar y Feenberg, así como la postulación de “La autopista del sur” como un texto seminal sobre la técnica, no constituyen un capricho hermenéutico, sino una posición especulativa que se inserta en una tradición interdisciplinaria pre-existente.

### **La autopista del sur y la técnica**

Un rasgo determinante de la concepción cortazariana sobre la técnica es su ambigüedad esencial. Creemos que en la ambivalencia de “La autopista del sur” anida una comprensión literaria del fenómeno técnico que supera ampliamente las teorías instrumentalistas, deterministas y sustantivistas descritas anteriormente. Observemos de cerca las tensiones que dan origen al cuento: desde una perspectiva filosófica, definir al automóvil como una “gran maravilla tecnológica”, tal como lo hace Cortázar en su entrevista con Soler Serrano, significa pensarlo como un ente individual. En términos de la filosofía de Feenberg, se trata de una caracterización óptica que se corresponde con la teoría instrumental. Sin embargo, “La autopista del sur” deja entrever que una concepción atomística del automóvil no es suficiente para comprender la magnitud del problema de los embotellamientos. Con la figura del “ciempiés”, el cuento busca transmitir que el automóvil es mucho más que una cosa física, que forma parte de un “medio” de transporte que involucra autopistas e inmediaciones. Concebir el automóvil no como un objeto de ingeniería, sino como parte de una fuerza semiautónoma que organiza gran parte de las actividades humanas, implica reconocer la naturaleza extendida del medio de transporte. Y en la medida en que este medio constituye un trasfondo holístico imperceptible, el cuento parece aceptar el imperativo ontológico heideggeriano según el cual la esencia de la tecnología no es nada tecnológico. Hasta aquí, seguimos gravitando en torno a una teoría sustantivista de la técnica.

No obstante, es importante señalar que “La autopista del sur” no reduce el fenómeno técnico a una fuerza totalizadora que transforma a seres humanos, animales y objetos en engranajes de una gran maquinaria. Por el contrario, una lectura más cuidadosa sugiere que el cuento está empañado de un optimismo generalizado que no debe confundirse con lo que comúnmente entendemos como “pensamiento positivo”. Aunque el relato no pierde de vista el impacto negativo de la técnica, tampoco se reduce a una mera protesta acerca del rol alienante de la condición tecnológica. No hay fatalismo en sus líneas, mucho menos un escenario apocalíptico, como a menudo suele suceder en el realismo mágico. De hecho, resulta llamativo que la tristeza y la nostalgia solo se impongan hacia el final del relato, cuando se libera el embotellamiento y los conductores presencian la disolución del tiempo tras la normalización del flujo de tránsito:

La columna volvía a ponerse en marcha, lentamente durante unos minutos y luego como si la autopista estuviera definitivamente libre. 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 el orden, que se podría seguir adelante sin destruir nada. Pero era un Taunus verde, y en el volante había una mujer con anteojos ahumados que miraba fijamente hacia adelante. No se podía hacer otra cosa que abandonarse a la marcha, adaptarse mecánicamente a la velocidad de los autos que lo rodeaban, no pensar...se corría a ochenta kilómetros por hora hacia las luces que crecían poco a poco, sin que ya se supiera bien por qué tanto apuro, por qué esa carrera en la noche entre autos desconocidos donde nadie sabía nada de los otros, donde todo el mundo miraba fijamente hacia adelante, exclusivamente hacia adelante (17).

Una lectura sustantivista seguramente se apoyaría en este final nostálgico para argumentar que el cuento solo busca exhibir nuestra dependencia de la automatización, y que su significado último es plantear un eventual regreso a un estado idílico (pre-tecnológico).

Pero una lectura semejante no resulta satisfactoria. Creemos que el verdadero sentido de “La autopista del sur”, en lo que respecta al fenómeno técnico, no radica en su nostálgico final, sino en la vía de escape que el relato descubre entre la maravilla del objeto de ingeniería y las miserias de un imperio tecnológico global. Como veremos, a través de este pequeño reducto se abre una suerte de espacio trascendental a partir del cual es posible poner el dilema

tecnológico en perspectiva y edificar una verdadera crítica del fenómeno técnico que no se conforme con identificar, denunciar, y en el mejor de los casos, intentar mitigar, una serie de efectos colaterales indeseados. En entrevista con Soler Serrano, Cortázar parece sugerir que la tecnología exalta aún más las miserias humanas cuando deja de funcionar, pues una situación tal genera múltiples inconvenientes para una sociedad dependiente de la automatización. Sin embargo, como planteamos al comienzo, el cuento es una realidad unificada que no puede reducirse a las intenciones del escritor como sujeto empírico-creador. En cambio, el sentido no explicitado que intentamos extrapolar aquí es el señalamiento de una vía de escape que desde el interior del paradigma tecnológico dominante nos conduzca más allá de los límites trazados por el instrumentalismo y el sustantivismo.

A pesar del fatalismo implícito en la teoría sustantivista de Heidegger, la vía de escape aludida puede vislumbrarse mejor en términos de lo que el filósofo alemán denominó “caminos que se pierden en el bosque” [*Holzwege*]. En *Caminos de Bosque*, Heidegger cuenta que:

“Holz” [madera, leña] es un antiguo nombre para el bosque. En el bosque hay caminos [“Wege”], por lo general medio ocultos por la maleza, que cesan bruscamente en lo no hollado. Es a estos caminos a los que se llama “Holzwege” [“caminos de bosque, caminos que se pierden en el bosque”]. Cada uno de ellos sigue un trazado diferente, pero siempre dentro del mismo bosque. Muchas veces parece como si fueran iguales, pero es una mera apariencia. Los leñadores y guardabosques conocen los caminos. Ellos saben lo que significa encontrarse en un camino que se pierde en el bosque (6).

Estos caminos de bosque conducen, según Heidegger, a una nada que es algo, es decir, a una aperturidad [*Lichtung*] que nos ofrece una visión privilegiada. El encuentro con una especie de punto muerto, con una nada que permite que la luz penetre en el corazón del bosque mostrándolo de manera inusual, nos brinda una suerte de epifanía ontológica. A simple vista, esta imagen no parece del todo compatible con “La autopista del sur”, cuya historia no transcurre en un contexto natural sino suburbano; sin embargo, creemos que la noción de un cara-a-cara con la nada vale también para el “punto muerto” que emerge de los embotellamientos en un contexto (sub)urbano. En otros términos heideggerianos,

más afines a los lineamientos de *El ser y el tiempo*, esta noción de “punto muerto” puede interpretarse como un encuentro con la herramienta que falla, esto es, una modalidad intermedia y transitoria entre la herramienta y la herramienta rota. En su analítica del útil, Heidegger se refiere –aunque sin ahondar demasiado– a los distintos niveles de intromisión de la herramienta que falla. Afirma que:

En el trato con el mundo de que nos ocupamos puede comparecer lo no a la mano no sólo en el sentido de lo inempleable o de lo que en absoluto falta, sino como algo “no a la mano” que no falta ni es inempleable, pero que obstaculiza la ocupación. Aquello hacia lo que la ocupación no puede volverse, y para lo que “no tiene tiempo”, es algo “no a la mano”, a la manera de lo que está fuera de lugar, en suspenso. Esto “no a la mano” estorba y hace visible la rebeldía [Aufsässigkeit] de aquello de que hay que ocuparse inmediata y previamente. Con esta rebeldía se anuncia en forma nueva el estar-ahí de lo a la mano como el ser de aquello que sigue estando ahí y clama por su despacho (82).

Y agrega:

Los modos de la llamatividad, apremiosidad y rebeldía tienen la función de hacer aparecer en lo a la mano el carácter del estar-ahí. Lo a la mano no es tan sólo contemplado y mirado atónitamente como algo que está-ahí; el estar-ahí que entonces se anuncia se encuentra aun atado en el estar a la mano del útil. Los útiles no se ocultan aun convirtiéndose en meras cosas. El útil se convierte en “trasto inútil”, algo de lo que uno quisiera deshacerse; pero en esta misma tendencia a deshacerse de él, lo a la mano se muestra como estando todavía a la mano en su empeinado estar-ahí (82).

El fenómeno de la herramienta que falla suele ser desestimado por los intérpretes de Heidegger, quienes lo asocian rápidamente con la herramienta rota, reduciendo las modalidades del útil a la dualidad “estar a la mano” versus “estar ahí” [zuhandenheit-vorhandenheit]. Esta lectura es muy común, sobre todo, entre los intérpretes neo-pragmáticos de Heidegger. Por ejemplo, el filósofo norteamericano Iain Thomson, discípulo de Hubert Dreyfus, resume la analítica del útil de en los siguientes términos:

Most of the time, we encounter ourselves as immediately and unreflectively immersed in the world of our concerns rather than as standing over against an “external” world of objects. Just think, for example, of the way you ordinarily encounter a hammer when you are hammering with it, or a pen while you are writing with it, a bike while riding it, a car while driving it, or even, say, a freeway interchange as you drive over it for the umpteenth time (54).

Para Thomson, este estado de inmersión primordial en el mundo práctico, en el que no parece haber una separación precisa entre sujeto y objeto, se desvanece cuando la herramienta deja de funcionar:

This all changes, however, when our practical engagement with the world of our concerns breaks down. When the head flies off the hammer and will not go back on (and no other hammering implement is available to complete the task at hand); when the pen we are writing with runs out of ink (and we have no other); when our bike tire goes flat or our car breaks down in the middle of a trip; when we find ourselves standing before an artwork that we cannot make sense of; or, in general, when we are still learning how to do something and encounter some unexpected difficulty that stops us in our tracks – in all such cases what Heidegger calls our ordinary, immediate “hands-on” (*zuhanden*) way of coping with the world of our practical concerns undergoes a “transformation” (*Umschlag*) in which we come to experience ourselves as isolated subjects standing reflectively before a world of external objects, which we thereby come to experience as standing over against us in the mode of something objectively “on hand” (*vorhanden*) (BT 408–9/SZ 357–8) (54).

Esta interpretación dualista pasa por alto algo fundamental: entre la estructura del “como” hermenéutico del *zuhanden* y el “como” apofántico del *vorhanden*, no hay una mera transición, sino una modalidad intermedia que nos remite a una posible tercera vía entre contemplación reflexiva y praxis pre-reflexiva. Como ya hemos señalado, en el encuentro caótico con la herramienta que falla hay una vía de escape efectiva hacia otra forma de comprensión, que emana de una reinterpretación constante de posibilidades latentes. En la medida en que no puede haber una herramienta que se descompone sin una serie de actividades cotidianas normativamente articuladas que nos permitan sorprendernos cuando esto sucede; y en la medida en que la herramienta presupone a la herramienta rota, ambas modalidades se mantienen dentro del círculo correlacional humano-mundo trazado por la totalidad de referencias del todo remisional. En este contexto, la reacción ante la herramienta rota es incapaz de trascender el paradigma tecnológico imperante, pues la herramienta se posiciona ya siempre demasiado cerca: irrumpe violentamente y nos desconcierta con su exabrupto. Ante esta situación, nos limitamos a recomponerla desde una disposición teórica que no es verdaderamente crítica, pues se encuentra viciada

de un horizonte de habitualidades sedimentadas. Por contraste, la herramienta que falla –con su llamatividad, apremiosidad y rebeldía– genera las condiciones de posibilidad necesarias para una ética, una estética y una metafísica nuevas, es decir, para un interrogatorio más a fondo que permita superar de una vez el paradigma dominante: más allá de los confines de los límites establecidos y hacia una suerte de deliberación sobre el mundo en cuanto mundo y su auténtico deber-ser. *Solo la herramienta que falla permite el avance del Ser.*

Aunque parezca inusual, esta reformulación de la analítica de los útiles en función de tres modalidades bien diferenciadas es compatible con la estructura triádica de *El ser y el tiempo*. Asimismo, creemos que expone la insuficiencia de una apropiación dualista del pensamiento heideggeriano, que en nuestro contexto literario conduce a una exégesis demasiado parcial del Cortázar filosófico. Como argumentamos en un artículo anterior (Ralón “No estar del todo”), esto queda en evidencia en los análisis existencialistas y antropológicos (óntico-existenciales) de la narrativa cortazariana, donde no solo hay una marcada tendencia a interpretar el análisis heideggeriano de los útiles en términos dualistas, sino que además se busca sincronizar esta lectura binaria con una interpretación igualmente binaria del problema específico de la (in)autenticidad. Así, personajes como los cronopios son mecánicamente catalogados como auténticos por su presunta espontaneidad, mientras que los famas suelen ser caracterizados como inauténticos por su acatamiento supino a las reglas y los hábitos de conducta. Por contraste, creemos que un esquema tripartito nos brinda una interpretación que no hace hincapié en la categorización analítica, sino en el trasfondo del cuento como reservorio de posibilidades no explicitadas.

Observemos más de cerca lo que sucede en “La autopista del sur”. Como ya hemos señalado, lo que caracteriza al cuento no es un clima de fatalismo apocalíptico. Solo hacia el final del relato los personajes parecen desesperar ante una situación que –por la vía fantástica– se prolonga excesivamente y en condiciones cada vez más precarias. Y sin embargo, los mismos hacen frente a esta realidad con admirable estoicismo, con la tranquilidad de quien intuye que pronto alcanzará nuevos horizontes. A pesar de su nostálgico final, el cuento se caracteriza por un clima de optimismo, voluntarismo y solidaridad generalizados

que empañan casi todas las interacciones entre los personajes, los cuales, curiosamente, aceptan su destino con admirable naturalidad. En efecto, creemos que el colapso del medio de transporte no conduce a una exaltación de las desgracias humanas, sino que plantea la posibilidad de alcanzar lo que el propio Cortázar llamó “el otro lado de las cosas”, esto es, una aperturidad que nos permita ver más allá del paradigma tecnológico imperante, característico de las sociedades occidentales y de su absorción pragmática en el mundo. Creemos también que el embotellamiento de “La autopista del sur”, en cuanto instanciación literaria del encuentro con la herramienta que falla, constituye una suerte de acontecimiento primario que no solo revela las contradicciones del sistema tecnológico moderno, sino que allana el camino para su superación. A simple vista, esta lectura parece tener connotaciones románticas: podría malinterpretarse como un llamado a regresar a un estado puro, a reconectarse con una esencia olvidada. Sin embargo, debemos tener en cuenta que el ethos cortazariano no está orientado hacia el pasado sino hacia el futuro. En rigor, “La autopista del sur” no plantea regresar a un pasado idílico, sino avanzar más allá del instrumentalismo, el determinismo, hacia una posición crítica mediante una radicalización del sustantivismo que el propio Heidegger fue incapaz de llevar a cabo. Es cierto que el cuento pone de relieve los efectos colaterales y diacrónicos del automóvil; denuncia, además, las contradicciones del sistema tecnológico, pero en última instancia lo que nos brinda es una suerte de “aleph” hacia otra realidad posible. En la descomposición del “medio” de transporte, en el embotellamiento que da lugar al ciempiés, está la salida del paradigma tecnológico imperante, el principio de una disposición verdaderamente crítica sobre la racionalidad tecnológica moderna.

En sintonía con esta línea argumental, una visión fenomenológica devela que en las inmediaciones de una autopista colapsada suceden “cosas” que a la vez exceden y posibilitan el enfoque temático del relato. Estas “cosas” forman parte de la textura del cuento, de su excedente en cuanto objeto unitario con niveles de profundidad. Como en la célebre interpretación que hace Heidegger de la pintura de Van Gogh, estamos ante una nada marginal que se subleva y condiciona el sentido del texto, mucho más que cualquier incidencia histórica efectiva. En el caso de “La autopista del sur” creemos que la sublevación de estos elementos de

periferia es lo que posibilita una lectura historicista, no así las intenciones del autor o lector. Tratemos entonces de dirigir nuestra atención hacia el trasfondo del cuento, hacia la nada de sus inmediaciones, hacia lo que el relato nos transmite de manera indirecta y alusiva. Nuestro análisis revela que, en el accionar de los lugareños (esas figuras anónimas que, pese a vivir en una zona presuntamente rural, se siguen comportando acorde a las reglas del sistema tecnológico-institucional que se extiende desde la gran ciudad) está la condición primera de posibilidad de su funcionamiento. Concretamente, el accionar de los lugareños cumple la función de organizar el relato al delimitar la figura del fondo, es decir, de recortar el fenómeno de la caravana del trasfondo de las inmediaciones. Se trata de una relación antagónica que se manifiesta en el hecho de que los lugareños contemplan al ciempiés como una figura extraña y amenazante:

Otra vez volvía a faltar el agua, y Taunus envió a tres de sus hombres, entre ellos el ingeniero, para que trataran de establecer contacto con los lugareños. Sin que pudiera saberse por qué, la resistencia exterior era total; bastaba salir del límite de la autopista para que desde cualquier sitio llovieran piedras. En plena noche alguien tiró una guadaña que golpeó el techo del DKW y cayó al lado del Dauphine. El viajante se puso muy pálido y no se movió de su auto, pero el americano del De Soto (que no formaba parte del grupo de Taunus pero que todos apreciaban por su buen humor y sus risotadas) vino a la carrera y después de revolver la guadaña la devolvió campo afuera con todas sus fuerzas, maldiciendo a gritos. Sin embargo, Taunus no creía que conviniera ahondar la hostilidad; quizás fuese todavía posible hacer una salida en busca de agua (13).

Hay aquí, ante todo, mecanismos específicos que emergen de la obra como realidad unificada. Y en rigor, es el accionar conjunto de sus elementos (presentes y ocultos) lo que posibilita su inserción en un contexto más amplio. Lo que en definitiva está en juego en el relato no es la recuperación de una esencia olvidada, sino el devenir histórico del Ser a partir de una concepción alternativa del fenómeno técnico.

Para finalizar, adentrémonos un poco más en el relato, focalizándonos, ahora sí, en el acontecimiento de la herramienta que falla. Lo primero a tener en cuenta es que la marcha de los automóviles en el embotellamiento es totalmente contingente (en efecto, da toda la sensación de que cualquier cosa puede suceder).

El caos del que se nutre el *ciempiés* no parece estar sujeto a ningún principio regulador evidente y no queda del todo claro cuál es la verdadera causa del embotellamiento, por siempre oculta detrás de los rumores y las habladurías que circulan de automovilista en automovilista como una suerte de teléfono descompuesto. Los rumores y habladurías, sin embargo, remiten casi siempre a una determinación causal que de alguna manera se encuentra dispersa entre los distintos componentes del *ciempiés*, en la medida en que versan sobre accidentes tales como el “vuelco de un autocar”, “un avión de paseo estrellado en la autopista” o una “catástrofe natural” que deriva en “autos con las ruedas delanteras en grietas” (20). Por otro lado, el flujo de tránsito nunca se detiene por completo: hay paradas más o menos extensas, incluso descansos acordados por consenso, pero el alto nunca llega a ser total. De hecho, la caravana parece tan extensa que rápidamente deja de ser tal para transformarse en una serie de partes separadas pero inseparables del *ciempiés*. Cada célula posee su propio líder, sus propios códigos, y muy pocos lazos de comunicación entre sí más allá de las expediciones de algún extranjero que trae noticias dudosas. En rigor, la fragmentación del *ciempiés* en distintas regiones interrelacionadas es lo que fomenta la circulación de la información en boca de los extranjeros (éstos no deben ser contemplados como meros mensajeros, sino como elementos expresivos del *ciempiés*). La misma fragmentación contingente garantiza el avance de la formación como un todo en el que cada elemento individual hace valer su influencia. El valor filosófico de esta dinámica radica en que es a partir de los extranjeros, y no de los medios de comunicación como la radio, los cuales parecen funcionar a medias, que el *ciempiés* logra algo así como una conciencia de sí mismo. Otro elemento que le permite al *ciempiés* adquirir una auto-conciencia son los campesinos del Ariane. A diferencia de los lugareños, estos campesinos están involucrados en el *ciempiés*, pero a la vez poseen lazos con los alrededores, pues “tenían una granja al lado de Montarau y conocían bien la región” (17). En el mismo sentido, el conductor del Porsche adquiere una función de vital importancia en el *ciempiés*, pues se encarga de conseguir inmediaciones y proveer al resto de lo que hace falta.

Por último, la fragmentación del *ciempiés* en una serie de células que suponen múltiples regiones o dominios de objetos implica que la formación o

ensamblaje presupuesto no puede ser reducido a un holismo orgánico en el que todo conecta con todo, sino que conforma un entramado complejo y fluctuante de automóviles, automovilistas y demás elementos, los cuales deben esforzarse para mantener su identidad. Lo que en última instancia mantiene unido al ciempiés es la solidaridad, el voluntarismo y la convicción estoica de que pronto se alcanzarán nuevos horizontes. Esta contención intersubjetiva, producto de necesidades básicas inmediatas, hace que el caos imperante se rija por ciertos principios que de alguna manera impiden que la situación degenera en una totalidad anárquica. En definitiva, el embotellamiento no es sinónimo de un colapso total del sistema, pero tampoco significa la fusión indiscriminada de elementos disímiles en una totalidad global; se trata más bien de un agenciamiento cuya articulación garantiza un relativo fluir a través del caos.

## **Conclusión**

Este trabajo de arqueología poética se ha focalizado en las estructuras invariantes de “La autopista del sur” a fin de alcanzar una mejor comprensión del fenómeno técnico en su concepción cortazariana. Con la figura del “ciempiés” que emerge contingentemente del ensamblaje de automóviles y automovilistas, surge también una forma de comprensibilidad que se nutre de la racionalidad del caos y encuentra su fundamento en la herramienta que falla. Mientras que una interpretación heideggeriana típica de “La autopista del sur” seguramente incurriría en la tentación de asociar el estado en un flujo normal de tránsito con la disposición pre-reflexiva de la herramienta, y el estado de situación que se describe en el cuento con la disposición reflexiva de la herramienta rota, nuestro trabajo ha identificado en la herramienta que falla una modalidad intermedia y una forma de comprensión concomitante que nos catapulta más allá del todo remisional imperante, permitiendo el avance del Ser. Desde esta perspectiva crítica, mucho más fiel a la estructura tripartita de *El ser y el tiempo*, el escenario que nos describe “La autopista del sur” parece corresponderse con un estado de reconfiguración constante de potencialidades en latencia, entre las que se incluye la posibilidad auténtica de trascender el paradigma tecnológico imperante hacia

una metafísica nueva, es decir, una nueva constelación de inteligibilidad en relación al fenómeno técnico. En “La autopista del sur”, Cortázar parece insistir – aunque de forma tácita– en esta disposición intermedia: una suerte de puesta en foco que da lugar a cierta potencialidad democrática. En última instancia, lo que el cuento descubre es una nueva forma de comprensibilidad, una conciencia renovada que va acompañada de una disposición crítica activa. De su nostálgico final podrá decirse que el ser humano fue incapaz de hacerle frente a la libertad que plantea el *ciempiés*, que no pudo mantener viva la llama de aquella epifanía ontológica fugaz, que la herramienta que falla siempre termina por romperse. Pero a su paso seguramente quedará la estela de un final abierto: no de lo que pudo sino lo que podría llegar a ser, otra vez.

## **Bibliografía**

Cortázar, Julio. *Los premios*. Buenos Aires: Alfaguara, 2004.

---. *Rayuela*. Buenos Aires: Alfaguara, 2004.

---. “La autopista del sur”. *Kronhela*. Web.

<http://www.kronhela.com.ar/jc/JulioCortazar-Todoslosfuegoselfuego.pdf>. Acceso 14/03/2015.

---. *62/Modelo para armar*. Buenos Aires: Alfaguara, 2004.

Borgmann, Albert. *Crossing the postmodern divide*. Chicago: University of Chicago Press, 1993.

Dreyfus, Hubert. *Being-in-the-world: A commentary on Heidegger's Being and Time, Division I*. New Baskerville: The MIT Press, 1991.

Ellul, Jacques. *The Technological society*. New York, Knopf, 1994.

Feenberg, Andrew. “El parlamento de las cosas”. *Critical Theory of Technology*, 1991. Web. <http://www.sfu.ca/~andrewf/El%20parlamento.htm>. Acceso: 3/05/2015.

García Canclini, Néstor. *Julio Cortázar, una antropología poética*. Buenos Aires: editorial nova, 1968.

Heidegger, Martin. *The question concerning technology and other essays*. Translation and introduction by William Lovitt. New York, Garland Publishing, Inc., 1977.

---. *El ser y el tiempo*. Traducción de Jorge Eduardo Rivera. Santiago de Chile: Editorial Universitaria, 1997.

---. *Caminos de bosque*. Traducción Helena Cortés y Arturo Leyte. Madrid: Alianza Editorial S.A., 1998.

Marcuse, Herbert. *One-dimensional man: studies in the ideology of advanced industrial society*. Boston: Beacon Press, 2004.

Maturo, Graciela. "La razón poética y el pensamiento complejo". *Utopía y Praxis Latinoamericana*, 14.47 (2009): 127-132.

Orosio, Olga. "Entender, no inteligir: Sobre *Rayuela*, de Julio Cortázar". *Espéculo: Revista de estudios literarios*, 21 (2003). Web.

<https://pendientedemigracion.ucm.es/info/especulo/numero21/rayuela.html>. Acceso: 15/02/2015.

Ralón, Laureano. "No estar del todo: los límites de la lucidez en la narrativa cortazariana". *Revista Gramma* 26.55 (2016): 86-103.

Soler Serrano, Joaquín. "Entrevista a Julio Cortázar". YouTube. Web. [https://www.youtube.com/watch?v=\\_FDRIPMKHQg](https://www.youtube.com/watch?v=_FDRIPMKHQg). Acceso: 14/03/2015.

Thomson, Iain. *Heidegger, art and postmodernity*. London: Cambridge University Press, 2011.