

La semiótica de la inmovilidad y el colapso de la modernidad en *La autopista del Sur*

The semiotics of immobility and the collapse of modernity in *La autopista del sur*

Recibido: 11 de enero de 2026

Aceptado: 08 de abril de 2026

Manuel Alfredo Garduño Oropeza

Gustavo Garduño Oropeza

“A veces, basta con parar el tiempo para revelar quiénes somos en realidad.”

Julio Cortázar

Resumen

Este ensayo analiza *La autopista del Sur* de Julio Cortázar como una alegoría del colapso de la modernidad y de la fragilidad de los dispositivos que estructuran la experiencia contemporánea. A partir de un marco teórico que articula las nociones de desterritorialización (Deleuze y Guattari), modernidad líquida (Bauman), no-lugares (Augé) y régimen semiótico capitalista (Jameson, Horkheimer), el estudio propone el fenómeno del embotellamiento urbano como una interrupción radical del paradigma moderno de la movilidad. Se exploran seis ejes principales: la suspensión del tiempo productivo, la despersonalización mediada por el automóvil como signo identitario, la formación y disolución de comunidades efímeras, la anticipación analógica de las redes sociales, la reescritura de motivos clásicos del aislamiento y la configuración de una semiótica de la inmovilidad. El análisis sostiene que el cuento transforma un incidente cotidiano en un laboratorio de corte narrativo donde la tecnología revela simultáneamente su promesa emancipadora y el riesgo de colapso. La inmovilidad no aparece únicamente como detención física, sino como un régimen de signos que reconfigura subjetividades y expone la vulnerabilidad estructural del orden moderno. Cortázar no solo problematiza la confianza en el progreso técnico, sino que muestra cómo, incluso en la parálisis sistémica, persisten formas mínimas de imaginación, solidaridad y reorganización simbólica.

Palabras clave: Cortázar; modernidad; semiótica; movilidad; desterritorialización.

Abstract

This article examines Julio Cortázar's *La autopista del Sur* as a semiotic allegory of the collapse of modernity and the fragility of the technological devices that structure contemporary experiences. Drawing on Deleuze and Guattari's notion of deterritorialization, Bauman's liquid modernity, Augé's non-places, and Jameson's theory of late capitalism, the study interprets the traffic gridlock as a radical interruption of the modern paradigm of mobility. The analysis develops six interconnected axes: the suspension of productive time, the depersonalization mediated by the automobile as an identity-sign, the emergence and dissolution of ephemeral communities, the analog anticipation of digital social networks, the rewriting of classical motifs of isolation, and the configuration of a semiotics of immobility. The essay argues that Cortázar transforms an ordinary incident into a narrative laboratory in which technology reveals both its emancipatory promise and its inherent potential for collapse. Immobility functions not merely as a physical stagnation but as a regime of signs that reshapes subjectivity and exposes the structural vulnerability of modern order. Ultimately, the story questions the teleology of technological progress while highlighting the persistence of imagination, solidarity, and symbolic reconfiguration within systemic paralysis.

Keywords: Cortázar; modernity; semiotics; mobility; deterritorialization.

Introducción

La autopista del Sur, cuento emblemático de Julio Cortázar, constituye una de las exploraciones más profundas sobre la fragilidad de la organización social contemporánea. Publicado en 1966 dentro del volumen *Todos los fuegos el fuego*, el relato toma como pretexto un monumental embotellamiento ocurrido en las inmediaciones de París para desplegar una reflexión compleja sobre el tiempo, la convivencia y los límites de la modernidad. A través de una estructura narrativa fragmentaria, del uso de personajes designados por el modelo de sus automóviles y de la representación de una comunidad improvisada que se forma y se disuelve, Cortázar convierte un incidente cotidiano en una poderosa alegoría existencial. Este ensayo examina los principales ejes de lectura del texto: la dimensión temporal y perceptiva, la despersonalización como efecto de la sociedad moderna, la organización y el colapso social, la reescritura de motivos clásicos del aislamiento humano y, finalmente, la semiótica de la inmovilidad como forma de revelar la vulnerabilidad de lo humano.

1. Tiempo suspendido y percepción alterada

El cuento construye un tiempo suspendido que dilata la experiencia de los personajes y trastorna su percepción de la realidad a través de una espacialidad liminal, construida a partir de la negación de lo vicario y de la inmersión en una especie de virtualización prematura y premonitoria del futuro. La narración evita referencias cronológicas precisas, lo que obliga al lector a experimentar la misma sensación de estancamiento que domina a los viajeros atrapados. Esta detención produce un tiempo “fuera de norma” que Roland Barthes podría leer como un desplazamiento del tiempo burgués-productivo hacia un tiempo ocioso, improductivo y, por ello, inquietante. Cortázar exagera esta temporalidad anómala mediante ciclos reiterativos —el calor, la sed, el hambre, la caída de la tarde— que reemplazan la linealidad por una circularidad cerrada. El embotellamiento se transforma así en una experiencia fenomenológica que altera la conciencia; el mundo se percibe desde una lentitud que desafía el sentido común y vuelve extraño lo cotidiano. La redefinición del tiempo y espacio de vida cotidianos y de la experiencia habitual son desterritorializados y esto es, precisamente, lo que implica el triunfo de la modernidad.

Según Deleuze y Guattari (2020), la desterritorialización es la forma de operar del capitalismo que se manifiesta, en un primer momento, extendiendo los límites del cuerpo y la conciencia hacia lo que permite la movilidad del automóvil pero, a la vez, fijándoles límites en torno a distancias, tiempos y formas de asimilarlos; luego extendiendo las posibilidades mismas de la máquina a la circulación pero restringiéndola a rutas pre-establecidas (y circunscritas a los límites urbanos); y, finalmente, determinando la espacialidad y la temporalidad a la tecnología que funge como una electricidad circunscrita a flujos entre nudos claramente determinados por el régimen urbano de signos: casa, trabajo, ocio y descanso pero, más que nada, productividad o la posibilidad de obtener más con menos.

El tiempo suspendido del cuento es, entonces, un problema semiótico o de forma vs. expresión (Deleuze y Guattari, 2020, 149) que puede leerse como un equipamiento que determina al sujeto en el capitalismo y del cual resulta imposible salir si no intervienen fuerza del propio sistema. El sujeto no es más que un engrane y su funcionamiento no lo determina él.

A la cuarta vez de encontrarse con todo eso, de hacer todo eso, el ingeniero había decidido no salir más de su coche, a la espera de que la policía disolviese de alguna manera el embotellamiento. (Cortázar, 2025. p. 532)

La narración, desprovista de referencias cronológicas precisas, obliga al lector a experimentar la misma dilatación temporal que viven los automovilistas atrapados: Una suerte de liminalidad o espacio transicional entre tiempos y espacios que ponen en pausa las estructuras normales o habituales.

Esta experiencia coincide con lo que Castro-Klaren (1997) identifica como una “subjetivación del tiempo” en la narrativa cortazariana, donde la percepción se altera ante situaciones límite. La circularidad de los ciclos —el calor, el hambre, la sed— sustituye la lógica lineal del tiempo moderno, cuestionada también por Lefebvre (1991) al describir cómo ciertos espacios urbanos subvierten las temporalidades productivas de la modernidad a modo de negaciones a las necesidades básicas en los espacios virtuales o, peor aún, la construcción de nuevas necesidades. En este caso, el sujeto queda controlado por la técnica y bajo la nueva lógica solo esta puede acceder a ciertos satisfactores: Pensemos, por ejemplo, en el desarrollo automotriz posterior a la década de los 70s en donde a la lógica emergente del permanecer encerrado en el dispositivo tecnológico se integran satisfactores habituales de necesidades cotidianas como el aire acondicionado y calefacción, la reproducción musical y el esparcimiento radiofónico; la infraestructura habilitada para llevar alimentos y bebidas pero, sobre todo (y ya alcanzado el periodo de internet), la capacidad de visualizar nuevas dimensiones de temporalidad y espacialidad a través del GPS, las pantallas y los simuladores.

La percepción alterada no es otra cosa que un choque semiótico en el que diferentes regímenes pierden su carácter referencial generando zonas liminales que tienen que ser resueltas por el propio dispositivo (el automóvil) o por el sistema al que responde. La contingencia no es posible sino que forma parte habitual del mismo proceso de producción.

A nadie le cabía duda de que algún accidente muy grave debía haberse producido en la zona, única explicación de una lentitud tan increíble. Y con eso el gobierno, el calor, los impuestos, la vialidad, un tóxico tras otro, tres metros, otro lugar común, cinco metros, una frase sentenciosa o una maldición contenida. (Cortázar, 2025. p. 532)

El efecto resulta tan contundente que los regímenes semióticos cambian su dimensión y haciendo que lo que antes era cotidiano, inmediato, básico y accesible en el exterior del dispositivo sea provisto por el interior del mismo acercando al sujeto a una nueva forma de realidad (si no virtual, preparatoria para serlo). Esto es despersonalización y es un efecto claro de la hegemonía signica de los dispositivos. Cortázar no solo relata una coyuntura, parece anticipar todo un contexto de transformaciones que, más adelante, ya no implicarán solo medios para acceder a fines sino que se convertirán en fines en sí mismos: Razón instrumental (Horkheimer, 2016).

2. Despersonalización y anonimato

En *La autopista del Sur* los personajes son identificados por el modelo de sus automóviles —el Dauphine, el Caravelle, la joven del 404—, lo cual refuerza la dimensión impersonal y mecánica del espacio vial. El sujeto deviene etiqueta, lo que, mediante esta estrategia narrativa, permite visualizar el mecanismo de despersonalización que refleja la manera por la que capitalismo y modernidad reducen la identidad a meros roles funcionales. El automóvil, símbolo fetiche del progreso tecnológico y de la autonomía individual, se convierte paradójicamente en la marca de un sujeto anónimo. En términos semióticos, el coche funciona como un signo metonímico que sustituye al individuo, reproduciendo la lógica moderna en la que las personas se vuelven extensiones de los objetos

que poseen. No obstante, conforme avanza el relato, surgen vínculos afectivos entre los personajes, lo que sugiere que la humanidad persiste incluso cuando el sistema intenta diluirla en categorías abstractas.

La decisión de identificar a los personajes mediante sus automóviles puede entenderse en términos de la relación entre sujeto y objeto en la modernidad tardía, donde los individuos quedan definidos por sus posesiones (Bauman, 2000). El automóvil como signo metonímico de identidad remite directamente a los análisis semióticos de Eco (1976) sobre el reemplazo del sujeto por sus artefactos culturales. Asimismo, esta despersonalización confirma lo que Augé (1993) denomina “no-lugares”: espacios de tránsito que anulan la singularidad humana. Y sin embargo, como apunta Harss (1966) en su lectura de Cortázar, la humanidad emerge incluso entre los pliegues de la deshumanización estructural.

3. Organización, colapso y comunidades en crisis

Uno de los aspectos más interesantes del cuento es la manera en que los viajeros desarrollan formas de organización colectiva. En ausencia de autoridades externas, improvisan normas, designan funciones, intercambian alimentos y establecen rutinas. La comunidad nace del caos, no de la planificación y ello responde, por igual, a un recurso semiótico por el cual ningún régimen puede ser considerado absoluto. No importa cuán forzosa sea la implementación de leyes y reglamentos, éstos encontrarán su límite cuando los significados emanados de su acción significativa resulten imposibles o absurdos con respecto a una coyuntura.

El signo no solo remite al signo en un mismo círculo, sino también de un círculo a otro o de una espiral a otra [...] La diferencia entre los círculos procede de lo siguiente: aunque todos los signos solo remiten unos a otros desterritorializados, orientados hacia un mismo centro de significancia, distribuidos en un continuum amorfo, no por ello dejan de tener diferentes velocidades de desterritorialización que hablan de un lugar de origen [...], relaciones diferenciales que mantienen la distinción entre los círculos o que constituyen umbrales en la atmósfera del continuum... (Deleuze y Guattari, 2020, 151)

De este modo, el régimen sígnico que es la ciudad entendida como circulación y relación entre roles pre-establecidos, aparece como dicho continuum que puede ser reconfigurado a partir de relaciones diferenciadas trazadas por la velocidad, la ausencia de la misma, la apertura o el aislamiento. Tal es la magia del dispositivo: desencadena toda una serie de signos emergentes que permiten la transgresión y la violación de estructuras pre-determinadas.

Y en la antena de la radio flotaba locamente la bandera con la cruz roja, y 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. (Cortázar, 2025. p. 550)

Este proceso recuerda a las observaciones de Émile Durkheim sobre el carácter social de la solidaridad mecánica; en contextos límite, los individuos se cohesionan no por afinidades ideológicas, sino por la necesidad inmediata de sobrevivir y siguiendo, por supuesto, las inercias marcadas por el propio sistema: Avance por avance, seguir hacia adelante, no hay posibilidad de virar o de cambiar el rumbo. Para Deleuze y Guattari estos sería plena identificación del proceso de conducción por el proceso de conducción en sí mismo, sin alteraciones, sin intensidad. Sin embargo,

la organización que emerge en la autopista es tan frágil como el contexto que la produce, basta la reanudación del tráfico para que sus vínculos colapsen sin dejar huella. La comunidad improvisada se disuelve ante el retorno del orden social “normal”, revelando la naturaleza efímera de los lazos producidos por la crisis.

Aparte de esas mínimas salidas, era tan poco lo que podía hacerse que las horas acababan por superponerse, por ser siempre la misma en el recuerdo; en algún momento el ingeniero pensó en tachar ese día en su agenda y contuvo una risotada, pero más adelante, cuando empezaron los cálculos contradictorios de las monjas, los hombres del Taunus y la muchacha del Dauphine, se vio que hubiera convenido llevar mejor la cuenta. Los diarios locales habían suspendido las emisiones, y sólo el viajante del DKW tenía un aparato de ondas cortas que se empeñaba en transmitir noticias bursátiles.. Hacia las tres de la madrugada pareció llegarse a un acuerdo tácito para descansar, y hasta el amanecer la columna no se movió. (Cortázar, 2025. p. 536)

La improvisada comunidad que surge en la autopista confirma la tesis durkheimiana de la solidaridad mecánica: la cohesión social aparece en contextos de necesidad inmediata y no como resultado de estructuras estables (Durkheim, 1893). A la vez, la volatilidad de estos vínculos coincide con la idea de modernidad líquida de Bauman (2000), donde las formas de comunidad son efímeras, frágiles y sujetas a disolverse en cuanto cambia el contexto.

Este análisis sobre la aparición, fortalecimiento y disolución de una microcomunidad dialoga también con otras representaciones literarias del colapso social, como *El señor de las moscas* de William Golding. En la novela de Golding, un grupo de niños náufragos intenta levantar una estructura de gobierno que termina degenerando en violencia y caos, mostrando la delgada capa que separa la civilización de la barbarie. En Cortázar, aunque no se llega a un nivel de brutalidad semejante, la comunidad también enfrenta tensiones, disputas internas y un progresivo desgaste de la cooperación. Ambas obras comparten la premisa de que la organización social no es un estado natural ni estable, sino una construcción frágil que puede desmoronarse ante la ruptura del orden externo. La autopista detenida es, así, un laboratorio donde se revela la precariedad de toda estructura colectiva pero también la reconfiguración de la misma. Y es que el dispositivo según Deleuze y Guattari es una máquina que produce rizomas, modificaciones pero también recurrencias que, sin salirse de régimen semiótico, le otorgan nueva pertenencia, nuevas condiciones de operación pero, sobre todo, la posibilidad de reconfigurar agentes. Esto es precisamente lo que sucede con los automovilistas del relato (y en general), son entidades trastocadas cuya naturaleza deja de obedecer a condiciones externas a los imperativos de la máquina (que puede entendida como el coche, la calle, la señalización, la ciudad o el sistema moderno / capitalista en sí mismo) y devienen en sujetos maquínicos acoplados al sistema y cuyo comportamiento reproduce las condiciones generales del mismo.

Volviendo a la comparación con *El señor de las moscas*, este proceso rizomático revela procesos similares de organización espontánea y posterior degradación. Golding (1954) muestra cómo la fragilidad de la civilización puede colapsar rápidamente, y Cortázar replantea esta lógica en un entorno urbano contemporáneo. Ambos textos funcionan como laboratorios narrativos para observar el desgaste de lo social ante el aislamiento, lo que Jameson (1991) describiría como un síntoma cultural de la modernidad tardía o la reproducción del funcionamiento del sistema en cada uno de sus componentes. Recordemos que Jameson fue quien sentenció que es más fácil presenciar el fin del mundo que el fin del capitalismo (o modernidad), pues estos están insertos en cada uno de nosotros a partir

de las máquinas (semióticas).

4. Las redes sociales y las nuevas comunidades virtuales

En una lectura contemporánea, la autopista detenida puede interpretarse como una prefiguración analógica de las comunidades digitales, especialmente de las redes sociales. Así como los automovilistas quedan suspendidos en un espacio intermedio en el que deben reinventar sus formas de interacción, los usuarios de internet habitan plataformas donde la identidad también se construye de manera parcial, fragmentaria y dependiente del contexto. Los personajes de Cortázar se reconocen por el modelo del automóvil —una metonimia vehicular de la identidad— del mismo modo en que hoy muchos sujetos se relacionan a partir de sus avatares, perfiles o fotos como representaciones mínimas que sustituyen momentáneamente la complejidad de la persona real. Como dice Byung Chul-Han: “Hoy las imágenes no son solo copias, sino también modelos” (Chul-Han, 2013, 49) y gracias a la sustitución del mero valor icónico de nuestras representaciones hemos optado por la transposición a elementos de la cultura que —según nuestras propias formas de identificación— nos refieran al mundo. El auto es uno de ellos y no es difícil comprenderlo desde que hay un perfil consumidor para marcas, tipos y modelos. Mercedes – Benz (señores maduros con dinero), Mustang (Pretensión de audacia, arrogancia y notoriedad), Audi (poder económico emergente), Cooper (juventud, identidad suburbana intelectual de clase alta)... En todos estos casos, la comunidad surge de datos parciales, signos superficiales y vínculos que emergen de las circunstancias.

La liminalidad vehicular en *La autopista del Sur* anticipa los fenómenos de construcción parcial de identidad descritos por Turkle (2011), donde los perfiles digitales funcionan como máscaras o representaciones mínimas del sujeto. De modo similar, las comunidades improvisadas en la autopista se asemejan a lo que boyd (2014) llama “networked publics”: colectivos que se forman en torno a situaciones efímeras, afectadas por la arquitectura tecnológica (o, en el cuento, vial).

Asimismo, la dinámica del embotellamiento anticipa fenómenos propios de las redes sociales como la aparición espontánea de grupos, la negociación de reglas informales, la alternancia entre solidaridad y conflicto, e incluso la volatilidad de los vínculos. Así como la comunidad de la autopista se arma, se organiza y colapsa con la misma rapidez con la que cambian las condiciones externas, las comunidades digitales dependen de la atención colectiva, de los algoritmos y de la contingencia del momento. Cuando el flujo del tráfico se restablece, los lazos en la autopista se disuelven; del mismo modo, cuando una conversación o tendencia termina, las comunidades en línea se dispersan sin continuidad. Esta comparación ilumina un aspecto central del cuento: la modernidad —entonces vial, hoy digital— produce comunidades simultáneamente intensas y efímeras, capaces de surgir velozmente y desaparecer sin dejar más que rastros transitorios.

Uno de los hombres del Taunus, que había ido a consultar a los muchachos del Simca, obtuvo un sentimiento burlón; el hombre, pálido del Carabelle, se encogió de hombros, y dijo que le daba lo mismo, que hicieran lo que les pareciese mejor. Los ancianos del ID y la señora del Beaulieu se mostraron visiblemente, contentos, como si se sintieran más protegidos. Los pilotos del Floride y del DKW, no hicieron observaciones, y el americano del De Soto los miró asombrado y dijo algo sobre la voluntad de Dios. Al ingeniero, le resultó fácil proponer que uno de los ocupantes del Taunus, en el que tenía una confianza instintiva, se encargara de coordinar las actividades.

A nadie le faltaría de comer por el momento, pero era necesario conseguir agua; el jefe, al que los muchachos del Simca llamaban Taunus a secas para divertirse, pidió al Ing., al soldado y a uno de los muchachos, que exploraran la zona circundante de la autopista y ofrecieran alimentos a cambio de bebidas. (p. 538)

El orden de este terreno de autovías y de circulación mediada más que por autos por metáforas de un estilo de vida, hacen del sujeto más que un elemento acabado, un proyecto permanente. “Hay una dependencia medial de la forma de vida. Es decir, por primera vez el medio digital consume el proceso dentro del cual el sujeto se acerca al proyecto. Lo digital es un medio del proyecto” (Chul Han, 2013, 71- 72) y su rol lo priva de ser poseedor de una organicidad para hacerlo órgano.

El proyecto Deleuziano del Capitalismo como régimen semiótico, la idea de Horkheimer de la sustitución de fines por medios y la alegoría de Chul Han de una sociedad - enjambre toman como común denominador la redefinición del hombre como mecanismo de expansión del régimen del semio-capitalismo o modernidad. Para estos autores la razón opera como un aparato de justificación de un proceso tan irreversible como la autopista y tan determinante como el automóvil; del mismo modo que las plataformas tecnológicas sustentan hilos virtuales y modo de acoplamiento espontáneos que, más tarde, pasan a formar parte de la gran autovía en red.

La volatilidad del grupo remite a los análisis de Van Dijck (2013) sobre la fragilidad de las comunidades digitales, cuyo surgimiento y disolución dependen del flujo de atención. Así como el restablecimiento del tráfico extingue la comunidad, también las tendencias digitales desaparecen cuando cesa su impulso algorítmico (Castells, 2009).

5. Reescritura de motivos clásicos del aislamiento humano

La situación límite que plantea el cuento dialoga con una tradición literaria en la que el aislamiento físico funciona como catalizador existencial. Desde las islas desiertas de *Robinson Crusoe* y *La isla misteriosa* hasta las ciudades paralizadas por plagas en *La peste* de Camus, la interrupción del mundo ordinario permite explorar lo humano desde sus márgenes. La originalidad de Cortázar reside en elegir un escenario urbano y moderno —una autopista congestionada— para poner en crisis las categorías de libertad, movilidad y progreso. El embotellamiento funciona como una metáfora de la condición contemporánea; estamos rodeados de tecnología que promete movimiento, pero somos vulnerables a un solo acontecimiento capaz de inmovilizar todo. El cuento prolonga, desde una sensibilidad cortazariana, la pregunta sobre qué permanece del ser humano cuando desaparecen las estructuras que sostienen su vida cotidiana.

La isotopía del aislamiento conecta a Cortázar con una tradición que incluye a Defoe (1719) y Camus (1947), donde el aislamiento permite explorar la condición humana fuera del confort de las instituciones. En esta línea, Alazraki (1987) señala que Cortázar “reimagina lo fantástico desde el cotidiano”, transformando espacios ordinarios —como una autopista— en escenarios de interrogación existencial. La paradoja que plantea Cortázar sobre la tecnología que promete movimiento pero produce inmovilidad refleja, además, la tesis de Virilio (2005) sobre la *estética del accidente*: toda tecnología contiene, en su propia estructura, su posibilidad de colapso.

6. Semiótica de la inmovilidad: objetos mínimos, significados máximos

La inmovilidad en *La autopista del Sur* no solo es una condición física, sino un sistema de signos que transforma los objetos cotidianos en elementos cargados de sentido. Como advierte Roland Barthes, los objetos pueden funcionar

como unidades semióticas que condensan estructuras culturales más amplias. En este cuento, la carretera detenida convierte el automóvil —símbolo moderno de libertad, velocidad y progreso— en un espacio de confinamiento y sobrevivencia que pasa de ser emblema de una movilidad coherente con las exigencias del sistema a una metáfora del límite de la acción humana como derivado de la voluntad. La tecnología cumple aquí un cometido fundamental que es el de traducir: llevar el sentido del aparato cotidiano subjetivizado al funcionamiento del aparato capitalista objetualizado. El hombre deviene máquina y transforma sus modos de percepción de lo que antes era trascendente a lo inmanente del funcionamiento. Cada conjunto de expectativas en la modernidad está ya construido, los puntos a alcanzar son pre-fijados, no hay lugar al accidente y el seguimiento de reglas y procesos genera seguridad. No obstante, un nuevo espectro de incertidumbre aparece cuando el funcionamiento de la máquina genera saltos, intensidades o atascamientos. Es entonces que emergen signos que redundan en entropía y en reconfiguraciones que la contienen.

En este contexto destaca un elemento aparentemente trivial pero profundamente significativo: el carrito de juguete con el que jugaba el niño durante el embotellamiento o pantalla donde se presenta la película de moda, la ambientación con playlist para el camino o la Tablet conectada al internet del vehículo. Mientras los adultos intentan restaurar el orden, coordinar recursos o aceptar resignadamente el absurdo de la situación, el niño desplaza su pequeño automóvil entre vehículos inmóviles, reproduciendo en miniatura la ilusión de movimiento que el mundo real ha negado. La imagen opera como una metáfora del colapso abrupto del sistema pero también como el área para el fortalecimiento del mismo a partir de la revisión de las condiciones de la maquinaria; lo único que avanza es un simulacro, una versión lúdica y diminuta del tránsito que se ha vuelto imposible.

Este gesto infantil funciona como signo de la vulnerabilidad humana ante lo absurdo. La paradoja es evidente; la sociedad moderna, orgullosa de su infraestructura y racionalidad, queda reducida a un escenario en el que solo el juego infantil mantiene viva la ficción del desplazamiento. El carrito de juguete simboliza de forma punzante la distancia entre la expectativa de control —alineada con la lógica del automóvil real— y la fragilidad absoluta que revela el paréntesis del embotellamiento. Es, en términos semióticos, un ícono del fracaso de la movilidad como mito moderno.

Desde una perspectiva más amplia, esta escena se relaciona con lo que Paul Virilio denomina la *estética del accidente*; toda tecnología implica, en su origen, la posibilidad de su propio colapso. El automóvil, pensado para acelerar la experiencia humana del espacio, produce aquí su opuesto, una detención total que anula cualquier teleología del movimiento. Cuando el cuento muestra al niño avanzando su juguete entre los gigantes inmóviles, Cortázar señala que el sueño tecnológico de la modernidad —la velocidad, la conectividad, el desplazamiento continuo— puede invertirse instantáneamente en absurdo. Y en ese absurdo, lo único que persiste es la imaginación.

Así, el carrito de juguete sintetiza la lógica del cuento. Ante la parálisis colectiva, lo que sobrevive es un gesto mínimo, casi insignificante, que revela al mismo tiempo la fragilidad, la resiliencia simbólica y el profundo contraste entre el mundo que construimos y nuestra impotencia para sostenerlo cuando ocurre una disrupción. La inmovilidad se vuelve entonces un lenguaje, y ese pequeño objeto rodando sin destino es quizá su signo más revelador.

La lectura semiótica de objetos cotidianos en situaciones límite responde a la concepción barthesiana del objeto como portador de mitologías culturales (Barthes, 1964). El carrito de juguete del niño funciona como una miniatura

de la ilusión moderna del movimiento —un movimiento que solo sobrevive en su forma lúdica— y ejemplifica cómo, ante el fracaso del sistema, emergen signos que revelan la vulnerabilidad humana.

Este contraste entre lo infantil y lo tecnológico confirma lo que Lotman (1990) entiende como la creación de “espacios semióticos alternos”: cuando el sistema falla, la cultura reorganiza sus signos para dar sentido a lo absurdo. Desde la perspectiva de la movilidad, Sheller y Urry (2006) explicarían esta escena como una interrupción radical del “paradigma de las movilidades”, donde la inmovilidad revela el trasfondo social y emocional del movimiento. El carrito, en su absurdo avance entre autos inmóviles, encarna esa inversión total.

Conclusión

La alegoría del colapso tecnológico y social desarrollada por Cortázar confirma, como señala Sennett (1992), que la vida moderna depende de infraestructuras cuya fragilidad apenas percibimos hasta que fallan. La autopista del Sur revela la vulnerabilidad de los sistemas que creemos sólidos, pero también la persistencia de la imaginación y de lo humano frente a la inmovilidad.

La autopista del Sur desarma la confianza moderna en el movimiento, la organización y la identidad. En su lugar, revela un universo donde la mínima alteración del orden cotidiano es capaz de transformar radicalmente la experiencia humana trastocando la cotidianidad subjetiva hacia la construcción de una subjetividad maquina a partir de regímenes semióticos que se contraponen. Cortázar convierte un embotellamiento —una situación banal, incluso irritante— en una alegoría profunda sobre la fragilidad de los sistemas que estructuran la vida contemporánea pero también de la capacidad de la modernidad capitalista para adecuar la emergencia en nuevas condiciones de operación de lo establecido para hacer del dispositivo una condición para el funcionamiento de lo humano. El cuento no solo expone los límites inalcanzables de la organización social y tecnológica (rizoma), sino que también muestra la persistencia de lo humano en medio del caos: la solidaridad, el deseo, la imaginación y la vulnerabilidad compartida.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alazraki, J. (1987). *Hacia Cortázar: aproximaciones a su obra*. Monte Ávila Editores.
- Augé, M. (1993). *Los no lugares: espacios del anonimato*. Gedisa.
- Avellaneda, A. (1990). *Cortázar: razón y revolución*. Editorial Biblos.
- Barthes, R. (1964). *Elementos de semiología*. Siglo XXI Editores.
- Bataille, G. (1957). *La experiencia interior*. Gallimard.
- Bauman, Z. (2000). *Liquid modernity*. Polity Press.

- Benjamin, W. (2003). *Iluminaciones*. Taurus.
- Borges, J. L. (1952). *Otras inquisiciones*. Sur.
- Bourdieu, P. (1984). *Distinction: A social critique of the judgement of taste*. Harvard University Press.
- Boyd, d. (2014). *It's complicated: The social lives of networked teens*. Yale University Press.
- Camus, A. (1947). *La peste*. Gallimard.
- Castells, M. (2009). *Comunicación y poder*. Alianza.
- Castro-Klaren, S. (1997). Tiempo y percepción en Cortázar. *Revista Iberoamericana*, 63(178), 355–370.
- Cortázar, J. (2025). La autopista del Sur. En *Todos los fuegos el fuego* (pp. 531–550). En *Cuentos Completos I*. Editorial Alfaguara.
- Cresswell, T. (2006). *On the move: Mobility in the modern Western world*. Routledge.
- Chul-Han, B. (2013). En el enjambre. Herder.
- Defoe, D. (1719). *Robinson Crusoe*. W. Taylor.
- Deleuze, G. y F. Guattari. (2020). *Mil Mesetas, capitalismo y esquizofrenia*. Pre-Textos.
- Durkheim, É. (1893). *De la division du travail social*. Presses Universitaires de France.
- Eco, U. (1976). *Tratado de semiótica general*. Lumen.
- Foucault, M. (1975). *Vigilar y castigar*. Gallimard.
- García, M. (2003). *Los juegos de Julio Cortázar: poética de lo fantástico*. Fondo de Cultura Económica.
- Genette, G. (1989). *Figuras III*. Lumen.
- Goffman, E. (1959). *The presentation of self in everyday life*. Anchor Books.
- Golding, W. (1954). *Lord of the flies*. Faber and Faber.
- Harss, L. (1966). *Los nuestros*. Editorial Sudamericana.
- Horkheimer, M. (2002). *Crítica de la razón instrumental*. Trotta.
- Jameson, F. (1991). *Postmodernism, or, The cultural logic of late capitalism*. Duke University Press.
- Jenkins, H. (2006). *Convergence culture: Where old and new media collide*. New York University Press.
- Jules Verne. (1874). *L'île mystérieuse (La isla misteriosa)*. Pierre-Jules Hetzel.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Blackwell.
- Lotman, Y. (1990). *Universe of the mind: A semiotic theory of culture*. Indiana University Press.
- Pellegrino, F. (1994). *Las estrategias del juego en Cortázar*. Editorial Visor.
- Rheingold, H. (1993). *The virtual community*. Addison-Wesley.

- Sennett, R. (1992). *La corrosión del carácter*. Anagrama.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207–226.
- Sloterdijk, P. (2003). *Esferas I–III*. Siruela.
- Sosnowski, S. (1983). *Cortázar: el examen y otros ensayos críticos*. Siglo XXI Editores.
- Turkle, S. (2011). *Alone together: Why we expect more from technology and less from each other*. Basic Books.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity Press.
- Van Dijck, J. (2013). *The culture of connectivity: A critical history of social media*. Oxford University Press.
- Virilio, P. (2005). *El accidente original*. Amorrortu.