

La velocidad en los mundos lentos

Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur

editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

Escalas de velocidad: mecánica guaraní en los intersticios de la infraestructura del Paraguay oriental

Paul Fabie

Mondes Américains, Francia

Joaquín Ruiz Zubizarreta

EHESS, Francia

Abstract This text analyzes how speed and machines affect the lives of some Guaraní communities in Paraguay and Brazil. It discusses the impact of machines, their proliferation and the accidents they generate, and how these can produce changes in the everyday exercise of power. It also describes machines introduced by development projects that end up being reused for other purposes or abandoned. Finally, it is posited that accidents and mechanical dysfunctions are not always seen as fortuitous events, but can be interpreted according to the social and political logics of these communities.

Keywords Guaraní ethnography. Speed. Machines. Power. Development projects.

Índice 1 Introducción. – 2 En los intersticios de la infraestructura. – 3 Cuidar las máquinas, cuidarse de las máquinas. – 4 Velocidad y accidentes. – 5 Conclusión.



Studi e ricerche 42

e-ISSN 2610-9123 | ISSN 2610-993X

ISBN [ebook] 978-88-6969-940-5

Peer review | Open access

Submitted 2025-01-30 | Accepted 2025-03-17 | Published 2025-09-30

© 2025 Fabie, Ruiz Zubizarreta |  4.0

DOI 10.30687/978-88-6969-940-5/013



1 Introducción

En la zona fronteriza entre el Paraguay oriental y el oeste de Brasil, a lo largo de una porosa línea fronteriza, una próspera infraestructura agroexportadora se codea con la realidad intersticial de los pueblos indígenas guaraníes. Se trata de un territorio casi enteramente deforestado en el que el cultivo de la soja¹ crea materialmente el paisaje (Oliveira, Hecht 2016). Los monocultivos se extienden hasta el horizonte y pocas veces son interrumpidos por reservas legales de bosque.² Los caminos de tierra conectan los campos y las rutas asfaltadas creando una densa red que los conecta a su vez a los silos, a las industrias y a los puertos de exportación. Estos flujos, lugares de almacenamiento, industrias, máquinas, camiones o redes de instituciones y empresas mundializadas componen la infraestructura agroexportadora (Gordillo 2019).

En este trabajo, basado en dos trabajos de campo realizados a ambos lados de la frontera –Joaquín con los Mbya de la región de Canindeyú y Paul con los Paĩ Tavyterã o Kaiowa de Amambay y el sur de Mato Grosso–, esbozamos algunas formas de pensar las máquinas a través de sus disfunciones y accidentes. Sin entrar en el detalle de las diferencias y los detalles entre estos dos pueblos guaraníes (Bartolomé 2004; Boidin 2011), nos interesamos en ellos porque actualmente viven en los intersticios de la infraestructura agroexportadora en una situación de vulnerabilidad. Tratamos principalmente de pensar esta situación a través de la velocidad y los accidentes producidos por la frecuentación de esa infraestructura. Abordaremos así las máquinas, cuyo fin es el de aumentar la velocidad de ejecución de tareas. Al mismo tiempo, los accidentes, las disfunciones y transformaciones que causa esta velocidad son lo que hace visible a las máquinas. En síntesis, analizamos cómo la infraestructura y las máquinas producen efectos y a veces disfunciones a través de la velocidad y los accidentes.

2 En los intersticios de la infraestructura

A lo largo de una ruta recientemente asfaltada, en dirección al norte, en el departamento de Amambay, la comunidad de Ysry Ka'a aprovecha el avance de la infraestructura y ve a sus habitantes migrar hacia el borde de la carretera y abandonar paulatinamente

1 La soja es la principal plantación en la zona (Hetherington 2020) pero, dependiendo de la época del año, comparte el espacio con el maíz, el trigo y otros cereales y oleaginosas, así como con la caña dulce y las plantaciones de eucaliptus.

2 El derecho ambiental de Brasil y Paraguay exige que, a partir de cierta superficie, cada propietario conserve por lo menos el 20% de bosques nativos, así como también aquellos que cubren la franja de los ríos y arroyos.

el fondo de la comunidad de 8.000 hectáreas, ganadas a las tierras de un rico terrateniente paraguayo. La ruta, como manifestación de la infraestructura agroexportadora en el paisaje, se convierte en un imán para las comunidades, reducidas a vivir en forma de insularidad intersticial entre carreteras, cercos de campo, silos de grano y almacenes de maquinaria agrícola. La ruta recientemente asfaltada produce una nueva velocidad que es la que atrae a los habitantes de Ysyry Ka'a a instalarse en su proximidad. Cuando la ruta era de tierra, no atraía tanta gente. A cien kilómetros de la frontera, en Brasil, la comunidad Guyra Keha se extiende sobre tres pequeñas hectáreas recuperadas en 2011, a lo largo de una carretera secundaria de tierra en medio de diversas plantaciones. La situación intersticial aquí es evidente, y los miembros de la comunidad, asentados entre la carretera y los campos, tienen que lidiar con el vaivén de camiones y cosechadoras que proliferan una vez que llega la época de la cosecha. En la región brasileña de Dourados, las *retomadas* (recuperaciones territoriales) de Kunumi Vera Guasu y Jerosy Mbiky tuvieron lugar a partir de la reserva indígena. Como suele ocurrir, una carretera atraviesa la reserva, dividiéndola en dos. La ruta y su velocidad no tienen entonces efectos necesariamente nefastos y permiten, como en este caso, alimentar el conocimiento del territorio y su reconfiguración social.

En este contexto intersticial, en el que las comunidades y la infraestructura están entremezcladas, no todas tienen acceso a un vasto territorio como Ysyry Ka'a. Las excursiones de caza o de recolección implican partir lejos de donde vive la gente, cruzar cercas y atravesar tierras de cultivo de soja, maíz o caña de azúcar, y orientarse en el paisaje a menudo uniforme de la plantación. En Ysyry Ka'a, sin embargo, hay que abandonar el borde de la carretera y aventurarse en el 'corazón' de la comunidad. En un paisaje que alterna entre sabana cerrada y bosques secundarios, los Paĩ Vavyterã o Kaiowa guaraníes saben dónde encontrar caza y plantas medicinales que han hallado refugio en estos intersticios que salvan la vida, fuera del paisaje uniforme de la plantación o la explotación ganadera. Como territorio recuperado de las manos de la agroindustria, la comunidad de Ysyry Ka'a está formada por paisajes diversos, algunos de los cuales llevan la huella de las antiguas infraestructuras que existieron. El paisaje lleva la memoria del ciclo extractivo de Industrial Paraguay S.A., que se extendió hasta ese momento, pero sobre todo lleva la marca de la memoria de la infraestructura de la explotación que precedió a la recuperación del territorio. Así, mientras colocaba una trampa, Hilario, el chamán de la comunidad, señaló un claro en el bosque secundario conocido como 'corral *kue*'. La toponimia, formada aquí a partir de la palabra 'corral' y *-kue*, sufijo guaraní del pasado, indica el antiguo lugar donde se reunía el ganado. No es raro que en esta región del Amambay o más al

sur en Paraguay (pero también en Brasil) haya topónimos que hagan referencia explícita a una zona de pastoreo. Varios términos remiten a esta misma idea, como potrero (cerco) o pastoreo (pradera), que se encuentran en la toponimia colonial y contemporánea, así como ñu de la lengua guaraní, que indica lugares donde la vegetación es escasa. Lo mismo ocurre con el portugués *campo*. Estos lugares son la marca toponímica del avance de la infraestructura: indican los campos y claros naturales donde los pioneros dejaban caballos, bueyes y mulas mientras penetraban en los bosques. Junto con los ríos navegables, estos potreros y pastoreos fueron las primeras infraestructuras utilizadas para colonizar la tierra. Existe, pues, una continuidad entre el campo natural para el pastoreo y el corral para los animales, identificable en el paisaje de los territorios recuperados y expresada en la toponimia. También hay continuidad entre estas referencias del avance de la infraestructura y la maquinaria abandonada (Morando 2021). Así, en la toponimia del Paraguay oriental, a partir de las rutas asfaltadas aparecen los diversos puntos llamados ‘cruce’, donde se unen diversas rutas creando de la nada verdaderos centros urbanos y comerciales. La nueva velocidad que trae consigo esta infraestructura agroexportadora produce nuevos topónimos. A lo largo de las rutas, los lugares son designados según el kilometraje al que corresponden. Si los cruceros que marcaban las leguas en los antiguos caminos coloniales han desaparecido por completo, las cruces en memoria de los accidentados pueden ser a veces algunos de los nuevos mojones que marcan las rutas y dan nombre a los lugares.

Esta marca de la infraestructura en el paisaje también puede verse a través de una memoria mecánica más reciente, que se remonta a la recuperación de tierras por parte de la comunidad. No es raro encontrar topónimos que hacen de la máquina un marcador topográfico y temporal. En Guyra Keha, un lugar que ahora es un bosquecillo de *amba’y* (*Cecropia pachystachya*), presencia vegetal sintomática del rebrote forestal, lleva el nombre de Colheitadora Kue. Esta combinación, formada por el término portugués para «cosechadora» y el mismo sufijo guaraní *kue* que marca el pasado, indica algo así como «ahí donde estaba una cosechadora». La máquina abandonada por el frente pionero, sucediendo a la marca animal, se convierte en un topónimo compartido localmente al que la gente se refiere para indicar la presencia de plantas medicinales buscadas, caza o el lugar donde tal o cual persona ha colocado una trampa. Además de la lógica del abandono de la máquina por parte del frente pionero (Richard, Franceschi, Córdoba 2021, 13), existe la lógica de la recuperación del territorio por parte de los nativos que, al igual que la tierra, se apropian de la máquina, de su infraestructura y de su lexicografía-toponimia. De hecho, cuando la tierra es recuperada por las comunidades indígenas, la máquina a menudo se vuelve disfuncional por la reventa y/o el uso de las piezas y el metal, del

mismo modo que lo son los postes de las cercas, las chapas de los cobertizos agrícolas o los productos fitosanitarios. Los territorios recuperados y retirados de la extracción agroindustrial se convierten entonces en territorios pericapitalistas (Tsing 2017) y la máquina disfuncional revendida por los nativos se convierte en una mercancía canibalizada.

El progreso de las infraestructuras hizo que el frente agrícola tuviera que abandonar sus máquinas, como acabamos de ver en algunos ejemplos, pero al mismo tiempo produjo una proliferación de nuevas máquinas que agilizaron la ejecución de las tareas y los desplazamientos. A las hachas y los machetes de los primeros tiempos les sucedieron otras herramientas como motosierras, desmalezadoras y tractores. Las máquinas abandonadas o inutilizadas y las que aún funcionan forman una estratificación de capas mecánicas que se superponen, se anulan o se expulsan unas a otras (Richard, Hernández 2021, 233). La moto es, sin duda, el elemento más llamativo de este paisaje intersticial. Por carreteras asfaltadas, por pistas de tierra, por caminos arenosos en medio de bosques secundarios o por estrechos senderos que atraviesan pantanos, la moto es el medio de transporte preferido en la zona fronteriza. Esta proliferación mecánica, ligada al uso masivo de vehículos de dos ruedas de fabricación coreana o china en competencia con los clásicos japoneses, es perturbadora en varios aspectos. En primer lugar, la nueva velocidad y la proximidad constante de las carreteras han provocado numerosos accidentes, con su cuota de tragedias y muertes, sintomáticas de la violencia infraestructural de estos paisajes agropecuarios. A pocos metros de las carreteras, los patios de las casas de las comunidades llevan la marca de esta agitación. Por todas partes hay motos aparcadas, algunas a la espera de ser reparadas, otras rebosantes de novedad para despertar la envidia de los vecinos, algunas viejas y oxidadas, otras exuberantes, que aportan colores inesperados a los cuatro rincones de las reservas y comunidades al borde de la carretera. Su ubicuidad y necesidad hacen que surjan nuevos conocimientos y formas innovadoras de cuidar estas nuevas máquinas. Se improvisan talleres a la sombra de los mangos, así como reuniones, a menudo con presencia masculina, para aprender a cambiar un cárter o un embrague. Se adquieren conocimientos -las piezas coreanas encajan con las japonesas pero no al revés- que alimentan ese cuidado especial dedicado a mantener la máquina en buen estado de funcionamiento. Se improvisa un comercio paralelo con carteles de nafta o gasolina a lo largo de los caminos comunitarios y los bordes de las carreteras, y los almacenes rebosan revendiendo piezas mecánicas para los desafortunados que sufren averías lejos de la ciudad.

El uso generalizado de las motos contrasta con los conocimientos no siempre uniformes sobre cómo repararlas y, a pesar de los evidentes cuidados y las horas invertidas en intentar mejorar un vehículo de

dos ruedas, no es raro encontrarlas abandonadas en la parte trasera de las casas. Los depósitos se convierten en asientos para sentarse y la carcasa, en una percha para las gallinas. La cuestión de cómo cuidar las máquinas es fundamental, ya que determina su uso y su responsabilidad. Vemos entonces que la velocidad tiene tiempos muertos, y que para ganar el privilegio de ir rápido hay que también saber estar parado.

3 Cuidar las máquinas, cuidarse de las máquinas

Existe una relación entre el cuidado que se presta a las máquinas y la posibilidad de utilizarlas. Hemos mencionado esta relación comparando el cuidado que se da a los animales de labranza y el que se da a las máquinas, como por ejemplo en el caso de una carreta de bueyes donada a una comunidad por un proyecto de desarrollo. Como todos saben cuidar un buey y enjaezar una carreta y conducirla, el uso comunitario de ésta es bastante extendido. Quienes utilizan la carreta se encargan de abreviar a los bueyes durante el tiempo que la emplean y, una vez terminado el trabajo, los dejan pastar en un lugar apropiado. Sin embargo, aunque todos saben cuidar los bueyes, son principalmente el jefe y sus familiares quienes se encargan de abrevarlos y alimentarlos a diario y de trasladarlos a lugares donde la hierba es mejor, los hayan usado o no ese día. Este paralelismo con los animales domésticos, a los que hay que cuidar incluso cuando no se utilizan, recuerda que también hay que cuidar las máquinas para que estén siempre en buen estado de funcionamiento. El uso comunitario de las máquinas, como el de los animales, pone de manifiesto que siempre habrá una distancia entre los conocimientos necesarios para utilizarlas y los necesarios para el cuidado cotidiano que requieren para mantenerse en buen estado. Este paralelismo con la carreta aportada como propiedad colectiva por el proyecto de desarrollo ilustra las similitudes con las máquinas que, cuando son introducidas por los proyectos, producen transformaciones en el ejercicio del poder. Es este tipo de secuestro y transformación de los métodos de los proyectos lo que ha llevado a algunos observadores de los resultados dispares de esos proyectos de desarrollo a hablar del «triumfo del fracaso» (Georg, Münzel 2021). En la distancia entre los resultados esperados de los proyectos de desarrollo y las realidades de las comunidades, caben otras cosas.

Por estas razones, Gregorio tenía reticencias respecto de un proyecto de desarrollo y buscaba que, en lugar de un machete, a cada miembro de la comunidad el presupuesto del proyecto le suministrara una desmalezadora. En primer lugar, porque todo miembro de la comunidad ya tiene por lo menos un machete. En segundo lugar, porque no quería estar obligado a organizar jornadas de trabajo en

común. Gregorio prefería ejecutar las tareas comunales con mayor velocidad, pero solo. Negoció entonces con el proyecto de desarrollo y consiguió la desmalezadora que le permitiría hacer el trabajo solo y velozmente. Además, convenció a todos en la comunidad de que el uso de esa máquina, por su complejidad, no sería de uso común. Gregorio se encargó entonces de limpiar los caminos de la comunidad en lugar de correr detrás de la gente para hacer mingas. La desmalezadora transformó la forma en que Gregorio ejerce su papel de líder y la forma de movilizar a la gente para realizar los trabajos comunitarios, que requiere el ejercicio del poder coercitivo o de la generosidad de organizar una fiesta. La desmalezadora le permite llevar a cabo el trabajo comunitario por su propia cuenta. He aquí un líder que, sin ejercer poder coercitivo, ve reforzada su autoridad. La mecanización y el aumento de la velocidad de ejecución de la tarea le permiten a Gregorio transformar el ejercicio del poder. Al mismo tiempo, esta velocidad interrumpe el proceso social de las mingas, lo cual es deseable desde el punto de vista de los proyectos de desarrollo, aunque no siempre sea así para los indígenas.

El surgimiento de proyectos de desarrollo en Paraguay, pero también en otros lugares, suele provocar cambios sociopolíticos (Bonifacio 2013). A través de estos proyectos y del conocimiento profundo que empezaba a tener de ellos, Gregorio fue pasando entonces de la autoridad de un cacique tradicional a la de un cacique transaccional, capaz de gestionar proyectos de desarrollo (Villagra 2008). Decía, por ejemplo, que todos en la comunidad querían que llegaran los proyectos de desarrollo y los inundaran de bienes, pero nadie le preguntaba luego al jefe si tenía dinero suficiente para pagar el pasaje de autobús que lo llevara a la ciudad a seguir los trámites, o al menos el crédito en el teléfono celular para hacer llamadas. Incluso un día confesó su frustración diciendo: «Todo el mundo usa mi moto, así que nunca está en condiciones cuando necesito desplazarme por asuntos que benefician a la comunidad». De hecho, la posesión de una moto es ahora casi una condición para el ejercicio de la jefatura, y es él mismo quien señala que algunos jefes son designados como tales sólo porque tienen una moto en buen estado para usarla a la hora de buscar proyectos de desarrollo.

El destino y el uso de las herramientas ofrecidas por el proyecto de desarrollo no son lo que el proyecto había imaginado en un principio. Los funcionarios que los diseñan elaboran a veces sobre los indígenas dos tipos de prejuicios contrarios. El primero es una especie de variación del mito del buen salvaje, según el cual los indígenas llevan una vida comunitaria y comparten la propiedad colectiva no sólo de la tierra sino también de otros bienes de producción. El segundo prejuicio, en cambio, es que son perezosos y astutos: prefieren desviar el uso de los bienes donados por los proyectos de desarrollo sin trabajar. Afortunadamente también hay funcionarios

más comprensivos, como el que entendió el plan de Gregorio de adquirir una desmalezadora en lugar de decenas de machetes, sobre todo cuando todos tienen ya uno.

Sin embargo, otros proyectos de desarrollo se diseñan y ejecutan para evitar a toda costa cualquier tipo de apropiación indebida. Un motocultor abandonado en otra comunidad mbya nos recuerda este tipo de casos. Un jefe de esa comunidad comentaba a Joaquín que la máquina había sido donada como parte un proyecto de desarrollo, y luego se preguntaba por qué el proyecto no había donado una moto en lugar de esa máquina: «Con este motocultor no podemos llegar ni a la despensa más cercana, ¡es tan lento y difícil de maniobrar!». Esa máquina, que en aquel momento era perfectamente funcional desde el punto de vista mecánico, también tenía otra función desde el punto de vista humano. Para el proyecto, el motocultor era evidentemente una forma de proporcionar una máquina apta para el trabajo pero cuyo uso sería difícil de desviar. Permitiría producir más sin los riesgos asociados con la velocidad, ya que su lentitud reducía drásticamente la probabilidad de accidentes de tránsito. A pesar de ello, la máquina resultó ser completamente disfuncional con respecto a las expectativas de los miembros de la comunidad, que esperaban una máquina que permitiera desplazarse con velocidad. Vemos entonces que esa máquina estaba destinada a proporcionar un flujo o proceso mecánico: aumentar la velocidad de ejecución de una tarea agrícola. Al mismo tiempo, el motocultor evitaría los problemas asociados: accidentes de tráfico y viajes a la despensa donde siempre hay alcohol disponible. En otras palabras, el motocultor es también, para el proyecto de desarrollo, una máquina utilizada para cortar procesos socialmente indeseables: un dispositivo de control del comportamiento. Sin embargo, es aquí donde se produce la principal disfunción entre el proyecto de desarrollo y las expectativas de la comunidad. El resultado es la interrupción total del proceso y el abandono de la máquina. Como señala Rodrigo Montani (2021), cuando una máquina no tiene dueño definido está sujeta a dos destinos: o es recuperada individualmente o es abandonada. El primer destino es el de la desmalezadora de Gregorio, que pidió explícitamente al proyecto una máquina de uso restringido. El segundo es el del motocultor, que queda completamente despojado de su significado de máquina al ser abandonado, ya que la velocidad a la que opera no es la esperada por la comunidad.

4 Velocidad y accidentes

Vimos que los proyectos de desarrollo buscan dar velocidad a los procesos de producción al mismo tiempo que intentan evitar ciertos procesos socialmente indeseables. El alcohol, la imprudencia, así como las malas condiciones mecánicas y viales, originan accidentes cada vez más frecuentes y graves. Las máquinas y su uso transforman o consolidan el ejercicio del poder y las lógicas sociales: veremos también que los accidentes viales producen a veces los mismos efectos.

Un caso ilustra cómo un accidente transforma el ejercicio del poder y las lógicas sociales. Se trata de un jefe mbya que fue víctima de un grave accidente de tránsito que lo imposibilitó, durante mucho tiempo, para realizar cualquier tipo de trabajo físico. Es por esta razón que él mismo explica que se convirtió en comerciante y organizó en su casa la venta de algunos bienes de primera necesidad: así, harina, azúcar, fideos, arroz, aceite, jabón y alcohol son vendidos a los demás miembros de la comunidad que el jefe comerciante dirige. Esta acumulación de funciones es rara, y contradice el principio según el cual el jefe debe ser generoso. Sin embargo, fue el mismo jefe quien explicó que, si bien se vio obligado a convertirse en comerciante, lo hace también consciente de su posición ambigua y que por ello no duda en vender a crédito. Afirma que, si bien resulta ambigua, su posición facilita un servicio a los miembros de la comunidad que no necesitan recorrer largas distancias para comprar ciertos productos básicos. Entre esos productos están, además del alcohol que vende, las fiestas que el mismo jefe organiza, con las cuales gana todavía mayor prestigio. El accidente es entonces la causa de esta transformación del ejercicio del poder, o por lo menos de su justificación.

Existen, sin embargo, otros accidentes que no son reconocidos como tales y terminan absorbidos por las lógicas sociales. Una mañana de principios de abril de 2019, Manuel, miembro de una comunidad paĩ tavyterã, murió al borde de la carretera que bordea la comunidad. Su cuerpo sin vida fue encontrado tendido a un lado de la carretera, con el rostro irreconocible por el impacto del vehículo que lo había atropellado. Al conocerse la noticia, la comunidad Ysyry Ka'a, a pocos kilómetros de la comunidad del fallecido, quedó conmocionada. Esa noche, varios miembros de la comunidad, entre ellos Roberto, su madre Cristina y Hilario, el chamán, celebraron una reunión de duelo. Para quienes lo habían visto, las descripciones gráficas del cadáver alimentaban las especulaciones sobre la causa y motivo de su muerte. Manuel había sido atropellado por un coche y había muchas hipótesis sobre la identidad del conductor. Pudo haber sido un traficante de drogas en conflicto con la comunidad, un terrateniente con intenciones intimidatorias o un ajuste de cuentas. En cualquier caso, aunque el conductor fuera simplemente un automovilista desatento o con exceso de velocidad, había muchas

razones para creer que la muerte de Manuel fue mucho más que un accidente. Algunos culpaban a la brujería, otros al conflicto, pero siempre se descartaba la idea de una muerte puramente accidental. Algunas personas recordaban la noche de la muerte e intentaban identificar los indicios que pudieron haberla predicho. Roberto dice que oyó disparos a lo lejos, mientras que Hilario explica que oyó cantar al taguato (*Rupornis magnirostris*) y que eso era un mal presagio. Tras una larga discusión, surgió otra hipótesis: la muerte de Manuel fue resultado de represalias por una manifestación celebrada unos días antes, en marzo de 2019. Esa gran movilización política de los Paĩ Tavyterã reunió a varias comunidades, entre ellas la de Ysry Ka'a, y buscaba la destitución del presidente del Instituto Paraguayo del Indígena (INDI). Los Paĩ se organizaron por primera vez para bloquear intermitentemente la ruta 5 a la altura del cruce Bella Vista. Durante casi un mes se instaló un campamento provisorio alrededor de la ruta y la manifestación se realizó al ritmo de bloqueos, cánticos y conjuros. Al cabo de un mes, ante la insistencia del gobierno, a pesar de la delegación de dirigentes paĩ enviada a Asunción a negociar la causa, la manifestación llegó a su fin. Los manifestantes volvieron a casa exhaustos y decepcionados. Hilario cayó enfermo, según dijo, a causa de los fuertes cánticos, y a un niño pequeño le empezaron a salir pústulas en la cara. Inevitablemente, se culpó de esas dos dolencias a la manifestación y a las posibles represalias. En ese contexto murió Manuel, y hay quienes tenían razones para creer que el corte de ruta había sido la causa principal de su muerte. Por lo tanto, lo que parece haber sido un accidente puede haber sido causado por algo más que la velocidad del coche en la carretera. Podemos entonces emitir la hipótesis de que un accidente es reconocido como tal siempre y cuando sus víctimas asuman que se trata de una interrupción sin causa de un proceso. Entonces, este accidente no es reconocido como un acontecimiento que interrumpe la normalidad pero puede sin embargo ser pensado como algo integrado a ella. La normalidad sería la violencia vivida en los intersticios de la infraestructura, donde una muerte por represalia, brujería o acción de no humanos es casi lo cotidiano.

Apenas unos pocos días luego de la muerte de Manuel, Mauricio, un joven miembro de la comunidad presente en la manifestación, anunció que había visto un *yvyja* (*Amphisbaena camura*) en la carretera el día anterior a la muerte de Miguel. El *yvyja*, que literalmente significa dueño de la tierra, que vive bajo tierra, aparece en la superficie sólo en contadas ocasiones, y éstas son siempre un mal presagio – *noticia vai* dice Hilario –, hecho por el cual su aparición en la carretera alimentó las especulaciones. Aunque Mauricio pudo haber matado al *yvyja*, la matanza no fue acompañada de conjuros para ahuyentar las malas noticias que traía. Por más que estuviera muerto, el animal había desaparecido misteriosamente por la mañana y Manuel había

fallecido. Se culpó entonces a la carretera de la muerte de Manuel, y el hecho de que los Pañ hubieran intentado bloquearla repetidamente durante la manifestación alimentó la hipótesis de las represalias. Cualesquiera que fuesen las causas exactas de la muerte de Manuel, ninguna pudo ser accidental: ni brujería, ni ajuste de cuentas, ni represalias vinculadas con la manifestación. El *yvyja* visto en la ruta añade la infraestructura a la lista de agentes causantes de la muerte, reflejando el hecho de que, en todo momento, la carretera y su velocidad son los catalizadores del destino humano.

5 Conclusión

Entender la máquina en los mundos indígenas a través de la cuestión de sus disfunciones y accidentes es el resultado de una provocación inspirada por el trabajo pionero de Susan Leigh Star para la antropología de las infraestructuras. En su obra, Star (1999, 382) muestra que el rasgo distintivo de la infraestructura es que siempre está fuera de la pantalla, entre bastidores, que siempre parece invisible, y que sólo se hace visible a través de la avería, la disfunción o el colapso. Este régimen de lo visible y lo invisible es lo que ella denomina «inversión infraestructural». La disfunción hace visible la infraestructura, dando acceso al fondo, así como el accidente hace visibles a la máquina y a la velocidad.

Vimos que la velocidad produce cambios en la toponimia ligada con la infraestructura agroexportadora e, igualmente, cómo el proceso mecanización del trabajo puede producir cambios en el ejercicio del poder por medio de la apropiación individual de la máquina. Al mismo tiempo, un contraejemplo sugiere que la máquina pensada para evitar la velocidad y los accidentes termina siendo abandonada y no produce cambios ni efectos. Por otro lado, gracias a las dos últimas viñetas etnográficas, podemos decir asimismo que los accidentes de tránsito son reconocidos como tales cuando justifican una transformación. Sin embargo, los accidentes son reconocidos como tales siempre y cuando sus víctimas asuman que se trata de una interrupción violenta y sin causa de un proceso. En estas ocasiones la velocidad, en lugar de producir nuevos efectos, es incorporada como un elemento más de las lógicas que gobiernan el destino, la violencia y la vulnerabilidad.

Bibliografía

- Bartolomé, M.A. (2004). «Flechadores de jornales: identidad guaraní en el Paraguay contemporáneo». *Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM*, 10, 1-11.
- Boidin, C. (2011). «Peuples indigènes au Paraguay et bicentenaire national: perspectives anthropologiques et historiques». *Journal de la Société des américanistes*, 97(2), 137-52.
- Bonifacio, V. (2013). «Building Up the Collective: A Critical Assessment of the Relationship Between Indigenous Organisations and International Cooperation in the Paraguayan Chaco». *Social Anthropology*, 21(4), 510-22.
- Georg, F.; Münzel, M. (2021). «El triunfo del fracaso: de cómo algunos grupos indígenas amazónicos adaptan los proyectos para el progreso». López García, J.; Muñoz Morán, J. (eds), *Utopismos circulares: contextos amerindios de la modernidad*. Madrid: Iberoamericana Vervuert, 221-50.
- Gordillo, G. (2019). «The Metropolis: The Infrastructure of the Anthropocene». Hetherington, K. (ed.), *Infrastructures, Environment and Life in the Anthropocene*. Durham: Duke University Press, 66-94.
- Hetherington, K. (2020). *The Government of Beans: Regulating Life in the Age of Monocrops*. Durham: Duke University Press.
- Montani, R. (2021). «La gente del bosque en la era de la máquina: lo residual de una misión». Richard, N.; Franceschi, Z.; Córdoba, L. (eds), *La misión de la máquina: Técnica, extractivismo y conversión en las tierras bajas sudamericanas*. Bolonia: Bologna University Press, 153-68.
- Morando, M.A. (2021). «Los nombres de la máquina: semántica de lo mecánico en el guaraní chaqueño». Richard, N.; Franceschi, Z.; Córdoba, L. (eds), *La misión de la máquina: Técnica, extractivismo y conversión en las tierras bajas sudamericanas*. Bolonia: Bologna University Press, 185-98.
- Oliveira, G.; Hecht, S. (2016). «Sacred Groves, Sacrifice Zones, and Soy Production: Globalization, Intensification and Neo-Nature in South America». *The Journal of Peasant Studies*, 43(2), 251-85.
- Richard, N.; Franceschi, Z.; Córdoba, L. (eds) (2021). *La misión de la máquina: técnica, extractivismo y conversión en las tierras bajas sudamericanas*. Bolonia: Bologna University Press.
- Richard, N.; Hernández, C. (2021). «Las máquinas vienen y se van: la mecánica en una comunidad nivaclé del Chaco boreal». Richard, N.; Franceschi, Z.; Córdoba, L. (eds), *La misión de la máquina: técnica, extractivismo y conversión en las tierras bajas sudamericanas*. Bolonia: Bologna University Press, 233-51.
- Star, S.L. (1999). «The Ethnography of Infrastructure». *American Behavioral Scientist*, 43(3), 377-91.
- Tsing, A. (2017). *Le champignon de la fin du monde: sur la possibilité de vivre dans les ruines du capitalisme*. Paris: Les Empêcheurs de Penser en Rond.
- Villagra, F. (2008). «Los liderazgos enñet-enñet: los cambios, las continuidades, las paradojas». Braunstein, J.; Meichtry, N. (eds), *Liderazgo, representatividad y control social en el Gran Chaco*. Resistencia: Universidad Nacional del Nordeste, 117-33.