



Vol. 12, No. 3, Spring 2015, 220-239

Pendiendo de la maquinaria: autos y hombres en “La autopista del sur” de Julio Cortázar

Jack D. Martínez Arias

Northwestern University

No se podía hacer otra cosa que abandonarse a la marcha, adaptarse mecánicamente a la velocidad de los autos que lo rodeaban, no pensar.

“La autopista del sur”

“La autopista del sur” (1966)¹ narra un largo y absurdo embotellamiento a las afueras de París. El tiempo de duración de este evento es indeterminado, pero debido a algunas señales (como el cambio de estaciones en pleno embotellamiento) se asume que se trata, por lo menos, de muchos meses. En este estudio se propone que la manera en la que la circulación o movimiento físico de los personajes, así como la duración de sus vínculos afectivos, dependen directamente de la inmovilidad de los automóviles. Así, se explora las dinámicas de subordinación de los personajes con respecto a las máquinas motorizadas. Se reflexiona sobre esta relación hombre-máquina a la luz de la teoría marxista de la alienación

¹ Publicado originalmente en la colección de cuentos *Todos los fuegos el fuego* (1966).

tecnológica, donde la maquinaria fabril se impone sobre el trabajador proletario, domina sus movimientos y transforma su personalidad. Sin embargo, el ensayo sostiene que la relación proletario-máquina que se señala en la teoría marxista de la alienación tecnológica se torna más compleja y problemática en el caso de “La autopista del sur”, ya que en este universo narrativo las máquinas alienantes ya no sólo están en las fábricas, sino en el espacio público de la autopista; y ya no sólo ejercen su poder alienante sobre el proletario, sino también sobre la burguesía. En consecuencia, el ensayo termina con una reflexión sobre las posibles implicancias de esta problematización.

En los párrafos iniciales del cuento se puede leer que la primera consecuencia del embotellamiento es el surgimiento de necesidades humanas básicas, como las de comida, agua o medicinas. Mientras los automóviles están detenidos, los personajes abandonan sus vehículos, se juntan entre ellos y así se van formando grupos que, tras organizarse política y económicamente, terminan convirtiéndose en pequeñas comunidades. Se sabe que el narrador de “La autopista del sur” enfoca su atención en una de estas comunidades. En ella, lo primero que los personajes determinan es la organización de una estructura jerárquica de poder. El ingeniero del Peugeot 404, personaje protagonista, elige al jefe: “Al ingeniero le resultó fácil proponer que uno de los ocupantes del Taunus, en quien tenía una confianza instintiva, se encargara de coordinar las actividades” (20). El ocupante del Taunus, entonces, se convierte en el máximo encargado de impartir las tareas al resto del grupo. A partir de entonces, se organiza la pequeña comunidad donde cada integrante debe cumplir un rol específico:

A nadie le faltaría de comer por el momento, pero era necesario conseguir agua; el jefe (...) pidió al ingeniero, al soldado y a uno de los muchachos que exploraran la zona circundante de la autopista y ofrecieran alimentos a cambio de bebidas. Taunus, que evidentemente sabía mandar, había calculado que deberían cubrirse las necesidades de un día y medio como máximo. (20)

La pequeña comunidad, guiada por alguien que “evidentemente sabía mandar” establece así no sólo un sistema de convivencia social, sino también un sistema de intercambio económico que se efectúa con las otras comunidades que se forman alrededor. Por lo tanto, la pequeña comunidad

se constituye como relativamente autónoma, como un microcosmos social que depende de su propia organización económica y política para poder sobrevivir (González Echevarría 136).

Sin embargo, no se debe dejar de señalar que la vigencia de esta pequeña comunidad está determinada por la duración del embotellamiento. Una vez que el tráfico vuelve a ser fluido, hacia el final del cuento, la comunidad se desintegra en su totalidad. Lo que llama la atención es que el restablecimiento del tráfico también desemboca en la ruptura instantánea de las relaciones afectivas que se han formado hasta entonces. Es pertinente recordar, por ejemplo, la relación amorosa—entre el ingeniero del Peugeot y la muchacha del Dauphine—que se ha originado en el embotellamiento. Cuando el embotellamiento termina, la relación también parece estar destinada a ser disuelta; parece no tener ninguna oportunidad de mantenerse más allá del espacio del embotellamiento. Cuando el tráfico se restablece, el protagonista tiene que volver a su auto, lo mismo la muchacha. Ellos lo hacen sin cuestionarse nada, lo hacen de manera inmediata, casi instintiva. Y debido al ritmo y la velocidad que los automóviles van desarrollando, él la pierde de vista. Esa pérdida es completa y definitiva, pues durante el embotellamiento no realizaron ningún compromiso, no planificaron siquiera un reencuentro posterior. La relación se termina junto con el embotellamiento y el protagonista, con un sentimiento de impotencia, sólo puede desear un escenario ficticio:

Estirando el brazo izquierdo el 404 buscó la mano de Dauphine, rozó apenas la punta de sus dedos, vio en su cara una sonrisa de incrédula esperanza y 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 (...) y todo eso siempre que no se detuvieran, que la columna continuara aunque todavía no se pudiese subir a la tercera velocidad, seguir así en segunda, pero seguir. (36-37)

Sin embargo, la columna de autos no siguió avanzando así, no siguió el ritmo que el protagonista deseaba. Entonces se puede leer que, aún en contra de la propia voluntad del protagonista, la unidad de la comunidad y el vínculo afectivo que ha desarrollado con la muchacha no puede continuar. En el cuento, por lo tanto, el protagonista sólo puede realizar acciones voluntarias mientras los automóviles se encuentran estancados. Solo en ese contexto tiene una capacidad real de decisión. Una vez que los

automóviles retoman su movilidad, el protagonista pierde agencia. Bajo este mismo punto de vista, también las comunidades, que aparentemente se mostraban como autónomas, son, en última instancia, dependientes de la inmovilidad de los automóviles. Por ejemplo, mientras los automóviles están detenidos, el jefe de la comunidad: “decidió que el 404 quedaría habilitado permanentemente como ambulancia” (27), “decidió que uno de los muchachos se haría cargo del auto abandonado para no inmovilizar la columna” (28), “decidió que los dos coches mejor equipados se reservarían llegado el caso para los enfermos” (31). La capacidad de decisión que tiene el jefe de la comunidad es repetida numerosas veces por el narrador. Sin embargo, eso solo sucede mientras los autos están inmóviles, pues cuando el tráfico se restituye por completo, al jefe de la comunidad sólo le quedará la posibilidad de dictar una última orden: que todos “volvieran a sus coches” (37).

En consecuencia, arguyo que con el final del embotellamiento, que coincide con las últimas páginas del cuento, la figura de los automóviles cobra mayor protagonismo. Con su inmovilidad, estas máquinas permitían que los personajes adquirieran cierta autonomía e, incluso, capacidad de decisión; pero con su movilidad, es el fluir del tráfico el que retoma el control total de las acciones. En ese sentido, es significativo tomar en cuenta el título mismo del cuento: “La autopista del sur”, donde el sustantivo “autopista”, hace clara referencia a un espacio en el que los protagonistas son los automóviles. Desde el título, entonces, el cuento anuncia un escenario que, naturalmente, le pertenece a los vehículos.

El protagonismo de los automóviles también se refuerza con las constantes menciones a las marcas y modelos de los mismos. A lo largo del cuento, el narrador se refiere muchas veces al Cavallier, Simca, Volkswagen, Peugeot 404, Taunus, etc. Sin embargo, lo que llama la atención es que el narrador no sólo emplee el nombre de estas marcas o modelos para designar a los automóviles, sino que también los utiliza para identificar a los propietarios. Los personajes del cuento son nombrados de manera genérica, por sus profesiones, ocupaciones, edad o género; pero siempre en relación al automóvil que ocupan. Así por ejemplo: “A mediodía la niña del Peugeot 203 empezó a llorar otra vez, y la muchacha del

Dauphine fue a jugar con ella y se hizo amiga del matrimonio. Los del 203 no tenían suerte; a su derecha estaba el hombre silencioso del Caravelle...” (18). Como se puede apreciar, la identificación de “la niña”, “la muchacha”, “el hombre silencioso” está en directa relación con el “203”, el “Dauphine” y el “Caravelle”. Esta relación, además, se complejiza en escenas donde las fronteras de la individualidad entre el auto y su ocupante parecen difuminarse. Por ejemplo, cuando el embotellamiento termina y los automóviles comienzan a recobrar su movilidad y, por tanto, su protagonismo, el narrador dice: “Detrás, el Volkswagen, el Cavallier, el 203 y el Floride arrancaban, a su vez lentamente, un trecho en primera velocidad, después la segunda...” (36). En esta frase ya no se leen los nombres genéricos de los personajes en relación a los autos que ocupan. Aquí se nombra solamente las marcas o modelos de los automóviles, como si fueran éstos, por sí mismos, quienes “arrancaban”. En la cita anterior no hay ninguna distinción literal entre el automóvil y su ocupante. Es como si, ante la movilidad de los autos, las figuras de los ocupantes pasaran a un segundo plano. Como veremos más adelante, cuando el embotellamiento termina, los personajes se limitan a cumplir una función específica, repetitiva, mecánica: conducir sus automóviles. Al respecto, la siguiente cita resulta iluminadora. Pertenece al momento en que el tráfico se restituye y todos los personajes han vuelto a los automóviles: “...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” (39).

Esa mirada fija “hacia adelante” y el énfasis en resaltar una adaptación mecánica en la que no es necesario “pensar”, da cuenta de las consecuencias de una alienación tecnológica muy similar a la que denuncia el discurso marxista. Recordemos que, según esta idea, ante la invasión de las máquinas en las fábricas, el proletario disminuye su capacidad de acción y pensamiento. Dado que las máquinas realizan las partes más complejas del trabajo, las actividades del proletario se limitan a ser aburridas y repetitivas (Wendling 2). Al hacerlas de manera sostenida, el proletario es enajenado de su propia naturaleza de ser humano (Marx 73). Al mismo

tiempo, el proletario entra en un proceso en la que su trabajo da existencia a un nuevo objeto (al producto manufacturado) y a causa de ese trabajo, el proletario pierde vitalidad. Al final del proceso, el producto adquiere independencia propia y el proletario pierde cualquier tipo de lazo con él: “the worker is related to the product of his labour as to an alien object” (Marx 60) o, para ponerlo en otros términos, el trabajador va entregando su vida a cambio de la fabricación de la mercancía: “the worker puts his life into the object; but now his life no longer belongs to him but to the object” (Marx 66-67). Tras este proceso, además de volverse independiente, el objeto también se convierte en algo hostil, ya que su existencia no produce satisfacción en el proletario y no obedece a la voluntad de éste. El proletario trabaja por necesidad: “His labor is therefore not voluntary, but coerced, it is forced labour. It is therefore not the satisfaction of a need; it is merely a means to satisfy needs external to it” (Marx 69).

En el cuento de Cortázar, vemos que esta dinámica—que para el discurso marxista se desarrolla en las fábricas—se puede distinguir en un espacio público como el de la autopista. Yendo más lejos, sostengo que este cuento puede complejizar y actualizar las relaciones hombre-máquina descritas por el discurso marxista. Comenzaré resaltando que, como ya hemos visto, en el embotellamiento que se narra “no se podía hacer otra cosa que abandonarse a la marcha”, donde sólo queda “adaptarse mecánicamente”, donde la capacidad de “pensar” no parece ser determinante a la hora de operar o conducir los automóviles. Este “no pensar”, al mismo tiempo, también desemboca en un no saber o no entender. Si de acuerdo a la alienación tecnológica, el proletario realiza su labor repetitiva sin conocer ni entender cabalmente los detalles del funcionamiento de la maquinaria², en “La autopista del sur”, los conductores vuelven a sus automóviles sin saber qué es lo que ha permitido el fin del embotellamiento, así como antes tampoco conocieron ni entendieron a cabalidad la paralización de los autos, ya que sólo oían historias que no eran confiables: “A veces llegaba un extranjero, alguien

² Para el pensamiento marxista, la alienación tecnológica también es “a situation in which the practical life activity of the vast majority of human beings is undertaken as labor on machines that they neither own nor understand. (...) Such labor is characterized by the repetition of a single function for long periods” (Wendling 56).

que se deslizaba entre los autos viniendo desde el otro lado de la pista o desde las filas exteriores de la derecha, y que traía alguna noticia probablemente falsa, repetida de auto en auto a lo largo de kilómetros” (12). Por lo tanto, los personajes del cuento no tienen acceso a información real y confiable. Nadie entiende qué es lo causó el origen o el final del embotellamiento. Lo único que saben los personajes es que, una vez que el tráfico se restablece, deben volver a sus automóviles.

También sostengo que así como el proletario complementa, con su trabajo repetitivo, la labor de la máquina, así el conductor burgués de los automóviles de “La autopista del sur” se “adapta mecánicamente” al automóvil. Esta analogía, sin embargo, se torna más compleja si tomamos en cuenta que durante los años cincuenta y sesenta, los automóviles eran presentados de una manera opuesta a como aparecen en la historia de Cortázar, eran presentados como las máquinas que producían una sensación de libertad en el conductor. La figura del auto se constituye como la de la única máquina que no esclaviza o aliena al ser humano, sino que, al contrario, le ofrece independencia y control sobre la movilidad de su cuerpo. Esto permitiría, al mismo tiempo, que el conductor supere las grandes distancias que lo separan de otras personas y, con ello, el automóvil se constituiría también como una máquina que junta a las personas³. En el cuento, sin embargo, sucede exactamente lo contrario. Ni el automóvil otorga independencia ni junta a las personas. Cuando los automóviles comienzan a correr, los personajes se separan automáticamente y los conductores, ya mecanizados, dejan de pensar. Esta contraposición entre la imagen del automóvil como máquina liberadora (en

³ Enda Duffy señala que los automóviles solían “bring people together” (144). También apunta que los automóviles eran objetos que dotaban de poder al propietario. El poder de estar a cargo, de conducir una máquina. El automóvil, a diferencia de la máquina de la fábrica, por ejemplo, no encadena al ser humano, sino todo lo contrario, dice Duffy. Otro estudio importante al respecto es el de Marshall McLuhan. Él considera que los aparatos tecnológicos constituyen extensiones o prótesis que ayudan a repotenciar el accionar humano. En ese sentido, el automóvil se convertiría en una extensión del cuerpo humano, una prótesis que le permite recorrer grandes distancias en poco tiempo. Otra vez, aquí vemos una dinámica en la que es el hombre quien toma control de su prótesis y la maneja de acuerdo a su propia voluntad. El cuento de Cortázar, sin embargo, también va a problematizar y cuestionar esta relación entre el hombre y el automóvil.

los cincuenta y sesenta) con la del auto como máquina alienadora (en el cuento) se hace más llamativa si tomamos en cuenta que “La autopista al sur” fue publicada, justamente, en 1966. Los modelos de los automóviles que aparecen en el cuento, al mismo tiempo, también pertenecen a las décadas del cincuenta y sesenta⁴. Por lo tanto, frente a la concepción optimista con respecto a los automóviles en los cincuenta y sesenta, el cuento que aquí se analiza nos presenta un escenario pesimista, uno donde las características del automóvil no se diferencian mucho de las características de las máquinas fabriles. Se puede argüir, entonces, que en “La autopista del sur”, las máquinas que alienan al hombre ya no sólo se encuentran dentro de las fábricas. Al respecto, lo que resulta relevante es que para el caso de “La autopista del sur”, las máquinas alienantes no limitan las libertades del proletario, sino que ejercen su poder sobre la propia burguesía europea. En ese sentido, lejos de promover una sensación de libertad en los personajes de este cuento, la movilidad de los automóviles produce lo siguiente: “Todo era olor a gasolina, gritos destemplados de los jovencitos del Simca, brillo del sol rebotando en los cristales y en los bordes cromados, y para colmo la sensación contradictoria del encierro en plena selva de máquinas pensadas para correr” (10).

Se trata pues, de un “encierro” entre máquinas. El “olor a gasolina” y el brillo reflejado por los “los cristales” y “los bordes cromados” enfatiza esa sensación de estar rodeado por objetos mecánicos. En “La autopista al sur”, por tanto, no se transmite la posibilidad de encontrar una salida a este “encierro en plena selva de máquinas”. Los automóviles, aquí, son máquinas tan dominantes como las máquinas de las fábricas con las que reniega el marxismo; sólo que la situación es más extrema todavía.

Entonces, en el cuento, los personajes no tienen el control total sobre los automóviles. Si lo tuvieran, no sentirían la necesidad de “adaptarse mecánicamente”, cual si fueran meras piezas o herramientas del auto, ni de sentirse encerrados y sin la posibilidad de escapar a dicha mecanización. En “La autopista del sur”, los personajes se limitan a actuar como partes subordinadas cuando los automóviles lo requieren, como si

⁴ Por ejemplo, el Peugeot 403 fue fabricado desde 1848, el Citroën ID se fabricó desde 1955, mientras que el Peugeot 404 comenzó a fabricarse en 1960.

fuesen los automóviles los dueños de los conductores y no al revés. Vale la pena señalar que esta última figura parece muy similar a la que Cortázar ha planteado en otros escritos como, por ejemplo, en “Preámbulo a las instrucciones para dar vuelta al reloj”, donde un regalo que parece tan inofensivo como un reloj, logra amenazar al que lo posee, lo ata, modifica sus comportamientos. Al final de ese cuento sobre un reloj, el narrador concluye: “No te regalan un reloj, tú eres el regalado, a ti te ofrecen para el cumpleaños del reloj” (417).

Volviendo a “La autopista del sur”, ahora me referiré al momento más importante del cuento: la sorpresiva finalización del embotellamiento:

Todo sucedía en cualquier momento, sin horarios previsibles; lo más importante empezó cuando ya nadie lo esperaba (...) Trepado en el techo del Simca, el alegre vigía tuvo la impresión de que el horizonte había cambiado (...) y que algo inconcebible estaba ocurriendo a quinientos metros, a trescientos, a doscientos cincuenta. (35)

Arguyo que esta escena refuerza la idea de dependencia de los personajes. Porque la movilidad autónoma de éstos está supeditada a la movilidad impredecible de los automóviles que se veían en el horizonte. Asimismo, esta falta de control sobre la situación no sólo se evidencia en la no predicción de los eventos, sino también en el carácter inevitable de los mismos. Por ello, se describe la movilidad de los autos del horizonte como “algo incontenible”. Al enfrentarse a este evento inevitable, los personajes no tienen opciones, lo que tienen que hacer es volver a los automóviles lo más rápido posible:

Dauphine se pasó rápidamente a su auto cuando ya Taunus, el soldado y el campesino venían corriendo y desde el techo del Simca el muchacho señalaba hacia adelante y repetía interminablemente el anuncio como si quisiera convencerse de que lo que estaba viendo era verdad; entonces oyeron la conmoción, algo como un pesado pero incontenible movimiento migratorio que despertaba de un interminable sopor... (35)

Tal como sucede al final de otro célebre cuento de Cortázar, “Las babas del diablo”, en “La autopista del sur” los supuestos protagonistas quedan reducidos frente a la movilidad de los objetos y se convierten en

piezas mecánicas⁵. En “La autopista del sur”, resulta significativo el empleo de la palabra “incontenible” para narrar el movimiento de los automóviles en el horizonte al final del embotellamiento. Pues este término enfatiza que los personajes no tienen opción, no tienen capacidad de elección, tienen que dejar todo lo que hacen para volver inmediatamente a sus automóviles y “adaptarse mecánicamente” a ellos. Y en ese proceso de adaptación tienen que renunciar, inclusive, a su naturaleza racional, pues sólo les queda, como se ha señalado antes: “no pensar”. En ese sentido, la adaptación mecánica de los personajes equivale a una conversión metafórica. Los personajes se convierten en meras piezas mecánicas, en una especie de extensión del automóvil. La figura inversa, la del automóvil al servicio de la voluntad humana, no existe más en este universo narrativo.

Los autos, engranajes de una maquinaria mayor

No sólo los personajes están actuando como piezas mecánicas de sus automóviles cuando el tráfico se restablece, sino que cada automóvil, a su vez, actúa como pieza mecánica dentro de un sistema aún mayor (que puede estar representado por todos los automóviles que pueblan la autopista). Se trata, pues, de un sistema que tiene que mantener el orden coordinado en el movimiento de sus piezas (o automóviles) para poder funcionar coherentemente: “Los autos corrían en tercera, adelantándose o perdiendo terreno *según el ritmo de su fila...*” (Énfasis mío, 17). En cualquier sistema mecánico, los engranajes tienen que calzar perfectamente para permitir el óptimo funcionamiento de la maquinaria; de la misma manera, en “La autopista del sur”, se aprecia que cada automóvil tiene que estar siempre listo para cumplir su función dentro de lo que se puede considerar un sistema mecánico mayor. Porque si uno de los automóviles no cumple su rol de manera apropiada, si uno de ellos se queda detenido y no avanza al “ritmo de su fila”, éste obstruirá el normal avance de los autos

⁵ Me estoy refiriendo a la última escena de “Las babas del diablo”, donde el protagonista (fotógrafo y traductor) percibe que una foto que él ha tomado comienza a tomar vida. Las imágenes se mueven y, en contraposición a ese movimiento, el fotógrafo se inmoviliza, se vuelve un mero “lente” y no puede actuar bajo su propia voluntad: “De pronto el orden se invertía, ellos estaban vivos, moviéndose, decidían y eran decididos, iban a su futuro; y yo desde este lado, prisionero de otro tiempo, de una habitación (...) *de ser nada más que la lente de mi cámara, algo rígido, incapaz de intervención*” (Mi énfasis 223).

que vienen detrás y, con ello, romperá con el orden, detendrá el normal fluido del tráfico, detendrá el normal funcionamiento del sistema de máquinas. Por ello, cuando en el cuento se especula acerca del origen del embotellamiento, siempre se piensa en algún accidente automovilístico, es decir, en la inmovilización de uno o más automóviles. Estos vehículos detenidos que habrían producido el embotellamiento serían, como si se tratase de engranajes averiados, los causantes del detenimiento total del sistema de máquinas:

A lo largo de la tarde se había sabido así del choque de un Floride contra un 2HP cerca de Corbeil (...) el doble choque de un Fiat 1500 contra un furgón Renault (...) el vuelco de un autocar de Orly colmado de pasajeros procedentes del avión de Copenhague. El ingeniero estaba seguro de que todo o casi todo era falso, aunque algo grave debía haber ocurrido cerca de Corbeil e incluso en las proximidades de París para que la circulación se hubiera paralizado hasta ese punto. (13)

El embotellamiento se puede leer, entonces, como la metáfora de un sistema de máquinas que está provisionalmente averiado. Así se justifica la atención que los personajes del cuento le prestan al potencial restablecimiento del tráfico. Ellos están siempre pendientes, ya que ante cualquier movimiento de las máquinas que se sitúan en el horizonte, deben volver a sus asientos y evitar así que el sistema de máquinas corra el riesgo de volverse a detener debido a algún automóvil que permanezca estancado. De esta manera se puede entender que incluso cuando uno de los conductores muere durante el embotellamiento, la pequeña comunidad no decida abandonar el automóvil del fallecido, sino más bien, designar a otra persona para que se haga cargo del volante. La prioridad de los personajes, incluso por encima de la muerte de un integrante de la comunidad o del entierro del cadáver, es permanecer siempre listos para conducir los automóviles: “Como la mujer del 203 sabía conducir, Taunus resolvió que su marido se haría cargo del Caravelle (auto del personaje fallecido) que quedaba a la derecha del 203” (29)

Una escena similar se produce cuando una muchacha decide abandonar su auto: “Cuando a las cinco de la mañana no quedó la menor duda de que Floride, como se divertían en llamarla los chicos del Simca, había desertado llevándose un valija de mano y abandonando otra llena de

camisas y ropa interior” (28). La pequeña comunidad, como en el caso anterior, no se preocupó por el destino de la muchacha, se preocupó, más bien, de no dejar el automóvil abandonado. Entonces, “Taunus decidió que uno de los muchachos se haría cargo del auto abandonado *para no inmovilizar la columna*” (Mi énfasis, 28). En una fábrica, si se avería alguna de las piezas de una máquina, esta pieza es reemplazada por otra; asimismo, en “La autopista del sur”, si uno de los conductores está ausente o imposibilitado de conducir (deserta o muere), es reemplazado por otro, y de esta manera no se altera el funcionamiento del automóvil y, en consecuencia, no se altera el funcionamiento del sistema de máquinas compuesto por todos los automóviles de la autopista. La pequeña comunidad en la que se centra el narrador, por tanto, está al servicio del buen funcionamiento de este sistema de máquinas, pues, como ya se ha señalado, no permite que ninguna permanezca sin un conductor designado.

Los estudios más importantes en torno a “La autopista del sur” han resaltado el solidario espíritu comunal que este cuento proyecta (Matas, González-Echevarría). Sin embargo, tomando en cuenta lo que se viene analizando en este ensayo, coincidir con esas perspectivas significaría considerar sólo una dimensión del cuento, ya que esta optimista interpretación no considera la verdadera prioridad de los personajes en esta historia. Por encima de la vida o el destino de los integrantes de esta pequeña comunidad (un hombre muere, una mujer desaparece), la preocupación principal de los personajes se concentra en garantizar que, superando cualquier inconveniente, los automóviles tengan siempre un conductor. Entonces es válido señalar que tal como sucede al final de “La isla al mediodía”—cuento publicado en la misma colección *Todos los fuegos el fuego*—el final de “La autopista del sur” también retrata la imposibilidad que tendría un sujeto alienado de incorporarse en una vida comunal. Si Marx consideraba que esta especie de regreso permanente a la vida social natural devolvía al hombre su naturaleza humana o que el comunismo era “the complete return of man to himself” (95), en cuentos como “La autopista del sur” o la mencionada “La isla al mediodía” tenemos que ese retorno permanente ya se configura como imposible.

Por otro lado, en la máquina de la fábrica a la que se refiere la alienación tecnológica marxista, el funcionamiento de aquella no es totalmente independiente, sino que obedece a una directiva y, por ello, aquél funcionamiento se encuentra permanentemente vigilado. La vigilancia detecta los problemas que detienen a la máquina y, al mismo tiempo, determina las soluciones que permitan restablecer el correcto funcionamiento de aquella. En “La autopista del sur”, al mismo tiempo, el sistema de máquinas compuesto por los automóviles también es vigilado. En el cuento aparece, brevemente, un vehículo aéreo que lo observa todo desde arriba. La siguiente escena pertenece a un momento crítico para los personajes, ya no quedaban provisiones y hacían falta medicinas:

El médico, que vino hacia las cuatro y media para ver a la enferma, hizo un gesto de exasperación y cansancio y dijo a Taunus que en su grupo y en todos los grupos vecinos pasaba lo mismo. Por la radio se había hablado de una operación de emergencia para despejar la autopista, pero aparte de un helicóptero que apareció brevemente al anochecer no se vieron otros aprestos. (27)

Mientras los personajes están pasando por un momento de crisis, un helicóptero merodea brevemente. Pero no provee ningún tipo de ayuda: ni comida, ni medicina, ni información acerca de la situación. Pareciera que la aparición de este helicóptero no afecta en lo más mínimo el devenir de los personajes. Entonces, ¿para qué aparece este helicóptero? Este vehículo aéreo sólo está interesado en mirar, vigilar y evaluar la situación de los automóviles. Al mismo tiempo, el helicóptero no parece estar interesado en las personas, pues como ya se mencionó, no provee ningún tipo de ayuda. Este helicóptero, entonces, funciona como el vigilante que observa, pero cuya presencia no es del todo percibida, pues recordemos que aparece “brevemente” y “al anochecer”. Este aparato comparte algunas características con el panóptico que ve sin ser visto (Foucault); sin embargo, aquí es más pertinente apoyarse en la teoría que Paul Virilio desarrolla en *War and Cinema*⁶, donde establece que cualquier aparato aéreo debe ser concebido como un “ojo”, como una cámara que lo registra

⁶ Virilio estudia el uso de las cámaras que portaban los aeroplanos en la Segunda Guerra Mundial. Aquellas registraban el territorio enemigo para poder reconocerlo y luego atacar blancos específicos. Para Virilio, después de la Segunda Guerra Mundial, no se puede pensar en un aparato aéreo sin pensar al mismo tiempo en una cámara fotográfica.

todo desde arriba. Así, al ser observada desde arriba, la autopista y sus automóviles se convierten en el objeto de vigilancia. En ese sentido, es pertinente apuntar que Virilio también sostiene que, desde la Revolución Francesa, el control del tráfico ha sido cuidadosamente ejercido por los estados europeos debido a la relación que se concibe entre el control de la movilidad de los ciudadanos y el mantenimiento del orden social (*Speed and Politics* 14). Así, para controlar a las masas, había que vigilar su circulación. Es más, desde la Segunda Guerra Mundial—sostiene Virilio—la estrategia de los estados europeos para aplacar las protestas de la clase trabajadora consistía en reconfigurar el modo de circulación físico de los ciudadanos. Entonces los estados se propusieron vaciar las calles, y para ello, fue pertinente la masiva construcción de autopistas (*Speed and Politics* 25). Siguiendo esa línea de pensamiento, se entiende que en “La autopista del sur”, las calles de la ciudad ya están vacías, pues todos los que se encuentran apiñados en la autopista apenas están regresando a París: “ya se sabe que los domingos la autopista está íntegramente reservada a los que regresan a la capital” (9). En el cuento, se podría decir, las condiciones para suprimir potenciales protestas sociales o iniciativas revolucionarias ya están dadas. Esta idea se puede reforzar con la actitud pasiva de los personajes, pues como ya se ha señalado más arriba, incluso en las condiciones más adversas, ninguno piensa en alguna idea que permita subvertir la situación. Nadie se propone intentar cambiar el orden impuesto por la inmovilización de los automóviles. El embotellamiento está dado y todos los personajes parecen resignados tan sólo a esperar. No se organizan para pensar en una posible solución al “encierro” que produce esa “selva de máquinas” compuesta por los automóviles. Muy al contrario, los personajes de “La autopista del sur” aparecen completamente subordinados. Ellos sólo se organizan para sobrevivir, porque sobrevivir es el primer requisito para cumplir su función última, conducir los automóviles una vez que el embotellamiento termine, una vez que el sistema de máquinas vuelva a funcionar.

En ese sentido, resulta coherente proponer que “La autopista del sur” se puede leer como una crítica a esta pasividad o resignación de los personajes. Una resignación que se hace evidente tanto frente al ritmo

impuesto que impone el tráfico como frente al estancamiento que impone el embotellamiento.

En *A Thousand Machines*, el marxista italiano Gerald Raunig sostiene que incluso en una hipotética sociedad gobernada por maquinarias monstruosas y opresivas, todavía se pueden encontrar espacios disponibles para la emergencia de colectivos que aspiren a un cambio estructural del sistema que los domina. Según Raunig, la posibilidad de una emancipación es posible, los hombres aún pueden tomar el control de las máquinas, pero para ello, las masas deben aprovechar los espacios que aún tienen disponibles para organizarse y tomar decisiones importantes al respecto. En “La autopista del sur”, ese espacio para la organización existe. Durante todo el tiempo que dura el embotellamiento, los personajes tienen la oportunidad de elaborar algún plan o pensar en alguna alternativa que cambie la situación. Sin embargo, este espacio, como se ha señalado antes, es utilizado solamente para organizar un modo de sobrevivir. Por último, los personajes no intentan ni siquiera obtener información efectiva sobre el embotellamiento ni planificar la continuidad futura de la comunidad o de los lazos afectivos que en ella se han originado.

Las últimas escenas del cuento ilustran cómo es que los personajes no consideran la posibilidad de tomar ventaja de las posibilidades que les otorga el sistema de máquinas durante el embotellamiento. El siguiente fragmento pertenece al momento en el que el tráfico se comienza a restablecer y los autos avanzan, cada uno, con un “ritmo” diferente en cada fila. Los autos que antes estaban juntos, aquellos que pertenecían a los integrantes de la pequeña comunidad, van separándose. Aquí, el narrador se está refiriendo a lo que experimenta el ingeniero del Peugeot 404:

El grupo se dislocaba, ya no existía. (...) El 404 había esperado todavía que el avance y el retroceso de las filas le permitiera alcanzar otra vez a Dauphine, pero cada minuto lo iba convenciendo de que era inútil, que el grupo se había disuelto irrevocablemente, que ya no volverían a repetirse los encuentros rutinarios, los mínimos rituales, los consejos de guerra en el auto de Taunus, las caricias de Dauphine en la paz de la madrugada... (38)

Como se señala al inicio de este ensayo, hacia el final del cuento se restituye el tráfico y, en consecuencia, el grupo se “dislocaba”. Lo llamativo es que también se disuelven los lazos afectivos que se originaron durante el

embotellamiento. El ingeniero del 404 está enamorado de la muchacha del Dauphine. Ellos tuvieron el espacio suficiente, durante el embotellamiento, para organizarse, para planificar por lo menos un reencuentro futuro, en París, tal como él lo desea. Pero nada de esto se lleva a cabo. Así como el grupo—en un nivel colectivo—no aprovecha el espacio para planificar acciones que subviertan la situación; de la misma manera el ingeniero y la muchacha—en un nivel más íntimo—tampoco aprovechan el espacio otorgado por el embotellamiento o el detenimiento de la maquinaria.

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... (39)

Como vemos, el ingeniero del 404 desea la recomposición del grupo, pero ésa es una esperanza volcada en el ritmo de las filas de los automóviles. Es decir, él, particularmente, no hace nada, no puede hacer nada para que su deseo se convierta en realidad. Sólo espera que el ritmo del tráfico permita la recomposición del grupo. Una vez que el tráfico se ha restituido, el personaje principal no es capaz de actuar. Los autos seguían avanzando y el ingeniero del 404:

Absurdamente se aferró a la idea de que a las nueve y media se distribuirían los alimentos, habría que visitar a los enfermos, examinar la situación con Taunus y el campesino del Ariane; después sería la noche, sería Dauphine subiendo sigilosamente a su auto, las estrellas o las nubes, la vida. Sí, tenía que ser así, no era posible que eso hubiera terminado para siempre. (39)

El protagonista sigue manejando, sigue separándose del resto, aún en contra de su voluntad. No le queda otra cosa por hacer. Sufre la pérdida, desea que todo vuelva a ser como antes, pero eso ya no es posible para él. Durante el estancamiento de los automóviles, cuando pudo organizar un método para mantener, de alguna manera, la unidad del grupo aún más allá del espacio del embotellamiento, no lo hizo. Ni él, ni el Taunus, ni la muchacha del Dauphine. Es como si todos los personajes, de antemano, consideraran que el espacio propiciado por el embotellamiento no pudiese ser usado para propósitos mayores que para la mera supervivencia. El estancamiento de los vehículos, entonces, aparece como un espacio en el que los personajes sólo buscan sobrevivir hasta que el tráfico vuelva a fluir

y ellos vuelvan, irrevocablemente, a tomar sus puestos en los volantes de sus respectivos automóviles. Por ello, no es de extrañar que, hacia el final del cuento, ya toda esperanza de recomposición del grupo está perdida para el protagonista:

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. (40)

De esta manera, en el universo de “La autopista del sur”, los personajes no exploran la posibilidad de liberarse de la dominación que el ritmo de los automóviles les impone cada vez que éstos son conducidos a través de la autopista. Los personajes actúan con resignación absoluta frente a la “incontenible migración” de los automóviles. En ese sentido, como ya se ha insinuado, la historia puede constituirse como una crítica a esa constante resignación que desemboca en desesperante inacción, como una crítica a ese “abandonarse a la marcha”, a ese “adaptarse mecánicamente” a los automóviles. En el cuento, los personajes no representan ninguna amenaza al orden que impone el sistema de máquinas en la autopista. El helicóptero que aparece no tiene ni siquiera la necesidad de intervenir, ninguna fuerza policial es necesaria para aplacar protestas o reclamos airados de los personajes ante una situación tan crítica como la que viven. Ninguno de esos métodos de represión es necesario porque los personajes ya parecen haber interiorizado su condición de meras piezas mecánicas dependientes de la movilidad de un sistema de máquinas mayor. Los personajes están completamente resignados, aceptan su suerte y, aún en contra de su voluntad (como en el caso del protagonista), obedecen irremediabilmente al ritmo que impone el tráfico de las máquinas.

Coda

Algunas preguntas surgen de esta lectura, preguntas que parten del cuento pero que, al mismo tiempo, pueden trascender las fronteras de aquél. Por ejemplo, ¿qué implica proponer que, en “La autopista del sur”, las máquinas alienantes ya no se encuentren dentro de las fábricas, sino también en los espacios públicos? Asimismo, ¿qué implica proponer que la

alienación tecnológica ya no es experimentada exclusivamente por la clase proletaria, sino que también, para el caso del cuento, por la burguesía europea? Si a través de la lectura que aquí se hace de “La autopista del sur”, se puede pensar en el cuento de Cortázar como en una crítica a la inacción de las personas frente al dominio que impone el ritmo de las máquinas; entonces, ¿también es posible pensar en el cuento de Cortázar como en una reelaboración, actualización y complejización de la teoría de la alienación tecnológica marxista? De esta manera, y a partir de esta lectura del cuento, ¿se puede argüir que éste evidencia las limitaciones y, por tanto, problematiza las premisas dadas por la teoría marxista de la alienación? Por otro lado, y debido a la resignación y a la falta de respuesta activa de parte de los personajes frente al ritmo que impone el tráfico de los vehículos, ¿se debe pensar en un escenario que llamaremos tentativamente post-alienado, como en un escenario donde los personajes ya han interiorizado cuáles son sus posiciones dentro del sistema que los domina y, por tanto, cumplen sus funciones sin la menor resistencia física? ¿La desmedida proliferación de nuevas tecnologías, representada por el exceso de automóviles en la autopista, tiene como consecuencia nuevas dinámicas alienantes que trasciendan la perspectiva marxista? Es decir, tras la proliferación tecnológica del siglo XX, ¿es el burgués, común usuario de estas tecnologías, quien se convierte también en un sujeto alienado? Si tanto proletario como burgués, a través de distintas maquinarias, caen en las dinámicas de la alienación, ¿quién o qué está organizando estas estructuras? ¿O se trata de una dinámica que ya se ha convertido en una maquinaria independiente? Es decir, ¿se trata de una estructura que, debido a la interiorizada resignación y falta de acción de los sujetos alienados, ya no es dependiente de alguien o algo, sino que se auto-reproduce a sí misma y, con ello, se ha independizado por completo? Éstas, pues, son sólo algunas de las preguntas que surgen a través de esta lectura de “La autopista del sur”, donde un evento que se considera meramente fantástico como lo es el embotellamiento de tiempo indeterminado a las afueras de París durante los años sesenta, permite analizar potenciales amenazas de dominación en un escenario donde los sujetos subyugados ya

han dejado de resistirse a su condición, en un escenario donde no se encuentra, ni siquiera, la más mínima esperanza de liberación.

Bibliografía

- Cortázar, Julio. "La autopista del sur." *Todos los fuegos el fuego*. Madrid: Punto de lectura, [1966] 2007. 9-40. Print.
- . *Cuentos completos*. v.1. Madrid: Alfaguara, 1994. Print.
- Duffy, Enda. *The Speed Handbook: Velocity, Pleasure, Modernism*. Durham: Duke UP, 2009. Print.
- Fiallega, Cristina. "La poética de Julio Cortázar." *Julio Cortázar: Perspectivas Críticas. Ensayos Inéditos*. Ed. Popovic Karic y Chávez Pérez. México: Tecnológico de Monterrey y Porrúa, 2012. 291-315. Print.
- Foucault, Michel. *Discipline and Punish: The Birth of Prison*. Trans. Alan Sheridan. London: Penguin, 1975. Print.
- González Echevarría, Roberto. "La autopista del sur' and the Secret Weapons of Julio Cortázar's Short Narrative." *Studies in Short Fiction*. 8.1 (1978): 130-40. Print.
- Marx, Karl. *Economic and Philosophic Manuscripts of 1844*. Moscow: Progress Publishers, 1967. Print.
- Matas, Julio. "El contexto moral en algunos cuentos de Julio Cortázar." *Revista iberoamericana*, 39.84 (1973): 593-609. Web. 25 Nov. 2013.
- McLuhan, Marshall. *Understanding Media: The Extensions of Man*. Cambridge: MIT P, 1994. Print.
- Raunig, Gerald. *A Thousand Machines. A Concise Philosophy of the Machine as Social Movement*. New York: Semiotext(e), 2010. Print.
- Virilio, Paul. *War and Cinema: The Logistics of Perception*. London: Verso, 1989. Print.
- . *Speed and Politics: An Essay on Dromology*. New York, NY, USA: Columbia University, 1986. Print.

Wending, Amy E. *Karl Marx. On Technology and Alienation*. New York:
Palgrave, 2009.