

# Oyendo de lejos un zumbido de enjambre mecánico. Aceleración social y movilidades capitalistas subalternas en *El corredor o Las almas que lleva el diablo* (2023), de Alejandro Vázquez Ortiz<sup>1</sup>

Hearing the Hum of a Mechanical Swarm from  
Afar. Social Acceleration and Subaltern Capitalist  
Mobilities in Alejandro Vázquez Ortiz's *El corredor  
o Las almas que lleva el diablo* (2023)

RENÉ ARAYA ALARCÓN

UNIVERSIDAD DE PLAYA ANCHA, CHILE

renearay@gmail.com

Resumen: El presente artículo analiza la novela *El corredor o Las almas que lleva el diablo* (2023), del escritor mexicano Alejandro Vázquez Ortiz. A partir de aportes teóricos de Hartmut Rosa, Zygmunt Bauman y Giorgio Agamben, se sostiene que al recrear una carrera clandestina y mortal en las rutas que unen a Monterrey y Saltillo, Nuevo México/Coahuila, el texto metaforiza el aceleracionismo posmoderno y las formas de movilizaciones puestas en marcha por el capitalismo y el modo en que estas repercute en la formación de identidades subalternas. Entre las conclusiones, se plantea que la novela de Vázquez inaugura formas de recreación de la autopista no ex-

<sup>1</sup> Este trabajo ha sido financiado por el Programa de Contratación de Ayudantes de Investigación de la Universidad de Playa Ancha, en el marco del Proyecto de Fortalecimiento UPA 24991.

ploradas hasta ahora en la literatura latinoamericana, lo que pudiese constituirse como un aporte al momento de emprender el análisis de la representación literaria de los regímenes de movilidad capitalista en nuestro continente.

Palabras clave: movilidad, capitalismo, paisaje, autopista, *El corredor o Las almas que lleva el diablo*.

Abstract: This article analyzes the novel *El corredor o Las almas que lleva el diablo* (2023), by the Mexican writer Alejandro Vázquez Ortiz. Based on theoretical contributions from Hartmut Rosa, Zygmunt Bauman and Giorgio Agamben, it is argued that by recreating a clandestine and deadly race on the routes that connect Monterrey and Saltillo, New Mexico/Coahuila, the text metaphorizes postmodern accelerationism and the forms of mobilizations put underway by capitalism and the way in which these impact the formation of subaltern identities. Among the conclusions, it is proposed that Vázquez's novel inaugurates forms of recreation of the highway not explored until now in Latin American literature, which could constitute a contribution when undertaking the analysis of the literary representation of capitalist mobility regimes on our continent.

Keywords: mobility, capitalism, landscape, highway, *El corredor o Las almas que lleva el diablo*.

Recibido: 14 de febrero del 2025

Aceptado: 4 de abril del 2025

Doi: 10.15174/rv.vi18i37.840

## Introducción

Sin lugar a duda, las autopistas se constituyen como una de las obras de ingeniería de mayor impacto sobre los espacios urbanos y rurales, en especial a partir de las primeras décadas del siglo xx. Su presencia es de tal relevancia que se conciben como un invariante del paisaje, es decir, uno de aquellos elementos que posibilitan que un entorno, por más ajeno o exótico que resulte, tenga algún vestigio de familiaridad o de relación con cualquier otro (Jackson 191). Al margen de su innegable valor paisajístico (Caballero, Domínguez y Naranjo 53; Moreno Aranguren 34), las autopistas han supuesto una serie de transformaciones en el modo de interacción entre quienes habitan el espacio. Estas fueron advertidas tempranamente por Lewis Mumford en *La carretera y la ciudad* (1958), ensayo que criticó la aprobación de un enorme plan de autovías interestatales en Estados Unidos, advirtiendo sobre las consecuencias devastadoras que tendría sobre las “ciudades y campiñas” (Mumford 45). A partir de entonces, su despliegue ha sido objeto de todo tipo de debates que cuestionan su impacto sobre el modo de vincular a territorios y a los sujetos que se desplazan a través de ellos (Harvey, *El derecho a la ciudad* 27; Virilio 15).

Con todo, a pesar de su relevancia social, cultural y, desde luego, política, no abundan en la literatura latinoamericana representaciones de corredores terrestres. Entre las novelas, aún sin prisa, podríamos nombrar apenas un puñado. Por ejemplo, *Los autonautas de la cosmopista* (1983), de Julio Cortázar; *Cambio de piel* (1967), de Carlos Fuentes; *Los detectives salvajes* (1998), de Roberto Bolaño, o *Prontos, listos, ya* (2006), de Inés Bortagaray. Podríamos añadir a *Había mucha neblina, humo o no sé qué* (2016), texto en que Cristina Rivera Garza repasa los desplazamientos de Juan Rulfo por las carreteras mexicanas en

su condición de vendedor viajero de neumáticos y de funcionario público. Es decir, los corredores de transporte han sido escasamente abordados y recreados en la literatura latinoamericana a pesar de su enorme relevancia, por ejemplo, en los procesos de modernización urbana de las últimas décadas (Romero 350). Con todo, su representación ha enfatizado dos aspectos. Por un lado, su condición de “no-lugar”, es decir, han sido concebidos como espacios que no pueden definirse a partir de su valor identitario, relacional o histórico (Augé 100). Por otra parte, y siguiendo a Michel Onfray, se les ha imaginado como lugares asociados al viaje, entendido como espacio de iniciación y de la transformación personal (Onfray 35).

En este contexto, *El corredor o Las almas que lleva el diablo* parece inaugurar una forma de representación de la autopista que tensionaría esos esquemas, motivo por el que parece relevante abordar su análisis. En la novela, Ricardo Prieto, empresario regiomontano en decadencia, es un adicto a la velocidad y al olor a gasolina, “obsesionado por hacer una especie de Le Mans mexicana” (*El corredor* 70) en la peligrosa autopista que une a Saltillo y Monterrey. A diferencia de la célebre carrera francesa de resistencia, se trata de un certamen ilegal y desprovisto de cualquier medida de seguridad que despliega a seis corredores aficionados: el Acerero, la Borrega, el Amarillo, la Muerta, Kanjo y el Lobo, todos reclutados por Humberto, mano derecha de Prieto. Cada uno de los corredores se parapeta al interior de sus camionetas acondicionadas para alcanzar velocidades de doscientos cincuenta kilómetros por hora, provistos de armas de fuego y dispuestos a hacer lo que sea por obtener el millonario premio en disputa.

Tal vez a causa de su reciente publicación, la novela no ha sido aún abordada por la academia, pero sí existen múltiples reseñas y entrevistas en medios especializados que permiten de-

linear algunas incipientes líneas interpretativas en su recepción. En este sentido, principalmente se ha enfatizado que *El corredor* evidenciaría el despliegue de un régimen de violencia estructural y sistemática en el espacio fronterizo del norte de México y Texas (Morales párr. 9). Así, la autopista sería concebida como un dispositivo que propicia el ejercicio de relaciones de poder bio y necropolíticos que formarían parte de la experiencia cotidiana de quienes habitan en Monterrey (Retamoso párr. 16).

Al mismo tiempo, se ha leído que la aparente “oda a la velocidad” de la novela, permitiría más bien entrever una paradójica negación del movimiento. Estas interpretaciones enfatizan que los sujetos de la novela transitan a toda velocidad por la autopista en un movimiento incesante que, paradójicamente, no los lleva a ninguna parte. En términos de Vázquez, uno de sus propósitos ha sido representar “el movimiento demencial del ciclo de las ciudades y del capital, donde estamos moviéndonos permanentemente para terminar en el mismo lugar” (Vázquez, *oda a la velocidad* párr. 11).

Los elementos puestos en relieve hasta ahora por la crítica se constituyen como un punto de partida a partir del cual ofrecer una lectura que problematice la representación de la autopista en *El corredor* a partir de las nociones de aceleración social y movilidad capitalista. Entiendo así, que, en el marco de la carrera clandestina recreada en la novela, los sujetos emergerían atrapados por un régimen temporal invisible que concibe la aceleración incesante como su principal valor, de modo tal que se ven coaccionados a participar de esa dinámica ubicua. En este marco, la hipótesis de lectura que propongo apunta a que *El corredor* representa la forma en que ciertas subjetividades fracasan en el ingreso a dinámicas y rituales propios de la aceleración social, viéndose forzados a participar de redes de movilización capitalistas que las producen en tanto subjetividades

subalternas. En esta medida, el circuito de la carrera clandestina y el énfasis en la decadente industria del reciclaje, representarían la tendencia del capitalista a movilizarse de modo circular y a someter a ciertas subjetividades a un movimiento perpetuo, pero inoperante. Las rutas de transporte que unen a Monterrey y Saltillo devendrían, entonces, en lugares de *excepción* y quienes se desplazan por ella se constituirían en *nuda vida*.

### Paisaje borrado, viaje imposible

Al margen de que buena parte de su trama se desarrolla sobre rutas de asfalto, *El corredor* no es, en ningún caso, lo que podríamos entender como una *road story*. La autopista se representa como un circuito breve y cerrado, un modo de desplazamiento que supone tal grado de velocidad y riesgo que no puede entenderse como viaje, pues todo “viaje es esencialmente una forma de ver: se basa en el ojo, en nuestra capacidad visual” (McGrane 116) y supone, por tanto, “el disfrute del paisaje” (Carr 147). En las subjetividades de *El corredor* no hay posibilidades de apartar la mirada del asfalto, pues desviar la vista puede costar la posición en la carrera o la vida. Las miradas se ensimisman en el volante y la autopista:

A Kanjo lo distrae un cupé que pasa a toda velocidad en la carretera, levantando una llovizna de grava. Lo sigue hasta que se vuelve un punto indiscernible del horizonte. No le gusta tener tanto espacio ante sí. Prefiere que todo se limite a un punctum preciso de asfalto en la composición de un parabrisa (*El corredor* 246).

Lo único que los competidores alcanzan a ver es la ruta hacia delante y sus rivales por el retrovisor:

[...] el paisaje no es más que una repetición, toda montaña una escenografía repetida para poner fin a la mirada que se resbala en el horizonte. Lo único verdadero que se puede tocar y hendir y transitar es el asfalto. Sólo eso existe [...] esa cinta negra que mapea el territorio cual cicatriz con la sutura intermitente del blanco (*El corredor* 279).

Entonces, el paisaje es borrado por efecto del vértigo en el desplazamiento. Este es un motivo reiterado a lo largo de la novela: el escenario urbano e interurbano parece desvanecido entre la niebla que cubre la autopista, o a causa del humo producido por las colisiones y desperfectos de los motores de los vehículos que impide ver el entorno: “Sólo se ve el montículo en donde sobresalen raíces, matorrales y algo de basura, y, encima de todo, una columna de humo negro aparece. Después la nube tupida que borra el cerro” (*El corredor* 17). De vez en cuando, se configuran también espacios que asemejan el decorado invariable de un videojuego:<sup>2</sup> supermercados, tiendas Oxxo, residencias geométricas del suburbio que se reiteran como imágenes en permanente movimiento sobre las cuales es imposible fijar la mirada. La autopista, entonces, funciona como un zoótropo que rota a una velocidad que no permite discernir las imágenes que proyecta; se asemeja a una rueda de hámster, un dispositivo que sólo permite dar vueltas circulares y que anula toda posibilidad de desplazamiento real. No hay posibilidad alguna de disfrute del movimiento o para que, siguiendo a Pablo Piedras, la visión panorámica permita la irrupción de la intimidad, la

<sup>2</sup> Asunto nada trivial si consideramos que Vázquez Ortiz ha declarado como una de las influencias de la novela a *Carmaggedon*, un videojuego de combate en vehículos creado en 1997. Este juego tiene como misión principal acabar la carrera o destrozar los coches de los contrarios, contexto en el cual la matanza de peatones es un aliciente.

autorreflexión y la transformación personal (Piedras 222). Se produce, entonces, una exacerbación de la autopista entendida como “no-lugar”, toda vez que no es representada tan sólo como un espacio presidido por el control del acceso y las circulaciones (Augé 44), sino que como espacio que deslocaliza el paisaje hasta el punto de anular la idea de desplazamiento. La autopista y su velocidad vuelven invisible el entorno, produciendo un efecto de desterritorialización propia del capital, que se propone derribar cualquier obstáculo al intercambio en una lucha por aniquilar el espacio mediante el tiempo (Harvey, *Espacios del capitalismo* 263). Las subjetividades representadas por la novela no pueden comprenderse sin hacer referencia a esta percepción del espacio geográfico fracturado y que está vinculada a la implantación del capitalismo (Harvey, *Espacios del capitalismo* 136), ocasionando, a su vez, el despliegue de toda clase de identidades subalternas que no logran operar satisfactoriamente en este escenario.

De este modo, los corredores embarcados en la carrera Monterrey-Salttillo, no encuentran otra salida que mantenerse en movimiento. De acuerdo con Hartmut Rosa, si acaso existe una característica universal de la modernidad guarda relación con la experiencia de un cambio en la estructura temporal de la sociedad o, más exactamente, la experiencia de aceleración de la vida, en cualquier de sus facetas (Rosa 28). Rosa alude a una pulsión por mantenerse siempre en movimiento, por no mirar atrás, por no incurrir en el ejercicio benjaminiano del ángel de la historia. La única conducta posible es apretar el acelerador sin contemplación, toda vez que “en un circuito acumulativo, alimentado por su propia producción, la aceleración es el comportamiento normal” (Land 27). En el caso de los pilotos aficionados de *El corredor*, la aceleración a la que se puede optar es el remedo vago e inoperante de la velocidad sobre la autopista.



Ninguno de los que ponen su vida en riesgo sobre el asfalto consiguen ir más rápido hacia ninguna parte. El tiempo, en realidad, no transcurre lo suficientemente a prisa para ellos, no son lo suficientemente livianos, su modo de tomar parte en la aceleración de la modernidad se exhibe, entonces, del modo más evidente y rústico posible: a exceso de velocidad y poniendo la vida en riesgo sobre una pista que “es una trampa mortal” (*El corredor* 99). Subirse a sus vehículos y volverse hacia la carretera es el modo que encuentran de participar de los ritualistas aceleracionistas de los que no pueden en realidad tomar parte, pues sus existencias no logran cumplir los estándares de premura que el capitalismo tardomoderno exige y son conminados a acelerar del modo más literal y riesgoso posible. Como piensa Hartmut Rosa (41), al no poder habitar la aceleración que se propone, estos sujetos experimentan la patología y la alienación de moverse en el espacio desde la negación del movimiento. Aceleran, entonces, aunque intuyen que esa velocidad deviene maligna y no los lleva a ningún sitio. Necesitan el vértigo. No logran evitar la pulsión de dirigirse hacia la autopista, que los atrae con su fragor:

Está fastidiada del tráfico diurno, del río de carrocerías de plástico que serpentea las calles [...]. Mejor moverse. Duerme más tranquila a la orilla de alguna avenida concurrida donde siempre, no importa la hora, circulan automóviles. La atmósfera la tranquiliza: el resplandor de los espectaculares superpuestos, la simetría de las farolas encajadas en hileras interminables, el trajín de los chóferes anónimos que iluminan su paso a través de espirales de concreto [...]. Éste es su tiempo. El asfalto limpio en sus cuatro carriles y no el tedio sumiso del tráfico diurno (*El corredor* 19).

## Atados a la modernidad *pesada*

El impulso por la aceleración inoperante que experimentan los pilotos aficionados que recorren la autopista que une Saltillo y Monterrey en *El corredor*, no es sólo una pulsión individual. Tiene, en cambio, dimensiones geopolíticas que la novela se encarga de explicitar. Al respecto, resulta importante mencionar que, hacia principios del siglo xx, Monterrey destacó como una ciudad siderúrgica que proveyó de materia prima a Estados Unidos en el marco del desarrollo de su industria militar (Toledo Beltrán y Zapata 51). Por entonces, Monterrey experimentó una explosión demográfica y económica, así como una importante degradación ambiental (Zapata Novoa 63). El momento de máxima expansión tuvo lugar en el marco de la Segunda Guerra y, luego de ello, progresivamente, la producción fue decayendo hasta que, en 1986, una de sus principales maestranzas, ícono de su desarrollo industrial, la Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey S. A., cerró sus puertas, lo que tuvo significativo impacto socioeconómico y político en la ciudad (Hinojosa y Martínez 148). Este proceso puede leerse a partir de aportes teóricos de Zygmunt Bauman. Según este autor, hemos transitado desde una modernidad pesada a una modernidad liviana o líquida (Bauman, *Modernidad líquida* 122):

Esta parte de la historia que llega ahora a su fin, podía denominarse [...] “la era del *hardware*” o “modernidad pesada” [...], la época de las máquinas pesadas y engorrosa, de los altos muros de las fábricas que rodeaban plantas cada vez más grandes y que ingerían planteles cada vez mayores, de las enormes locomotoras y gigantescos vapores oceánicos [...] Conquistar el espacio era la meta suprema (*Modernidad líquida* 122).

Entonces, el auge de la industria acerera de Monterrey coincidiría con ese momento “pesado”, del que luego, una vez retirado el capital, el espacio ya no logrará deshacerse sin secuelas. No logra transitar hacia el capitalismo software, hacia la modernidad liviana (Modernidad líquida 125), pues sus sujetos no fueron habilitados para ello; en cambio, se especializaron en proveer de materia prima a las sociedades hegemónicas que no detuvieron su “progreso licuado”.. El espacio, de cierto modo, se vuelve ruinoso y quienes lo habitan fantasmas que se aferran a la materialidad capitalista pasada. Esta idea se manifiesta en la novela mediante la representación de un segundo gran escenario que, junto con la autopista, irrumpe en el paisaje, es decir las múltiples desarmaduras, deshuesaderos y fundiciones de chatarra vehicular que proliferan en el cordón industrial de Monterrey, donde antes se erigieron las plantas fordistas metalúrgicas, “modelos ambicionados de la racionalidad en la modernidad pasada” (*Modernidad líquida* 124). Las subjetividades de la novela han quedado atadas al *hardware*, a los vehículos y a los fierros que, de cierta forma, metaforizan a la sociedad pesada:

Como todo lo que viven después de la calamidad, ahora está en el yonque. El Palacio de Fierro acopia máquinas de deshecho y pérdidas totales. Después los desarmadores separan las piezas de los motores diferenciando cada uno de los metales: fierro, acero, aluminio y bronce. A veces de entre las tripas de la maquinaria aparecen refacciones que se pueden reutilizar. Pero la mayoría, ya clasificado, irá a parar como chatarra de regreso a las fundiciones (*El corredor* 30).

No logran, entonces, sacudirse del metal. Por eso, los sujetos de la novela actúan como si fueras prótesis de sus vehículos, como si se trataran de simbiosis humanos, que no conciben

su vida sino entre tuercas: “El Acerero casi nunca usa bastón o muletas. Su única prótesis es la Syclone” (*El corredor* 79), “es indisociable de su camioneta. Al poner su pie en el acelerador se produce una comunión entre la máquina y el Acerero. Un misterio ontológico que funde dos formas en una sola sustancia” (*El corredor* 78). Por ello, con frecuencia, los corredores son mencionados aludiendo a los vehículos que conducen: Dodge blanca, Ranger amarilla, Chevy pick up, Caddy blanca, Ford Lobo Roja, a la usanza de Cortázar en “La autopista del sur” (Cortázar 11). No dejar de conducir los sitúa en un cierto orden social, pues “apenas te apeas del coche, eres un delincuente. En cuanto comienzas a caminar eres una amenaza para el orden público, como los perros vagabundos en las carreteras” (Baudrillard 74). El único orden posthumano al que pueden aspirar es, curiosamente, concebirse como pieza de vehículo y a los vehículos como dotados de ánima:

—Es muy fácil: sólo piense en la santísima trinidad. Esto que está aquí —dice golpeando un mazacote cuadrado de hierro colado— es el monoblock y es el cuerpo. Lo que va en el centro amachinado es el cigüeñal, y es el alma. Y estas otras cosas —apunta a las ocho barras que sobresalen del cigüeñal y se hunden en los cilindros— son las bielas con los pistones, y son las manitas y las patitas (*El corredor* 31).

Resulta relevador que en la novela el principal negocio de las fundidoras y desarmaduras consista en importar motores y chatarras desde Estados Unidos, aprovechando la condición fronteriza de Monterrey, que linda con Laredo. Monterrey, entonces, es retratado como el espacio que se hace cargo de ciertos deshechos, los resabios “pesados” de la bonanza acerera; el lugar en que la chatarra es seleccionada sin descanso para determinar

aquello que podrá reutilizarse de aquello deberá fundirse y reciclar. La novela despliega acá una crítica la noción de economía circular, toda vez que Monterrey es recreada como una ciudad que se dedica a “tomar mierda y convertirla en materia prima [...] Sacar oro de la mierda” (*El corredor* 41), es decir, incesantemente ocupada en proveer de los insumos que permitirán el movimiento perpetuo e inoperante de la autopista:

Reciclar. Un círculo imparable sin inicio ni fin. Monterrey lleno de mierda, lleno de acero, de fumarolas perpetuas, de hierro, de flechas persiguiéndose la cola sin ir a ningún lado. Los afanes de la sustentabilidad lo asquean. Sostener, ¿qué? ¿a quién? ¿para qué? (*El corredor* 42).

Monterrey se retrata así como una ciudad decadente y fantasmal. Resulta relevante que la carrera pretenda constituirse como versión apócrifa y demencial de las 24 horas de Le Mans, una carrera de élite donde participan, desde luego, pilotos profesionales. En cambio, en *El corredor* se trata de una carrera marginal, decadente, donde compiten un puñado de pilotos aficionados relacionados, en su mayoría, con el mundo de los yonques. La novela da cuenta del negocio desmejorado de las desarmaduras y funciones, que contrasta con el pasado glorioso acerero de Monterrey. Lo que queda del viejo pasado siderúrgico regiomontano es apenas un puñado de fundiciones pequeñas y chimeneas que contaminan sin descanso. Monterrey se revela así como un espacio que ha experimentado una caída de la inversión, devaluado. La vitalidad productiva se desplaza a otros contextos urbanos, a veces periféricos, y las poblaciones quedan atrapadas en escenarios de ruina (Soja 271), ante la ausencia de recursos económicos y de movilidad.

Bauman establece que, durante la posmodernidad, el capital se libera de la terrible carga y de los costos de mantener las estructuras pesadas de la noción moderna del progreso (*Modernidad líquida* 130). Eso no sucede en la representación de la novela en Monterrey, donde los explotados no logran transitar hacia el futuro licuado, virtualizado. Lo anterior supone que, utilizando una metáfora darwiniana, las subjetividades más aptas para la supervivencia serán aquellas que tengan la capacidad de viajar más livianos, para adquirir mayor celeridad o velocidad. *El corredor* pone en juego esta noción para explorar el modo en que ciertas subjetividades sólo pueden remedar ese movimiento, pues su velocidad es apenas vértigo aparente (Berardi 72). Los corredores clandestinos de la novela en realidad no se mueven, no avanzan hacia ningún sitio, toda vez que la carrera empieza donde termina: “Usted mismo, ¿quién es? ¿De qué huye? No conteste, por favor. O esos que ahorita pasaron a raja madre. ¿A dónde van? ¿Por qué la prisa? Ni ellos saben. Pero vamos. Avanzamos. Adelante. Sin mirar atrás...y muy poco para el frente, como si dijéramos” (*El corredor* 56). Más aún, al terminar no sólo habrán destruido sus vehículos (que volverán al yunque para ser reciclados y reiniciar el movimiento) sino que habrán perdido sus vidas. La novela enfatiza así el modo en que el régimen capitalista impone movilidades que se constituyen en identidades subalternas. Los personajes de *El corredor* están condenados, simplemente, a alimentar el vértigo de la autopista, pero también a permanecer en ella, estancados: “A medio camino se forma un embotellamiento que cierra el paso a los corredores. Uno tras otro llega a las hileras de automóviles que avanzan lento” (*El corredor* 148). En esa medida, la propia estructura da la novela recrea esa aceleración permanente que, finalmente, no conduce a ninguna parte: “Pues a mí a veces me da la sensación de que nada se mueve” (*El corredor* 293).

Así, Monterrey se metaforiza como un espacio precarizado en el que no hay alternativa posible. Lo anterior, dicho en el sentido de que, de acuerdo con Harvey, los estilos de vida exitosos de la modernidad tardía suponen una lógica de segregación que, en el contexto de las movilidades urbanas, cobra su expresión en el uso del automóvil (Harvey en Calonge 138). En el caso de la urbe representada en la novela, sin embargo, el uso de vehículos no implica moverse flexiblemente por los “espacios segregados de los negocios y el alto consumo, así como independizarse de las molestas movilidades masivas del transporte público” (Calonge 138). No hay forma de evadirse de las molestias de la ciudad.

Las subjetividades de la novela fracasan, entonces, en el proceso de adquisición o distribución de las competencias de movilidad, entendidas como “las destrezas y habilidades que directa o indirectamente facilitan el acceso y la apropiación” de las posibilidades de movilidad (Ohnmacht, Maskim y Bergman 12). Frente a un mundo flexible y no sincronizado, las competencias de movilidad implican abarcar diferentes ámbitos y lugares, además de llegar a ellos en el momento preciso: “En consecuencia, dichas competencias comportan una gran habilidad en el manejo de la flexibilidad, es decir, un empleo óptimo del propio tiempo para unificar de forma móvil los espacios, encuentros y convocatoria altamente desfragmentados” (Bauman, *Modernidad líquida* 140).

Esta movilidad capitalista no supone, simplemente, el movimiento constante, sino, además, la búsqueda de nuevas oportunidades que puedan ofrecer mejores vinculaciones. Las competencias de movilidad no implican sólo desplazarse físicamente de un lugar a otro, sino, sobre todo, saber insertarse provechosamente

[...] dentro de un entorno de gran incertidumbre y riesgos, analizar las oportunidades que se concitan en los espacios de cada nuevo proyecto, saber llegar a los emplazamientos de forma más ventajosa, y también poner los medios para preparar una retirada lo menos onerosa posible hacia nuevas oportunidades de inversión (Bauman, *Modernidad líquida* 141).

Los corredores de Monterrey-Salttillo-Monterrey, entonces, no logran insertarse con éxito en las dinámicas, no son aptos (Bauman, *Confianza y temor* 20), y deben permanecer en un espacio único, constreñidos y sin sufrir las consecuencias de las desinversiones. Lo planteado por Virilio: “the more speed increases, the faster freedom decreases” (158), se vuelve especialmente cierto respecto de estas subjetividades precarizadas cuya única alternativa para tomar alguna parte en la modernidad liviana es apretar el acelerador a fondo, aunque ese vértigo no los lleve a ningún sitio.

Kanjo sabe que su existencia está ahí sólo para que la Caddy circule y no al revés. Su aspiración es encontrar una órbita donde el movimiento se vuelva perpetuo y uniforme. Alcanzar la inmaterialidad y persistencia de los objetos celestes. Aunque reconoce que poco a poco su cuerpo le irá pidiendo, en su corruptibilidad, el descanso y las necesidades propias de lo perecedero. Mientras tanto avanzará todo lo que pueda como los caballos que, aunque estén a punto de morir, galopan escupiendo sangre (*El corredor* 280).

Las subjetividades de *El corredor*, atados a una falsa velocidad, a una velocidad maligna, no logran acceder a los movimientos capitalistas líquidos o virtuales: el premio al ganador es de un millón doscientos mil pesos mexicanos, entregados en



efectivos al interior de una bolsa. No hay transferencia, ni bit de información virtual que representen el dinero, sino que es papel moneda. Al final del texto, los billetes del premio terminan regados por los aires, volando por los suburbios o periferias de Monterrey. El dinero físico se rebela así algo inoperante, el verdadero capital fluye virtual, transformado en bit de información. Las identidades subalternas sólo pueden aspirar a combatir por trozos de papel que se rebelan como significantes vacíos, como si se tratara de billetes de *Monopoly*:

Al resto no les da tiempo de quedarse con la boca abierta. Antes de poder caminar hacia él, notan que hay más sombras en el cielo que caen girando como reguiletes púrpuras. Levantan las manos ante la luz difusa en la neblina e intentan agarrarlos mientras se les escapan entre los dedos (*El corredor* 38).

Finalmente, es un grupo de niños el que juega con esos papeles desvalorizados en un barrio de la periferia mexicana, gesto que revela la pérdida de su valor.

### La autopista como continuidad del *estado de excepción*

En la novela, la totalidad de Monterrey es representado como un espacio hostil: “La ciudad está loca. Nos desparramamos sobre el territorio como arbusto de mala hierba” (*El corredor* 99). Con todo, la autopista tiene un estatus particular, pues los corredores pueden cobrar la vida de cualquiera que interfiera en su propósito:

—Se les comunico, hombre —afirma el chatarrero—. En caso de que lo hayan olvidado, se los recuerdo: el señor Ricardo Prieto, a modo de agradecimiento por la valentía que implica

la carrera, aportará de su fondo personal la cantidad de doscientos mil pesos por cada uno de los pilotos que pierda la vida en la carrera. Hombre, deberíamos darle un aplauso por reconocer a estos corredores con huevos (*El corredor* 172).

Los pilotos, entonces, no sólo tienen incentivos para obtener el primer lugar en la carrera, también son alentados para atentar contra la vida de sus contrincantes o cualquiera que se constituya como obstáculo para el desplazamiento libre y veloz. Acá, la novela da un paso más radical hacia la exacerbación de “no-lugar” descrita por Marc Augé: no sólo es el espacio que obstaculiza la interacción, sino que es el espacio de la aniquilación que deviene lugar donde la vida de cualquiera puede ser tomada, especialmente la de aquellos que no participan del vértigo de la carrera y que se constituyen, entonces, como estorbo para el logro del propósito. Aquellos que no son aptos para la aceleración, aun cuando ésta resulta inoperante, deben ser eliminados. La novela cierra así, de cierta forma, el movimiento circular e inconducente de la autopista mortal, toda vez que los oprimidos operan también violentamente sobre los cuerpos de aquellos que no circulan más allá del límite de velocidad o que lo hacen como peatones. Lo anterior, puede advertirse en distintos pasajes de la novela. Por ejemplo, cuando atropellan a una anciana que apenas alcanza a oír de lejos “un zumbido de enjambre mecánico” (*El corredor* 122), al descender de un taxi:

La primera en verla es la Muerta y maniobra bajando una marcha: aprieta la palanca como un martillo y volanteando masculina maldiciones en inglés al esquivarla. Detrás de ella el Lobo apenas suelta el acelerador sin ganas de evitar a la señora y de paso aprovechar el espacio abierto y colocarse en primer lugar

de la carrera. Al golpearla sólo piensa que ojalá la doña no fuera a perforarle el radiador con la cabeza (*El corredor* 122).

Después de ese primer impacto, la víctima continúa viva, pero a ninguno de los corredores parece importarle. Detenerse a pensar, a actuar, puede implicar una pérdida de posición irremontable:

En la cabina la Borrega apenas se percata del atropello como quien pasa un pequeño tope [...]. Las llantas dejan un rastro rojo de tres metros con un dibujo de neumáticos todo terreno. Atrás, Humberto, junto a Ricardo Prieto, intenta sacarle la vuelta al bulto que de inmediato reconoce como un cuerpo, pero la mano del anciano se posa en el volante y le pide con un gesto que prosiga (*El corredor* 123).

En esta medida, la autopista es regida bajo un régimen de excepción tal y como lo entiende Agamben:

Zonas de indiferencia entre la aplicación absoluta del derecho —a través de la aplicación de las normas y la anomia—, el estado de un mundo sin derecho solamente en el momento en que se da esta excepcionalidad. Espacios en donde el derecho queda indeterminado y el hombre somete para sí su capacidad soberana y accede a la voluntad de su propia pulsión de muerte, logrando manifestarse de esta forma a sus comportamientos más radicales hasta el punto máximo de autoflagelarse o agredir a otro (237).

Si, siguiendo a Agamben, concebimos al campo de concentración no como un simple hecho histórico o una aberración perteneciente al pasado, sino como la matriz oculta, el nomos

del espacio político en que vivimos todavía (Agamben 211), podemos señalar que al circundar a la ciudad vuelta campo de concentración, la autopista se constituye como el espacio que restringe cualquier escapatoria posible a su lógica de excepción. Dicho de otro modo, las rutas llevan más allá de cualquier límite la comprensión de la ciudad como parcela de territorio a la que se coloca fuera del ordenamiento jurídico normal. La autopista simplemente acelera los rituales de excepcionalidad, pues ni siquiera los corredores de circulación ofrecer escapatorias posibles. Quienes transitan por la autopista devienen nuda vida; tal como lo sugiere la metáfora del homo sacer, son individuos cuya existencia puede ser arrebatada sin que nadie deba responder por ello (Agamben 18): la vida de todos aquellos expuestos a morir.

El anciano no contesta. Busca a través el parabrisas trasero el objeto que arrollaron. Al descender del vehículo, el chofer ve un cuerpo deshecho en la calle. Lo espanta, más que la visión de los huesos expuestos entre los jirones desgarrados de carne, el hedor que despiden el interior del organismo [...]. Huele a vómito, a heces fecales: hedor pútrido de sangre fermentada en alcohol. El conductor masculla algo; se cubre la nariz y la boca con la mano. Se apresura a buscar en la guantera su póliza de seguro (*El corredor* 44).

Parece oportuno recordar que las rutas que unen a Saltillo y Monterrey han sido, con algún grado de recurrencia, escenario del horror en sus más variadas formas. Se trata, después de todo, de una zona que no escapa a los rigores del narcoterro-rismo: decapitaciones, ejecuciones, cuerpos incinerados o desmembrados. Debido a lo anterior, también ha sido frecuente

que se intensifiquen los controles policiales y militares. Es decir, una zona de excepción vuelta regla en toda propiedad:

Saca la pistola del cinto y aprieta el gatillo de nuevo apuntando directo a las llantas de la Lobo, esperando que sea la munición la que esté muerta y, al reposarla, encuentre una que sí funcione. Pura percusión inútil, clic, clic, clic. El Lobo mira a través del retrovisor y saca la semiautomática por la ventana y riega un puñado de tiros de los cuales sólo uno perfora la parrilla frontal de la troca Chevrolet (*El corredor* 206-207).

Autopista y ciudad se constituyen en un *continuum* que no admite interrupciones. La carrera concluye, pero el vértigo por mantenerse sobre el vehículo y de apropiarse del dinero del premio no se detiene. La autopista confirma así que también es excepción vuelta regla y que forma parte del circuito que completa la metáfora de la ciudad como espacio de excepción.

## Conclusiones

Al representar una carrera clandestina y mortal Vázquez Ortiz ha desplegado una crítica al aceleracionismo exacerbado del capitalismo neoliberal. Esta crítica apunta a explicitar el modo en que las estrategias aceleracionistas del capital produce subjetividades subalternas que no logran ingresar en sus rituales. Dichas subjetividades quedarían relegadas a experimentar formas marginales de aceleración o, en términos de Benjamin Noys, velocidades malignas (28). De acuerdo con estos principios ciertos sujetos deben, paradójicamente, permanecer estáticos en el territorio, activándolo como requisito para que otras subjetividades se desplacen libre y, tal vez, ilimitadamente por el espacio. Al mismo tiempo, la novela denuncia el modo

en que los discursos aceleracionistas son tan redundantes que las subjetividades condenadas a la inmovilidad no se resignan y no están dispuestos a permanecer fijos en los espacios de red, dirigiéndose hacia dispositivos violentos que los mantienen en un vértigo que remeda, burda y peligrosamente, la aceleración social imperante en la modernidad tardía.

Valiéndose de la representación de Monterrey, además, la novela deja en evidencia el modo en que ciertos territorios se devalúan una vez retirado el capital, dejando toda la clase de secuelas que obligan, a esos espacios geográficos y a quienes los habitan, a permanecer ligados a lógicas modernas “pesadas”, incapacitados de tomar su parte en la modernidad liviana. En este sentido, ciertos lugares destinados a la velocidad explícita –las autopistas– devienen sitios de excepcionalidad que otorgan continuidad a las ciudades concebidas como campos de violencia. Así, la ruta circular de la carrera se rebela como el circuito cerrado que clausura cualquier salida posible a la violencia simbólica y estructural de la ciudad.

Adicionalmente, parece pertinente señalar que *El corredor o las almas que lleva el diablo*, de cierta forma inaugura un modo de vinculación con el espacio de la autopista no explorado hasta ahora en la literatura latinoamericana. Hasta ahora, los paradigmas predominantes se han dirigido, por un lado, y siguiendo a Marc Augé, a concebir a carreteras y autopistas como un “no-lugares” y, por otra parte, desde la perspectiva del viaje como transformación interior de los pasajeros. Ambos esquemas aparecen fracturados y, hasta cierto inoperantes, en el caso de la novela de Vázquez Ortiz. La novela, como hemos dicho, propone una metáfora que exagera la deslocalización, anulando la idea de viaje. En esa medida, fractura cualquier comprensión del desplazamiento por el paisaje como posibilidad de emergencia de la intimidad y transformación personal. En esta medida,

tensiona la ida de “no-lugar”, pues no es sólo un espacio para la circulación de extraños, sino que se constituye en espacio de exterminio o necromáquina (Reguillo 68). Sin lugar a duda, este abordaje puede ofrecer perspectivas interesantes de lectura y relectura de obras de la literatura latinoamericana y abrir posibilidades de análisis desde la perspectiva de las movilidades propias del capitalismo. Si, como supone Calonge, “está aún por escribirse la historia del capitalismo como un detallado recuento de las etapas de movilización” (Calonge 154), sin lugar a duda el análisis de la representación literaria de los corredores terrestres tiene mucho que aportar en nuestro continente.

## Referencias

- Agamben, Giorgio. *Homo sacer. El poder soberano y la nuda vida*. Traducción de Antonio Gimeno Cuspinera. Pre-textos, 1998.
- Augé, Marc. *Los “No Lugares”, espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Traducido por Margarita Mizraji. Editorial Gedisa, 2017.
- Baudrillard, Jean. *América*. Traducción de Joaquín Jordá. Anagrama, 2018.
- Bauman, Zygmunt. *Modernidad líquida*. Traducción de Mirta Rosenberg. Paidós, 2017.
- Bauman, Zygmunt. *Confianza y temor en la ciudad. Vivir con extranjeros*. Traducción de Josep Sempere y Enric Tudó. Arcadia, 2005.
- Berardi, Franco. “El aceleracionismo cuestionado desde el punto de vista del cuerpo”. Avannessian, Armen y Reiss, Mauro (comp.). *Aceleracionismo. Estrategias para una transición hacia el postcapitalismo*. Caja negra, 2017, pp. 69-76.

- Caballero, Juan Vicente; Vela, Juan José y Florencio Naranjo. *Experiencia del paisaje, movilidad y red viaria*. Centro de estudios del paisaje y del territorio de Andalucía (CEPTI) y Universidad de Sevilla, 2016.
- Calonge, Fernando. “Movilidades capitalistas e identidades subalternas. Te mueves porque te mueven”. *Sociológica*, año 29, núm. 83, septiembre-diciembre de 2014, pp. 129-164.
- Carr, Ethan. *Wilderness by Design: Landscape Architecture and the National Park*. University of Nebraska Press, 1999.
- Cortázar, Julio. “La autopista del sur”. En *Todos los fuegos el fuego*. Alfaguara, 2016, pp. 11-35.
- Harvey, David. *Espacios del capitalismo global*. Traducción de Juanmari Madariaga. Akal Editores, 2021.
- Harvey, David. “El derecho a la ciudad”. *New left review*, núm. 53, 2008, pp. 23-39.
- Hinojosa, Alejandro y Martínez Eleocadio. “La patrimonialización del parque fundidora en Monterrey, Nuevo León”. *Humanitas digital*, núm. 45, 2018, pp. 141-159. <https://humanitas.uanl.mx/index.php/ah/article/view/218/195>
- Jackson, John Brinckerhoff. *Discovering the Vernacular Landscape*. Yale University Press, 1986.
- Land, Nick. *Teleoplexia. Ensayos sobre aceleracionismo y horror*. Traducción de Ramiro Sanchis. Holobionte Ediciones, 2021.
- McGrane, Bernard. *Beyond Anthropology*. Columbia University Press, 1989.
- Moreno Aranguren, Eriz. *El Road trip y el ensayo fotográfico como experiencias de lugar (Estados Unidos, 1958-2012)*. Universidad del País Vasco, Tesis doctoral, 2020.
- Morales Israel. “El corredor o las almas que lleva el diablo”, una historia llena de velocidad, choques y adrenalina. Reseña. *El*



- Universal*, 20 de marzo de 2022. <https://www.eluniversal.com.mx/cultura/letras/el-corredor-o-las-almas-que-lleva-el-diablo-una-historia-llena-de-velocidad/>
- Mumford, Lewis. *La carretera y la ciudad*. Traducción de Mary Williams. Emecé, 1966.
- Noys, Benjamin. *Velocidades malignas. Aceleracionismo y capitalismo*. Traducción de Martín Iraizos y Alberto Ávila Salazar. Materia Oscura Editorial, 2018.
- Onfray, Michel. *Teoría del viaje. Poética de la geografía*. Traducción de Juan Ramón Azaola. Taurus, 2016.
- Ohnmacht, Timo; Hanja Maksim y Manfred Max Bergman (eds.). *Mobilities and Inequality*. Asghate Publishing Group, 2009.
- Piedras, Pedro. "The Contemporary Documentary Road Movie in Latin America: Issues on Mobility, Displacement, and Autobiography". Garibotto, Verónica y Jorge Pérez (eds.) *The Latin America Road Movie*. Palgrave Macmillan, 2016, pp. 217-236.
- Reguillo, Rossana. *Necromáquina. Cuando morir no es suficiente*. Ned Ediciones, 2021.
- Rematoso, Isabel (26 de enero de 2024). *Esto es un muerto*. Re-seña de *El corredor o las almas que lleva el diablo*. Brecha. <https://brecha.com.uy/esto-es-un-muerto/>
- Romero, José Luis. *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*. Editorial Siglo XXI, 2010.
- Rosa, Hartmut. *Aceleracionismo y aceleración. Hacia una teoría crítica de la temporalidad en la modernidad tardía*. Estefanía Dávila y Maya Aguiluz Ibargüen. Katz, 2016.
- Soja, Edward. *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Traducido por Verónica Hendel y Mónica Cifuentes. Traficantes de Sueños, 2008.

Toledo Beltrán, Daniel y Zapata, Francisco. *Acero y Estado. Una historia de la industria siderúrgica integrada en México*, tomo II. Universidad Autónoma Metropolitana, 1999.

Vázquez Ortiz, Alejandro. *El corredor o Las almas que lleva el diablo*. Random House Mondadori, 2023.

Vázquez Ortiz, Alejandro. *La oda a la velocidad de Alejandro Vázquez Ortiz*. Entrevista por Albert Gómez. Coolt, 30 de marzo de 2024. [https://www.coolt.com/libros/oda-velocidad-alejandro-vazquez-ortiz\\_1447\\_102.html](https://www.coolt.com/libros/oda-velocidad-alejandro-vazquez-ortiz_1447_102.html)

Virilio, Paul. *Speed and politics*. The MIT Press, 2006.

Zapata Novoa, Juan. *La muerte de Fundidora. Reconversión de la cultura industrial mexicana*. Noriega Editores, 1989.