

**ASFALTO EN RUINAS: CRÍTICA DEL MITO DEL VIAJE EN *EL CORREDOR* (2023),
DE ALEJANDRO VÁZQUEZ ORTIZ, Y EL CINE DE CARRETERA**

**ASPHALT IN RUINS: A CRITIQUE OF THE MYTH OF THE JOURNEY IN
ALEJANDRO VÁZQUEZ ORTIZ'S *EL CORREDOR* (2023) AND ROAD CINEMA**

René Araya Alarcón
Universidad de Playa Ancha
rene.araya@alumnos.upla.cl
<https://orcid.org/0000-0003-1042-3288>
DOI: <https://doi.org/10.36286/mrlad.v3i6.278>

Fecha de recepción: 11.04.26 | Fecha de aceptación: 01.07.26

RESUMEN

Este artículo analiza la novela *El corredor o Las almas que lleva el diablo*, de Alejandro Vázquez Ortiz, como una reescritura crítica del cine de carretera norteamericano de los años 70, en particular de películas como *Vanishing Point*, *Death Race 2000* y *Two-Lane Blacktop*. Desde una perspectiva intermedial, se examina cómo la novela subvierte el mito del viaje como forma de libertad y transformación, modificando la carretera en un espacio de ruina, muerte y repetición. A través de un enfoque comparado y apoyado en las teorías de Deleuze, Virilio, Bauman y Jameson, se articula una lectura del vértigo como simulacro, del dinero como residuo y de la movilidad como trampa. Lejos del homenaje, *El corredor* propone una intervención crítica desde la literatura latinoamericana que desmantela las narrativas heroicas del *road movie*, reinscribiendo el viaje como condena y la velocidad como forma de colapso.

PALABRAS CLAVE: intermedialidad, cine de carretera, movilidad, capital, simulacro.

ABSTRACT

This article analyzes the novel *El corredor o Las almas que lleva el diablo* by Alejandro Vázquez Ortiz as a critical rewriting of 1970s North American road cinema, particularly films such as *Vanishing Point*, *Death Race 2000*, and *Two-Lane Blacktop*. From an intermedial perspective, the study examines how the novel subverts the myth of the journey as a form of freedom and transformation, reconfiguring the road as a space of ruin, death, and repetition. Through a comparative approach and drawing on the theories of Deleuze, Virilio, Bauman, and Jameson, the article articulates a reading of vertigo as simulacrum, money as residue, and mobility as entrapment. Far from being an homage, *El corredor* offers a critical intervention from Latin American literature that dismantles the heroic narratives of the road movie, reinscribing the journey as condemnation and speed as a mode of collapse.

KEYWORDS: intermediality, road cinema, mobility, capital, simulacrum.

1. INTRODUCCIÓN

Desde sus orígenes, el cine de carretera (o *road movie*) ha operado como una de las formas más reconocibles del imaginario cultural estadounidense, condensando en su retórica visual una serie de valores asociados a la libertad individual, la velocidad, la marginalidad y la resistencia al orden establecido. El asfalto, el automóvil y el horizonte se constituyen, en este género, como símbolos de una subjetividad en fuga, a menudo masculina, que encuentra en la carretera un espacio de transgresión y autodescubrimiento. Sin embargo, más allá de su aparente espontaneidad narrativa, esta forma cinematográfica está profundamente codificada y responde a coordenadas ideológicas específicas que articulan un modo de vida, una economía del deseo y una estética de la movilidad propias del capitalismo tardío.

En las últimas décadas, la persistencia del cine de carretera como mito visual ha generado no solo nuevas reelaboraciones dentro del propio medio cinematográfico, sino también traducciones, críticas y desplazamientos desde otras prácticas discursivas como la literatura. Más que inscribirse en una tendencia general de apropiación literaria del *road movie*, *El corredor o Las almas que lleva el diablo* (2023), del autor mexicano Alejandro Vázquez Ortiz, constituye un caso singular de reescritura crítica de ese imaginario. Su propuesta estética y narrativa entabla un diálogo explícito con el cine de carretera de culto producido en Estados Unidos durante la década de 1970, particularmente con *Vanishing Point*, *Death Race 2000* y *Two-Lane Blacktop*.

No obstante, esta relación no debe entenderse como un tránsito unidireccional desde el cine hacia la literatura. El *road movie* norteamericano se configura ya como una forma intermedial heredera de imaginarios literarios previos vinculados a la errancia, la contracultura y la búsqueda de libertad, entre los cuales *On the Road* (1957), de Jack Kerouac, ocupa un lugar decisivo. Más que un simple antecedente temático, la novela de Kerouac contribuyó a modelar una gramática cultural del viaje —movimiento continuo, deriva existencial, rechazo de la normatividad, masculinidades errantes y velocidad como experiencia— que el cine de carretera de los años setenta traduciría al lenguaje visual. En este sentido, *El corredor* no subvierte simplemente un género cinematográfico, sino una formación transmedial más amplia en que la literatura y el cine construyeron el mito moderno del viaje y que la novela de Vázquez Ortiz devuelve a la literatura bajo la forma de ruina.

En este marco, la elección de Vázquez Ortiz resulta significativa dentro del panorama de la narrativa mexicana contemporánea. Nacido en Monterrey en 1984, el autor ha desarrollado una obra atravesada por la violencia, la materialidad industrial, la marginalidad urbana y las formas residuales del capitalismo norteamericano. Narrador y editor, fundador de la editorial An.alfa.beta, ha publicado, entre otros títulos, *Artefactos* (2012), *La virtud de la impotencia* (2015), *El emisario o La lección de los animales* (2019), además de la novela de la que me ocupo acá. Su escritura se distingue por trabajar con imaginarios de desecho, velocidad, animalidad, chatarra y violencia, lo que permite situar a *El corredor* no como una obra aislada, sino como parte de un proyecto narrativo más amplio sobre los restos materiales y subjetivos de la modernidad industrial mexicana.

En ese orden, el presente artículo propone analizar *El corredor* como una reescritura crítica de la estética de la velocidad, la deriva existencial y la violencia espectacularizada que caracterizan a cierto cine de carretera norteamericano de los años setenta, así como también del imaginario transmedial del viaje moderno del que ese cine forma parte. A través de una intertextualidad estructural y simbólica con películas como *Vanishing Point* (1971), de Richard C. Sarafian; *Death Race 2000* (1975), de Paul Bartel; y *Two-Lane Blacktop* (1971), de Monte Hellman, la novela reescribe críticamente y subvierte el mito de la carretera como espacio de libertad, convirtiéndolo en un dispositivo narrativo de muerte, alienación y parodia cultural.

A partir de esta hipótesis, el artículo se propone responder a una serie de preguntas que guían la investigación: ¿cómo se articulan en la novela los códigos narrativos y visuales propios del cine de carretera?, ¿de qué manera la obra de Vázquez Ortiz subvierte o desmantela los mitos fundacionales asociados al viaje, a la velocidad y a la masculinidad heroica?, ¿qué formas de subjetividad emergen en este tránsito narrativo entre medios y cómo estas reflejan, critican o descomponen la lógica cultural del capitalismo tardío?

Los objetivos del estudio son, por tanto, doblemente complementarios: por un lado, identificar y describir las estrategias intermediales e intertextuales mediante las cuales *El corredor* dialoga con el cine de carretera setentero; por otro lado, interpretar críticamente las operaciones mediante las cuales la novela produce una crítica interna del género, desactivando los discursos ideológicos tradicionalmente ligados al *road movie*. A través de este enfoque, se busca contribuir al análisis de los cruces entre literatura y cine desde una perspectiva intermedial, al mismo tiempo

que se propone una lectura política de la novela como desmontaje paródico del mito moderno de la libertad sobre ruedas.

La relevancia de esta investigación radica en varios aspectos. En primer lugar, en el modo en que contribuye a los estudios interartísticos al examinar una forma de intermedialidad literaria poco explorada en el ámbito latinoamericano: la novela que asimila y subvierte lenguajes propios del cine de culto estadounidense. En segundo lugar, el trabajo permite releer el cine de carretera desde una óptica crítica y descolonizadora, pues dismantela su pretendida neutralidad estética y revela sus vínculos con matrices ideológicas del capitalismo global. Finalmente, la reflexión se inscribe en una tradición teórica que busca pensar la movilidad —física, subjetiva, cultural— como campo de disputa simbólica, en el que la velocidad es desplazamiento, forma de control, desaparición y estetización de la violencia.

Esta aproximación se sustenta en un marco teórico compuesto por cuatro grandes líneas: los estudios intermediales de Werner Wolf e Irina Rajewsky, que ayudan a comprender las relaciones estructurales entre literatura y cine; la filosofía de la imagen en movimiento desarrollada por Gilles Deleuze, Laura Mulvey y Raymond Bellour; las teorías del viaje y la carretera como espacio crítico en Marc Augé, Beatriz Sarlo y Deleuze y Guattari; y, finalmente, las lecturas ideológicas del cine de carretera a partir de Susan Sontag, Paul Virilio y Fredric Jameson, que posibilitan ubicar la estética del movimiento dentro de una lógica cultural de simulacro, anestesia y repetición, propia del capitalismo avanzado.

En suma, este artículo propone una lectura crítica de *El corredor* como artefacto intermedial que no solo dialoga con el cine, sino que lo desarticula desde dentro al replicar sus códigos para exponer su artificialidad y su violencia latente. Se trata, en última instancia, de pensar cómo la literatura puede intervenir críticamente en la memoria visual de un género y de qué modo reconfigurar sus mitologías desde una estética de la fuga, el desgaste y la ruina narrativa.

2. APROXIMACIÓN CONCEPTUAL

2.1. Intermedialidad e intertextualidad: fundamentos teóricos

La intermedialidad se ha consolidado, en las últimas décadas, como un campo de estudio clave para comprender los procesos de interacción entre distintos medios artísticos y comunicacionales. Dentro de este marco, se reconoce que las obras culturales contemporáneas ya no pueden ser

entendidas únicamente en términos de un solo medio, sino como configuraciones complejas en las que confluyen lenguajes, códigos y referencias propias de diversas prácticas expresivas. Esta perspectiva supone una ampliación de las nociones tradicionales de intertextualidad, incorporando la relación entre textos literarios y entre formas mediáticas diversas como el cine, la fotografía, la música o las artes visuales.

Uno de los teóricos más influyentes en el campo es Werner Wolf (2002), quien define la intermedialidad como la copresencia de más de un medio en un producto cultural, estableciendo así una distinción fundamental entre fenómenos intermediales y puramente textuales. Para Wolf, la intermedialidad se manifiesta en grados y en formas diversas, que pueden ir desde la incorporación material de un medio dentro de otro (por ejemplo, el uso de imágenes fotográficas en una novela) hasta la mera evocación o referencia estilística a otro medio (como un texto que imita el montaje cinematográfico). Esta amplitud conceptual permite estudiar la hibridación material y las formas simbólicas, estilísticas y estructurales que un medio puede adoptar de otro.

Complementariamente, Irina Rajewsky propone, en su influyente artículo “Intermediality, Intertextuality, and Remediation” (2005), una tipología más refinada para clasificar los fenómenos intermediales y establece tres categorías fundamentales: la combinación de medios (*media combination*), la transposición intermedial (*media transposition*) y la referencia intermedial (*intermedial reference*). La primera categoría refiere a obras en las que distintos medios coexisten materialmente, tal como ocurre en la ópera, el cine o el cómic. La segunda se refiere a procesos de adaptación de una obra de un medio a otro; por ejemplo, el caso de una novela convertida en película. La tercera, por su parte, comprende aquellas situaciones en las que una obra hace alusión a otro medio sin incorporarlo físicamente, es decir, cuando una obra textual simula estructuras o lenguajes propios del cine, evocando así su lógica sin transformarse materialmente en él.

Esta última categoría, la referencia intermedial, resulta particularmente relevante en el estudio de la literatura contemporánea, pues permite abordar las formas en que el discurso literario se contamina de los modos de representación de otros medios sin abandonar su inscripción material en el lenguaje verbal. Rajewsky (2005) enfatiza que tales referencias intermediales no deben entenderse como simples citas o menciones, sino como procesos semióticos complejos que activan en el lector (o espectador) una experiencia perceptiva y cognitiva moldeada por el conocimiento de otros medios. En este sentido, el receptor se ve interpelado a reconocer la presencia ausente del

otro medio, activando su memoria cultural y su competencia medial para completar la experiencia estética propuesta por la obra.

Cabe señalar que en Wolf y en Rajewsky existe un esfuerzo por delimitar la intermedialidad de nociones vecinas como la intertextualidad o la transtextualidad. Si bien estos conceptos comparten una atención al carácter relacional de las obras culturales, la intermedialidad introduce el elemento diferencial del medio como instancia material y formal de producción de sentido. No se trata solamente de cómo un texto remite a otro, sino de cómo una obra insinúa, incorpora o transforma códigos provenientes de otros sistemas semióticos.

Así, las propuestas de Wolf y Rajewsky permiten mapear con precisión las distintas formas en que los medios interactúan, se contaminan o se evocan mutuamente, abriendo así un horizonte analítico fértil para comprender la hibridez y la complejidad estética de las producciones culturales actuales. Esta perspectiva resulta productiva para abordar obras que, aun inscritas en un medio específico, dialogan estructural y estéticamente con lenguajes forjados en otros registros expresivos.

2.2. Estudios sobre la imagen en movimiento

La teoría de la imagen en movimiento ha proporcionado herramientas conceptuales fundamentales para analizar las relaciones entre cine, narrativa y temporalidad. Entre los aportes más influyentes, se encuentran las propuestas filosóficas de Gilles Deleuze, quien en *La imagen-movimiento* (1984) y *La imagen-tiempo* (1985) ofrece una ontología del cine que supera el enfoque representacional, y propone, más bien, una lectura de las imágenes cinematográficas como flujos de devenir que estructuran la experiencia sensible. Deleuze, apoyándose en la teoría del movimiento de Henri Bergson, diferencia tres tipos fundamentales de imágenes en el cine clásico: la imagen-percepción, la imagen-afección y la imagen-acción. Es particularmente esta última —la *action-image*— la que interesa en el análisis de las narrativas que se articulan en torno a cuerpos en desplazamiento, velocidad y conflicto.

La *imagen-acción*, según Deleuze (1984), organiza la relación entre un medio y una situación: un personaje actúa en un entorno para transformar su estado. En el cine clásico, este modelo se despliega en una lógica de causa-efecto y con personajes que responden a estímulos mediante acciones dirigidas. La narrativa cinematográfica se estructura, en ese sentido, como una

secuencia de movimientos que tienden hacia la resolución. Sin embargo, esta lógica comienza a fracturarse en el cine moderno, y especialmente en ciertos subgéneros como el *road movie*, donde la acción se desdibuja y el movimiento se vuelve autónomo, más cercano a una fuga o una deriva. La imagen ya no remite a un acto funcional, y sí a un devenir sin dirección fija, a una temporalidad suspendida que desafía la linealidad de la acción.

En *La imagen-tiempo* (1985), a su vez, Deleuze profundiza en esta ruptura al describir el surgimiento de una imagen que ya no depende del movimiento, sino que se organiza en torno al tiempo puro. La *time-image* no implica una secuencia causal de acciones, sino una proliferación de cristales de tiempo, donde presente, pasado y futuro coexisten sin jerarquía. En efecto, el cine moderno abre un campo expresivo que se distancia del naturalismo narrativo y se acerca a lo que Deleuze denomina “formas ópticas y sonoras puras”, lo cual desplaza la centralidad del sujeto activo hacia experiencias de percepción alteradas, fragmentadas o suspendidas.

Complementando esta perspectiva filosófica, Laura Mulvey propone, en *Death 24x a Second: Stillness and the Moving Image* (2006), una reflexión sobre la ralentización, la repetición y el gesto de detener la imagen como formas críticas frente a la lógica espectacular del cine narrativo clásico. Mulvey sostiene que las tecnologías de reproducción y de control del visionado abren la posibilidad de interrumpir la linealidad de la experiencia cinematográfica, accediendo a un tipo de visión analítica que desarticula la ilusión de continuidad. Este gesto —pausar, ralentizar, repetir— transforma la relación espectador-imagen y también revela zonas latentes del texto audiovisual, cuerpos no funcionales y momentos de exceso que escapan al orden narrativo.

Raymond Bellour, por su parte, ha sido uno de los teóricos que con mayor profundidad ha explorado la *imagen intermedia*, entendida como una zona de transición y de porosidad entre lenguajes. En textos como *Entre imágenes* (2009), Bellour analiza de qué manera el cine, la fotografía, la literatura y el videoarte configuran espacios intersticiales en que la imagen ya no pertenece a un medio en particular, sino que habita el entre-medio, desplazando las fronteras disciplinares. Esta perspectiva es crucial para pensar cómo ciertos textos literarios, aparte de tematizar el cine, asumen su lógica visual y temporal como parte de su propia estructura. Bellour sugiere que este cruce no debe entenderse como un fenómeno de traducción directa, sino como un “pasaje” que modifica ambos registros: la literatura se vuelve visual, y la imagen, textual.

En conjunto, las propuestas de Deleuze, Mulvey y Bellour permiten pensar la imagen en movimiento más allá del dispositivo cinematográfico tradicional. Estas teorías abren un espacio para el análisis de formas narrativas que, inscriptas en la escritura literaria, incorporan los flujos, las rupturas y las potencias expresivas del cine, lo que genera nuevas formas de sensibilidad y de experiencia estética. Se trata, en definitiva, de una imagen que mueve y que hace pensar, que desestabiliza y que desborda las fronteras del medio.

2.3. Teorías del viaje y la carretera como figura crítica

La figura del viaje ha ocupado un lugar central en las narrativas modernas y contemporáneas, y ha operado como estructura narrativa y como símbolo de transformación subjetiva, territorial o cultural. En las últimas décadas, sin embargo, los estudios críticos del espacio han problematizado la noción romántica del viaje como desplazamiento hacia la otredad o la autenticidad; antes bien, proponen, en su lugar, una lectura del movimiento como síntoma de condiciones estructurales del capitalismo tardío, del control territorial y de la desubjetivación. Dentro de este marco, la carretera se erige como un símbolo ambivalente: lugar de libertad y de exploración, pero también de alienación, de repetición y de vacío identitario.

Marc Augé, en *Los no lugares. Espacios del anonimato* (1992), introduce una categoría fundamental para repensar la espacialidad contemporánea: la del “no lugar”. Según Augé, los no lugares son espacios producidos por la sobremodernidad —como autopistas, aeropuertos, supermercados o cadenas hoteleras— que, a diferencia de los lugares antropológicos, no generan identidad, relación ni historia. Se trata de espacios de tránsito, de consumo, homogéneos e indiferenciados donde el sujeto se convierte en usuario anónimo y deslocalizado. La carretera, en este sentido, se constituye como paradigma del no lugar: un espacio sin arraigo ni singularidad, concebido para la circulación, pero no para la permanencia o la experiencia significativa.

En la lógica del no lugar, el viajero ya no es un explorador o peregrino, sino un consumidor de trayectos estandarizados, regidos por la eficiencia, la vigilancia y la repetición. Esta condición produce una subjetividad fragmentaria (léase escindida) de su contexto histórico y relacional, que atraviesa el espacio sin inscribirse en él. Augé sugiere que la proliferación de estos espacios genera un nuevo régimen de experiencia en que el tiempo se diluye, la identidad se vuelve transitoria y el sentido se desarticula. De este modo, la carretera no es solo un medio de transporte, sino también un dispositivo simbólico que condensa las tensiones entre movilidad, anonimato y control.

Por otro lado, Gilles Deleuze y Félix Guattari, en *Mil mesetas* (1980), proponen una cartografía radical del pensamiento en que el viaje ya no se concibe como desplazamiento lineal o teleológico, sino como devenir múltiple y rizomático. En su crítica a las estructuras arborescentes del conocimiento, los autores introducen conceptos como el “rizoma”, la “línea de fuga” y el “devenir-vehículo” para describir procesos de subjetivación no jerárquicos, no identitarios y no programáticos. Frente a la ruta con destino claro, proponen trayectorias errantes, es decir, sin origen ni fin definidos, y mediante las cuales el sujeto se transforma en tránsito.

El rizoma —a diferencia del árbol o la raíz única— crece en múltiples direcciones, sin centro ni jerarquía, como una red subterránea que conecta puntos heterogéneos. La carretera, en este marco, puede pensarse como un espacio rizomático si se desliga de la lógica de destino y se convierte en un plano de inmanencia, en el que proliferan devenires: devenir-coche, devenir-velocidad, devenir-paisaje. La línea de fuga, por su parte, no es una huida en sentido negativo, sino una vía de escape que crea nuevas posibilidades de existencia más allá de los sistemas establecidos. Deleuze y Guattari (1980) proponen, así, una política del viaje entendida como experimentación con la identidad, el cuerpo y el espacio.

Finalmente, Beatriz Sarlo, desde una perspectiva latinoamericana, ha reflexionado sobre el viaje como forma de narrar el espacio en contextos marcados por la desigualdad, la fragmentación y la tensión entre lo global y lo local. En ensayos como *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920-1930* (1998), Sarlo analiza cómo las representaciones del viaje y la movilidad en América Latina difieren radicalmente de las narrativas eurocéntricas, revelando trayectorias interrumpidas, paisajes marginales y sujetos excluidos del imaginario moderno. En su lectura, el desplazamiento, en América Latina, no implica acceso automático a la experiencia, sino, más bien, el descubrimiento de sus límites, de sus zonas de silencio o de visibilidad forzada.

En efecto, Sarlo propone pensar el espacio latinoamericano como un palimpsesto de temporalidades asimétricas en que la movilidad está siempre mediada por dispositivos de poder, por fronteras simbólicas y materiales, y por narrativas hegemónicas. La carretera, bajo dicha lógica, puede ser tanto una promesa de conexión como un recordatorio de la exclusión.

En conjunto, los aportes de Augé, Deleuze y Guattari, y Sarlo permiten entender el viaje y la carretera no como figuras neutras, sino como constructos críticos, cargados de implicancias ontológicas, políticas y estéticas. Leídos desde estas teorías, los trayectos ya no son meros

movimientos en el espacio, y sí, más bien, modos de ser, formas de inscribirse —o de perderse— en la contemporaneidad.

2.4. Cine de carretera como mito ideológico

El cine de carretera (o *road movie*) ha sido una de las formas más emblemáticas del cine estadounidense del siglo XX, asociado históricamente a las nociones de libertad, individualismo y transgresión. Sin embargo, en las últimas décadas, diversas aproximaciones críticas han problematizado este género, leyéndolo no solo como forma narrativa, sino también como dispositivo ideológico. Estas aproximaciones han evidenciado cómo el viaje, la velocidad y el desplazamiento vehicular operan como metáforas de ciertas configuraciones del sujeto moderno y postmoderno, profundamente vinculadas al capitalismo tardío, la espectacularización de la experiencia y el simulacro cultural.

Susan Sontag ya advertía, en *Sobre la fotografía* (1977), que la cultura visual moderna está dominada por la compulsión al registro y al movimiento, e inserta en una lógica que transforma toda experiencia en imagen. Esta intuición encuentra un desarrollo más sistemático en la obra de Paul Virilio, sobre todo en *Estética de la desaparición* (1980), donde propone una crítica a la aceleración como principio estético y político de la modernidad tardía. Para Virilio, la velocidad es una propiedad técnica o mecánica, y también una categoría estética que estructura nuestra percepción del tiempo, del espacio y del cuerpo. La desaparición —como él la concibe— no es la anulación, sino la invisibilización provocada por el exceso de movimiento y por una aceleración tal que impide la reflexión, la pausa, la memoria.

Desde esta perspectiva, el cine de carretera encarna de forma paradigmática esta estética de la velocidad. El automóvil se convierte en prótesis del cuerpo, y la carretera, en un escenario abstracto donde el tiempo se diluye en la repetición del paisaje. La acción continua y el desplazamiento incesante generan una forma de visibilidad sin profundidad: imágenes en tránsito que impiden la detención crítica. Virilio (1980) sugiere que esta lógica de la aceleración es también una lógica de control en que la movilidad es una forma de disolución del sujeto y de anestesia de lo político.

Complementariamente, Fredric Jameson, en *Postmodernismo o la lógica cultural del capitalismo avanzado* (1991), propone una lectura de los productos culturales contemporáneos —

incluido el cine— como expresiones de un nuevo régimen estético caracterizado por la pérdida de historicidad, la fragmentación del yo y la estetización del vacío. Para Jameson, el postmodernismo no es una mera categoría estilística, sino el correlato cultural del capitalismo tardío, donde la lógica del simulacro sustituye a la de la representación, y donde los mitos fundacionales —como el del viaje o la aventura— son reciclados como formas vacías, parodiadas y repetidas hasta su agotamiento.

El cine de carretera, en este marco, deja de ser un espacio de resistencia contracultural para convertirse en un simulacro de rebeldía, codificado por el mercado. La figura del “rebelde en fuga” se transforma en un ícono estetizado y funcional a la lógica del consumo. Jameson sugiere que este tipo de narrativa ya no permite una crítica ideológica efectiva, puesto que ha sido subsumida por la lógica del espectáculo y del pastiche.

En conjunto, los aportes de Sontag, Virilio y Jameson permiten desnaturalizar los supuestos de libertad, autenticidad y rebeldía asociados al *road movie*, revelando, en su lugar, una estética del control, de la velocidad y del simulacro. La carretera ya no aparece como promesa de sentido; por el contrario, se configura como superficie lisa donde se juega la desaparición del sujeto en la lógica expansiva del capital.

3. PROPUESTA METODOLÓGICA

El presente estudio se inscribe en una perspectiva cualitativa e interpretativa, propia de los estudios culturales y literarios, orientada al análisis de prácticas discursivas y estéticas en su articulación con estructuras sociales, ideológicas y mediáticas. Se asume que las obras culturales —como la novela *El corredor*— no son meros objetos estéticos autónomos, sino formaciones simbólicas situadas histórica e ideológicamente, atravesadas por redes de sentido que incluyen tanto otras textualidades como contextos materiales de producción, circulación y recepción.

Desde esta perspectiva, la metodología se basa en una estrategia de análisis intertextual e intermedial que permite observar cómo la novela de Alejandro Vázquez Ortiz se constituye en diálogo explícito y crítico con un corpus cinematográfico específico —el cine de carretera norteamericano de los años 70— y cómo ese diálogo da lugar a una resignificación de sus códigos narrativos, visuales y simbólicos. La intertextualidad se abordará no en un sentido formalista, limitado a las citas o a las alusiones explícitas, sino como una red de relaciones significantes que

operan estructural y simbólicamente en el texto literario. Por su parte, la intermedialidad se comprenderá como la presencia implícita o explícita de lógicas de otro medio (el cine) en la forma y el contenido de la novela, siguiendo las categorías teóricas de Irina Rajewsky (2005) y Werner Wolf (2002).

El análisis se desarrollará en tres niveles complementarios:

1. Nivel estructural-narrativo: se examinarán las formas de construcción del relato en *El corredor* con especial énfasis en los procedimientos narrativos que replican o distorsionan las convenciones del cine de carretera: la linealidad o fragmentación del viaje, la construcción del héroe nómada, el uso del paisaje como superficie simbólica y la presencia o ausencia de resolución narrativa. Este nivel buscará identificar cómo la novela produce una sintaxis narrativa influenciada por la lógica del montaje, el *travelling* o la fuga sin destino del *road movie*.
2. Nivel estético-simbólico: se realizará una lectura de las imágenes, figuras y motivos que configuran la estética del movimiento, la velocidad, la violencia y la deriva. Se prestará especial atención a las operaciones de estetización y de parodia que convierten los códigos visuales del cine en formas narrativas literarias. Asimismo, se analizará el modo en que estas figuras operan como críticas culturales al desactivar el aura heroica de la carretera y al exponer su dimensión alienante, repetitiva o absurda.
3. Nivel ideológico-cultural: se llevará a cabo una interpretación crítica de los mitos y de los discursos que la novela subvierte o desmantela. Este nivel se apoyará en los aportes de Fredric Jameson (1991), Susan Sontag (1977) y Paul Virilio (1980) para leer el cine de carretera como forma ideológica que estetiza la desaparición del sujeto en el capitalismo tardío. Así, la novela será analizada como una intervención política en el imaginario de la movilidad, la masculinidad y la espectacularización de la violencia.

La selección de escenas y de fragmentos literarios se hará en función de su densidad intermedial, es decir, de aquellos pasajes donde se condense con mayor claridad la presencia del cine como lenguaje evocado, reescrito o parodiado. Asimismo, se establecerán relaciones específicas con secuencias de las películas *Vanishing Point* (1971), *Death Race 2000* (1975) y *Two-*

Lane Blacktop (1971), pero no para comparar miméticamente los contenidos, sino para rastrear modulaciones, desplazamientos y críticas internas al género.

En suma, esta metodología busca explorar cómo una obra literaria contemporánea puede operar como campo de tensión entre medios, géneros y discursos ideológicos, activando formas de lectura crítica que cuestionan la naturalización de ciertos imaginarios visuales, tales como el de la carretera en tanto espacio de libertad. Al considerar la novela como una práctica cultural situada, esta investigación se alinea con los principios de los estudios culturales: desestabilizar lo dado, leer los márgenes y problematizar las formas de representación como campos de disputa simbólica y política.

4. ANÁLISIS CRÍTICO: DEL MITO DEL VIAJE A LA RUINA DE LA MOVILIDAD

4.1. El simulacro de la velocidad: entre vértigo y estancamiento

La velocidad es uno de los elementos constitutivos del cine de carretera y, en general, de la mitología moderna asociada a la movilidad, al riesgo y a la libertad. En películas como *Vanishing Point* (1971), el movimiento constante del protagonista —Kowalski, figura deliberadamente despersonalizada— se presenta como una forma de afirmación individual frente a un sistema opresivo. El vértigo del trayecto es, al mismo tiempo, una fuga y una resistencia, una aceleración que, aunque sin destino final, encuentra en el propio desplazamiento su razón de ser. La acción perpetua constituye el corazón de lo que Gilles Deleuze (1984) llamó la *acción-imagen* de una forma cinematográfica donde el espacio se ordena en función de una respuesta activa del sujeto a una situación dada, generando una secuencia dinámica, causal y resuelta.

Sin embargo, la novela *El corredor o Las almas que lleva el diablo* subvierte radicalmente esta lógica. En ella, la velocidad se vuelve un ritual vacío, un simulacro que enmascara la inercia de los cuerpos y la clausura del sentido. A diferencia del cine clásico de carretera, donde el movimiento puede ser leído como una afirmación de la voluntad individual (aunque desencantada), en la novela de Vázquez Ortiz, en cambio, la aceleración aparece como un imperativo maquinal, una compulsión sin salida que encarna la disfuncionalidad de una subjetividad subalterna atrapada en un régimen temporal sin alternativa. El movimiento no implica avance, sino repetición; no implica libertad, sino condena.

Desde esta perspectiva, *El corredor* opera como una crítica ideológica a la aceleración como forma de vida, tal como ha sido conceptualizada por Paul Virilio y Hartmut Rosa. Para Virilio, en *Estética de la desaparición* (1980), la velocidad se convierte en una categoría estética del capitalismo tardío, cuya función no es permitir el desplazamiento, sino borrar el tiempo, la memoria y el espacio. A medida que aumenta la velocidad, disminuye la libertad. La aceleración extrema no genera movimiento real, sino una desaparición: “la velocidad es la violencia del tiempo sobre el espacio” (Virilio, 2006, p. 58). Por su parte, Rosa concibe la aceleración como el principio organizador de la modernidad tardía; según él, la presión por mantenerse en movimiento constante, por consumir experiencias y por adaptarse a nuevos entornos genera un tipo de vida sin pausa, sin resonancia, que deviene patológica (Rosa, 2016, p. 41).

La novela recrea esta lógica patológica con precisión mediante escenas en que los corredores no solo se desplazan a velocidades extremas, sino que lo hacen dentro de un circuito cerrado, como una ruina tercermundista de Le Mans: “Reciclar. Un círculo imparable sin inicio ni fin. Monterrey lleno de acero, de flechas persiguiéndose la cola sin ir a ningún lado” (Vázquez Ortiz, 2023, p. 42). A diferencia de Kowalski, que avanza hacia una muerte elegida al final de su trayecto, los corredores mexicanos de la novela no tienen ningún horizonte más allá del vértigo, no se mueven hacia una resolución; antes bien, se estrellan contra la imposibilidad de salir de su condición. El vértigo se convierte en una forma de estancamiento: la aceleración perpetua no los libera, sino que los ancla al asfalto como prótesis metálicas de sus camionetas.

La comparación entre las estructuras narrativas también revela esta dislocación. En *Vanishing Point*, el viaje no tiene un destino concreto, pero hay una dirección; se trata de un trayecto continuo que organiza la acción como flujo visual y simbólico. Kowalski no sabe adónde va, pero va. En cambio, en *El corredor*, la estructura narrativa es circular y tautológica: la carrera clandestina empieza y termina en el mismo punto, y los cuerpos que participan en ella están condenados desde el inicio. Como señala uno de los personajes: “Avanzamos. Adelante. Sin mirar atrás... y muy poco para el frente, como si dijéramos” (Vázquez Ortiz, 2023, p. 56). La acción no opera aquí como respuesta a una situación, como ocurre en el régimen de la *imagen-acción* conceptualizado por Gilles Deleuze para describir ciertas formas del cine clásico, sino como compulsión vacía, repetición sin alternativa.

En *Vanishing Point*, la velocidad es aún una forma de desobediencia simbólica: una aceleración que busca evitar la captura institucional. En *El corredor*, la velocidad ha sido ya absorbida por el sistema; es su forma de operar, su lenguaje. La aceleración no es resistencia, sino el signo de una integración fallida: quienes corren no lo hacen porque eligen escapar, y sí, en cambio, porque no tienen otra opción, porque no son aptos para el ritmo fluido del capital y solo pueden participar en sus márgenes, en sus ruinas, a través del vértigo literal de la muerte.

La novela no elimina la figura del conductor, pero la vacía: lo convierte en un ente sin mirada panorámica que solo puede fijarse en el punto del asfalto inmediato. Tal como le sucede a Kanjo, uno de los corredores de la novela de Vázquez Ortiz (2023), “prefiere que todo se limite a un *punctum* preciso de asfalto en la composición de un parabrisa” (p. 246). No hay paisaje, no hay viaje, no hay exterior, solo la ilusión de movimiento, el eco decadente de una épica que ya no tiene sentido. La velocidad se revela, así, como el rostro sonriente de la parálisis.

4.2. La autopista como espacio de excepción y ruina

La autopista, emblema moderno del tránsito, la movilidad y la conexión, se convierte, en *El corredor*, en una maquinaria de exterminio, en un espacio donde la lógica del tránsito ha sido sustituida por una lógica de muerte. Esta transformación radical convierte al corredor vial en un dispositivo necropolítico (Mbembe, 2011) y en un espacio de excepción en el sentido de Giorgio Agamben: un territorio regido por la suspensión de las normas jurídicas, donde la vida queda expuesta a ser tomada sin consecuencias, y donde lo humano se reduce a lo que el autor denomina *nuda vida* (Agamben, 1998). En la novela de Vázquez Ortiz, esta condición es explícita: la carrera clandestina permite e incentiva el asesinato de los contrincantes y de los transeúntes que no forman parte del circuito de aceleración.

Esta dinámica violenta encuentra un antecedente explícito en la película *Death Race 2000* (1975), donde una carrera nacional televisada premia la velocidad y la capacidad de eliminar a otros corredores y a civiles indefensos. Sin embargo, mientras en la película esa violencia aparece mediada por una puesta en escena deliberadamente espectacular —propia tanto de su dimensión audiovisual como de su registro satírico e hiperbólico sobre el consumo de la muerte como espectáculo—, en *El corredor*, la violencia es más sombría, seca e incluso banal. En ese orden, la aniquilación se vuelve un procedimiento operativo, casi automático, dentro del vértigo de la carrera: al atropellar a una anciana, uno de los corredores piensa únicamente en que “ojalá la doña

no fuera a perforarle el radiador con la cabeza” (Vázquez Ortiz, 2023, p. 122). El cuerpo humano deviene obstáculo, riesgo para la máquina; y la vida se mide en términos de utilidad mecánica.

Esta lógica revela cómo la autopista ha dejado de ser un lugar de paso para convertirse en un campo de aniquilación. El desplazamiento ya no conecta territorios ni abre posibilidades; más bien, los clausura. La ruta no lleva a ningún lugar, ni al futuro ni a la redención, sino a la reiteración de la muerte. En este sentido, la novela extrema lo que en *Death Race 2000* era aún parodia: transforma el trayecto en ritual, y el ritual en exterminio. El asfalto, cicatriz negra sobre el territorio, no canaliza el tránsito: lo bloquea en una repetición fatal.

A esto se suma el borramiento del paisaje como síntoma visual de esta transformación. En *El corredor*, el entorno desaparece entre niebla, humo o simplemente se vuelve indistinguible por efecto del vértigo. No hay contemplación posible, no hay punto de fuga para la mirada. En términos de Laura Mulvey (2006), esta disolución del campo visual constituye una suspensión del acto de mirar que rompe con la lógica tradicional del espectáculo cinematográfico. En vez de permitir una visión panorámica, el espacio se reduce a un punto obsesivo, tal como lo expresa la propia voz narrativa de la novela: “toda montaña una escenografía repetida para poner fin a la mirada que se resbala en el horizonte” (Vázquez Ortiz, 2023, p. 279). La visualidad fragmentada, anulada, revela la impotencia perceptiva de los sujetos: solo ven lo inmediato, lo que puede colisionar, lo que debe ser eliminado.

Así, *El corredor* reconfigura la autopista como una maquinaria totalizadora de muerte: un espacio clausurado, regido por la excepción y donde la aceleración no lleva al tránsito sino a la ruina. Entre la parodia explosiva de *Death Race 2000* y la opacidad brutal de Vázquez Ortiz se despliega una misma pregunta: ¿qué queda de la vida cuando el movimiento es comandado por la lógica de la muerte?

4.3. La subjetividad atada al vehículo: cuerpos-máquina y posthumanismo marginal

Una de las figuras más recurrentes del cine de carretera es la del conductor solitario, viril y silencioso que se funde con la máquina y convierte al vehículo no solo en su medio de transporte, sino en una extensión de su propio cuerpo, deseo y voluntad. En *Two-Lane Blacktop* (1971), esta imagen alcanza su expresión más refinada: los protagonistas —el conductor y el mecánico— no tienen nombres, apenas hablan y dedican sus vidas a perfeccionar su automóvil y a ganar carreras

callejeras en las rutas del sur estadounidense. El automóvil es su territorio, su vínculo afectivo, su espacio de identidad. La película, de estética minimalista y de tono existencialista, presenta a los personajes como sujetos que han hecho del vehículo su forma de vida: una fusión armónica entre el cuerpo humano y la máquina.

Desde una lectura deleuziana, esto puede entenderse como una forma de *devenir-vehículo*, noción que deriva del más amplio concepto de *devenir*, propuesto por Deleuze y Guattari en *Mil Mesetas* (1980). El devenir, para los autores, no es un proceso de imitación o de identificación, sino una línea de fuga que atraviesa las identidades fijas y las categorías ontológicas: un proceso de transformación intensiva. En este sentido, el devenir-vehículo implica una subjetividad que ya no se piensa como unidad antropológica, sino como ensamblaje maquínico: cuerpo, volante, pedal y velocidad forman una sola sustancia, vale decir, una máquina deseante que opera fuera de las normatividades del sujeto moderno. Esta subjetividad nómade, sin centro, sin rostro, se afirma en el tránsito, en el flujo, en el contacto puro con la aceleración.

Sin embargo, *El corredor* subvierte esta figura al llevarla a un límite grotesco y degradado. En la novela de Vázquez Ortiz, los corredores no son estéticas nómades de la fuga, sino espectros postindustriales, sujetos precarizados que no pueden vivir sin la máquina porque son ya parte de su chatarra. Lejos de constituir una línea de fuga hacia el devenir, la unión entre cuerpo y automóvil aparece como síntoma de una identidad colapsada, de un sujeto que ha sido amputado del mundo social y que solo encuentra existencia en el vértigo violento de la autopista. Así lo revela la descripción del Acerero: “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” (Vázquez Ortiz, 2023, p. 78). La comunión es real, pero no emancipatoria: es el último recurso identitario de un sujeto excluido del régimen de movilidad capitalista.

Este vínculo es inseparable de las condiciones materiales del espacio urbano que los contiene: una ciudad que ya no produce, sino que recicla. Monterrey, antigua capital acerera del norte de México, aparece en la novela como un espacio ruinoso, donde las plantas metalúrgicas han sido sustituidas por desarmaduras y recicladoras de fierro. Allí, los cuerpos no pueden desprenderse del metal, de los motores, de las fundiciones. No solo manejan autos: viven dentro de ellos, son ellos. El automóvil es prótesis ontológica y símbolo de un pasado industrial que no termina de desaparecer, sino que se acumula como residuo, como peso muerto.

Zygmunt Bauman, en *Modernidad líquida* (2000), ofrece una clave para pensar esta condición. Según el autor, la modernidad “pesada”, centrada en las fábricas, el acero y la territorialidad, ha sido desplazada por una modernidad “liviana”, marcada por el capital móvil, las redes y la desmaterialización. En este nuevo régimen, sobreviven mejor aquellos que pueden viajar ligeros, adaptarse, fluir. Los corredores de *El corredor* son, por el contrario, herederos de una modernidad obsoleta: están atados a los fierros, a la grasa, al *monoblock*. Viven entre vehículos reciclados, piezas oxidadas y motores que huelen a gasolina y a muerte. El único capital que pueden manejar es metálico —en ambos sentidos: dinero en efectivo y acero fundido—. Como dice uno de los personajes, “Monterrey está lleno de mierda, de acero, de flechas persiguiéndose la cola sin ir a ningún lado” (Vázquez Ortiz, 2023, p. 42).

La melancolía del metal que atraviesa la novela es también una melancolía por una forma de vida que ya no encuentra su lugar en el capitalismo global. No hay acceso a la modernidad líquida, ni siquiera a sus promesas. Los corredores son quienes quedan cuando el capital se ha retirado: piezas humanas ensambladas a vehículos en vías de extinción. Mientras *Two-Lane Blacktop* (1971) todavía podía imaginar una belleza austera en la simbiosis hombre-motor, *El corredor* desarma esa imagen para revelar su reverso: no hay mito, solo ruina.

En suma, la novela resignifica el *devenir-vehículo* como una condición de precariedad ontológica: no se trata ya de un proceso deseante, sino de una imposibilidad de habitar otra forma de existencia. La carretera no es el espacio de la fuga, y sí, más bien, el de la persistencia mecánica, el de una subjetividad que avanza escupiendo sangre, tal como sucede con el caballo moribundo de Kanjo, condenado a galopar hasta el final.

4.4. Parodia y desmontaje del mito del viaje

La narrativa del *road movie* ha funcionado históricamente como uno de los mitos persistentes del cine estadounidense en la medida en que convierte el viaje en automóvil en metáfora de libertad individual, búsqueda de sentido y resistencia frente a las formas normativas de vida. El trayecto físico por la carretera se traduce, simbólicamente, en una experiencia transformadora: el paisaje cambia, el sujeto se redefine, la historia avanza. Películas como *Easy Rider* (1969) o *Vanishing Point* (1971) consolidan este imaginario al presentar la ruta como una línea de fuga existencial, incluso cuando esa fuga conduce a la muerte o al fracaso. Ese imaginario, sin embargo, no nace exclusivamente del cine: prolonga también la poética de errancia y de revelación formulada en *On*

the Road (1957), donde el viaje aparecía aún como experiencia de intensidad, apertura y búsqueda. *El corredor* interviene de modo crítico esa doble herencia.

En este marco, en *El corredor o Las almas que lleva el diablo*, el viaje no opera como autoconstrucción ni como apertura de experiencia, sino como repetición administrada: los cuerpos corren, chocan, se desgastan y vuelven a integrarse al circuito material de la chatarra, la violencia y el desecho. Por ello, incluso la retórica contemporánea de la sostenibilidad —que podría sugerir continuidad, reparación o regeneración— aparece sometida a una inversión irónica. Como señala la propia novela: “Los afanes de la sustentabilidad lo asquean. Sostener, ¿qué? ¿a quién? ¿para qué?” (Vázquez Ortiz, 2023, p. 42). Lejos de prometer recomposición, el circuito de la carrera expone un régimen en que reciclar no implica restaurar, sino prolongar la ruina.

Esta inversión resulta especialmente visible en la figura de Kanjo, cuya relación con el automóvil ya no remite a la libertad del conductor moderno, sino a una dependencia ontológica respecto de la máquina. La carretera, en vez de aparecer como espacio de tránsito hacia otro lugar, lo hace como órbita cerrada, como aspiración imposible de movimiento perpetuo. La novela lo formula en términos precisos:

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. (Vázquez Ortiz, 2023, p. 280)

La imagen desplaza la épica de la ruta hacia una poética del agotamiento: avanzar ya no significa descubrir, sino sostener el movimiento hasta que el cuerpo ceda. En este punto, la distancia con *Vanishing Point* resulta decisiva. Kowalski avanza hacia una barrera policial que terminará con su vida, pero esa muerte conserva todavía una dimensión simbólica: puede leerse como gesto final de desobediencia, como clausura extrema de una fuga individual. En *El corredor*, en cambio, la muerte no constituye un acto de libertad ni una resolución trágica; por el contrario, se trata de una consecuencia funcional del circuito. Los corredores no se presentan como héroes marginales de una contracultura, sino como cuerpos reemplazables, reclutados por una maquinaria

que los consume y los devuelve al régimen material de desecho. No hay romanticismo, voluntad soberana ni horizonte de revelación: hay función, desgaste y sacrificio.

Por ello, la novela no se limita a invertir el mito del viaje, sino que lo somete a una operación de desmontaje. La carretera deja de organizar una historia de transformación y pasa a funcionar como dispositivo de administración de cuerpos, velocidades y restos. Lo que el *road movie* clásico podía presentar como deriva, rebeldía o fracaso elegido aparece aquí como encierro programado: una movilidad sin emancipación, una aceleración sin destino, una pista donde no se corre para llegar, y sí para confirmar que no hay salida.

4.5. Espacio precarizado, cuerpos subalternos

En *El corredor o Las almas que lleva el diablo*, la ciudad de Monterrey funciona como telón de fondo narrativo y como estructura simbólica que articula los regímenes de movilidad, producción y exclusión propios del capitalismo tardío. A diferencia del cine de carretera estadounidense de los años 70 —en el que el desierto y la ruta operan como símbolos de exterioridad, vacío y fuga—, la novela de Alejandro Vázquez Ortiz ancla su narrativa en una periferia urbana saturada de ruina, una ciudad que ya no produce sentido ni futuro, sino desecho y repetición. Monterrey aparece, así, como ruina capitalista, territorio donde el capital ha pasado y se ha retirado, dejando tras de sí residuos industriales, chatarra, humo y cuerpos atrapados.

La distinción entre ambos espacios es crucial. Mientras en películas como *Vanishing Point* o *Two-Lane Blacktop* el viaje transcurre en paisajes abiertos, inhumanos y desérticos, pero simbólicamente fértiles —escenarios de posibilidad, de transformación o de fracaso elegido—, *El corredor* se inscribe en un territorio cercado, industrialmente desfondado, donde ya no hay posibilidad de fuga. El desierto norteamericano puede simbolizar la exterioridad del sistema, lo que queda más allá de sus bordes; Monterrey, en cambio, representa un centro degradado, un espacio que alguna vez fue el corazón industrial del país y que ahora ha sido evacuado por el capital global. No hay más afuera. Solo el reciclaje.

Este contexto económico y territorial configura a los personajes de la novela como subjetividades expulsadas del circuito del valor. Ya no forman parte de la cadena productiva ni del consumo aspiracional de la modernidad líquida; no poseen competencias adaptativas, no manejan recursos financieros intangibles ni habilidades digitales. Lo único que poseen es el cuerpo y la

máquina. De allí que deban literalmente jugarse la vida en una carrera de autos reciclados por un premio en efectivo que, al final, se desparrama como papeles inservibles por la periferia. El dinero no circula, como el capital financiero global; cae, se quema, se desvanece.

Esta situación puede ser leída a la luz de lo que Fernando Calonge denomina *movilidades capitalistas e identidades subalternas*. Según el autor, los regímenes de movilidad no distribuyen de forma equitativa sus beneficios: la capacidad de moverse depende del deseo y del impulso, y también de una serie de condiciones estructurales que permite o que impide el tránsito provechoso. Las clases dominantes son aquellas que pueden circular selectivamente, esquivando el riesgo y optimizando sus desplazamientos. En cambio, las clases subalternas, aun en movimiento, no se desplazan con sentido, ni alcanzan ningún destino. Se mueven porque las mueven, o porque no tienen otra opción (Calonge, 2014, p. 130).

Desde esta perspectiva, los corredores de la novela encarnan lo que Ohnmacht, Maksim y Bergman (2009) definen como *fracasos en las competencias de movilidad*. Estas competencias implican la capacidad física de desplazarse y las habilidades cognitivas, sociales, culturales y simbólicas que permiten aprovechar el movimiento: insertarse en redes, generar valor, evadir riesgos. Los personajes de *El corredor* carecen de estas competencias, pues son sujetos anacrónicos, formados en una lógica industrial que ha sido superada; por ello, su única forma de desplazamiento es literal, metálica, brutal. No viajan, no migran, no se proyectan. Solo aceleran, se estrellan, reciclan.

La novela expone así la dimensión violenta de la movilidad capitalista y revela que moverse no es sinónimo de libertad, y sí lo es muchas veces de coacción, de desesperación. Los corredores deben acelerar porque no pueden parar, pero tampoco pueden avanzar. No hay acceso al “mundo flexible y no sincronizado” que define la globalización, sino un “espacio único” y cerrado que deben recorrer una y otra vez, sin éxito (Bauman, 2005, p. 140). Monterrey, en esta lógica, no es un nodo de tránsito; es una trampa, una ciudad que recicla metales, vehículos y vidas.

Frente al mito liberal del *road movie*, donde el camino es aventura, rebeldía o fracaso voluntario, *El corredor* construye un espacio cerrado y deteriorado en que el movimiento se convierte en símbolo de exclusión. Las subjetividades, en vez de construirse en el viaje, se disuelven en el vértigo sin sentido de una carrera que nadie pidió, en una ciudad que no ofrece

salida. El espacio urbano no permite el tránsito simbólico: solo la repetición inerte de una movilidad estancada.

4.6. El capital como flujo inasible: dinero, simulacro y muerte

La representación del dinero y su circulación adquieren, en *El corredor o Las almas que lleva el diablo*, una dimensión simbólica clave para comprender la crítica que la novela dirige al capitalismo tardío. A diferencia de los relatos de éxito ligados a la acumulación financiera, en los que el dinero opera como signo de poder, productividad y deseo, en la novela de Alejandro Vázquez Ortiz el capital aparece como residuo, como materia degradada, como billete físico que no representa estabilidad ni promesa alguna. El premio de la carrera —un millón doscientos mil pesos mexicanos en efectivo— no circula como capital financiero, no es inversión ni flujo digital, sino dinero-papel, vulnerable, tangible, precario.

La escena en que el dinero se dispersa por el aire adquiere una carga alegórica evidente. Tras la colisión final, los billetes vuelan por los suburbios de Monterrey, sin dueño, sin destino: “Antes de poder caminar hacia él, notan que hay más sombras en el cielo que caen girando como reguiletes púrpuras” (Vázquez Ortiz, 2023, p. 38). La imagen remite a la desmaterialización del valor: los personajes luchan por atrapar fragmentos sin sentido, trozos de papel que ya no garantizan nada y que ni siquiera logran retener. El dinero aparece como significante vacío, desprovisto de agencia, convertido en juguete de niños, en objeto volátil sin función dentro de un sistema que ha transformado la riqueza en flujo digital y la ganancia en operación especulativa.

Esta escena contrasta significativamente con la lógica del espectáculo de *Death Race 2000* (1975), donde el premio —aunque igualmente morboso— tiene un carácter institucionalizado: es parte de un sistema político que recompensa la violencia como espectáculo nacional. En la película, el premio está codificado y legitimado por una estructura estatal que lo exhibe, lo ritualiza y lo convierte en objeto de deseo para las masas. En *El corredor*, en cambio, el premio es una trampa: no hay ceremonia, ni coronación, ni mediatización. El dinero no realiza una fantasía de movilidad social, sino que confirma la precariedad absoluta del sistema, vale decir, un espacio en que los cuerpos deben ser sacrificados para acceder a un capital que, al final, también desaparece.

La crítica implícita en esta representación apunta al carácter inasible y autorreferencial del capital contemporáneo. En la novela, el dinero no sirve para transformar la vida, ni siquiera para

sostenerla: es el premio de una competencia mortal, entregado en efectivo como si se tratara de una transacción del siglo pasado, y destinado a ser reciclado simbólicamente como parte del ciclo narrativo. El capital no fluye: se dispersa, se quema, se pierde. En lugar de inversión, hay destrucción.

Tal economía se inscribe dentro de lo que puede denominarse una economía circular inoperante; en esta, la producción, el consumo y la muerte forman parte de un circuito cerrado que no genera valor, sino que reproduce la ruina. La carrera comienza y termina en el mismo lugar; los autos destruidos vuelven al yunque; los corredores muertos alimentan el relato de la violencia urbana; el dinero dispersado no capitaliza nada. La novela describe así una forma de circulación sin productividad, una maquinaria rota que solo puede sostenerse por el reciclaje literal de cuerpos, metales y narrativas fallidas.

El *road movie* clásico vinculaba el viaje con la transformación, y la velocidad con la emancipación. *El corredor*, en cambio, vincula la velocidad con la muerte y el dinero con su imposibilidad: no se trata de ganar, sino de sobrevivir, aunque eso no garantice ningún tipo de acceso al capital simbólico. En última instancia, el sistema representado en la novela no premia, no distribuye, no valora: solo reproduce, simula y elimina.

La autopista no es vía de acceso, sino máquina de repetición; el dinero no es promesa, sino escombros volátiles; y los corredores no son sujetos del capital, sino restos humanos atrapados en su periferia. El vértigo, la colisión y el reciclaje se constituyen, entonces, como las tres fases de una economía sin esperanza, donde el único capital verdaderamente fluido es la muerte.

5. CONCLUSIONES: REESCRIBIR EL CINE DESDE EL MARGEN

El corredor o Las almas que lleva el diablo, de Alejandro Vázquez Ortiz, constituye una intervención literaria radical en el imaginario del *road movie*, un género profundamente arraigado en la tradición cinematográfica estadounidense. Desde el margen geográfico, cultural y simbólico que representa la literatura latinoamericana contemporánea, la novela cita y evoca los códigos del cine de carretera, pero también los subvierte, los desarma y los convierte en materia crítica. En lugar de reproducir el mito del viaje como vía de redención, libertad o autodescubrimiento, la obra propone una estética de la velocidad agotada, del desplazamiento como condena y del movimiento como trampa circular.

La carretera, en el universo de la novela, ha perdido toda promesa utópica. Ya no es la línea de fuga que en *Vanishing Point* se presenta como un gesto último de libertad simbólica, ni la vía abierta donde la masculinidad errante se afirma frente a un sistema represivo. Por el contrario, la autopista entre Monterrey y Saltillo aparece como un espacio de excepción, una zona necropolítica donde las vidas no solo pueden ser eliminadas sin consecuencias, sino que deben serlo para alimentar el circuito inoperante de una economía estancada. El vértigo, en lugar de ser exaltación vital, es un síntoma de agotamiento estructural. La velocidad es literal, física, precaria y, sobre todo, inútil.

La novela despliega así una reconfiguración simbólica del viaje, que ya no se orienta al destino, y sí a la repetición tautológica del trayecto. La estructura circular de la carrera, el reciclaje de los vehículos y de los cuerpos, la dispersión del dinero sin valor, y el espacio urbano degradado de Monterrey componen un sistema cerrado en que las subjetividades no se transforman, sino que se descomponen. Se trata, entonces, de una narrativa de la ruina: ruina de la modernidad industrial, ruina del mito de la carretera, ruina del capital como promesa de movilidad.

En este marco, la intermedialidad que articula la novela opera como forma crítica. *El corredor* no imita al cine de carretera: lo relee desde sus propios márgenes, lo invierte, lo somete a un proceso de deterioro simbólico que pone en evidencia sus fundamentos ideológicos. La intertextualidad con películas como *Death Race 2000* o *Two-Lane Blacktop* no se limita a una estética referencial; antes bien, se convierte en estrategia de desmontaje. Este desmontaje recae sobre el *road movie* como forma cinematográfica y sobre la genealogía literaria que lo precede. Allí donde *On the Road* (1957), de Jack Kerouac, concebía todavía el desplazamiento como expansión subjetiva, intensidad y búsqueda, *El corredor* expone el viaje como circuito degradado y administrado por la lógica del desecho. La novela no corrige simplemente al cine desde la literatura; reescribe críticamente una formación transmedial previa —literaria y cinematográfica— y devuelve ese imaginario del viaje bajo la forma de ruina. Desde la literatura, y desde el sur, la novela reescribe el cine como dispositivo fallido y el camino como espacio clausurado. En esa reescritura se inscribe la potencia crítica de *El corredor*: no huir, sino revelar que no hay adónde ir.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGAMBEN, G. (1998). *Homo sacer: El poder soberano y la nuda vida*. Pre-Textos.
- AUGÉ, M. (1992). *Los no lugares: Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad* (M. Gómez, Trad.). Gedisa.
- BAUMAN, Z. (2000). *Modernidad líquida* (M. Valenzuela, Trad.). Fondo de Cultura Económica.
- BAUMAN, Z. (2005). *Vidas desperdiciadas: La modernidad y sus parias* (M. Pérez, Trad.). Paidós.
- BELLOUR, R. (2009). *Entre imágenes: Foto, cine, video*. Paidós.
- CALONGE, F. (2014). Movilidades capitalistas e identidades subalternas. Te mueves porque te mueven. *Sociológica*, (83), 129-164.
- DELEUZE, G. (1983). *La imagen-movimiento. Estudios sobre cine 1* (J. Vidal, Trad.). Paidós.
- DELEUZE, G. (1984). *La imagen-tiempo. Estudios sobre cine 2* (J. Vidal, Trad.). Paidós.
- DELEUZE, G., & GUATTARI, F. (1980). *Mil mesetas: Capitalismo y esquizofrenia* (A. Rivas, Trad.). Pre-Textos.
- JAMESON, F. (1991). *El posmodernismo o la lógica cultural del capitalismo avanzado* (V. Vázquez, Trad.). Paidós.
- MBEMBE, A. (2001). *Necropolítica*. Melusina.
- MULVEY, L. (2006). *Death 24x a Second: Stillness and the Moving Image*. Reaktion Books.
- OHNMACHT, T., MAKSIM, H., & BERGMAN, M. (Eds.). (2009). *Mobilities and Inequality*. Asghate Publishing Group.
- RAJEWSKY, I. O. (2005). Intermediality, intertextuality, and remediation: A literary perspective on intermediality. *Intermedialités*, (6), 43-64. <https://doi.org/10.7202/1005505ar>
- ROSA, H. (2016). *Aceleracionismo y aceleración. Hacia una teoría crítica de la temporalidad en la modernidad tardía*. (E. Dávila y M. Aguiluz, Trad.). Katz.
- SARLO, B. (1998). *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920 y 1930*. Nueva Visión.
- SONTAG, S. (1977). *Sobre la fotografía* (F. Fontes, Trad.). Alfaguara.

- VÁZQUEZ ORTIZ, A. (2023). *El corredor o Las almas que lleva el diablo*. Random House Mondadori.
- VIRILIO, P. (1980). *Estética de la desaparición* (A. Dalmau, Trad.). Anagrama.
- VIRILIO, P. (2006). *La bomba informática* (C. Santillán, Trad.). Cactus.
- WOLF, W. (2002). (Inter)mediality revisited. Reflections on word and music relations in the context of a general typology of intermediality. *Word and Music Studies* 4, 13-34.