

La velocidad en los mundos lento

Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur

editado por
Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci



Edizioni
Ca' Foscari

Studi e ricerche 42

e-ISSN 2610-993X ISSN 2610-9123

La velocidad en los mundos lentos

Studi e ricerche

42



Edizioni
Ca'Foscari

Studi e ricerche

Comitato editoriale | Editorial board

Antonio Rigopoulos (Università Ca' Foscari Venezia, Italia)
Stefania De Vido (Università Ca' Foscari Venezia, Italia)
Franz Fischer (Università Ca' Foscari Venezia, Italia)
María del Valle Ojeda Calvo (Università Ca' Foscari Venezia, Italia)
Pietro Daniel Omodeo (Università Ca' Foscari Venezia, Italia)
Andrea Pontiggia (Università Ca' Foscari Venezia, Italia)
Silvia Vesco (Università Ca' Foscari Venezia, Italia)
Alessandra Zanardo (Università Ca' Foscari Venezia, Italia)

e-ISSN 2610-9123
ISSN 2610-993X



URL <http://edizionicafoscar.unive.it/it/edizioni/collane/studi-e-ricerche/>

La velocidad en los mundos lentos

Accidentes, máquinas y sociedades
en América del Sur

editado por

Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

Venezia

Edizioni Ca' Foscari - Venice University Press

2025

La velocidad en los mundos lentos. Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur
editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

© 2025 Nicolas Richard, Diego Villar, Alberto Preci per il testo
© 2025 Edizioni Ca' Foscari per la presente edizione



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
Quest'opera è distribuita con Licenza Creative Commons Attribuzione 4.0 Internazionale



Any part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted
in any form or by any means without permission provided that the source is fully credited.

Qualunque parte di questa pubblicazione può essere riprodotta, memorizzata in un sistema di
recupero dati o trasmessa in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo, elettronico o meccanico,
senza autorizzazione, a condizione che se ne citi la fonte.



Scientific certification of the Works published by Edizioni Ca' Foscari: the essay here published
has received a favourable evaluation by subject-matter experts, through a double-blind peer
review process under the responsibility of the Editorial board of the series. The evaluations were
conducted in adherence to the scientific and editorial criteria established by Edizioni Ca' Foscari,
using a dedicated platform.

Certificazione scientifica delle Opere pubblicate da Edizioni Ca' Foscari: il saggio qui pubblicato
ha ottenuto il parere favorevole da parte di valutatori esperti della materia, attraverso un processo
di revisione doppia anonima, sotto la responsabilità del Comitato editoriale della collana. La
valutazione è stata condotta in aderenza ai criteri scientifici ed editoriali di Edizioni Ca' Foscari,
ricorrendo all'utilizzo di apposita piattaforma.

Edizioni Ca' Foscari | Fondazione Università Ca' Foscari
Dorsoduro 3246 | 30123 Venezia
edizionicafoscari.unive.it | ecf@unive.it

1a edizione agosto 2025
ISBN 978-88-6969-940-5 [ebook]

Cover design: Lorenzo Toso



Funded by
the European Union

La velocidad en los mundos lentos. Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur /
editado por Nicolas Richard, Diego Villar, Alberto Preci — 1. ed. — Venezia: Edizioni Ca' Foscari,
2025. — xii + 332 p.; 23 cm. — (Studie ricerche; 42). — ISBN 978-88-6969-940-5.

URL <https://edizionicafoscari.it/it/edizioni4/libri/978-88-6969-940-5/>
DOI <http://doi.org/10.30687/978-88-6969-940-5>

La velocidad en los mundos lentos

Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur
editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

Abstract

From trucks and bulldozers to smaller tools like chainsaws and electric generators, a massive influx of machinery is currently reshaping Latin America's peripheral landscapes. This process of mechanical colonization introduces disruptive and often violent forms of acceleration that profoundly impact environments and societies. Drawing on anthropology, history, and geography, this volume analyzes mechanical accidents as critical events. These events are not random fatalities but reveal tensions between machines, territories, and societies, prompting a re-evaluation of concepts like materiality, agency and causality.

Keywords Machines. Mechanical colonization. Accidents. Transformation. Latin America.

La velocidad en los mundos lentos

Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur
editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

Agradecimientos

Este libro es el resultado de la reunión “La velocidad en los mundos lentos: accidentes, máquinas y sociedad en América del Sur”, que tuvo lugar en Rennes, Francia, entre el 19 y el 21 de enero 2023. Agradecemos en Francia el apoyo institucional de los laboratorios CREDA (Centre de recherche et des documentation des Amériques) y Médiations (Sciences des lieux, sciences des liens), en Argentina del IICS (CONICET-UCA), y en Bolivia del CIIA (Museo de Historia UAGRM). La reunión fue a su vez posible gracias al apoyo de los proyectos ANR AAPG2021 “Interruptions. Accidents, malfunctions and downtime. Another view of extractive territories” de la Agence National de la Recherche (dir. N. Richard), IRP ATACAMA-SHS (dir. N. Richard) y Flexible Grant for Small Groups FG8 “The Impact of the Current Dissemination of Motorcycles in Indigenous Lowland South America” de la Independent Social Research Foundation (Fellow: D. Villar). La publicación fue posible gracias al mencionado proyecto ANR “Interruptions”, al PICT-UCA “Antropología de la motorización: la actual diseminación de motocicletas en los territorios indígenas sudamericanos” (Facultad de Ciencias Sociales, Universidad Católica Argentina), al laboratorio Médiations - Sciences des lieux, sciences des liens (París) y al European Union’s Horizon Europe research and innovation programme Marie Skłodowska-Curie grant agreement n.º 101060942 “Motoboom: The Current Impact of Motorcycle Motorisation on Amazonian Indigenous Peoples” (Fellow: D. Villar). Los puntos de vista y las opiniones expresados son exclusivamente de los autores y no reflejan necesariamente los de la Unión Europea o la Agencia Ejecutiva Europea de Investigación, y ni la Unión Europea ni la autoridad que concede la subvención pueden ser consideradas responsables de ellos.

La velocidad en los mundos lentos
Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur
editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

Índice

Introducción

Nicolas Richard, Diego Villar, Alberto Preci 3

COLONIZACIÓN, EXTRACTIVISMO, ACCIDENTE: CUANDO FALLAN LAS GRANDES MÁQUINAS

La tragedia del Adolfito, o de cómo un naufragio cambió la historia amazónica

Lorena Córdoba 15

Dos naufragios en la costa lafkenche (entre los ríos Lebu y Toltén, Chile) en la primera mitad del siglo XIX

Daniel Quiroz 31

Éxitos y fracasos de las máquinas hidráulicas extranjeras en las minas del Alto Perú, siglo XVIII

Vincent Daumas 47

Cuatro naufragios en la Araucanía, incluido el de un tren

André Menard 59

ACCIDENTE Y MEMORIAS

«La pampa entrega toda la riqueza de su suelo, pero pide también víctimas y más víctimas»: la gran explosión en la mina de Chuquicamata (Chile, 1937)

Damir Galaz-Mandakovic 77

Ecos de una tragedia olvidada: el accidente ferroviario de Iturbe (quebrada de Humahuaca, Jujuy, 1945)

Facundo Petit, Jesica Carreras 93

Prensa, accidentabilidad y cambio: Rapa Nui (Chile) entre 1955 y 1958 Rodolfo Contreras	107
Entremedios y disonancias en Ollagüe (Chile) Francisco Rivera	121
Los accidentes ferroviarios como no-eventos: trabajadores indígenas, ferrocarril e industria extractiva en Puerto Casado (Paraguay) Valentina Bonifacio	139
FORMAS DE LA ACELERACIÓN COMPARADA	
La vaca, la vicuña y el tatú: notas sobre el asfalto y los animales Consuelo Hernández, Nicolas Richard	153
El Trampolín de la muerte Simón Uribe	169
Escalas de velocidad: mecánica guaraní en los intersticios de la infraestructura del Paraguay oriental Paul Fabie, Joaquín Ruiz Zubizarreta	185
Los caminos y los accidentes en Carmelo Peralta: a propósito del asfaltado de la ruta PY-15 (Alto Paraguay) Diego Ortúzar	197
Para una antropología de los imaginarios viales: entre el Estado, la historia y la cultura Pablo Wright	215
LÓGICAS DEL ACCIDENTE Y MECÁNICA DE LAS RELACIONES SOCIALES	
Lo que ocurrió tras el accidente en moto que una señora tuvo en el Chaco Alberto Preci	233
Historias wichís de máquinas y accidentes (Misión Nueva Pompeya, Chaco) Zelda Alice Franceschi	247

**Dueños de la tierra enojados: percepción de los accidentes
y protocolos tradicionales de prevención (Mixteca de Oaxaca)**

María Angélica García Hernández

267

El accidente de la máquina en clave wichí

Rodrigo Matías Montani

283

**Cómo muere el hombre sin atributos:
motocicletas, parentesco y relaciones interétnicas
en la Amazonía boliviana**

Diego Villar

301

Nota sobre los autores

323

La velocidad en los mundos lentos

Accidentes, máquinas y sociedades
en América del Sur

La velocidad en los mundos lentos
Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur
editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

Introducción

Nicolas Richard

CNRS, Francia

Diego Villar

Università Ca' Foscari Venezia, Italia

Alberto Preci

Sorbonne Université, Francia

Abstract During the last century, mechanical colonization has transformed the peripheral areas of South America by altering the daily existence of local societies, offering unprecedented possibilities for action and at the same time introducing new inequalities and forms of environmental dispossession. In this scenario accidents becomes a diagnostic phenomenon to understand in its full dimension the relational and multidimensional –technical, economic, social, cultural and environmental– impact of machines. Speed introduced by mechanization redefines the «slow» worlds, establishing a dialectical relationship between the machine and its context.

Keywords Mechanization. Machines. Speed. Technological appropriation.



Studi e ricerche 42
e-ISSN 2610-9123 | ISSN 2610-993X
ISBN [ebook] 978-88-6969-940-5

Peer review | Open access
Submitted 2025-02-03 | Published 2025-09-30
© 2025 Richard, Villar, Preci | 4.0
DOI [10.30687/978-88-6969-940-5/001](https://doi.org/10.30687/978-88-6969-940-5/001)



En las últimas décadas, una de las transformaciones más significativas en los paisajes periféricos de América del Sur es el aumento exponencial de la cantidad de máquinas motorizadas presentes en unos territorios hasta hace poco difícilmente accesibles y en los cuales distintas tareas eran principalmente realizadas por fuerzas humanas, animales o naturales. Países como Paraguay, Bolivia, Perú o Chile han triplicado su parque vehicular en los últimos veinte años y esta tendencia, mayormente observada en las ciudades, alcanza en las áreas rurales formas realmente paroxísticas: así, por ejemplo, en distritos como Salta (Argentina), Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) o Boquerón (Paraguay), el parque de motocicletas ha crecido cerca de mil veces en los últimos quince años. La intensificación de los transportes interurbanos en minibuses, los cientos de miles de camionetas que libera anualmente una actividad minera en pleno auge, o la demanda de movilidad asociada con el *boom* turístico y con la apertura de nuevos frentes de colonización completan el cuadro de regiones que, en pocos años, han pasado de apenas tener caminos al ir y venir incesante de coches, motos, camiones y camionetas. Sin embargo, el impacto de la diseminación mecánica no se limita solamente a los medios de transporte. Igualmente espectacular ha sido en la última década la masificación del uso de motosierras, omnipresentes en las comunidades, de motocompresores ya enteramente integrados en la minería artesanal, o bien de pequeños motogeneradores que han alterado enteramente el micromapa eléctrico de lo local. Y a esta miríada de máquinas menores y pequeños motores debe agregarse asimismo la presencia central y cada vez más acuciante de grandes máquinas extractivas -excavadoras, camiones, topadoras, dragas- que colonizan a gran escala los ríos, los montes, las selvas y las cordilleras, agudizando las formas de desigualdad y desposesión ambiental. Así, las regiones rurales y más remotas del continente se han mecanizado rápida y masivamente, y éste es sin duda uno de los rasgos más sobresalientes de las transformaciones en curso.

Este hecho esencial, no obstante, ha sido poco estudiado en sus manifestaciones empíricas. Los estudios sobre el transporte se han centrado mayormente en contextos urbanos y mucho más raramente en las zonas periféricas. Las estadísticas de salud laboral apenas disponen de indicadores sobre la accidentalidad asociada con el uso de herramientas motorizadas (motosierras, taladros, desmalezadoras) que se emplean en contextos mayormente distantes e informales. A su vez, los fabricantes ignoran casi todo sobre lo que ocurre con sus máquinas una vez que se adentran en las selvas o en los desiertos, donde tampoco las pueden seguir las aseguradoras. Los etnólogos, que frecuentan esos territorios, tampoco se detienen en los motores, figura inauténtica y exógena por antonomasia, no más que los sociólogos, mayormente ocupados en su manifestación del fenómeno como estadística general. Por así decirlo, entonces, la

enorme diseminación de máquinas de todo tipo está ocurriendo a la intemperie, sin que se sepa bien cuáles ni cuántas máquinas son, ni cómo se las usa o se manejan, ni qué formas locales de innovación técnica suponen, ni cómo se las pinta, se las nombra o se las recuerda, ni quién las repara ni qué accidentes provocan, ni qué pasa con la basura que producen o con ellas mismas una vez que se las deja de utilizar y se convierten, a su vez, en basura. Por lo tanto, una primera idea estructurante de este libro es la de centrar la mirada en las propias máquinas; es decir, pensar estos distintos territorios periféricos a través del expediente de sus máquinas.

Esta línea de aproximación abre una serie de posibilidades respecto de las cuales cabe formular algunas consideraciones preliminares. La democratización y masificación contemporánea de los motores reorganiza las territorialidades técnicas en torno de las cuales estas regiones fueron inicialmente conquistadas y estructuradas. La nueva territorialidad de las motocicletas y de las camionetas cuestiona la antigua territorialidad del *jeep* de la misión, del camión de la mina, del barco de la empresa o del tractor de la estancia. No es, por tanto, que antes no hubiera máquinas en esos territorios: al contrario, se trata de espacios colonizados tardíamente durante el siglo XIX al amparo de la navegación a vapor, del ferrocarril y de las armas a repetición, y que fueron luego gobernados durante el siglo XX a partir de distintos enclaves técnicos conformados en torno de una diversidad de industrias extractivas -caucho, minas, maderas, ballenas, pieles, sales, etc.- desplegada trabajosamente a través de las selvas, los mares y los desiertos (Córdoba, Bossert, Richard 2015). La experiencia neocolonial, cuando la población autóctona fue reducida en misiones, reservas o colonias, o bien agolpada en puertos, barracas y centros industriales, está entonces fuertemente marcada por las máquinas. Estos distintos enclaves técnicos funcionaron en torno de un mismo conjunto de máquinas centrales: generador, avión, antena, talleres, camión, etc. Se trata, por tanto, de lugares marcados por fuertes desigualdades étnicas, sociales y territoriales, en donde los vectores de instrucción mecánica (internados, servicio militar, talleres) han desempeñado un papel determinante a su vez en la producción de diversos marcadores de género, etarios y étnicos, así como en la propia memoria histórica del territorio (Richard, Franceschi, Córdoba 2021).

De modo que, por un lado, para comprender la diseminación mecánica actual debe entenderse esta orientación inicial de las máquinas y su asimetría estructurante, ya que todos esos territorios han sido conquistados, desposeídos, deforestados y estructurados por máquinas. Por otro lado, y justamente por esto, ese archivo mecánico constituye una entrada privilegiada para la investigación. El ciclo de vida de un lanchón, de un generador o de un camión tiene una granularidad histórica particularmente adaptada para la

comprensión de los frentes de colonización. Y como los territorios y las comunidades están repletos de restos y ruinas mecánicas, hay por hacer una suerte de arqueología de esas máquinas: una arqueología que haga aparecer los distintos estratos técnicos, con sus máquinas centrales y sus máquinas menores, y los diversos agenciamientos sociales, ambientales o técnicos que los acompañan (Morales, Richard, Garcés 2018; Villar 2020).

El análisis convencional del proceso de motorización se ha centrado en el estudio de las infraestructuras (Star 1999). Sin duda, el asfaltado de los caminos y la construcción de nuevos puertos, aeropuertos y puertos secos, así como la multiplicación de estaciones, puentes y túneles, están teniendo un impacto determinante en la transformación de estos territorios periféricos. Pero el hecho mecánico no puede reducirse a la cuestión de las infraestructuras pues, particularmente en estas regiones, la máquina establece una relación dialéctica con ellas. Un mapa de infraestructuras resulta enteramente insuficiente para entender por dónde andan y cómo funcionan los motores. Existían formas de electricidad antes de la llegada del cableado eléctrico, así como camiones entrando en el desierto de Atacama antes de la construcción de caminos; había tractores en el altiplano antes de que hubiera parcelas para arar; había barcos de vapor en los ríos amazónicos antes de que hubiera puertos, y las motocicletas o minibuses proliferan hoy en día mucho más allá del mapa del asfalto y de las carreteras -carreteras que, a su vez, tienen una historia propia antes del asfalto-.¹ No es entonces que las máquinas se diseminan por unos paisajes ya constituidos, con caminos, canales, túneles y puentes preexistentes, sino que hay una agencia propia de la máquina. Más ampliamente, se trata de contextos mal regulados, con infraestructuras escasas y deficientes, donde las máquinas funcionan más allá de sus sistemas sociotécnicos de origen, sin manuales ni concesionarios, abiertas a un conjunto de formas mecánicas locales más o menos especializadas y con un acceso restringido a herramientas y repuestos. En estas condiciones las máquinas se singularizan rápidamente en cada uso y reparación, desviándose de sus formas técnicas originales y componiendo ensamblajes abiertos y localmente adaptados (Simondon 2007).

Debe considerarse, asimismo, la coexistencia de fuerzas animales, humanas y mecánicas. En términos generales, la historia de los sistemas técnicos y del proceso de mecanización ha tendido a escribirse subestimando a estas otras fuerzas (Baratay 2012; Jarrige 2023). Se razona según la idea popular de que los motores reemplazan a la fuerza animal y que, entonces, o bien hay máquinas o bien hay

¹ Ver, respectivamente, Richard, Moraga, Saavedra 2016; Richard, Hernández 2018; Preci 2023; Villar 2022; 2024; Richard 2013; Richard, Ortúzar 2023.

animales. Inversamente, la antropología de la naturaleza ha descripto paisajes llenos de actores no humanos, pero sin máquinas. Los primeros piensan que las máquinas funcionan solas, autosuficientes e indiferentes al conjunto de fuerzas que las rodean; los segundos creen que no es importante saber, para conocer cómo se relacionan los humanos con los bosques, si los media un hacha o una motosierra, un rifle o unas flechas, un tractor o una carreta. Al contrario: habría que razonar en términos de una ecología de las máquinas que ponga de relieve el conjunto de colectivos y de relaciones que ellas mismas organizan. No es simplemente que el tractor reemplazó a los bueyes o que el camión haya reemplazado a las llamas: hay a la vez bueyes tirando tractores y llamas descargando camiones (Ballester, Richard 2022). Hay formas de mecanización de lo animal -una mula dando vueltas infinitamente a un malacate hasta extinguirse- y hay formas de animalización de las máquinas -un camión challado y adornado, durmiendo en un corral-.

Los motores no son simplemente objetos o mercancías, sino un tipo preciso de artefacto propiamente mecánico, que produce fuerzas y realiza trabajos, influyendo activamente en el contexto técnico y social del que participan. No es suficiente pensarlos a partir de una lectura generalista de la apropiación de objetos occidentales en el marco de ontologías no occidentales (Santos Granero 2009; Bessire, Fisher 2012). Las máquinas tienen propiedades específicas que las distinguen de otros objetos. El motor transforma una energía en fuerza, con la que una máquina realiza un trabajo. A mismo título que el caballo que tira de la carreta, que el hombre que jala del bote o que el niño que sube agua desde el pozo, la máquina es un actor cuyas fuerzas se entremezclan con el conjunto de influencias que animan una caleta de pescadores, un campamento maderero o una explotación minera. La máquina supone, asimismo, la generación de accidentes físicos y riesgos corporales. Y al introducir diferenciales de fuerza y desequilibrios ambientales insospechados, es también fuente de nuevas emancipaciones y de nuevas dependencias.

La primera proposición de este libro ha sido acercarse a estos territorios a partir del expediente de sus máquinas o de una antropología de la motorización; la segunda proposición, metodológica esta vez, es hacerlo a partir de la cuestión del accidente. El accidente, en efecto, constituye un momento particularmente denso, diagnóstico, crítico, tanto desde el punto de vista técnico (pues se expresan en él las contradicciones del objeto técnico) como social (pues con él aparecen responsabilidades, solidaridades, compensaciones), hermenéutico (pues por definición es abierto a interpretación), religioso (formas de elaborar un nuevo tipo de muerte, de señalar, prevenir o conjurar el peligro), ambiental (por vertimientos y poluciones, pero también por cierto conocimiento del entorno que hubiese podido evitarlo) o económico (por la pérdida

pero también, por ejemplo, por cierta dimensión redistributiva), etc. Convocados a explorar las posibilidades analíticas de este abordaje, los distintos artículos del libro se dan a sí mismos un conjunto común de coordenadas iniciales: tratar el accidente como nudo narrativo o cualitativo (y no sólo estadístico), como realidad social compleja (y no sólo relativa a la prevención de riesgo), o bien desde el punto de vista de lo que el evento agencia, crea o desencadena (y no sólo de lo que interrumpe o destruye), y todo esto en territorios distantes o periféricos (y no sólo en autopistas o ciudades).

A la luz de esta constatación, un primer problema tiene que ver con la invisibilidad histórica del accidente. Por lo general, la historiografía de la colonización mecánica describe el avance sostenido e indefectible de máquinas que funcionan. Esta narrativa maestra suele ofrecernos la postal de unos sistemas técnicos operando, completamente funcionales: la bahía de un puerto salitrero en el que anclan grandes barcos ingleses, alemanes o franceses; los obreros posando sobre el ferrocarril de trocha angosta que se adentra en la selva; el barco a vapor remontando orgullosamente los ríos con todo sus pasajeros en proa, y así también con las locomotoras, los hidroaviones, los camiones, etc. Pero esta imagen canónica recubre una realidad más sincopada: ciertamente había barcos en las bahías salitreras del Pacífico, pero cada cierto tiempo explotaban por los aires por efecto de un mal manejo de los nitratos; volaban aviones e hidroaviones a las islas y archipiélagos australes, pero lo que la gente recuerda son más bien las veces en que se estrellaron en el mar; había trenes y locomotoras subiendo cordilleras y adentrándose en las selvas, pero eran innumerables los descarrilamientos, y había máquinas modernas que lograron encumbrarse hasta las más altas cimas de los Andes, pero muchísimas se desbarrancaron en el camino, no funcionaron o se fundieron (Daumas). Como muestra el caso de la gran mina de Chuquicamata (Galaz-Mandakovic) o de la empresa maderera Carlos Casado (Bonifacio), las explosiones o los descarrilamientos se disimulan y banalizan, percibidos como efectos colaterales de una modernización necesaria. La máquina y su accidente son, por lo tanto, consustanciales. Desde el sur de la Patagonia hasta México, la rutina de esos territorios se compone de un tejido de incidentes viales, tragedias ferroviarias, naufragios o explosiones que marcan la operación cotidiana de los sistemas técnicos, la memoria histórica y social y la geopolítica regional. Podría contarse así la colonización del litoral chileno como la crónica de sus naufragios, la historia minera andina a partir de los derrumbes y explosiones, y algo similar sucede con la multitud de pequeños incidentes viales que puntúan los dilemas de la agroindustria en el monte paraguayo o el Gran Chaco argentino, la historia del imperio amazónico del caucho e incluso de los piedemontes andinos (Contreras, Petit y Carreras, Quiroz). Los paisajes mecánicos toman

la forma de una miríada de microincidentes y, en este sentido, el accidente se vuelve una instancia paradigmática cuya materialidad encarna de la forma más cruda e inmediata los riesgos y dilemas de la colonización mecánica (Ortúzar, Fabié y Ruiz Zubizarreta).

Este problema relativo a la visibilidad o la invisibilidad del accidente puede también resultar de una jerarquía valorativa de los puntos de vista: el atropello de animales, por ejemplo, sólo es «accidente» si entre las víctimas hay un ser humano. O cuando un camión con acoplado lanzado a toda velocidad por el Chaco echa del camino a la pequeña motoneta indígena con cuatro personas a bordo. O como en el caso de los atropellos a lo largo de las líneas de ferrocarril, en que hubo que marcar con cruces y animitas el sitio de una muerte que de otro modo ni la máquina ni la administración hubieran notado. El accidente, por tanto, no constituye un hecho bruto, inmediato o dado, sino que está mediado y construido por jerarquías, por testigos y registros, por sistemas de pruebas y peritajes, por narrativas y explicaciones. Este archivo del accidente es muchísimo más amplio y heterodoxo de lo que se admite comúnmente: hay toda una serie de dispositivos memoriales como hitos, cruces, capillas, altares, animitas, placas, marcas arbóreas, cultos y lugares de conmemoración que organizan una suerte de topografía menor del accidente, archivo a la intemperie que habría que saber estudiar (Bonifacio, Contreras, Uribe, Petit y Carreras, Richard y Hernández).

El accidente es a la vez un hecho social en la medida en que activa relaciones parentales, vecinales o laborales, moviliza solidaridades y oposiciones, deudas y compensaciones. Opera como mecanismo generativo, productivo analíticamente, que revela, expone o trae a la luz principios y tensiones latentes y, al hacerlo, abre un campo interpretativo de carácter eminentemente relacional. En este sentido, se lo debe entender más allá de la responsabilidad jurídica, puesto que cada incidente involucra toda una ampliación concéntrica del campo de relaciones que puede asumir dimensiones personales, interpersonales, familiares, comunitarias, interétnicas, regionales y hasta nacionales. Esa fluctuación suele permanecer oculta hasta que se revela en el acontecimiento crítico, cuando convergen sobre la máquina toda una serie de rumores, sospechas, teorías conspirativas, conflictos políticos, faccionalismos, definiciones identitarias, relaciones de parentesco, redes de solidaridad, mecanismos de compensación o acusaciones de brujería (Villar). Lejos de limitarse a la lógica de la sociedad del riesgo -y al idioma de las regulaciones, penas, garantías y aseguradoras-, que en principio nos ofrece un marco interpretativo lo suficientemente claro como para identificar, jerarquizar, calificar y juzgar las responsabilidades respectivas de los protagonistas, el accidente pone en escena una expansión cualitativa de esta agencia social: una multiplicación de las posiciones de sujeto que incluye a espíritus, almas en pena, diablos, chamanes, dueños

tutelares de las cosas, perros, ganado, animales salvajes, insectos, ríos, océanos, montañas o volcanes (Fabié y Ruiz Zubizarreta, Rivera, Richard y Hernández, García Hernández, Wright). E incluso, en algún caso, se desliza la posibilidad de pensar en una agencia del propio accidente, que de algún modo trabajaría secretamente para manifestar su singularidad al superar la aparente transparencia de la mera ocurrencia estadística (Menard). En esta clave, los barrancos, las cuestas, los cabos dejan de ser un elemento natural, neutro o contextual y pasan a estar animados por fuerzas que demandan sacrificios, precauciones rituales, reciprocidades protocolares y hasta conmutaciones siniestras (Rivera, García Hernández). Esta codificación del accidente suele actuar como explicación cognitiva del absurdo, el peligro o la desgracia, y a la vez como un trabajo hermenéutico colectivo y permanente en torno de cuestiones existenciales como el destino, la suerte, la muerte o la desgracia (Franceschi).

Al mismo tiempo, los estudios muestran que podría pensarse el accidente como un problema de desajuste entre la máquina y su entorno. Los accidentes se producirían por un ‘problema de traducción’ que provoca una máquina que no encaja en su nuevo medio (Daumas, Uribe). Tal vez el ejemplo paradigmático sea la muerte del famoso Carlos Fermín Fitzcarrald, ahogado cuando su vapor naufraga en los rápidos amazónicos por ignorar el consejo de sus pilotos indígenas (Córdoba). Y algo similar sucede en los muchos casos mencionados en que intentan hacer pasar motocicletas, coches, camiones o barcos por donde, simplemente, no van (Montani). O sea que de las tormentas marinas de la costa chilena a los rápidos amazónicos, de la inadecuación de las técnicas mineras europeas a las condiciones ambientales andinas, hay ciertas restricciones naturales que hacen de esos espacios periféricos una suerte de umbral crítico entre las modalidades productivas o sociales preexistentes y el nuevo aparato tecnológico de la modernidad mecánica (Córdoba, Daumas, Galaz-Mandakovic, Rivera).

El accidente, por tanto, se presenta como una fuente prácticamente inagotable de interpretación. En su definición convencional, se trata de un evento aislado que irrumpiría dramáticamente en el curso de lo considerado cotidiano (Wright). Pero aquí el accidente no es un fenómeno excepcional sino recurrente. De modo que un accidente no está nunca solo, sino que conforma sistema con otros que ocurrieron o pudieron ocurrir, organizando series, resonancias o variaciones: un accidente, en otras palabras, siempre es una versión de otro. Leídos en esta escala más amplia, naufragios, atropellos, explosiones, incidentes ferroviarios o tragedias mineras no se presentan como hechos individuales sino como sucesos inscriptos en un campo de resonancias, en una acumulación de temores, intenciones, estrategias o designios más o menos explícitos que

dan una explicación al suceso (Menard). Las nociones de «evento», «culpa» o «responsabilidad» no pueden entenderse asimismo como invariantes. La explicación de los casos particulares introduce una gama de agencias, condicionamientos y asociaciones que desdibujan la definición habitual del accidente como fatalidad inesperada, imprevista, no deseada, circumscripta en el tiempo y el espacio. Lo único que parece claro es quién padece el accidente, pero luego no se comprende del todo cuándo comienza y termina, dónde sucede, quién o qué es el responsable, o a veces ni siquiera quién lo protagoniza (Preci).

De forma inevitable, este juego de posibilidades somete a discusión la misma definición de lo que es (o no es) un accidente. Según la definición corriente, un accidente sería algo que sucede más allá de toda intencionalidad -es decir, por ejemplo, que un sabotaje o un asesinato no serían accidentes-. Pero esta distinción no permite comprender, por ejemplo, el accidente motociclístico chacobo, que es explicado apelando a ciertos mecanismos lingüísticos que sugieren de forma implícita la presencia de la intervención chamánica (Villar). De manera similar, entre los wichís la tragedia mortal no se interpreta como mero azar o contingencia, ya que su concepción de la desgracia no excluye la intencionalidad (Montani, Franceschi). Estas acepciones locales, así, no agotan las posibilidades interpretativas de un acontecimiento que al mismo tiempo puede entenderse como evento y proceso, excepcional y cotidiano, natural y social, funcional y disfuncional, involuntario e intencional, económico y mágico, casual y causal, visible e invisible, humano y no humano.

América Latina cuenta con una de las mayores tasas mundiales de accidentalidad mecánica. Esta realidad acuciante, por demás subdiagnosticada y mal conocida, vuelve urgente la tarea de estudiar en toda su diversidad los diferenciales de fuerza que introducen las máquinas, cuya manifestación fenomenológica más inmediata es la velocidad. La velocidad, no obstante, no es un dato absoluto, sino el resultado de un diferencial de posiciones y percepciones. No basta con decir que la máquina es rápida: debe estudiarse, al mismo tiempo, todo aquello que el vértigo vuelve lento. Así, este libro no propone estudiar las máquinas rápidas ni los mundos lentos, sino en realidad al accidente como instancia crítica en la que ambos términos se definen recíprocamente.

Bibliografía

- Ballester, B.; Richard, N. (eds) (2022). *Cargar y descargar en el desierto de Atacama*. Aubervilliers: Éditions de l'IHEAL (Colectivo)-Servicio Nacional del Patrimonio Cultural.
- Baratay, É. (2012). *Le point de vue animal: une autre version de l'histoire*. Paris: Seuil.
- Bessire, L.; Fisher, D. (eds) (2012). *Radio Fields: Anthropology and Wireless Sound in the 21st Century*. New York: NYU Press.
- Córdoba, L.; Bossert, F.; Richard, N. (eds) (2015). *Capitalismo en las selvas: enclaves industriales en el Chaco y Amazonía indígena, 1850-1950*. San Pedro de Atacama: Ediciones del Desierto.
- Jarrige, F. (2023). *La ronde des bêtes: le moteur animal et la fabrique de la modernité*. Paris: La Découverte.
- Morales, H.; Richard, N.; Garcés, A. (2018). «Capitalismo en el desierto: materialidades, espacios y movimiento». *Revista Chilena de Antropología*, 37, 76-82.
- Preci, A. (2023). «On the Banks of the Pilcomayo River: Wichí Fishery in the Age of Motorcycles». *Cultural Geographies*, 30, 1-18. Available at <https://doi.org/10.1177/1474474023115427>
- Richard, N. (2013). «Aproximación al problema de los caminos, u odografía, en el Chaco y en la puna contemporáneos». Sendón, P.; Villar, D. (eds), *Al pie de los Andes: estudios de etnología, arqueología e historia*. Cochabamba: ILAMIS-Itinerarios, 47-70.
- 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. (2018). «Las alambradas en la Puna de Atacama: alambre, desierto y capitalismo». *Revista Chilena de Antropología*, 37, 83-107.
- Richard, N.; Moraga, J.; Saavedra, A. (2016). «El camión en la Puna de Atacama, 1930-1980: mecánica, espacio y saberes en torno de un objeto técnico liminal». *Estudios Atacameños*, 52, 89-111.
- Richard, N.; Ortúzar, D. (2023). «La penúltima curva de Paposo: agentividad técnica, social e histórica de una infraestructura vial», *Punto Sur*, 9, 28-47.
- Santos Granero, F. (ed.) (2009). *The Occult Life of Things: Native Amazonian Theories of Materiality and Personhood*. Tucson: The University of Arizona Press.
- Simondon, G. (2007). *El modo de existencia de los objetos técnicos*. Buenos Aires: Prometeo.
- Star, S.L. (1999). «The Ethnography of Infrastructure». *American Behavioral Scientist*, 43(3), 377-91.
- Villar, D. (2020). *Bolivia a vapor: antropología histórica del barco cauchero, 1880-1920*. Santa Cruz de la Sierra: El País.
- Villar, D. (2022). «Amazonía by Steam: Vicissitudes of a Geometric Revolution». *Hau. Journal of Ethnographic Theory*, 12(3), 836-5.
- Villar, D. (2024). «Note sull'accelerazione selvaggia. Etnografia di un incidente motociclistico nell'Amazzonia boliviana». *Confluenze. Rivista di Studi Iberoamericani*, 16(2), 191-211.

Colonización, extractivismo, accidente: cuando fallan las grandes máquinas

La tragedia del Adolfito, o de cómo un naufragio cambió la historia amazónica

Lorena Córdoba
IICS-UCA/CONICET, Argentina

Abstract One of the most crucial geopolitical milestones in the history of Amazonian rubber exploitation was the shipwreck of the steamship *Adolfito* in 1897, which caused the deaths of rubber barons Carlos Fermín Fitzcarrald and Antonio Vaca Diez. The tragedy changed forever the history of Amazonian Bolivia: besides leaving unfinished infrastructure projects such as telegraph and railroad lines, it marked the end of a binational extractive endeavor with Perú, Nicolás Suárez became the main rubber monopolist, and border conflicts with Peruvians and indigenous revolts against rubber tapping abuses were significantly intensified.

Keywords Shipwrecks. Amazonia. Bolivia. Rubber Boom. Extractivism.

Índice 1. El telón de fondo amazónico. – 2. Los protagonistas de la tragedia. – 3. Qué sucedió realmente ese día. – 4. Golpe de timón: el día después del naufragio.



1 El telón de fondo amazónico

La historia amazónica del caucho o goma elástica es rica en accidentes y violencia.¹ Como en el caso de otras industrias extractivas que contribuyeron a moldear la forma de las tierras bajas sudamericanas -la quinina, la caña de azúcar, la yerba mate, los minerales o la madera- nos llegan leyendas de fortunas creadas de la noche a la mañana, y esas historias fantásticas van de la mano, casi siempre, con el relato de una violencia endémica. Lejos de cualquier jurisdicción estatal efectiva, por ejemplo, en la Amazonía no hubo por largo tiempo más ley que 'la ley del 44', así llamada por el calibre del emblemático fusil Winchester.

A nivel internacional, seguramente el caso más conocido de la violencia amazónica consiste en las denuncias de esclavitud y crímenes de lesa humanidad perpetrados en el Putumayo peruano por la firma cauchera de Julio César Arana. Se trata de un escándalo que trascendió las fronteras nacionales, que llegó a los diarios ingleses, y por el cual el propio gobierno británico se vio obligado a enviar al cónsul Roger Casement a investigar las denuncias sobre esclavitud, maltrato y asesinatos en las barracas caucheras.² Al mismo tiempo, abundan en las fuentes las crónicas de ataques de indígenas 'salvajes' o 'bárbaros' a funcionarios, misioneros y naturalistas, o por otra parte la matanza de viajeros intrépidos que se adentraban en el territorio inexplorado de la Amazonía. No sorprende así que, desde la década de 1880 en adelante, mientras crece la industria gomera boliviana y demanda cada vez más mano de obra, se incremente de forma exponencial la inmigración nacional e internacional, y a la vez se abran caminos terrestres, vías fluviales y vías férreas, se desarrolle las ciudades, y que todo ese progreso sea simultáneo a un sinfín de accidentes y enfrentamientos que, en su conjunto, componen finalmente la pintoresca historia regional.

Agradezco el financiamiento del PIP 0053-2021 (CONICET), PICT 00753-2020 (ANPCyT) y PICT-UCA 0008-2025 (Universidad Católica Argentina), a Hans-Joachim Wirtz el material excepcional que siempre pone generosamente a mi disposición, y a Stefano Pau por la bibliografía específica sobre Fitzcarrald.

1 El látex o leche de los árboles que producen la goma elástica se denomina regionalmente 'siringa' en Bolivia, 'shiringa' en Perú y 'seringa' en Brasil. Si bien el caucho y la goma no tienen la misma metodología de recolección y provienen de dos especies diferentes de árboles (respectivamente *Castilla elastica* o *Castilla ulel* y *Hevea brasiliensis* o *Hevea benthamiana*), su comercialización a través de la misma infraestructura se generalizó para ambas especies, por lo que en este trabajo nos referiremos a ellas indistintamente.

2 En el Libro Azul Británico (2011) se compilaron y editaron los informes correspondientes de Roger Casement y otras fuentes históricas pertinentes. Para análisis antropológicos e históricos del caso, ver Chirif y Cornejo (2009), García Jordán (2001), Gray (2005), Taussig (1984), Paredes Pando (2013), entre otros.

En efecto, las fuentes históricas del período desbordan de naufragios en los rápidos o ‘cachuelas’, de fallos de máquinas, trenes y vapores, de muertes por enfrentamientos con arma blanca, a tiros o por flechas envenenadas –y esto, vale decir, tanto entre los caucheros y los indígenas como también entre los propios caucheros,³ o bien entre militares e indígenas, o también entre diversas facciones de indígenas-, o correrías de los empresarios gomeros para secuestrar o esclavizar la mano de obra nativa. Todos esos eventos suelen interpretarse como daño colateral: una suerte de avatar disfuncional, acaso inevitable, de la epopeya nacionalista de la conquista y la colonización de aquellas tierras ignotas, marginales, salvajes. En esa época comienzan asimismo a diseminarse los avances tecnológicos que vienen de la mano de la colonización y que muchas veces serán las principales fuentes de accidentes: el tendido de las líneas del telégrafo (y los empleados que eran atacados en los puestos), la navegación a vapor (y los naufragios de las embarcaciones) o el ferrocarril (y las epidemias en la llamada ‘Ferrovía del Diablo’, como era conocida la Madeira-Mamoré). Todo ello, por supuesto, sumado a una geografía hostil: las peligrosas cachuelas, la estacionalidad de los ríos, el clima y las enfermedades tropicales [fig. 1].



Figura 1 Ferrovía Madeira-Mamoré, 1878-1909. Colección Dana Merrill, Biblioteca Nacional Digital de Brasil, Brasil

3 Nos referimos a los diversos enfrentamientos dados en las por entonces inestables fronteras nacionales: peruanos versus bolivianos, bolivianos versus brasileños, etc. Así, por ejemplo, la guerra del Acre (1899-1903), que enfrenta a Bolivia y Brasil, fue en realidad un enfrentamiento por límites territoriales que traducía un conflicto latente por vastas regiones repletas de goma elástica.

2 Los protagonistas de la tragedia

En este trabajo proponemos que, lejos de constituir una mera circunstancia casual, algunos de esos accidentes resultaron ser auténticos hitos fundacionales que estructuraron de forma singular el curso de la trayectoria amazónica, y cambiaron sustancialmente tanto la historia nacional como la de la propia industria extractiva. Nos referimos, en particular, al naufragio del barco de vapor *Adolfito* en el río Ucayali, que en 1897 provocó la muerte del cauchero peruano Carlos Fermín Fitzcarrald junto a su socio boliviano Antonio Vaca Diez. Sabemos que, en el noroeste boliviano, tres grandes exploradores e industriales del caucho se disputaban a fines del siglo XIX la supremacía industrial en la cuenca del río Madre de Dios: Fitzcarrald por el lado peruano, y los primos Nicolás Suárez Callaú y el propio Vaca Diez por la parte boliviana (Villar 2020).

Y, por tanto, la tragedia en que desaparecieron dos de ellos desencadenó una serie de consecuencias productivas, geopolíticas y económicas que alteraron de forma drástica tanto el mapa regional como el propio devenir de la explotación de la goma elástica.

Seguramente el más afamado de los protagonistas del accidente sea recordado popularmente por la famosa película *Fitzcarraldo* que el director alemán Werner Herzog, luego de cuatro años fatídicos de filmación, estrenó en 1982 con Klaus Kinski como protagonista principal. Más allá de los datos ficcionales, el film se basa libremente en la vida de Fitzcarrald, comerciante, industrial, pionero, aventurero y explorador peruano que entre 1893 y 1895 recorre las cuencas de los ríos Ucayali y Madre de Dios buscando nuevos siringales o tierras ignotas donde hubiera árboles de caucho para aventajar a sus colegas bolivianos.⁴ En julio de 1895 Fitzcarrald remonta las nacientes del río Serjali a bordo de la pequeña lancha *Contamana*, comprada a crédito en Iquitos, acompañado de una flotilla de canoas tripuladas por indígenas piro. Llega a un antiguo varadero indígena que comunica las cuencas de los ríos Urubamba y Manu y, al descubrir ese paso estratégico, desmantela la embarcación de tres toneladas y la hace arrastrar por mulas y porteadores a través de la franja terrestre para luego volver a ensamblarla del otro lado; lograr la hazaña le toma casi noventa días.⁵ Esta porción estrecha de tierra que comunica

4 Para un análisis sobre la industria del caucho en Perú y la relación entre los indígenas y Fitzcarrald, ver García Jordán (2001), Gray (2002), Paredes Pando (2013), Pennano (1988) o Zarzar (1996). Para evaluar esa misma relación a través del análisis de algunas obras literarias, ver Pau (2023).

5 Hay discrepancias en las fechas en que se producen las expediciones de Fitzcarrald en las cuales descubre el istmo: el relato que hace la comisión de la Junta de Vías Fluviales las ubica entre 1894 y 1895, mientras que su biógrafo las cita en 1894 y un escrito de un acompañante dice que fueron a principios de 1896 (Junta de Vías Fluviales

ambos ríos sería a la postre bautizada como istmo de Fitzcarrald. Pasado el estrecho, la comitiva se encuentra en la parte boliviana del río Madre de Dios y llegan a la barraca El Carmen de la firma Suárez, donde son recibidos con asombro por Jesús Roca, gerente del lugar y socio de la compañía (Valdez Lozano 1942, 13-14). Según muchos historiadores, ese descubrimiento -doce angostos kilómetros de tierra que comunican a los afluentes Cashpajali y Serjali- es un auténtico hito de la geografía peruana. La razón es que, en aquellos años, la región era una zona de conflicto fronterizo [fig. 2]:



Figura 2 Afiche publicitario de la película *Fitzcarraldo* (Werner Herzog, 1982)

Un millar de indios piros y campas y un centenar de blancos, unidos a la voluntad férrea de Carlos F. Fitzcarrald, acometieron la hazaña de hacer rodar el casco de la lancha *Contamana* por un camino de diez kilómetros de largo, subiendo alturas hasta de 468 metros [...] Sobre polines de jabonosos troncos de setico, avanza lentamente el casco del navío, halando con dos grandes cables y sus respectivos juegos de motores y catalinas. Dos cuadrillas de indios se turnan en empujar el casco, mientras los hombres blancos dirigen la delicada maniobra [...] Los indios trabajaban dando gritos de alegría y Fitzcarrald los animaba con sonrisas y amables palabras. (Reyna 1942, 43-4;)⁶

1903, 5-6; Reyna 1942, 38; Valdez Lozano 1942, 21, respectivamente). En un texto posterior, Valdez Lozano (1944, 6) desmiente las informaciones erróneas que encuentra en el libro de Reyna y reafirma que Fitzcarrald llega dos veces en canoa hasta la barraca El Carmen, en territorio boliviano, en 1893 y 1894, y que solamente en 1895 hace el viaje famoso en la lancha *Contamana*.

6 Es interesante notar algunas de las principales diferencias entre la experiencia del cauchero peruano y la recreación libre de Herzog: «Ambos personajes llevan a cabo una misma hazaña: pasar una embarcación a vapor por un trecho de tierra entre las

Luego de esa hazaña, Nicolás Suárez, indiscutible visionario comercial, realiza el mismo recorrido pero desde el otro extremo -el boliviano- y llega a Iquitos para proponer a Fitzcarrald la creación de una sociedad conjunta que importe mercadería y exporte goma elástica por esa nueva ruta.⁷ Segundo Andrew Gray (2002, 284), Suárez ofreció 500.000 bolivianos para usar el istmo y dividir el Madre de Dios entre ambos.⁸ Suárez, luego, compró en Iquitos el vapor *Bermúdez* y encargó asimismo la construcción de la lancha *Unión*, y con ambas embarcaciones regresó al istmo en compañía del industrial peruano a fines de 1896 (Junta de Vías Fluviales 1903, 4). Ese año se forma la sociedad comercial Suárez & Fitzcarrald para dar el puntapié inicial a la colaboración industrial a ambos lados de la frontera. El que queda afuera del emprendimiento es entonces Antonio Vaca Diez, periodista, científico, político, primer médico del Beni y empresario gomero que, por entonces, no contaba con los fondos necesarios para unirse a la asociación comercial de su primo y el peruano.⁹ Es por eso que Vaca Diez resuelve emprender viaje hacia Europa en busca de financiamiento y, un año más tarde, con capitales extranjeros, funda a su vez The Orton (Bolivia) Rubber Co. Ltd., regresando a Bolivia con 500 inmigrantes (en su mayoría españoles) para trabajar en sus barracas gomeras, llevar mano de obra calificada al Madre de Dios y disponer de capital para unirse a su vez a Fitzcarrald.

Esa gestión fundacional dispara una llamativa serie de acontecimientos: la aduana brasileña de Manaos pone trabas al ingreso de las mercaderías importadas por Vaca Diez, los inmigrantes

cabeceras de dos ríos. Pero mientras Fitzcarrald lo hace con una lancha de 30 toneladas que es previamente desarmada en varias partes, y cuyo casco de hierro, caldera y máquina son transportados sobre aceitosos troncos de cetico, para luego ser rearmada al otro lado; 'Fitzcarraldo' hace pasar, sin desarmar, un barco a vapor de 320 toneladas sobre una empinada colina con la sola fuerza que sus 1.100 indios imprimen a enormes torniquetes» (Zarzar 1996, 563).

7 Ver Ayala (1947), Reyna (1942), Zarzar (1996). Suárez estaba de viaje en Londres cuando Fitzcarrald llega a la barranca El Carmen, pero su socio Jesús Roca le comunica el encuentro con el peruano y, especialmente, la mercadería a bajo precio que había comprado en esa oportunidad (Valdez Lozano 1942, 21).

8 Confirma esta idea el informe de 1906 del agrimensor civil Luis Robledo, que escribe sobre los varaderos de Mishagua al Manu: «La tradición todavía reciente y personal me refería que en uno de esos ranchos se libró entre Fiscarrald [sic] y el acaudalado boliviano Suárez, del Madre de Dios, una acalorada polémica en que se jugaban enormes intereses y la nacionalidad de un territorio. A la propuesta de Suárez que ofrecía a Fiscarrald la suma de 50.000 libras oro por su negocio del Manu al Mishagua, este se negó rotundamente y observado por sus amigos y compañeros de exploraciones dio la siguiente respuesta, cuyo alcance se puede medir hoy más que entonces: 'Si hago el negocio, antes de un año flameará la bandera boliviana en todo esto'» (Robledo 1908, en Larrañaga i Correa 1908, 390).

9 Para datos biográficos de Vaca Diez, ver Barnadas (2002, 1092-3).

españoles se quejan por la alimentación y poco a poco comienzan a desertar, además de provocar varias revueltas, y se atrasan las exploraciones previstas por problemas con los barcos y las tripulaciones. Todo esto se añade a las sospechas de espionaje por parte del gobierno peruano, lo cual conspira para que, además de la mano de obra que escapa, cada día vayan mermando las reservas de capital de Vaca Diez.¹⁰ Tenemos varias crónicas de la época que evocan los sinsabores que vivió el industrial boliviano en ese viaje, arruinado tanto por los inmigrantes europeos que van desapareciendo como por las acusaciones de espionaje:

En 1896, el Dr. Antonio Vaca Diez intenta la internación de 300 familias españolas al Noroeste de Bolivia, a cuyo fin alquila el vapor *Paranagua* de 2.000 toneladas, en Burdeos y se embarca. A su arribo al Pará (Brasil), es obstaculizado su tránsito por el río Madera, mientras terceras personas sonsacan los brazos tan apetitosos allá como en el Beni. Alquila un vapor fluvial para tomar la vía de Iquitos, Ucayali, Urubamba y salir a Bolivia por las aguas del Madre de Dios [...] pero en Iquitos también se le cierra el paso con pretextos fútiles por el mismo interés de los brazos que traía, y más, la sospecha de tratarse de un posible agente de Bolivia para posesionarse de la cuenca del Alto Madre de Dios. (Ayala 1947, 232-3; cf. Perl 1904, 150)

Sin embargo, en julio de 1897, y a causa precisamente de esas demoras, Vaca Diez logra conocer finalmente en persona a Fitzcarrald, y juntos comienzan a idear nuevos emprendimientos con los cuales proyectan conquistar el Madre de Dios.¹¹ Ambos industriales se embarcan en el vapor *Adolfito*, de ocho toneladas, con el capitán alemán Albert Perl al mando, y los siguen otras embarcaciones: la lancha *Cintra* de cinco toneladas, a cargo del segundo jefe de Vaca Diez, Elsen, y el doctor Orán, el remolcador *Bolívar*, que conducía pasajeros y carga para el Ucayali, y la canoa *San Antonio*, tripulada por indígenas piros (Reyna 1942, 127 ss.; Valdez Lozano 1942, 26).

Al día siguiente, horas después de que ambos personajes se conocieran, perecen en el naufragio que cambia la historia de la Amazonía. Según algunos testimonios, mueren debido a la impericia del alemán Perl a la hora de cruzar los rápidos del Ucayali; otros, en cambio, afirman que fue Fitzcarrald quien ordenó atracar en la

¹⁰ Elizabeth y Frederic Hessel realizan casi todo el viaje junto a los trabajadores españoles contratados. La pareja viajaba para trabajar en la firma del famoso industrial boliviano y son testigos de primera mano de las revueltas, contratiempos y la deserción paulatina de los inmigrantes (Córdoba 2024).

¹¹ Ver Cajás (2016), para detalles de la relación personal entre ambos personajes.

orilla para no cruzar la cachuela y que eso hizo que la cadena del timón se rompiera; otros, finalmente, creen que quienes provocan el desastre fueron los *yacurunas* –pobladores sobrenaturales de los ríos amazónicos–, y tanto los ashánincas como los campas «aseguraban haber visto a Fitzcarrald en los brazos de los hombres peces que en el encantado Urubamba tienen su morada maravillosa» (Reyna 1942, 131).¹²

3 Qué sucedió realmente ese día

Lo que se sabe, concretamente, es que el 8 de julio de 1897 Fitzcarrald aparece con dos canoas para abordar el barco Adolfito, comandado por Albert Perl, en el cual lo aguardaba Vaca Diez. Según el relato del propio piloto alemán, ese día atracaron la nave y durante horas escucharon música clásica en el gramófono del médico boliviano. El 9 de julio zarparon sin darse cuenta de que se aproximaban a la riesgosa cachuela Pucallpa, en el río Ucayali. Al advertir el peligro, entre órdenes y contraórdenes el vapor realiza una maniobra violenta y se rompe la cadena del timón, quedando a la deriva. El agua comienza a inundar el cuarto de máquinas y, desesperada, la tripulación se arroja por la borda. Aterrado, Vaca Diez, pese a contar con un salvavidas a mano, olvida usarlo y junto con Fitzcarrald salta por una ventana al son de la ópera *Martha* de Friedrich von Flotow. Se oyen los gritos de '¡Sálvese quien pueda!' en medio del fragor del río. Manteniendo la sangre fría, Fitzcarrald toma un pequeño cajón que flota y grita órdenes. Pero luego ve a Vaca Diez ahogándose, tomado a duras penas de una silla de juncos, y confiando en su reputación de nadador avezado se lanza al rescate: al hacerlo se golpea la cabeza con una roca de la cachuela, queda inconsciente y los remolinos se tragan a ambos caucheros. Según un testigo, de los 27 tripulantes se salvaron solamente un capitán francés (Henriot, que iba de pasajero), el capitán alemán (Albert Perl) y el cocinero.¹³ Los cadáveres de los caucheros fueron encontrados días después, en la isla del Guineal, y la leyenda dice que estaban abrazados.¹⁴

12 Sobre la mítica de Fitzcarrald en el imaginario peruano, ver Zarzar (1996).

13 Esta mención en Reyna cita al ingeniero Francisco Alayza y Paz Soldán. En el resto de las fuentes, se habla de más sobrevivientes que ahogados. Según una fuente boliviana, por ejemplo, se ahogaron Vaca Diez, Fitzcarrald, el maquinista alemán Menth y el marinero Baldie, y los que se salván son Perl, Feichtner, el cocinero Durand y los dos maquinistas alemanes Wehler y Alhers (Alberdi 1909, 18).

14 Otro relato del naufragio es el de Reyna (1942, 128-9), que retoma las palabras de Aurelio Arnao, amigo y contemporáneo de Fitzcarrald: «El *Adolfito*, navegando a todo vapor, entró en el mal paso llamado Chicosa, donde la corriente del Ucayali estorbaba en su curso por un gran peñón, forma un remolino peligroso para cualquier

Más allá del suceso en sí y de las diversas reconstrucciones que se hacen a uno y otro lado de la frontera, lo cierto es que disponemos de tres testigos clave que escribieron sobre lo ocurrido. En primer lugar tenemos al capitán alemán Albert Perl, que luego de la tragedia parte de Perú y vuelve a su tierra natal, escribe un libro sobre su viaje por Sudamérica y cuenta en primera persona el hundimiento (Perl 1904). En segundo lugar tenemos el diario –publicado en forma póstuma por sus familiares– de otro viajero alemán, Josef Maria Feichtner, que venía en el mismo *Adolfito* como empleado administrativo de la firma de Vaca Diez, y viajaba desde Hamburgo hasta el Amazonas con una joven pareja inglesa: los Hessel (Feichtner [1897-1915] 2013).¹⁵ En tercer lugar, tenemos la compilación de cartas que escribe Elizabeth Hessel desde Mishagua, la casa central de Fitzcarrald. Su marido también había sido contratado por Vaca Diez en Inglaterra para ser el gerente general de la firma con sede en la barraca del río Orthon, en Bolivia.¹⁶ Elizabeth o 'Lizzie' escribe durante tres años largas cartas a su familia en Europa contando los pormenores de la vida en la selva profunda, entre los cuales se encuentra el naufragio del *Adolfito* y la incertidumbre sobre el futuro de la empresa.

Cuando se encontró en Iquitos con Fitzcarrald, Perl ya había trabajado como capitán de las embarcaciones de Nicolás Suárez.¹⁷ Según uno de sus biógrafos, el alemán y el peruano se encontraban en plena 'champañada' cuando, en estado de ebriedad, Perl afirmó que los peruanos eran todavía «semisalvajes» (Valdez Lozano 1942, 24; Zarzar 1996, 559).¹⁸ Esta afirmación provocó la ira de Fitzcarrald, que le propina una bofetada, pero al intervenir los demás presentes el hecho no pasa a mayores. Según el relato del propio alemán que nada dice acerca de este entredicho con Fitzcarrald, apenas se entera de que Vaca Diez está en Iquitos sale a su encuentro: «Por

embarcación. Henriot [capitán francés] hizo sonar la campana de alarma y Fitzcarrald que se encontraba en esos momentos jugando al tresillo con Vaca Diez y otros amigos, salió presuroso a cubierta y al ver el peligro del remolino, en cuyas fauces habían caído, y rota la cadena del timón, ordenó varar la lancha en la playa inmediata, pero al efectuarse esta maniobra, la corriente arrastró al *Adolfito*, que fue a estrellarse contra el peñón, retrocediendo violentamente de popa y hundiéndose enseguida. De los veintisiete tripulantes sólo salvaron el capitán Henriot, el segundo ingeniero, que era alemán, y el cocinero».

¹⁵ Esta fuente fue publicada hace unos años en alemán y en portugués con un excelente archivo fotográfico.

¹⁶ Para conocer la vida de los Hessel y su paso por la Amazonía, ver Córdoba (2024).

¹⁷ Según Valdez Lozano (1942, 22), Fitzcarrald se encuentra con Nicolás Suárez en la quebrada de Cashpajali en su camino hacia Mishagua, navegando en canoa porque su lancha *Esperanza*, al mando justamente de Perl, había quedado varada en el cauce seco del río.

¹⁸ Según Valdez Lozano, es debido a este episodio que Suárez despide al capitán Perl, con lo cual éste se encontraba desocupado cuando se topa con Vaca Diez en Iquitos.

supuesto, lo primero que me dijo fue que tenía que unirme a la expedición y cumplir así un acuerdo comercial que había hecho con él anteriormente. Acepté y desde entonces formé parte de la expedición» (Perl 1904, 148). Es así que Perl termina al mando del *Adolfito* a la hora de emprender el fatídico viaje al Urubamba. El libro que publica Perl en alemán, desconocido para muchos, es un típico relato de viajero europeo por las tierras desconocidas de Sudamérica.¹⁹ El libro brinda los detalles sobre el naufragio en dos de sus capítulos, tal vez para despejar cualquier duda sobre el accionar de su autor en la tragedia y acallar las voces peruanas y bolivianas que lo culpan por su impericia. Según sus palabras: «Todo fue cuestión de instantes, el vapor ya estaba atrapado en los flancos de la furiosa corriente y derivaba río abajo a la velocidad de una flecha» (Perl 1904, 157). No solamente el timón no respondía sino que el vapor se tumbó casi de inmediato, comenzando a entrar agua por la popa. Vaca Diez y Fitzcarrald se arrojan por las ventanillas al agua y, pocos minutos después, el mismo Perl se da por vencido y se arroja por su parte a la corriente mientras el *Adolfito* desaparece en la marea con la ópera de fondo (Perl 1904, 158). A él lo salva una canoa de indígenas cashibos que remaban contra la corriente para rescatar a los sobrevivientes, y su relato termina con el viaje a Mishagua para comunicar la tragedia a la mujer de Fitzcarrald y la mención a Elizabeth Hessel como mujer admirada, que también sería a la postre una víctima más de la impiadosa selva amazónica (Perl 1904, 160).²⁰



Figura 3 Lancha repostando en un río amazónico. Feichtner ([1897-1915] 2013, 36)

19 Para una muestra comparativa de otros ejemplares de este estilo de texto, ver las obras de los caucheros suizos Ernst Leutenegger y Franz Ritz (Córdoba 2015).

20 Perl se refiere a la muerte por fiebre de Elizabeth en la selva casi tres años luego de este encuentro (Córdoba 2024).

Los libros de Hessel y de Feichtner permanecieron inéditos hasta hace relativamente pocos años (1985 y 2013 respectivamente), por lo que los biógrafos de Fitzcarrald y el resto de las fuentes de la época no los conocían.²¹ Si bien no hay mayores discrepancias entre las tres fuentes publicadas, cada una de ellas aporta algunos detalles más finos sobre el naufragio y la tragedia del *Adolfito*. Así, en una carta escrita el 20 de julio de 1897, Lizzie relata la tragedia desde Mishagua, donde se había quedado junto con su marido esperando trasladarse a la barraca Orthon:

Vaca Diez nos pidió que fuéramos en la lancha *Adolfito* con él, pero todos me aconsejaron viajar en canoa y no hay manera más segura de viajar en esos ríos.

Ahora podemos agradecer al cielo que hubiéramos elegido la canoa porque, a tres días de Mishagua, la cadena del *Adolfito* se rompió. La corriente se lo llevó y se hundió y, lo más horrible de todo, Vaca Diez se ahogó junto con el caballero que es el propietario de este lugar [Fitzcarrald] [...] La pobre de la señora Fitzcarrald tiene cuatro hijos y, por supuesto, está terriblemente conmocionada. Ella piensa que es por culpa nuestra que perdió a su marido. (Córdoba 2024, 158)²²

El relato de Lizzie Hessel es más iluminador, en cambio, a la hora de analizar el cambio de fuerzas que ocasiona este naufragio y la incertidumbre que genera para la empresa The Orton (Bolivia) Rubber Co. Ltd., que queda acéfala con la muerte de su director. En sus cartas, Lizzie expresa el temor de haber hecho el largo viaje desde Europa para tomar el cargo de gerente de una compañía que podría estar en quiebra o desaparecer incluso antes de llegar al Orthon. Fred Hessel, su marido, es encargado de regresar al lugar del hecho y rescatar el cargamento o los sobrevivientes que pueda encontrar. Al mismo tiempo, los indígenas piros y campas que trabajaban en forma amigable con Fitzcarrald comienzan a sublevarse contra el gerente francés de la firma, que los maltrata. No sin paternalismo, observa Lizzie:

Algunos quieren que Fred sea su patrón y que los lleve a Bolivia con él; cuando no tienen amo están perdidos, porque están civilizados a medias. Fred les sigue la corriente por ahora, y

21 El libro publicado en 1985 corresponde a las cartas que envió Lizzie Hessel desde su salida de Inglaterra en 1896 hasta su muerte en una barraca del río Orthon en 1899. Las cartas fueron editadas y publicadas por la familia en inglés (Morrison *et al.* 1985) y ahora se publica una nueva edición en castellano (Córdoba 2024).

22 La viuda responsabilizaba a los Hessel de que Vaca Diez hubiera seguido viaje en el barco de vapor y no en las canoas, empleadas para transportar a Lizzie y su marido.

tenemos que ser amables con ellos, pero no sé si vendrán con nosotros. Los caballeros se turnan para montar guardia durante la noche y siempre tienen a mano rifle y revólveres en caso de ataque. (Córdoba 2024, 159)

Pareciera que, mientras Fred Hessel está en Mishagua, toma el mando de la firma para organizar a los indígenas, los envíos y la labor de los trabajadores del industrial peruano. El matrimonio británico espera otra lancha que los lleve a Bolivia, con las provisiones para seguir su viaje y a la vez noticias de Europa sobre la empresa. Recién para mitad de octubre de 1897 los Hessel pueden seguir camino hacia el Orthon, cuando llegan a Mishagua «algunos soldados, para protegernos de los indígenas, y un caballero del gobierno peruano» para indagar sobre el viaje y ayudarlos a abrir una nueva carretera hacia Bolivia (Córdoba 2024, 163).

Mientras los Hessel aguardaban en Mishagua para seguir su camino a Bolivia, Feichtner es el tercer testigo de la comitiva que no sólo está presente en el encuentro de Vaca Diez con Fitzcarrald sino que presencia el naufragio en primera persona. Junto a otros cinco hombres de Hamburgo, en octubre de 1896 Feichtner es contratado para trabajar durante cuatro años en la firma de Vaca Diez. Reporta los mismos inconvenientes con los inmigrantes españoles, la aduana y los contratiempos. Cuando está ya en el *Adolfito*, brinda más detalles del viaje y los peligros de los rápidos, y también coincide con que el principal causante de la tragedia es la rotura del timón, mientras alaba las maniobras Perl para salvar la nave:

Nadé entre la vida y la muerte y alcancé, con inmensa dificultad, la orilla mientras que el maquinista Menth desaparecía en la corriente a dos brazadas de mí. No era posible pensar en salvar a nadie. Cuando me tiré al agua, vi a nuestro comisario Pierre Baldie enganchado al borde del barco. Nunca olvidaré sus ojos aterrizados. Se ahogó, y también murieron nuestro jefe el Dr. Antonio Vaca Diez y su invitado, don Carlos Fitzcarrald. La culpa de la desgracia no podría ser atribuida a ninguno de los hombres de la tripulación, y en el momento de la catástrofe sólo se oían órdenes y el trabajo de las máquinas. No se oyeron gritos de miedo, ninguna llamada de auxilio. Todo fue obra de un instante y transcurrió en una calma siniestra. (Feichtner [1897-1915] 2013, 29)

En abril de 1898, Feichtner llega a Riberalta y de allí parte para el Orthon a trabajar en las oficinas centrales de la firma de Vaca Diez. El diario que se publica en forma póstuma es muy similar al libro de Perl, y confirma que su autor es uno de los pocos testigos oculares del naufragio y la desaparición de los dos empresarios.



Figura 4 Cómo se pasa una lancha al Madre de Dios-Varadero Souza & Vargas. Delboy y Dorado (1912, 324)

4 Golpe de timón: el día después del naufragio

Para la historia de la región amazónica, ese 9 de julio de 1897 fue sin dudas un punto de quiebre. No son pocos, en efecto, los que piensan que las muertes de Vaca Diez y de Fitzcarrald provocaron «un eclipse de la Amazonía boliviana que aún no termina» (Barnadas 2002, 1092).²³ La consecuencia inmediata de la tragedia fue que Nicolás Suárez quedó libre, sin competencia, para transformarse en el dueño oficial de la Amazonía boliviana, al absorber no sólo la firma de su primo fallecido sino su flotilla de vapores: las lanchas *Shiringa*, *Esperanza* y *Campa* (Villar 2020, 74-5).

Una vez terminados los convenios comerciales entre Suárez y Fitzcarrald, y entre éste y Vaca Diez, la frontera selvática entre Perú y Bolivia se convirtió en un campo de conflicto para ambos gobiernos, que si bien no contaban con agentes ni con una presencia realmente activa en la región tampoco se resignaban a cederla al país vecino. Dada la asociación de Fitzcarrald y Suárez, con la muerte del primero se levantaron las voces indignadas: «Un boliviano era ahora dueño del Madre de Dios peruano» (Gray 2002, 285). Es así

²³ Creado y dirigido por el propio Vaca Diez desde su barraca en el río Orton, informa el periódico *La Gaceta del Norte* (1898, 1): «Antonio Vaca Diez. La prensa de la capital de la República, al anunciar la infiusta noticia de la catástrofe del Urubamba, emite como sentida frase de condolencia, el siguiente juicio 'la muerte del Dr. Antonio Vaca Diez, es una desgracia nacional'. Así es en verdad. Allá, en extranjero suelo, al surcar las rompientes del Urubamba, rota la cadena que gobierna el timón, la lancha 'Adolfito' juguete de enfurecidas olas, es sepultada en el abismo [...] La muerte inclemente, sorprendió a nuestro inolvidable jefe, en la plenitud de la vida; en el momento en que el cerebro produce los óptimos frutos que surgiere la meditación y la experiencia. ¡Cuántos ideales sepultados en el olvido! Que suma de conocimientos prácticos privados a nuestra industria incipiente».

que, pocos años después, en 1901, el gobierno peruano buscó integrar el área enviando una comisión científica denominada Junta de Vías Fluviales, con miras a documentar el potencial de la navegación del área, las vías de comunicación que podrían favorecer su colonización y obviamente la mejor manera de explotar la goma elástica. Al mismo tiempo, las tensiones armadas entre los caucheros de ambos países se volvieron cada vez más frecuentes, y las crónicas peruanas no dudaban en afirmar que Nicolás Suárez quería «anexar a Bolivia no sólo el Madre de Dios sino hasta el Ucayali» (Paredes Pando 2013, 213).²⁴

La desaparición de Fitzcarrald, faro de la industria gomera peruana, hace que los pequeños caucheros del Ucayali y del Manu dejen de tener una vía directa para comercializar su producto y se vean obligados a abandonar los ríos conquistados por el genio de quien, «como un meteoro benefactor, apareció, civilizó y desapareció» (Junta de Vías Fluviales 1904, 7). Hasta 1909 no se consolidó la frontera peruano-boliviana en la región, con la firma del tratado Polo-Bustamante. Pero, además, su ausencia también desencadenó una ola de crímenes criollos en el Ucayali y el Manu, como así también varios levantamientos armados de los indígenas mashcos piros que se apoderan del istmo, incendian las barracas y cierran los caminos para frenar los atropellos y las correrías de la época.²⁵ Por último, la asociación de Suárez y Fitzcarrald fue la primera empresa binacional durante el auge gomero aunque, con la muerte del último, terminó siendo un proyecto trunco. La idea era implementar una gran empresa comercial con base en el transporte fluvial (de ahí la compra de las embarcaciones de Suárez) que trabajara con la importación de mercadería europea hasta Iquitos, para luego transportarla en vapores más pequeños hasta el centro de Mishagua y, de ahí, en lanchas hasta el Serjali, pasando luego por el Manu y llegando al Madre de Dios (Zarzar 1996, 551). Todos esos proyectos desaparecen con el naufragio del *Adolfito*.

Por el lado boliviano, la muerte de Vaca Diez frena obviamente sus ambiciosos proyectos de colonización: además de la explotación de la goma, nos referimos a la instalación de una línea telegráfica y a una red férrea para conectar la región con el resto del país. Desde 1895 a 1897, la firma había construido la carretera entre el Bajo Beni y Guayaramerín, de seis metros de ancho. El material

24 Esta tensión fronteriza aparece asimismo en la colección de documentos sobre Loreto y el mencionado informe de Luis Robledo de 1906 (Robledo 1908 en Larrabure i Correa 1908, 390).

25 En 1907, la misma Junta hace un llamamiento al gobierno para que cesen las matanzas de indígenas, que repercutían directamente en la industria cauchera al dejarla sin mano de obra. Para un análisis detallado sobre la violenta relación entre los harakbut y los caucheros peruanos, véase Gray (2002, 286 y ss.).

telegráfico estaba listo para instalarse y, a partir del accidente, quedó olvidado oxidándose por más de treinta años. Pero, por sobre todo, la consecuencia decisiva del naufragio fue que la industria boliviana de la goma se convierte desde entonces en un férreo monopolio de los hermanos Suárez. De esta forma, el naufragio del *Adolfito* no sólo pudo haber constituido la última escena trágica de la película *Fitzcarraldo*, con los caucheros ahogándose en un remolino al son de la ópera, sino que realmente operó como auténtico punto de inflexión para la industria de la goma en Bolivia y en Perú, para el desarrollo general de la región amazónica, y también para la compleja relación que mantenían los indígenas mashcos piro, campas y asháninkas con el frente cauchero.

Bibliografía

- Alberdi, J.G. (1909). «Bosquejo histórico de los exploradores e industriales del Noroeste de Bolivia y de su organización político-económica. Segunda Parte». *Revista del Centro de Estudios Geográficos y Científicos*, 2(3), 3-32.
- Ayala Z., A. (1947). *Geografía política de Bolivia*. La Paz: Gisbert y Cía.
- Barnadas, J.M. (2002). *Diccionario histórico de Bolivia*. Sucre: Grupo de Estudios Históricos.
- Cajías, L. (2016). «Fitzcarrald y Vaca Diez». *La Patria*, 23 de octubre.
- Chirif, A.; Cornejo Chaparro, M. (eds) (2009). *Imaginario e imágenes de la época del caucho: los sucesos del Putumayo*. Lima: CAAAP-IWGIA-UPC.
- Córdoba, L. (ed.) (2015). *Dos suizos en la selva: historias del auge cauchero en el oriente boliviano*. Santa Cruz de la Sierra: Solidar-Centro de Investigaciones Históricas y Antropológicas.
- Córdoba, L. (2024). *La reina del Orthon: crónicas femeninas del auge gomero*. Diaspore 21, Venecia: Venice University Press.
- Delboy y Dorado, E. (1912). «Conferencia sobre el Madre de Dios y Acre». *Boletín de la Sociedad Geográfica*, 28(3-4), 301-40.
- Feichtner, J.M. [1897-1915] (2013). *Entre seringueiros e barões da borracha: recordações de dezoito anos no comercio do caucho na Amazônia, 1897-1915*. San Pablo: Instituto Martius-Staden.
- García Jordán, P. (2001). «En el corazón de las tinieblas... del Putumayo, 1890-1932: fronteras, caucho, mano de obra indígena y misiones católicas en la nacionalización de la Amazonía». *Revista de Indias*, 61(223), 591-617.
- Gray, A. (2002). *Los aramkmbut: mitología, espiritualidad e historia*. Lima: IWGIA-Programa para los Pueblos de los Bosques.
- Gray, A. (2005). «Introducción: las atrocidades del Putumayo reexaminadas». Rey de Castro, C.; Larraure, C.; Correa, C.; Zumaeta, P.; Arana, J. C. (eds), *La defensa de los caucheros*. Iquitos: CETA-IWGIA, 15-50.
- Junta de Vías Fluviales (1903). *El istmo de Fitzcarrald*. Lima: Imp. Torres Aguirre.
- Junta de Vías Fluviales (1904). *El istmo de Fiscarrald. Informes de los señores La Combe, Von Hassel y Pesce. Publicación de la Junta de Vías Fluviales*. Lima: Imprenta La Industria.
- La Gaceta del Norte* (1898). «Antonio Vaca Diez». Año 8, 46, 1 de marzo.

- Larrabure i Correa, C. (1908). *Colección de leyes, decretos, resoluciones y otros documentos oficiales referentes al departamento de Loreto*. Tomo 13. Lima: Imprenta de La Opinión Nacional.
- Libro Azul Británico (2011). *Informes de Roger Casement y otras cartas sobre las atrocidades en el Putumayo*. Lima: CAAAP-IWGIA.
- Morrison, T.; Brown, A.; Rose, A. (comps) (1985). *Lizzie, a Victorian Lady's Amazon Adventure*. Londres: BBC.
- Paredes Pando, O. (2013). *Amazonía sur-oriental: siglos XVI-XX*. Tomo 2, *Explotación del caucho-shiringa: Brasil-Bolivia-Perú. Economías extractivo-mercantiles en el Alto Acre-Madre de Dios*. Tomo 2. Cuzco: J. L. Editores.
- Pau, S. (2023). «De culebras y otras naciones: Carlos Fermín Fitzcarrald en la literatura peruana». *Amazonía Peruana*, 28(36), 71-106.
- Pennano, G. (1988). *La economía del caucho*. Iquitos: CETA.
- Perl, A. (1904). *Durch Die Urwälder Südamerikas*. Berlín: Verlag von Dietrich Reimer.
- Reyna, E. (1942). *Fitzcarrald, rey del caucho*. Lima: Taller Gráfico de P. Barrantes C.
- Taussig, M. (1984). «Culture of terror-space of death: Roger Casement's Putumayo Report and the Explanation of Torture». *Comparative Studies in Society and History*, 26(3), 467-97.
- Valdez Lozano, Z. (1942). *La exploración del río Madre de Dios por Carlos Fermín Fitzcarrald*. Iquitos: Imprenta, Librería y Papelería H. Reategui.
- Valdez Lozano, Z. (1944). *El verdadero Fitzcarrald ante la historia*. Iquitos: Imprenta El Oriente.
- Villar, D. (2020). *Bolivia a vapor: antropología histórica del barco cauchero, 1880-1920*. Santa Cruz de la Sierra: El País-CIHA. Ciencias Sociales e Historia 47.
- Zarzar, A. (1996). «De Fitzgerald a «Fitzcarraldo»: las míticas metamorfosis de un cauchero». Lemlij, M.; Millones, L. (eds), *Historia, memoria y ficción*. Lima: Biblioteca Peruana de Psicoanálisis-Seminario Interdisciplinario de Estudios Andinos, 548-65.

Dos naufragios en la costa lafkenche (entre los ríos Lebu y Toltén, Chile) en la primera mitad del siglo XIX

Daniel Quiroz

Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, Chile

Abstract During the first half of the 19th century, about 150 shipwrecks were recorded on the coasts of Chile, among which those that occurred to two French whalers, the *La Rose* in 1833 and *La Confiance* in 1834 on the coasts of Arauco, dominated at that time by Mapuche groups. We analyze contacts between the shipwrecked and the local inhabitants of the Araucanian coast as they were represented in the press, the negotiations carried out to protect the crews by consular authorities in parliaments with the indigenous peoples, and the emergence of a national discourse on the need to occupy and incorporate those territories.

Keywords Shipwrecks. Whalers. Lafkenche society. Chile. Travel Accounts.

Índice 1 Los naufragios. – 2 El Lavkenmapu. – 3 El bergantín *La Rose*. – 4 La fragata *La Confiance*. – 5 El parlamento de Arauco de 1835. – 6 Palabras finales (a propósito del naufragio del *Joven Daniel*, 1849).

1 Los naufragios

Los naufragios fueron considerados por la sociedad europea como ‘un tema de interés’ a partir del siglo XV y las narraciones construidas sobre estos eventos fueron publicadas como panfletos o libros y luego recogidas en recopilaciones desde tiempos tempranos, muy en sintonía con la expansión de la Europa meridional entre los siglos XV y XVII. Un notable ejemplo de estas recopilaciones es la *Historia trágico-marítima* del historiador portugués Bernardo Gomes de Brito, publicada originalmente en dos volúmenes en 1735 y 1736, que reunía los relatos de doce naufragios ocurridos entre los siglos XVI y XVII (Madeira 2018). Tomados en su conjunto, las relaciones de naufragios «socavan la narrativa historiográfica maestra del imperialismo» (Blackmore 2002, 21) en sus dimensiones políticas, económicas y culturales, al trastocar «el imperativo del orden y los paradigmas unificadores de la textualidad del ‘descubrimiento’ y la ‘conquista’» (Blackmore 2002, 21). Las narrativas de naufragios «son historias de fracasos vividos, evidencias de rupturas de lo que podría llamarse el orden del imperio, tanto como praxis y como flujo de textos hegemónicos y autoritativos» (Madeira 2018, 43-4).

Los relatos de naufragios, de alguna manera, iluminan ‘la construcción de la identidad europea’ contrastando ‘su cristianismo’ con las diversas manifestaciones de «otros pueblos y culturas con los que se encuentran [...] en África, Asia o América, tras un naufragio, al quedar los supervivientes marginados en costas alejadas» (Madeira 2018, 96-7). Son narrativas muy complejas, híbridas, que «mezclan historia, ficción y etnografía, en un momento en que estos discursos aún no habían sido codificados como tales» (Madeira 2018, 98). Los relatos se construyen con «una amalgama de discursos históricos, etnográficos, ideológicos y ficcionales» (Madeira 2018, 108) que transmiten no sólo «orientaciones pragmáticas sobre cómo actuar en situaciones calamitosas» (Madeira 2018, 108) sino también un conjunto de «datos empíricos, puntos de vista y opiniones sobre las costumbres de otras personas» (Madeira 2018, 108). En el siglo XVIII e inicios del XIX, el foco de atención de las relaciones de naufragios estaba puesto en los informes de testigos presenciales que registraban «los momentos de crisis en que las convenciones sociales son probadas en aislamiento de las condiciones que normalmente las soportan» (Lincoln 1997, 155). Los periódicos eran, además, una importante fuente de información sobre los desastres marítimos, y la importante cobertura que les daban indicaba «la gran fascinación del público por los desastres» (Staniforth 1992, 47).

Durante la primera mitad del siglo XIX se registran cerca de 150 naufragios en las costas de Chile (Vidal Gormaz 1901; Bascuñán, Eichholz, Hartwig 2011). Podemos distinguir cuatro eventos ocurridos en un período de diez años en la costa entre los ríos Lebu

y Toltén: los de la fragata británica *Saracen*, el 20 de marzo de 1828; del bergantín ballenero francés *La Rose*, el 19 de junio de 1833; de la fragata ballenera francesa *La Confiance*, el 7 de marzo de 1834, o de la fragata británica *Challenger*, el 18 de mayo de 1835 (Vidal Gormaz 1901; Chapanoff 2009), aunque el más conocido tal vez sea el ocurrido al bergantín chileno *Joven Daniel* el 1 de agosto de 1849¹

La pesca de ballenas se había retomado en Francia en 1817, luego de años de abandono. Entre los lugares de pesca más interesantes para los balleneros franceses en el Pacífico estaba la costa de Chile, donde se cazaba principalmente la ballena franca austral y el cachalote (Lacroix 1968). Gabriel Lafond de Lurcy ofrece una detallada descripción de sus incursiones:

Hacia 1827 nuestros pescadores comenzaron a visitar las costas de Chile. Encontraron en los puertos de Talcahuano, Valdivia y San Carlos de Ancud espléndidos lugares de estadía donde podían aprovisionarse a bajo costo de víveres y agua para sus tripulaciones. (Lafond de Lurcy 1844, 324-5)

Las condiciones de los puertos chilenos permitieron, según Lafond de Lurcy, que «nuestros armadores balleneros explotaran estos parajes en gran escala desde 1827 hasta 1839» (Lafond de Lurcy 1844, 325).

Es necesario agregar que *La Rose* y *La Confiance* no fueron los únicos balleneros franceses en naufragar por esos años en las costas de Chile. La fragata *Despreaux*, de 333 toneladas, al mando del capitán Lemieux, se pierde «el 26 de mayo [de 1833] sobre la isla Quenac, cerca de Chiloé». El capitán salva «cerca de seiscientos barriles y conserva, al parecer, la esperanza de levantar su navío», pero la tripulación «se rebeló tan pronto como llegó a tierra y despilfarró con los habitantes del país los pocos víveres rescatados».² Un aviso de prensa indica que el 21 de octubre de 1833 se venderán en Valparaíso los artículos salvados del naufragio de la fragata ballenera *Despreaux*, entre los que se cuentan «anclas, cadenas, planchas de cobre, barriles de mantequilla, id de carne salada, aceite de ballena, [...] arpones, toda la jarcia pendiente, todo el servicio de cocina y algunos víveres».³ En este caso, al parecer, hubo completo acuerdo entre los naufragos y 'los habitantes del país' para 'despilfarrar' lo que pudo ser salvado.

Nos interesa revisar los vínculos establecidos por los naufragos de buques balleneros franceses con los grupos lafkenches que vivían

¹ Para más detalles sobre el naufragio del *Joven Daniel*, ver el artículo de André Menard, en este volumen. [N. de los E.]

² *Journal des débats politiques et littéraires*, París, 9 de noviembre de 1833.

³ *El Mercurio*, Valparaíso, 19 de octubre de 1833.

entre los ríos Bío-Bío y Toltén. Los naufragios ocurren en un territorio no dominado por 'las huestes republicanas' y las reacciones de los lafkenches responden, sin duda, a esa relación política existente en esa época, de autonomía, independencia y no subordinación.

2 El Lavkenmapu

Debemos recordar que durante el período colonial, desde 1612 en adelante, el río Bío-Bío se inscribe como un límite que separaba dos entidades políticas y sus dependencias, la hispana al norte y la mapuche al sur; dicho límite se transformará en una real frontera principalmente durante el siglo XVIII (Téllez 2020). Los territorios al sur del Bío-Bío, 'el espacio araucano', son, a comienzos del siglo XIX, «una región incontrolable, al servir como refugio no sólo a las tropas realistas sino también a bandoleros y mонтонерас durante la llamada Guerra a Muerte, lo que comprometía las bases mismas de la naciente república» (Albizú 2009, 110). Esta guerra «librada por 'realistas' y 'separatistas' en los bosques laberínticos de la frontera, sembró de fisuras políticas el 'país araucano', como solían llamar al territorio mapuche independiente los escribas de entonces» (Téllez 1998, 54). El parlamento de Tapihue en 1825 otorga una legitimidad republicana al río Bío-Bío como límite entre dos entidades políticas distintas, y reconoce que el territorio al sur de dicho río es un espacio controlado por los caciques mapuches (Téllez et al. 2011; Crow, Ossa 2018).

El *Cronicón sacro-imperial de Chile*, escrito en 1805 por el padre Francisco Xavier Ramírez, indica que 'el territorio de los indios gentiles fronterizos', cuyo límite es el Bío-Bío, «se extiende norte-sur hasta el río de Toltén, como setenta leguas paralelas a Bío-Bío», espacio que comprende lo «que llaman los cuatro Butalmapus» (Ramírez [1805] 1994, 63). El territorio de la costa, o marítimo, «que eso significa Labquen mapu, el principal y más famoso de los cuatro Butalmapus entre los araucanos», está constituido «de ocho aillarehues, partidos o dependencias, que son Arauco, Tucapel, Lleu-Lleu o Ranquilhue, Tirúa, Cauten o Imperial de esta banda, Collico, Boroa y Nagtoltén o Toltén el Bajo» (Ramírez [1805] 1994, 63). Este *butalmapu* se subdivide

en más de cien parcialidades, o reducciones, que llaman rehues, con ciento y ocho bastones parlamentarios, y cuarenta mil almas, trece mil hombres y veintisiete mil mujeres, entre chicos y grandes, párvulos y adultos de todos sexos, y edades, que es lo más que puede haber de indios en toda la costa. (Ramírez [1805] 1994, 67-8)

Melchor Martínez, en un texto escrito en 1806, señala que todo el territorio que corre entre el río Bío-Bío y el archipiélago de Chiloé

está habitado y poseído de los indios naturales del país, que han sabido y podido conservar hasta el presente su antigua y natural libertad, a pesar de los valerosos y rápidos esfuerzos y guerras que, por más de doscientos años casi continuos o con cortos intervalos, han intentado los reyes de España [para] sujetarlos a su corona. (Martínez [1806] 1994, 25)

Todo este espacio, «que se extiende doscientas leguas de norte a sur y cincuenta de levante a poniente», se puede dividir en cinco provincias o departamentos (distinción que reconocen los propios indígenas): las cuatro primeras «se contienen entre el río Bío-Bío y el río Callecalle o de Valdivia»; las que «se deben figurar como unas fajas largas y angostas tiradas de un río al otro, que es de norte a sur». La faja de la costa «se toma desde la plaza o fuerte de San Pedro, orillas de Bío-Bío, hasta el castillo de Niebla en el puerto de Valdivia». La quinta y última provincia está «comprendida desde el río Callecalle hasta la jurisdicción del gobierno de Chiloé, exclusive», de la cordillera al mar (Martínez [1806] 1944, 25-6).

Los lafkenches apoyaron el bando realista en el levantamiento de 1819, comandado por Vicente Benavides, sobre todo «aquellas parcialidades costeñas del golfo de Arauco y de aquellas que por el mediodía alcanzaban hasta las proximidades de Tirúa» (Téllez 1998, 67). Los costinos más australes,

hasta las inmediaciones de Toltén Bajo y bahía de Queule, se mostraron tibios y cautos con relación al levantamiento de 1819 y a casi todos los que siguieron" negociando con "el Estado una coexistencia pacífica gradual". (Téllez 1998, 67-8)

La prensa local expresa de manera bastante radical los temores existentes. En uno de sus primeros números, *El Faro del Bío-Bío* señala en 1833 que

su perfidia y ferocidad por una parte y las leyes comunes de guerra por otra, han perpetrado hasta ahora una actitud hostil que solo podía terminarse volviendo traición por traición, asesinato por asesinato, robo por robo, sin respetar la fe de los tratados y mostrándose inexorable a los clamores de la humanidad para no horrorizarse de la carnicería [sin embargo, expresa la confianza de que]antes de llegar a tan cruel extremo, el general encargado de esta dificultosísima empresa obtendrá por la prudencia y sagacidad con que hasta ahora se ha manejado lo que parece que no se puede conseguir sino armándose de una espada exterminadora.⁴

4 *El Faro del Bío-Bío*, Concepción, 26 de octubre de 1833.

3 El bergantín *La Rose*

El bergantín francés *La Rose*, de 362 toneladas, fue construido en 1828 en los astilleros de Granville para C.A. Gaudin, armador de El Havre. El 22 de noviembre de 1832 zarpa de ese puerto para la pesca de la ballena en los mares del sur, al mando del capitán Louis Le Maréchal (Lacroix 1968). *El Mercurio* de Valparaíso informa que «naufraga el 4 del pasado julio en las inmediaciones del Imperial» y que cuando todos se habían salvado «una tribu de indios bárbaros se apoderó de todos ellos y después de ejecutar algunas violencias los dejó en libertad para venirse en dirección de Concepción».⁵

Se dispone de cuatro relatos que describen, con distinto nivel de detalle, el naufragio del bergantín *La Rose* y las relaciones establecidas por sus tripulantes con los grupos lafkenches que habitaban la zona. El primero, escrito por el capitán del buque naufragado Le Maréchal, fue publicado por *El Mercurio* el 14 de agosto de 1833.⁶ Un segundo escrito, anónimo, «teniendo bajo los ojos el diario de mar del capitán Maréchal», fue publicado por el *Journal de Rouen*, de Francia, a fines de 1833.⁷ Un tercer informe, escrito el 5 de octubre de 1833 por Henri Levech desde el puerto de El Callao, en Perú, fue impreso en 1834 (Levech 1834). Finalmente existe un cuarto relato del naufragio, atribuido a Tatibouet, 'marinero de tercera clase' a bordo de *La Rose* (Thiercelin 1866).

El capitán Le Maréchal señala que llegaron en un bote a la playa, logrando salvar «un barrilito que pertenecía a uno de los botes, que contenía velas, yesca, eslabón y piedra» (Le Maréchal, 1833, 3). Levech (1834, 855) indica que «hicimos un fuego con todos los barriles vacíos que habían llegado a tierra; la mayoría de nosotros no tenía más que un calzoncillo y una camisa». En la tarde vieron «un grupo de indios bastante numeroso, el que se nos acercó con demostraciones amistosas». Estos 'salvajes' estaban armados «con un largo cuchillo junto a su cintura y un bastón de unos cinco pies de longitud» (Le Maréchal 1833, 3). En la medianoche comenzaron

a molestarnos queriendo desnudar a varios de los naufragados, amenazándonos con sus cuchillos y diciendo que en la mañana siguiente vendrían doscientos de los suyos y que entonces todos seríamos degollados. (Le Maréchal 1833, 3)

5 *El Mercurio*, Valparaíso, 9 de agosto de 1833.

6 *El Mercurio*, Valparaíso, 14 de agosto de 1833. Este texto fue transcripto por Vidal Gormaz (1901, 175-9) y por Bascuñán, Eichholz y Hartwig (2011, 102-4), y puede ser considerado como «el relato oficial» del naufragio.

7 «Naufrage du baleinier *La Rose*, du Havre, sur les côtes du Chili», *Journal de Rouen*, 27 y 28 de diciembre de 1833.

Eran «cuarenta indios que llegaron a quitarnos todo lo que habíamos salvado» (Levech 1834, 855). Estaban vestidos «con un sombrero, un poncho y nada debajo», se reconoce a los jefes o caciques porque «todos tienen verdaderos bastones de tambores mayores [...] y llevan fieramente estas nuevas insignias de autoridad como a un perro sabio que le dieron un fusil de madera» (Thiercelin 1866, 343).

El capitán decide «abandonar el lugar del naufragio y avanzar sobre la costa con dirección a Concepción». No pudieron vadear un río y fueron alcanzados por los nativos y obligados a volver sobre el lugar del naufragio, donde había unos «300 a 400 indios entre hombres, mujeres y niños» (Le Maréchal 1833, 3). Les dieron

unas habas y un poco de harina, pero nos dijeron al mismo tiempo que su intención era la de hacernos trabajar para sacar algunos efectos del buque perdido y que entonces nos pondrían en libertad. (Le Maréchal 1833, 3)

El 21 de junio «nos embarcamos con tres oficiales de pesca, dos arponeros y un marinero en la piragua», logrando encontrar en el buque, «entre otras cosas, un barril de ginebra [...] todo lo salvado fue entregado al cacique» (Levech 1834, 855-6). Los indios «se lo bebieron y se entregaron a la más completa embriaguez, resultando de aquí que indios y caciques peleaban entre sí y nos dirigían sus amenazas» (Le Maréchal 1833, 10). La tripulación, «armada con bastones y costillas de ballenas», se marchó en la noche (Levech 1834, 856). El capitán, «un marinero herido en una pierna» y un oficial que estaba incapacitado fueron retenidos por los indígenas. El jefe, llamado Montero, «despachó algunos indios, los que alcanzaron a la tripulación en la orilla de un río» (Le Maréchal 1833, 4). Eran «más de cien indios a caballo, pero antes de caer en sus manos, todos los que sabían nadar se lanzaron al agua; el cocinero se ahogó después de recibir varios lanzazos» (Levech 1834, 856). Unos veinte hombres «lograron cruzar el río; los indios maltrataron a los que se quedaron y los trajeron al punto del naufragio sobre las ancas de los caballos de aquellos bárbaros» (Le Maréchal 1833, 4). El 24 de junio, el grupo que había cruzado el río llegó a «un pueblo de indios, donde nos dieron habas secas». Le promete al cacique «una recompensa si envía un aviso a los imperiales para decirles que los chilenos sabían de nuestro naufragio y que no le hicieran daño al capitán ni a los que estaban con él» (Levech 1834, 857). Por la tarde, «a fuerza de promesas, tuvimos un guía», que los llevó a Arauco, donde llegaron el 30 de junio de 1833. El carpintero, «que tenía los pies y piernas muy inflamados, no pudo seguirnos y nos dejó» (Levech 1834, 858). El 24 de junio, además, «los jefes de las tribus tuvieron consejo para resolver lo que harían con nosotros», determinando dejarnos «partir acompañados por dos guías y dormimos a cuatro leguas de distancia

del punto del naufragio en la choza de un cacique, donde dejamos al oficial enfermo» (Levech 1834, 858).

El 30 de junio se reúnen los naufragos en el fuerte de Arauco, «después de haber experimentado sufrimientos inexplicables por la desnudez en una temperatura tan fría» (Le Maréchal 1833, 4). Gracias a la ayuda del vicecónsul de Gran Bretaña en Concepción, míster H.W. Rouse, pudieron trasladarse a Concepción, donde llegaron el 9 de julio de 1833 (Le Maréchal 1833, 4; cf. Levech 1834).

4 **La fragata *La Confiance***

La fragata francesa *La Confiance*, de 539 toneladas, fue construida en 1832 en Dieppe para Morin et Blondel, de dicho puerto. Zarpa el 15 de agosto de 1833 al mando del capitán T. Colin Olivier; dobla el cabo de Hornos el 18 de enero de 1834 y se instala a cazar ballenas en los alrededores de isla Mocha (Bouteiller 1878; Lacroix 1968). Debido al mal tiempo, naufraga en los 39° 2' S, «sobre la playa del Imperial [...] a una veintena de leguas al norte de Valdivia».⁸

Los diarios chilenos recogen la noticia del naufragio de *La Confiance*, ocurrido el 6 de marzo de 1834, y describen las relaciones que mantuvieron los naufragos con los nativos de la zona. En uno de ellos se escribe lo siguiente:

Se han presentado en la plaza de Valdivia treinta y cinco hombres pertenecientes a la fragata ballenera francesa *La Confiance*, que había naufragado en las costas de la Imperial [...] la fragata fue arrojada a la costa por un recio temporal el día 6 y varó en ella el 7 a las cinco de la mañana, rota y llena de agua.⁹

Una vez en tierra,

procuraron poner en salvamento los efectos que arrojaba el mar, y lo hicieron amontonándolos en la playa, pero en todo esto comenzaron a llegar los indios salvajes de las inmediaciones, que los saquearon completamente quitándoles hasta la ropa y amenazándoles con la muerte a la menor señal de resistencia.¹⁰

El saqueo continuó al día siguiente y «la tripulación resolvió abandonar aquel punto para transportarse a Valdivia», sin embargo, «los indios los detuvieron hasta la llegada del cacique, teniéndoles por

⁸ *Le Courrier Français*, París, 21 de agosto de 1834.

⁹ *El Araucano*, Santiago de Chile, 2 de mayo de 1834.

¹⁰ *El Araucano*, Santiago de Chile, 2 de mayo de 1834.

espacio de 24 horas sin alimento alguno, despojados de casi todo». Finalmente, «hicieron viaje hasta Cruces, hostigados continuamente por los indios», pero desde Valdivia «se mandó en su busca una embarcación armada que los condujo a la plaza».¹¹

Se cuenta, además, con un texto más extenso, escrito por Alexander Bouteillier, publicado tiempo después de ocurrido el suceso.¹² Hacia las tres p. m. toda la tripulación había desembarcado, siendo el capitán el último en hacerlo, y se dedicaron a recoger todos los objetos que pudieran servirles. Sin embargo, «los araucanos regresaron en gran número y quitaron a la fuerza todo lo rescatado por la tripulación», pero, al acercarse la noche, «se retiraron a sus casas, dejando solos a los naufragos» (Bouteillier 1878, 255). Después de que los nativos se fueron,

una vela encalló en la orilla y nuestros marineros la usaron para formar una tienda bajo la cual pasaron la noche y el capitán puso cuatro hombres armados a vigilar la tienda, ante el temor a ser atacados. (Bouteillier 1878, 255)

Desde el 9 de marzo, al amanecer, «continuaron los franceses, hasta el mediodía, salvando los restos del navío, pero viendo que mientras recogían los restos los araucanos se los quitaban, cesaron en este inútil trabajo» (Bouteillier 1878, 255). Cerca del mediodía,

el cacique ordenó al capitán que lo abandonara todo y lo siguiera; toda resistencia fue inútil, y el capitán tuvo que obedecer; partió acompañado de su tripulación, y llegó a casa del cacique, que vivía en una pequeña casa a la entrada del pueblo, como a las ocho de la noche. (Bouteillier 1878, 255-6)

Cuando los naufragos trataban de partir para Valdivia «exigió el cacique, como precio de su hospitalidad, doce piastras y parte de los efectos del capitán y de los hombres de la tripulación». Luego de darle al cacique «todo lo que quería, partieron los franceses con un guía para Valdivia, a treinta leguas del pueblo donde estaban» (Bouteillier 1878, 256).

Luego de caminar durante todo el día por una región que les pareció muy fértil, «llegaron a un pueblo donde pasaron la noche», pero «tuvieron que dormir en el suelo, bajo las estrellas», aunque «hicieron un gran fuego alrededor del que todos se acostaron» (Bouteillier 1878, 256-7). En la noche,

¹¹ *El Araucano*, Santiago de Chile, 2 de mayo de 1834.

¹² La primera versión del texto aparece publicada en el periódico *Journal des Baigneurs*, Dieppe, 4 y 25 de febrero de 1869.

varios habitantes del pueblo avanzaron cerca del grupo, arrastrándose sobre sus rodillas y manos, para intentar robar a los durmientes; los más cercanos al grupo empezaron a tirar de los zapatos de los marineros dormidos mientras otros les quitaban los sombreros. (Bouteillier 1878, 257)

Los marineros «se despertaron sobresaltados y se abalanzaron espada en mano sobre los confiados indios que huían» (Bouteillier 1878, 257). Continuaron su camino hasta llegar a un gran río, pero «donde ellos estaban, no había puente ni bote; la corriente era muy rápida y era peligroso tratar de nadar hasta la orilla; además, no todos sabían nadar». Bajo estas circunstancias, el capitán Olivier «habló con el guía y le preguntó cómo iban a poder cruzar el río». El guía sonrió «y le pidió dinero al capitán para su salario», pero no tenían, así que, a insinuación del capitán, Cotin, uno de los marineros le dio de puñetazos al guía, que «montó rápidamente a caballo y huyó hacia la ladera de la montaña, lanzando gritos espantosos». Mientras los franceses deliberaban sobre como cruzar el río, «una tropa de más de doscientos individuos, encabezados por el guía a quien [se le] había premiado con varios puñetazos, avanzaba rápidamente por la orilla del río» (Bouteillier 1878, 258).

Los nativos estaban armados y los franceses pensaron que estaban perdidos, pero gracias a Sébille, el segundo capitán,

que logró entenderse con el cacique, la seguridad de la tripulación quedó confirmada; el cacique llevó a los desdichados naufragos a su casa, y después de recibirlos de manera fraternal, les dio provisiones y guías seguros que los condujeron sin más incidentes a Valdivia. (Bouteillier 1878, 258-9)

5 El parlamento de Arauco de 1835

Los parlamentos se constituyeron durante el siglo XVII como la institución reconocida por las autoridades coloniales e indígenas como «el pilar de la relación hispano-mapuche durante la colonia» (Payàs, Zavala, Curivil 2014, 358). El evento «nombrado en las dos lenguas: en castellano fue parlamento y en mapudungun *coyag*, como traducción una palabra de la otra» (Payàs, Zavala y Curivil 2014, 360). La institución continuó durante todo el siglo XVIII y se mantuvo durante gran parte del siglo XIX, luego de la independencia, aunque con sustanciales modificaciones; pierde su carácter ritual y se reproduce ‘una visión empobrecida’ del parlamento, no reconocido por el mundo mapuche como *coyag* sino más bien como *trawn*, «más neutral y menos simbólico», resaltando «la perdida del aspecto ritual y formalizado de la relación de los mapuches con sus otros,

en concordancia con las nuevas circunstancias de negación de reconocimiento político» (Payàs, Zavala, Curivil 2014, 373).

El parlamento convocado por el intendente de Concepción José Antonio Alemparte y realizado en el fuerte de Arauco en marzo de 1837 contó con la activa e interesada participación de los vicecónsules en Concepción de Inglaterra, Henry W. Rouse, y de Francia, Auguste Bardel. Se dispone de dos informes bastante detallados sobre el evento, uno de Rouse y otro de Bardel.¹³ Rouse ya había participado en ‘un pequeño parlamento’ el 3 de junio de 1835 en Morhuilla, con los naufragos del buque de guerra británico *HMS Challenger*. Rouse considera que

una asamblea de jefes araucanos y sus seguidores de la costa entre los ríos Bío-Bío e Imperial sería una excelente oportunidad para ejecutar mis anteriores instrucciones respecto a estos bárbaros en lo concerniente a los premios que recibirían de mí a cambio de un buen trato a los muchos marineros británicos que pudiesen naufragar en sus territorios. (Rouse 1837 en Villalobos 1994, 215)

Lo mismo opinaba Auguste Bardel, para quien la ocasión era de la más alta importancia, ya que tenía «intenciones de establecer relaciones con los indios de la costa [pues] deseábamos ser útiles a nuestros desafortunados compatriotas que naufragaban en estos parajes», agregando que «las tripulaciones de los buques franceses *La Rose* y *La Confiance* [...] habían sido despojados o maltratados por ellos» y tenía la misión «de evitar a otros una suerte parecida» (Bardel 1842, 244).

El parlamento comienza con la ceremonia del saludo:

Los caciques se ordenaron a la derecha y a la izquierda del cacique principal, y frente al intendente y su grupo, respaldados a media yarda por una multitud de sus seguidores (mocetones); luego cada cacique, sucesivamente, dirigiéndose a la persona a ser saludada, camina hacia adelante, se saca el sombrero o toca su frente, con la exclamación *mari-mari*. (Rouse 1837 en Villalobos 1994, 215)

El cacique Antinao¹⁴ «abrió la conferencia, presentando a los diferentes caciques, quienes nos honraron en su debido orden». El intendente les agradeció a todos «por las molestias que se habían tomado», indicando que estaba «muy deseoso de que cada tribu viviera en su territorio sin ser molestada» (Rouse 1837, en Villalobos 1994,

¹³ Respectivamente, Villalobos (1994, 214-20), Bardel (1842).

¹⁴ Según el texto de Bardel (1842, 255), habría sido el cacique Currimilla, en su calidad de «jefe de la embajada», quien habría iniciado los discursos.

217). Bardel (1842, 256) agrega que «los indios son terriblemente amigos de la etiqueta [...] son intrépidos oradores, hablan mucho tiempo y rápido».

El tercer día el intendente «se dedicó [...] a repartir sus regalos» (Rouse 1837 en Villalobos 1994, 217): «Chaquetas militares de tela azul, con solapas y cuellos rojos, pañuelos de algodón, tabaco, añil, collares de cuentas y otras bagatelas» (Bardel 1842, 260). Luego los cónsules pudieron reunirlos «junto a nuestra puerta e hicimos nuestras propuestas de paz», esperando que

como amigos nuestros, en el futuro darían toda la ayuda posible a los marineros que pudieran naufragar en sus costas, proveyéndoles especialmente con provisiones, caballos y guías hasta Concepción, en la plena confianza que, apenas presentados como visitas a S. E. el intendente, los cónsules extranjeros los premiarían con mucho añil, tabaco y otros artículos de su gusto. (Rouse 1837 en Villalobos 1994, 217-8)

Se les dijo que, «además de los chilenos, existían otras naciones que vivían al otro lado del mar, llamados ingleses y franceses, que eran amigos de los chilenos y deseaban ser sus amigos», subrayando que

a menudo nuestros buques venían a sus costas y que algunos habían naufragado, que sabíamos que, lejos de ayudar a nuestros compatriotas, los habían maltratado y saqueado; que si cosa parecida ocurría de nuevo, nos veríamos obligados a enviar grandes buques, armados de poderosos cañones y millares de soldados para castigar a los que faltaban así a las leyes de hospitalidad; que, al contrario, si nuestros compatriotas eran bien recibidos, si les daban víveres y caballos para conducirlos a la frontera, los recompensaríamos como ya lo había hecho Mr. Rouse con los naufragos de *La Rose* y el *Challenger*. (Bardel 1842, 261-2)

Uno de los caciques, encomendado por los otros, tomó la palabra y entregó los nombres de los caciques de los lugares donde habían naufragado *La Rose* y *La Confiance*, «reprochándoles su conducta, pero estos se disculparon diciendo que habían sido mocetones los que habían cometido estos desórdenes, que ellos, lejos de haberles hecho mal a los naufragos, les habían dado caballos» (Bardel 1842, 262). El cacique terminó señalando que «él y los otros caciques iban a trabajar para que nuestros buques fueran bien recibidos en toda la costa» (Bardel 1842, 262). Les dieron lo que habían llevado:

Conos de añil (tiene esta tintura un gran precio para ellos), pañuelos rojos de algodón, espejos de cartón, campanas, medallas, cintas, collares, cuentas, arpás de boca, tabaco, etc., que tuvieron

que ser distribuidos equitativamente, porque no se puede confiar mucho en su probidad". La ceremonia finaliza "con una lluvia de abrazos que nos pidieron permiso para darnos. (Bardel 1842, 263)

6 **Palabras finales (a propósito del naufragio del Joven Daniel, 1849)**

En cada uno de los naufragios relatados los supervivientes testigos pudieron construir narraciones sobre sus encuentros con los indígenas, cuyas vinculaciones, supuestas y reales, se confunden en el relato que se construye en la sociedad chilena sobre del naufragio del bergantín *Joven Daniel*. Este buque, de 180 toneladas, construido en 1831 en King's Lynn, Norfolk, Inglaterra,¹⁵ fue adquirido en 1838 por la Marina de Chile para usarlo como transporte en la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana (Bulnes 1878). Después de la guerra fue comprado por Ramón A. Díaz, comerciante de Valparaíso, para ser utilizado en labores de cabotaje. El 23 de julio de 1849 zarpa de Valparaíso al mando del capitán Rivas, rumbo a Valdivia, llevando mercaderías surtidas y pasajeros.¹⁶ Debido a un fuerte temporal «embarrancó en la costa de Arauco por frente a las alturas de Puancho, en la noche del 31 de julio de 1849» (Vidal Gormaz 1901, 220-1).

La historia de su naufragio es sintomática y un ejemplo pertinente sobre la formación de relatos que poco tienen que ver con los mismos hechos. Jorge Muñoz (2010, 134) ha realizado «una reconstrucción continua de la manera cómo, desde mediados del siglo XIX hasta la actualidad, se erigió el relato histórico de este suceso». La revisión de diversas fuentes le permite «apreciar los juicios vertidos, las tergiversaciones y, finalmente, realizar una evaluación de cómo se ha construido la memoria mapuche desde la historiografía, y los tintes políticos que aquella ha adquirido». Muñoz (2010, 136) señala que, durante los primeros días de septiembre, «se comenzaron a tener las primeras informaciones de los sucesos, junto a los primeros testigos». Desde ese momento, la prensa informa detalladamente (de manera audaz debido al escaso conocimiento de 'los hechos') sobre la desgracia y sus terribles consecuencias.

El Correo del Sur de Concepción resume las noticias que circulaban sobre el suceso: «El correo que llegó de Valdivia a fines de agosto nos trajo la primera noticia del naufragio de un buque en la costa de

¹⁵ Se dice que el nombre anterior de la nave era *Soverence*, pero no hemos podido confirmarlo (Ministerio de Marina 1849).

¹⁶ *El Mercurio*, Valparaíso, 24 de julio de 1849.

la Imperial; pero esta noticia era vaga y llena de contradicciones». ¹⁷ Se señala

que un bote había llegado a la playa con varios cadáveres, entre ellos dos mujeres y un niño y que los indios de aquellos lugares andaban vestidos de paño fino, terciopelo, zapatos, etc.; pero que ninguna señal había de que buque alguno hubiese naufragado allí. ¹⁸

Nuevas informaciones dibujaban luego un escenario 'doblemente espantoso', pues

se asegura existe aún el casco del buque a 50 varas de tierra en un lugar llamado Puaucu, donde por la proximidad y lo accesible de aquella playa es imposible que persona alguna haya perecido: de consiguiente deben haber salvado todos, [...] pero los bárbaros atraídos por la codicia se reunieron pronto en derredor de ellos, y para apoderarse del rico botín, los asesinaron a todos, sin excepción de las infortunadas señoras que también venían en el pasaje. El número de personas que han perecido a manos de los indios no baja de treinta y tantas y que el cargamento del cual se han apoderado los indios totalmente no baja de un valor de 80 a 100.000 pesos. ¹⁹

El periódico termina señalando que este suceso «debe llamar la atención del gobierno de un modo serio, si no quiere que la parte civilizada de la República sea devorada por la parte bárbara, que tan libre y holgadamente se enseñorea en frente de nosotros ostentando sus lanzas y costumbres feroces». ²⁰ Como complemento se adjuntan algunos fragmentos de tres dramáticas cartas escritas por residentes de Valdivia sobre las consecuencias del naufragio.

El gobierno ordena investigar lo acontecido, incluyendo parlamentos con grupos mapuches cercanos al lugar del naufragio e interrogatorios de los presuntos culpables y testigos, recayendo la decisión final del proceso en el juez de Valdivia Ramón Guerrero. El juez, luego de realizar «un careo general, entre testigos e inculpados» y encontrar una serie de incongruencias en las declaraciones, «sin testigos oculares, sin pruebas fehacientes», dicta «sentencia a favor de los reos» pues considera que no existen «pruebas contundentes de su participación en las muertes». Respecto del hurto de las especies, determina que no las entregaron a la brevedad porque ignoran las

17 *El Correo del Sur*, Concepción, 29 de septiembre de 1849.

18 *El Correo del Sur*, Concepción, 29 de septiembre de 1849.

19 *El Correo del Sur*, Concepción, 29 de septiembre de 1849.

20 *El Correo del Sur*, Concepción, 29 de septiembre de 1849.

leyes y tampoco tienen cómo saberlas (Muñoz 2010, 141). Benjamín Vicuña Mackenna escribe en 1884 lo que sería «el primer recuento histórico de los hechos», concluyendo, en forma tajante, «que todo fue una farsa producto de la imaginación» de los presuntos testigos (Muñoz 2010, 142).

En el caso del naufragio del *Joven Daniel* no tenemos testimonios de supervivientes, como en el de los balleneros franceses, porque no los hubo. Sin testigos, era más sencillo construir una tragedia donde los lafkenches fueran primero demonizados para luego perseguirlos e intentar doblegarlos. Las relaciones entre náufragos y mapuches en estos dos casos y en los otros que aquí no hemos considerado (las fragatas británicas *Saracen* y *Challenger*) fueron siempre complejas, con momentos de conflictividad y otros de solidaridad, como lo demuestran los testimonios de los propios náufragos en el caso de los balleneros franceses. En cambio, el discurso elaborado sobre 'la tragedia' de los presuntos náufragos del bergantín *Joven Daniel* fue solo un argumento más para justificar la ocupación de los territorios al sur del río Bío-Bío bajo dominio mapuche, con una promesa civilizatoria para la barbarie indígena. Nada más, ni nada menos.

Bibliografía

- Albizú Labbé, F. (2009). «Indígenas de Chile: entre el río, la ficción y la nación». *Babel*, 19, 93-120.
- Bardel, A. (1842). «Note 8». Dumont d'Urville, M.J. (éd.), *Voyage au pôle Sud et dans l'Océanie sur les corvettes l'Astrolabe et la Zélée. Histoire du voyage*. Tomo 3. París: Gide, 244-78.
- Bascuñán, C.; Eichholz, M.; Hartwig, F. (2011). *Naufragios en el océano Pacífico Sur*. Santiago: Taurus.
- Blackmore, J. (2002). *Manifest Perdition: Shipwreck Narrative and the Disruption of Empire*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Bouteiller, A. (1878). «Naufrage du baleinier dieppois *La Confiance*». *Histoire de la ville de Dieppe depuis son origine jusqu'à nos jours*. Dieppe: Émile Delevoye, 249-60.
- Bulnes, G. (1878). *Historia de la campaña del Perú en 1838*. Santiago de Chile: Los Tiempos.
- Chapanoff, M. (2009). «Naufragios y comunidades lafkenches en la costa araucana, siglos XIX y XX». *Informes Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2009*. Santiago de Chile: DIBAM, 65-87.
- Crow, J.; Ossa, J.L. (2018). «“Indios seducidos”? Participación político-militar de los mapuches durante la Restauración de Fernando VII. Chile, 1814-1825». *Revista Universitaria de Historia Militar*, 7(15), 39-58.
- Lacroix, L. (1968). *Les derniers baleiniers français*. París: Éditions Maritimes et d'Outre-Mer.
- Lafond de Lurcy, G. (1844). *Voyages autour du monde et naufrages célèbres*. Tomo 3. París: Administration de Librairie.

- Le Maréchal, L. (1833). «Naufragio del buque ballenero francés *La Rosa*, en la costa de Arauco», *El Mercurio*, Valparaíso, 14 de agosto, 3-4, 10.
- Levech, H. (1834). «Relation du naufrage du brick *La Rose*, du Havre, capitaine Maréchal, armé par MM. Gaudin et compagnie, en destination pour la pêche de la baleine dans les mers du Sud». *Annales maritimes et coloniales*, 19(2), 852-8.
- Lincoln, N. (1997). «Shipwrecks Narratives of the Eighteenth and Early Nineteenth Century: Indicators of Culture and Identity». *British Journal for Eighteenth Century Studies*, 20(2), 155-72.
- Madeira, A. (2018). «Shipwreck Narratives, Between History and Literature: Reflections on *Historia Trágico-marítima (Tragic-Maritime History)*». *Límite*, 12(2), 95-111.
- Martínez, M. [1806] (1944). «La Iglesia y las creencias y costumbres de los araucanos en Chile». *Relaciones de la Sociedad Argentina de Antropología*, 4, 25-55.
- Ministerio de Marina (1849). *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presentada al Congreso Nacional de 1849*. Santiago de Chile: Imprenta de Julio Belin y Compañía.
- Muñoz, J. (2010). «El naufragio del bergantín *Joven Daniel*, 1849: el indígena en el imaginario histórico de Chile». *Tiempo Histórico*, 1, 133-48.
- Payás, G.; Zavala, J.M.; Curivil, R. (2014). «La palabra 'parlamento' y su equivalente en mapudungun en los ámbitos colonial y republicano: un estudio sobre fuentes chilenas bilingües y de traducción». *Historia*, 47(2), 355-73.
- Ramírez, F.X. [1805] (1994). *Cronicon sacro-imperial de Chile*. Santiago de Chile: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Staniforth, M. (1992). «Shipwrecks: Images and Perceptions of Nineteenth Century Maritime Disasters». *Sydney Studies in Society and Culture*, 7, 45-64.
- Téllez, E. (1998). «Espacios geoétnicos y confederaciones territoriales de la Araucanía en tiempos de la Guerra a Muerte». *Revista de Historia Indígena*, 3, 53-76.
- Téllez, E.; Silva, O.; González, C. (2020). «La fundación de la frontera hispano-mapuche en el Bío-Bío de orden del rey». *Cuadernos de Historia*, 52, 265-74.
- Téllez, E.; Silva, O.; Carrier, A.; Rojas, V. (2011). «El Tratado de Tapihue entre ciertos linajes mapuches y el gobierno de Chile (1825)». *Cuadernos de Historia*, 25, 169-90.
- Thiercelin, L. (1866). *Journal d'un baleinier: voyages en Océanie*. París: Hachette et Cie.
- Vidal Gormaz, F. (1901). *Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas desde su descubrimiento hasta nuestros días*. Santiago: Elzeviriana.
- Villalobos, S. (1994). «Contacto de británicos y araucanos en las décadas de 1820 y 1830». *Mapocho*, 36, 191-221.

La velocidad en los mundos lentos
Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur
editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

Éxitos y fracasos de las máquinas hidráulicas extranjeras en las minas del Alto Perú, siglo XVIII

Vincent Daumas
Université Rennes 2, Francia

Abstract The article focuses on three foreign mining experts who participated in the manufacture and implementation of drainage pumps in Alto Perú during the eighteenth century. The operation of these devices reveals the rhythms and forms of interest and disinterest of the technical communities, even though they were used sporadically and ephemerally. The problems involved by these machines can be therefore considered as singular accidents within the set of mining techniques of the eighteenth century: they do not seem to have transformed the mining practices, but they did transform the mentalities and approaches of the people involved in the industry.

Keywords Mining. Technology. Draining machines. Potosí. Aullagas.



Edizioni
Ca' Foscari



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 | Published 2025-09-30
© 2025 Daumas | 4.0
DOI [10.30687/978-88-6969-940-5/004](https://doi.org/10.30687/978-88-6969-940-5/004)

Durante mucho tiempo, las técnicas mineras y metalúrgicas andinas del período colonial fueron vistas como atrasadas y desconectadas con respecto a las europeas, que estaban transformándose con la Ilustración y la difusión de la máquina de vapor. En ese período se veía a los andinos como aventureros, sin otros conocimientos que la costumbre, incapaces de evolucionar en sus prácticas o de aceptar las nuevas ideas modernas. Esta visión fue influenciada por los textos ilustrados del fin del siglo XVIII, como los del naturalista y militar Antonio de Ulloa,¹ los del ingeniero austriaco Ignaz von Born (1786)² y sobre todo por el fracaso de la expedición de Taddheus von Nordenflicht, que tenía como misión introducir en los Andes las técnicas mineras y metalúrgicas por entonces practicadas en Europa central a partir de 1790. La publicación del relato de viaje de Anton Zacarias Helms (1806) difundió la idea de que dicha expedición fracasó a causa del conservadurismo de los americanos.³ No obstante, en realidad fue la inadecuación de las técnicas centroeuropeas a las condiciones socioeconómicas y a los minerales de los Andes, así como el desprecio de los expertos sajones hacia sus colegas americanos, lo que provocó el rechazo de las prácticas europeas.

Cuando se estudia con atención las técnicas mineras empleadas o propuestas en los Andes durante el período colonial, se observa una gran complejidad en las prácticas, desarrolladas gracias a una larga experiencia y a reflexiones teóricas de un alto grado de erudición y de una cierta mezcla entre saberes científicos modernos y alquímicos pasados. Así, existían diversas formas de pericia, de la más teórica a la más práctica, y a la vez diversos mecanismos de reconocimiento y validación de ella. El estudio profundizado de esas técnicas mineras y metalúrgicas también permite constatar que comúnmente se conocía lo que se hacía e innovaba en Europa, y se difundía en los Andes por tratados, libros o, más frecuentemente, por la circulación de expertos. Algunos de estos especialistas eran europeos de diversas nacionalidades, quienes estaban teóricamente prohibidos por las leyes de las Indias, pero generalmente eran aceptados e incluso apoyados por las propias autoridades cuando se mostraban conocedores de técnicas útiles para la industria.⁴

Entre ellos es posible identificar a tres expertos mineros europeos, dos franceses y un polaco, quienes se interesaron en particular por las

¹ Ver, en particular, Ulloa 1772; Brown, Hernández Palomo 2015.

² Como análisis de esta obra, ver en particular Hausberger 2009.

³ Sobre la historiografía de la minería andina colonial, ver en particular Lang 2004.

⁴ Esta investigación es parte de una tesis de doctorado en curso en historia sobre las técnicas mineras y metalúrgicas en el Alto Perú y el desierto de Atacama al siglo XVIII, con un interés particular por los expertos técnicos de diversos grados y orígenes, americanos y europeos.

bombas de desagüe e intentaron implantar máquinas hidráulicas en el Alto Perú del siglo XVIII; proyectos que, en su mayoría, fracasaron.⁵ Estas bombas, que voy a detallar a continuación, se diferenciaban de la técnica más común empleada durante el período colonial para el desagüe minero: el socavón. Es decir, una galería recta cavada en la base de los cerros para cortar las vetas de metal lo más bajo posible, con el fin de que las aguas de infiltración subterráneas salgan por simple gravedad. El socavón tenía la ventaja asimismo de contribuir a la ventilación de las galerías, pero requería mucha inversión en términos de tiempo y, a veces, un error de dirección de la galería podía conducir al fracaso total. Además, mientras más se profundizaba la excavación, más largos y costosos eran los socavones, que tardaban décadas en terminarse y eran más propicios a los errores de dirección. Por esta razón, a veces se buscaba otras soluciones, tal como las máquinas hidráulicas. Conocido desde hacía siglos, el modelo más común (fuera en Europa o en América) consistía en una rueda hidráulica activada por un corriente de agua, que hacía mover una serie de tirantes dirigidos hacia las bombas ubicadas en lo más profundo de la mina. Por un sistema de canalizaciones, el agua subía poco a poco hasta el nivel de evacuación. A continuación, analizaremos la historia de la instalación de estas bombas y lo que eso revela acerca de la aceptación, el interés y el conocimiento locales de esas máquinas.

El primer caso es el del francés Luis Laduero de San Jorge, a quien conocemos a través de la *Historia de la Villa Imperial de Potosí* de Bartolomé Arzáns de Orsúa y Vela. En 1721 el francés originario de París, «grande ingeniero y muy habiloso en varias ciencias» (Arzáns [1676-1736] 1965, 3: 130), llegó a Sudamérica y afirmó poder desaguar las minas inundadas. Diversas personas lo dudaron, así que

formó en breve tamaño para que sirviese de ensayo su instrumento en una caja de plomo que, moviendo el corto guimbalete, al punto subía el agua (puesta en un cajón de pila o parte donde hubiese porción de aquel elemento) por unos cañones del mismo metal caracoleados, y la arrojaba por el eminente extremo que tornaba a declinar a tierra, cosa que vi con otros muchos. (Arzáns [1676-1736] 1965, 3: 130-1)

Todo el mundo quedó muy impresionado por el experimento, y tres azogueros de los principales lo contrataron para desaguar la rica mina del Cotamito. Mientras comenzaban las obras, el francés

⁵ En este sentido los casos expuestos en este artículo no son accidentes sino fracasos técnicos e industriales, que sin embargo permiten abordar aspectos de interés para el tema de la velocidad y de la relación con nuevas máquinas en los mundos lentos.

envió memoriales al virrey para pedir una recompensa cuando la máquina estuviera terminada. Sin embargo, luego de diez meses de construcción, se dio cuenta de que difícilmente la máquina funcionaba bajo el peso de su arquitectura, hasta que un brote de agua inesperado hizo perder todo lo ganado en la mina. Laduero tuvo que huir con 5.000 pesos de deudas (Arzáns [1676-1736] 1965, 3: 130-40, 335).⁶

Otro experto francés, llamado Carlos Malherbe,⁷ y del cual tengo más datos, aparece por primera vez en La Plata en 1760 en compañía de otro francés llamado Juan Bautista Joffier (del cual no tengo más referencias), e hizo una demostración pública de una máquina de desagüe en el río Quirpinchaca frente a una audiencia grande y a un oidor de la Real Audiencia. La descripción de esta primera máquina no es muy clara, pero sabemos que podía subir el agua a través de cañas verticales y oblicuas de 46 metros de longitud. La instalación podía sacar grandes cantidades de agua con gran velocidad, lo que impresionó a todo el mundo, incluso al oidor: así, Malherbe recibió una Real Provisión para se le adjudicasen las minas despobladas que quisiera. Pasó entonces a Aullagas, un asiento de minas al norte de Potosí y capital de la provincia de Chayanta,⁸ donde se le adjudicó la mina y el socavón de la Gallofa, una mina a tajo abierto con un pequeño socavón de acceso.

Al tiempo de ir al astillero para fabricar su máquina, un español llamado Joseph Gabino Zagazeta recibió la adjudicación del socavón: afirmaba que Malherbe no necesitaba del socavón, ya que iba a sacar el agua por el tajo abierto de la mina.⁹ Este último contestó que Zagazeta no entendía su máquina y que era mucho más fácil subir el agua para sacarla por el socavón que por el tajo abierto. Después de un pleito de dos años, se confirmó a Malherbe en la posesión tanto de la mina y del socavón, y pudo instalar su máquina. Luego de ese episodio no tenemos más datos hasta 1769, cuando uno de los principales inversionistas de Malherbe, un tal José Astuena, exigió la exclusión de Malherbe de la administración de la mina: afirmaba

6 Encontré una sola referencia complementaria a este personaje en una escritura de poder otorgada en Santiago de Chile en 1715 (en el Archivo Nacional Histórico de Santiago de Chile, Escribanos de Santiago, 476, f. 48r).

7 Existe numerosa documentación que habla de este personaje en el Archivo General de Indias (Sevilla) y sobre todo en el Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia (Sacre, de aquí en más ABNB). Según los documentos, no resulta claro si fue originario de Saint-Malo o de Saint-Lô; en cualquier caso, era del oeste de Francia. Es posible que llegara a Perú en el contexto de la misión geodésica francesa al Ecuador realizada a partir de 1735, ya que estaba en contacto con Joseph de Jussieu, miembro de esa expedición.

8 Actualmente sobre las alturas de Colquechaca, todavía capital de la provincia de Chayanta.

9 [Expediente seguido por Carlos de Malherbe sobre la mina de la Gallofa] 1762, ABNB, Minas, 71/9.

que el francés había hecho una muy mala gestión, que había robado metales, que había inundado voluntariamente la mina y que se creía propietario cuando ésta pertenecía a la compañía. Rápidamente, se confirmó esta decisión y Malherbe fue expulsado.¹⁰ Puede que las acusaciones de Astuena no fueran justas, dado que era un antiguo mercader arruinado y endeudado, a tal punto de que a inicios de la década de 1770 tenía más de 130.000 pesos de deuda. De hecho, él mismo afirmó que tuvo que pasar a ser minero y,¹¹ en efecto, era una estrategia común para los mercaderes arruinados la de instalarse como mineros, ya que las propiedades mineras no se podían embargar por deudas según las leyes de Indias.¹² En resumen, Astuena había invertido en los proyectos de Malherbe durante los años precedentes, y tomó la oportunidad de reemplazarlo como administrador cuando tuvo que esconderse de sus acreedores.

Sabemos que, en los años siguientes, Malherbe administró unas minas de oro de la provincia de Chayanta.¹³ Lo encontramos de nuevo en 1778, cuando el nuevo corregidor Joaquín de Alós, feroz enemigo de Astuena (ya fallecido) y de sus herederos, ordenó la restitución de la mina y del socavón de la Gallofa a Malherbe. En esa ocasión, el francés pidió una información para demostrar que Astuena había destruido todas sus máquinas e instalaciones, exigiendo que sus herederos las reembolsasen. Entonces Malherbe dio una descripción muy precisa de las máquinas que instaló en la Gallofa: tres represas para acumular el agua conducida a través de las canaletas a la entrada y dentro de su socavón, hasta una rueda hidráulica subterránea. Ésta hacía funcionar los tirantes y las bombas de desague para sacar las aguas de infiltración por el socavón, con las aguas motrices utilizadas para la rueda. Mencionaba también una rueda para sacar los metales (rueda en general horizontal, llamada malacate) y unos carrillos para transportar el mineral afuera del socavón. Por supuesto, según la información de Malherbe y sus testigos, todo estaba arruinado, anegado y destrozado.¹⁴

10 [Expediente seguido por José de Astuena contra Carlos Malherbe] 1763, ABNB, Minas, 71/14.

11 [Autos seguidos por Martín Navarro contra José de Astuena] 1777, ABNB, Minas, 152/5.

12 El lazo entre capital mercantil y minero suscitó mucho interés en la investigación: ver, por ejemplo, Contreras 1995; Mira Delli-Zotti, González 1992. Sobre la entrada en la minería de mercaderes arruinados, ver Buechler 1989, 340.

13 [Compañía para laboreo de minas] 1774, ABNB, Escrituras Públicas, 322, f. 399v-402v.

14 [Autos seguidos por Esteban de Amezcaray como albacea de José de Astuena contra Carlos de Malherbe] 1779, ABNB, Minas, 72/8. La propia estructura del documento hace difícil el correcto entendimiento de los aparatos descriptos. Sin embargo, su estudio detallado y la comparación con las máquinas más comunes de la época, sobre todo en Europa, nos permiten representarlas de forma bastante verosímil. El socavón de la

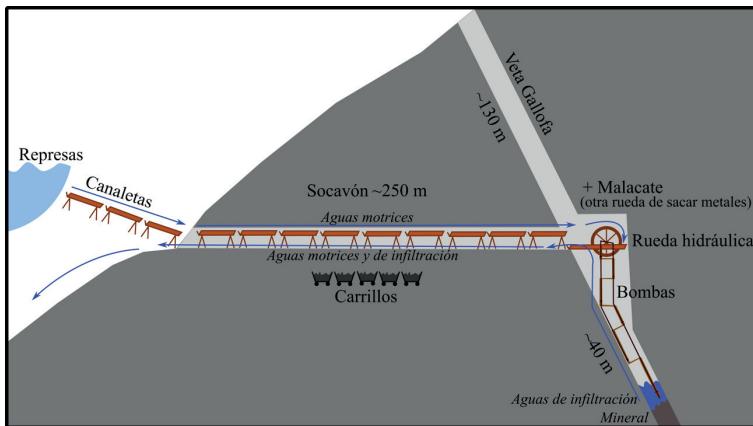


Figura 1 Las obras de Malherbe en Aullagas (proposición de representación a partir de ABNB, Minas, 72/8). Representación gráfica elaborada por el autor



Figura 2 La veta de la Gallofa en tiempos de Malherbe (proposición de representación a partir de ABNB, Minas, 72/8). Representación gráfica elaborada por el autor

Gallofa del siglo XVIII no corresponde al socavón actualmente llamado de la Gallofa, muy posterior, situado abajo en el valle, sino más bien al actual socavón de los Oquendos, así llamado en el documento y sobre planos del siglo XIX. No pude observar en el terreno ese lugar como para confirmar exactamente esta representación. Las represas todavía existen, y puede adivinarse por imágenes satelitales el tajo abierto de Gallofa. La veta de la Gallofa sigue en explotación hoy día, pero naturalmente es mucho más profunda.

15 Ver, por ejemplo, González Tascón 1992; García Tapia 1992 y sobre todo Sánchez Gómez 2005.

El tercero de estos tres expertos mineros europeos es el más conocido. El polaco Juan Daniel Weber era el número dos de la expedición Nordenflicht, y llegó a los Andes en 1790. Ya era encargado de la obra del socavón real de Potosí cuando se lo convocó para trabajar en Aullagas. Allí, el empresario Juan Antonio Amaral lo contrató para desaguar el socavón de Colquechaca, el cual permitía llegar a las minas de Anconasa, otro sitio minero de Aullagas. Con Amaral fundaron una compañía para invertir en esa empresa de desagüe con el apoyo de las autoridades y un préstamo del Real Banco de Potosí. Weber invirtió también en la operación y tenía que instalar unas bombas alemanas -no se sabe exactamente en qué consistieron, pero puede suponerse que correspondían al modelo habitual europeo, como en el caso de Malherbe-. Más tarde la compañía necesitó un nuevo aporte de capital, lo que hizo entrar a nuevos inversionistas en juego: se trataba de unos azogueros de la élite potosina que, como tales, pronto tomaron el control de la empresa. No sólo pretendieron tomar el control financiero sino también técnico de la operación, y empezaron por despedir al carpintero alemán de Weber. Poco después, en contra de su opinión, reemplazaron sus bombas por otras de tamaño mucho más amplio. Weber se burló de ellos, afirmando que tales bombas nunca podrían funcionar. Y con razón, ya que las nuevas fueron un fracaso total, provocando la quiebra de la compañía, la ruina de Weber y de Amaral, y el fin de todo el proyecto (Gavira Márquez 2015).

Estos tres casos resultan muy llamativos respecto de la relación entre las máquinas y el entorno sociocultural en el cual se introdujeron. Primero, lo más obvio: la técnica y su éxito o fracaso servían de argumento para la posesión de las minas. Esto no es tan evidente en el caso de Laduero de San Jorge, pero sí en el de Malherbe. En un primer momento, éste se opuso a Zagazeta en la explotación del antiguo socavón de los Oquendos, que daba acceso a la mina de la Gallofa. Cada uno pretendía tener una adjudicación sobre eso. Zagazeta afirmaba que Malherbe no necesitaba del socavón para sacar el agua por el tajo abierto de la Gallofa y que, si éste lo quería tanto, él podría dejarle el paso al socavón para acceder a la mina de la Gallofa. Con eso Zagazeta esperaba poder explotar la mina de San Miguel Arcángel, es decir, unos depósitos de plata que se encontraban en el propio socavón. Malherbe contestó que Zagazeta no entendía nada de su máquina y que necesitaba del socavón para sacar el agua más fácilmente de la Gallofa. Además, sostenía que la mina de San Miguel Arcángel no era de una veta virgen sino de una ramificación

de la veta de la Gallofa, lo que la incluía en la adjudicación de la veta de la Gallofa a Malherbe según las leyes mineras.¹⁶

En realidad, los aparatos técnicos de Malherbe sí necesitaban el acceso al socavón, pero hubiera podido instalarlos dejando explotar a Zagazeta los depósitos de plata. Los debates sobre la utilidad del socavón o no para las máquinas hidráulicas, así, servían de argumento para detener la mina de San Miguel. Unos años después esa misma argumentación sirvió nuevamente, aunque esta vez en contra de Malherbe: para justificar la exclusión de éste de la administración de la mina de la Gallofa, se afirmaba que su máquina no había traído ninguna utilidad. Incluso, más tarde, Malherbe fue a Oruro a trabajar a otras minas, donde intentó implantar los mismos aparatos y obtuvo los mismos resultados. Sus inversionistas afirmaban que Malherbe había entrado en su compañía para la explotación de la Gallofa con «su industria y trabajo personal y no con caudal alguno».¹⁷ Pero sabemos que Malherbe tuvo una Real Provisión para que se le adjudicasen las minas abandonadas y así obtuvo la de la Gallofa. Entonces, Malherbe aportó a la compañía sus conocimientos técnicos y la Gallofa, que era suya, pero en efecto parece poco probable que tuviera capital para empezar los trabajos, el cual fue aportado por Astuena y los demás inversionistas. En caso de desacuerdo entre los miembros de una compañía minera, los modos de resolución eran diversos, pero de cualquier modo la Gallofa seguía siendo propiedad de Malherbe: afirmar la inutilidad de sus máquinas y su mala gestión era entonces un buen argumento para excluirlo de la administración, es decir de la compañía y, al final, para despojarlo de su mina. Ésta le fue restituida en 1778 por orden del corregidor Alós: no sabemos exactamente con qué argumento lo hizo, pero sí que era albacea del viejo Malherbe. Así, poco tiempo después de la muerte del francés, el corregidor debía pasar a administrador de las ganancias de la mina.¹⁸ La complejidad de la sucesión de un extranjero y las oposiciones políticas en su contra impidieron finalmente al propio Alós de disfrutarlas (Gavira Márquez 2019). En cambio, el caso de Weber contra los azogueros potosinos resulta inverso: la toma de posesión económica de la compañía de desagüe por la inversión de los azogueros servía de argumento para que éstos impusieran su punto de vistas técnico. Era una manera de afirmar sus ideas sobre las máquinas de desagüe en un contexto de oposición cada vez más firme entre los criollos y los centroeuropeos

16 [Expediente seguido por José de Astuena contra Carlos de Malherbe] 1763, ABNB, Minas, 71/14.

17 [Autos seguidos por Esteban de Amezcaray sobre las labores el Rosario y la Gallofa] 1779, ABNB, Minas, 72/9.

18 [Autos seguidos por Esteban de Amezcaray contra Carlos de Malherbe] 1779, ABNB, Minas, 72/10 y [Declaraciones que hace Carlos de Malherbe] 1778, ABNB, Escrituras Públicas, 324, f. 333r-335v.

de la expedición de Nordenflicht. Cada uno menospreciaba cada vez más al otro y sus conocimientos. En el caso de Weber, así, la posesión de la mina era movilizada para afirmar su superioridad técnica (Gavira 2015, 110-20).

¿Cuál fue el impacto real de estas tres máquinas europeas? Resulta bastante difícil de evaluar la repercusión social sobre las prácticas o bien sobre las personas. A excepción de las tres represas creadas por Malherbe, parece muy poco probable encontrar incluso restos arqueológicos en el paisaje por la continua explotación de las minas. El único impacto de estas máquinas que se puede identificar es más bien sobre el recuerdo que la gente tenía de ellas. Ya en 1721, cuando Laduero de San Jorge hizo la presentación de su modelo frente a la comunidad minera de Potosí,

el señor visitador doctor don Pedro Morcillo [...] aseguró el efecto de sus esperanzas no dificultando nada por haber visto por sus ojos la maravillosa máquina de Marly que del Sena (que hiende por aquella gran corte de París) sube el agua por gruesos cañones más de un cuarto de legua perpendicularmente, y de allí camina más de tres leguas a los jardines reales de Versalles. (Arzáns [1676-1736] 1965, 3: 130-40)

Es verdad que durante el siglo XVII la máquina de Marly era muy famosa en Europa, una verdadera atracción turística y técnica para los visitantes de Versalles. Obviamente, la máquina de Laduero no tenía nada que ver en proporción con la de Marly, probablemente en su tiempo la máquina hidráulica más grande del mundo para subir el agua. El visitador Morcillo conocía perfectamente el potencial de un tal aparato, y por eso contribuyó a convencer a la comunidad minera de Potosí de su utilidad.

El caso de Malherbe es aún más llamativo respecto del recuerdo de las máquinas hidráulicas. En 1762, en su escrito en contra de Malherbe, Zagazeta afirmaba que «en el terminante caso del desagüe de la mina de Cotamito en el cerro de Potosí, donde los franceses lo precedieron», la instalación de la máquina no fue pretexto para despojar a los demás mineros de sus intereses. Malherbe respondió que la máquina tampoco fue pretexto para que los otros mineros robasen el trabajo de los que permitieron el desagüe -ya que así quería representar a Zagazeta-. Afirmó, también, que precisamente esa máquina hidráulica consiguió sacar el agua de la mina del Cotamito, lo cual convenció al fiscal de la Audiencia de confirmarle la posesión de la Gallofa, en contra de Zagazeta.¹⁹ Sabemos que el

¹⁹ [Expediente seguido por José de Astuena contra Carlos de Malherbe] 1763, ABNB, Minas, 71/14.

desagüe de Laduero fue un fracaso y que la mina de Cotamito se desaguó solo diez años después por medio de un socavón (Arzáns [1676-1736] 1965, 3: 331). Entonces, ¿era equivocación o mentira por parte de Malherbe cuando afirmaba que la máquina de Laduero había funcionado? Imposible confirmarlo, pero sabemos que Zagazeta conocía el caso de la máquina de Laduero, a pesar de que ésta se construyó cuarenta años antes.

Por otro lado, Weber fue contratado para instalar máquinas alemanas de desagüe en Aullagas por un tal Juan Antonio Amaral, hijo de Francisco Amaral, minero portugués que se instaló en Aullagas a inicio de los años 1750 y que tuvo diversos tratos con Malherbe.²⁰ Parece muy probable entonces que el propio Juan Antonio Amaral haya visto las máquinas de Malherbe en los años de 1760, que hubiera entendido su potencial, y que por tanto pidiera a Weber construir unas similares veinte años después.

En consecuencia, comprobamos que hubo un recuerdo perdurable de esas máquinas de desagüe durante décadas, desde la de Marly en la década de 1710 a la de Weber en la de 1790. En particular, esto puede explicarse por el fuerte y continuo interés de la comunidad minera por esos aparatos, lo que se puede apreciar en los tres casos. En el caso de Laduero, después de su experiencia pública, convenció al visitador, los mineros y mucha gente de la eficacia de su máquina; en particular, obtuvo inversiones de tres de los principales azogueros de la ciudad. Lo mismo sucedió en el caso de Malherbe, cuya presentación pública le dio el apoyo de la Real Audiencia con una Real Provisión y asimismo de diversos inversionistas que financiaron los trabajos de Aullagas. Finalmente, Weber y el resto de la expedición Nordenflicht no fueron recibidos con hostilidad a su llegada a Potosí, sino con esperanza y optimismo por parte de la comunidad minera, impaciente por aprender nuevas técnicas y ciencias. Luego, la ineficacia de los aparatos y el desprecio de los ingenieros ilustrados provocó poco a poco el rechazo de la técnica europea.²¹ A pesar de eso, Weber consiguió convencer a Amaral, subdelegado de Chayanta y gobernador de Potosí, de la relevancia de las bombas con las cuales quería desaguar el socavón de Colquechaca (Gavira 2015, 110-13).

En conclusión, lo dicho hace notar que, a pesar de la visión de las crónicas coloniales o de la historiografía tradicional, siempre hubo un conocimiento entre los expertos mineros andinos sobre la existencia y el potencial de las máquinas hidráulicas. Probablemente se conocían desde el siglo XVI, con la publicación del famoso *De*

20 Diversa documentación trata igualmente de Francisco de Amaral en el fondo de Minas del ABNB.

21 Entre otros autores sobre esa expedición, ver Buechler 1989.

re metallica de Georgius Agricola ([1556] 1950), cuyos ricos grabados -incluso de diversas máquinas de desagüe- quedaron referenciados hasta el propio siglo XIX. Asimismo, existen diversos ejemplos aislados durante el período colonial de construcción del mismo tipo de aparato.²² Por consiguiente, creo que siempre hubo conocimiento de la existencia, del potencial y de la forma general de esas maquinarias, pero lo que faltaba era una comprensión más detallada de su funcionamiento y construcción, que los expertos europeos podían aportar desde el exterior. Precisamente, puede notarse una evolución de la adaptación de esas máquinas a su entorno técnico andino, y viceversa, de los expertos locales respecto de estos aparatos. Así, la máquina de Laduero no funcionó y fue un fracaso: eso muestra su mala adaptación técnica a las condiciones locales. La máquina de Malherbe, por su parte, fue un éxito y funcionó al menos durante algunos años. El fracaso fue más bien de la aculturación técnica: Zagazeta no parecía entender cómo funcionaba (en particular la utilización del socavón para subir el agua) y Astuena probablemente no supo cómo mantenerla luego de haber recuperado la administración de la mina (de hecho, sabemos que algunos meses más tarde la mina ya estaba arruinada).²³ Finalmente, en el caso de Weber, ya había una aculturación técnica local, al menos parcial: los mineros potosinos quisieron su propio modelo de bomba, que creyeron mejor que su equivalente alemán. Este tipo de bomba fue finalmente un fracaso, pero al menos se trataba de una propuesta local. Entonces, a pesar, o mejor dicho a través, de los propios fracasos, advertimos que hubo una difusión y una mejor comprensión progresiva de los modelos técnicos exteriores. Además de demostrar la complejidad poco sospechada o conocida de los saberes técnicos mineros andinos, el ejemplo de esas tres máquinas hidráulicas nos recuerda el papel generativo del fracaso en el cuestionamiento, el desarrollo y la difusión de las técnicas.

22 Por ejemplo, Gil Montero (2012, 317). No pude establecer una lista exhaustiva de los ejemplos conocidos, pero sí logré encontrar diversos casos aislados en las fuentes.

23 [Expediente seguido por Francisco Suárez Valdés contra Carlos Malherbe] 1771, ABNB, Minas, 151/21.

Bibliografía

- Agricola, G. [1556] (1950). *De Re Metallica*. Ed. por Hoover, H.C.; Hoover, L.H. Nueva York: Dover.
- Arzáns de Orsúa y Vela, B. [1676-1736] (1965). *Historia de la Villa Imperial de Potosí*. Ed. por Hanke, L.; Mendoza, G. Tomo 3. Providence: Brown University Press.
- Born, I. von (1786). *Über das Anquicken der gold- und silberhältigen Erze*. Viena: Wappler.
- Brown, K.W.; Hernández Palomo, J. (eds) (2015). *Relación de Gobierno del Real de Minas de Huancavelica, 1758-1763*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú- Instituto de Estudios Peruanos.
- Buechler, R.M. (1989). *Gobierno, minería y sociedad. Potosí y el “renacimiento” borbónico 1776-1810*. La Paz: Biblioteca Minera Boliviana.
- Contreras, C. (1995). *Los mineros y el rey: los Andes del norte: Hualgayoc, 1770-1825*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- García Tapia, N. (1992). *Del dios del fuego a la máquina de vapor: introducción de la técnica industrial en Hispanoamérica*. Valladolid: Instituto de Ingenieros Técnicos de España.
- Gavira Marquez, M.C. (2015). «Juan Daniel Weber en Aullagas (1790): De minero de segunda en Europa a experto en Potosí». *Americanía: Revista De Estudios Latinoamericanos*, (1), 95-122.
- Gavira Márquez, M.C. (2019). «El rescate de plata en el Alto Perú: el Banco de Aullagas y el corregidor Joaquín Alos, 1777-1780». Baena, A.; Álvarez, I. (eds), *De imperio a naciones en el mundo ibérico*. Madrid: Doce Calles, 45-57.
- Gil Montero, R. (2012). «Tecnología minera en los siglos XVI-XIX: una perspectiva comparada». Bodemer, K. (ed.), *Cultura, sociedad y democracia en América Latina*. Madrid: Vervuert, 305-26.
- González Tascón, I. (1992). *Ingeniería española en el ultramar, siglos XVI-XIX*. 2 vols. Madrid: CEHOPU.
- Hausberger, B. (2009). «El universalismo científico del barón Ignaz von Born y la transferencia de tecnología minera entre Hispanoamérica y Alemania a finales del siglo XVIII». *Historia Mexicana*, 59(2), 605-68.
- Helms, A.Z. (1806). *Travels from Buenos Ayres, by Potosí to Lima. With Notes by the Translator*. Londres: Richard Phillips.
- Lang, M. (2004). «La tecnología alemana en la minería virreinal». *Actas del VIII Congreso della Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas* (Logroño, 16-20 de septiembre de 2002). La Rioja: Universidad Nacional de La Rioja, 55-63.
- Mira Delli-Zotti, G.; González Casanovas, I. (1992). «Reflexiones y sugerencias a propósito de la minería colonial». *Historia Mexicana*, 42(2), 309-32.
- Sánchez Gómez, J. (2005). «Minería y metalurgia en España y la América hispana en tiempo de la Ilustración: el siglo XVIII». Silva Suárez, M. (ed.), *El Siglo de las Luces: de la industria al ámbito agroforestal*. Vol. 3. Zaragoza: Prensa Universitaria de Zaragoza, 237-80.
- Ulloa, A. de [1772] (1992). *Noticias americanas. Entretenimientos físico-históricos sobre la América meridional y la septentrional oriental*. Ed. y estudio preliminar por Molina Martínez, M. Granada: Universidad de Granada.

Cuatro naufragios en la Araucanía, incluido el de un tren

André Menard

Universidad de Chile, Chile

Abstract The text analyzes four accidents as milestones in the expansion of the Chilean State in the Mapuche territory. From the shipwreck of the *Joven Daniel* (1850) to the railroad incident in Cholchol (1902) and the wreck of the steamers *Cautín* (1948) and *Helvetia* (1948), accidents mark the transition from naval to land transportation and the triumph of railroads and highways. The last shipwreck in Lake Maihue (2005) reveals the historical persistence of an interpretation of accidents based on a teleology of progress, but also on the suspicion of hidden intentions behind the opacity of causes that brings them closer to the figure of the trap.

Keywords Shipwrecks. Transportation. Mapuche. History. Progress.

Índice 1 Frente a las costas de Puancho (1849). – 2 En la ribera del río Cholchol (1902). – 3 En el río Cautín (1948). – 4 En el lago Maihue (2005).

1 Frente a las costas de Puancho (1849)

En este capítulo propongo no tanto una lectura histórica del accidente en la Araucanía en los últimos ciento cincuenta años como una lectura de la producción de historicidad a partir de cuatro accidentes que, con medio siglo de distancia, han punteado el proceso de expansión del Estado chileno en territorio mapuche a partir de las distintas tecnologías de transporte que la han sostenido.¹ En términos muy esquemáticos, este proceso puede caracterizarse como la superposición y reemplazo de distintos ejes de movilidad y orientación territorial. En primer lugar, constatamos cómo la conquista del territorio mapuche por el ejército chileno implicó una primera reorientación norte-sur, por sobre «la vieja articulación este-oeste que marcó la frontera mapuche desde el siglo XVII hasta la segunda mitad del XIX. Esto es, la articulación de la economía ganadera de la Araucanía con la pampa al otro lado de la cordillera de los Andes» (Flores 2012, 2). Reorientación en la que la construcción del ferrocarril desde Santiago a Temuco primero en 1883 y más tarde hasta Puerto Montt en 1913 constituyó el factor de mayor peso. En segundo lugar, esta misma reorientación territorial y la instalación del eje ferroviario norte-sur implicó la superposición del transporte terrestre al transporte fluvial, orientado por el eje este-oeste, que -como lo han indicado distintos autores y fuentes- constituía un medio de conectividad muy relevante en el mundo mapuche independiente. Tras la incorporación del territorio mapuche a la soberanía chilena y junto con el consecuente proceso de desposesión territorial, las comunidades indígenas perdieron el acceso a los bordes rivereños y quedaron excluidas de la navegación fluvial, la que tempranamente quedó bajo el control exclusivo de las normativas legales y los dispositivos técnicos del sistema naval chileno, mediante la implementación de «vapores de línea con distintas carreras concesionadas a monopolios privados» (Chapanoff 2009, 75). Pero, como veremos, y más allá de la relativa articulación complementaria entre trenes y vapores allí donde no llegaban los ramales del ferrocarril, la tensión entre medios de transporte acuáticos y terrestres persistirá, quedando los primeros finalmente relegados a favor de los segundos. Y será justamente un accidente, un naufragio, lo que marcará su definitiva caducidad histórica, caducidad vigente hasta el día de hoy.

Pero debemos comenzar con otro naufragio, un naufragio que en cierta forma constituyó o fue transformado en un hito histórico y en la justificación de la ocupación del territorio mapuche a mediados

¹ Agradezco a Miguel Chapanoff el apoyo histórico y documental sin el cual este texto hubiera sido imposible, y también a Cristóbal Cárdenas, Gissel Cárdenas y Martín González por el minucioso trabajo de archivo.

del siglo XIX. Se trata del famoso naufragio del *Joven Daniel* frente a las costas de Puancho en el invierno de 1849, al que Benjamín Vicuña Mackenna dedicara en 1884 un pequeño libro en el que propone una interpretación de los hechos que aquí voy a seguir. La relevancia histórica de ese accidente, que podría haber quedado como un naufragio más, reside en la densidad erótico-política que le dio la presencia entre los náufragos de la joven valdiviana Elisa Bravo, recientemente casada y madre de un pequeño niño, la que según ciertas versiones habría sobrevivido al naufragio para ser tomada cautiva por el cacique Curín, transformándose en una suerte de arquetipo de la cautiva blanca y bella mancillada por la lujuria de los salvajes. Y si bien más de treinta años después del accidente seguían circulando rumores sobre testigos que la había visto en algún lugar de la Araucanía, Vicuña Mackenna plantea su libro como una refutación de estas versiones al asegurar que Elisa Bravo nunca sobrevivió al naufragio, y que toda la historia del rapto responde a un juego de calumnias e intrigas por las que cierta mapuche llamada Catalina habría buscado vengarse de la acusación de brujería que contra ella había levantado el cacique Curín. Lo notable es que esa primera intriga se ramificó elevándose hasta las más altas esferas del gobierno, motivó movilizaciones de tropas a la zona hasta culminar en la realización de un masivo parlamento en enero de 1850 entre el general José Ignacio de la Cruz y más de ciento doce mapuche, y en el cual los caciques de Tirúa y de Imperial se comprometieron a habilitar un camino por el borde costero que volviera más expedita la conexión entre Concepción y Valdivia, una prefiguración quizás de la imposición del eje terrestre norte-sur que se desatará algunos años más tarde.²

Y lo notable en el relato de Vicuña Mackenna es que, mientras demuestra la falsedad de las acusaciones contra el cacique Curín, afirma su necesidad histórica: la de haber convencido a la opinión pública de la urgencia de acabar con ese reducto de barbarie incorporando definitivamente los territorios mapuche a la República; es decir, a la civilización. El libro termina así con un panegírico a Elisa Bravo, vuelta una suerte de mártir republicana y heroína de la civilización:

Elisa Bravo, tu destino de náufraga abrió a tu patria el camino de la pacificación secular, y tu existencia en la tierra no fue estéril como el abrojo sino fragante como la flor que abre sus pétalos al sol cuando éste nace. (Vicuña Mackenna 1884, 39)

2 Para los detalles de dicho parlamento, véase N. A. G., «Crónica de la frontera», *El Correo del Sur*, Concepción, 19 de enero-11 de mayo de 1850, n.os 17-19: 26-7, 29, 33. La última correspondencia está suscrita en Arauco, 30 de abril de 1850. Le agradezco a Claudio Cratchley la comunicación de esta fuente.

Su muerte accidental accede así al estatus del sacrificio propiciatorio, puesto que si

con ella pereció todo lo suyo [...] en cierto modo su sacrificio hízola mujer histórica, especie de Janequeo cristiana de la Araucanía bárbara, porque el anhelo de hallar su tumba y de purificar su martirio dio desde esos mismos días origen y asiento a los diversos reductos y ciudades que desde el Tirúa a Imperial y desde Imperial a Toltén y a Queule, forman hoy en torno al sepulcro de Puancho la cadena y el surco de la civilización y del poder futuro del antes de ella 'Arauco no domado', y después de ella tranquila provincia y próspero albergue de la República libre pacificada. (Vicuña Mackenna 1884, 38)

De esta forma Vicuña Mackenna reconoce y hace suyo el poder trámoso de la intriga, una energía cahuinera³ que lo comunica directamente con las intrigas de Catalina y de paso con las de Curín que, al acusarla de bruja, quizá buscaba darle sentido a la fortuita opacidad de algún otro accidente particular. No es entonces menos brujeril la interpretación que Vicuña Mackenna hace del naufragio y su sinsentido, al transformar el barco y la tormenta en algo como la trampa de otro trámpero invisible: ya no del brujo particular sino del progreso universal, del unívoco sentido de la Historia con mayúscula. Hegel no habría de trampa sino de 'astucia de la razón', esa intención providencial por la cual la mano invisible de la Idea logra siempre sacarle rendimiento a las accidentales pasiones individuales y a la serie aparentemente contingente de sus efectos. Pero es llamativo que, a esta puesta en sentido aparentemente racional del accidente, Vicuña Mackenna le superponga al principio del libro una explicación no menos supersticiosa, pero prehegeliana. En el origen de la tragedia cuenta que el «caballero Bañados», flamante esposo de Elisa, habría decidido emprender por motivo de negocios el viaje de Valparaíso a Valdivia el martes 23 de julio «desdeñando la estación rígida, lo frágil de la embarcación y el proverbio cauteloso [...] 'en día martes no te cases ni te embarques'». Y respalda esta especulación con cierto dato empírico: «¿No ha elegido una poderosa compañía de vapores los martes para sus salidas de ultramar, y no pierde así casi año a año un gran vapor desde el Illimani a la cordillera?» (Vicuña Mackenna 1884, 8). Contra la unívoca doctrina hegeliana, logra introducir así la opaca causalidad del accidente, exponiendo

3 Sobre la polisémica densidad histórica del término *cahuín*, que en el castellano chileno actual corresponde a la idea de chisme e intriga pero anteriormente significó también fiesta con borrachera, reunión e incluso una unidad social básica de la sociedad mapuche, ver Menard (2013).

la red infinitesimal de causas que revela. Pues finalmente abre la pregunta difícil de responder de qué fue lo que en definitiva causó la tragedia: ¿la tormenta?, ¿la fragilidad de la embarcación?, ¿los negocios o la decisión del caballero Bañados?, ¿el haber zarpado en día martes? El que finalmente se decante por el sentido de la historia como causa final no impide que el postulado de un trámero universal -encarnado parcialmente en la figura de un Estado- finalmente no se distinga más que por una cuestión de grado del postulado mágico de una trampa brujerilmente particular y contingente.

2 **En la ribera del río Cholchol (1902)**

El proceso de ocupación militar de la Araucanía se inicia en 1862 con la fundación de Angol y se desarrolla mediante el establecimiento de líneas militares a lo largo de los ríos Traiguén (1878) y Cautín (1881), hasta culminar con la refundación de Villarrica en 1883, lo que marca el momento de la definitiva derrota militar mapuche. El desarrollo de las vías férreas fue un factor fundamental en este proceso de ocupación. Ya en 1879, en plena campaña militar de ocupación, el tren llegaba hasta Renaico, al norte del territorio mapuche. Catorce años más tarde, en el momento culminante de la campaña, llegaba hasta Temuco, en el corazón del territorio mapuche hasta entonces independiente. Como dice Jaime Flores, el tren se constituyó así en el «ícono inequívoco de la llegada de la civilización». En su discurso de inauguración del viaducto del Malleco en 1890, monumental obra de ingeniería de más de cien metros de altura, el presidente José Manuel Balmaceda sostenía que

la ciencia y la industria moderna tienen un poder de creación capaz de someter todos los elementos de la naturaleza a su sabiduría y a su imperio. Agregando que, con el ferrocarril llevamos a la región del sur la población y el capital [...] necesarios para su progreso. (Flores 2012, 8)

El tren se constituía así en la materialización de los valores modernos de orden y progreso. Como escribe Flores (2012, 8), «el volumen de los excedentes productivos que generaba el territorio recién incorporado requería una vía de transporte apropiada, que además agregara los conceptos de seguridad y rapidez». Rapidez física que tenía el poder de transformar en rapidez histórica y sociológica:

Es mucha cosa el ferrocarril -escribía un periodista sobre la llegada del tren a Temuco-, trae, lleva y reparte a vapor el progreso y la civilización; los pueblos a que llega dejan su aspecto colonial para tornarlo moderno, móvil, ligero, parece que el silbato de

las locomotoras despertara del letargo los centros que atraviesa y les comunicara su ligereza y actividad. (Flores 2012, 9)

Pero sabemos que, desde la perspectiva del accidente, seguridad y rapidez resultan cualidades incompatibles. En este sentido, el segundo accidente que veremos puede leerse no tanto como efecto del incremento de velocidad que permitía la locomotora, sino que como el efecto de la rapidez de la expansión de la vía férrea en medio de este contexto de exaltación civilizatoria.

Tras la llegada del tren a Temuco y su paulatina expansión hacia el sur, surge la demanda por un ramal desde esa ciudad hacia el oeste. En 1900 se inaugura la estación de Nueva Imperial y se proyecta un trazado hasta Carahue con la perspectiva de llegar hasta Puerto Saavedra en la costa. Los trabajos avanzan, pero se detienen ante la ribera del río Cholchol. Se procede a la construcción de un puente provisional a cargo del ingeniero Juan M. de la Fuentes, puente que tenía la particularidad de estar hecho no de metal sino de maderas nativas. El 5 de agosto de 1902 se celebra su inauguración. Asisten el intendente provincial, el alcalde de la comuna junto con el juez local, el párroco, etc. La Banda Instrumental de la Sociedad de Socorros Mutuos de Nueva Imperial ameniza la ceremonia con aires marciales. Según testimonios, el maquinista se muestra nervioso y, pese a la confianza del ingeniero en la resistencia del puente, duda de su capacidad para resistir las vibraciones del convoy. Finalmente el tren, que estaba compuesto por una locomotora y siete carros cargados de harina, rieles y tierra, enfrenta al puente en reversa. El ingeniero, por su parte, saluda de pie desde el primer vagón del convoy. Entonces el puente colapsa. El maquinista logra desenganchar a tiempo la locomotora de los carros que se sumergen en el río junto con los palos del puente. Mediante un telegrama el gobernador informa del accidente a la Intendencia:

Tengo el sentimiento de participar a usted que a las 2:55 p. m. de hoy, al practicarse la prueba de resistencia del puente provisional ferroviario sobre el Cholchol, hundióse aquel con siete carros cargados, dos con rieles y con harina y tierra los demás, pereciendo ahogados el ingeniero Juan M. de la Fuentes, el constructor del puente Jorje Howard y el empleado Alberto Howard sin que hasta este momento hayan sido hallados los cadáveres. Se hacen diligencias para hallarlos. Dos banderas salvaron a nado de la catástrofe. En este momento recibo telegrama de usted -Máquina no cayó al río. El presente servirá de suficiente informe- J. Ignacio Anguita.⁴

4 «Catástrofe ferroviaria en la línea en construcción de Temuco a Carahue», *El Cautín. Periódico liberal democrático*, Temuco, 6 de agosto de 1902.

Tal como románticamente es referido el incidente en una página web dedicada a la historia del tren en Chile, «el cadáver del ingeniero fue encontrado cerca de Puerto Saavedra y sepultado en Temuco por la Asociación de Ingenieros Ferroviarios en un nicho que es el único que no se viste de colores para Todos los Santos».⁵ En contraste con el sacrificio heroico de Elisa Bravo, la memoria aparentemente infame del ingeniero De la Fuentes indica el carácter contrahistórico del accidente que le costó la vida. El que una de sus causas inmediatas no haya sido tanto el problema de la resistencia de los materiales utilizados sino el de su ajuste a la vibración del tren hace pensar en una suerte de desafinación tanto histórica como estructural, un desfase de velocidades entre las resonancias mecánicas globales y las materias primas locales. Gilbert Simondon hablaría de un exceso de abstracción en el ajuste maquínico entre el tren y el puente, y quizá acusaría además al ingeniero de un excesivo hilemorfismo al subestimar el rol de la materia respecto de su forma. Puesto que, por más forma que haya tenido de moderno puente ferroviario, la madera y su colapso lo volvió un simulacro de puente, un puente de tramoya, una carnada. Lo interesante es que, como plantea Jaime Flores, uno de los efectos de la llegada del ferrocarril a las aldeas sureñas fue su inscripción en las redes económicas globales (aportando por ejemplo con madera a las labores mineras del norte del país), y con ella la crisis de las industrias manufactureras locales que ante la posibilidad de traer maquinarias desde el norte dejaron de producirlas localmente. En este contexto, y más allá de la negligencia individual, el accidente puede leerse como un accidente contrahistórico, como un momento de resistencia de lo local ante ese proceso de inscripción de los sistemas mecánicos locales en una red mecánica global, resistencia materializada en esas maderas nativas con las que el ingeniero construyó su propia trampa. Habrá que esperar hasta 1906 para que la empresa Creusot y Schneider logre montar un nuevo puente metálico hoy declarado patrimonio histórico. Tres años más tarde el tren llega por fin a Carahue, desde donde aún será necesario tomar la vía fluvial para llegar a Puerto Saavedra. Habrá que esperar poco menos de medio siglo para que un nuevo accidente marque el triunfo definitivo del transporte terrestre por sobre el fluvial en ese trayecto.

5 Toledo Bahamondes, Juan «La tragedia de Cholchol» en Amigosdeltren.cl: <https://amigosdeltren.cl/la-tragedia-de-cholchol>.

3 **En el río Cautín (1948)**

El 20 de noviembre de 1948, cerca de la una de la mañana, ocurrió el naufragio del vapor *Cautín* en el trayecto entre Carahue y Puerto Saavedra. Murieron alrededor de trescientas personas, en su gran mayoría peregrinos que se dirigían a pedir favores y cumplir sus mandas al San Sebastián de dicho puerto. Según testimonios, el barco, que tenía capacidad para un máximo de ciento ochenta personas, llevaba más de cuatrocientos pasajeros. De la revisión de las notas de prensa que cubrieron el accidente los días siguientes se desprende que, a diferencia del accidente ferroviario en Cholchol – que como vimos puede interpretarse como el efecto de un exceso de la velocidad formal respecto de la inercia histórica de unos materiales-, el naufragio del *Cautín* terminó siendo interpretado como la consecuencia del deterioro histórico de una forma técnica en decadencia: la navegación fluvial. Tras la denuncia de las negligencias individuales y contingentes vemos dibujarse la imagen de un lastre contracivilizatorio incubado al fondo de este aparato técnico, que en su tratamiento periodístico asume la figura de un conflicto entre un orden moderno y apolíneo versus un desorden primitivo y dionisíaco que, en forma más o menos explícita, queda asociado a la insistencia de una presencia indígena transformada en índice contagioso de esta obsolescencia histórica.

En las primeras notas publicadas en el diario *El Diario Austral* de Temuco ya aparecen claramente las dos posibles causas del accidente: la sobrecarga y la ebriedad:

Nuevos antecedentes reunidos hasta ahora hacen saber que el barco partió desde Carahue con la línea de flotación muy por debajo del nivel del agua, signo inequívoco de la sobrecarga que determinó la escoradura y posterior hundimiento de la embarcación. Además hay antecedente que permite afirmar que se bebió en demasía en la bodega del barco, donde hasta se llegó a bailar. Durante el trayecto, muchos pasajeros escucharon el rasgueo de las guitarras y el zapateo de cuecas, festejo improvisado al cual no había sido ajena la propia tripulación.⁶

Aparece así la sospecha de que la tripulación participó del jolgorio, aunque en una nota publicada el día después del accidente la imagen del capitán del barco aún tiene tintes de seriedad, puesto que de él se dice que, tras constatar la entrada de agua por la sala de máquinas

6 «Carahue y Puerto Saavedra Aislados: barcazas, solución de emergencia; caminos, solución definitiva para atender a la vasta zona de Imperial», *El Diario Austral*, Temuco, 12 de marzo de 1948.

ubicada en la popa del vapor, «de inmediato [...] dio la orden de que la gente se trasladara hacia la proa, mientras tanto dirigía la maniobra de encallamiento de la nave» y, para mayor excusación, precisa que «cabe hacer presente que en los instantes de la alarma el capitán no iba al mando de la embarcación, sino que lo hacía otra persona que acostumbraba a reemplazarlo, mientras él cobraba los pasajes».⁷ Pero las sospechas aumentan. Una nota con el testimonio de un sobreviviente, publicada al día siguiente, llevaba por encabezado «Pescador de Nehuentúe que extrajo 25 cadáveres desde el *Cautín* dice que minutos antes del naufragio se bailaban cuecas y se bebía a destajo en las bodegas», y en ella se precisaba lo siguiente: «El capitán no iba ebrio, nos dice nuestro informante. 'A mi hermana le consta, pero el maquinista sí, y esto yo lo sé porque lo vi'.⁸ Se confirma entonces que al menos una parte de la tripulación sí estaba borracha. Pero, al día siguiente, los testimonios ya involucran al capitán y con él a los mapuche. Según otro sobreviviente,

el capitán y el maquinista iban ebrios. El capitán se instaló en la bodega de carga junto con un grupo de indígenas y allí bebieron en demasía. Varias veces, el maquinista abandonó su puesto para beber junto con este grupo. En estas condiciones la tragedia era evidente.⁹

Comienza a reflotar así el libreto de esa lucha entre civilización y barbarie que Vicuña Mackenna ilustrara mediante el naufragio del *Joven Daniel*, pero ahora al interior del mismo barco, y por extensión, del sistema de transporte fluvial en general. A partir de los testimonios que van surgiendo, la imagen de lo ocurrido esa noche en el barco va adquiriendo un aspecto cada vez más fantástico, como si el realismo técnico hubiese sido subvertido por un surrealismo a la vez carnavalesco y siniestro. Por esos testimonios sabemos que uno de los fallecidos de credo adventista «sermoneaba a los pasajeros por la forma como bebían y como presintiendo la tragedia les leía pasajes bíblicos».⁹ De otra sobreviviente se nos dice que

7 «Más de cien muertos en el hundimiento del vapor *Cautín*», *El Diario Austral*, Temuco, 21 de enero de 1948, 1.

8 «Pescador de Nehuentúe que extrajo 25 cadáveres desde el *Cautín* dice que minutos antes del naufragio se bailaban cuecas y se bebía a destajo en las bodegas», *El Diario Austral*, Temuco, 22 de enero de 1948, 2.

9 «El capitán y el maquinista iban en estado de ebriedad, afirma minero que escapó con vida del naufragio», *El Diario Austral*, Temuco, 23 de enero de 1948.

10 «Pescador de Nehuentúe que extrajo 25 cadáveres desde el *Cautín* dice que minutos antes del naufragio se bailaban cuecas y se bebía a destajo en las bodegas», *El Diario Austral*, Temuco, 22 de enero de 1948, 2.

ella como su prima viajaban en la bodega del *Cautín*, donde había una multitud de pasajeros en su gran mayoría mapuche. Los viajeros, agrega, llevaban vino en abundancia y durante el trayecto no cesaron de beber y de bailar cuecas, de tal manera que al producirse el accidente estaban tan borrachos que no lograron salir a cubierta sino ayudados de sus vecinos.¹¹

Y prosigue su testimonio con una escena aún más cinematográfica:

En medio de este jolgorio, nos llamó la atención un hombre modesto que en medio de su ebriedad repetía sin cesar, como una cantinela, esta frase: 'Que se da vuelta, que no se da vuelta, que se da vuelta...'. Hasta que sonaron los tres pitazos de alarma y la confusión cundió por todo el barco. En este momento el *Cautín* iba de un lado para otro, como si también hubiera estado borracho.¹²

La borrachera mapuche había contagiado hasta al barco. Pero la premonitoria cantinela del borracho misterioso le añadía a este débil animismo figurativo cierta aura como diabólica, la sospecha de una fuerza paranormal, de un plan, de algo como una trampa, una de la que el mismo capitán parecía ser partícipe:

Estando ya en el camarote -prosigue Marta Vivallo [la sobreviviente]-, vimos que el capitán cerraba la única puerta que quedaba a nuestro alcance para salir de allí. 'La cerró con llave, está borracho', gritó un pasajero y se lanzó por una ventana que quedaba abierta. Por allí logramos salir a cubierta muchos de los que nos hallábamos en la cabina [...] Entre los pasajeros que estaban en la orilla a la cual salí había indignación contra el capitán. Dos mapuches medio borrachos lo anduvieron buscando porque querían echarlo al agua. 'Él tiene la culpa', decían casi llorando.¹³

Rápidamente vemos que las causas del accidente pasan de esa borrachera y carnavalización puntual a una más estructural y que ataña al entero sistema de navegación en el río Imperial. En

11 «Dos mapuches querían linchar al capitán, acusándolo de haber cerrado con llave una de las puertas del camarote; declaraciones de la señorita Marta Vivallo», *El Diario Austral*, Temuco, 23 de enero de 1948, 9.

12 «Dos mapuches querían linchar al capitán, acusándolo de haber cerrado con llave una de las puertas del camarote; declaraciones de la señorita Marta Vivallo», *El Diario Austral*, Temuco, 23 de enero de 1948, 9.

13 «Dos mapuches querían linchar al capitán, acusándolo de haber cerrado con llave una de las puertas del camarote; declaraciones de la señorita Marta Vivallo», *El Diario Austral*, Temuco, 23 de enero de 1948, 9.

este sentido, por ejemplo, el intendente deploraba constatar que la tripulación no utilizaba uniformes ni distintivos. Mientras que el mismo pescador sobreviviente declaraba en su entrevista que si bien «en Carahue hay un funcionario de puerto [...] nadie nota cuando da alguna orden e, inclusive, lo han lanzado al agua».¹⁴ A la trampa mágica o diabólica se superpone así la trampa hegeliana, la de la ‘astucia de la razón’, por la que el accidente termina significando la crisis de la navegación fluvial y la necesidad de su reemplazo por medios de transporte terrestre más eficientes, y más especialmente de caminos que permitan la creciente circulación de vehículos particulares y de buses, anunciando así la superposición de un tercer eje de tensión tecnológica, vigente hasta el día de hoy, entre el ferrocarril y los automóviles.

Pero aquí es necesario notar que la convicción de esta necesidad histórica de superación del medio fluvial recién adquirió fuerza con un segundo naufragio ocurrido el 10 de marzo de ese mismo año, menos de dos meses después de la tragedia del vapor *Cautín*. Se trata del naufragio del vapor *Helvetia*, en el que murieron cuarenta personas, causada en primera instancia por una mala maniobra del capitán que al intentar sobreponer una balsa que cruzaba el río enredó las hélices del vapor con los cables que unían la balsa a la orilla. Si bien la responsabilidad del naufragio le cabía al capitán, el que no haya estado borracho y que además haya muerto rescatando a su madre¹⁵ –y, según otras versiones aún más heroicas, sosteniendo el timón de su embarcación mientras se hundía (Garrido 1998, 57)– hace de él, a diferencia de la polémica figura del capitán del *Cautín* –que además logró sobrevivir al naufragio– una víctima de esa decadencia histórica de la navegación fluvial que la conjunción ‘mágica’ de ambos accidentes hizo evidente para la opinión pública.¹⁶ Y aquí es importante relevar la fuerza de esa conjunción, es decir la fuerza de la repetición del accidente como factor de singularización, y que los dotó de una potencia histórica ausente en la serie de los naufragios que ocurrían ‘regularmente’. Pienso en algo que subrayara Jean

14 «Pescador de Nehuentúe que extrajo 25 cadáveres desde el *Cautín* dice que minutos antes del naufragio se bailaban cuecas y se bebía a destajo en las bodegas», *El Diario Austral*, Temuco, 22 de enero de 1948, 2.

15 «El capitán Otth salvó a su madre; relato de tripulante Julio Muñoz», *El Diario Austral*, Temuco, 11 de marzo de 1948: 1.

16 Pero es interesante notar que, como en el caso de la difuminación mágica de causas del naufragio del *Joven Daniel*, que llevaron a Vicuña Mackenna a postular incluso entre ellas el que haya zarpado en día martes, no faltó quien recordara como antecedente mágico del naufragio del vapor *Helvetia* el hecho de que en su inauguración no se haya procedido al tradicional «bautizo náutico» con una botella de champán, dato reforzado en su tenor sobrenatural por el hecho de que el naufragio haya ocurrido en el mismo punto en que por primera vez fue botado al agua («El *Helvetia* se hundió en el mismo lugar en que fue botado», *El Diario Austral*, Temuco, 12 de marzo de 1948, 2).

Baudrillard respecto del atentado a las Torres Gemelas: la importancia de la repetición, de que fueran dos aviones chocando contra dos torres, puesto que fue eso lo que permitió evacuar inmediatamente la sospecha del accidente. En este mismo sentido, pero en dirección inversa, podemos suponer que fue la repetición de los naufragios en un corto período de tiempo lo que los elevó por sobre el rango del 'simple accidente' al de la señal providencial, al de índices de un plan histórico y el efecto de sus trampas. Un año y medio más tarde se inauguraba un moderno puente colgante que permitía la conectividad vehicular entre Carahue y Puerto Saavedra.¹⁷

4 **En el lago Maihue (2005)**

Cincuenta años más tarde la navegación fluvial como medio transporte en la Araucanía ha prácticamente desaparecido. Por su parte, y en función de una política entablada sobre todo durante la dictadura (1973-90), el ferrocarril fue paulatinamente reemplazado por la construcción de carreteras y el desplazamiento de automóviles con su propio régimen de accidentalidad (que en las regiones de la Araucanía y Los Ríos produce entre ciento cincuenta y doscientos muertos por año). Es en este contexto que el domingo 27 de noviembre de 2005 una lancha que transportaba mayoritariamente niños mapuche, que se dirigían a distintos internados de la región, naufraga en el lago Maihue, en una aislada zona cordillerana. Leído en la escala de larga duración aquí propuesta, el hecho aparece como una supervivencia o eco histórico de los naufragios anteriores, como la resonancia más reciente -pero seguramente no la última- de esa tensión significada en términos de progreso y civilización entre los modos de transporte terrestre y acuático. Resuenan así a otra escala, y con otro volumen histórico, algunas de las imágenes y los discursos producidos a partir de aquellas tragedias del pasado. Volvemos a encontrar entre sus causas más directas la sobrecarga de pasajeros (la lancha transportaba treinta y tres personas cuando

17 Es importante precisar que las primeras reacciones ante ambos naufragios se centraron en la precariedad técnica y administrativa del sistema de navegación fluvial en el río Imperial, y se tradujeron de inmediato en la necesidad de modernizarla pasando de las concesiones privadas a un servicio de navegación administrado por la Empresa de Ferrocarriles del Estado («Modernos y seguros vapores deben destinarse para el servicio fluvial», *El Diario Austral*, Temuco, 23 de enero de 1948, 9; «Parlamentarios de Cautín pidieron a S.E. servicio de barcos de F.F. C.C. del Estado en el río Imperial», *El Diario Austral*, Temuco, 12 de marzo de 1948, 1). Pero, sin embargo, rápidamente esta solución tomó carácter provisorio respecto de la demanda por la construcción de caminos y el desarrollo del transporte vial («Carahue y Puerto Saavedra aislados: barcazas, solución de emergencia; caminos, solución definitiva para atender a la vasta zona de Imperial», *El Diario Austral*, 12 de marzo de 1948, 2).

el límite era de dieciocho) y la imprudencia -como veremos, de tintes siniestros- de un capitán borracho. Y entre sus causas más generales reaparecen tanto la denuncia a las precariedades del medio de transporte, la ausencia de control y la falta de respuesta por parte de las autoridades a los reclamos realizados previamente por la comunidad, como asimismo la figura más general del abandono por parte del Estado ante la situación de aislamiento geográfico de las poblaciones -mayoritariamente mapuche- de la zona.

El naufragio dio visibilidad al hecho de que los niños que iban en la lancha no contaban con escuelas en sus comunidades ni con vías terrestres que les permitieran alcanzar las de centros poblados más cercanos. El naufragio fue entonces nuevamente significado como un sacrificio, ya no de la joven chilena Elisa Bravo a manos de la barbarie mapuche sino de los niños mapuche a manos de ese mismo lastre contracivilizatorio que, al parecer, el transporte acuático en la región no ha dejado de significar. En este sentido, en una nota realizada con ocasión del séptimo aniversario de la tragedia, uno de los sobrevivientes declaraba:

Es lamentable, pero las circunstancias de la vida dejaron claro que así es. Aunque algunas personas no lo entiendan así porque Rupumeica es distinto que hace siete años atrás y si eso no hubiera ocurrido lamentablemente esta cosa de los logros que se han logrado ahora no hubieran estado al cien por ciento como ahora. En esta línea -concluye la nota-, vecinos principalmente sobrevivientes han valorado que al menos [tras el naufragio] se hayan mejorado los caminos para llegar al sector y con ello mejorar la calidad de vida de quienes residen en esta parte del territorio.¹⁸

Se vuelve a tejer así ese vínculo perverso entre la convicción *a posteriori* de la inevitabilidad del accidente y la de su necesidad histórica. Los testimonios de los sobrevivientes y de otros miembros de la comunidad insisten en las malas condiciones técnicas de la embarcación (que ya había naufragado y contaba con una reparación deficiente), en la ausencia de medidas de seguridad como chalecos salvavidas y especialmente en el hecho de que su conductor «constantemente realizaba el viaje en estado de ebriedad».¹⁹ Y con

18 José Aedo, «Conmemoran siete años de naufragio en lago Maihue que dejó 17 muertos», Radio Biobío, 27 de noviembre de 2012: <https://www.biobiochile.cl/noticias/2012/11/27/conmemoran-7-anos-de-naufragio-en-lago-maihue-que-dejo-17-muertos.shtml>.

19 «Niña sobreviviente de tragedia en Maihue: 'Vi cómo algunos se iban hundiendo'», Radio Cooperativa, 29 de noviembre de 2005: <https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/nina-sobreviviente-de-tragedia-en-maihue-vi-como-algunos-se-iban/2005-11-29/073807.html>.

esta figura del capitán borracho reaparece la sospecha de algo como una oscura intencionalidad, de una voluntad ciega e inhumana de la que el capitán pareciera ser un instrumento. Es, al menos, lo que se esboza en el testimonio de una niña de catorce años que sobrevivió al naufragio:

Nosotros veníamos en la mitad del lago y a cada rato estaba más fuerte el viento y las personas le decían a don David [el conductor de la lancha] que se retire más afuera porque al centro estaba muy fuerte el viento. Y el caballero no hizo juicio. Nosotros nos pusimos a llorar, a gritar y todos desesperados porque no hallaban qué hacer. El caballero apagó el motor de la lancha y subió [el agua] a la lancha. Ahí empezaron todos a flotar, gritando por ayuda y el viento, a cada rato, estaba más fuerte [...] La lancha hace mucho tiempo que estaba en mal estado, estaba partida abajo y le empezó a entrar agua. Él lo que dijo fue 'chicos, córranse para atrás' y nosotros nos empezamos a mover y más luego se empezó a hundir la lancha. La desesperación es muy grande, porque todos se quieren salvar y todos se empiezan a sujetar unos a otros, gritando [...] A mí me sujetaban, no me querían soltar por nada del mundo, me tiraban del pelo porque me pedían ayuda y yo no podía [...] Vi a mis primos, algunos que se iban hundiendo, se iban despidiendo. Fue triste para mí.²⁰

Y, en ese instante de máxima angustia, el recuerdo se suspende en un detalle tan siniestro como surreal: «Yo vi al caballero que trabajaba en la lancha. Él no me quería soltar y él se murió riéndose, me miró y se rio y se hundió, no me quería soltar».²¹

¿De quién o de qué es esa risa real o ilusoria que vio la niña? ¿Del conductor de la lancha? ¿De su borrachera? ¿Del *ngen* o espíritu dueño del lago? ¿De algún brujo local? O, como parece indicar la hipótesis del accidente necesario, ¿del progreso? ¿De la Historia con mayúscula? ¿De la Razón gozando de su propia astucia? Quizá sea la amarga alegría del accidente en su capacidad de generar historia y sospechas, es decir de postular trampas. Y, si desde el punto de vista de la presa toda trampa es un accidente, desde el punto de vista de la trampa toda máquina trabaja secretamente para

20 «Niña sobreviviente de tragedia en Maihue: 'Vi cómo algunos se iban hundiendo'», Radio Cooperativa, 29 de noviembre de 2005: <https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/nina-sobreviviente-de-tragedia-en-maihue-vi-como-algunos-se-iban/2005-11-29/073807.html>.

21 «Niña sobreviviente de tragedia en Maihue: 'Vi cómo algunos se iban hundiendo'», Radio Cooperativa, 29 de noviembre de 2005: <https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/nina-sobreviviente-de-tragedia-en-maihue-vi-como-algunos-se-iban/2005-11-29/073807.html>.

manifestar su singularidad en la opacidad del accidente. Y a su vez, cada accidente aspira a superar su transparencia estadística (que por ejemplo la dispersión accidental del automóvil favorece) y acceder a la singularidad histórica del accidente sospechosamente trascendente o trascendentalmente sospechoso.

Si consideramos además que etimológicamente el accidente refiere simplemente a aquello que ocurre, la historia no puede ser sino accidental y su interpretación, una superposición de postulados (¿más o menos engañosos?) sobre la serie de trampas que la explicarían. Vimos cómo el naufragio del *Joven Daniel* pudo ser interpretado desde la convicción de una necesidad histórica estatalmente postulada, necesidad que vemos reaparecer tardíamente con el naufragio de lago Maihue. Pero, desde el punto de vista de las víctimas, la opacidad causal del accidente se superpone a esos postulados finalistas, los enreda en la sospecha de una intencionalidad más inmediatamente insondable, la del capitán borracho que habría encerrado a los pasajeros en la bodega del *Cautín* o la del conductor de la lancha de lago Maihue tratando de arrastrar a una niña al fondo del lago. O bien la de esa opacidad colonial que enturbia la transparencia de figuras como la nación o el progreso, como cuando otro sobreviviente del mismo naufragio declaraba: «Ahora que pasó esto todos se preocupan, ¿por qué nunca antes se preocuparon? Por ser de una comunidad mapuche».²²

Contra la lectura históricamente lineal y transparente del accidente como una astucia de la razón, es decir como sacrificio necesario, estas sospechas más o menos fundadas revelan en su falta, o más bien en su exceso de sentidos, su irreductible opacidad y con ella la opacidad de una astucia, es decir, de una trampa siempre sospechada. Y es esa sospecha la que empaña y confunde en una misma opacidad tanto a las transparencias horizontales de un supuesto animismo como a las transparencias providenciales de una supuesta modernidad, al hacerlas converger en torno de la figura tan mágica como política de un trámpa invisibilizado por el deslumbrante enredo de las causas e intenciones que lo ocultan.

22 «Negligencia y discriminación en la tragedia de lago Maihue», *La Nación*, Santiago de Chile, 29 de noviembre de 2005.

Bibliografía

- Chapanoff, M. (2009). «Naufragios y comunidades lafkenches en la costa araucana, siglos XIX y XX». *Informes Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2009*. Santiago de Chile: DIBAM, 65-87.
- Flores Chávez, J. (2012). «La Araucanía y la construcción del sur de Chile, 1880-1950. Turismo y vías de transporte». *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 16.
- Garrido, J. (1998). *Vapores entre Carahue y Puerto Saavedra, 1885-1960* [Tesis de licenciatura]. Temuco: Universidad de la Frontera.
- Menard, A. (2013). «Espectros del cahúin». *Pléyade*, 13, 7-22.
- Vicuña Mackenna, B. (1884). *Elisa Bravo o sea el misterio de su vida, de su cautividad y de su muerte, con las consecuencias políticas i públicas que la última tuvo para Chile*. Santiago de Chile: Imprenta Victoria.

Accidente y memorias

«La pampa entrega toda la riqueza de su suelo, pero pide también víctimas y más víctimas»: la gran explosión en la mina de Chuquicamata (Chile, 1937)

Damir Galaz-Mandakovic
Universidad de Tarapacá, Chile

Abstract Through journalistic sources, the details of a fateful milestone in the history of the Chuquicamata mine are described and analyzed. On January 25, 1937, due to negligence and lack of foresight, a serious accident occurred with high human cost as a result of the explosion of 1400 bags of gunpowder and 88 bags with explosives. Considering the dense human drama that this accident meant, a paradoxical and beneficial instance for the company is evidenced, revealing the sacrificial aspect of mining capitalism in the Chilean peripheries.

Keywords Chuquicamata. Copper mining. Explosion mining capitalism. Accidents.

Índice 1 Introducción. – 2 La mañana del dinamitazo. – 3 La escena de las consecuencias. – 4 Los funerales. – 5 La paradoja beneficiosa del accidente. – 6 La prevención de riesgos y el mejoramiento de la imagen corporativa. – 7 Capitalismo y accidente.

1 Introducción

«La pampa entrega toda la riqueza de su suelo, pero pide también víctimas y más víctimas».¹ Aquella fue la frase con la que un persuasivo cronista retrataba ásperamente la pampa minera en el marco de una tragedia acontecida en Chuquicamata en el verano de 1937. Y agregó:

De éstos, no se volverá a saber nada [...] Desde los días ya distantes en que se instalaron las primeras maquinarias y circuló allí el ferrocarril, han sido innumerables los trabajadores que sepultó el pique [...] En un montón de escombros se encontraron zapatos, manos cortadas, algunos fragmentos de pies, brazos descalabradados. ¿De quiénes? Será ya difícil saberlo. La pampa no revela sus secretos, sino a costa de duros sacrificios. Cuando sepulta o destruye a alguien, lo hace en forma total o definitiva.²

De una u otra forma, el cronista develaba la agresividad de la minería, una fuente brutal de peligros y vulnerabilidades estructurales en el devenir del siglo XX. Dicho aforismo, aquel que remite a las «exigencias de la pampa», bordeaba así cierto imaginario de la supuesta reciprocidad que ejercía la tierra en el marco del extractivismo: una especie de conmutación siniestra de rocas, por vidas, de minerales por hombres. De ese modo, en el marco de aquel imaginario, la supuesta magia siniestra y de goce de la pampa «que exigía la vida de obreros», la culpa de las tragedias, era de la naturaleza: no era antrópica. De ese modo se establecieron los respectivos discursos despolitizadores e inmovilizantes, con los consabidas confusiones y problemas de documentación y registro de los accidentes por parte de las administraciones estatales y privadas.

En este artículo, a través de fuentes hemerográficas, describiremos y analizaremos los detalles de un hito aciago en la historia de la mina de Chuquicamata ocurrido el 25 de enero de 1937, en el cual, por efecto de negligencias e imprecisiones, ocurrió un importante sinistro con altos costos humanos. Considerando el denso drama humano que significó dicho accidente, en este caso se evidenció una instancia paradojal y beneficiaria para la empresa, develándose el aspecto sacrificial del cual usufructúa el capitalismo minero en las periferias chilenas.

1 *La Nación*, Santiago de Chile, 28 de enero de 1937, 3.

2 *La Nación*, Santiago de Chile, 28 de enero de 1937, 3.

2 La mañana del dinamitazo

En el amanecer del 25 de enero de 1937, el devenir de la mina de cobre en Chuquicamata tendría un hito infausto. El diario *La Opinión* de Tocopilla tituló: «98, entre muertos y desaparecidos, en la explosión del mineral de Chuquicamata. Los heridos son más de cien, algunos gravísimos».³

El mismo diario agregó que el accidente fue generado por la explosión de 1.400 sacos de pólvora negra de 46 kilos cada uno y 88 sacos de explosivos que se descargaban de los polvorines ambulantes: «A medida que se iba conociendo la magnitud del accidente peor era la conmoción pública».⁴

Eran las 7.50 horas de la mañana en aquel 25 de enero cuando los explosivos se activaron en los sectores denominados como sitios Corte 1 y Corte 2 en el rajo de la mina; en las inmediaciones de la explosión había doscientos obreros, aproximadamente.

La violencia de la explosión, que tuvo la fuerza de un fenómeno sísmico, «alcanzó a los tiros que se encontraban listos para explotar a las 13.30 horas según se acostumbra a hacer diariamente en el mineral [...] se estima que la explosión se ha debido a un cortocircuito».⁵ Aunque el diputado Andrés Andrade mencionó otra causa: «Se debió a un descargue de pólvora negra y de dinamita [...] con palas mecánicas».⁶ Fue tal la fuerza del estallido que muchos de los obreros que se encontraban en ese sector fueron lanzados a gran distancia totalmente destrozados, «en tanto que la tierra saltaba a una altura de quinientos metros, sacudiendo todo el mineral».⁷

Gran parte de la población creyó en un principio que se trataba de un terremoto, incluso en Calama, donde se sintieron las vibraciones terrestres: «Estampido de la formidable explosión se sintió en Calama a 25 kilómetros del sitio en que ocurrió».⁸

Se informó que el Company Town, situado a 6 kilómetros, no tuvo daños colaterales: «cuando se levantó una gran columna de humo, las familias de los mineros salieron de su campamento hacia el lugar del desastre, llorando de miedo. Una pala eléctrica de 20 toneladas salió volando como si fuera un juguete».⁹ El aspecto del mineral es lúgubre, señaló un diario de la tarde, complementando: «Enorme columna de

3 *La Opinión*, Tocopilla, 26 de enero de 1937, 1.

4 *La Opinión*, Tocopilla, 26 de enero de 1937, 1.

5 *La Nación*, Santiago de Chile, 26 de enero de 1937, 13.

6 Archivo Biblioteca Congreso Nacional (ABCN), Cámara de Diputados, 33^a sesión extraordinaria, 26 de enero de 1937, 2012.

7 *La Opinión*, Tocopilla, 26 de enero de 1937, 1.

8 *El Mercurio de Antofagasta*, 26 de enero de 1937, 1.

9 *Imperial Valley Press*, California, 26 de enero de 1937, 1.

humo negro quedó suspendida varias horas en el aire oscureciendo el cielo. Un gigantesco cráter quedó abierto en el sitio» [fig. 1].¹⁰

Fue entonces cuando se activó un operativo de ambulancias, ciertamente insuficientes ante el volumen de muertos y heridos:

Había pocas esperanzas de que algunos de los hombres sepultados todavía estuvieran vivos, pero los trabajadores de rescate se esforzaron por retirar los miles de toneladas de tierra y rocas que bloqueaban el camino hacia el lugar donde ocurrió la explosión.¹¹

Durante ese periodo, el yacimiento cuprífero se extendía a lo largo de 2 kilómetros, alcanzando un ancho de 400 metros y una profundidad de 600 metros. La concentración media de cobre era del 2%, lo que permitía estimar un contenido total superior a 700 millones de toneladas. Con una producción diaria de 450 toneladas, la mina lograba un rendimiento anual aproximado de 120.000 toneladas. Tenía a la sazón veintidós años de funcionamiento en la modalidad *open pit* (Galaz-Mandakovic, Rivera 2021; Galaz-Mandakovic, Tapia 2022).



Figura 1 Titulares de *El Mercurio de Antofagasta*, *La Nación* y *Opinión*. Abajo, el minero Ramón Cabrera, uno de los heridos graves por el dinamitazo. Al centro, obrero fallecido «tapado por sus compañeros que seguían en la labor de buscar otras víctimas» (*La Nación*, Santiago de Chile, 26 de enero de 1937), y restos de una grúa dañada junto a los escombros generados por la explosión

10 *El Frente Popular*, Santiago de Chile, 25 de enero de 1937, 1.

11 *The Washington Times*, 26 de enero de 1937, 17.

3 La escena de las consecuencias

La explosión no distinguió jerarquías ni nacionalidades, ni tampoco estaban claras las cifras respecto de los muertos y heridos. Aunque se informaba que «los muertos suben de 45 y 125 los heridos. Entre los primeros se contarían Mr. Mac Cowpland y Mr. Frank Ruff, ingenieros encargados de dirigir los trabajos». ¹² Un diario español mencionó la «violentísima explosión donde volaron dos vagones con pólvora. Cincuenta obreros han resultado muertos. Otros cien han quedado heridos». ¹³

El diario *La Nación* indicó que las piedras y la tierra sepultaron a los cuarenta obreros que atendían la pala mecánica número 220 y a los que trabajaban en la descarga de los carros de pólvora.

Los sobrevivientes procedieron a,

la dolorosa tarea de extraer los heridos y muertos. Primero se retiraron los heridos y después los cadáveres de las víctimas. La identificación de estos últimos presentaba serias dificultades debido a la desfiguración que les produjo la pólvora y la tierra [...] Los deudos de las víctimas que llegaron al mineral pocos minutos después de la explosión se entregaban a indescriptibles escenas de dolor cuando era extraído un pariente o amigo. ¹⁴

El propio corresponsal del diario *La Nación*, de apellido Peña, comentó:

Hoy he presenciado, al llegar al mineral de Chuquicamata, uno de los espectáculos más dolorosos que uno pueda imaginarse, ofrecido por los parientes de las víctimas entre los cuales la catástrofe ha producido una terrible impresión, la que era compartida en todos los círculos [...] En el lugar del siniestro fueron recogidas veintidós manos, que pertenecen a personas destrozadas por la explosión. ¹⁵

Las palas, locomotoras con convoyes e innumerables herramientas también quedaron bajo tierra en un paisaje verdaderamente alterado por efecto de la explosión.

Finalmente, las cifras de los muertos fueron imprecisas, como así también la cantidad exacta de desaparecidos. El diario *La Nación* tituló: «18 muertos, 35 desaparecidos y 96 heridos en la catástrofe». ¹⁶

¹² *La Nación*, Santiago de Chile, 26 de enero de 1937, 13.

¹³ *La Fragua Social*, Valencia, 26 de enero de 1937, 7.

¹⁴ *La Nación*, Santiago de Chile, 26 de enero de 1937, 13.

¹⁵ *La Nación*, Santiago de Chile, 26 de enero de 1937, 13.

¹⁶ *La Nación*, Santiago de Chile, 26 de enero de 1937, 12.

Aunque, en la misma edición, el periódico también indica que había 81 desaparecidos. Por su parte, *La Prensa*, de Texas, señalaba que había 100 heridos, seis de ellos en graves condiciones, y «otros cien sufrieron heridas de poca importancia» [tab. 1].¹⁷

Trabajadores fallecidos	Obreros desaparecidos	Obreros heridos
Alberto Mac Rab	Abdón León Herrera	Agustín Saíne Aguilar
Esteban Argandoña	Augusto Salas Aguirre	Andrés Araya Tamblay
Frank Ruff	Alberto Ahumada Ruíz	Arturo Cortés Cortés
Isaías Guerra	Baltazar Rojas Rivera	Basilio Cossío
Juan Abasto	Donato Torrico Fuentes	Benigno Flores Rojas
Juan Carrasco	Elliot Mc Lane	Carlos Verdejo Verdejo
Juan Chacana	Emilio Figueiroa Quiroga	David Aros Ovalle
Juan Cuevas	Ernesto Guerrero Torres	Emilio Martínez Navia
Luis Arancibia	Florindo Canales Castillo	Francisco Poblete Bórquez
Mac Cowpland	Francisco Mancilla Andrade	Jorge Jorquera Ossandón
Oscar Barrios Silva Pablo	Humberto Callejas Saavedra	José Aros Ovalle
Cortés	José Castillo Castillo	José Paillamán Plumas
Rafael Díaz	José Cuellar Cordero	Juan Cabezas Navarro
Rafael Hernández	José López Terán	Juan Covarrubias
Rafael Varas Toro	José Rivera Moreno	Laureano Navea Rodríguez
Raimundo Urtubia	José Rivera Rivera	Luis Encina Madrid
Salvador Vargas	José Valenzuela Vidal	Luis Miranda Figueiroa
Sixto Ceballo	Juan Argueta Ferrada	Miguel Morale
sVíctor Callejas	Juan Espinoza Gutiérrez	Moisés Urbina Díaz
	Juan Martínez Torres	Néstor García Neira
	Juan Ríos Agüero	Oscar Carrasco Muñoz
	Juan Torres Navarro	Pedro Sánchez Pérez
	Julio Andrade Lira	Ramón Cabrera Cordero
	Luis Castillo Castillo	Recaredo Cárdenas Sepúlveda
	Luis Flores Flores	Teobaldo Sendón R.
	Manuel Montenegro León	Tomás Valdés Valdebenito
	Manuel Montiel Cáceres	
	Nicolás Ávila Pozo	
	Nono Núñez Ocaranza	
	Pedro Díaz Díaz	
	Pedro Torres Torrico	
	Ricardo Tapia Polanco	
	Rosendo Mella Ojeda	
	Tránsito Araya Araya	
	Víctor Navarro Pacheco	

Tabla 1 Lista de obreros fallecidos, obreros desaparecidos y trabajadores heridos graves en el accidente. Elaboración propia del autor sobre la base de *La Nación*, Santiago de Chile, 27 de enero de 1937, 12

17 *La Prensa*, Texas, 27 de enero de 1937, 1.

A los datos de la tabla 1 debe agregarse que hubo cinco fallecidos sin identificar y «en sus domicilios son atendidos 68 heridos leves». ¹⁸ Así, según esta fuente, en una primera instancia hubo 19 fallecidos (23.8%), 35 desaparecidos (43.8%) y 26 heridos graves (32.5%).

Al día siguiente del accidente, el diputado Rafael Ferrada, en nombre del Frente Popular, presentó un proyecto a la Cámara de Diputados por medio del cual se destinaban 3.000.000 de pesos para ayudar a las familias de los obreros muertos: «El diputado radical socialista, señor Pedro Eduardo González, rindió homenaje a los muertos, apoyando a nombre de su partido la hermosa idea del Frente Popular». ¹⁹

4 Los funerales

Al día siguiente de la explosión se organizó un velorio en los salones del Club Social y Deportivo del campamento, sitio que acogió a una enorme romería de personas, incluyendo autoridades religiosas y regionales [fig. 2]. Estas últimas recibieron instrucciones por parte del presidente del país Arturo Alessandri de asistir al funeral, «dados los caracteres nacionales que asume la tragedia». ²⁰

Sobre los funerales, se informó que hubo una imponente manifestación de duelo, «a la cual asistieron más de quince mil personas y en los que estuvieron representados el gobierno, el Ejército, los Carabineros, los jefes de la empresa minera de Chuquicamata, las instituciones obreras más respetables de la zona y los miles de compañeros de trabajo de las víctimas». ²¹ Otro diario señaló: «Todo el pueblo de Chuquicamata rindió homenaje a las víctimas, unas quince mil personas concurrieron a los funerales de trece de ellas». ²² Agréguese la concurrencia de todos los obreros de la Compañía Sudamericana de Explosivos del Río Loa:

Los ataúdes, cubiertos de coronas, fueron conducidos en hombros por los compañeros de trabajo de las víctimas desde las puertas del cementerio a la sepultura en medio del religioso respeto de la enorme concurrencia. El pueblo entero de Chuquicamata se dio cita en el cementerio. Era tanta la gente, que las rejas fueron incapaces para contenerla y se rompieron en casi toda su extensión. ²³

¹⁸ *La Nación*, Santiago de Chile, 27 de enero de 1937, 12.

¹⁹ *La Nación*, Santiago de Chile, 26 de enero de 1937, 13.

²⁰ *La Nación*, Santiago de Chile, 26 de enero de 1937, 13.

²¹ *La Nación*, Santiago de Chile, 27 de enero de 1937, 12.

²² *El Mercurio de Antofagasta*, 27 de enero de 1937, 1.

²³ *La Nación*, Santiago de Chile, 27 de enero de 1937, 12.



Figura 2

Seis escenas de los funerales publicadas por el diario *La Nación* (Santiago de Chile, 29 de enero de 1937) y el titular de *El Mercurio de Antofagasta* (Antofagasta, 28 de enero de 1937)

Mientras se desarrollaban los funerales, proseguía de forma continua el trabajo de remoción de escombros en el interior de la mina: durante todo el día y la noche, «turnos de obreros renuevan con mayor vigor la triste tarea».²⁴

A su vez, varios heridos fueron falleciendo con el correr de los días. Además, «en la morgue quedan veintitrés manos, un cadáver y un montón de restos humanos imposibles de identificar».²⁵ Peritos dactiloscópicos examinaron aquellos restos humanos y procuraron identificarlos a sus dueños, mientras «funcionarios del gobierno y de la compañía empezaron una investigación acerca de las causas de la explosión al mismo tiempo que la mina cesaba actividades para permitir el entierro de las víctimas y la limpia de escombros».²⁶ De la misma forma, se indicó que se habían encontrado cadáveres lanzados a más de 400 metros del sitio de la explosión, y que otros estaban completamente pulverizados.

Por otra parte, en la morgue de Calama surgieron escenas dramáticas con los familiares de los mineros. En sus puertas se agolparon las madres, esposas e hijos de las personas que estaban trabajando en el momento de la catástrofe, y era difícil contenerlos. Un testigo de los hechos narra lo que sigue:

²⁴ *La Nación*, Santiago de Chile, 27 de enero de 1937, 12.

²⁵ *La Nación*, Santiago de Chile, 27 de enero de 1937, 12.

²⁶ *La Prensa de Nueva York*, 27 de enero de 1937, 1.

«La señora Ester de Vanza, esposa de una de las víctimas, Rafael Varas Toro, cuando tuvo conocimiento de que había sido reconocido su marido, gritaba en la puerta de la morgue: 'Déjenme verle la cara, por Diosito'. Los médicos tuvieron que atender a la señora de Varas rápidamente y darle un calmante, para que se le pasara la excitación nerviosa. Otra escena impresionante se produjo cuando un joven reconoció a su padre por el único zapato que le quedaba en esos momentos. Pues la otra pierna había sido volada por la explosión. Pero más triste que el espectáculo mismo del reconocimiento es ver el estado de terrible ansiedad de las personas que tienen sus deudos desaparecidos y que esperan de un momento a otro la aparición entre los escombros». ²⁷

Desde Nueva York, el presidente de The Chile Exploration Company, Cornelius F. Kelley, envió a Burr Wheeler, gerente general en Chuquicamata, la autorización para invertir 1.000.000 de pesos, aparte de los pagos que debían efectuarse de acuerdo con la legislación del trabajo, para ayudar «como sea más conveniente a sus necesidades, entre los que han sufrido las pérdidas ocasionadas por esta deplorable catástrofe». ²⁸ A la vez, «los jefes de la Chile Exploration declaran que los daños materiales no tienen importancia al lado de las pérdidas en la catástrofe». ²⁹

5 La paradoja benéficial del accidente

Ciertamente surgió una preocupación economicista por parte de la empresa respecto de las derivaciones de aquel accidente ya que, según el diario *La Nación*, «Chuquicamata es uno de los centros productores más ricos del mundo. La catástrofe ocurrida ayer repercutirá en todo el mundo, porque Chuquicamata es el centro productor de cobre más importante de Chile y unos de los primeros de la Tierra». ³⁰

Se mencionaba que el costo inicial superaba los 2.500.000 de pesos de la época y que la explosión «destruyó un carro plano, dos carros bodegas, una pala mecánica de 4 yardas cúbicas y una locomotora eléctrica». ³¹ Un turbado cronista advertía: «La desgracia de ayer se produce en los momentos en que, por exigencias del mercado mundial de cobre, las minas se encuentran en un periodo de intensa

²⁷ *La Nación*, Santiago de Chile, 29 de enero de 1937, 6.

²⁸ *La Nación*, Santiago de Chile, 29 de enero de 1937, 6.

²⁹ *La Nación*, Santiago de Chile, 30 de enero de 1937, 10.

³⁰ *La Nación*, Santiago de Chile, 26 de enero de 1937, 14.

³¹ *La Nación*, Santiago de Chile, 29 de enero de 1937, 6.

producción, de beneficiosa repercusión en la economía general del país».³²

El cobre se exportaba en barras cuyo traslado al puerto de Antofagasta se efectuaba en un ferrocarril de trocha ancha de 77 kilómetros de extensión. La energía para mover las usinas del mineral era enviada desde Tocopilla, donde existía una termoeléctrica con turbogeneradores que producían 93.000 kilovatios.

Al mes siguiente de la tragedia, se visibilizó una hipótesis inversa a lo que comúnmente se entiende como «accidente». Es decir, inicialmente un accidente tiene el carácter de alterar la producción en el marco de la parálisis que induce, retrasando los plazos y haciendo surgir nuevos gastos imprevistos que van desde la propia asistencia a los directamente perjudicados hasta la sustitución de las logísticas afectadas: aquello remite a una deseconomía, a una alteración integral. Por tanto, el accidente se concibe como un imprevisto con agencia de daño que estimula la pérdida, un elemento que desestabiliza las proyecciones y las inversiones.

Pero, en este caso, veremos que el accidente terminó siendo, en los hechos, favorable para la empresa. Una nota de prensa lo expone sin eufemismos: «El cobre ha subido de precio, y esto se relaciona con la explosión de Chuquicamata, por considerarse que la paralización de la mina acarreará escasez».³³ De ese modo, se proyectaba una posible paralización en la producción de la mina, lo que dio paso a un proceso especulativo ante una «sustancial reducción de la cantidad de cobre disponible en Europa».³⁴ Entre 1935 y 1936, el precio del cobre promediaba las 45 libras la tonelada; desde el verano de 1937, subió a 52 libras la tonelada «contra 42 libras 5 chelines hace tres meses», es decir, a diciembre de noviembre de 1936. Fue entonces cuando se discutía que los fabricantes de alambres y cables recurrirían al uso de sustitutos del cobre, por ejemplo, el aluminio, considerando como parcialmente satisfactorio: «De modo que se supone que los productores de cobre tendrán todos los incentivos para aumentar la producción y reducir el precio por lo menos a 45 libras para impedir que se marchen los mejores clientes».³⁵ El alza del precio del cobre fue atribuida a la escasez, que a su vez fue atribuida al accidente: «Durante la semana el precio fluctuó inusitadamente entre 51,5 y 52,5 libras esterlinas. Las ventas han sido muy grandes, pero la oferta ha sido absorbida habiendo bastante comentario alcista del cobre que pudiese llegar a 60 libras».³⁶

32 *La Nación*, Santiago de Chile, 26 de enero de 1937, 14.

33 *La Nación*, Santiago de Chile, 10 de febrero de 1937, 17.

34 *La Nación*, Santiago de Chile, 10 de febrero de 1937, 17.

35 *La Nación*, Santiago de Chile, 10 de febrero de 1937, 17.

36 *La Nación*, Santiago de Chile, 10 de febrero de 1937, 17.

Por su parte, Javier Herreros (1949) revela los precios de la libra de cobre en centavos norteamericanos, mostrando el alza en el precio internacional de 1937 [gráfic. 1].



Gráfico 1 Precio de la libra de cobre en centavos norteamericanos entre 1930 y 1942.
Adaptación y elaboración propia del autor, basada en Herreros (1949)

Al analizar, podemos ver que se evidencia un descenso inicial durante el período 1930-32 [gráfic. 1]. En 1930, el precio se sitúa en torno de los 12 centavos, para luego caer de forma pronunciada hasta alcanzar aproximadamente 7 u 8 centavos en 1932. Este comportamiento se enmarca en los años más duros de la Gran Depresión, lo que explica la disminución en la demanda y, en consecuencia, la caída del precio. A partir de 1933 se inicia una recuperación progresiva que se extiende hasta 1936. Durante este tiempo, el precio experimenta un aumento constante, pasando de cerca de 8 centavos en 1933 a alrededor de 11 centavos en 1936. El año 1937 marca el punto más alto de la serie, con precios que rondan los 13-14 centavos. Así, el precio en 1937 aumenta aproximadamente un 18% respecto a 1936. Y en el año 1938, el precio disminuye alrededor de un 12% respecto de 1937, un ajuste de mercado o un enfriamiento económico tras la expansión de 1937. Finalmente, entre 1939 y 1942 se aprecia una estabilización acompañada de un ligero ascenso, ya que el precio vuelve a incrementarse gradualmente y se mantiene alrededor de los 12-13 centavos. Este período coincide con el inicio de la Segunda Guerra Mundial y con el aumento en la demanda de materias primas para la industria armamentística y de infraestructura.

6 **La prevención de riesgos y el mejoramiento de la imagen corporativa**

El diputado Andrés Escobar señaló en la Cámara: «Sabemos que las empresas tratan de ocultar la gravedad de estos hechos para evitar el pago de indemnizaciones y para demostrar al país que sus errores y su falta de seguridad en las condiciones de trabajo de los obreros no son tan graves como ya se ha denunciado». ³⁷

A los pocos meses de ocurrido el siniestro laboral, ante la conmoción pública la empresa tomó en efecto una serie de medidas que tuvieron como horizonte mejorar las condiciones laborales, evitar los accidentes y mejorar el sistema de atención de salud, optimizando los protocolos ante los accidentes. Gran parte de las nuevas medidas aplicadas desde mayo de 1937 fueron reproducidas en varios diarios con el propósito de mejorar el posicionamiento de la imagen pública del consorcio. Por ejemplo, con el fin de que estuviera mejor preparado a la hora de ocurrir un accidente, se amplió la sala de curaciones en el hospital y se estableció la presencia de un paramédico y un médico de turno permanente. Surgió una Oficina de Accidente del Trabajo que contaba con un jefe y tres empleados, repartición que coordinaba los traslados de los accidentados hacia otras ciudades. Asimismo, la publicación de boletines de seguridad cada dos semanas, pegados en tableros, fue otra medida, «dibujados siempre en forma amena a la vez que instructiva, demuestran al obrero los peligros que puedan encontrar en las secciones en que trabajan y la forma de evitarlos». ³⁸

Asimismo, se organizaron conferencias mensuales sobre seguridad que buscaron explicar los métodos más prácticos para evitar accidentes, puntualizándose los peligros que pudiera haber en cada sección en particular: «Aparte de esto, se inculca al operario la necesidad de dar cuenta inmediatamente de todo accidente, por leve que este sea, con el objeto de evitar las infecciones tan frecuentes entre el personal que por negligencia no dé aviso oportuno». ³⁹ Los trabajadores fueron capacitados en primeros auxilios y se establecieron comités de seguridad entre ellos con el objetivo de vigilar a los demás operarios en las faenas e instruir a los obreros recién llegados sobre los peligros existentes en la sección respectiva. Además, surgieron nuevas reglamentaciones del tránsito, definiéndose de mejor modo direcciones de los vehículos, paraderos, señalizaciones, pasos sobre nivel, etc. Sin embargo, tres días antes de publicar ese comunicado hubo otro accidente en la mina: «Un muerto

37 ABCN, Cámara de Diputados, 33^a sesión extraordinaria, 26 de enero de 1937, 2014.

38 *La Nación*, Santiago de Chile, 10 de mayo de 1937, 29.

39 *La Nación*, Santiago de Chile, 10 de mayo de 1937, 29.

y tres heridos al chocar dos locomotoras». ⁴⁰ Una de las locomotoras era de vapor (n.º 63) y la otra era eléctrica (n.º 506).

Cabe indicar que en enero de 1937 se propuso un proyecto de ley para indemnizar a las familias de los obreros. Sin embargo, un año después, se informó que, si bien estaría financiado gracias al superávit de 1936, el proyecto «contraviene, en consecuencia, las disposiciones de la ley n.º 4.520 sobre formación de presupuestos. El proyecto ha perdido su oportunidad y se encuentra, además, el mayor gasto que significa sin fuente efectiva de recursos para atender su aplicación». ⁴¹

7 Capitalismo y accidente

La escena microhistórica que hemos descripto responde a dos hechos. Por un lado, se trata de un hito por haberse tratado de un siniestro con alto volumen de costos humanos. Por otro, advertimos que el accidente remite a la vez al bucle de una serie más extensa de incidentes fatales que marcaron la historia de la mina, y que las explosiones que acontecieron desde 1915 fueron decenas: un auténtico repertorio de la siniestralidad. Por ejemplo, el primer gran accidente por dinamita fue el 15 de agosto de 1915, tan sólo a tres meses de inaugurada la mina, con ocho muertos y decenas de heridos. Otros siniestros con muertes masivas ocurrieron el 5 de septiembre de 1957 y el 5 de septiembre de 1967, por nombrar algunos casos.

En los hechos, podemos indicar que la fuerza laboral sostuvo la expansión del capitalismo minero gracias la producción de una disposición de cuerpos sacrificiales. Esto invita a cuestionar cómo el mercado y el aparato productivo internalizan, y en ocasiones se benefician, de estos riesgos (Ulrich 1998). No sólo se dispuso de la propia fuerza de trabajo, sino que también surgió cierta colonización biológica y corporal del subalterno que fue expuesto al riesgo. Es decir que, ante la potencia y el peligro de las labores implicadas, surgió la producción de una vulnerabilidad frente a las escasas medidas de seguridad y exposición a la muerte o mutilación. Un descuento vital e irreversible que el diputado Andrés Escobar mencionó: «La racionalización imperialista en estas industrias ha llegado a extremos que ponen en peligro inminente la vida de los chilenos que, obligados por el hambre, van a arrendar sus fuerzas [...] amparados [los empresarios] por la reacción y el gobierno, burlan todas las disposiciones de seguridad en el trabajo». ⁴² Agréguese

40 *La Nación*, Santiago de Chile, 8 de mayo de 1937, 15.

41 ABCN, Cámara de Diputados, 20^a sesión ordinaria, 22 de junio de 1938, 929.

42 ABCN, Cámara de Diputados, 33^a sesión extraordinaria, 26 de enero de 1937, 2011.

que la fuerza laboral y sus familias fueron instaladas en una zona geográfica de altura que generalmente producía hipoxia a los migrantes, con un ambiente natural hostil (baja calidad del agua potable, bajas temperaturas, rigurosidades climáticas, etc.) pero a la vez con un ambiente intervenido antrópicamente e influía en la baja calidad de vida por efecto de la alta polución a través de la profusión de material particulado en el aire (Galaz-Mandakovic, Tapia, Rivera 2023).

La narrativa que pretende conferir a la mina un alcance global se sustenta, en apariencia, en su impresionante envergadura y en la adopción de tecnologías de vanguardia, como los procesos de electrólisis, que prometen una productividad sin precedentes. Sin embargo, detrás de este relato tecnológico y expansivo se ocultaba un trasfondo de manualidad, artesanía y asimismo una vulnerabilidad vital que rara vez se reconocen en los discursos políticos, económicos y patrimoniales que idealizan el proyecto. Estos discursos, al apostar decididamente por la romantización del mineral, relegan a un segundo plano las complejas realidades de quienes, día a día, pusieron en riesgo su integridad.

En efecto, muchos de los trabajadores afectados en las faenas se vieron forzados a aceptar condiciones de desconocimiento sobre la verdadera naturaleza de sus labores, sumado a un temor constante al despido, que implicaba no sólo la pérdida de empleo sino la expulsión inmediata del campamento y de la comunidad que se habían formado en torno de la mina. Esta situación pone en evidencia una profunda asimetría en las relaciones laborales y revela la marcada vulnerabilidad social, económica y física de los miles de obreros que, atraídos por la promesa de prosperidad, llegaron al desierto para trabajar en la imponente «montaña roja».

Esta dualidad -entre la imagen moderna y casi utópica de la mina y la cruda realidad de precariedad y riesgo que enfrentan sus trabajadores- subraya la necesidad de repensar la historia de los modelos de producción y gestión en la industria minera.

Bibliografía

- ABCN, Archivo Biblioteca del Congreso Nacional, Cámara de Diputados. Santiago de Chile: Biblioteca del Congreso Nacional de Chile.
- Archivo de El Mercurio de Antofagasta, fondo general. Antofagasta: Diario *El Mercurio de Antofagasta*.
- Galaz-Mandakovic, D.; Tapia, V. (2022). «El panteón de la montaña de cobre. Trabajo, ambiente y causas de muerte en la mina de Chuquicamata durante la etapa Guggenheim (Chile, 1915-1923)». *Historia Unisinos*, 26(2), 312-29.
- Galaz-Mandakovic, D.; Rivera, F. (2021). «Bolivianos y bolivianas en Chuquicamata. Caracterización de los flujos migratorios desde el período de la minería artesanal a la era industrial (1881-1942)». *Revista de historia (Concepción)*, 28(1), 146-85.
- Galaz-Mandakovic, D.; Tapia, F.; Rivera, F. (2023). «New Historical Archives of Extractivism in the Atacama Desert: Contamination and Mortality During the Guggenheim Period in Chuquicamata, Chile, 1915-1923». *The Extractive Industries and Society*, 13, 101202.
- Herreros, J. (1949). «La baja del precio del cobre». *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile*, 5-6, 129-36.
- UDP, Archivo Universidad Diego Portales, fondo *La Nación*. Santiago de Chile: Universidad Diego Portales.
- Ulrich, B. (1998). *La sociedad del riesgo. Hacia una nueva modernidad*. Barcelona, España.

La velocidad en los mundos lentos
Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur
editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

Ecos de una tragedia olvidada: el accidente ferroviario de Iturbe (quebrada de Humahuaca, Jujuy, 1945)

Facundo Petit

UE CISOR (CONICET/Universidad Nacional de Jujuy), Argentina

Jesica Carreras

CONICET, Argentina

Abstract In 1945 there was a railway accident in the province of Jujuy (Argentina) that received the name of «The Iturbe tragedy», where 36 people died. In spite of its magnitude, it is currently a tragedy that has been largely forgotten. This investigation seeks to recover the memory of this event through archival work, testimonies and the concept of echo, exploring how the train, although an absent entity, continues to resonate in the Quebrada de Humahuaca.

Keywords Humahuaca, Iturbe. Memory. Train accident. Tragedy. Jujuy.

Índice 1 El accidente. – 2 Ecos del tren. – 3 Kilómetro 1313. – 4 Responsables de la tragedia. – 5 ¿Cómo recordar aquello que se olvidó?



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 Petit, Carreras | 4.0
DOI [10.30687/978-88-6969-940-5/007](https://doi.org/10.30687/978-88-6969-940-5/007)



1 El accidente

El viernes 7 de septiembre de 1945 partió desde La Paz (Bolivia) el tren llamado El Panamericano con destino a Buenos Aires. El sábado arribó a La Quiaca (Jujuy, Argentina) y volvió a salir por la noche, con doscientos pasajeros a bordo. En la madrugada del domingo 9 de septiembre, entre las estaciones de Tres Cruces e Iturbe – localidades que marcan el paso de la puna de Jujuy a la quebrada de Humahuaca-, el maquinista aceleró a una velocidad excesiva porque venía atrasado. El tren nunca llegó a destino: en una curva, sobre un puente abovedado, en una zona de grandes pendientes, descarriló y en el kilómetro 1313, a las 2:05 de la mañana, cayó sobre el río Grande, un río de grandes piedras, desde una altura de 15 metros.

Algunos medios de la época mencionan que recién a las seis de la mañana un avión sobrevoló la zona y descubrió el accidente.¹ Otros, que a las cuatro de la mañana el jefe de la estación de Jujuy recibió la información y que el auxilio llegó recién a las nueve. Al principio se estimaron 20 muertos y 50 heridos. Luego, la estimación ascendió a 80 muertos, considerando la gravedad del accidente. Finalmente, el conteo dio un total de 36 muertos, convirtiendo a este accidente ferroviario en el más grave a nivel nacional hasta el momento, un evento sin precedentes, con carácter inmediato de catástrofe y tragedia. En la provincia se dispuso un día de duelo por las víctimas.

Antes de los primeros auxilios, provenientes de Humahuaca, llegaron los 'chacales', como llaman los periódicos a algunos hombres que estaban apostados en un campamento cercano y que, en lugar de ayudar, se dedicaron a robar las pertenencias de los heridos y los muertos. La escena es desoladora. El ruido metálico del tren cayendo al vacío, los gritos de dolor y desesperación, un hombre que pide un revólver para suicidarse al ver sus piernas destrozadas. Entre los muertos, los sobrevivientes afrontan una larga noche oscura de luna nueva a tres grados bajo cero.

El maquinista murió inmediatamente. El foguista sobrevivió unas horas y llegó a dar testimonio antes de morir. Entonces contó a un reportero que, previo al accidente, tuvieron una violenta discusión

¹ Como se trata de un hecho que no ha sido debidamente investigado, recurrimos a la única fuente más o menos sistemática de información: los diarios de la época. Consultamos, de forma digital, las publicaciones de los periódicos *El Litoral* y *El Orden* (Santa Fe) y *Clarín* (Buenos Aires). La principal fuente de información fueron los diarios jujeños *Proclama* y *La Opinión*, que consultamos en la Biblioteca Popular de Jujuy. *Proclama* fue el primer medio en enviar correos a los medios de la ciudadanía jujeña, lo cual permitió romper el récord de ventas del diario. A través de estos exponentes de la prensa gráfica fuimos reconstruyendo el día a día de las circunstancias del accidente, la adjudicación de responsabilidades, los listados de muertos, heridos e ilesos, los testimonios de sobrevivientes, así como las repercusiones a nivel provincial y nacional.

con el maquinista sobre el peligro del exceso de velocidad. Al tratarse de una zona de muchas curvas y pendientes, la velocidad no debería haber excedido la conocida como paso de hombre: unos 5 kilómetros por hora. A causa de la velocidad y el –no menos estimable– mal estado de las vías férreas, el tren comenzó a tambalear peligrosamente hasta que quedó colgando de un puente. De los diez vagones, ocho cayeron al río, uno sobre el otro, junto con la locomotora. Sobre las vías quedaron suspendidos los dos vagones restantes, el comedor y un dormitorio ocupado por pasajeros bolivianos [fig. 1].

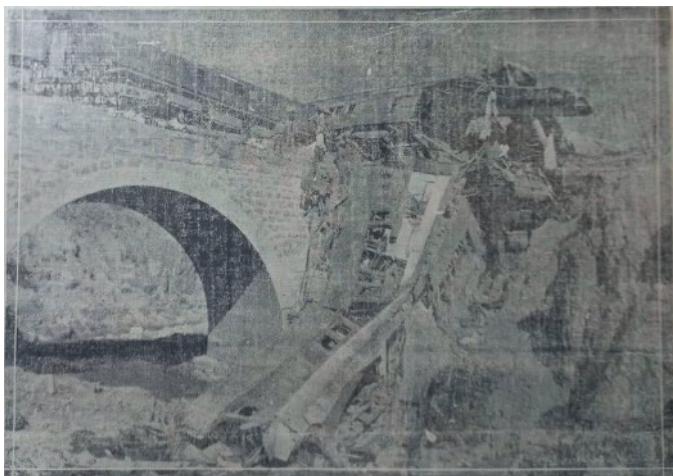


Figura 1 Fotografía del accidente de Iturbe. Proclama, San Salvador de Jujuy, 12 de septiembre de 1945

2 Ecos del tren

La pandemia de COVID-19 nos obligó a pasar mucho tiempo en nuestra casa en Tilcara, localidad que, al igual que el accidente, se sitúa en la quebrada de Humahuaca [fig. 2]. Fue durante esos años cuando comenzamos a pensar una investigación sobre el tren de la quebrada. Cada tanto, escuchábamos (y escuchamos hoy en día) un sonido bastante disruptivo dentro de nuestro paisaje sonoro cotidiano: la bocina de un tren. Como si se tratara de un maquinista que se anuncia al llegar a la estación. Pero no podía ser, porque, si bien hubo un tren en Jujuy entre 1908 y 1993, este medio de transporte no circulaba por estas vías y durmientes argentinos desde hace treinta años (Cicerchia 2013).

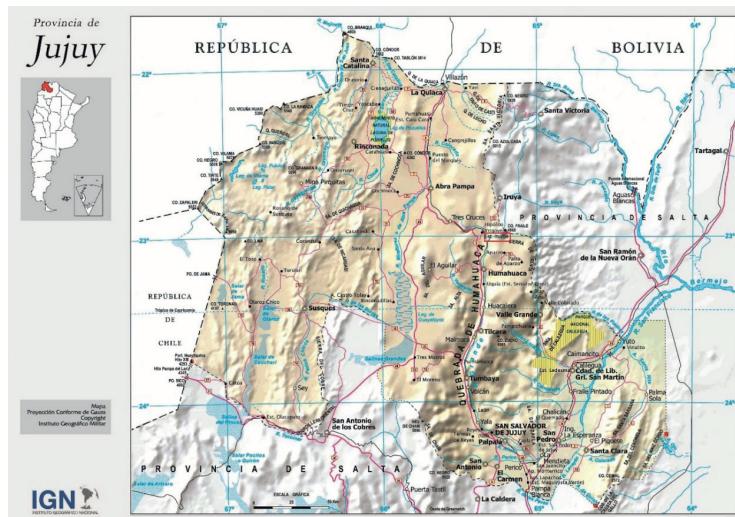


Figura 2 Mapa de Jujuy, con un recuadro rojo en la localidad de Iturbe. Instituto Geográfico Nacional

Justo durante la pandemia estábamos leyendo una novela, *Desierto sonoro*, de Valeria Luiselli, en la cual la autora apoya su narrativa literaria en un uso muy serio de la investigación antropológica asociada con los mundos sonoros y audibles, como los casos del antropólogo Steven Feld y del compositor Raymond Murray Schafer, quien desarrolló el concepto de 'paisaje sonoro'. En ese libro, Luiselli (2020, 263) trabaja sobre el concepto de «inventario de ecos», «sonidos que se perdieron pero que alguien encontró después, o que se hubieran perdido si no los hubiera capturado alguien». La tarea de recopilar ecos es ir tras los fantasmas de presencias pasadas. O bien, tras los sonidos que están en el presente pero que nos recuerdan a sonidos del pasado. Esta noción de los ecos nos permitió darle un marco explicativo a esa bocina del tren que escuchamos cada tanto, que nos golpea cuando estamos desatentos. Entonces, ¿por qué no hacer el camino inverso de la autora e incluir este concepto proveniente de la literatura en una investigación antropológica e histórica?

El inventario de ecos nos llevó a notar que, además de esa resonancia que escuchamos en la bocina de un tren -que en nuestros esquemas es un sonido imposible, pero así y todo suena (de hecho la pudimos grabar una tarde)-, hay otros ecos que no son necesariamente sonoros y que sin embargo remiten a la figura del tren ausente. En las calles de Tilcara encontramos ecos gráficos o rupestres, dibujos en las paredes que representan el tren como un aspecto que refleja la identidad del pueblo y la región [fig. 3]. También, ecos arquitectónicos. En los pueblos, y a lo largo de la quebrada, han quedado en efecto los vestigios materiales del tren, cuando dejó de funcionar frente al desmantelamiento producido por las políticas de ajuste estatal y

privatización de la década de 1990 (Bergesio, Golovanevsky 2010). En nuestra casa en Tilcara y en muchas otras hay durmientes que funcionan como vigas o dinteles. En el paisaje son visibles vías, puentes y señales, que nos hablan de la materialidad del tren circulando por las curvas y pendientes de esta geografía compleja. La arquitectura de las estaciones de cada pueblo es, asimismo, un eco de esa época. Estaciones que fueron abandonadas y luego reocupadas por actuales vecinos, gestando los 'barrios estación', que sistemáticamente resisten los intentos de desalojo por parte de los sistemas de poder. De aquel imaginario de progreso que trajo el tren sólo quedan escombros que, como dijera Gastón Gordillo (2018), son los vestigios materiales de procesos de violencia y despojo.



Figura 3
Representación del tren de la exescuela n.º 49 de Tilcara, realizada por estudiantes de la institución.
Foto de Facundo Petit y Jesica Carreras, 2021

Hay, también, otros ecos más literales y transparentes que se encuentran en los archivos y que nos permiten ver y escuchar al tren de la quebrada y a sus usuarios recurrentes: fotografías, notas periodísticas, videos y películas. Fue a través de estos ecos que, buscando, nos encontramos con la tragedia de Iturbe. En el momento, el accidente generó conmoción a nivel nacional e internacional, si consideramos que El Panamericano traía pasajeros de Bolivia y que las vías se conectaban con Lima (Perú) y con el norte de Chile, en lo que se llamó la Diagonal de Hierro (Coloma Elías 2008).² Y, aunque fue el accidente más grande del momento (y uno de los más importantes

2 El accidente fue tan impactante a nivel nacional que, por primera vez, el periódico *Clarín* (que había comenzado a salir hacía diez días) incluyó en su tapa una noticia

a nivel nacional), la tragedia fue olvidada. Si bien quedan personas en localidades aledañas que saben que sucedió algo, quizá a través de relatos de familiares, no existe una memoria social del hecho en el sentido de Paul Connerton (1989). No se celebran homenajes en la fecha del accidente ni hay dispositivos a través de los cuales se lo recuerde, tanto a nivel local como regional ni nacional. Tampoco aparece mencionado cuando se realizan recuentos de tragedias ferroviarias argentinas y, asimismo, se encuentra ausente en sitios web dedicados a sistematizar la historia del tren en el territorio nacional, como el Archivo Ferroviario Digital.³ Al no existir políticas o iniciativas dedicadas a recordar ni a fomentar una memoria social, gradualmente esta tragedia ha pasado a formar parte de un olvido colectivo (Pollak 1989).

3 Kilómetro 1313

La quebrada de Humahuaca es un profundo valle encajonado por dos grandes cordones montañosos que circunscriben el flujo del río Grande, el cual tiene afluentes que provienen de quebradas subsidiarias. Se trata de un paso natural entre las yungas y la puna de Jujuy, único en la región [fig. 2]. Utilizado por poblaciones prehispánicas, antes y durante la expansión del Imperio incaico, durante la conquista europea y en épocas republicanas como paso hacia el Alto Perú, hoy en día es el ámbito sobre el que circula la ruta nacional 9, que recorre la región paralela en gran parte a las vías del antiguo tren.

Iturbe es uno de esos pueblos ferroviarios que nacieron y crecieron en los alrededores de las estaciones ferroviarias creadas a principios del siglo XX (Cicerchia 2013, 25). La inauguración del servicio ferroviario en 1908 marcó la integración de Jujuy a la economía nacional, generando un vínculo directo hacia el sur con Buenos Aires a través del Ferrocarril Central Norte (rebautizado como Ferrocarril Belgrano en 1948), y hacia el norte e internacional con Bolivia y Perú. Fue un medio de transporte que transformó los circuitos de los mercados locales, así como la identidad de pueblos como Tilcara y Maimará, reconvertidos en villas turísticas (Sica, Bovi, Mallagray 2016). Junto con el turismo, fomentó el extractivismo minero, ya

nacional por sobre los eventos de la Segunda Guerra Mundial, que por entonces estaba llegando a su fin.

3 En nuestra investigación encontramos muy pocas referencias al accidente. Una se encuentra en un video de YouTube de un canal que divulga, justamente, historias poco conocidas del territorio argentino. También hallamos una entrada en Wikipedia, con información fragmentada y aludiendo, también, al poco conocimiento que se tiene de esa tragedia.

que Jujuy es una provincia con mucha riqueza mineral que pudo ser transportada rápidamente hacia otras regiones. A lo largo de todo el siglo XX fue un medio económico de utilidad para mover gente y mercadería, aunque sacrificado por las incomodidades del transporte y el tiempo que implicaba recorrer las enormes distancias.

Dentro de Jujuy, las estaciones dieron vitalidad a pueblos como Iturbe, que luego del desmantelamiento de 1993 quedaron como pueblos funcionales pero en proceso sistemático de abandono y migración hacia otras localidades. Iturbe, a su vez, es un pueblo con ciertas particularidades. En principio, su nombre hace referencia al hombre que diseñó la línea ferroviaria que une Jujuy con Bolivia, Octavio Iturbe. Pero, además de Iturbe, la localidad es conocida con otros dos nombres: Hipólito Yrigoyen y Negra Muerta, llamado así por una mujer afrodescendiente que fue asesinada durante las luchas por la independencia nacional.

Si bien el accidente es conocido como la tragedia de Iturbe, no sucedió en la estación precisamente. Esto lo diferencia de otras tragedias nacionales como, por ejemplo, la de Once, ocurrida en 2012 en Buenos Aires, uno de los accidentes ferroviarios más recordados en la actualidad por su gravedad y cobertura mediática. En el caso de nuestra investigación, esta denominación responde a que el accidente ocurrió en el trayecto entre las estaciones de Tres Cruces e Iturbe pero fue, en realidad, en un puente cercano a esta última. Podríamos decir, de hecho, que fue en el medio de la nada. Esto fue algo que nos mantuvo en vilo durante varios momentos de la investigación. ¿Dónde fue, exactamente, el accidente? En principio, esperábamos encontrarnos con alguna construcción, monumento o cruz que señalara el lugar del accidente. Es común en las rutas y los caminos de varios países americanos e incluso europeos señalar de alguna manera el lugar exacto en el que ocurrió una muerte violenta e inesperada. A lo largo de la ruta nacional 9, por ejemplo, podemos observar muchas casitas pequeñas que cumplen esta función. En Chile y Venezuela se las llama animitas. En Jujuy son conocidas como peañas o peañitas (Rivet, Petit, Carreras 2022).

Contamos con un punto preciso: el kilómetro 1313, que no sólo es mencionado en la prensa sino también en algunos relatos actuales. Ese número ha funcionado como un indicador preciso de la tragedia [fig. 4]. La connotación maligna y de mal agüero del número 13, encima repetido, hace que sea un dato difícil de olvidar y a la vez fácil de transmitir. Pero si lo que buscamos es ubicar geográficamente el accidente, nos encontramos con un problema: ¿a qué remite ese 1313? ¿Distancia con respecto a qué? No se correlaciona con el trazado de las rutas actuales, ni se corresponde con distancias con respecto a Bolivia o Buenos Aires.

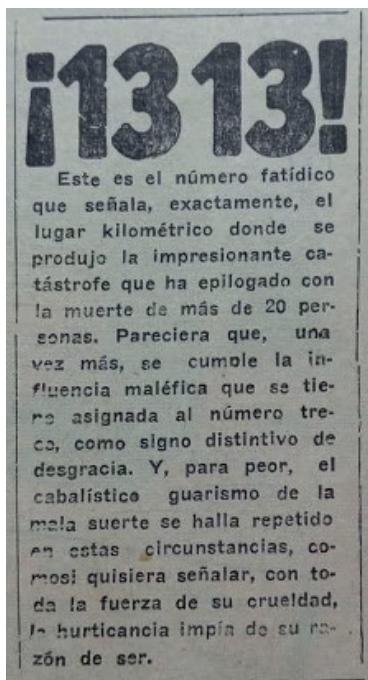


Figura 4
Extracto en referencia al kilómetro 1313 como lugar del accidente. Proclama, San Salvador de Jujuy, 10 de septiembre de 1945

La respuesta la encontramos en el trazado del Ferrocarril Belgrano, servicio que reemplazó al Central Norte en 1948 reutilizando parte de los recorridos. Resulta, entonces, que el ramal C es el que unía las cabeceras de Santa Fe y La Quiaca, en un recorrido de 1.425 kilómetros. Con ese hecho en cuenta -la certeza del kilometraje- ubicamos el accidente en el kilómetro 1.851 del actual trazado de la ruta nacional 9. El puente abovedado no es visible desde la ruta ya que su trazado pasa exactamente por encima de donde ocurrió el accidente. Sin embargo, allí se observa una gran cruz blanca delante de tres peñas [fig. 5] que fueron instaladas en memoria de cuatro de las personas que fallecieron en el accidente: Carlos Var y Regino Paz (maquinista y foguista, cuya placa fue realizada por sus compañeros ferroviarios), Saturnino Mejía (pasajero de veinte años, conscripto de La Quiaca) y Florentino Álvarez (pasajero de veintinueve años, oriundo de Abra Pampa). Una pregunta que nos queda, y un posible motor para realizar una nueva instalación que rememore la tragedia, es por qué se recuerda a esas cuatro personas por sobre el total de fallecidos.



Figura 5 Cruces y peñas que señalan el lugar de la tragedia. Foto de Facundo Petit y Jesica Carreras, 2024

4 Responsables de la tragedia

En principio, el accidente del kilómetro 1313 fue contado desde la mirada de los protagonistas, buscando establecer las causas y los responsables. El maquinista, que murió al instante, fue acusado de haber dirigido la marcha del tren a una velocidad imprudente. Si bien la llegada a horario nunca fue una virtud del servicio, se dijo que la razón fue que el maquinista venía atrasado y tenía que recuperar tiempo. Se habla de una violenta discusión con el foguista, que murió unos días más tarde por las heridas sufridas. Varios pasajeros expresan haber sentido que se trasladaban a una velocidad preocupante y que presintieron el accidente. Al lugar de los hechos viajaron el juez federal, el jefe de la policía federal, los primeros auxilios, los familiares y los medios de prensa. Según la autopsia realizada, el maquinista no iba borracho y estaba descansado.

Se plantea, entonces, la responsabilidad de Ferrocarriles del Estado, organismo estatal que funcionó entre 1909 y 1948. En primer lugar, el maquinista empleado era de tercera categoría y ese recorrido estaba clasificado como un traslado de primera categoría: una geografía con ese grado de complejidad así lo requiere. En segundo lugar, el mal estado de la infraestructura ferroviaria termina siendo un punto determinante en la tragedia, ya que el mencionado ente era el encargado de garantizar el funcionamiento del servicio y la integridad de las vías y señaléticas.

Así como hubo 36 muertos, hubo otro tanto de pasajeros sobrevivientes, heridos e ilesos. En los listados se mencionan los nombres y lugares de origen: distintas partes de Jujuy, Buenos Aires, San Juan, Santa Fe, Salta, Tucumán, Bolivia, Perú, Guatemala, e incluso un ingeniero de Suecia. Esto nos habla de la diversidad de los pasajeros a bordo y del tren como punto de confluencia. Muchos sobrevivientes contaron parte de su experiencia traumática y algunos llegaron a ser considerados héroes, como el hombre que se arrastró casi inconsciente para cerrar una llave de petróleo, evitando una explosión.

Con el tiempo fueron surgiendo otros responsables, quizá luego desestimados por la prensa gráfica de la época, o que fueron recorriendo los caminos de la memoria oral, reescribiendo en esos relatos sus papeles fundamentales en esta historia. En principio, en algunas visitas guiadas al sitio arqueológico de Inca Cueva, ubicado más al norte de donde ocurrió el accidente, se menciona la aparición en la ruta de almas en pena que corresponderían a los fallecidos en el accidente.⁴ En Jujuy es muy común la aparición de almas en pena, principalmente asociadas con muertos en los caminos que no son visitados ni recordados por sus familiares. Esto responde a la cultura andina que está generalizada en la provincia, según la cual, frente a una muerte violenta, se requiere la ayuda de los vivos para facilitar la transición entre el mundo de los vivos y el de los fallecidos (Vargas 2020). Ésta es la razón de ser de las peañas: un lugar concreto donde dialogar con los muertos.

Tal como señala Amalia Vargas (2020), en el mundo andino jujeño existe la enfermedad del 'susto', cuyo síntoma característico produce una separación entre el cuerpo y una sustancia que podemos entender como espíritu o alma. Entonces, un accidente de estas características puede hacer que antes de la muerte violenta se produzca este desapego, con lo que una parte constitutiva de la persona permanece en el lugar del accidente. De ahí que, en el caso de los accidentes viales, se generen asimismo ciertos dispositivos de memoria – adornados con flores– que sirven para atender al muerto y seguir en contacto con él manteniendo conversaciones y compartiendo bebida, cigarrillos, coca.

Finalmente, el Diablo: acaso la explicación primaria, fundamental, de este accidente. El Diablo, en el mundo andino, es un ser liminal y ambiguo, pero ante todo propiciatorio (Cruz 2014). Este ser, propio

4 Al tratarse de un accidente antiguo y que involucró a víctimas y sobrevivientes de distintos puntos geográficos, la información que pudimos relevar estuvo naturalmente dispersa entre distintas personas y soportes. Para generar una solución metodológicamente viable a este problema, ampliamos nuestro trabajo de archivo para revisar los comentarios del único video disponible en internet sobre la tragedia. Fue así que llegamos a este tipo de relatos sobre apariciones vinculadas con las víctimas del accidente.

del mundo cristiano, fue incorporado al mundo andino según los esquemas locales; comenzó, así, a participar de relaciones de crianza con otros seres, incluida la humanidad. El diablo es desenterrado y vuelto a enterrar durante los carnavales, cuando baila y celebra junto con las comunidades en un clima de alegría y desborde (Costa, Karasik 2014). Es también conocido como 'El Tío' o 'Supay', y, así como enloquece a mujeres y hombres, es también el protector de los mineros (Fernández Juárez 1998; Gil García 2014). Según relatos actuales, este ser habría sido quien provocó la discusión entre el maquinista y el foguista.⁵

En el Diablo confluyen varios puntos de nuestro relato. Este personaje habría sido el gestor de la tragedia, en pleno despliegue de su afición por las riquezas minerales. La nieta de uno de los primeros ferroviarios en llegar al lugar del accidente nos contó que, en las sobremesas, su abuelo rememoraba lo que pasó el 9 de septiembre de 1945 y su impresión al llegar a esa escena espeluznante.⁶ Un río de sangre y petróleo, gritos, la máquina aplastada: al llegar, con un farolito, ese hombre recordaba que entre los escombros no había nada de valor. Estaba sorprendido porque los viajeros de Bolivia solían traer oro para comerciar en la Argentina y, al no encontrar nada, su conclusión fue que antes pasó el Diablo y se llevó todo elemento valioso. Luego de este evento, el hombre contaba que por las noches comenzó a percibir que perros y lobos lo seguían arrastrando cadenas, una de las formas de los espíritus malignos. Por eso jamás volvió a salir sin su rosario y hojas de coca, agentes eficaces contra estas presencias.

5 **¿Cómo recordar aquello que se olvidó?**

Cuando contamos que, cada tanto, escuchamos la bocina del tren, siempre hay alguien que nos pregunta qué es en realidad ese sonido. Porque si el tren no transitaba por la quebrada desde hace tanto tiempo, el origen del sonido debería ser otro: acústicamente parecido, pero otro. Aunque nos miren decepcionados, siempre tratamos de responder lo mismo: ese sonido es, efectivamente, la bocina del tren,

5 Este dato fue aportado en un foro virtual por el comentario de un turista que visitó Humahuaca. En su recorrido, uno de los guías turísticos le narró la historia de la tragedia de Iturbe con este relato de origen que incluye la participación del Diablo.

6 Nos contactamos con esta mujer luego de realizar una consulta abierta sobre la tragedia en grupos de Facebook de la quebrada de Humahuaca. Corroboramos allí que el desconocimiento sobre el accidente, así como el interés que suscita, son hechos generales en la región. A partir de esta consulta inicial, mantuvimos contacto con varias personas que conocían el hecho a través de los relatos de sus familiares, implicados directa o indirectamente en el accidente.

que resuena por los cerros como lo hizo durante casi todo el siglo XX, activando un movimiento de personas hacia la estación, sea para viajar, sea para recibir a un familiar, sea para vender comida a los transeúntes. Se trata de un eco, de un sonido presente que evoca el pasado. Y, por qué no, un llamado, ya que fue siguiendo ese eco que llegamos a esta tragedia olvidada.

Aquí fuimos planteando distintas razones por las que decimos que la tragedia fue olvidada a nivel local, regional y nacional. Más allá de algunos aportes aislados, con información fragmentada, nadie parece recordar lo que sucedió aquel domingo de 1945. Pero ¿por qué fue olvidada? No es por su antigüedad, considerando que tragedias anteriores y contemporáneas a esta forman parte de una memoria colectiva y, de hecho, aparecen en portales web y en recuentos de accidentes. ¿Será, acaso, porque sucedió en un lugar periférico, distante, rural? Tampoco parece ser el caso: las tragedias ferroviarias ocurren en cualquier punto de las vías y no por eso son olvidadas. Sin duda, que no se recuerde este accidente responde a una serie de ausencias: fundamentalmente, a la falta de políticas públicas que refuercen la memoria, incluyendo este hecho en manuales educativos, o también a partir de dispositivos y de la organización de ceremonias conmemorativas que instalen el tema en la ciudadanía (Connerton 1989).

Cabe, asimismo, otra pregunta: ¿por qué debería ser recordada esta tragedia? El olvido no es casual. Quizá se deba a la participación de los seres no humanos, como el Diablo o las almas en pena, que este hecho en particular decida olvidarse o ser tratado cada vez con menos frecuencia. No es tan fácil hablar de estos temas cuando intervienen seres difíciles de explicar, o con los cuales es necesario negociar la propia existencia. Sin embargo, ¿qué sucede con las víctimas fatales de un accidente que también se explica por la negligencia de un organismo estatal como Ferrocarriles del Estado? ¿No les debemos el recuerdo? Si se trata de almas en pena que transitan los caminos buscando justicia y memoria, sería razonable revalorizar el espacio del accidente para recuperarlas del olvido: un nuevo lugar de memoria que reúna todos esos nombres, donde honrar y dialogar con estos muertos olvidados. Un sitio que permita corregir ese destino y donde los vivos podamos ayudar en la transición entre dos mundos que nunca debería quedar a medio camino.

La historia del accidente ha cambiado mucho entre el momento en que ocurrió y la actualidad. El único lugar donde ha quedado sistematizada la información es en los diarios de la época. Actualmente, la memoria está restringida a su dimensión oral, en personas que estaban vivas cuando sucedió y transmitieron su experiencia a sus descendientes: así, por ejemplo, están quienes recuerdan únicamente el dato del kilómetro, el 1313, porque cada vez que alguien mencionaba el 13 como signo de mal agüero se hacía referencia al accidente. Sin embargo, en los relatos que fuimos

relevando confluyen ciertos elementos que le dan una profundidad ontológica a la tragedia de Iturbe.

Conviven, así, dos explicaciones. Una es técnica, y articula las decisiones del maquinista con las condiciones de la infraestructura. Al acelerar en una curva por venir atrasado, el maquinista pierde el control del tren y descarrila. La segunda explicación añade un componente vinculado con la cosmología local, como la intervención de determinados seres no humanos en las circunstancias cotidianas. En el mundo andino, los caminos son espacios liminales que propician apariciones y la acción de seres como las almas en pena, los duendes, el Diablo o los *kharisiris*, que en Bolivia y Perú son conocidos por sumergir a sus víctimas en un sueño profundo donde aprovechan para extraerles su grasa corporal (Spedding 2011). Son seres reales que trascienden el tiempo y que actúan, reclaman, negocian, propician.

En Jujuy, el tren y su infraestructura componen espacios que tienen las mismas características, como ha recopilado Jorge Palomar en una entrevista realizada a Graciela Miranda, una mujer de Yavi, en la puna de Jujuy:

Eso lo he visto yo misma con mis ojos. Cuando la noche es clara y la luna redonda, aparece la figura de Satán, parado en la cumbre de una montaña, al ladito nomás del puente del Diablo, en Abra Pampa. En Volcán, las máquinas empujan desde atrás al tren. ¿Sabe por qué? Para no despertar a los espíritus. Por eso va despacio, sin hacer ruido. (Palomar 1990, 54)

Este tipo de relatos dan cuenta de la presencia y acción de estos seres en los asuntos humanos, y nos permite establecer asimismo las relaciones de continuidad entre el Diablo y estos humanos-chacales que llegaron al lugar del accidente antes que nadie con malas intenciones, inmóviles frente al dolor y la angustia.

Aquí buscamos traer el pasado al presente, sistematizando los hallazgos que hemos realizado en el trabajo de archivo y en nuestra propia indagación en la memoria oral jujeña. Intentamos, así, generar un antecedente que devuelva la tragedia de Iturbe a los caminos de la memoria social y colectiva. Las circunstancias no podrían ser más favorables. Desde 2016, el gobierno de Jujuy viene anunciando el regreso del tren y la puesta en valor de la infraestructura ferroviaria vigente, con miras a la creación de un servicio distinto del recordado. A diferencia del siglo pasado, este servicio estará destinado exclusivamente al turismo. No será aquel tren económico que facilitaba el movimiento a través del territorio, generando oportunidades de comercio nacional e internacional. En 2022, las obras comenzaron en un escenario conflictivo, puesto que el primer paso fue determinar el desalojo de las familias instaladas en los edificios de las estaciones que fueron abandonadas en 1993.

Con el regreso del tren, lo podremos ver nuevamente entre los cerros, manejado con la destreza que requieren los maquinistas en las geografías complejas. Pasará por las estaciones y también por esos lugares olvidados, como Iturbe. ¿No es el escenario perfecto para recordar las negligencias, las proezas y a los muertos que demandan un lugar en la memoria colectiva?

Bibliografía

- Bergesio, L.; Golovanevsky, L. (2010). «Ferroviarios y zapleros en Jujuy: de la seguridad social a la inestabilidad laboral». *Revista de Estudios Regionales y Mercado de Trabajo*, 6, 7-41.
- Cicerchia, R. (2013). «Introducción. Tren a Bolivia: panorama». R. Cicerchia (comp.). *Caminos de fierro... Tren a Bolivia. El ramal San Salvador de Jujuy-La Quiaca en la primera mitad del Siglo XX*. Rosario: Prohistoria, 15-48.
- Coloma Elías, G. (2008). *El castillo Forga y el Ferrocarril Transcontinental de Mollendo a Buenos Aires*. Lima: Instituto Latinoamericano de Cultura y Desarrollo.
- Connerton, P. (1989). *How Societies Remember*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Costa, M.; Karasik, G. (2014). «¿Supay o diablo? El carnaval en la Quebrada de Humahuaca». Cruz, E. (ed.), *Carnavales, fiestas y ferias en el mundo andino de la Argentina*. San Salvador de Jujuy: Purmamarka, 39-66.
- Cruz, P. (2014). «Pensando en Supay o desde el Diablo: saqra, paisaje y memoria en el espacio surandino». Bugallo, L.; Vilca, M. (comps). *Wak'as, diablos y muertos: alteridades significantes en el mundo andino*. San Salvador de Jujuy: Editorial de la Universidad Nacional de Jujuy, 171-200.
- Fernández Juárez, G. (1998). «Religiosidad popular y heterodoxia en los Andes: el caso del niño compadrito». *Revista de Dialectología y Tradiciones Populares*, 53(1), 101-24.
- Gil García, F. (2014). «Se fueron los diablos y sobrevino la crisis: identidad, integridad étnica y memoria de la actividad minera en Lípez, Potosí, Bolivia». Bugallo, L.; Vilca, M. (comps). *Wak'as, diablos y muertos: alteridades significantes en el mundo andino*. San Salvador de Jujuy: Universidad Nacional de Jujuy, 303-34.
- Gordillo, G. (2018). *Los escombros del progreso: ciudades perdidas, estaciones abandonadas y deforestación sojera en el norte argentino*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Luiselli, V. (2020). *Desierto sonoro*. Buenos Aires: Sigilo.
- Palomar, J. (1990). «Tren 1.717: viejo, aventurero, casi heroico». *Gente*, 51-4.
- Pollak, M. (1989). «Memoria, olvido y silencio». *Estudios Históricos*, 2(3), 3-15.
- Rivet, C.; Petit, F.; Carreras, J. (no publicado). «Al costado de la ruta: estudio de peñas en la quebrada de Humahuaca (Jujuy, Argentina)». XI Congreso Internacional de Etnohistoria (Santiago de Chile, 8-11 de noviembre 2022)
- Sica, G.; Bovi, M.T.; Mallagray, L. (2016). «La quebrada de Humahuaca: de la colonia a la actualidad». Teruel, A.; Lagos, M. (eds), *Jujuy en la historia: de la colonia al siglo XX*. San Salvador de Jujuy: Editorial de la Universidad Nacional de Jujuy, 351-72.
- Spedding, A. (2011). *Sueños, kharisiris y curanderos: dinámicas sociales de las creencias en los Andes contemporáneos*. La Paz: Mama Huaco.
- Vargas, A. (2020). *Ritos y ceremonias andinas en torno a la vida y la muerte en el noroeste argentino*. Buenos Aires: Biblos.

Prensa, accidentabilidad y cambio: Rapa Nui (Chile) entre 1955 y 1958

Rodolfo Contreras

Museo Augusto Capdeville Rojas, Chile

Abstract Three widely reported mid-twentieth-century events on Easter Island are analyzed for their impact on the islanders. These include the shipwreck and death of Professor Lorenzo Baeza Vega, the accident of French adventurer Eric de Bisschop, and the stay of Norwegian archaeologist Thor Heyerdahl. It is proposed that accidents form a narrative—a sequence of events leading to tragedy. The media play a key role in shaping public perception, turning accidents into marketable stories that mobilize government agencies.

Keywords Easter Island. National identity. Accidents. Press. Government agencies.

Índice 1 Introducción. – 2 Presagio de un accidente. – 3 Realidad y muerte. – 4 Se activan las agencias.

1 Introducción

Partimos del supuesto de que los accidentes en que participan personas, máquinas o aquellos de orden natural poseen una historia que los precede, lo cual los constituye como eventos transformadores con una dimensión trágica en el ámbito de la emocionalidad. Sin embargo, en el contexto en el que se produce este fenómeno, y más allá de que los accidentes se configuren como eventos traumáticos que activan una carga de cambios a nivel personal en quienes participan de un hecho trágico trascendental, aquellos generan cambios y transformaciones culturales, económicas o sociales en las agencias gubernamentales. Sin embargo, en la sociedad contemporánea, en la cual los medios de comunicación informan y construyen opinión pública, los accidentes adquieren también una dimensión ritual, al trascender la emoción individual del fenómeno y llegar al ámbito de la sociedad mayor.

En ese sentido, en el caso de Isla de Pascua, territorio del Estado Nacional chileno que hasta mediados del siglo XX era marginal y periférico, dos accidentes y una estadía marcan un período de su historia que propició transformaciones en las agencias gubernamentales: es el caso del naufragio y la muerte en 1955 del profesor Lorenzo Baeza Vega, primer profesor normalista laico enviado a ejercer la docencia en la isla que se desempeñaba asimismo como corresponsal de prensa de los medios nacionales, y tenía influencia en las relaciones internas en el periodismo; o de la estadía del aventurero y arqueólogo noruego Thor Heyerdahl, y de su propia relación con Baeza; o bien del accidente del aventurero francés Éric de Bisschop, en su intento frustrado de unir la Polinesia con el puerto de Valparaíso. Estos tres acontecimientos ampliamente publicitados por la prensa de la época, dos accidentes y una estadía, generarán grandes cambios y transformaciones que tendrán importantes consecuencias para los isleños en los años siguientes.

2 Presagio de un accidente

Aun antes de su llegada, el nombramiento por el gobierno de Chile de Lorenzo Baeza y de su esposa Adriana Martínez como primeros profesores normalistas laicos enviados a ejercer la docencia en Rapa Nui¹ generó serios conflictos con los dos poderes que ejercían su autoridad en la isla a mediados del siglo XX: por un lado, la autoridad eclesiástica de las Hermanas de Boroa, a cargo de la escuela primaria n.º 72, y por el otro la Compañía Explotadora Williamson

1 *Las Últimas Noticias*, Santiago de Chile, 5 de diciembre de 1952.

Balfour Company, de capitales ingleses, que tenía un contrato de arrendamiento anual para el desarrollo de sus actividades ganaderas y convirtió la isla en una estancia ovejera para la producción de lana y carne, limitando el desplazamiento de los isleños en su propio territorio.

Cuando la Compañía Explotadora se entera del nombramiento por el Estado de Chile de dos profesores normalistas y laicos para ejercer la docencia en la isla, se niega en primera instancia a trasladarlos a su destino en el vapor *Allipén*, aludiendo que « no se necesitaban profesores en la isla ».² El buque, que pertenecía a la flota de la compañía naviera Haverbeck, era contratado por la Compañía Explotadora para realizar el único viaje anual que conectaba el continente con Rapa Nui a principios de la década de 1950.³

Ante la negativa inicial de la Compañía Explotadora de trasladarlos a la isla en el vapor que arrendaba, Compañía, Lorenzo Baeza y su esposa se quejaron formalmente al Ministerio de Educación que los enviaba a su destino, logrando, luego de una serie de gestiones a nivel gubernamental, finalmente embarcarse. Sin embargo, al presentarse a bordo fueron notificados por el gerente de la Compañía, Charles Daly Ford, quien, en representación de la Compañía Explotadora, de que no había en la nave acomodaciones para ellos y que deberían abandonar el buque pese a contar con sus pasajes previamente pagados por el Ministerio. Frente a las protestas del profesor, se le contestó que «era la Compañía que fletaba el barco y era dueña de llevar a quien se le ocurriera».⁴ Baeza puso en conocimiento de los hechos al Ministerio del Interior, manifestando la esperanza de que no habría de quedar impune el vejamen inferido al país en su persona por la arbitrariedad de la compañía extranjera.



Figura 1 Titular de periódico que da cuenta de la expulsión de los profesores del vapor *Allipén*. *La Nación*, Santiago de Chile, 11 de septiembre de 1952. Fondo Augusto Capdeville Rojas

Como resultado de su misiva, el profesor Baeza fue invitado al Ministerio del Interior para analizar los hechos sucedidos. Al conocer en detalle lo acaecido, el ministro de Defensa ordenó al subsecretario

2 Museo Fonck, Fondo Lorenzo Baeza Vega, 1953-5. Isla de Pascua, Memorias Noveladas, 17.

3 *El Imparcial de Valparaíso*, 11 de diciembre de 1952.

4 *La Nación*, Santiago de Chile, 11 de diciembre de 1952.

de Marina que instruyese al Comando en Jefe de la Armada para que se ordenase una amplia investigación de los acontecimientos por el incumplimiento de la Compañía Explotadora de Isla de Pascua del compromiso oficial contraído con el gobierno, en el sentido de la necesidad de conducir a estos dos profesores a su destino.⁵ Asimismo, ordenó que un barco hiciera un viaje a la isla a fin de trasladar a los profesores y asimismo a una comisión designada por el gobierno para liquidar el convenio existente sobre el arrendamiento de la Isla de Pascua.⁶

El matrimonio Baeza recibe la noticia de que serán trasladados el 5 de enero de 1953 en la fragata *Baquedano*.⁷ La noche del 31 de diciembre de 1952, mientras celebraban el año nuevo en el puerto de Valparaíso esperando embarcarse definitivamente hacia su destino -acaso como presagio de su accidente y muerte años después-, se origina una tragedia en el puerto que es descripta por las propias palabras del profesor Baeza:

No dábamos aun la primera vuelta en el lecho cuando un estruendo espantoso nos levanta medio dormidos. Nuestra vista cruza veloz la destrozada ventana y se posa en una dantesca y descomunal hoguera.⁸

En la madrugada de ese día se desata un incendio en la barraca de maderas de la familia Zchulze de Valparaíso, originada por la caída de fuegos artificiales sobre el edificio. Las compañías de bomberos acuden al incendio que ya comenzaba a consumir los edificios colindantes, entre ellos el de Vialidad que, al interior de sus bodegas, almacenaba dinamita, pólvora y petróleo sin conocimiento del cuerpo de bomberos del puerto. A las tres de la madrugada, una gran explosión en cadena sacude la ciudad, « que hizo volar por el espacio caliente una mezcla de fierros retorcidos, hombres destrozados, cabezas, piernas, manos y otros desechos humanos ».⁹ La tragedia desatada como presagio de su propia muerte años después dejó un saldo de 86 personas fallecidas y 320 heridos.

5 *La Estrella de Valparaíso*, 11 de diciembre de 1952.

6 Museo Fonck, Fondo Lorenzo Baeza Vega, 1953-55. Isla de Pascua, Memorias Noveladas, 26.

7 Museo Fonck, Fondo Lorenzo Baeza Vega 1953-55. Isla de Pascua, Memorias Noveladas, 20.

8 Museo Fonck, Fondo Lorenzo Baeza Vega, 1953-55, 20.

9 Museo Fonck, Fondo Lorenzo Baeza Vega 1953-55, 20.

3 Realidad y muerte

Luego de esta trágica despedida, al llegar a la isla Lorenzo Baeza y Adriana Martínez se enfrentan con una administración militar ejercida por la Armada y, en la docencia, por la Congregación Religiosa de las Hermanas Misioneras Catequistas de Boroa. En definitiva, un establecimiento educativo dirigido por una orden religiosa en un territorio que, a su vez, estaba bajo un gobierno de orden militar mientras que, además, parte importante del territorio de la isla estaba arrendado por 60.000 pesos de la época a la Compañía Explotadora Williamson Balfour, que limitaba los desplazamientos de los isleños en su propio territorio.

Con una mirada crítica a los acontecimientos sucedidos en la isla, Lorenzo Baeza cuestiona la administración ejercida por la Armada y la presencia de la Compañía Explotadora, que transformaron la isla en una estancia ganadera despojando a los rapanuis de sus tierras y convirtiéndolos en sus trabajadores. Es así que la autoridad isleña le comunica lo siguiente:

Estamos bajo un régimen militar, que la isla pertenecía a la Armada, que tenía que someterme al dictamen de su autoridad y vivir en conformidad al régimen establecido [...] que me estaba prohibido hablar con los nativos sobre las leyes sociales de los obreros en el continente [...] agregando finalmente que [...] sabía que yo había dado opiniones en ese sentido y si esto seguía ocurriendo se vería obligado de mandar un radio en clave y me haría embarcar en el primer buque.¹⁰

Las restricciones a la movilidad de los pascuenses los impulsan a abandonar la isla en un intento de escapar a las deplorables condiciones de vida impuestas por la Compañía Explotadora y la Armada.¹¹ En diciembre de ese año, días antes del trágico accidente donde perdería la vida, Lorenzo Baeza fue testigo de un intento de fuga de un grupo de jóvenes isleños. Al comunicar su intención de abandonar la isla, los isleños se entrevistaron con el gobernador, el capitán de fragata Arnoldo Curti, comunicándole que emprenderían un viaje a Tahití. Éste les contesta que « no podía autorizar el viaje porque era una travesía al extranjero y que, en todo caso, les daría autorización siempre y cuando viajaran sin alimentos a bordo ».¹²

¹⁰ Museo Fonck, Fondo Lorenzo Baeza Vega 1953-55. Isla de Pascua, Memorias Noveladas, 52.

¹¹ *Ercilla*, Santiago de Chile, 6 de marzo de 1955.

¹² *Ercilla*, Santiago de Chile, 6 de marzo de 1955.

Según la Armada, el objetivo del gobernador era evitar el éxodo de la isla.

A pesar de la negativa de las autoridades, los isleños comenzaron a construir dos embarcaciones, cargando en ellas cerdos, vacunos, pan y agua suficientes para varios días de viaje. El día en que iban a zarpar el gobernador llegó al puerto pistola en mano, amenazándolos para que depusieran su actitud. Otros testigos de esta situación dieron otra versión de los hechos: según ella, hubo un amotinamiento en la isla y el gobernador Curti debió pedir refuerzos a los astilleros de la costa para impedir la partida de los isleños. Cuando el gobernador concurrió a la rada de Hanga Roa a requisar las embarcaciones, las mujeres, con ollas llenas de agua caliente, se aprestaron a lanzarlas sobre él.¹³ Lorenzo Baeza, que cumplía labores periodísticas, quiso informar a los diarios de Santiago y Valparaíso de lo sucedido, enviando una última información cablegráfica que jamás llegó a su destino sujeta a la censura naval, días antes de su trágico accidente y muerte.

A mediados de 1955 arriba a la isla Thor Heyerdahl, navegante noruego quien en 1947 realizó una travesía desde la Polinesia al puerto de El Callao en una balsa de totora, siguiendo el modelo constructivo de los antiguos peruanos, y obtiene del gobierno de Chile el permiso oficial para realizar excavaciones arqueológicas.¹⁴ Ese mismo año, el aventurero francés Éric de Bisschop tratará de demostrar que es posible llegar a América del Sur desde Tahití en una balsa de bambú a vela, aprovechando los vientos y las corrientes marinas del Pacífico surecuatorial.¹⁵

El miércoles 30 de ese mismo diciembre, apenas días después del incidente de los isleños con el gobernador de la isla y en el marco de las actividades de celebración del término de las actividades escolares de ese año, Baeza, junto a cuarenta alumnos, se alista para visitar a Thor Heyerdahl, quien se encontraba en el barco base de la expedición arqueológica anclado en la playa de Anakena. Baeza había encontrado en Heyerdahl un interlocutor consciente con quien intercambiar ideas sobre sus aprehensiones en relación con la administración ejercida por la Armada y la difícil situación de los isleños. Ese día, los niños y su profesor se embarcan en una frágil barcaza, navegando para abordar la nave que servía de base a la expedición científica. Finalizada la visita, los ojos de los niños se habían llenado de nuevos conocimientos y cosas asombrosas. Volvían felices, realizando un recorrido por los acantilados y roqueríos que rodean la isla. Pero las condiciones del mar cambiaron abruptamente

¹³ *Ercilla*, Santiago de Chile, 6 de marzo de 1955.

¹⁴ *Ercilla*, Santiago de Chile, 4 de octubre de 1955.

¹⁵ *El Mercurio de Valparaíso*, 29 de diciembre de 1955.

y la embarcación en la cual navegaban era frágil para sortear el mar embravecido con olas de 3 a 5 metros, volcando finalmente a 10 metros de la playa Anakena. Voces de angustia y de horror debieron resonar en la embarcación. Los cuarenta niños y su profesor pensaron en una muerte inminente.¹⁶

El profesor luchaba para enderezar la barcaza, enfrentando cíclicamente el embate de las olas que la golpeaban. Una tras otra, deteniendo el tiempo en su lucha con la naturaleza embravecida, Lorenzo Baeza, invadido por la desesperación y el sentimiento de responsabilidad, uno a uno fue rescatando del mar a los débiles niños. Cuarenta era un número considerable; tan cortos los minutos y tan voraz el mar. Venían las masas de agua que golpeaban, aturdidoras, su rostro. Pero se rehacía, y en un esfuerzo supremo colocaba a salvo a otro pequeño. El aire faltaba en sus pulmones. Sabía que era preciso descansar. Cuántas veces jugando con el océano experimentó la misma angustia. Pero esta vez estaba la muerte detrás y eran niños. Baeza extenuado, desoyendo la voz de la conveniencia, intentó salvar a los dos últimos, pero fue más fuerte el mar, desapareciendo bajo las olas, agotado junto con dos de sus alumnos.¹⁷

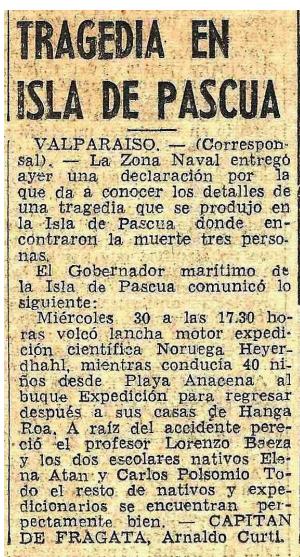


Figura 2

Inserción en prensa, sin referencia, sobre la tragedia en isla de Pascua y el fallecimiento del profesor Lorenzo Baeza y los alumnos Elena Atán y Carlos Polsonio. Museo Fonck. Anexo: artículos de prensa sobre Lorenzo Baeza Vega 1934-36

¹⁶ Museo Fonck, Fondo Lorenzo Baeza Vega 1953-1955. Isla de Pascua, Memorias Noveladas, 29.

¹⁷ Museo Fonck. Fondo Lorenzo Baeza Vega 1953-55. Isla de Pascua Memorias Noveladas, 34.

Así murieron ahogados el profesor Lorenzo Baeza, Elena Atán, hija del alcalde de la época, y el pequeño Carlos Polsonio, en un accidente sucedido en extrañas circunstancias y nunca esclarecido. En el ínterin, la prensa nacional informaba de los hallazgos arqueológicos realizados en la Isla de Pascua por la expedición de científicos encabezada por Heyerdahl. Entre ellos figuraba una extraña escultura, columniforme, distinta de los 600 moáis conocidos en ese entonces, y que se caracterizaba por la extraordinaria perfección con que los grandes bloques de piedra que la conforman fueron ajustados.¹⁸ Estos rasgos confirmarían la hipótesis planteada por el investigador sobre el origen americano de los pascuenses, único lugar en el mundo donde un trabajo semejante en piedra pudo haber sido realizado. Para el investigador, por su forma y dimensiones, la estatua también podía indicar una relación con la cultura Tiahuanaco de la alta Bolivia.¹⁹ Heyerdahl anuncia asimismo el descubrimiento de algunas piezas de madera que contienen caracteres de un posible idioma de los primitivos habitantes de la isla;²⁰ el etnólogo alemán Thomas Barthel, de la Universidad de Hamburgo, inicia la traducción de las tabletas, y el filólogo ruso Yuri Knorosov sugiere que podrían emplearse medios electrónicos para su traducción.²¹



Figura 3 Titular de prensa anunciando la traducción de las tabletas con caracteres por el filólogo Yuri Knorosov utilizando aparatos electrónicos. *El Día de La Serena*, 7 de febrero de 1956

El 14 de septiembre de 1956 Carlos García, cónsul chileno en Tahití, informa que una expedición científica a cargo del aventurero francés Éric de Bisschop tratará de demostrar que es posible llegar a América del Sur en una balsa de bambú de 5 metros de ancho por 12 metros de largo bautizada como *Tahití Nui*.²² La balsa estaba compuesta por quinientos bambúes de diferentes tamaños, colocados de manera que

¹⁸ *La Unión de Valparaíso*, 18 de diciembre de 1955.

¹⁹ *El Tarapacá de Iquique*, 20 de enero de 1956; *El Día de La Serena*, 18 de febrero de 1956.

²⁰ *Ercilla*, Santiago de Chile, 6 de marzo 1956; 3 de junio de 1957.

²¹ *El Día de La Serena*, 7 de febrero de 1956.

²² *La Nación*, 14 de septiembre de 1956.

dieran a la embarcación la máxima capacidad de flotación, atados con cuerdas fabricadas a partir de fibras de coco, unidos con tarugos de madera sin clavos metálicos, velas de hojas de pándalo, orzas de deriva como timón, y ningún elemento moderno de apoyo para la navegación, siguiendo los modelos antiguos que se utilizaban en la Polinesia.²³ El propósito de esta expedición era hacer el viaje inverso al realizado por el noruego Heyerdahl en 1947, quien unió el puerto peruano de El Callao con las islas polinésicas en su mítica balsa *Kon-Tiki*. La primera etapa de la travesía contemplaba una duración de cuatro meses de navegación por una de las regiones menos conocidas del océano Pacífico Sur, en la cual las condiciones climáticas son adversas, las corrientes marinas, desfavorables; la temperatura, rigurosa y las tormentas, muy frecuentes.

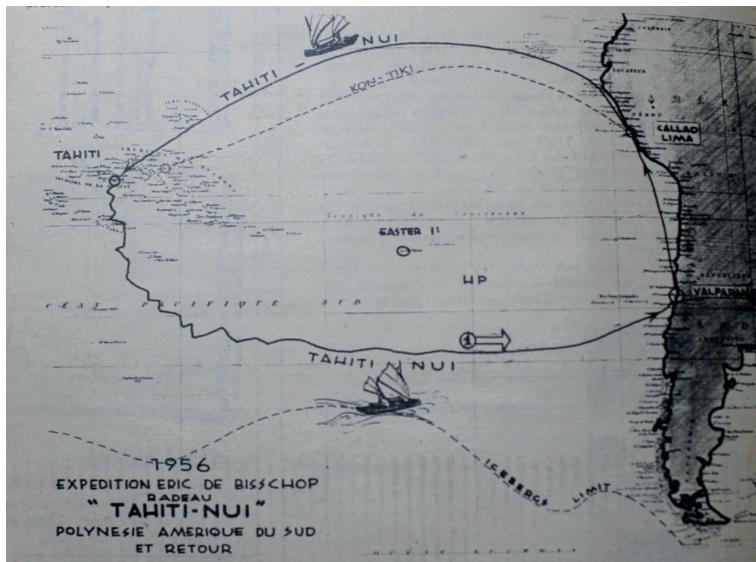


Figura 4 Ruta trazada por Éric de Bisschop en su intento de unir la Polinesia con el puerto de Valparaíso en la balsa Tahití Nui. Ercilla, Santiago de Chile, 26 de septiembre de 1956

La prensa nacional e internacional informó día a día de la travesía de Bisschop: naufragio anunciado, configurando el rito colectivo en las audiencias.²⁴ El 20 de mayo de 1957 la *Tahití Nui* se encontraba

23 *La Unión de Valparaíso*, 18 de diciembre de 1955.

24 *El Mercurio de Valparaíso*, 29 de noviembre de 1956; *El Tarapacá de Iquique*, 4 de diciembre de 1956; *El Día de La Serena*, 4 de diciembre 1956; *El Mercurio de Valparaíso*, 13 de diciembre de 1956.

próxima a la isla Juan Fernández afrontando la violencia de un temporal, que causó graves averías como la pérdida de uno de sus mástiles y los bambúes deteriorados por una plaga de gusanos.²⁵ El gobierno de Chile sale en su auxilio, dando orden a la fragata *Baquedano* de que zarpe inmediatamente. La navegación de la *Baquedano*, que remolcaba la balsa, fue lenta; 3 nudos como máxima velocidad, por la forma de la balsa y por las condiciones de tiempo muy desfavorables. A las cuatro de la madrugada del 23 de mayo, las condiciones de mar empeoraron con rizada y chubascos frecuentes.²⁶

Al final de ese día, aumenta la fuerza del viento y hay fuertes lluvias; el remolque se corta a la 1:25 horas de la madrugada del 24 de mayo. Después de recoger el remolque, se comprobó que estaba en buen estado, pero la rabiza estaba aparentemente cortada con cuchillo. Después de reiterar la maniobra, se inició el remolque a las 9.20 horas, pero al romperse la bita de la balsa y perderse varios bambúes, hubo que detener la operación. A partir de las 21 horas, el viento aumentó de fuerza 5 a 6, con fuertes chubascos.²⁷ Las condiciones de viento disminuyeron en la madrugada del 25 de mayo, pero en la tarde de ese día se experimentó mar gruesa del sur, fuertes balanceos y chubascos frecuentes. Luego de 199 días de navegación de la *Tahití Nui*, la acción del mar y el viento la desarmaron en su totalidad y naufragó definitivamente (Aranda 2017). En un segundo intento, Bisschop construye una balsa de troncos de ciprés en los astilleros de Constitución, bautizada *Tahití Nui II*, que naufraga definitivamente en los arrecifes de las islas Cook. Bisschop fallece en el intento.²⁸

4 Se activan las agencias

Luego de años de silencio y abandono, la prensa nacional informaba día a día los acontecimientos sucedidos en la isla dando cuenta de la estadía del profesor Baeza en Rapa Nui y de su trágico fallecimiento, de los avances de las excavaciones arqueológicas realizadas por Heyerdahl y de la travesía de Bisschop, y se activaron asimismo las agencias gubernamentales en torno de la isla. Luego del trágico accidente que tuvo como consecuencia la muerte de Lorenzo Baeza y dos de sus alumnos, la escuela pública de Rapa Nui lleva su nombre, y su esposa, junto a la Sociedad de Amigos de la Isla de Pascua,

25 *El Día de La Serena*, 20 de mayo de 1957.

26 *El Mercurio de Santiago*, 23 de mayo 1957.

27 *El Tarapacá de Iquique*, 7 de junio de 1957; *La Unión de Valparaíso*, 29 de mayo de 1957.

28 *Ercilla*, Santiago de Chile, 26 de febrero de 1958.

como manera de perpetuar su memoria, gestiona ante el Ministerio de Educación diez becas para los mejores alumnos de la escuela, que en 1957 viajan al continente. Algunos de ellos estudian en la Escuela Normal José Abelardo Núñez y su mantención es costeada por dicha sociedad. Entre ellos se destacan Alfonso Rapu y Carmen Cardinali, quienes son contratados por la escuela local como los primeros profesores primarios pascuenses. El regreso de los isleños que habían obtenido títulos de profesores normalistas trajo consigo un mayor conocimiento de cómo funcionaba la nación de la cual formaban parte (Cristino 2011).

La academia también se hace presente. En febrero del 1956 se anuncia la primera 'mesa redonda' de arqueología a desarrollarse en Pascua, con la participación de arqueólogos de Estados Unidos, Francia, México, Suecia y Noruega. La delegación chilena la componen Jorge Silva y Luis Strozzi de la Sociedad de Arqueología de Viña del Mar y asimismo ocho miembros del Centro de Estudios Antropológicos de la Universidad de Chile, entre ellos su director Gustavo Peña y los arqueólogos Carlos Munizaga, Alberto Medina, Francisco Reyes, Bernardo Berdichevsky y Gonzalo Figueroa, entre otros. Antes de su partida Jorge Silva señala: « Es de desear que el país y el gobierno tomen un verdadero interés por la Isla de Pascua. No es un territorio para ser sometido a grandes explotaciones comerciales, pero, en cambio, constituye un museo vivo y ningún pueblo arqueológico está en mejores condiciones para la investigación científica ».²⁹ Para el arqueólogo, entonces, el Estado debiera preocuparse por Pascua, reconstruir y cuidar sus monumentos.

Los isleños, por su parte, se organizan en torno de la estadía de Heyerdahl incrementando el saqueo de los sitios arqueológicos y la elaboración sistemática de falsificaciones para vender a los propios expedicionarios y al nuevo flujo de turistas atraídos por lo exótico de la isla, publicitado al extremo por la prensa nacional e internacional. El antropólogo suizo Alfred Métraux denuncia a los pascuenses como falsificadores:

A tanto ha llegado la falsificación, que los pascuenses ya no sólo imitan la escultura de sus antepasados sino que le han agregado aportes de otras culturas, copiando de algunos libros imágenes aztecas, como estatuas y máscaras encontradas por docenas en las tiendas de suvenires en Santiago o una familia completa fabricando "tablillas parlantes", esos misteriosos objetos cubiertos de jeroglíficos.³⁰

29 *La Unión de Valparaíso*, 1 de febrero de 1956.

30 *Ercilla*, Santiago de Chile, 10 de junio de 1959.

En definitiva, los habitantes de Rapa Nui desarrollan una verdadera industria en torno de los hallazgos de Heyerdahl.

El gobierno de Chile no podía estar ausente en esta cita y ordena al Ministerio de Obras Públicas elaborar un completo plan de desarrollo para la isla.³¹ El programa incluiría la construcción de un aeropuerto de primera clase, que se convertiría en un verdadero eslabón natural uniendo al Chile continental con Europa, África, pasando por los países sudamericanos de Brasil, Paraguay, Argentina y las islas de la Oceanía como Tahití, las islas Cook, Fiji, Nueva Zelanda, Australia, Filipinas, y los países de Asia.³² Igualmente, la pista de aterrizaje serviría para acaparar agua de lluvia para regar los cultivos tropicales como piñas, café, plátanos, cocoteros y algodón, productos que permitirán el ahorro de millones de dólares al país en un sitio que actualmente se sigue explotando con un criterio ovejero del siglo XIX.³³ Se incluía también un plan de desarrollo integral del poblado con el abastecimiento de agua potable, el alcantarillado y la construcción de bodegas y frigoríficos para la mantención de alimentos.³⁴ Además, se contemplaba la construcción de un centro cívico para servicios públicos, de obras portuarias para embarques y desembarques de víveres y carga en general, de hosterías con capacidad de 250 personas para los pasajeros que utilizasen las rutas áreas y marítimas, servicios de transporte interno y una ruta de circunvalación en torno a la isla.³⁵ Finalmente, se estudiaría una legislación especial para incorporar a los nativos y residentes en la isla al régimen legal de la nación.³⁶

Con el naufragio del profesor Lorenzo Baeza junto a sus alumnos, el abandono de la isla por Thor Heyerdahl al finalizar su proyecto arqueológico y el naufragio de Éric de Bisschop y su posterior muerte, Rapa Nui dejó de ser primera noticia en la prensa nacional y extranjera y las agencias gubernamentales silenciaron sus promesas. Sin embargo, al analizar los acontecimientos sucedidos, podemos plantear que, a pesar de lo fortuito que parecieran ser, los accidentes tienen una historia que les precede, un conjunto de acontecimientos que se desencadenan en un hecho trágico pero trascendental: una fractura en la estructura de las cosas. Captando el interés público de los hechos, los medios de comunicación sensibilizan a las audiencias, transformando los accidentes en una historia vendible y negociable, transmutando la noticia en rito: se visibilizan las carencias, las

³¹ *La Unión de Valparaíso*, 23 de diciembre de 1957.

³² *El Diario Ilustrado*, Santiago de Chile, 16 de septiembre de 1958.

³³ *El Diario Ilustrado*, Santiago de Chile, 16 de septiembre de 1958.

³⁴ *El Mercurio de Valparaíso*, 24 de diciembre de 1957.

³⁵ *La Unión de Valparaíso*, 23 de octubre de 1957.

³⁶ *La Unión de Valparaíso*, 23 de octubre de 1957.

injusticias, las arbitrariedades en una comunidad periférica. Y las agencias gubernamentales se hacen eco de la noticia, elaborando soluciones, proyectos e iniciativas que la mayoría de las veces tardan en realizarse o, definitivamente, nunca se concretan.

Bibliografía

- AMACRT, Archivo Museo Augusto Capdeville Rojas de Taltal, fondo Augusto Capdeville Rojas. Antofagasta: Museo Augusto Capdeville Rojas.
- AMFV, Archivo Museo Fonck de Valparaíso, fondo Lorenzo Baeza Vega. *Isla de Pascua. Memorias noveladas*. Anexo: artículos de prensa sobre Lorenzo Baeza Vega (1934–1936). Valparaíso: Museo Fonck.
- Aranda, E. (2017). «El rescate de la balsa *Tahiti Nui*, un episodio desconocido». *Revista de Marina*, 960, 34-7.
- Cristino, C. (2011). «Colonialismo y neocolonialismo en Rapa Nui: una reseña histórica». Cristino, C.; Piergiovanni, C.; Fuentes, M. (eds), *La Compañía Explotadora de Isla de Pascua: patrimonio, memoria e identidad en Rapa Nui*. Santiago de Chile: Rapanui Press, 19-52.

La velocidad en los mundos lentos
Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur
editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

Entremedios y disonancias en Ollagüe (Chile)

Francisco Rivera

Universidad Católica del Norte, Chile

Abstract This article explores the idea of in-betweenness as a space of memory and how past events and accidents are spatialized in the mining landscape of Ollagüe in northern Chile. 'In-betweens' are simultaneously a social fact and an ethnographic-archaeological space. The notions of risk, suspicion, and threat are proposed to address these spaces and the dissonant rhythms of mining. The architectural concept of in-between contributes to understanding the dissonances and irregularities challenging the structured order of the mining-industrial project established in Ollagüe during the twentieth century.

Keywords In-between. Sulfur mining. Capitalism. Volcanoes. Spaces of memory.

Índice 1 Introducción. – 2 Entremedios. – 3 Disonancias. – 4 Conclusiones.



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 Rivera | 4.0
DOI [10.30687/978-88-6969-940-5/009](https://doi.org/10.30687/978-88-6969-940-5/009)



1 Introducción

El accidente ferroviario se recuerda con detalles hasta el día de hoy: «Todavía me acuerdo de las personas, cómo estaban aquí, esperando noticias», cuenta C.A. al preguntarle sobre una animita instalada a un lado del camino, recuerdo material de aquel suceso (Entrevista inédita a C.A. 2023).¹ A las 8:40 horas de la mañana de 29 de octubre de 1971, a 33 kilómetros al norte de Ollagüe, en la línea que conduce a la estación de Ujina, ramal del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB), Pedro Vergara Claro conducía el tren 681 y avanzaba hacia el norte por las laderas de los cerros con la confianza de quien supone estaba utilizando vía libre. Repentinamente, al llegar a una curva, se encontró de frente con los automotores n.º 32 y n.º 38 que venían en dirección contraria. Eran los llamados ‘carruchos’, vagones para el transporte de trabajadores y materiales utilizados en la mantención de la línea. La colisión fue inevitable: violenta, imprevista, trágica. El tren arrolló al primer automotor sin tiempo para que los ocupantes saltasen a un costado, y embistió luego al segundo carro que venía a cierta distancia, y que fue lanzado a una velocidad que impidió que frenase oportunamente.

Las consecuencias fueron fatales: cinco trabajadores perdieron la vida y otros siete resultaron heridos. Al día siguiente, el diario *El Mercurio de Calama* informó en primera página: «Cinco muertos, dos heridos graves y cinco menos graves y leves produjo ayer un choque ferroviario en Ollagüe».² Según la policía y el informe entregado por las autoridades provinciales, la causa del accidente fue un error de coordinación por parte del encargado de las vías, Juan Eduardo Dávila Dávila, empleado del FCAB, «chileno, cincuenta y siete años, casado, con domicilio en Ollagüe».³ Dávila había dado vía libre al tren 681, que se dirigía a Ujina, al mismo tiempo que había autorizado a los carruchos que iban en dirección contraria, de Puquios a Ollagüe.

Cuatro de los cinco trabajadores fallecidos en este accidente eran bolivianos, y tres de ellos casados: Candelario González Quispe de cuarenta y cinco años, Damián Anza Urrelo de veintiséis años, Arturo Mamani Condorcet y Ricardo Cumali Ballesteros, ambos de veinticinco años (el segundo, el único soltero), y Cenel Nettle Maluenda, el único chileno, casado y también el mayor del grupo con cuarenta y

1 Este trabajo es parte del proyecto FONDECYT Iniciación 11220113, financiado por ANID Chile.

2 «Cinco muertos y siete heridos en una colisión de trenes», *El Mercurio de Calama*, 30 octubre de 1971.

3 «Cinco muertos y siete heridos en una colisión de trenes», *El Mercurio de Calama*, 30 octubre de 1971.

seis años.⁴ Hoy, una estructura recuerda a los trabajadores con sus nombres inscriptos en la piedra:

Aquí fallecieron trágicamente el 29 de octubre de 1971
los siguientes trabajadores del ferrocarril
Arturo Mamani Condorcet
Ricardo Cumali Ballesteros
Cenel Netle Maluenda
Candelario González Quispe
Damian Anza Urrelo
Q. E. P. D.

Este accidente tiene particularidades que otros ocurridos en la región no poseen: se saben los nombres de las víctimas, tiene una causa conocida y, en consecuencia, tiene responsables: «Tanto el empleado Dávila como el maquinista Pedro Vergara y otro conductor permanecen detenidos en el pueblo de Peine y serán puestos a disposición del juzgado de El Loa»,⁵ informaba *El Mercurio de Calama*. El accidente es pues recordado y posee un correlato material y patrimonial (animita), pero éste ilustra igualmente otro tema poco explorado: el lugar en el cual ocurren los siniestros. En un paisaje montañoso, de gran altitud y repleto de quebradas, el transporte de personas, materiales y minerales fue desde sus inicios un desafío logístico: «Empezaron a construir un ramal del ferrocarril», cuenta E.G. sobre la línea dónde ocurrió el accidente:

Sale de aquí un ferrocarril hacia Collahuasi [...] imagínese usted cómo pudieron haber construido un ferrocarril de acá, por toda esta cordillera que hay... es una zona muy accidentada, cerros, quebradas. (Entrevista inédita a E.G. 2016)

2 Entremedios

En Ollagüe, el paisaje salpicado de quebradas, cerros y laderas de los volcanes es uno de los escenarios que el arquitecto neerlandés Aldo van Eyck llamaría 'entremedios' (*in-between*), espacios transicionales situados entre sectores industriales que fueron constituidos y estructurados por el proyecto moderno-capitalista. Como concepto del pensamiento arquitectónico, un entremedio es también social. Por

4 «Cinco muertos y siete heridos en una colisión de trenes», *El Mercurio de Calama*, 30 octubre de 1971.

5 «Cinco muertos y siete heridos en una colisión de trenes», *El Mercurio de Calama*, 30 octubre de 1971.

un lado, en la cima de los volcanes se ubican los sitios de extracción de azufre. Allí el volcán se parcela y divide en pertenencias, y la explotación minera se realiza siguiendo un orden espacial y rítmico, regulado por el ir y venir de las máquinas que extraen el azufre y los carros de andariveles que lo transportan. Por otro lado, a los pies del volcán, se ubican las infraestructuras industriales y las áreas domésticas de los trabajadores y sus familias. Es éste un espacio igualmente planificado, ordenado y disciplinado, espacial y temporalmente. Sin embargo, entre ambos sectores existe un espacio de transición, confuso, sujeto a otras velocidades. Las laderas de los volcanes y de los cerros que pueblan el paisaje ollagüino muestran las huellas sinuosas de la agencia social, de la improvisación, de los 'errores de coordinación' que escapan del control establecido por las estructuras rígidas del proyecto moderno y su ritmo extractivista. Es justamente en estas laderas, pendientes naturales difíciles de dominar, donde solían ocurrir los accidentes, aquellas interrupciones del pulso rítmico de producción económica.

Los accidentes no pueden dejar de explicarse concebidos como frutos del azar o de errores humanos. Lo que me interesa examinar son las lecturas que han explicado -y siguen explicando- las causas de dichas interrupciones. Mi interés no recae tanto en la documentación de los eventos históricos asociados con accidentes, sino más bien en cómo éstos fueron percibidos e interpretados. Las distintas materialidades resultantes de estos accidentes son, por lo tanto, constitutivas también de dichas formas de explicación. Lo que en este texto propongo explorar es entonces la idea de las laderas como espacios de memoria o, dicho de otro modo, aquellos eventos y accidentes del pasado que son 'espacializados' en un lugar específico del paisaje minero de Ollagüe: sus entremedios, simultáneamente un hecho social y un espacio etnográfico-arqueológico de investigación.

El concepto de entremedios fue propuesto como anticipé por van Eyck, figura central de la crítica a lo que él llamaba aproximación mecanicista de la arquitectura moderna, que deshumaniza el entorno y el espacio urbano, y que en el siglo XX era encarnada por arquitectos como Le Corbusier, Sigfried Giedion o Walter Gropius. En distintos proyectos, como el orfanato de Ámsterdam o los parques infantiles en la misma ciudad, van Eyck materializó sus ideas de espacios vividos y colectivos (Strauven 1998). Delineó conceptos operativos tales como trabajo, juego, evento colectivo y actividad individual a partir de una redefinición de la funcionalidad, proponiendo que la influencia a largo plazo de estructuras físicas consiste en remodelar la relación de las personas con su entorno y a la vez entre sí (Lefavre, Tzonis 1999). Es lo que llamó *in-betweening* en su forma transitiva, para enfatizar la forma activa del concepto. En los entremedios, van Eyck propuso dos ideas centrales de las formas de concebir el espacio: por un lado, entender cómo la arquitectura podía ser pensada para

prever y manejar las transiciones ambiguas en el espacio y, por el otro, que esa ambigüedad crea también reglas de comportamiento (Hillier 1996; Sennett 2008). Mi argumento sobre las laderas como espacios entremedios tiene precisamente que ver con esas dos aproximaciones conceptuales. Primero, con la idea de que el volcán es, por sí solo y simultáneamente, un sitio y un objeto arqueológico, y, por lo tanto, el análisis de sus componentes materiales es también un análisis de sus espacios ambiguos y no estructurados. Segundo, con la idea de que el volcán como objeto arqueológico ha condicionado los comportamientos y las estrategias de explotación azufrera desde inicios del siglo XX, con la introducción de campamentos, andariveles, caminos y camiones especialmente adaptados a las alturas.

Mi hipótesis es que la propia irregularidad de las laderas desafía la regularidad de lo plano y del orden estructurado del proyecto moderno que entiende estos espacios transicionales como un vacío o un espacio que debe ser franqueado o (tras)pasado de la forma más rápida y eficiente posible [fig. 1]. Las estrategias tecnológicas que se utilizaron para ese fin fueron diversas -camiones, andariveles- y, cuando éstas fallaban, se interrumpían o se producían accidentes, se generaron explicaciones que iban más allá de lo meramente técnico. De ese modo, la ladera deviene en un objeto arqueológico de un pasado 'espacializado'. Cada etapa de producción minera tenía sus propios ritmos y los accidentes fueron eventos que los interrumpían y cuyas huellas quedaron materializadas en el paisaje. Sin embargo, no todos los accidentes fueron concebidos de la misma manera. En sus distintos contextos, cada accidente respondía a diferentes causas y se interpretaba de manera diferente. Exploro tres nociones -riesgo, sospecha y amenaza- como lecturas interpretativas de aquellos accidentes que, al contrario del fatal suceso de 1971, son aquí anónimos, imprecisos, sin causa clara ni explicación concluyente. Y aun menos tienen culpables o responsables.



Figura 1 Robert Gerstmann, Volcán Ollagüe, 1940. Fotografía. Santiago de Chile, Museo Histórico Nacional. Gentileza del Museo Histórico Nacional de Santiago

2.1 *Riesgo*

Sin saberlo aún, a inicios de la década de 1970 la industria azufrera en Ollagüe entraba en un período de decadencia económica que terminaría por cerrarla veinte años después. Era difícil prever dicha crisis si se observan las estadísticas de producción de azufre en Chile durante 1970 y 1971: 108.621 y 106.498 toneladas respectivamente, las mejores cifras en su historia (Rivera 2020). Sin embargo, el golpe de Estado de Augusto Pinochet y la crisis del petróleo en 1973 fueron puntos de inflexión que llevaron a las azufreras chilenas a una escuálida producción que llegaría apenas a sobrepasar las 30.000 toneladas anuales en aquel decenio. La industria se encontraba en dificultades y una estrategia de mantenerla en funcionamiento fue, además de los subsidios estatales, bajar los costos de producción. Esto se tradujo en la ausencia de cualquier tipo de innovación tecnológica y de mejora en las condiciones laborales. Así, los andariveles, símbolos del poder de domesticación humana sobre los volcanes, fueron poco a poco desmantelados y los camiones se transformaron en el único medio de transporte para trabajadores y minerales.

A fines de la década de 1970, el fotógrafo José Armando Araneda visitó el campamento de Amincha y los sitios de extracción del volcán Aucanquilcha: «Un camión sale a las siete de la mañana de Amincha con sesenta mineros apretados en la parte de atrás (donde debería ir la carga)», cuenta. Y agrega:

Nos suben a la mina. Me mezclo con ellos. Nadie habla. La ventisca blanca, la niebla y la sensación térmica hacen descender la temperatura a -4° F. Mantenemos las caras gachas, intentando protegerlas del viento y la nieve torrencial. (Araneda 1984, 12)

En su descripción, Araneda pone el acento sobre dos cuestiones importantes del trabajo minero: el medio ambiente y la precariedad, en este caso, del transporte. En cualquier momento la nieve y el frío podían interrumpir la producción minera y, además, tener consecuencias trágicas sobre los trabajadores: «En la frontera chileno-boliviana el tiempo está muy malo», publicó *La Nación*, «habiéndose caído nieve en algunos sectores, como en las faenas azufreras cerca de Ollagüe [...] A consecuencias del mal tiempo han ocurrido en el interior algunos dolorosos dramas por desaparecimiento de algunas personas».⁶ El mal tiempo era, por lo tanto, una amenaza constante y un factor de las condiciones de vida en las alturas, como asimismo causa de ‘dolorosos dramas’.

El segundo punto destacado por Araneda es la precariedad laboral, un hecho relevante considerando que su visita se produjo durante el período dictatorial caracterizado por la desregulación y la escasa fiscalización estatal de la industria. En ese marco, no parece sorprendente entonces que, en la rutina cotidiana, los trabajadores fueran transportados arriba de la carrocería de los camiones: «En aquella época las oficinas de administración estaban en Ollagüe, y los mineros vivían a 17.200 pies (estación El Ángulo)», recuerda el propietario de las minas del volcán Aucanquilcha, Raúl Carrasco:

El problema era que con los viejos camiones necesitábamos unas cinco horas para llegar a la cima. Por lo tanto, los mineros tenían que vivir lo más cerca posible de la mina. Después pedimos camiones hechos especialmente para estas carreteras. (Araneda 1984, 17)

La extracción de azufre se evaluó entonces entre la capacidad de acceder a las alturas, sólo posible con camiones, con los riesgos que aquello implicaba: «Gracias a estos monstruos ‘trepa-caminos’ pudimos trasladar el campamento desde la estación El Ángulo (donde viven los mineros) bajando 1.000 metros hasta Amincha» (Araneda 1984, 18).

La industria utilizó primero llamas, luego mulas. Finalmente, fueron los camiones Ford A y Chevrolet, de cuatro cilindros, los que poblaron las laderas de los volcanes, subiendo mineros y bajando caliche: «Y había seis camiones, cinco camiones de mineros... juh!

6 «Mal tiempo en la región», *La Nación*, Santiago de Chile, 3 de agosto de 1935, 10.

Gritadera... Iban en el camión arriba», cuenta O.M. (Entrevista inédita a O.M. 2017). Sin embargo, el problema era menos subir que bajar, cuando los camiones, cargados con piedras, ya no podían cargar humanos: «Así se iban a trabajar, después en la tarde se bajaban, en hilera bajaban». Desde la cima bajaba una columna de trabajadores, figuras fantasmagóricas en medio de la penumbra que contrasta con el blanco, no sabemos si por la nieve o por el azufre. O.M. agrega: «A pie bajaban. A veces, cuando nevaba, había una tabla así... y le ponían como alrededor así... se sentaban y se *resfalaban*. ¡Uh! Hasta abajo venían, *resfalandos*» (Entrevista inédita a O.M. 2017). Una vez más, las laderas del volcán se transforman en ese espacio entremedio que necesita (tras)pasarse lo más eficiente y rápidamente posible. Era, ciertamente, una forma más segura que bajar la pendiente arriba de un camión, arriesgando caer desde la carrocería en cada una de las curvas [fig. 2]. Al contrario, bajar a pie significaba improvisar:

Así venían. Así, no para venir por el camino tenían que hacer curvas así. Con la nevada no *po*, estaba escarchada... *juj pa' abajo*. Yo tenía miedo, decía como pueden caerse, de cabeza, todo, ¿no? [...] Ay, a veces había accidentes, que se *tronqueaban* los mismos, se quebraban... no faltaba. Pero era más seguro que venirse así [en camión]. (Entrevista inédita a O.M. 2017)



Figura 2 Imagen satelital del volcán Aucanquilcha, la estación El Ángulo y las curvas hacia la cima.
© Google Earth, 16 de julio de 2023

Los mineros desatendidos en las alturas del volcán, sin medio de transporte para volver al campamento, forman parte de las

contradicciones de la fallida modernidad minero-capitalista en Ollagüe. Al mismo tiempo que eran considerados esenciales para la producción, eran cotidianamente abandonados en una rutina de trabajo naturalizada por la administración de la empresa. De ese modo, los mineros del azufre conformaban una mano de obra que participó en desventaja en una relación económica asimétrica con el capital minero. La acumulación capitalista requiere suplementos raciales o subsidios, 'brutalistas' en el sentido dado por Achille Mbembe (2023), que también utilizaba un concepto del pensamiento arquitectónico. En su estudio en las plantaciones agrícolas de Sulawesi, en Indonesia, Tania Li (2014, 4) planteó que si el capitalismo se concibe como un sistema totalizador en el que todo el mundo se integrará inevitablemente, ocurre que a la vez «un gran número de personas no tienen ni tendrán ningún papel que desempeñar en una producción organizada en función del beneficio». En Ollagüe, alguien tenía que subsidiar la expansión del capitalismo en la región con su cuerpo y con su tiempo, así como con su constante negociación con el riesgo y los accidentes (Galaz-Mandakovic, Rivera 2023).

2.2 *Sospecha*

Si los accidentes se entienden en términos de la percepción al riesgo que implicaban ciertas prácticas y modos de trabajo, como transitar arriba de la carrocería de un camión o lanzarse en una tabla sobre la nieve, existieron también otras interrupciones del ritmo de producción minera que, sin embargo, no tuvieron explicaciones. En su edición del 15 de junio 1942, el diario estadounidense *The Evening Star* informaba sobre un acontecimiento por lo menos sospechoso:

Tres personas murieron y seis resultaron heridas ayer en la explosión de una planta de azufre cerca de Ollagüe, en el noreste de Chile. La policía detuvo a dos personas en cuyos domicilios dijo haber encontrado dinamita. Se investiga si la explosión se debió a un sabotaje.⁷

La explosión ocurrió en la planta azufrera de Amincha y esta noticia es la primera nota de prensa internacional que señala el sabotaje como posible causa de un siniestro en alguna de las plantas de procesamiento. La nota reproducía así las informaciones publicadas por diarios nacionales:

⁷ «Chilean sulphur plant explosion kills three», *The Evening Star*, Washington, 15 de junio de 1942, mi subrayado.

En efecto, los autoclaves de esta planta explotaron, causando tres muertos y numerosos heridos [...] Se ignoran aun las causas de la explosión pero se cree que pueda tratarse de un acto de sabotaje.⁸

Lo interesante de ambos textos es la noción de sospecha que se instala como forma de explicación. No es simplemente un accidente, un 'error de coordinación' en las labores de procesamiento o un evento fruto del azar, sino un hecho que tiene connotaciones subversivas. Es un acto premeditado de interrumpir el ritmo de producción, un acto de resistencia contra la administración de Amincha, que recuerda inmediatamente el ludismo inglés del siglo XIX, cuando los trabajadores manuales se rebelaron contra la mecanización y la automatización del trabajo en las fábricas (Hobsbawm 1952). No obstante, en Amincha las razones del siniestro se nos escapan y ninguna otra noticia es publicada en las ediciones de prensa subsiguientes. No hay explicaciones y no hay culpables, aunque sí hay protagonistas: la dinamita y el fuego.

En su estudio etnográfico de la plantación azucarera de Anjava en Madagascar, Mingyuan Zhang (2023) exploró la figura del fuego, mostrando cómo los campesinos malgaches lo usaban como medio de sabotaje contra la producción azucarera. El fuego era utilizado por sus capacidades productivas (aunque un método hoy obsoleto, la caña de azúcar debe quemarse antes ser cosechada manualmente) y, al mismo tiempo, se aprovechaban sus capacidades destructivas como arma de resistencia ante las políticas de acceso al agua por parte de la empresa propietaria de los terrenos. El acto de quemar ocupa entonces los espacios ambiguos entre subsistencia y resistencia, ya que éste permite simultáneamente facilitar o sabotear la cosecha de caña de azúcar. En ese sentido, la figura del fuego ocupa un espacio transicional, un entremedio. Para el autor, en efecto, las luchas de los campesinos malgaches deben ser contextualizadas por lo tanto en estos espacios de conflicto extractivista entre capital y trabajo: «La quema como acto de resistencia», escribe Zhang (2023, 106), «no es una simple protesta de campesinos, sino una estrategia polifacética orientada a la subsistencia que surge de contextos político-ecológicos específicos». En Ollagüe, la figura del fuego podría haber asumido entonces la forma de aquello que James Scott (1985, 31, 35) llama una «resistencia cotidiana», es decir, «el incumplimiento pasivo, el sabotaje sutil, la evasión y el engaño» que no cuenta con una «organización formal, ni líderes formales, ni manifiestos, ni cuotas, ni nombre, ni bandera».

⁸ «Tres muertos y heridos hubo en explosión de una planta azufrera», *La Nación*, Santiago de Chile, 16 de junio de 1942, 7.

Es en las instalaciones industriales como Amincha donde se estableció una relación con la amenaza propia del fuego. Los riesgos de accidente se sitúan así en otra modalidad, ya no en el transporte sino en el procesamiento; es decir, en la manipulación del fuego como dispositivo de transformación mágica de la riqueza mineral en una mercancía. En ese marco, la introducción de innovaciones tecnológicas como los autoclaves y las retortas implicó un vínculo con otros tipos de conocimientos técnicos. El dominio de estas nuevas máquinas provocó una fisura entre quienes sabían manipularlas y los que no, y, por lo tanto, una constante negociación de lo que Anthony Giddens (1990) denomina «conocimientos expertos». En ese sentido, la idea de sospecha se inscribe bien en aquellas fisuras, porque las explicaciones de las interrupciones a menudo carecen precisamente del conocimiento técnico adecuado para explicarlas.

2.3 Amenaza

Como sitio arqueológico y con sus laderas como espacios entremedios, el volcán condicionó las prácticas y las estrategias de vida y de trabajo de la explotación minera. La figura del fuego, así como la dinamita y los explosivos, se inscriben en una nueva manera de entender el poder geológico del volcán. Éste se concibe no sólo como un sitio extractivo sino también como objeto que personifica la amenaza sobre quienes buscan dominarlo. Esta hipótesis, ciertamente especulativa, permite no obstante explorar la relación entre el azar y la amenaza existente en las interpretaciones de los accidentes ocurridos en los volcanes. Los accidentes son ahora entendidos no sólo como una desgracia o un siniestro sino, incluso, como un acto de resistencia, ya no de los trabajadores contra la mecanización y el capital minero sino como una resistencia del propio volcán contra su domesticación. En este nuevo sentido de explicación, el accidente se funda en la amenaza provocada por el incumplimiento de las obligaciones sociales de reciprocidad hacia el volcán. Así es cómo, el primer día de agosto, un *yacho* (especialista religioso) era invitado desde Bolivia para realizar pagos a los cerros ollagüinos, con el fin de apaciguar su furia: «¿Y ese pago en qué consistía? ¿Usted se acuerda?», «Para... No sé, para cuando los trabajadores», cuenta A.Q., «tiene que poner esa plata, porque para que haya más plata. Hay que pagar a la Pachamama, a los cerros» (Entrevista inédita a A.Q. 2016). Y es que el incumplimiento de las obligaciones podía tener consecuencias nefastas, entre ellas la ocurrencia de accidentes.

En las laderas del volcán encontramos hoy las ruinas y los restos materiales de esta historia de poder industrial y de domesticación de la naturaleza, que buscó en la mecanización y en la transformación de los ritmos y del propio tiempo controlar la modalidad imprevisible

o vengativa del volcán. No obstante, este control humano era parte de la misma utopía que alimentaba la idea de desarrollo económico, basado en el control de la naturaleza. Este contexto que unifica la mecanización de las labores mineras con la cosmovisión sobre el poder mágico de las fuerzas no humanas era paradójicamente reforzado por las interrupciones en forma de accidentes, siendo el fuego el principal protagonista. *La Nación* publicó, por ejemplo, la noticia de un incendio ocurrido en las minas del volcán Ollagüe:

Las autoridades han recibido informaciones de que en el interior de la mina de azufre Santa Rosa, de propiedad de don Luis Borland [...] se produjo un incendio que duró diecisésis días. El viento hacía casi imposible extinguir el fuego, el que sólo pudo ser *dominado mediante el procedimiento de derrumbar a dinamita* todo el sector de la mina afectado. Las pérdidas ocasionadas por el siniestro se calculan en la suma de cien mil pesos.⁹

La amenaza del fuego tiene además una relación significativa con el tipo de accidente por excelencia del volcán: su erupción. En la mañana del 10 de octubre de 1927, el volcán Ollagüe comenzó a emitir señales de actividad y «los habitantes del villorrio salieron a las calles a observar el fenómeno; pero el fuerte viento que traía las emanaciones que despedía el volcán sobre la población hizo presa a los habitantes de un gran terror».¹⁰ Al día siguiente de la erupción, los diarios informaban: «El enorme calor desarrollado hizo peligrar la existencia de los habitantes de la ciudad. Con este motivo, se efectuó el éxodo de todo el mundo al pueblecito de Mincha».¹¹ Sin embargo, la amenaza de una gran erupción continuó y, en un período anterior a la introducción de camiones,

rápidamente se habilitaron toda clase de vehículos, y el pueblo, usando diversos medios de locomoción, huyó en gran confusión hacia las ciudades vecinas. Los ancianos y niños ocuparon los coches, carretelas, carrotones, etc., mientras los jóvenes marchaban a pie, llevando las cosas de más valor. Los caminos se vieron rápidamente cubiertos de gentes, que en caravana marchaban como huyendo de una ciudad tomada por el enemigo.¹²

9 «Durante diecisésis días se quemó el interior de mina de azufre», *La Nación*, Santiago de Chile, 30 de junio de 1938; cursiva añadida.

10 «El volcán Ollagüe estuvo en actividad en el día de ayer, llevando la alarma a la población», *La Nación*, Santiago de Chile, 11 de octubre de 1927, 13.

11 «El volcán Ollagüe estuvo en actividad en el día de ayer, llevando la alarma a la población», *La Nación*, Santiago de Chile, 11 de octubre de 1927, 13.

12 «El volcán Ollagüe estuvo en actividad en el día de ayer, llevando la alarma a la población», *La Nación*, Santiago de Chile, 11 de octubre de 1927, 13.

Dos días después, *The Evening Star* informó sobre este mismo acontecimiento destacando que «la erupción [...] ha disminuido en intensidad y la población del pueblo de Ollagüe, que huyó el lunes a causa de los vapores sulfurosos, está regresando a sus hogares». ¹³ Los entremedios son una zona de amenaza [fig. 3] y las fumarolas en las cimas volcánicas son el recuerdo constante de que el fuego y las emanaciones sulfurosas han determinado la vida y el trabajo en las alturas andinas: un acto de resistencia del propio volcán a su domesticación humana.



Figura 3 Volcán Aucanquilcha y señalética en Amincha. Foto de Francisco Rivera, 2023

13 «Volcano less active», *The Evening Star*, Washington, 12 de octubre de 1927.

3 Disonancias

Del lat. dissonantia.

f. Sonido desagradable.

f. Falta de la conformidad o proporción que naturalmente debe tener algo.

f. Mús. Acorde no consonante.

loc. verb. Parecer extraño y fuera de razón.
(Real Academia Española 2023)

Las nociones de riesgo, sospecha y amenaza permiten entender los ritmos disonantes de la explotación azufrera. Utilizando un concepto arquitectónico –el entremedio–, podemos explorar las irregularidades desafiantes de lo plano y del orden estructurado del proyecto minero-industrial instaurado en Ollagüe. Mi uso de lo disonante no es casual: refiere a aquellas interrupciones desagradables, sin conformidad ni proporción, a un ‘algo’ fuera de razón; se trata de aquello que materializa lo que Michael Taussig (1997, 184) denominó «el milagro que salió mal» de la modernidad: motores, asfalto, petróleo.

Los accidentes, eventos singulares de la producción minero-capitalista, establecen pasados ‘espacializados’, de cuyas materialidades en ruinas somos testigos en el presente. No obstante, por su naturaleza disonante, los accidentes necesitan rememorarse y configuran espacios concebidos, percibidos y vividos, tres nociones de aquello que Edward Soja (Soja 1989) propuso llamar «trialéctica del espacio». La idea de entremedios busca precisamente una perspectiva que enriquece la lógica de lo que Henri Lefebvre (1974) denominó espacio abstracto; es decir, el espacio del capitalismo, relativamente libre de los significados culturales que definían el espacio de épocas anteriores. Frente a este espacio abstracto, que Lefebvre asocia con los expertos (arquitectos, urbanistas) y se materializa en el *company town* –lugar paroxístico del proyecto industrial moderno, especialmente el minero– el espacio entremedio de las actividades cotidianas de los usuarios es por el contrario un espacio confuso, colectivo y desjerarquizado.

Las fuentes de experiencias en los entremedios contribuyen así a entenderlos menos como espacios a (tras)pasar ‘capitalísticamente’, que como lugares significativos dado el pasado que rememoran. Los accidentes crean lugares y no solamente suceden en el espacio. Los entremedios se convierten de espacios transicionales y efímeros en lugares constituidos por materialidades que se apropián de ellos por medio de la rememoración, como una animita, que no es otra cosa que la fijación en el espacio de un evento del pasado [fig. 4]. Un evento aciago, por cierto. La animita se constituye entonces en una suerte de entremedio entre lo público y lo privado, entre la explicación causal de un hecho social y el dolor del duelo de una tragedia familiar [fig. 5] (Dickens 2021).



Figura 4 Animita anónima y cruces de madera a un costado de la línea de Ferrocarril Antofagasta-Bolivia, cerca del campamento Buenaventura. Foto: Francisco Rivera, 2017



Figura 5 Animita en recuerdo de los fallecidos en el accidente de tren de 1971. Foto: Javier Cruz Condori, 2019

4 Conclusiones

El objeto-volcán y sus laderas configuraron espacios entremedios, en los cuales se enfrentaron los nuevos ritmos de producción capitalista, deseosos de la mayor productividad y eficiencia posible. Estos ritmos, lentos o veloces, fueron aquí pensados como espacios transicionales en el marco de las modalidades del proceso extractivo: el transporte y el procesamiento. En las laderas de Ollagüe, el proyecto moderno y su estructura minero-capitalista se enfrentaron así con sus propias contradicciones. Animitas, neumáticos abandonados y vagones descarrilados conforman un paisaje en ruinas, un ensamblaje que tensa la compleja relación entre espacios, máquinas, accidentes y cosmovisión. Así, las laderas de los volcanes de Ollagüe como espacios entremedios y los accidentes como testigos de la disonancia rítmica de la explotación azufrera permiten abordar los matices de un interrumpido proyecto minero-industrial en los Andes.

Bibliografía

- Araneda, J.A. (1984). *The World's Highest Inhabited Place: Aucanquilcha, Chile* [Master Thesis]. Rochester: School of Photographic Arts and Sciences, Rochester Institute of Technology.
- Dickens, S. (2021). «Vernacular Sacred Spaces: Rethinking the Roadside Memorial in the United States». *Journal of Cultural Geography*, 38(2), 127-49. <http://doi.org/10.1080/08873631.2020.1839308>
- Galaz-Mandakovic, D.; Rivera, F. (2023). «Bolivian Migration and Ethnic Subsidiarity in Chilean Sulphur and Borax High-Altitude Mining, 1888-1946». *History and Anthropology*, 34(2), 234-59. <http://doi.org/10.1080/02757206.2020.1862106>
- Giddens, A. (1990). *The Consequences of Modernity*. Stanford: Stanford University Press.
- Hillier, B. (1996). *Space is the Machine: A Configurational Theory of Architecture*. New York: Cambridge University Press.
- Hobsbawm, E. (1952). «The Machine Breakers». *Past & Present*, 1, 57-70.
- Lefavire, L.; Tzonis, A. (1999). *Aldo van Eyck, Humanist Rebel: Inbetweening in a Postwar World*. Rotterdam: 010 Publishers.
- Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. París: Anthropos.
- Li, T. (2014). *Land's End: Capitalist relations on an indigenous frontier*. Durham: Duke University Press.
- Mbembe, A. (2023). *Brutalisme*. Paris: La Découverte.
- Rivera, F. (2020). «A Pendulum of Innovations and Challenges: Technological System and Industrial Heritage of Sulphur Mining in Northern Chile (1887-1993)». *Industrial Archaeology Review*, 42(1), 48-61. <http://doi.org/10.1080/03090728.2019.1709729>
- Scott, J. (1985). *Weapons of the Weak: Everyday Forms of Peasant Resistance*. New Haven: Yale University Press.
- Sennett, R. (2008). *The Craftsman*. New Haven: Yale University Press.

- Soja, E. (1989). *Postmodern Geographies: The reassertion of space in critical social theory*. London: Verso.
- Strauven, F. (1998). *Aldo Van Eyck: The Shape of Relativity*. Amsterdam: Architectura & Natura.
- Taussig, M. (1997). *The Magic of the State*. New York: Routledge.
- Zhang, M. (2023). «Burn to Harvest, Burn to Sabotage: Between Fire and Water on a Sugar Plantation in Madagascar». *American Anthropologist*, 125(1), 100-11. <http://doi.org/10.1111/aman.13811>

La velocidad en los mundos lentos
Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur
editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

Los accidentes ferroviarios como no-eventos: trabajadores indígenas, ferrocarril e industria extractiva en Puerto Casado (Paraguay)

Valentina Bonifacio

Università Ca' Foscari Venezia, Italia

Abstract The article describes the dangerous work of indigenous workers in the maintenance of the train tracks of the Carlos Casado S.A. company in the Paraguayan Chaco, during the early twentieth century, and analyzes the consequent railway accidents as 'non-events'. Considered as collateral effects of the modernity brought by the railroad, these accidents were not conceived as significant historical events, and remained as intimate memories without echo in the collective and institutional memory.

Keywords Accidents. Trains. Extractive industries. Indigenous labor. Memory.

Índice 1 Introducción. – 2 Trenes, extractivismo y colonización. – 3 Trenes, mano de obra indígena y accidentes en las vías férreas.



Edizioni
Ca' Foscari



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 Bonifacio | 4.0
DOI [10.30687/978-88-6969-940-5/010](https://doi.org/10.30687/978-88-6969-940-5/010)

139

Lázaro Prieto: -La locomotora llevaba también agua para los obreros. Había tanques de siete, ocho mil litros, y en cada obraje dejaba uno o dos. Tenía su aljibe allí. Vos conectabas la manguera y traspasabas el agua en el aljibe. Llegamos a las dos de la mañana y había un indio, un indígena, que estaba borracho y se llamaba José. Y bueno... la locomotora Don José, era pesada ése, vos no vas a sentir si vos pasás... si te pasás por encima [de algo] el chofer no va a sentir... la locomotora no se mueve. Vos que nosotros somos... ¿cómo te voy a decir?

Entrevistadora: -Frágiles?

L. P.: -Y... frágiles... por lo menos no va a sentir luego la máquina. Algunos dijeron que estaba durmiendo allí, encima de las vías, otros dicen que quería pasar frente la locomotora... lo que sí la locomotora le pasó encima así [mueve los brazos para formar un remolino]. Toda su tripa se enrolló por el eje de la locomotora, por el eje de las ruedas. Viste que de noche no tenía luz... le destrozó todo así en pedazos. Y había gente que llegaba... Y alguna gente se tropezaba por los pedazos de... eso fue horrible. Y después una señora se tropezó por su cuarto luego [parte frontal del cuerpo]. "Aquí mismo parece que se murió", dice la señora.

(Entrevista con Lázaro Prieto, Puerto Casado, agosto de 2015)¹

1 Introducción

Agosto de 2015. Me encuentro con Lázaro Prieto, habitante de Puerto Casado, al lado de «la ciclovía», una pista de jogging ubicada a orillas del río Paraguay. Al costado de la pista, la locomotora Don Carlos -en desuso hace varios años- nos espera inmóvil para hacer de trasfondo a la entrevista filmada que estamos a punto de realizar. Don Prieto describe con orgullo su juventud, su trabajo de obrero en el «taller ferrocarril» de la empresa Carlos Casado S. A. y las fabulosas locomotoras que hace un tiempo recorrían los montes del Chaco. De repente, el recuerdo de los accidentes ferroviarios se hace largo en el relato, desbordándolo, interrumpiendo la narración triunfante de la llegada de la civilización a la selva, y un accidente en particular, el de José, toma forma incómoda entre las palabras.

Este artículo habla de esto, del papel de la mano de obra indígena en el mantenimiento de las vías del tren de la empresa Carlos Casado S. A. en el Chaco paraguayo durante el siglo XX y de los no-eventos representados por los accidentes de tren de esos trabajadores. Se propone en ese texto considerarlos no-eventos (Hartman 1997) en tanto son más bien sucesos pensados (y callados) por la historia

1 Todas las entrevistas empleadas en el texto fueron realizadas por la autora.

local como 'efectos colaterales' de un medio de transporte necesario y portador de modernidad. Los accidentes ferroviarios de los trabajadores indígenas no llegan a volverse propiamente 'eventos', a modificar el curso del tiempo, y persisten más bien como memorias íntimas y familiares de los habitantes del pueblo.

2 Trenes, extractivismo y colonización

A fines del siglo XIX, la industria extractiva del tanino se adueña de la mayoría de los territorios que se extienden a la orilla derecha de los ríos Paraná y Paraguay. La calidad particular del suelo facilita en aquellos territorios la proliferación de un árbol naturalmente rico en tanino, el quebracho colorado, que es cortado y procesado en masa en fábricas ubicadas a orillas del río, y desde allí despachado por barco hasta los puertos del Río de la Plata, desde donde se lo exporta a Europa y Estados Unidos.

En 1940, en la época del auge mundial de la industria taninera, se registran en funcionamiento cuarenta y cuatro plantas de producción del tanino a orillas del río Paraguay-Paraná: treinta y tres en la Argentina, nueve en Paraguay y dos en Brasil. Según los historiadores, las primeras fábricas de tanino surgen contemporáneamente en Paraguay y Argentina en 1889. En la Argentina, en la localidad correntina de Peguaho, en manos de una empresa alemana (Bitlloch, Sormani 2012) y, en Paraguay, en Puerto Casado en manos de una empresa argentina: la Carlos Casado S. A. (Vázquez 2013; Bonifacio 2017).

Ubicadas a orillas del río, estas plantas de procesamiento del tanino necesitan llevar grandes cantidades de rollos de madera desde el interior de la región, y el tren resulta ser en todos los casos la opción más viable para hacerlo. Los mapas de la época nos restituyen la importancia del ferrocarril, evidenciando su trazado en el espacio. Si tomamos como ejemplo un mapa de 1934 realizado en ocasión de la guerra de Chaco, encontramos que en Paraguay todos los centros tanineros de la época -Puerto Mihanovich, Puerto Guaraní, Puerto María, Palma Chica, Puerto Sastre, Puerto Casado y Puerto Sastre- tienen su propia red de ferrocarril, que se despliega hacia el interior. En particular, las vías férreas de Puerto Casado resultan ser las más largas de todas ellas, con una extensión declarada de 165 kilómetros, a pesar de que en la realidad la distancia máxima a la que el ferrocarril había llegado fue hasta el kilómetro 160 en 1932 (Klassen Kehler 2020).

Según Gabriela Dalla Corte (2009), luego de haber adquirido casi cinco millones de hectáreas de tierra en el Chaco paraguayo, Carlos Casado del Alisal comienza la construcción del ferrocarril contemporáneamente a la de su fábrica en 1889. Emprendedor

español naturalizado argentino, y antes de transformarse en el mayor terrateniente de Paraguay, Casado del Alisal había ya llevado a cabo en la Argentina la construcción del primer ferrocarril santafesino. En esa área de Paraguay, el ferrocarril de Puerto Casado fue posiblemente el primero, el más longevo y el más largo. Las locomotoras del tren de Casado arrastraban entre 15 y 20 vagones y se desplazaban a una velocidad media de entre 15 y 18 kilómetros por hora, transportando alrededor de 70.000 toneladas por año. Entre los vagones, además, se encontraban lujosos salones y oficinas (Klassen Kehler 2012).



Figura 1 Detalle de mapa del Chaco paraguayo de 1932, que presenta dibujados los distintos ferrocarriles de las empresas tanneras a lo largo del río Paraguay. Gentileza de Milda Rivarola



Figura 2 Vagones de tren cargados de palos de quebracho en el patio de la fábrica de Puerto Casado, en los años 60. Gentileza de Albino Ortega

Desde fines del siglo XIX, el tren de Puerto Casado tuvo una doble función: primero, permitir el transporte de los rollos de quebracho colorado desde los obrajes del interior del Chaco hasta la fábrica, y segundo, facilitar la colonización de una vasta área del Chaco central por parte de inmigrantes menonitas, que arriban a la zona en 1926 (Klassen Kehler 2020). Entre 1932 y 1935, durante la guerra del

Chaco entre Bolivia y Paraguay, el ferrocarril también es utilizado para transportar las tropas paraguayas hacia la zona de guerra en la frontera con Bolivia (Rivarola 2011). Si en 1932, a principio del conflicto, solamente cuenta con tres locomotoras, para 1960 –el año de su dimisión- la empresa Carlos Casado S. A. cuenta ya con doce (Klassen Kehler 2012).

En las memorias de los extrabajadores, sus características más sorprendentes eran la velocidad del tren y su consecuente capacidad de recorrer largas distancias en pocas horas. Lanzado hacia los bosques del interior del Chaco, el pasaje del tren hacia florecer pequeños centros semiurbanos a lo largo de su trazado, llevando modernidad a donde sólo había monte. Así describe Pablo Asimi, exobrero, la velocidad del tren de la empresa:

Antes había un tren que se llamaba Eusebio Ayala, ése viajaba hasta km. 160. Salías de acá a las seis y a las doce ya llegabas en km. 160. En doce horas hacías ida y vuelta, y ya estabas en Puerto Casado por la vía férrea. Sin embargo, si te ibas a pie no ibas a volver en el día.²

Entregada a la empresa Carlos Casado S.A. como forma de compensación por su apoyo durante la guerra del Chaco, la locomotora Eusebio Ayala –también conocida como «locomotora número nueve Eusebio Ayala»- debía su nombre al presidente que encabezó el país durante los años del conflicto, desde 1932 hasta 1936. Desde ese punto de vista, Eusebio Ayala es la única ‘intrusa’ del grupo porque, aparte de ella, las demás locomotoras llevan los nombres personales de la familia Casado Sastre, fundadores de la empresa taninera:

Y las locomotoras todas tenían nombre. Había Carlos... Don Carlos. El trencito ése que está [en la ciclovía] es Don Carlos. Eduardo, que era la locomotora diésel que ya liquidaron... Eduardo. Había uno Don José.³

Don Carlos, Don José, Ña Ramona, Ña Margarita... hay Casilda también, creo que era su hermana, y Genarina. María Inés y uno grande que se llamaba Presidente Eusebio Ayala, la locomotora a vapor... y la primera locomotora que tuvo Casado era Laurita... así mi [chica] era.⁴

2 Entrevista con Pablo Asimi, Puerto Casado, 2016.

3 Entrevista con Sixto Rivas, Puerto Casado, 2016.

4 Entrevista con Lázaro Prieto, Puerto Casado, 2015.



Figura 3 Lázaro Prieto posa al lado de Laurita, la primera locomotora del Chaco paraguayo, en el patio de la fábrica de Puerto Casado en los años 70. Gentileza de Lázaro Prieto

A través de los nombres de las locomotoras es entonces posible reconstruir los lazos afectivos que conectaban a los miembros de la familia Casado Sastre, la cabeza de la empresa, con el territorio que dominaban y asimismo con los habitantes y trabajadores locales. De los diez hijos que la pareja fundadora, Carlos Casado del Alisal y Ramona Sastre Aramburu, tuvieron entre 1865 y 1885, cuatro fueron mujeres, y sus nombres son utilizados para bautizar cuatro distintas locomotoras: Genara, Casilda, Ramona y Margarita (así como tres de ellas, Genara, Casilda y Margarita, también prestan su nombre a las campanas de la iglesia). De los seis varones, en cambio, solamente tres -Carlos, José y Eduardo- dan su nombre a las locomotoras, mientras que la primera locomotora fue bautizada con el nombre de la primogénita de José Casado Sastre, Laura, y la última como María Inés, con un origen menos seguro que tal vez se rastree hasta una de las esposas de uno de los nietos de Carlos Casado, conocida por ser particularmente bella.



Figura 4 Lázaro Prieto y un compañero de trabajo posan al frente de una de las locomotoras de la empresa Carlos Casado S. A. en los años 70. Gentileza de Lázaro Prieto

En la fábrica, un galpón especial estaba dedicado a la manutención técnica de los trenes: el taller motorizado. Los encargados del taller estaban muy orgullosos de su trabajo, y numerosas fotos de familia los retratan posando frente al tren. En otros casos, los trabajadores sacaban a escondidas sus propias fotos del tren:

Hay unas cuantas fotos de archivo que yo saqué a escondidas de Carlos Casado; estaba prohibido sacar fotos. Antes era prohibido: yo metí mi máquina en mi bolsillo y sacaba debajo del tren a las ruedas. Yo entraba debajo del tren a poner aro y todo saqué a escondidas. En mi sección estaba, pero ya murió, Aparicio Aquino. Él era un monstruo en el tema vapor. Era lo mismo que estuviera arreglando una computadora, cuando arreglaba el tren. Famoso era. Ya murió.⁵

Además del tren con sus locomotoras, el imaginario de los habitantes de Casado estaba dominado por lo que llamaban «la autovía». Parecida a un auto, la autovía se deslizaba de forma autónoma por los rieles del tren, superándolo incluso en velocidad. En una ocasión, además, se organizó una competencia de la autovía con el tren desde el kilómetro 11 hasta el puerto, en donde una avioneta voló por encima de la autovía para comprobar cuál de ellas se desplazaba más rápido. La autovía, por supuesto, ganó la carrera.

5 Entrevista con los hermanos Riveros, Puerto Casado, 2016.



Figura 5 Dos personas miran los restos de la autovía del ferrocarril de la empresa Carlos Casado S. A., tumbada en el pasto, en los años 90. Gentileza de Zislaor Ksiasiek

La autovía también representaba el medio de transporte privilegiado por los dueños de la empresa, los descendientes de los Casado Sastre. Según Marcial Fernández, exmayordomo de la casa patronal, los dirigentes sólo se desplazaban en la autovía. Subían al coche con sus esposas e iban de paseo hasta el kilómetro 83 del ferrocarril, donde había un obraje bastante grande. Allí almorcaban y por la tarde volvían al pueblo. Esa distancia, 83 kilómetros de ida y 83 de vuelta en un mismo día, sólo era posible por la velocidad prodigiosa de la máquina.

3 **Trenes, mano de obra indígena y accidentes en las vías férreas**

Cuando en 1887 Carlos Casado del Alisal compra las cinco millones de hectáreas que conforman su territorio, la zona está habitada por distintos grupos de poblaciones indígenas. Lentamente desplazados de sus territorios, estos indígenas se involucran de distintas formas con el trabajo en la empresa: mientras que algunos se incorporan a labores en las estancias, en los obrajes y en la fábrica, otros trabajan, como veremos, a lo largo de la vía del tren.

En el siglo XX, a lo largo de las vías férreas se emplazan obrajes y estancias, como también una serie de tolderías indígenas. Saliendo de Puerto Casado, los 145 kilómetros de las vías férreas de Casado se dividen en cierto momento en dos ramales: el ramal sur y el ramal norte. Estos recorridos permiten a los vagones del tren cargar los palos de quebracho colorado desde los obrajes del interior del Chaco hasta la fábrica de Puerto Casado. En los obrajes, grupos de hacheros se encargan de cortar los árboles, pelarlos y alistarlos en la proximidad de la vía férrea. Recorridas cada día por vagones repletos de madera, las vías férreas se desgastan fácilmente, y requieren un mantenimiento diario. Por esta razón, cada 10 o 20 kilómetros había

grupos de trabajadores indígenas especializados, coordinados por un capataz paraguayo, que constantemente monitoreaban el estado de las vías y de los durmientes de madera. Estos trabajadores llevaban el nombre de «cuadrilleros». Mientras que el trabajo en la fábrica, en el «taller ferrocarril» y en los demás talleres era visible, valorado y sindicalizado, lo que pasaba en el interior del territorio Casado - en los obrajes, en las estancias y a lo largo de la vía del tren- era largamente invisibilizado.

Pero en los obrajes, de donde venía la madera, allí nadie sabía nada de lo que pasaba. Allí ellos explotaban a la gente pero no salía la información. Venían trenes para que cobren por ejemplo los hacheros y bajaban en el hotel ése, pero por un día nada más. Ellos comían, se van a la oficina... cuánto es lo que le sobra, si es que le sobra. Le paga lo que tiene que pagar y de vuelta, esperándole ya el tren allí.⁶

Los cuadrilleros, trabajadores de las vías férreas, tenían distintas tareas. Según los testimonios de los extrabajadores indígenas, la tarea principal era el mantenimiento de las diversas vías férreas: así, los trabajadores cambiaban regularmente los durmientes de madera de quebracho, los clavos y los rieles de metal que ya no estaban en condición de funcionar. Este trabajo era físicamente muy demandante, porque entre dos o tres hombres tenían que mover un riel de casi 9 metros que pesaba casi 100 kilos.



Figura 6
Niños maskoy arriba de una zorra del ferrocarril de la empresa Carlos Casado S. A., en los años 90.
Gentileza de Zislao Ksiasék

6 Entrevista con Hito Bobadilla, Puerto Casado, 2016.

La segunda tarea no era menos pesada: limpiar la maleza del costado de las vías férreas para que no estorbase el pasaje del tren, o sacar los arboles caídos para que éste no se descarrilase. La tercera tarea consistía en revisar regularmente los puentes luego de que el tren pasara, para asegurarse de que la estructura no se hubiera dañado, o levantar el vagón si es que por alguna razón el tren se descarrilaba. Por fin, otra tarea menos especializada pero no menos importante consistía en ayudar al maquinista a conectar el tanque de agua del tren al aljibe, para abastecer de agua los obrajes.

Para realizar todos estos trabajos los cuadrilleros no se movían en tren sino que tenían que utilizar un medio de transporte propio - que llamaban zorra, velocizo o furgón- a fin de desplazarse a lo largo de la vía férrea. A diferencia del tren, empujado por la locomotora, la zorra se movía impulsada por los propios brazos de los trabajadores. Para deslizarse, los trabajadores tenían un largo palo de madera que clavaban al suelo y empujaban con fuerza para que la zorra se moviera hacia adelante o hacia atrás, deslizándose sobre los rieles del tren.

Entrevistadora: -¿Cuál era tu trabajo en tiempo de Casado?

Juan Benítez Gonzales: -Trabajé de todo: con la carreta, el buey, el carro, y después trabajé en velocizo; llevaba leche a Casado. Tenía engranajes, lo movés y ya corre. Llevábamos trescientos litros de leche encima de eso.

E.: -¿Y era fácil caer?

J. B.: G.: -Sí. Donde el camino era feo, se caía. Se cae completamente [el velocizo], y vos también. A nosotros nos pasó eso. Y después también chocamos contra un tren que venía en lado contrario. Diésel, a gran velocidad venía, y nosotros a gran velocidad veníamos. Lo embestimos y allí nos tiramos, y la zorra lejos se fue a tirar con el tren. No tenía luz y nosotros tampoco. Así trabajamos antes. Era peligroso.⁷

A pesar de ser algo normalizado por los trabajadores de Casado, desplazarse con la zorra a lo largo de la vía del tren era un trabajo extremadamente desgastante y riesgoso. Me llevó años entender lo que de hecho significaba cuando mis interlocutores maskoy me contaban que sus padres o abuelos habían muerto «por golpes», sin especificar más. De a poco llegué a comprender que las muertes «por golpes» -una circunstancia aparentemente común entre los cuadrilleros indígenas- tenían que ver con los golpes recibidos manejando el palo para deslizarse con la zorra a lo largo de los rieles, o cayéndose de la zorra cuando esta última descarrilaba o chocaba con otro tren.

⁷ Entrevista con Juan Benítez Gonzales, Puerto Casado, 2016.

Julio Manena: —Y éste es mi papá. Murió en 1962, cuando yo tenía veintidós años. Murió con enfermedad de trabajo, golpe de estómago: se golpeó con un palo.

Entrevistadora: —¿Era cuadrillero?

J. M.: —Sí.⁸

Mi papá era cuadrillero, andaba con la zorra. De madrugada se iban de un lugar a otro; se golpeaban mucho. Hay un señor que se durmió en la zorra y se cayó, y se golpeó en todo el cuerpo. Y según mi mamá, mi papá se cayó y se golpeó en el pecho, y eso es lo que le hizo mal cuando tenía más edad. Se enfermó y no se curó más. Cuando yo tenía once años se murió, en Casado.⁹

[Mi papá] era cuadrillero, peligroso. El trabajo más pesado, porque te puedes accidentar. Se caen de la zorra y se golpean todos. Pero paga bien.¹⁰

Esos golpes en las vías, cotidianamente repetidos, no siempre mataban al instante. Era más bien su propia repetición a través de los años la que llegaba a provocar la muerte de los trabajadores; estos accidentes regulares, normalizados, por lo tanto no recordados fácilmente. A diferencia de los accidentes de tren, más excepcionales, en los que habitantes no indígenas también morían –una profesora, un administrador de la empresa–, estos pequeños accidentes cotidianos nunca llegaban a asumir en la memoria colectiva el estatus de 'eventos'. La muerte «por golpes» se configura así como un no-evento que resulta una parte intrínseca de la experiencia del trabajo indígena en la empresa Casado: un evento colateral que permitía a los trenes seguir con su misión modernizadora de la selva chaqueña.

⁸ Entrevista con Julio Manena, Puerto Casado, 2016.

⁹ Entrevista con Antonia Portillo, Castilla, 2016.

¹⁰ Entrevista con Alberto Álvarez Ojeda, Boquerón Kue, 2016.

Bibliografía

- Bitlloch, R.; Sormani, H. (2012). «Formación de un sistema productivo: los enclaves forestales de la región chaqueño- misionera (siglos XIX-XX)». *Revista de Indias*, 72(255), 551-80.
- Bonifacio, V. (2017). *Del trabajo ajeno y vacas ariscas, Puerto Casado: genealogías (1886-2000)*. Asunción: Centro de Estudios Antropológicos de la Universidad Católica.
- Dalla Corte, G. (2009). *Lealtades firmes. Redes de sociabilidad y emerentes: la Carlos Casado S. A. entre la Argentina y el Chaco paraguayo, 1860-1940*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Hartman, S. (1997). *Scenes of Subjection: Terror, Slavery, and Self-Making in Nineteenth-Century America*. Oxford: Oxford University Press.
- Klassen Kehler, B. (2012). *La importancia del trayecto del ferrocarril de la empresa S. A. Carlos Casado Ltda. y la estación del Ferrocarril km 145-Fred Engen para el desarrollo del Chaco Paraguayo* [Tesis de grado]. Asunción: Facultad de Filosofía.
- Klassen Kehler, B. (2020). «The Casado Railway: Mennonites in the Chaco». *Preservings*, 40(3-8).
- Rivarola, M. (ed.) (2011). *El Chaco Paraguayo en la guerra y en la paz*. Asunción: Servilibro.
- Vázquez, F. (2013). *Geografía humana del Chaco paraguayo: transformaciones territoriales y desarrollo regional*. Asunción: ADEPO.

Formas de la aceleración comparada

La velocidad en los mundos lentos
Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur
editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

La vaca, la vicuña y el tatú: notas sobre el asfalto y los animales

Consuelo Hernández
ANR Interruptions, Francia

Nicolas Richard
CNRS, Francia

Abstract The asphalting of roads in South America transforms the interactions between humans, machines and animals. Three cases are addressed: the prohibition of cattle on roads and its impact on livestock; the de-animalization of Andean roads and the production of neo-wild landscapes; and the running over of fauna on Chaco roads, where the machine is paradoxically inscribed in the trophic chain. It is concluded that asphalt not only reconfigures territories, but also ecologies and socio-environmental dynamics.

Keywords Roads. Asphalt. Animal trampling. Neo-wildlife. Machine-animal relations.

Índice 1 Introducción. –2 La vaca: prohibir los animales en la ruta. –3 La vicuña: disolver los híbridos para construir paisajes neosalvajes. –4 El tatú: atropello, máquina y ecosistema. –5 Palabras finales.



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 | Published 2025-09-30
© 2025 Hernández, Richard | 4.0
DOI 10.30687/978-88-6969-940-5/000



1 Introducción

Una de las transformaciones más significativas de los paisajes periféricos de América del Sur en las últimas décadas es el asfaltado de los caminos.¹ Inmensas regiones de Bolivia, Paraguay, Argentina o Chile, hasta hace poco difícilmente accesibles, son actualmente, por primera vez, transitables por asfalto. El asfaltado ha redundado en un aumento significativo de la cantidad de vehículos motorizados en circulación. Paralelamente, estas regiones periféricas se caracterizan por estar mayormente pobladas por animales, tanto domésticos como salvajes. El objeto del presente texto es por tanto explorar las interacciones máquina-animal resultantes y problematizar esta dimensión animal de los caminos desde la perspectiva cruzada de la antropología, la historia y la ecología.

El texto reúne notas, fotografías y observaciones directas relativas a tres grandes ejes recientemente asfaltados en la región subandina de Bolivia, en la Puna de Atacama y en el Chaco septentrional. Cada una de estas carreteras ilumina una dimensión distinta del problema camino-animal y permite comprender cómo el asfaltado de los caminos constituye un momento crítico y determinante.

En un primer momento - *La vaca* -, nos centramos en el problema de la prohibición legal de la presencia de ganado en las carreteras y de las múltiples implicancias que esta prohibición supone, siendo que hasta entonces los caminos eran esencialmente caminos para animales y que el propio camino desempeña un papel funcional de primer orden para la pequeña ganadería campesina. Los animales no han desaparecido de la ruta, pero su prohibición legal y los desequilibrios que introducen han aumentado paradójicamente los accidentes entre vehículos y animales.

En un segundo tiempo - *La vicuña* -, se estudia el contraste entre el camino asfaltado que atraviesa los Andes desde Jujuy en la Argentina a Antofagasta en Chile y ese mismo camino de terracería décadas atrás. Se muestra cómo se pasa de un camino poblado por cientos de miles de animales domésticos -mulas, vacas, ovejas, llamas, burros, caballos, bueyes, etc.-, y a la vez de las estancias, aguadas y pastizales necesarios para su sostén, a otro paisaje contemporáneo de un desierto en gran medida desanimalizado, pero en el que prosperan colonias de animales silvestres o 'neosalvajes' en el marco de las distintas reservas ambientales dedicadas a chinchillas, vicuñas,

¹ Investigadora proyecto Fondecyt 1230486 «Poder transportista: ruta, frontera y espacio transnacional entre Bolivia y Chile (1980 al presente)». Investigador CNRS en el Institut Français d'Études Andines IFEA UAR 3337, La Paz, Bolivia / Proyecto ANR «Interruptions: accidents, pannes, temps-morts: les territoires extractifs autrement».

flamencos o guanacos que se han organizado en torno de la nueva ruta asfaltada.

Por último, en un tercer momento - *El tatú* -, el texto se interesa en la problemática del atropello de fauna silvestre en las carreteras del Chaco boreal. El atropello en carreteras constituye en efecto una de las principales causas de mortandad de fauna silvestre; no obstante, también es una fuente primaria de carroña y carne disponible sobre el asfalto, que todo un conjunto de animales a su vez consume, desempeñando un papel determinante en el funcionamiento del ecosistema caminero. Este papel ambivalente del atropello como quitador y dador de vida inscribe de algún modo la máquina en la cadena trófica animal, al modo de un gran predador que matara sin comer, y vuelve problemática la relación entre camino, máquina y animal tal y como se la piensa habitualmente.

En su conjunto, parece que la cuestión animal está íntimamente imbricada con la cuestión caminera y que las interacciones máquina-animal emergentes tras el asfaltado de los caminos son problemáticas en diversos sentidos. Por un lado, el choque contra ganado sigue siendo una de las principales causas de accidentalidad de la ruta. Por otro lado, el atropello constituye la principal causa antrópica directa de muerte de fauna silvestre. En dicho contexto, no basta entonces con proscribir a los animales de la ruta, pues los sigue habiendo, sino que es necesario estudiar y regular con muchísimo más detalle las múltiples interacciones entre máquinas y animales.

2 La vaca: prohibir los animales en la ruta

Hasta antes de que asfaltaran esta ruta, dice Daniel, vecino de Guayabillas en Tarija, Bolivia, pasaba por allí muchísimo ganado a pie: grandes tropeles de vacas, ovejas, burros, llamas y cabras que, en determinadas épocas del año, llegaban a cubrir casi enteramente el camino.² En ese entonces, antes del asfalto, tanto las máquinas como los animales compartían esas pistas de terracería sin que se recuerden grandes accidentes entre ambos. Daba la impresión de que las máquinas y los animales iban de algún modo acompañados, al mismo tiempo y con los mismos derechos por los mismos caminos. En cambio, desde que se asfaltó la ruta y se prohibieron los animales, recuerda Daniel, los accidentes entre máquinas y animales se han hecho paradójicamente mucho más frecuentes. Es decir, en otras palabras, que el asfaltado del camino introdujo un desequilibrio entre máquinas y animales que antes no existía.

² Nicolas Richard, «Entrevista a Daniel Espinoza Tejerina, Guayabillas, Tarija» (audiovisual), 2002. NAKALA: <https://doi.org/10.34847/nkl.04f9x4ve>.



Figura 1 Ganado en un camino de tierra. Foto: Consuelo Hernández, Tarija, 2024



Figura 2 Cerdos en un camino de tierra. Foto: Consuelo Hernández, Tarija, 2024

En efecto, una dimensión crítica en el asfaltado de los caminos es la necesidad de prohibir y erradicar a los animales de la ruta. El asfalto queda reservado a las máquinas y la presencia de animales allí pasa a ser punible por ley. Hay que considerar en toda su magnitud las dificultades y las implicancias que una disposición como ésta supone. En los contextos estudiados, los caminos estaban hasta entonces principalmente poblados por animales. Y si el atropello de animales sigue siendo una causa principal de accidentalidad vial es porque tras el asfaltado, a pesar de esta prohibición, los animales siguen estando en los caminos [figs 3-4] (Dirección Nacional de Vialidad

2022).³ Esta persistencia animal en los caminos más allá del asfalto tiene razones profundas y plantea una serie de problemas, relativos tanto a la seguridad vial y al bienestar animal como también a la evolución o reordenamiento de las relaciones humano-animal en el nuevo contexto caminero.

Desde el punto de vista histórico, la caminería colonial se construyó para mover ganado hacia las minas: lo mismo las rastrelladas de la pampa que las *estradas* de la meseta paulista, lo mismo los cientos de miles de mulas y vacas que hicieron funcionar Potosí que las que cruzaban las cordilleras y el desierto de Atacama para sostener la industria del salitre y la minería del cobre y de la plata. La relación entre ganado y camino es fundante, esencial (Holanda 1944). De modo que a cada tipo de camino corresponde cierta organización de las vacas y viceversa. En las grandes zonas ganaderas, junto al asfalto, se alambraron más rápido y más eficazmente los terrenos. Las largas transmigraciones de vaqueros y las miles de cabezas de ganado que iban por los caminos del Chaco en dirección de las ferias y mataderos, aún comunes hace veinte años, dieron paso al desfile intensivo de tráileres 'transganado' con cientos de vacas agolpadas en los acoplados.⁴ De modo que el asfalto acompaña el paso desde una ganadería a otra: desde una ganadería de animales móviles que recorren y se alimentan en largas distancias a otra ganadería de animales encerrados, que entran y salen de sus campos en camiones (Richard, Hernández 2018).

Esta transición se hace mucho más difícil en la zona subandina, donde predominan pequeños parceleros que colonizaron la zona al alero de los caminos, al mismo tiempo que a éstos, a partir de la década de 1950 (Antezana 1969). Ahí, antes, no había vacas: llegaron junto con el camino y los campesinos. Y no son vacas seriales, sino que tienen nombre propio y andan libres por los senderos, interactuando con muchas otras especies, con los perros y con los cóndores [figs 1-2]. Entonces, ¿cómo prohibirles el tránsito a esas vacas? ¿Por dónde más van a andar? ¿A qué camión subir las cinco vacas del parcelero que se alimentan en las banquinas de la ruta?

3 El atropello de animales constituye una de las principales causas de accidentalidad en las zonas rurales de la región. En la Argentina, por ejemplo, se registraron 3.640 siniestros viales con atropello de animales entre 2015 y 2019, en los cuales 1.008 personas resultaron muertas o heridas.

4 El traslado mecanizado de ganado vivo ha sido abordado recientemente desde el punto de vista del bienestar animal, dando a ver las condiciones particularmente crueles en que viajan cerdos, vacas y pollos rumbo a los mataderos del mundo (Umaru 2020, Miranda de la Lama et al. 2011).



Figura 3 Vacas en un camino recientemente asfaltado. Foto Aníbal Palacios, Chuquisaca, 2024



Figura 4 Cerdo alimentándose en un camino recientemente asfaltado. Foto: Aníbal Palacios, Chuquisaca, 2024



Figura 5 Disposición de los perros en un camino de Bolivia. Foto: Aníbal Palacios, Chuquisaca, 2024

Es notable que los rebaños de vacas hayan aprendido a marchar por el carril derecho de la carretera [fig. 3]. Diversos estudios han intentado modelizar el comportamiento de las vacas cuando se mueven en grandes manadas (Gajamannage et al. 2017). En el caso de los pequeños rebaños domésticos, su comportamiento resulta de

una mayor interacción con otras especies y de una apropiación más compleja y diferenciada del espacio. Se trata de un modelo de pastoreo en el que el pastor y sus perros cobran una mayor importancia en la conducción del conjunto, que lo mismo puede entremezclar vacas con ovejas y llamas. El sistema pastor-perro-ganado interactúa por tanto con las máquinas y encuentra la forma de andar por las carreteras.

Los caminos no son sólo un vector de tránsito sino también un espacio en sí mismo cuyo uso resulta funcional para el desarrollo de estas pequeñas ganaderías de subsistencia, en las que el ganado difícilmente pueda sustentarse exclusivamente en las parcelas, que son de extensión reducida, empinadas sobre las laderas y mayormente destinadas al cultivo. El camino, en este contexto, funciona como espacio económico complementario, como terreno común de pastoreo, pudiendo los animales alejarse varios kilómetros por las banquinas comiendo pastos o buscando agua.⁵ Hay muchísima vida animal en estas rutas recién asfaltadas. Además de los pastos de los que se aprovechan vacas, burros y ovejas, los caminos tienen una productividad primaria propia, constituida por los desechos y la basura. Los cerdos, típicamente, se dejan libres durante el día para que recorran la ruta en busca de deshechos y vuelvan por la noche respondiendo al llamado de sus dueños [figs 2, 4]. Y hay luego una enorme cantidad de perros que han colonizado las rutas. Es un rasgo singular de las carreteras de Bolivia, que se desdibuja enteramente en las de Paraguay o Argentina. Los perros, que entienden de territorialidades humanas, traducen de algún modo el tipo de propiedad de la tierra (que en Bolivia es parcelaria y en Paraguay y Argentina es latifundista) y, a la vez, una cierta correlación de fuerzas que se pone en juego en el camino. En general, los caminos atraen a los cánidos, pues hay abundancia de roedores y de carroña (Planillo et al. 2017). Pero la actitud de los perros va mucho más allá de estas razones alimentarias: entablan una relación agonística con las máquinas, a las que ladran, enfrentan y persiguen de diversos modos. Mientras los otros animales han asumido una posición minoritaria, ateniéndose a las banquinas o al borde de la ruta, los perros ocupan en cambio el camino centralmente, desafiando de modo teatral a la máquina y más ampliamente a esta nueva asimetría máquina-animal que el asfalto instala. Trágicamente, los perros son también la principal especie animal atropellada en la ruta.⁶

5 Para un análisis de los efectos negativos del asfaltado de caminos sobre la pequeña ganadería, ver Archer et al. 2005.

6 Observación personal de abril de 2024, tras identificación de carcasas animales en una sección de 100 kilómetros sobre la ruta Monteagudo-Camiri, Bolivia.

3 La vicuña: disolver los híbridos para construir paisajes neosalvajes

En el desierto de altura, la relación entre animal y asfalto se plantea distintamente, a la inversa. En esta región, la nueva carretera asfaltada discurre por el paisaje impresionante del desierto helado, como una línea azul reverberando sobre el fondo opaco de las arenas, perfectamente delineada, en un contraste máximo entre camino y paisaje. No hay alambradas, ni parcelas, ni mediación alguna entre el camino y un paisaje en fuga y salvaje. De modo que da la impresión de que primero estaban el desierto y los animales, y que después se hizo un camino que atraviesa por el medio. O que primero estaba el paisaje y después se hizo el camino, pero ¿cómo es un paisaje sin camino? ¿Quién y desde dónde lo observa o lo razona? Hay que estudiar el papel del propio camino en la producción de ese paisaje. No es simplemente que el desierto y las vicuñas estuviesen ahí y que luego se haya hecho un camino que los deja súbitamente al descubierto, sino que el propio camino produce paisaje y reorganiza animales a su alrededor.



Figura 6 Carretera asfaltada en la Puna de Atacama. Foto de Nicolas Richard, Jama, 2019

Antes, por allí se desplegaba la antigua huella de arriería trasandina que aseguraba el paso de ganado desde la Argentina al desierto de Atacama (Conti, Sica 2011; Ballatore 2011). Donde ahora va una línea azul por la cual las máquinas pasan a toda velocidad, sin apenas

detenerse, había anteriormente paradas, estancias y pastizales en buen estado, pozos y gente que los cuidaban y grandes cantidades de animales: mulas, burros, ovejas, vacas y llamas que ocupaban los pastizales por los que ahora corren libres las vicuñas. Había campos de alfalfa que han desaparecido, había aguadas limpias y canalizaciones que se han ido borrando, había caseríos que se han ido despoblando (Carmona Yost 2023). La carretera, en este sentido, produjo desierto (Richard, Moraga, Saavedra 2016). Más ampliamente, deshizo los híbridos y ensamblajes humano-máquina-animal que se anudaban a lo largo de la antigua ruta arriera y los lixivió. Antes, había camiones challados y libres que iban por los cerros como llamas y había inversamente mulas atrapadas en los malacates como motores. Había máquinas-animales y animales-máquina que trabajaban juntos (Jarrige 2023). Ahora no hay más mulas, ni vacas, ni burros, ni caballos, ni bueyes, ni llamas para tirar o cargar, ni alfalfa para alimentarlos. Estos animales desaparecieron casi enteramente del desierto de altura, al que tampoco nunca pertenecieron. Quedaron tropillas de burros semisalvajes errando por las pampas frías y los miles de osamentas animales repartidas por el desierto; quedaron fiestas –en Jujuy, el rodeo de burros de Catua, el baile del torito en San Pedro–, quedaron topónimos, quedaron comportamientos e identidades, pero casi no quedaron animales. En términos generales, el desierto se desanimalizó en gran medida: hay muchísimos menos animales que antes. Antes pasaban cien mil vacas al año por estas cordilleras, había cientos de miles de mulas y llamas trabajando, la gente se movía en burro, las quebradas y rinconadas estaban llenas de ovejas, etc. Inversamente, la colonización ganadera y la intensificación de la industria minera habían llevado hasta un punto de casi extinción a una serie de especies silvestres animales y vegetales (llaretas, guanacos, vicuñas, flamencos, chinchillas, ranas) que se explotaban y cazaban por sus pieles, su carne o sus huevos, o cuyos hábitats fueron secados, ocupados o contaminados por la industria minera.

En las últimas décadas, el desierto se ha vaciado de animales domésticos y se ha vuelto a poblar de animales salvajes. La trayectoria de las vicuñas es en este sentido ilustrativa. Hacia 1990, debido a la caza indiscriminada y a la ocupación de los pastos y las aguadas disponibles, las vicuñas eran una especie en peligro de extinción (Bonacic 2008). Gracias a las medidas de protección y a la represión del tráfico de pieles, la población de vicuñas se ha multiplicado exponencialmente en las últimas tres décadas, constituyendo incluso en la actualidad una molestia para los pequeños ganaderos y pastores de altura (Rojo, Arzamendia, Vilá 2012). El propio paso de Jama se inauguró en 1991 y se terminó de asfaltar en 2011. Es decir que no es que primero estaban las vicuñas y que después llegó un camino, sino que se organizaron juntos, las vicuñas y el camino.

El asfalto, de algún modo, produce o sostiene este devenir neosalvaje del desierto, la desaparición de los híbridos. Las interacciones entre máquinas y fauna son escasas. Ciertamente hay atropellos de guanacos o vicuñas y las camionetas mineras o de turistas que abandonan la ruta amenazan directamente ponederos y lagunas (Cappa, Borghi, Giannoni 2019). Pero la carroña caminera no desempeña un papel preponderante como en otras partes y la vida animal gira más sobre los pastos y las aguadas disponibles que en torno de los caminos. Aquí, los animales no necesitan la ruta para moverse. La atraviesan puntualmente, pero no lo transitan.



Figura 7 Vicuñas junto al camino asfaltado. Foto de Consuelo Hernández, Susques, 2019

4 El tatú: atropello, máquina y ecosistema

Ocurren en una carretera muchísimas cosas cuando no hay autos ni camiones a la vista. En esa recta infinita que atraviesa el Gran Chaco de punta en punta a través de las estancias y de los bosques, mientras más se avanza por la ruta, más escasas se vuelven las máquinas. Estos hiatos vehiculares pueden ser larguísimos, durante los cuales el camino queda disponible para diversas operaciones animales. Una variedad de especies de todo tipo -insectos, pájaros, reptiles, mamíferos- se despliega entonces sobre la carpeta tibia del asfalto. Y, en el centro de toda esa agitación, está la gran cantidad de carroña resultante del propio atropello de los animales [fig. 8]. En ecosistemas como el Chaco, en efecto, las carreteras están llenas de carne y en torno de ella se congrega una multitud de animales carroñeros de todo tipo: aves, cánidos, insectos, etc. El atropello

desempeña allí un papel paradojal, al mismo tiempo quitador y dador de vida, al ser la principal causa de mortandad de fauna silvestre y el mecanismo alimentario indispensable para el funcionamiento de ese ecosistema rutero. Ese papel paradojal inscribe la máquina en las cadenas tróficas animales, aquí esencialmente carnívoras, y vuelve problemática las propias distinciones habituales entre máquina y animal, camino y ecosistema, etc. La máquina como gran predador que no come carne, pero la produce a mansalva.



Figura 8 Aves de carroña sobre el asfalto. Foto de Consuelo Hernández, Boquerón, 2022

El atropello es la principal causa antrópica directa de muerte de fauna silvestre en el mundo, muy por sobre la caza o del tráfico de animales (Medrano-Vizcaíno et al. 2022). No existen estudios específicos sobre atropello de fauna en las rutas 81 (Argentina) o Transchaco (Paraguay), que son las dos principales rutas en atravesar el Chaco boreal, pero la observación directa en el terreno y algunos estudios realizados en otras zonas del continente nos permiten describir sus formas generales.⁷ En términos absolutos, las principales víctimas de atropello son distintas especies carroñeras -caranchos, buitres, zorros, perros- que se han acercado a la ruta justamente en procura de caza o carroña (Planillo et al. 2017) [figs 9-10]. Esta irregularidad -el carroñero que se vuelve carroña- es posible porque aquí, excepcionalmente, el depredador principal es la propia máquina, que mata animales pero no los come: es decir, que lo transforma todo en carroña.

⁷ Ver, por ejemplo, Castillo, Urmendez, Zambrano 2015; Medrano-Vizcaíno et al. 2023; Gálvez 2021 u Ortega, Weiler 2018.



Figura 9 Cánido vuelto carroña. Foto: Consuelo Hernández, Boquerón, 2022



Figura 10 Cánido vuelto carroña. Foto: Consuelo Hernández, Boquerón, 2022

Otra gran categoría de atropellos habla de la relación con diversas especies de serpientes y de batracios que duermen, toman sol o atraviesan la carpeta tibia del asfalto.⁸ Asimismo la ruta asfaltada atrae a conejos y roedores que han colonizado sus orillas al aero de

⁸ Ver, por ejemplo, Ortega, Weiler 2018; Quintero et al. 2012 o Yesquen, Fabian, Ugaz, Chávez 2020.

la deforestación y el monocultivo, y que se cuentan entre las primeras víctimas de atropello (Rouco et al. 2019).⁹ No existen estimaciones suficientemente precisas, pero si se calculara la cantidad de insectos atropellados en una carretera como ésta -la cantidad de mariposas azules, de mosquitos, de libélulas, etc.- se obtendrían cifras colosales (Muñoz, Torres, González 2015). Esto es así en términos absolutos, es decir relativos a la cantidad de animales muertos en las rutas, pero también en términos relativos, es decir en lo referido a la población total de la especie en cuestión, ya que el impacto del atropello es mucho más crítico en el caso de grandes felinos, de los osos hormigueros o de las distintas clases de armadillos que se aventuran a cruzar o transitar por la ruta. El caso del tatú, en efecto, es característico. La observación directa permite constatar la gran cantidad de tatúes atropellados [fig. 11]. Es un animal medio ciego y lento que no tiene ninguna posibilidad ante la velocidad de la máquina: lo lento en los mundos rápidos.



Figura 11 Armadillo atropellado sobre el asfalto. Foto de Consuelo Hernández, Boquerón, 2022

Por definición, la vida animal de los caminos es difícilmente observable de modo directo. Su más inmediata forma verificable y cuantificable son justamente los cuerpos estampados en el asfalto por efecto de los atropellos mecánicos; de modo que el atropello, de algún modo, produce el propio archivo de esa ocupación animal. Los estudios disponibles sobre atropello de animales en las carreteras de la región

⁹ «El peligro de los conejos y sus depredadores en la carretera», *El Heraldo de Aragón*, 25 de abril de 2019.

son raros. Existen grupos informales de ciencia colaborativa, por ejemplo a través de grupos de Facebook o de blogs, en que naturalistas y *amateurs* registran los restos de animales que encuentran por los caminos (Waetjen, Shilling 2017; Schwartz, Shilling, Perkins 2020). Distintos museos o bancos genéticos surten asimismo sus colecciones a partir de cadáveres exóticos recogidos sobre las rutas (Coba et al. 2023). Los cuerpos animales sobre el asfalto son por tanto el archivo efímero de esa vida animal de los caminos. Como en los casos anteriores, no es simplemente que hubiese una vida animal que luego una máquina vino y atropelló, sino que el atropello y esa vida animal se organizaron juntos: las propias máquinas como actor ecosistémico.

5 Palabras finales

En conclusión, a partir de los distintos contextos analizados puede observarse cómo el asfaltado de los caminos tiene implicancias profundas en la organización de lo animal y en el tipo de relaciones e interacciones que se establecen entre máquinas y animales. Esta dimensión es particularmente crítica en zonas periféricas, mayormente pobladas de animales domésticos y silvestres, en las cuales los atropellos de éstos constituyen las primeras causas de accidentalidad vial y de mortalidad animal respectivamente. Respecto de los animales domésticos y de la pequeña ganadería, la prohibición legal de tránsito animal por la carretera supone un conflicto por el uso del suelo con una ganadería que sigue siendo tradicionalmente de pequeño pastoreo. El camino sirve de espacio económico complementario a vacas, cerdos, perros, caballos u ovejas que difícilmente podrían sostenerse recluidos en las parcelas campesinas. Respecto de los animales de tiro y carga, en el desierto de altura las nuevas carreteras han desanimalizado casi enteramente el transporte cordillerano, quedando en el abandono las antiguas paradas, aguadas y alfalfales que sostenían el paso de los cientos de miles de animales necesarios para el funcionamiento del desierto minero. En cambio, al alero de las nuevas rutas, han prosperado colonias de animales silvestres –hasta hace poco casi extinguidos– en diversas reservas naturales dedicadas a los gaviotines chicos, a las chinchillas o a las vicuñas. El asfalto asalvaja el desierto, desaparecen los animales domésticos y se recuperan los neosalvajes, alternando entre zonas de sacrificio ambiental y de conservación natural. Por último, en relación con la gran cantidad de fauna silvestre que habita las carreteras recién asfaltadas del Chaco boreal, se evidencia la forma en que el asfalto no sólo interrumpe ecosistemas sino que alberga asimismo ecosistemas camineros en los que el atropello mecánico de animales desempeña un papel central, ambivalente, al

mismo tiempo quitador de vidas y productor de carroña, y asigna a la máquina una posición específica en las cadenas tróficas locales.

En general, por tanto, se trata entonces de hacer visible esta vida animal de los caminos, de considerar el propio papel del camino en la formación y el funcionamiento de esos mundos animales y de estudiar con detención los escenarios emergentes de interacción entre máquinas y animales, de modo de proponer alternativas pertinentes que aseguren una mayor seguridad vial, bienestar animal y protección ambiental.

Bibliografía

- Antezana, L. (1969). «La reforma agraria campesina en Bolivia (1956-1960)». *Revista Mexicana de Sociología*, 31(2), 245-321.
- Archer, E.; Chanda, R.; Darkoh, M.B.K.; Mpotoekwan, M. (2005). «Road Improvement and Safety: A Case Study from the Western Region of Botswana». *Proceedings of the Southern African Transport Conference 2005*. Pretoria: SATC, 202-12.
- Ballatore, I. (2011). *Jama, la causa que movió montañas*. Buenos Aires: PGA.
- Bonacic, C. (2008). «Ecología de la vicuña y su ordenación». *Ecología Info*, 27.
- Cappa, F.; Borghi, C.; Giannoni, S.M. (2019). «How Roads Affect the Spatial Use of the Guanaco in a South American Protected Area: Human Connectivity Vs Animal Welfare». *Diversity*, 11(7), 110.
- Carmona Yost, J. (2023). *Histoire politique d'un pâturage dans le désert: luzerne, mines et sociétés amérindienne dans les Andes méridionales, XVI-XX èmes siècles* [Thèse de doctorat]. Rennes: Université Rennes 2-Universidad Católica del Norte.
- Castillo, J.C.; Urmendez, D.; Zambrano G. (2015). «Mortalidad de la fauna por atropello vehicular en un sector de la vía Panamericana entre Poayán y Patía». *Boletín Científico. Centro de Museos. Museo de Historia Natural*, 19(2), 207-19.
- Coba, M.; Medrano, P.; Enríquez, S.; Brito, D.; Martín, S.; Ocaña, S.; Carrillo, G. (2023). «From Roads to Biobanks: Roadkill Animals as a Valuable Source of Genetic Data». *PLoS ONE*, 18(12), e0290836. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0290836>
- Conti, V.; Sica, G. (2011). «Arrieros andinos de la colonia a la independencia: el negocio de la arriería en Jujuy, noroeste argentino». *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 20-37. <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.60560>
- Dirección Nacional de Vialidad (2022). *Atropello de animales sobre rutas y autopistas de Argentina*. Buenos Aires: Observatorio Vial.
- Gajamannage Kelum, E.B.; Porter, M.; Dawkins, M. (2017). «Modeling the Lowest-Cost Splitting of a Herd of Cows by Optimizing a Cost Function». *Chaos*, 27(6), 63-114.
- Gálvez, D. (2021). «Three-Year Monitoring of Roadkill Trend in a Road Adjacent to a National Park in Panama». *Biotropica*, 53. <https://doi.org/10.1111/btp.12995>
- Holanda, S.B. de (1944). *Caminhos e fronteiras*. San Pablo: Companhia das Letras.
- Jarrige, F. (2023). *La ronde des bêtes: le moteur animal et la fabrique de la modernité*. París: La Découverte.
- Miranda de la Lama, G.; Sepúlveda, W.S.; Villarroel, M., María, G.A. (2011). «Livestock Vehicle Accidents in Spain: Causes, Consequences, and Effects on Animal Welfare». *Journal of Applied Animal Welfare Science*, 14(2), 109-23.

- Muñoz, P.; Torres, F.; González, A. (2015). «Effects of Roads on Insects: A Review». *Biodiversity and Conservation* 24(3), 659-82.
- Ortega, A.; Weiler, A. (2018). «Diversidad de vertebrados muertos por atropellamiento vehicular y zonas de mayor impacto en la ruta III General Elizardo Aquino, Paraguay». *Reportes Científicos de la FACEN*, 9(1), 31-41.
- Quintero, A.; Osorio, D.; Vargas, F.; Saavedra, C. (2012). «Roadkill Rate of Snakes in a Disturbed Landscape of Central Andes of Colombia». *Herpetology Notes*, 5, 99-105.
- Planillo, A.; Mata Estacio, C.; Manica, A.; Malo, J. (2017). «Carnivore Abundance Near Motorways Related to Prey and Roadkills». *The Journal of Wildlife Management*, 82, 319-27.
- Richard, N.; Hernández, C. (2018). «Las alambradas en la Puna de Atacama: alambre, desierto y capitalismo». *Revista Chilena de Antropología*, 37, 83-107
- Richard, N.; Moraga, J.; Saavedra, A. (2016). «El camión en la Puna de Atacama, 1930-1980: mecánica, espacio y saberes en torno de un objeto técnico liminal». *Estudios Atacameños*, 52, 89-111.
- Rojo, V.; Arzamendia, Y.; Vilá, B. (2012). «Uso del hábitat por vicuñas (*Vicugna vicugna*) en un sistema agropastoril en Suripujio, Jujuy». *Mastozoología Neotropical*, 19(1), 127-38.
- Rouco, C.; Farfán, M.Á.; Olivero, J.; Arias, L.; Villafuerte, R.; Delibes, M. (2019). «Favourability for the Presence of Wild Rabbit Warrens in Motorway Verges: Implications for the Spread of a Native Agricultural Pest Species». *Ecological Indicators*, 104, 398-404.
- Schwartz, A.; Shilling, F.; Perkins, S. (2020). «The Value of Monitoring Wildlife Roadkill». *European Journal of Wildlife Research*, 66(1), 1-12.
- Umaru, M.G. (2020). «The Impact of Road Transportation on the Health and Welfare of Livestock (Sheep and Goat): A Comparative Study of United Kingdom and Nigeria». *African Scholar Publications & Research International*, 19(1), 185-200.
- Waetjen, D.; Shilling, F. (2017). «Large Extent Volunteer Roadkill and Wildlife Observation Systems as Sources of Reliable Data». *Frontiers in Ecology and Evolution*, 5. <https://doi.org/10.3389/fevo.2017.00089>
- Yesquen, F.; Ugaz, A.; Chávez, C. (2020). «Mortandad de vertebrados por atropellos en carreteras en Tambogrande, Piura, Perú». *Revista Peruana de Biología*, 27(2), 131-8.

La velocidad en los mundos lentos
Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur
editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

El Trampolín de la muerte

Simón Uribe
Universidad del Rosario, Colombia

Abstract The ‘Trampolín de la muerte’ is the popular name for a highway that connects the Andean and Amazon regions in southern Colombia. Through ethnographic and archival research on the past and present of this infrastructure, I investigate the forms of violence that it generates or symbolizes, the type of political and affective relationships that it produces among those who travel along it, and how through these relationships the inhabitants of a frontier territory imagine and dispute their relationship with the state.

Keywords Infrastructure. Roads. Violence. State. Amazonia.

Índice 1 La señal del kilómetro 95. – 2 La venganza es un plato que se sirve frío. – 3 Matar sin cometer homicidio. – 4 Un puente suspendido. – 5 Epílogo.



Edizioni
Ca' Foscari



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 Uribe | 4.0
DOI [10.30687/978-88-6969-940-5/012](https://doi.org/10.30687/978-88-6969-940-5/012)

169

1 La señal del kilómetro 95

En el kilómetro 95 de la carretera que conecta las ciudades de Pasto y Mocoa, en el sur de Colombia, una señal de tránsito advierte con ironía a los transeúntes sobre la condición letal de la vía. Alguien removió y cambió de lugar una de las letras del aviso de la señal, de modo que el texto cambió de «Peligro: zona de derrumbes» a «Peligro: zona d derrúmbese» [fig. 1]. La señal contiene el mismo mensaje premonitorio que el 'Trampolín de la muerte', como se conoce popularmente a esta carretera: invoca su condición siniestra para anunciar al viajero un destino azaroso, casi anticipando su propia desgracia.

En ciertos puntos o momentos del recorrido, el tono sarcástico de la señal se convierte en una amenaza latente. Por ejemplo, en los meses más lluviosos, es frecuente que vehículos y pasajeros queden horas o hasta días atrapados entre derrumbes que bloquean por completo la ruta. O en los puntos más estrechos de la carretera, cercanos a abismos profundos, donde abundan los vestigios de tragedias pasadas y recientes: restos de vehículos, cruces y lápidas que se van mimetizando en el terreno en la medida en que son colonizados por musgos y líquenes. O también cuando en alguno de esos puntos dos vehículos se encuentran de frente y uno de los dos debe retroceder. Aunque en situaciones como éstas opera normalmente una ley consuetudinaria de la carretera que determina que el vehículo más pequeño debe dar marcha atrás, no siempre es así: estallan entonces discusiones y momentos de espera y tensión mientras alguno de los conductores finalmente cede y procede a la arriesgada tarea de retroceder.

Cuentan los camioneros que llevan más tiempo recorriendo la carretera que hubo tiempos peores. En las décadas de 1980 y 1990, durante las primeras bonanzas de la coca,¹ era común que los 'traquetos' (narcotraficantes) que bajaban hacia el Putumayo en camionetas 4 x 4 los obligaran a retroceder amenazándolos a punta de pistola. Ante el riesgo de toparse con los 'traquetos', la guerrilla o el ejército, y la amenaza que representaba la misma carretera, muchos camioneros tenían la costumbre de beber alcohol durante el recorrido. Aunque con el tiempo y los retenes de policía a lo largo de la vía esa costumbre fue quedando atrás, un ritual cotidiano durante muchos años. Una crónica de prensa de mediados de la década de 1990 titulada «Vía Pasto-Mocoa: 148 kilómetros de miedo», hace una breve alusión a éste:

¹ Los primeros cultivos de coca con fines comerciales se establecieron en el Putumayo a fines de la década de 1970, dando paso al primero de varios ciclos de auge o bonanza del producto.



Figura 1 Señal de tránsito del kilómetro 95. Foto de Simón Uribe, 2010

Los conductores aseguran que nunca se sabe cuándo se va a quedar atrapado. Por eso no dudan en apurar un trago de aguardiente para controlar los nervios, y enfrentar las rocas quebradas, taludes con fuerte presión de agua, caños y quebradas, y una densa neblina que hacen de esta región un mundo aparte.²

Para quienes no lo recorren con frecuencia o llegan allí simplemente atraídos por su nombre funesto, el Trampolín de la muerte parece, como bien señala el periodista, un mundo aparte. La carretera, de un solo carril en la mayor parte de la ruta, se divisa como una línea zigzagueante tallada en las montañas casi verticales del piedemonte andino-amazónico.³ Por momentos, cuando los vientos húmedos que vienen de la selva amazónica chocan contra la cordillera, una niebla densa lo cubre todo y produce la sensación de un espacio y tiempo suspendidos que sólo se reanudan cuando ésta se disipa. En otros momentos, cuando las nubes que forman los mismos vientos se descargan en lluvias o aguaceros, algunas de las muchas quebradas a lo largo de la vía se vuelven ríos torrenciales que amenazan con arrastrar todo lo que se atraviesa a su paso. Cuando la lluvia se

2 «Vía Pasto-Mocoa: 148 kilómetros de miedo», *El Tiempo*, Bogotá, 3 de noviembre de 1996.

3 El piedemonte andino-amazónico es la zona de convergencia geográfica entre los Andes y la Amazonia. Al tratarse de una de las zonas con mayor pluviosidad del planeta, su clima y geomorfología la vuelven muy propensa a los deslizamientos de tierra y a las avenidas torrenciales.

prolonga o cae con mucha fuerza, es común que la carretera colapse por algún alud de tierra o alcantarilla averiada. Entonces aparecen cuadrillas de obreros de chalecos amarillos que a punta de pico, pala y retroexcavadora recomponen la frágil infraestructura, humanos que a lo lejos parecen hormigas trabajando en un camino que parece ir a ninguna parte [fig. 2].

Pero el viaje a través del Trampolín de la muerte no es sólo una experiencia climática. Es también una travesía por una geografía llena de hitos que rememoran episodios trágicos o violentos. Hay curvas o tramos de la carretera que en el pasado fueron retenes de la guerrilla, y aún en el presente son temidos por ser sitios donde esporádicamente hay atracos. Hay puntos con nombre propio, como «Murallas», donde en julio de 1991 un gran deslizamiento de tierra sepultó docenas de vehículos y personas; el lugar está atiborrado de altares, cruces y placas en memoria de aquellos que murieron en el evento, y cuyos cuerpos, en muchos casos, nunca fueron encontrados. Hay también pequeñas capillas donde los conductores se detienen a encender velas en memoria de familiares y amigos que allí perdieron la vida [fig. 3]. Como en un corte estratigráfico, estos hitos componen una capa afectiva de la carretera, superpuesta o subyacente a su accidentada topografía.

Para quienes la recorren con frecuencia o están vinculados con la carretera a través de alguna tragedia familiar, la misma alberga otros significados. En muchos sentidos, se trata de una infraestructura que encarna su relación con el estado.⁴ Por una parte, simboliza una condición de frontera que se extiende a muchos aspectos materiales de la vida cotidiana: carreteras, escuelas, acueductos, viviendas y otras infraestructuras cuya precariedad o inexistencia simboliza lo que la gente llama insistente 'ausencia' o 'exclusión' del Estado. Por otra parte, quizá más que cualquier otra infraestructura, el Trampolín de la muerte condensa la permanencia en el tiempo de dicha condición. Su geografía inmutable de derrumbes, lugares lúgubres y vestigios de muerte, así como como la vieja y nunca cumplida promesa de una nueva y moderna carretera, configura a su vez un estrato temporal específico que revela una forma de inclusión violenta de la frontera al Estado, más que la ausencia de éste. La historia del Trampolín de la muerte, entonces, nos habla de una historia de violencia (infra)estructural, de sus orígenes, de su persistencia en el tiempo, y de las propias formas a través de las cuales se expresa.

4 En este texto empleo deliberadamente el término «estado» en minúsculas con el fin de enfatizar la naturaleza heterogénea de las prácticas y actores que lo configuran y que confrontan la visión dominante del mismo como un aparato monolítico desligado de las dinámicas sociales e históricas que le han dado forma.



Figura 2 El kilómetro 90. Foto de Simón Uribe, 2014



Figura 3 Capilla del kilómetro 121. Foto de Simón Uribe 2010

2 La venganza es un plato que se sirve frío

Para los putumayenses, que son quienes más han padecido el Trampolín de la muerte, explicar los orígenes de la carretera es como dar sentido a un sinsentido. Las dos versiones que conozco sobre el origen de la carretera son en sí mismas una muestra de ese sinsentido, y de la necesidad de situarlo en un relato coherente de víctimas y victimarios que perdura hasta el presente. La primera versión me la contó un viejo de Mocoa (capital de Putumayo), quien a su vez me

dijo haberla escuchado de un ancestro que vivió en los tiempos de su construcción. Según esta versión, el gobierno colombiano habría decidido construir la carretera para evitar el avance de los peruanos, quienes en las primeras décadas del siglo XX, durante la bonanza del caucho, se apropiaron de un vasto territorio de la Amazonía colombiana en la región del Putumayo. La lógica subyacente es tan simple como perversa. Simple porque, por una parte, permitiría el acceso de tropas militares colombianas de los Andes hacia la planicie amazónica y, por otra, porque su trazado letal dificultaría el avance del enemigo en el sentido contrario; en otras palabras, la carretera serviría simultáneamente de vía de acceso y al mismo tiempo de retaguardia militar. Pero a la vez perversa porque, bajo la misma lógica, el gobierno privilegiaba la protección de los Andes dejando a merced de los peruanos a los colonos colombianos que había migrado años atrás a la selva con la promesa de tierras baldías.

La indignación y frustración de los colonos aparecen una y otra vez en cartas y telegramas dirigidos al gobierno. En 1951, por ejemplo, un grupo de putumayenses iniciaba una carta enviada al presidente de la República y al ministro de Obras Públicas en los siguientes términos:

Ante la lamentable situación que atraviesa esta región del Putumayo, esperanza inequívoca de nuestra amada Colombia, permitidnos que, de manera suplicatoria, imploramos una especial atención a estas apartadas regiones, olvidadas del interior y dignas de mejor suerte. No es justo que los colonos que las habitamos con el patrimonio de familia que la naturaleza nos ha deparado, a más de ser víctimas de las inclemencias del tiempo y minada nuestra salud por lo deletéreo del clima, nos veamos relegados al olvido por parte del gobierno central y en un completo confinamiento, sólo por el delito de ser auténticos patriotas que a toda costa anhelamos ver flamante nuestro bendito tricolor en donde tiranos invasores trataron de pisotearlo y apoderarse de nuestra heredad.⁵

Mucho más difundida, la otra versión sobre el origen de la carretera cuenta que ella fue el resultado de una venganza contra las gentes de Mocoa. La historia, larga e intrincada, se puede resumir así: Rafael Reyes, presidente de Colombia a comienzos del siglo XX y previamente empresario de la quina en el Putumayo, estableció una colonia penal en Mocoa y envió allí a un grupo de enemigos políticos que intentaron realizar un golpe de Estado. Treinta años después, cuando en medio del conflicto con Perú el gobierno ordenó

⁵ Carta de vecinos de Mocoa a los excelentísimos señores presidente de la República y ministro de Obras Públicas. Mocoa, 25 de diciembre de 1951 (archivo personal, Franco Romo Lucero).

la construcción de la carretera, un familiar de unos de los presos de Reyes habría sido el encargado de diseñar el trazado de la vía. Buscando vengarse del castigo a su familiar por parte de Reyes, el ingeniero no sólo habría escogido la peor ruta posible para la nueva carretera sino que decidió que ella no pasaría por Mocoa. Que el ingeniero haya decidido vengarse de Mocoa y no de Reyes no parece tener sentido, pero quienes me contaron esta versión la narraron como un hecho irrefutable, citando fechas y nombres propios.

La misma versión aparece en algunas de las incontables cartas de denuncia al gobierno central pidiendo una nueva carretera. En una ellas, muy poco tiempo después de terminada la obra y quizás la primera en la que se hace referencia a esta teoría, un ciudadano de Mocoa escribe indignado al presidente de la República que la carretera había sido fruto de «un capricho, una efímera y pueril venganza cuyo resultado está a la vista». De otra manera, añadía, no se podía entender por qué se había optado por esa ruta y no por ampliar el camino de herradura ya existente, construido años atrás bajo la dirección de las misiones capuchinas.⁶ Como respuesta, recibió una nota escueta en la cual el secretario del presidente lo reprendía por el tono «inadecuado» de su carta y le informaba que el trazado de la carretera había sido objeto de «largas y meditados análisis».⁷

Los informes al gobierno por parte de los ingenieros de la carretera cuentan otra historia. En 1942, seis años después de iniciada la obra, cuyo tiempo de construcción había sido inicialmente estimado en nueve meses, el contratista de turno envió al ministro de Obras Públicas un memorial detallado de los problemas de la carretera. Allí, el ingeniero menciona que en algunos tramos el trazado de la vía era «inexplicable en todo sentido» y que sus características constituyan «un atentado contra la vida» de sus futuros usuarios.⁸ Un mes después, recibiría en respuesta un breve comunicado ordenándole culminar la construcción por el mismo trazado y abrir paso al tránsito de vehículos, mientras se lograba una «solución definitiva» al «problema» de la carretera.⁹

6 Desde fines del siglo XIX, el gobierno delegó la administración de extensas regiones de la zona a misiones católicas, bajo el argumento de que los indígenas que las habitaban eran pueblos de 'bárbaros' o 'salvajes' que debían ser reducidos a la vida civilizada por medio de su evangelización y el contacto con colonos venidos de otras partes del país. Los capuchinos tuvieron a cargo el antiguo Territorio del Caquetá, que abarcaba una buena parte de la Amazonía colombiana.

7 «Respuesta de Lleras Pizarro a Carlos López». Departamento de Territorios Nacionales, 6 de mayo de 1939 (archivo personal, Franco Romo Lucero).

8 «Informe sobre la carretera Pasto-Puerto Asís, 3 de mayo de 1942». Archivo General de la Nación (AGN), Ministerio de Obras Públicas, 1160, f. 162-8.

9 AGN, Ministerio de Obras Públicas, 1160, f. 169.

Al igual que la señal de tránsito del kilómetro 95, los informes de los ingenieros parecen anticipar el destino trágico de la carretera. Debido a sus características inexplicables y la inercia y desdén burocrático del gobierno, la teoría de la venganza, pese a su propio sinsentido, otorga a la carretera un sentido lógico y cronológico en cuya genealogía es posible discernir culpables y reclamar reparaciones. Así, la historia, transmitida y tergiversada de una generación a otra en múltiples variaciones de nombres y parentesco, hace que el ingeniero villano se conecte con el presidente Reyes y el propio Reyes con el Estado y sus deudas históricas hacia el Putumayo. Al mismo tiempo, a través de la venganza como mito fundacional, la carretera se transforma en una suerte de terreno moral en el cual la muerte se convierte en una medida cumulativa de (des)afecto hacia al Estado.

3 Matar sin cometer homicidio

Al resumir la precaria condición de la carretera, un reporte técnico de 1969 sentenciaba:

El uso de explosivos durante su construcción, las grandes moles de rocas fracturadas, la abundante vegetación, el violento invierno característico de la región y la construcción en lupas [curvas sinuosas] no permiten tomar medidas para evitar los deslizamientos. La naturaleza del terreno no permite tomar ninguna providencia.¹⁰

A manera de testimonio visual, el reporte incluía algunas fotografías de diferentes tramos de la carretera destruidos por los derrumbes [fig. 4]. No contiene, sin embargo, ninguna mención al origen humano del Trampolín de la muerte, ni tampoco a sus presuntos responsables. Tampoco hay vehículos o personas en las imágenes: sólo un paisaje lúgubre que hace eco a los términos que lo describen: «rocas fracturadas», «invierno violento», «pendientes empinadas», «la naturaleza del terreno», etc. La ‘naturaleza’, en particular, cobra una agencia sobrehumana y casi siempre siniestra que termina normalizando la violencia cotidiana de la carretera. Así, por ejemplo, en una de muchas respuestas ante las denuncias al gobierno por muertes accidentales en la carretera, un funcionario de Bogotá responde a un habitante de Mocoa: «La naturaleza, que ha regalado al Putumayo buena parte de las mejores tierras de Colombia [...]»

¹⁰ «Datos sobre deslizamientos, derrumbes y erosiones en las carreteras», 17 de noviembre de 1969, AGN, Ministerio de Obras Públicas, caja 6, carpeta 35, s. f.

también ha colocado obstáculos formidables para separar a los hermanos putumayenses», y luego añade que cualquier alternativa hay que analizarla «con paciencia y con imaginación para resolver los obstáculos que en apariencia son insalvables». ¹¹ La carta es de 1979, 35 años después de inaugurada la carretera y habiendo ganado la ruta ya varios nombres («salarios del miedo», «el cementerio más largo del mundo», «atajo al infierno», «la muerte pendeja») antes de que terminara imponiéndose el de Trampolín de la muerte.

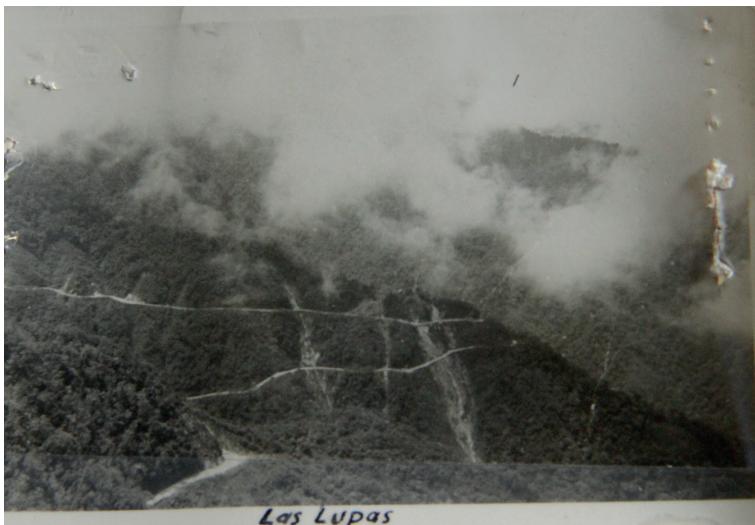


Figura 4 «Las lupas», kilómetros 93-131. «Datos sobre deslizamientos, derrumbes y erosiones en las carreteras», 17 de noviembre de 1969, AGN, Ministerio de Obras Públicas, caja 6, carpeta 35, s. f.

Al menos durante sus primeras décadas, es imposible establecer la cifra de muertos en la carretera. Los archivos de accidentes viales para esos años son inexistentes o se perdieron en algún trasteo de oficina. Franco Romo, un activista que lleva sesenta años luchando por lo que llama «carreteras dignas», publicó en 1990 un libro de denuncia sobre el Trampolín de la muerte. En una sección titulada «Dolor y muerte que se encuentra viajando por la actual carretera entre San Francisco y Mocoa», escribe que, de acuerdo con «estadísticas fragmentarias», en sus cincuenta años de existencia la carretera se habría cobrado la vida de 2.700 personas entre obreros, pasajeros y conductores, dejado 3.900 inválidos y 5.700 millones de pesos de

11 «Carta del jefe del Departamento Administrativo de Intendencias y Comisarías a Isaías Rosero», 19 de enero de 1979 (archivo personal, Franco Romo Lucero).

pérdidas entre automóviles, maquinaria y objetos «sepultados en los abismos de este tenebroso trayecto» (Romo 1990, 20).

El Instituto Nacional de Vías (Invías) sólo recopila estadísticas oficiales de accidentes en la carretera desde 1998.¹² Entre ese año y diciembre de 2015, cuando pasé algunos días revisando el archivo del Invías de Mocoa, se registraron 205 accidentes y un total de 343 víctimas entre muertos y heridos: una tasa de accidentalidad muy alta si se tiene en cuenta que la velocidad promedio en la carretera no supera los 25 kilómetros por hora. Las causas registradas más comunes de accidentes son atribuidas a fallas humanas («impericia en el manejo», «exceso de velocidad», «embriaguez del conductor», «imprudencia del conductor», «transitar por fuera del carril»), problemas mecánicos («fallas en la dirección», «fallas de frenos»), causas 'naturales' (los términos «niebla», «humo», «lluvia» se citan repetidamente) y, en muchos casos, a combinaciones de todas ellas.

El siguiente evento, muy recordado en el Putumayo por la cantidad de víctimas, es un ejemplo típico de cómo se registran los accidentes en la carretera. Según el reporte oficial del accidente, las causas establecidas del siniestro son «niebla, lluvia, humo» e «imprudencia del conductor»:

El día de ayer 21 de julio [de 2022] a las 23 horas aproximadamente en el kilómetro 122+0900 [...] se presentó un grave accidente, donde se vio involucrado un vehículo tipo bus [...] Debido muy posiblemente a la espesa niebla que frecuentemente se presenta en este sector y que dificulta notablemente la visibilidad, el vehículo perdió el control saliéndose de la vía y cayó por un abismo de aproximadamente 100 metros de altura, resultando un lamentable saldo de 23 personas muertas y 22 heridas según los primeros informes.¹³

Este y muchos otros 'accidentes' están saturados de contradicciones patentes, como el hecho de culpar a los conductores de incompetencia y falta de precaución en eventos sin sobrevivientes ni testigos. A través de estos reportes, al igual que en las respuestas del gobierno a ciudadanos indignados, la responsabilidad de las víctimas del Trampolín de la muerte se traslada del Estado a la naturaleza 'salvaje' de la carretera y a los seres humanos que la transitan. El principal efecto de esta violencia (infra)estructural es que, a través de la reiteración de esa supuesta naturaleza, se la asume como algo inmutable, inevitable, que se termina normalizando al

12 «Estadísticas de accidentalidad carretera Pasto-Puerto Asís», Oficina Seccional de Invías, Mocoa, Putumayo.

13 «Estadísticas de accidentalidad carretera Pasto-Puerto Asís», 22 de julio de 2008.

punto de convertirla en un rasgo más del paisaje de la frontera. En otros términos, como señala Paul Farmer (2004, 307), se trata de una violencia que es «ejercida sistemáticamente por todos los que pertenecen a un determinado orden social», y que «permite estructuras que son a la vez 'inmorales' y, ostensiblemente, 'culpa de nadie'».

En esta geografía moral de la carretera, las denuncias al gobierno, los videos subidos a YouTube y los relatos de las víctimas acumulados a través de los años se convierten en testimonios escritos y visuales que confrontan, si bien no son capaces de evitar, dicha violencia. Uno de esos testimonios, que podría considerarse un 'contra-archivo' de la violencia de la carretera, es una carpeta de fotos capturadas y digitalizadas a lo largo de varios años por un ingeniero e historiador de Mocoa. Las fotos, 213 en total, están marcadas con el kilómetro y palabras o frases cortas como «Cuántos daños», «Qué hacer», «Deuda social», «Lupas desde 1930», «Miedo» o «Advertencia» [fig. 5].

Conocí a Guillermo Guerrero, el ingeniero que me dio acceso a este archivo de imágenes, en 2010, cuando estaba en pleno trabajo de campo para mi investigación doctoral. Él era uno de los que sostenía que el origen del Trampolín de la muerte había sido resultado de la venganza del ingeniero pariente del presidente Reyes. Guillermo tenía una profunda admiración por Reyes, al punto de considerar que, gracias a él, el Putumayo había aparecido por primera -y única- vez en el 'centro' y no en la 'periferia' del mapa de Colombia. Su afirmación se sustentaba en un ambicioso proyecto interoceánico que Reyes había concebido en la década de 1870, durante los años en que vivió en el Putumayo como empresario de quina y caucho. El proyecto, que Guillermo seguía promoviendo fervientemente en distintos escenarios, consistía en conectar a los océanos Atlántico y Pacífico a través los ríos Amazonas y Putumayo, y por una carretera desde la ciudad de Puerto Asís en la parte alta del último hasta el puerto de Tumaco, uno de cuyos tramos terminaría siendo el Trampolín de la muerte.¹⁴

La relación de Guillermo con Reyes, sin embargo, estaba atravesada por un conflicto profundo relacionado con la colonia penal de Mocoa, otra 'infraestructura' que expresa muy bien la forma violenta de inclusión estatal de los 'márgenes' o 'periferias'. Para Guillermo, cuya familia se encontraba entre el grupo de colonos pioneros que se asentaron en esta ciudad a comienzos del siglo XX, era incomprensible que Reyes hubiese decidido convertirla en una cárcel, al punto de confesarme que nunca había sido capaz de leer el decreto presidencial que dio vida a la colonia penal. Como muchos putumayenses que lucharon incansablemente por la construcción

14 Para una versión detallada de esta historia, ver Uribe (2017).

de una nueva carretera que reemplace al Trampolín de la muerte, Guillermo no pudo ver materializada esta promesa: murió en marzo de 2017, víctima de una avenida torrencial que destruyó a Mocoa y dejó cientos de víctimas.



Figura 5 «Kilómetro 115. La única vía (1995)». Archivo personal Guillermo Guerrero

4 Un puente suspendido

Hace algunos años, un periodista afirmó en un programa de radio local que el mayor victimario en el Putumayo no era la guerrilla ni los grupos paramilitares sino el Trampolín de la muerte. Luego de rememorar algunas de las tragedias viales referidas previamente, terminó con la siguiente pregunta: «¿A quién le cobramos las víctimas?». La pregunta tenía lugar en un momento histórico de desmovilización de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) luego de la firma de los acuerdos de paz con el gobierno en 2016. El texto de los acuerdos establecía que, como parte de la reparación a las víctimas del conflicto armado, las FARC se comprometían a reconocer públicamente y pedir perdón por sus crímenes. Pero, ¿a quién cobrarle las víctimas del Trampolín de la muerte? A través de esta pregunta, el periodista denunciaba simultáneamente la violencia a la que por mucho tiempo habían estado sometidos los putumayenses a causa de la existencia misma de la carretera, y la impunidad sistemática ante dicha violencia.

En un sentido explícito, la impunidad a la que hace referencia el cronista alude a la ausencia de responsables directos por los cientos de muertos y heridos en la carretera. Lo que para el periodista y muchos putumayenses son crímenes perpetrados por el Estado, para el Estado -tal como se hace patente en las estadísticas del Invías o en las respuestas de funcionarios públicos a los citados reclamos persistentes de los putumayenses- se reducían a 'accidentes' que son producto de la 'naturaleza' indómita o inevitable de la frontera amazónica y de sus habitantes. Sin embargo, en un sentido implícito, la impunidad que denuncia el mismo periodista hace referencia a la *existencia* de la carretera, a su sinsentido perpetuo. En este sentido, la impunidad se extiende de los muertos de la carretera a toda una región y a sus habitantes y, más concretamente, hacia la forma misma en la cual esta infraestructura representa una forma sistemática de inclusión al Estado.

Para volver a la respuesta del funcionario estatal al ingeniero contratista que hace setenta años afirmaba que la carretera constitúa «un atentado contra la vida», la única forma real de reparación a los putumayenses, la única «solución definitiva» al Trampolín de la muerte, es la construcción de nueva carretera. La promesa de una nueva vía, casi tan antigua como la carretera existente, se condensa en la imagen de un enorme puente de concreto a pocos kilómetros de Mocoa [fig. 6]. No se trata del único puente. En los dos tramos del proyecto de la variante San Francisco-Mocoa, la vía que en teoría remplazará el Trampolín de la muerte, hay varios, además de decenas de muros de contención de diferentes magnitudes y otras infraestructuras. Pero los puentes, y en especial éste, condensan de modo particular la promesa y la distancia que aún los separa de su realización.

En contraste con la condición de precaria a arruinada del Trampolín de la muerte, este puente, a pocos kilómetros de Mocoa, resalta por cierta sensación de solidez. Enormes vigas de hierro y concreto lo levantan 35 metros sobre el río Campucana, uno de los miles de afluentes que alimentan la cuenca del río Amazonas. En los *renders* del proyecto el puente se conecta con otras infraestructuras -más puentes, túneles y viaductos- que, en su conjunto, aniquilan la topografía quebrada y casi vertical en la que todas ellas se arraigan. El concreto que cubre la superficie del puente es en sí mismo la expresión material de la promesa de la infraestructura: firme, plana, libre de lodo y polvo, inmune a la amenaza constante de la «naturaleza violenta» del terreno. Al mismo tiempo, el puente encarna la promesa del tiempo lineal, de cerrar la brecha que separa al Putumayo de un pasado y un presente arcaicos con un futuro moderno.

Pero la fotografía del puente cuenta otra historia. Fue tomada en marzo de 2017, tres meses después de que el contratista dejase en el lugar de la obra la siguiente nota: «Por motivo de receso de actividades

de fin de año se suspenderán temporalmente las actividades de construcción».¹⁵ Los rumores sobre el proyecto fueron creciendo a medida que pasaba el tiempo y la obra seguía suspendida. Luego, sin anunciarlo, el contratista regresó a desocupar las oficinas en Mocoa y llevarse las máquinas que llevaban semanas estacionadas a lo largo de los nueve kilómetros de carretera que habían alcanzado a construir, y cuyo punto terminal era el puente sobre el río Campucana. Justo en ese momento, me encontraba viviendo en Putumayo con un grupo de colegas y amigos para filmar un documental sobre la carretera, y por varios meses nos dedicamos a seguir de cerca los eventos alrededor de la obra inconclusa.

Ante la llegada de mocoanos curiosos preguntando qué había pasado con la carretera, un campesino que había trabajado como obrero del proyecto cortó con una segueta el candando del portón que controlaba el acceso al puente «para que la gente vaya y vea qué hay allá». Durante varios meses, hasta que fue quedando abandonado, el puente se convirtió en un escenario de especulación sobre el futuro de la carretera: «Parece que el contratista no vuelve, se acabó la plata», «Dicen que después del puente viene un túnel», «Me muero yo y mis hijos y no hacen esta carretera»; esos eran algunos de los comentarios que podían escucharse un domingo cualquiera, cuando llegaban al puente parejas y familias a contemplar la monumentalidad absurda de una enorme infraestructura que chocaba contra la montaña. Otros, más conociedores de la historia de la carretera, rememoraban un proyecto que treinta años atrás se abandonó luego de unos pocos kilómetros construidos que eventualmente se tragó la selva, o incluso el camino de herradura de los capuchinos, algunos de cuyos vestigios aún persisten.

En su estado de suspensión indefinida, el puente genera una sensación profunda de desorientación. Su promesa de futuro, que en el puente parece literalmente conducir a ningún lugar, se convierte para los putumayenses en una condena a habitar perpetuamente un pasado traumático. El Trampolín de la muerte, que el proyecto de la variante contemplaba dejar como ruta de avistamiento de especies selváticas -y del que alguien dijo con sarcasmo que se convertiría así en el «Trampolín de la biodiversidad»-, vuelve, con más fuerza ahora, a encarnar una suerte de tiempo estático y circular.

15 Aviso impreso del contratista. Diciembre 20, 2016.

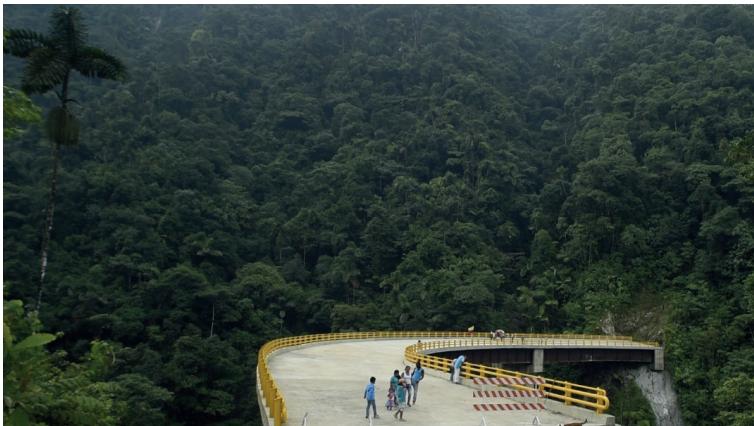


Figura 6 Puente Campucana, 2017. Fotograma del documental *Suspensión*. Simón Uribe, 2019

5 Epílogo

En 2023, tras seis años de parálisis y gracias a una nueva asignación presupuestaria de 1,2 billones de pesos, la obra de la variante San Francisco-Mocoa se reanudó una vez más. El gobierno estima que la vía quedará concluida en 2030. En ese momento habrán pasado 98 años desde que un decreto de la Presidencia de la República ordenara, en medio del conflicto con Perú, la «terminación y reparación del camino Pasto-Umbría-Puerto Asís», catalogando esta obra como un trabajo de «inmediata urgencia».¹⁶

16 «Decreto 1.581 de 1932». AGN, Ministerio de Obras Públicas, 0318, ff. 8-11.

Bibliografía

- Archivo General de la Nación (AGN). *Sección República, Fondo Ministerio de Obras Públicas*. Bogotá: Archivo General de la Nación.
- Archivo Instituto Nacional de Vías (INVÍAS). *Estadísticas de accidentalidad carretera Pasto-Puerto Asís*. Mocoa: Oficina Seccional de Invías Putumayo.
- Archivo personal Franco Romo Lucero. Pasto: colección particular
- Archivo personal Guillermo Guerrero Urrutia. Mocoa: colección particular.
- Farmer, P. (2004). «An Anthropology of Structural Violence». *Current Anthropology*, 45(3), 305-25. <https://doi.org/10.1086/382250>
- Romo, F. (1990). *Carreteras variantes*. Pasto: s.n.
- Uribe, S. (2017). *Frontier Road: Power, History, and the Everyday State in the Colombian Amazon*. Oxford: Wiley-Blackwell.

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 Guarani 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 Guarani 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](https://doi.org/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 Pañ Tavyterá 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 Ysyry 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 Paï Tavyterá 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 naveables, 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 apropián 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 pericentralistas (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 perchera 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 abrevar 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 «triunfo 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 paí tavyterá, 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 Paí Tavyterá reunió a varias comunidades, entre ellas la de Ysyry Ka'a, y buscaba la destitución del presidente del Instituto Paraguayo del Indígena (INDI). Los Paí 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 provvisorio 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 paí 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 nivalclé 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 enhlet-enenhlet: 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.

Los caminos y los accidentes en Carmelo Peralta: a propósito del asfaltado de la ruta PY-15 (Alto Paraguay)

Diego Ortúzar
ANR Interruptions, Francia

Abstract This article examines the transformations brought about by the first paved road in the Department of Alto Paraguay along the PY-15 route, inaugurated in February 2022. Through archives and field interviews, it shows how the paving of 275 km between Loma Plata and Carmelo Peralta reconfigured mobility in a region previously dominated by waterways and dirt roads. It also analyzes the flip side of this transformation, which, while accelerating the flow of capital and reorienting a border zone towards Paraguay, stimulated new forms of road accidents that have had a particularly strong impact on the Ayoreo population.

Keywords Anthropology of infrastructure. History of the Chaco. Ayoreo. Road accidentality.

Índice 1 Introducción. – 2 El camino nuevo. – 3 Los caminos de antes. – 4 Las obras de vialidad y los vehículos en Carmelo Peralta. – 5 Los accidentes.

1 **Introducción**

En febrero del 2022 fue inaugurada la primera carretera asfaltada del departamento de Alto Paraguay, que comunica el Chaco central con su extremo noreste en el río Paraguay, en la frontera con Brasil. Las obras de vialidad comenzaron a fines de 2018. Desde entonces se pavimentaron 275 kilómetros entre Loma Plata, en el Chaco central, y Carmelo Peralta, poblado ribereño hasta entonces fuertemente dependiente de la hidrovía y del Mato Grosso del sur, del otro lado del río. En el vasto Alto Paraguay hay rutas de muy diversa naturaleza y factura, pero ninguna como la PY-15. Sus efectos han sido significativos y algunas de sus dimensiones, dramáticas. Mientras que, por un lado, reorientó las comunicaciones del área Carmelo Peralta hacia el interior del Chaco y otras zonas del Paraguay, por el otro convulsionó la cotidianidad de un poblado y su paisaje transportista, ahora enteramente motorizado, y produjo asimismo un tipo de accidentalidad de inusitada violencia. A continuación, revisamos entonces algunas de las transformaciones que supuso la pavimentación de la PY-15 y las caminerías precedentes que esta ruta reescribió, las asimetrías transportistas que el asfalto profundizó y, por último, la nueva accidentalidad que ha afectado con particular fuerza al sector más desfavorecido del distrito: los ayoreos.

2 **El camino nuevo**

Si hay algo evidente que trajo el asfaltado de la PY-15 son las nuevas dinámicas transportistas. Hasta hace un par de años, era habitual salir o entrar a Carmelo Peralta por vía fluvial o desde Porto Murtinho, la ciudad brasileña de la costa fronteriza. La conexión de esta zona del Alto Paraguay con el oriente y el sur de Paraguay dependía, de hecho, de esa vía fluvial y de los caminos brasileños. Salir en dirección a ciudades del sur como Concepción o Asunción requería en efecto navegar río abajo, o bien cruzar hacia Porto Murtinho y luego viajar unas tres o cuatro horas, por caminos brasileños, para luego reingresar a Paraguay por pasos de su límite nororiental, como Bella Vista o Pedro Juan Caballero, y desde ahí continuar el viaje hacia el sur por ruta paraguaya. La pujante ganadería del distrito de Carmelo Peralta recurrió a estas vías de comunicación, siempre y cuando los animales del interior se encontraran a una distancia razonable para tropear -menos de 80 kilómetros- hasta el río. Allí, en los muelles de estancias o del pueblo Carmelo Peralta, se embarcaban hasta 300 cabezas río abajo en chatas ganaderas en dirección a los frigoríficos de Concepción. Sujetos a las mismas vías de comunicación, los comercios de Carmelo Peralta y zonas aledañas recibían mercadería desde Porto Murtinho o bien de embarcaciones

que venían desde Concepción o Asunción. Las diligencias que los carmeleños efectuaban en la capital se hacían por vías similares: el río Paraguay o el paso por las rutas brasileñas hacia el nororiente paraguayo. La inauguración de la carretera desbalanceó los flujos descriptos afirmando como nunca los vínculos del interior del Chaco con el área de Carmelo Peralta, y posibilitando también el empalme con la histórica carretera Transchaco y con ello el acceso a la capital y al oriente del país. En definitiva, la llegada del asfalto a Carmelo Peralta acercó o trajo consigo a Loma Plata, pero también al eje Transchaco que conecta desde La Patria en el noroeste chaqueño hasta Ciudad del Este y mucho más allá: una enorme geografía nacional y terrestre. El año 2022, entonces, terminó con las dependencias de Carmelo Peralta a Brasil y a la vía fluvial.

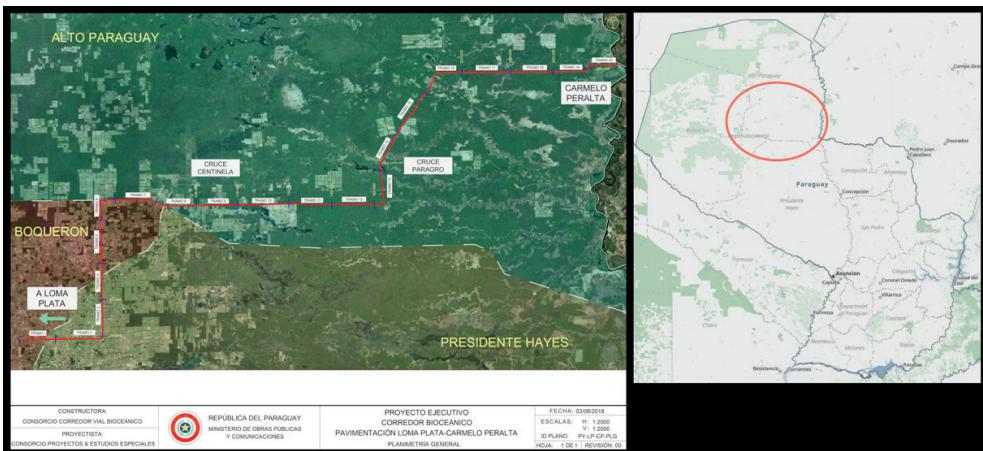


Figura 1 El trazado proyectado para la PY-15, publicado por Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) en 2020. El círculo rojo, a la derecha, indica el área del Chaco paraguayo donde se desarrollan las obras camineras. Fuente: MOPC (2020) y elaboración propia a partir de OpenStreetMap (2023)

En primer lugar, la reorientación de las circulaciones responde a la estabilidad del camino asfaltado. Antes, en época de lluvias, la ruta que salía de Carmelo Peralta podía clausurarse durante días e incluso semanas, período en que los talcales (sitios llenos de polvo seco y fino) de los caminos chaqueños, y en especial del Alto Paraguay, se transforman en profundos barrales gredosos solo transitables por tractores o motocicletas de alta cilindrada, si no es de a pie o bien con tracción animal. En esas épocas, la circulación por la antigua PY-15 era desaconsejada y en ocasiones multada, de manera de prevenir atascos pero también el deterioro de un camino que, una vez seco, quedaba hecho trizas por las huellas de vehículos pesados que luego encarecían los trabajos de mantención. Mayoritariamente de tierra, las rutas del Chaco requieren reparación constante y en

particular en el caso de los suelos pantanosos del Alto Paraguay, proclives a la inundación y sujetos a trabajos de vialidad cuyos costos exorbitantes conducen en ocasiones al aislamiento de poblados durante semanas. Transitar el camino que llegaba a Carmelo Peralta podía en consecuencia resultar en atascos y el socorro por alguno de los poblados o estancias cercanas, en varios días o semanas de espera de secado y/o reparación vial, o en el abandono y posterior rescate de vehículos, entre otras cosas.

En condiciones transitables, la ruta tampoco era una opción siempre atractiva. Con abundancia de baches, el tramo de terracería podía tomar seis o más horas -doce en el caso de camiones- y el flujo de autobuses en dirección a Loma Plata, Filadelfia o Villa Choferes, en el Chaco central, era aún más infrecuente que el actual bus de turno semanal. Así, podía ser mucho más conveniente viajar al oriente o el sur de Paraguay por las rutas que antes hemos mencionado: navegando río abajo o bien cruzando el río para continuar por los caminos del Mato Grosso del sur. La estabilidad y la velocidad que trajo el asfaltado redibujaron esa circulación de personas y mercancías, cuyos trasladados al centro y sur del país comenzaron a hacerse, como hemos dicho, por vía terrestre en dirección al interior del Chaco y luego empalmando por la Transchaco. El tráfico fluvial en Carmelo Peralta perdió pasajeros y sus comercios comenzaron a emanciparse de las importaciones desde Brasil o fluviales desde urbes paraguayas. No obstante, veremos luego que otro estrato de las circulaciones entre localidades aledañas continuó sin mayores alteraciones.

3 **Los caminos de antes**

El segundo elemento que destaca en el asfalto es la unificación y estabilización de caminerías previas. Las empresas subcontratistas del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) pavimentaron en efecto 275 kilómetros siguiendo los caminos que diferentes grupos de estancieros abrieron para sus camionetas todoterreno y camiones de transporte de animales, conocidos en la región como Transganado. En la frontera este de Alto Paraguay, ganaderos brasileños avanzaron desde fines de la década de 1990 hacia el interior del Chaco comprando tierras, desmontando bosques, limpiando superficies, alambrando y abriendo huellas camioneras con machetes, tractores, topadoras, motoniveladoras y otras maquinarias útiles para habilitar también pistas de aterrizaje. Al respecto, dos de los muchos trabajadores que abrieron ruta para estancias en los 2000 -Aparecido, de entonces cuarenta y dos años, y su hijo Sidinei, de diecisiete- explican que mucho antes que el camino se construían pistas de aterrizaje en estancias a las que se llegaba en avión, en tractor o a caballo. Desde la estancia que los empleó, el tramo de 50 kilómetros regresando a Carmelo Peralta tomaba unas cinco o

seis horas a caballo por una huella que en vehículo motorizado podía resultar pesado: «Sufrimos mucho, muchísimo, cuando se trancaba la camioneta o el camión uno se tenía que quedar a dormir por el camino...».¹

Entre los primeros en financiar la avanzada brasileña estuvo Adir Rodríguez de Lima, propietario de una de las grandes estancias de la zona, la Ganadera Puerto Pantanal S.A., y de los principales comercios de Carmelo Peralta (supermercado, tiendas de ropa, hotel, bencinera). El estanciero explica que a fines de los años 90, cuando comenzaban la avanzada, «no había camino, pero Paraguay era muy bueno porque no había mucho impuesto... y por eso abrimos los caminos y dimos mantención [...] hacíamos inversión en el camino».² Esa operación fue precisamente la que él coordinó presidiendo la asociación de ganaderos que contribuyó con capital y maquinarias para abrir la ruta, una asociatividad patronal habitual en otras latitudes del Chaco. La inversión estanciera prevé en efecto la construcción de caminos por donde abastecerse y exportar, no sin una colaboración del MOPC que adquiere formas diversas: mientras en algunos casos abre o interviene caminos, en otros se limita a proveer maquinarias y/o personal. Cuando se abstiene, normalmente por falta de recursos públicos, el MOPC concesiona los tramos a privados. Esto último ocurrió en el caso que estudiamos: la Asociación de Caminos que presidió durante varios lustros Adir se adjudicó la concesión y todavía es responsable de la mantención, del cobro de multas y de recaudar mediante peajes en los principales caminos de Alto Paraguay, un sistema que suele desatar fricciones con poblaciones locales reacias al pago de peajes que no se traducen en trabajos de vialidad eficaces (Almirón 2023).

Los ganaderos brasileños no fueron los únicos financieros de la vialidad preasfalto. Mientras avanzaban desde el río Paraguay, otro frente ganadero, el menonita, empujaba también rutas y entre ellas una que terminaría por encontrarse con la que pasaba por Carmelo Peralta. Los colonos menonitas abrieron en 1990 y 2000 huellas camioneras desde sus ciudades faro en el centro del Chaco, en sentido inverso al que habían seguido en las décadas de 1920 y 1930, cuando ingresaron por Puerto Casado para instalar sus primeras colonias (Ratzlaff 2009, 24). En esos primeros tiempos, los menonitas viajaron desde el río Paraguay en el tren de la compañía tаниnera de Casado, que entraba en línea recta este-oeste al interior del Chaco hasta el kilómetro 77. En los años 2000, abrieron huellas siguiendo en parte esas mismas vías ferroviarias en dirección noreste, pasando por la estación Fred Engen, conocida como *punta riel* en el kilómetro 145

1 Entrevista realizada por el autor con Aparecido y Sidinei Machado, junio de 2023.

2 Entrevista realizada por el autor con Adir Rodríguez de Lima, junio de 2023.

del ferrocarril ya en desuso de la extinguida compañía de Casado, hasta llegar al cruce Centinela.³ Los frentes menonita y brasileño se encontraron justamente allí, en la zona Centinela, unos viniendo del Chaco central y otros, de la frontera con Brasil.

En realidad, más que un punto de encuentro, Centinela operó como eje divisorio de concesiones y de responsabilidades camineras, distribución que persistió hasta que el MOPC tomó control del camino y desarticuló la red de peajes y mantención local asociada. Según Adir, un alza de impuestos a mediados de la década de 2010 marcó el quiebre de la administración estanciera de la vialidad: el pago de impuestos habría desincentivado a seguir invirtiendo en el camino. Difíciles de situar, estos hechos refieren probablemente al alza tributaria de 2012, y ocurren en fase con la intervención del MOPC a mediados de la década de 2010 y la licitación de las obras de asfaltado que comenzaron en 2018. El proceso inició una administración centralizada de la carretera, ministerial, emancipada de peajes y de trabajos viales organizados localmente para resolver cortes de caminos por inundaciones o caída de puentes, cuestiones cruciales para localidades que súbitamente quedaban aisladas. Esta emancipación no sería ciertamente gratuita para las poblaciones locales, expuestas a una nueva siniestralidad sobre la cual volveremos.

La pavimentación de 2018-22 pasó por encima de las vialidades estancieras de 1990-2010, destinadas principalmente al flujo de camiones, y también de otras precedentes. Las rutas estancieras eran mayoritariamente rectilíneas y con pocos giros, la mayoría abruptos y algunos en forma de cruce, verdaderas esquinas en 90 grados coherentes con los intersticios cuadrangulares del alambrado de terrenos ganaderos. La geometría estanciera intervino a su vez sobre unas huellas previas, abiertas con hacha y pala, que los menonitas han descripto como sinuosas a causa del principio de la menor resistencia. Es decir, había que avanzar pero bordeando «arbustos espinosos y grandes árboles para ahorrar energía [humana]» (Ratzlaff 2009, 30). Estas vialidades se interpusieron y convivieron a su vez con otras, las sendas indígenas, circuitos aún más pendulares que comunicaban puntos de parada provisorios, casi efímeros, organizados de acuerdo con la geografía de las veranadas, invernadas, crecidas, etc. (Braunstein 2015); rutas de marcha que desde fines del siglo XIX contrastaron con las marcas más estables y el *ethos* extractivo de los caminos madereros de carreta y líneas ferroviarias de compañías como la de Casado (Richard 2013). Las topadoras que trajo el mundo agromecanizado y la instalación de puentes de quebracho y luego de hormigón permitieron avanzar de manera mucho más recta sobre un terreno de muy poco relieve, sin

³ Entrevista realizada por el autor a Korni Neufeld, junio de 2023.

cuestas ni descensos, pero boscoso y con abundancia de riachos de curso cambiante. Desde la década de 1990, en la zona que nos ocupa, los circuitos pendulares y el serpenteo de hacheros que rodeaban obstáculos fueron entonces estirados, hechos línea por topadoras arrasando bosque y girando ante alambradas. Sobre esa geometría ganadera el asfalto de los años 2020 fue esparcido y modelizado, construyendo nuevos terraplenes, alcantarillas y puentes.

La superposición entre el asfalto y las rutas estancieras no fue absoluta y son de hecho las excepciones las que permiten, por su expresividad, observar la radicalidad de la transformación. Nos referimos al puñado de puntos imposibles para el asfalto: esas esquinas que los calculistas y la velocidad del pavimento no aguantan porque forman obstáculos. Mientras los estancieros habían bordeado los límites de sus propiedades, la potencia del consorcio de compañías subcontratistas, secundadas por el MOPC, expropió terrenos para dibujar algunas curvas donde había propiedad.⁴ El trazado y sus curvaturas debían obedecer a una vialidad de alta velocidad y moverse desde el diseño hecho por propietarios para camiones transganado hacia otra geometría de pavimento que estaba al servicio no tanto de la población local ni de los estancieros del sector, sino de otro eje de fuerzas que no hemos explicitado: los capitales interesados en el llamado corredor bioceánico. En efecto, el pavimento de la PY-15 es parte de la inversión público-privada que, además de asfaltar, construye actualmente un puente sobre el río Paraguay por donde se espera que circule la producción agroganadera del Mato Grosso en dirección a los puertos del Pacífico y luego a los mercados asiáticos y norteamericanos.

En su conjunto, los caminos brasileños y menonita ocurren en un momento de expansión radical de los frentes ganaderos. El Chaco hospeda al 45% del ganado en Paraguay y, durante 2000-20, presentó tasas de crecimiento del censo bovino que bordearon el 60% y de deforestación que figuraban entre las más altas del mundo (González 2020). Este auge es inconcebible sin las rutas que comentamos y así la inauguración del pavimento en 2022 escaló un movimiento que no se reduce en modo alguno al tramo concreto entre Loma Plata y Carmelo Peralta: la ruta empalma con caminos mayores y menores que conectan con Bahía Negra en el extremo norte del río Paraguay, con Puerto Casado al sur de Carmelo Peralta y con una variedad de estancias del interior articuladas por caminos que desembocan en el asfalto. El puente internacional multiplicará, probablemente, el movimiento descripto.

4 Sobre la relación crítica entre curva y velocidad, y la negociación de fuerzas que toda vialidad expresa, ver Richard, Ortúzar 2023.



Figura 2 Curvas asfaltadas sobre antiguos giros en 90 grados de la vialidad estanciera. En el extremo inferior, el acceso en dirección sur hacia dos de las tres canteras de Carmelo Peralta. Google Earth, 2023

4 Las obras de vialidad y los vehículos en Carmelo Peralta

El paisaje mecánico de la nueva carretera asfaltada es tan variado como asimétrico; por allí circula desde la más pequeña y liviana de las motocicletas *scooter* hasta las más de 20 toneladas de los camiones tolva o ganaderos, materialidades que cohabitaban en la ruta de una pista por lado y escasas barreras junto a una variedad de animales (vacas, tapíes, zorros, serpientes, aves, osos hormigueros, etc.) que, en el caso de los vacunos, pueden alcanzar la media tonelada. Los vehículos motorizados llegaron a Carmelo Peralta mucho antes que el asfalto y los caminos de estancieros. Ya en la década de 1990 circulaban camionetas y motocicletas todoterreno, pero la intensificación o más bien la totalización del transporte motorizado ocurrió durante las obras de 2018-22. En ese período fueron empleadas unas 1.500 personas con salarios superiores en al menos 25% al sueldo mínimo acostumbrado en la zona.⁵ Este flujo de capitales y personas significó una conmoción total para Carmelo

5 Entrevista realizada por el autor a Bruno, mayo de 2023.

Peralta, poblado según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) de «crecimiento urbano espontáneo» situado en el área con menor densidad poblacional de Paraguay, y en el que habitan poco menos de 5.000 personas de las cuales 2.000 son ayoreos (BID 2022, 40). Las obras abrieron también dos campamentos para 800 personas y tres canteras en las cercanías del pueblo por donde circulaban cientos de camiones diariamente (MADES 2020). El empleo de población local (40% del total) y afuera multiplicó comercios y hospedajes, disparó la edificación de viviendas de hormigón y ladrillo en reemplazo de la tradicional, hecha con madera de *karanda'y* (*Copernicia alba*), el consumo de víveres y repuestos, y, sobre todo, masificó el transporte en *scooter* y otros vehículos livianos. Los peatones se transformaron en una verdadera rareza.⁶

Las obras de vialidad no constituyen la primera invasión de capitales, mercancías y personas en el área de Carmelo Peralta. La ribera y los interiores del río Paraguay tienen, de hecho, antecedentes profundos. Allí está la historia de industrias que producían extracto de tanino de quebracho, cuya última expresión se extinguió en Puerto Casado a fines de la década de 1990, de fortines militares y de soldados entrando por vía ferroviaria durante la guerra del Chaco (1932-35), de misiones anglicanas y salesianas, del *boom* turístico asociado a la pesca y al declive del extractivismo forestal, de antiguos y nuevos frentes agroganaderos, de muchos grupos de indígenas desplazados (Villagra, Bonifacio 2015; Capdevila et al. 2010). Tras la guerra, el Chaco quedó bajo tutela militar y la administración, de colonos, misioneros y estancieros que se apropiaron de vastas extensiones de tierra. En concomitancia, los indígenas que poblaban el interior quedaron algunos sujetos a las colonias menonitas, otros desplazados hacia el río Paraguay para engancharse en los puertos industriales tanineros, y otros, los ayoreos principalmente, reducidos en número importante en la misión salesiana del área ribereña en el Alto Paraguay (Richard, Capdevilla 2025, 89-90). El mundo indígena perdió así la libre disposición de tierras desde entonces usurpadas y fue acorralado en reducciones, maltratado en trabajos semiesclavistas y expuesto a epidemias. Mientras tanto, los forestales del tanino empleaban a decenas de miles de personas en Puerto Pinasco, Puerto Sastre, Puerto Guaraní y Puerto Casado, todas localidades en los alrededores de Carmelo Peralta (Richard 2008). A mediados del siglo XX, los obreros federados y sujetos a trabajos extenuantes pero menos degradantes que aquellos de los indígenas se contabilizaban en más de 22.000 (Gaona 1990, 107).

6 Sobre la masificación de motocicletas en el Chaco y las transformaciones asociadas del espacio y del tiempo, y en particular en grupos indígenas expuestos a una enorme accidentalidad, ver los recientes trabajos de Preci (2023) y Villar (2023).

Las ruinas de la compañía de Puerto Casado están a solo cinco horas de navegación de Carmelo Peralta, 70 kilómetros río abajo, y el ramal norte de su ferrocarril llegaba hasta la altura de lo que hoy es el cruce para entrar a Carmelo Peralta, en dirección este, conocido como Kilómetro 65 (Bonifacio 2017, 23). Del otro lado del río, en Porto Murtinho y en la isla Margarita -isla paraguaya situada entre el puerto brasileño y Carmelo Peralta-, persiste el turismo de pesca que despegó en la década de 1980 y se estancó en años recientes. Potencia portuaria, los flujos de Murtinho provienen del Mato Grosso y remontan al *boom* de la yerba mate de fines del siglo XIX y luego del tanino hasta los años 60. De allí salen actualmente barcazas con capacidad de hasta 25.000 toneladas en dirección a la Argentina, cargando principalmente celulosa y soja para los mercados asiáticos (Mendes et al. 2021). Por el puente, a través de las obras que mencionamos, se espera que pase una buena parte de esas toneladas rumbo al Pacífico.

En contraposición, el pequeño muelle para barcazas de Carmelo Peralta, muchísimo más discreto, nunca tuvo el carácter industrial de los parajes vecinos y hoy luce abandonado. La movilidad fluvial actual se organiza en otro lugar, en el límite sur de Carmelo Peralta, hacia el final del camino parcialmente asfaltado, la columna del pueblo, que bordea el río unos 3 kilómetros. Allí funciona la balsa con capacidad para uno o dos vehículos livianos que cruza tres veces al día, mientras en las cercanías operan una decena de las llamadas *deslizadoras*: lanchas con motores 15 hp fuera de borda y capacidad de hasta siete pasajeros. El flujo yendo y viniendo a la isla Margarita y Puerto Murtinho es casi permanente. Algunas personas se trasladan de un lado al otro por razones laborales, otras van de compras a Murtinho, con más variedad y mejores precios, mientras que una cantidad indeterminada pero notoria de gente cruza para cursar estudios primarios y secundarios, para consultar médicos o bien para efectuar trámites. Son los llamados brasiguayos,⁷ población que dispone de nacionalidad brasileña para acceder a instituciones de seguridad social de ese país, comparativamente mucho más robustas -principalmente seguro de desempleo, educación y salud-.

Quienes dominan el negocio de las deslizadoras son los ayoreos que residen más allá del límite sur de Carmelo Peralta, donde está la balsa, en el territorio que, tras el fin de la misión, les cedió la congregación salesiana de Puerto María Auxiliadora en la década de 1990. Actualmente es Fabio, de cincuenta años, quien junto a sus hijos y yernos atraen por lejos a la mayor cantidad de clientela. Utilizan dos deslizadoras y operan entre seis de la mañana y diez de la noche.

⁷ Sobre la noción de brasiguayo y la historia y geografía de la migración brasileña en Paraguay, ver Souchaud 2007.

Como muchos ayoreos de la zona, la familia de Fabio abandonó una de las misiones salesianas (Misión Cué) en los años 80 a causa de la serie de crecidas que anegaron el terreno, para instalarse en Isla Alta, a unos siete kilómetros al norte de Carmelo Peralta. Residían allí unas «cien o ciento cincuenta familias»⁸ a salvo de inundaciones, aunque luego, a causa de las sequías de fines de los años 2000, evacuaron el refugio para instalarse en la zona ribereña actual, en el extremo norte de la franja territorial cedida por la congregación que limita con Carmelo Peralta. En esos años, los inicios de la década de 2010, ya existían varios «paseros» que trabajaban a remo, según explica Fabio, y el trabajo en la venta de carnada para turistas de la pesca en Porto Murtinho era duro pero rentable. Con el dinero ahorrado y perspectiva comercial vino el gran cambio, que consistió en la compra de un primer motor para deslizadora y luego varios más que le permitieron lograr junto a sus hijos y yernos la actual posición dominante en materia transportista. El asfaltado de la PY-15 no está desconectado de esta empresa, que emerge con fuerza en las vísperas de las obras de vialidad, es decir en 2018, cuando el flujo de obreros de la vialidad cruzando el río Paraguay se intensificó. El puesto de Fabio se convirtió de hecho en un gran estacionamiento para cuarenta o más motocicletas que los pasajeros dejan para cruzar a Murtinho o recuperan cuando entran a Carmelo Peralta, algunas de ellas de propiedad de sus hijos que ofrecen servicio de mototaxi.



Figura 3 Las deslizadoras de Fabio y la balsa. Foto de Diego Ortúzar, 2023

8 Entrevista realizada por el autor a Fabio, junio de 2023.

La población ayoreo también fue empleada en las obras camineras, aunque es difícil precisar en qué número. Autoridades municipales señalan que fueron cien hombres y cincuenta mujeres, mientras que líderes indígenas y funcionarios del BID cifran la cantidad de indígenas empleados en más de sesenta sin distinguir género (BID 2022, 173).⁹ En cualquier caso, es opinión unánime que la presencia de empresas constructoras permitió que la gran mayoría de familias ayoreos adquiriera motocicletas y algunas también automóviles. La acción político-diplomática de las empresas contratistas también desempeñó un papel en el proceso: los ayoreos reclamaron ante el desmonte y daño medioambiental asociado con los trabajos de la ruta, y en particular contra la apertura de canteras y caminos de acceso en territorio ayoreo. El conflicto cobró la forma de cortes de ruta en accesos a canteras y de acciones judiciales contra las empresas, disputa que continúa, si bien con menor intensidad (De la Cruz, Marichal 2021, 76). Del conflicto habrían surgido algunos acuerdos para la entrega de camionetas, motos y tractores para la población ayoreo, además de materiales para implementar mejoras en las viviendas.

5 **Los accidentes**

La proliferación de vehículos motorizados y la instalación de un asfalto desprovisto de suficientes barreras, de controles de velocidad y de tránsito –es decir, de toda la infraestructura de la seguridad– no fue un hecho gratuito. Como era de esperarse, las víctimas se ubican mayoritariamente en el estrato económicamente más débil de la cadena productiva que el camino articula, el mismo que se moviliza en los vehículos más livianos (principalmente *scooters*). Mientras asesoraba a la municipalidad en asuntos de urbanismo, el BID (2022, 79) llamó tempranamente la atención sobre cinco muertes durante los trabajos de vialidad ocurridas entre 2019 y 2021 y sin registro alguno en la administración pública. La institución dependiente del MOPC y encargada de la seguridad vial interurbana, la Patrulla Caminera, no señala en su estadística esta ruta y tampoco cuenta con puestos de fiscalización activos. Por otra parte, la Policía Nacional, presente en Carmelo Peralta y atenta a este tipo de casos, suele enviar la información recogida a la central nacional, que luego produce estadísticas a nivel departamental (Alto Paraguay). Es imposible, entonces, deducir algo sobre esta ruta a partir de las fuentes oficiales.

Los relatos de los residentes del distrito son bastante más elocuentes respecto de la nueva mortalidad que primero las obras y

⁹ Entrevista realizada por el autor a Mirna Orrego en mayo de 2023.

luego el asfalto han estado produciendo. José Luis Chiquenoi, líder ayoreo, relata por ejemplo la muerte de un familiar a causa de una colisión en motocicleta contra un vacuno en la ruta en 2022, y la muerte de otro ayoreo en el kilómetro 30 de la nueva ruta, también en motocicleta, a causa de lesiones en el cráneo que le dejó una caída.¹⁰ El hallazgo del cuerpo no dio lugar a pericias que pudieran establecer las razones y las responsabilidades del caso, y no sabemos si el uso de casco, elemento escasamente empleado y fiscalizado en una región que supera con facilidad los 40 grados de temperatura, habría conseguido salvarle la vida.

Uno de los casos más recordados es el de Marciano Duré y Eusebio Guayauna, dos trabajadores de la ruta que en la noche del domingo 24 de noviembre, mientras se dirigían en moto desde Carmelo Peralta a las obras de vialidad, fueron impactados por una camioneta modelo Nissan Frontier en una de las recientes curvas en el kilómetro 17, justo antes del acceso a dos de las tres canteras de la zona [fig. 4]. Testigos señalan que el conductor de la Nissan, el estanciero brasileño Eliano Melo da Silva, de treinta y siete años, habría estado conduciendo bajo los efectos del alcohol, lo que no fue posible demostrar por falta de test de alcoholemia en la policía y de laboratorio en el puesto de salud. Según la prensa local, el conductor se habría excusado señalando que «la moto apareció de manera sorpresiva, sin luz y de contramano»,¹¹ versión que los familiares de las víctimas cuestionaron a partir de evidencia policial al indicar que la embestida contra la moto fue por detrás. Los dos pasajeros de la moto fallecieron: uno camino al puesto de salud de Carmelo Peralta y el otro llegando al otro lado del río, probablemente en deslizadora, rumbo al hospital de Porto Murtinho. No hubo penas ni indemnizaciones asociadas con este caso.¹²

10 Entrevista realizada por el autor a José Luis Chiquenoi en mayo de 2023.

11 «Familiares de fallecidos piden investigar primer accidente en Ruta Bioceánica», *Última Hora*, Asunción, 25 de noviembre de 2019, <https://www.ultimahora.com/familiares-fallecidos-piden-investigar-primer-accidente-ruta-bioceanica-n2856675>.

12 «Bioceánica», *ABC*, Asunción, 1 de diciembre de 2019, <https://www.abc.com.py/edicion-impresa/opinion/2019/12/01/bioceanica/>.



Figura 4 Puesto comercial en ruta PY-15. Foto de Diego Ortúzar, 2023

El otro evento frecuentemente citado es el de Elvira Almeida, de veintiocho años, residente de Carmelo Peralta y trabajadora de las obras, fallecida cerca de 500 metros más allá de la curva mencionada, a la altura del pequeño puesto comercial donde suelen estacionar camioneros para socializar, almorzar, lavar ropa o descansar mientras van y vienen desde las canteras. Acompañada por dos pasajeros, Almeida conducía un vehículo todoterreno en dirección a Carmelo Peralta y, por razones que se desconocen, se estrelló contra uno de los camiones estacionados en la banquina, a metros del puesto comercial. Ella falleció inmediatamente y los dos acompañantes sufrieron lesiones de mediana gravedad.

Denis Ramos, residente de la isla Margarita y uno de los encargados de seguridad durante las obras, describe por su parte el caso de dos motociclistas, uno de ellos ayoreo, que salieron casi conjuntamente desde el campamento del kilómetro 65 en dirección a los trabajos de vialidad. A causa de la neblina, explica, ambos se rozaron y cayeron, y el ayoreo falleció instantáneamente a causa de una fractura cervical. Las historias que conserva la población carmeleña se multiplican por fin cuando se trata de vuelcos o choques sin fallecidos o bien de atropellos de animales que cruzan la ruta. Se despliega, así, un repertorio de anécdotas más o menos violentas, con resultados de mayor o menor gravedad, que hablan de un modo de accidentarse atravesado por la velocidad que suscita el asfalto y el cruce violento con otros elementos circulando, sean humanos o animales, vehículos de alto tonelaje o pequeñas *scooters*.

Cuando la carretera fue inaugurada, comenzó a circular un flujo vial muy superior al anterior a las obras. Una diversidad de vehículos

livianos se aventuró por una ruta que jamás volvió a estar anegada o intransitable, y lo mismo una fracción de toneladas transportadas por camiones (antes embarcadas río abajo o por las rutas del Mato Grosso). Las camionetas todoterreno y los camiones transganado siguieron circulando, al igual que los camiones tolva de las canteras de Carmelo Peralta que acarrean material triturado destinado ahora a otras obras, fuera del Alto Paraguay. Terminó el tiempo de las huellas de tráfico menor, borradas o minorizadas por las forestales del tanino y las estancias, y luego redibujadas por el pavimento. La ruta se elevó sobre rellenos, alcantarillas y puentes que la desentendieron de una geografía proclive a producir atascos y el consecuente socorro de los lugareños. De esta forma, se abrió paso al tránsito de una asimetría colosal de pesos y de velocidades circulando por el asfalto, con la ocurrencia de incidentes fulminantes en curvas contra animales, con objetos detenidos y objetos en movimiento. El camino también se desentendió de la población local, que pagaba peajes y recaudaba, que reparaba y auxiliaba. En realidad, una vez inaugurada, la nueva carretera quedó abandonada a su suerte, es decir sin control del tráfico ni monitoreo ni estadística de accidentes; en medio del descampado abierto a toda clase de pasantes, el camino asfaltado comenzó a operar bajo una nueva gobernanza, ya no local sino metropolitana, ministerial, lejana, y completamente ajena a la vida en Carmelo Peralta y sus vecindades.

Mientras tanto, el puente en construcción a pocos kilómetros al norte de Carmelo Peralta planea como horizonte de crecimiento para el sector servicios y a la vez también como amenaza: el paso de miles de toneladas de soja y otros granos provenientes del Mato Grosso del sur, embarcadas en camiones, probablemente incrementará el tránsito y los riesgos a los que se expone una población que circula mayoritariamente en vehículos livianos, y acabará al menos en parte con el flamante asfalto ya en vías de degradación. Según Fabio, el puente terminará también con la balsa que transporta vehículos entre Carmelo Peralta y Puerto Murtinho, mas no así con su puesto de deslizadoras. Su negocio continuará prosperando y animando las circulaciones entre uno y otro lado del río, en ese estrato de circulaciones menos espectaculares pero permanentes, cotidianas, entre localidades parcialmente al margen del gran tráfico nacional e internacional.

Bibliografía

- Almirón, C. (2023). «Chaqueños que pagan peaje piden que asamblea de Asociación de Caminos sea en Alto Paraguay», *ABC*, 6 de julio 2023. <https://www.abc.com.py/nacionales/chaco/2023/07/06/objetan-asamblea-de-asociacion-de-caminos-del-alto-paraguay/>
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (2022). *Carmelo Peralta en la frontera del desarrollo. Plan estratégico de acción*. Asunción: Ministerio de Urbanismo, Vivienda y Hábitat-BID.
- Bonifacio, V. (2017). *Del trabajo ajeno y vacas ariscas, Puerto Casado: genealogías (1886-2000)*. Asunción: Centro de Estudios Antropológicos de la Universidad Católica.
- Braunstein, J. (2015). «El camino de Sanapaná». Córdoba, L.; Bossert; F. Richard, N. (eds), *Capitalismo en las selvas. Enclaves industriales en el Chaco y Amazonía indígenas (1850-1950)*. San Pedro de Atacama: Ediciones del Desierto, 205-31. [https://shs.hal.science/halshs-01249703/file/Lorena_Cordoba_Federico_Bossert_and_Nico%20\(1\).pdf](https://shs.hal.science/halshs-01249703/file/Lorena_Cordoba_Federico_Bossert_and_Nico%20(1).pdf)
- Capdevila, L., Richard, N.; Barbosa, P.; Combès, I. (2010). *Les hommes transparents: indiens et militaires dans la guerre du Chaco (1932-1935)*. Rennes: PUR. <https://books.openedition.org/pur/102218>
- De la Cruz, L.M.; Marichal, M. (2021). *Comunidades ayoreas de Puerto María Auxiliadora en alerta: derechos de los pueblos indígenas en aislamiento voluntario*. Asunción: Codehupy.
- Gaona, F. (1990). *Introducción a la historia gremial y social del Paraguay*. Tomo 3. Asunción: RP-CDE.
- González, G.E. (2020). *Caracterización de explotaciones bovinas del Chaco paraguayo y opiniones contrastadas por la actividad* [Tesis de doctorado]. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) (2020). *LPI para el diseño y construcción de las obras de pavimentación asfáltica del tramo Loma Plata-Carmelo Peralta (Corredor Vial Bioceánico), bajo la modalidad de la ley 5.074*. Asunción: Consorcio Corredor Vial Bioceánico.
- Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADES) (2020). *Relatorio de impacto ambiental. Proponente: Consorcio Corredor Vial Bioceánico (CCVB). Campamento obrador y áreas complementarias*. Asunción: MADES.
- Preci, A. (2023). «On the Banks of the Pilcomayo River: Wichí Fishery in the Age of Motorcycles». *Cultural Geographies*, 30, 1-18. <https://doi.org/10.1177/14744740231154257>
- Ratzlaff, G. (2009). *The Trans-Chaco Highway: How It Came to Be*. Asunción: Litocolor S.R.L.
- Richard, N. (ed.) (2008). *Mala guerra: los indígenas en la guerra del Chaco, 1932-1935*. Asunción: Museo del Barro-ServiLibro-CoLibris.
- Richard, N. (2013). «Aproximación al Problema de Los Caminos, u Odografía, En El Chaco y En La Puna Contemporáneos». Sendón, P.; Villar, D. (eds), *Al Pie de Los Andes: Estudios de Etnología, Arqueología e Historia*. Cochabamba, Bolivia: Itinerarios - ILAMIS, 47-70. <https://shs.hal.science/halshs-00947799/> document
- Richard, N.; Capdevila, L. (2025). *Para otra historia de la guerra del Chaco: colección de documentos y relatos sobre la ocupación militar de los territorios indígenas del Chaco boreal, 1910-1960*. Lima: IFEA-Museo del Barro.

- Richard, N.; Ortúzar, D. (2023). «La penúltima curva de Paposo: agentividad técnica, social e histórica de una infraestructura vial», *Punto Sur*, 9, 28-47. <https://doi.org/10.34096/ps.n9.12715>
- Souchaud, S. (2007). *Geografía de la migración brasileña en Paraguay*. Asunción: Fondo de Población de las Naciones Unidas.
- Mendes, R. et al. (2021). «Rila, Porto Murtinho and Its Cultural Heritage: Perspectives for Preservation». *Interações (Campo Grande)* 22, 4, 1227-42. <https://doi.org/10.20435/inter.v22i4.3434>
- Villagra, R.; Bonifacio, V. (2015). «Los maskoy de Puerto Casado y los angaité de Puerto Pinasco: un recuento de los tiempos del tanino». Córdoba, L.; Bossert, F.; Richard, N. (eds), *Capitalismo en las selvas. Enclaves industriales en el Chaco y Amazonía indígenas (1850-1950)*. San Pedro de Atacama: Ediciones del Desierto, 233-70. [https://shs.hal.science/halshs-01249703/file/Lorena_Cordoba_Federico_Bossert_and_Nico%20\(1\).pdf](https://shs.hal.science/halshs-01249703/file/Lorena_Cordoba_Federico_Bossert_and_Nico%20(1).pdf)
- Villar, D. (2023). «From Horseback to Motorbike: Inside the Motorcycle Boom in Indigenous South America». *The Conversation*, 24 April. <https://theconversation.com/from-horseback-to-motorbike-inside-the-motorcycle-boom-in-indigenous-south-america-198349>

Para una antropología de los imaginarios viales: entre el Estado, la historia y la cultura

Pablo Wright
CONICET-UBA, Argentina

Abstract This paper proposes an anthropological exploration of road imaginaries, an emerging product of historical, political and cultural processes within national states. The anthropological perspective assumes that all road events, whether they involve pedestrians or drivers of different vehicles, as well as the existential sense of road spaces, the intervening actors and their situations and even accidents, can be understood within a complex sociocultural framework. This conceptual proposal provides some tools for the anthropological study of this sociocultural fabric represented by road events.

Keywords Road anthropology. Culture. Symbols. Imaginary. Being-on-the-street.

Índice 1 Introducción. – 2 Primeros acercamientos. – 3 Mirada antropológica de lo vial. – 4 Anécdotas. – 5 El enfoque. – 6 Síntesis.

1 Introducción

Las escenas viales, sean en aceras, calles, rutas de las ciudades como en remotos parajes rurales, y protagonizadas por una variedad de actores tanto humanos como vehiculares, son definitivamente un foco de atención contemporáneo de la antropología.¹ Se observa una convergencia temática y a veces metodológica con otros desarrollos en los estudios de movilidad y de transporte, aun cuando ellos no hagan eje central en la dimensión sociocultural.² En este trabajo presentaré algunos desarrollos de la *antropología vial*, que se orienta a estudiar los hechos viales como hechos sociales, y por ello enmarcados en procesos históricos y culturales dentro de los estados-nación contemporáneos. El devenir de esta mirada antropológica a lo vial se relaciona con aspectos de mi propia biografía, así como también con producciones académicas vinculadas con aquello que Guillermo Giucci (2007; 2021) denomina *modernidad cinética*, la cual atestigua la emergencia de los medios de transporte y el incremento de la velocidad de desplazamiento como parte del proceso global capitalista, y por tanto como metáfora de los tiempos contemporáneos. De este modo, aplicando herramientas conceptuales de la antropología sociocultural a esta modernidad cinética -con sus diversas variantes a lo largo del globo-, la antropología vial se interesa por la conformación histórica de los imaginarios viales, sean éstos nacionales como propios de grupos socioétnicos y, por ende, enmarcados en procesos complejos de construcción de la *ciudadanía vial*. Esta última se desenvuelve como emergente de interrelaciones no siempre claras ni distintas entre las infraestructuras materiales-tecnológicas con las infraestructuras simbólicas (sean morales o culturales). De este modo, cualquier hecho vial -personas cruzando una senda peatonal, la velocidad diferencial en calles asfaltadas o de tierra, el respeto (u omisión) de los signos de tránsito, o la inexplicable numinosidad de un accidente vial- pueden hallar un

1 Este trabajo sintetiza exploraciones previas sobre antropología vial, especialmente Wright (2010, 2018, 2020), Wright y Otamendi (2017), y Wright, Moreira, Soich (2019). Agradezco al Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas y a la Universidad de Buenos Aires su apoyo institucional y financiero para desarrollar estas investigaciones. Para la elaboración de este trabajo agradezco asimismo la amable invitación de Nicolas Richard y Diego Villar para participar en el evento «La velocidad de los mundos lentos», llevado a cabo en la Universidad de Rennes del 19 al 21 de enero de 2023. Estoy en deuda humana e intelectual con Alejandro Otamendi, Gonzalo Iparraguirre, Facundo Petit y Laura Lobo, compañeros del equipo Culturalia de antropología vial que forma parte del Instituto de Ciencias Antropológicas de la UBA. Agradezco, finalmente, a mi hija María Wright por su asistencia gráfica.

2 Ver, por ejemplo, la edición de Zunino Singh, Giucci, Jirón 2018 sobre los estudios de movilidad en América Latina o el estudio de Grimaldo 2020 sobre imaginarios de transeúntes en México.

sentido que va más allá del sentido común, que discurre entre el azar y la necesidad. De este modo, asimismo, la hermenéutica de dichos hechos muestra la arquitectura compleja de entramados de la historia, la sociedad y la cultura. En síntesis, en este trabajo resumiré las principales nociones de la antropología vial y sus posibilidades analíticas, contextualizándolas a través de ejemplos etnográficos en diversas escenas socioculturales.

2 Primeros acercamientos

Como refiriera con anterioridad, el surgimiento de esta mirada antropológica a lo vial no comenzó con lecturas de la bibliografía ni a partir de los estudios sociológicos de la movilidad sino en la propia dialéctica etnográfica de mi vida personal (Wright, Moreira, Soich 2019). Experiencias de viaje a Inglaterra en 1986 y a Estados Unidos en 1990 desafilaron mi cultura vial, al observar patrones de movimientos de peatones y automóviles que, en líneas generales, respetaban las normas -o sea, obedecían los signos viales- y contrastaban por ello con mi propia experiencia de vida en Buenos Aires. Esto es así porque, en Buenos Aires, me daba cuenta de que había una creatividad excesiva en la lectura de los signos viales, y las normas a veces se respetaban y a veces no. Esta ambigüedad producía y aún produce un alto índice de siniestros viales que significan un problema para las autoridades de transporte y seguridad vial. Cada uno de esos viajes al exterior, especialmente a Estados Unidos, donde viví por tres años, fue impactando en mi *habitus*, y ese impacto fue generando en mi ser etnógrafo³ la emergencia de un nuevo tema de estudio: las conductas, las maniobras y los imaginarios viales, cuyo objetivo era la posibilidad de generar un conocimiento de relevancia para enriquecer antropológicamente las políticas públicas viales en la Argentina. Lejos de mis tópicos usuales de estudio -es decir, de las religiones indígenas de la región chaqueña argentina-, comenzó entonces a esbozarse este campo de investigación producto de la dialéctica de la vida social en el extranjero y su confrontación con mi propia sociedad de origen. A esto se sumaba mi entrenamiento académico en las perspectivas fenomenológicas, hermenéuticas y simbólicas de la vida social, algunos de cuyos rasgos, inéditos para mí, comenzaron a hacerse visibles y tematizables *allí* en las calles. De esta forma, lentamente, fue apareciendo un «dominio de objetividad» (Ricœur 1960, 330, cit. en Corona 1990, 16) que antes no existía para mí: lo vial, y sus aspectos culturales. Como señaló Michael Jackson

³ Reflexiones clave sobre la transformación de los sujetos-ethnógrafos a partir de las experiencias de campo pueden hallarse en Jackson (1989) y Stoller (1989).

(2010, 74), en esas experiencias de vida cotidiana en el extranjero mi condición de observador externo moldeado fuera del *habitus* local me permitió recortar ese dominio de fenómenos, o sea 'lo vial', como un objeto de conocimiento. Dada mi trayectoria chaqueña e indígena previa, me costó mucho tiempo aceptar la posibilidad de estudiar legítimamente otro campo de fenómenos socioculturales. Finalmente, comencé a esbozar una perspectiva analítica de los mundos viales donde se da una convergencia conceptual de la antropología simbólica y hermenéutica, la fenomenología, la proxémica y la sociolinguística. A continuación, por tanto, desarrollaré las líneas generales de esta perspectiva conceptual de la antropología vial.

3 Mirada antropológica de lo vial

Como antropólogos es posible utilizar la noción de 'cultura' como dimensión analítica, como patrón global o colectivo de comportamientos, ideas y materialidades que comparten de modo no homogéneo un grupo, una sociedad o, en suma, un determinado colectivo humano. Lo que experimenté en mis viajes a Inglaterra y a Estados Unidos fue que había algo colectivo detectable en los detalles de la conducta vial que veía, y que era definitivamente diferente de la de mi lugar de origen. Esa diferencia, a los ojos de mi ser etnógrafo, era 'nacional'; es decir, producto de procesos histórico-políticos diferentes, que desembocaban en un modo cultural de estar-en-la-calle que se transformaba para mí en un objeto de conocimiento. Ese proceso llevó mucho tiempo pero pudo consolidarse a partir de aplicar la mirada simbólico-hermenéutica propia de mi formación académica -que ya implementaba en mis estudios etnográficos entre los qom-toba (Wright 2008)- a lo que antes estaba completamente naturalizado e invisible para mí: la conducta social frente a los signos viales, y la posible transgresión o no de las normas viales en escenas etnográficas como los cruces peatonales sin semáforo - tanto por parte de peatones como de conductores de vehículos-, o las maniobras y la velocidad con que los vehículos discurrían por las calles. Cuando regresé de Estados Unidos, la interpelación de un excompañero de universidad norteamericana que hacía trabajo de campo en Buenos Aires terminó de hacer completamente visible el tema vial. Su pregunta fue: «Pablo, luego de estar tanto tiempo en Buenos Aires todavía no me doy cuenta de algo: «¿a quién le toca pasar primero cuando un auto llega a la bocacalle?» (Wright, Moreira, Soich 2019, 189). Esa pregunta fue el catalizador final que me llevó a trabajar conceptualmente para generar una inquisición antropológica sobre las conductas viales, y sus sentidos anclados en la historia y la sociedad; en síntesis, una pregunta por la cultura vial, en este caso la argentina. Esto, por supuesto, suponía la posibilidad

de extrapolar comparativamente estos análisis a otras realidades nacionales y, eventualmente, regionales. Y, asimismo, establecer una agenda temática y conceptual de investigación antropológica ciertamente novedosa.

En 2007 presenté las primeras ideas sobre antropología vial en un seminario de la Universidad Nacional de San Martín (Wright, Moreira, Soich 2019). A partir de entonces, comencé a participar en foros y reuniones sobre el tópico de 'seguridad vial' y también de 'educación vial' que se multiplicaban en la Argentina, interpelado por el gran número de siniestros viales a lo largo del país. Desde el punto de vista tanto de las agencias gubernamentales como de las ONG interesadas en el tema, y especialmente las de familiares de víctimas de 'accidentes de tránsito',⁴ esos tropos de 'seguridad' y 'educación vial' parecían sintetizar toda la cuestión vial. Sin embargo, desde un punto de vista antropológico, parecía una visión restringida de fenómenos complejos que se entroncan en la historia de las políticas públicas, en los modelos de educación y en las prácticas efectivas de ciudadanía, y por los cuales la relación entre ciudadanos y Estado, al menos en la Argentina, siempre fue de desconfianza y hasta a veces de temor o de muy escasa reciprocidad estatal en cuanto a los servicios básicos brindados por el Estado a los ciudadanos. Además, esa taxonomía de los fenómenos viales y sus problemas, reducida a seguridad, educación y a veces a la infraestructura y sus problemas técnicos, parecía ignorar las dimensiones del *ethos*, el *habitus*, los imaginarios y la ontología. En definitiva, la cultura, propia de la mirada antropológica para la cual aquellas 'anomalías' viales (siniestros, transgresiones normativas, violencia, etc.) podrían hallar un sentido más complejo y en todo caso menos individualista o azaroso.

4 Anécdotas

Algunas anécdotas que recogí en diversas situaciones espontáneas pueden sintetizar la dimensión cultural de lo vial, que los enfoques institucionales sobre seguridad, educación e infraestructura parecían ignorar. Los ejemplos expresan la presencia de *habitus* viales particulares que generan, por la diferencia, un cierto asombro, incredulidad o misterio. Así, en una reunión de una ONG sobre prevención de accidentes de tránsito desarrollada en la ciudad de Rosario, Argentina,⁵ un capitán de Carabineros de Chile estaba

4 Ver, por ejemplo, Oppezzo 2008 o Cucien, de la Serna, Sáenz 2011.

5 Segundo Congreso Internacional de Prevención de Accidentes, Rosario, 2007, organizado por la Fundación Von Mises.

asombrado por los cambios de carril que observó en la autopista Ricchieri en el acceso al aeropuerto internacional de Ezeiza. Lo escuché decir allí que para él «los argentinos son telépatas, pues saben cuándo el otro conductor cambiará de carril sin indicar la maniobra con las luces de giro». Desde su perspectiva 'chilena', era muy difícil imaginar esas maniobras sin previo aviso; advertir a los demás conductores de los giros era absolutamente natural para él. Su propio *habitus* lo hacía percibir como una alteridad algo que es común para los conductores argentinos.

Otro ejemplo me lo contó unos años después el gran historiador-antropólogo mexicano Alfredo López Austin en un congreso en la Ciudad de México. Como había transcurrido su infancia en la fronteriza Ciudad Juárez (Méjico), lindera con El Paso (Estados Unidos), relataba que, cuando los mexicanos cruzaban cotidianamente la frontera hacia El Paso, manejaban como los locales; es decir, respetando las normas viales según las costumbres estadounidenses. Pero luego, según comentaba Alfredo con gran hilaridad, una vez que volvían a Ciudad Juárez 'recuperaban' su *habitus* vial de poca afición por las normas. Un claro ejemplo etnográfico de *habitus* flexible según el contexto.

Un tercer ejemplo se relaciona con las acciones simbólicas llevadas a cabo para honrar a las víctimas de accidentes de tránsito, propuestas por asociaciones de familiares de estas víctimas que parecen ocupar un papel institucional vacante en los Estados latinoamericanos. Se trata de las estrellas amarillas que se colocan en los sitios donde se producen víctimas fatales en siniestros viales.⁶ Son lugares de memoria que también actúan como lugares de resistencia, de contestación: en primer término, frente a los Estados y sus 'fallidas' políticas viales y, en segundo término, como muestra a la sociedad de un estado de cosas que debe modificarse. En paralelo con las estrellas amarillas, en muchos lugares de América Latina, y en la Argentina, los lugares de accidentes fatales se marcan popularmente como un espacio ritual calificado a través de la construcción de altares con diferentes elementos como cruces, estampitas, pequeñas casitas o fotos. Se las concibe como lugares de culto a las almas que se fueron de este mundo en forma violenta.

Finalmente, lo vial, en especial las rutas, pueden transformarse en espacios-tiempos de manifestación de otras realidades ontológicas. Una vez que viajaba por Ecuador a medianoche en taxi desde Cuenca a Guayaquil, el chofer refirió que antes trabajaba de camionero. En una oportunidad estaba viajando de noche por la misma zona sinuosa por la que en ese momento transitábamos y de repente tuvo que frenar el vehículo de golpe, porque delante suyo había un niño parado en la vía. Al bajar del camión para ver qué pasaba, el niño

6 Véase <https://estrellasamarillas.org.ar/>.

le pidió si lo podía llevar ya que estaba perdido. El chofer asintió y, cuando se subió al camión para retomar la marcha con el niño, éste había desaparecido. Episodios similares, me contaba, ya les habían sucedido a varios colegas camioneros de la zona.

La pregunta antropológica que suscitan estos ejemplos es dentro de qué marco cultural son posibles estas conductas y situaciones viales, y sus interpretaciones nativas. Aquí sugiero que todo esto puede encontrar sentido apelando a la noción de imaginario vial, dimensión sociocultural producida por procesos histórico-político-institucionales propios de cada Estado-nación, con sus diferencias regionales particulares, y dentro de los aspectos diferenciales que presentan las modernidades cinéticas, en nuestro caso geopolíticamente periféricas. Asimismo, como parte de la cultura, las dimensiones ontológicas –es decir, las posibilidades de mundos viales con características y propiedades espaciales potencialmente diversas en movimientos y maniobras, los umbrales de existencia y ritualización (altares y estrellas en calles y rutas), o bien las presencias misteriosas en las rutas- pueden integrarse en el estudio de la antropología vial. El mundo vial, como vemos, puede expresar, producir o bien reproducir dimensiones de la vida social y los patrimonios colectivos de la cultura. En este sentido, como parte de la cultura, los imaginarios viales pueden etnografiarse de distintos modos y perspectivas. El próximo apartado, de esta forma, sintetiza la perspectiva conceptual que propongo para abordar antropológicamente los imaginarios viales.

5 **E**lenfoque

La propuesta conceptual de la antropología vial parte del supuesto de que los hechos viales son hechos sociales: la conducta de peatones, conductores, y los eventos concomitantes que ocurren en el espacio vial, no son producto por tanto de individualidades solitarias sino que ponen en práctica modos de circulación y movimiento aprendidos socialmente. Y sus sentidos son interpretados en el marco de un imaginario más o menos compartido, expresable en regularidades empíricas observables. El inicio de estas disquisiciones se orienta a pensar antropológicamente el tráfico y sus actores en los espacios de movilidad de la modernidad cinética en el sentido de Gucci. O sea, la vialidad urbana y eventualmente la rural me interesaban como eje central de análisis, dada la alta tasa de siniestralidad argentina. La mirada hacia los aspectos de orden más bien ontológico los fui desarrollando luego del armado inicial de las nociones básicas de la antropología vial. De esta forma, me enfoqué a ver el ‘juego de la calle’ como un juego social en el sentido de Pierre Bourdieu (1979). Así, por decirlo de alguna forma, los argentinos llevan adelante el

juego de la calle que se juega aquí, y que todos conocen. De ahí que, cuando uno cambia de lugar, es posible que ese 'juego de la calle' se juegue de otro modo. Así lo experimenté en mi propio ser etnógrafo en las calles de Londres, con su tránsito por la izquierda, o en Filadelfia, con el respeto casi sagrado a los derechos de los peatones para cruzar por las sendas peatonales, como señalé al principio de este trabajo. Puedo agregar que también experimenté esos otros juegos más respetuosos de los peatones en Montevideo y en Santiago de Chile. El carabinero chileno, como ya referí, también había sentido esa alteridad 'telepática' argentina. Aunque fuera positiva esa conducta en Chile y Uruguay, según mis parámetros nativos igualmente se me presentaba como una alteridad a mi *habitus* vial, lo que era un muy buen dato de campo para continuar indagando en las culturas viales y cómo ellas se materializan en cuerpos concretos, carnales y/o vehiculares que denominé *cuerpos viales*. Como mencionara en otra parte, los cuerpos viales pueden concebirse como la inscripción de la sociedad y la cultura en *locus* carnales (o *metálicos*, si fueran vehículos) «donde se cristalizan esos modos de ser/pensar/hacer prerreflexivos [...] que vinculan cuerpo y sociedad [...] y son la manifestación de nuestro ser-en-la-calle» (Wright 2020, 11-12). Los cuerpos viales entonces incluyen los cuerpos carnales, los cuerpos metálicos –como una *Gestalt* humano-mecánica- y eventuales cuerpos no humanos, todos ellos existencialmente posibles en un contexto sociocultural dado. De este modo, lo que puede ser aceptado y posible en un mundo vial puede no serlo en otro, y estas diferencias –de haberlas- se entroncan en la historia social y política de cada país. Un ejemplo puede ilustrar esto último. Me contó una vez una colega argentina que, al encontrarse a la sazón en Estados Unidos asistiendo a un congreso, estaba caminando a la vera de una ancha avenida con una colega alemana viendo por dónde irían a cruzar. Mientras mi colega sugería cruzar directamente hacia el otro lado por el sitio en que estaban, 'habilitada' por su imaginario vial, la amiga alemana, orientada a su vez por el suyo, se negó rotundamente a hacerlo y señaló que solo cruzaría en un semáforo distante ubicado a unos 300 metros más adelante; es decir que un cuerpo vial puede hacer una coreografía mientras que para el otro esta sería impensable. De esta forma, diferentes mundos viales nos proponen catálogos de coreografías posibles y aceptables, que pueden ser sensiblemente diferentes y, en algunos casos, hasta mutuamente incomprensibles.

En este mismo sentido, la proxémica interpersonal parece también tener su correlato en las distancias intervehiculares. En la Argentina, siguiendo las ideas de Edward Hall (1966), el manejo social del espacio interpersonal y el valor de la corporalidad supone que la cercanía interpersonal no es un problema –y, es más, hasta puede tener un valor positivo-. Esta cercanía proxémica también se verifica en las distancias intervehiculares, donde el espacio mínimo

de un vehículo con otro no representa, en teoría, un problema moral. Algo diferente parece ocurrir en Inglaterra, según me comentaba un historiador argentino que estaba de paso por Oxford: le ocurrió que manejaba por una calle y de repente los vehículos se detuvieron, por lo cual pisó el freno y su auto quedó a una distancia muy estrecha del próximo coche. Sin preocuparse nuestro historiador por esa frenada, vio que el conductor inglés de aquel vehículo se bajó y lo increpó por haber quedado demasiado cerca del suyo, amenazándolo con hacerle juicio por semejante comportamiento irrespetuoso. Como afirmara Hall en su clásico estudio proxémico, entonces, diferentes sociedades confieren sentidos culturales particulares a los espacios de interacción humana y, en este caso, se daba la típica burbuja 'anglo' de espacio personal, mucho más amplia que la 'latina', expresada también en las burbujas de los espacios intervehiculares. En síntesis, la proxémica vial es una dimensión relevante para la antropología vial, dado que expresa la construcción sociocultural de los espacios interpersonales/intervehiculares y las interacciones y sentidos que pueden generarse en ellos.

El mundo vial es un mundo reglamentado, en principio por normas estatales, que en general se rigen por las leyes de la física en el tratamiento del desplazamiento de vehículos y personas por los caminos y las veredas, y que tiene dos expresiones básicas: las normativas escritas y los signos de tránsito. Las normativas pueden tener variaciones de país en país, aunque siguen en líneas generales un patrón internacionalmente compartido. En cuanto a los signos viales, hay una mayor estandarización de la iconografía y sus fines de regular desplazamientos, velocidades y derechos de paso. Lo que se detectó en nuestras investigaciones es que, en la cultura vial argentina, parece darse una especie de *rebeldía semiótica* frente a los signos viales ya que, en vez de tomarlos como transparentes -por ejemplo en el caso de los signos 'Pare', 'Derecho de paso', 'Contramano', o las líneas anaranjadas horizontales en calles o rutas-, con un mensaje claro y conciso, son sujetos a interpretación. Y, como señala Paul Ricœur (1983), un signo interpretado se transforma en un símbolo. Por lo tanto, los signos viales se transforman en símbolos a partir de una rebeldía semiótica por la cual la autoridad estatal del signo vial es puesta en cuestión de acuerdo con una hermenéutica personal. Veo el signo de 'Pare' pero lo interpreto de acuerdo con mi situación existencial; lo mismo sucede con los demás signos viales. Esa rebeldía la ubicamos en el contexto sociohistórico argentino que ha producido ciudadanos suspicaces de las normas estatales y de las bondades de obedecer sus lineamientos. Pero lo que puede parecer lógico teniendo en cuenta la agitada construcción del Estado-nación y de sus procesos complejos de legitimación no lo es tanto en la cuestión vial, cuya dinámica se asienta sobre las leyes físicas y no sobre la dimensión ideológica política. Así, se da todo un gradiente hermenéutico de

signo a símbolo que en lo concreto del tráfico muestra actores sociales demasiado creativos, lo cual incrementa el trabajo de circulación que en teoría garantizarían los signos viales solo percibidos como signos. En el imaginario vial argentino, entonces, se da esta rebeldía semiótica que configura un rasgo cultural observado en nuestros trabajos de campo en diferentes ciudades y pueblos,⁷ y que no se presenta de esta forma en Estados Unidos, Uruguay o Chile. Es decir, aquí los signos viales *permanecen como signos*. Esta permanencia, sugerimos, es producto de los procesos de construcción del Estado, y de la generación de una ciudadanía vial menos interpretativa y 'rebelde' que la argentina.

Si bien, como señalamos, la raíz de las leyes viales se asienta en las propiedades materiales del mundo físico tal cual lo estudia la ciencia (v. g., gravedad, inercia, aceleración, momento, etc.), que definen las órdenes condensadas en los signos viales -y también se perciben en la letra de algunas normativas para controlar los desplazamientos y garantizar seguridad a los usuarios-, observé en el campo lo que podemos llamar *etnofísica*. La etnofísica es el conjunto heteróclito de nociones nativas implícitas que se derivan de las prácticas viales observadas, relacionadas básicamente con la velocidad, la inercia y la adherencia. Dicho de modo taxativo, la velocidad de desplazamiento en vehículos -y su concomitante inercia- parece no tener consecuencias o al menos la misma importancia en términos de seguridad o potencial peligro, por cuanto se le asigna principalmente un valor social de prestigio de género, clase o generación (Geldstein, Bertoncello 2006). En cuanto a lo que podríamos denominar principio de conservación de la adherencia, este se observa cuando llueve y los vehículos siguen transitando a la misma velocidad sin disminuir la marcha por el efecto del agua en la calzada, pese a las indicaciones de los signos viales o a los eventuales carteles luminosos *ad hoc*. La idea aquí es: «Si llueve no pasa nada, sigo igual que antes». De esta forma, a veces los umbrales de riesgo que indican los signos viales no se corresponden con los umbrales de riesgo que refleja etnográficamente la etnofísica de los propios actores viales. Esta noción permite afinar la comprensión de los mundos que la gente despliega en sus prácticas, y entender lógicas que se alejan de supuestos científicos totalmente naturalizados por el Estado y sus burocracias.

La noción de performance vial, tomada de la tradición goffmaniana, la sociolingüística y la etnografía del habla, resulta asimismo útil

7 Entre 2009 y 2011, realicé trabajo de campo con el equipo Culturalia de antropología vial de la Universidad de Buenos Aires en diferentes pueblos y ciudades de la provincia de Buenos Aires (Wright et al. 2012) y asimismo en trabajos comparativos Argentina-Uruguay con colegas uruguayos (D'Ambrosio, Wright 2019).

para comprender las coreografías viales como expresiones de la presentación del *self* social y sus variadas disputas dentro del mundo vial. Esto es así porque consideramos que los hechos viales son hechos sociales y, en lo vial, como en otros ámbitos de la vida social, se despliegan clivajes que, como se mencionó antes, expresan, por ejemplo, el *ethos*, el *habitus*, el género, la clase, la generación o la profesión. Todas estas dimensiones discurren por y a través de las performances observables de los cuerpos viales, en las cuales se actualizan las prácticas del ser-en-la-calle. A partir de una mirada comparativa, tal como se plasmó en los ejemplos anteriormente citados, pueden identificarse performances viales diferenciales que remiten a horizontes socioculturales e imaginarios viales respectivos.⁸

En síntesis, las prácticas viales pueden analizarse desde la antropología concibiéndolas como expresiones de imaginarios viales que integran de un modo dinámico y cambiante las dimensiones socioculturales de un grupo, una sociedad o eventualmente un país. Esta perspectiva se ancla en la historia social y política y debe vincularse con ella cuando se desarrollan investigaciones de campo que intenten etnografiar las regularidades empíricas del ser-en-la-calle. La siguiente figura resume las principales dimensiones que intervendrían en la modelación de las prácticas viales, visualizándose allí los diferentes niveles de realidad que las configuran y que habilitan temáticas diversas para una exploración antropológica del mundo vial.

Los hechos/prácticas viales están esencialmente interrelacionados con las dimensiones generales de la cultura como una totalidad no homogénea y dinámica, y que configura un horizonte general de sentidos, valores y prácticas. Y, en un nivel inferior de generalidad, el imaginario condensa asimismo ciertos aspectos de la cosmología, de la sociedad, del Estado y del capitalismo, la materialidad del mundo y las leyes de la física. De este modo, como dimensión existencial, los mundos viales están atravesados por estos clivajes. La modernidad cinética actúa como un fenómeno que, implícito en la figura presentada, lo permea en todas sus dimensiones, ya que la multiplicidad de vehículos existentes, la velocidad que permiten,

⁸ Como es el caso de las investigaciones referidas todavía en curso en Argentina y Uruguay, cuyo objetivo concreto es generar insumos para políticas viales articuladas entre ambos países. Esto podría contribuir a prevenir usuales siniestros viales protagonizados por conductores argentinos y brasileños en la temporada estival. Nuestra hipótesis de trabajo es que los conductores de estos países que viajan a Uruguay de vacaciones portan sus imaginarios viales y, cuando cambian de país, no toman conciencia de que el juego de la calle es otro, y que por tanto deben adaptar su *habitus* vial al nuevo contexto nacional. La etnografía comparada de los imaginarios viales puede entonces arrojar datos muy útiles para diseñar campañas de prevención de siniestros en Argentina, Uruguay y Brasil.

su valor mercantil y tecnológico, no son ciertamente todo pero sí desempeñan un papel clave en los fenómenos viales (Wright 2018). Si bien no en todas partes «la velocidad se transforma en rapidez», tal como sentenciaría Martin Heidegger (2001, 42-3) respecto de la modernidad y el tiempo, los procesos del capitalismo tardío posfordista y globalizado actúan como un metatexto dominante en la valoración de lo veloz y lo rápido como mercancía en todos los sentidos.⁹ La cosmología incluye todos aquellos supuestos ontológicos acerca de la naturaleza del mundo, sea una visión científica occidental o bien el producto de las visiones nativas que pueden apartarse de ella. La imagen sintetiza entonces las diversas posibilidades que permite una aproximación antropológica al ser-en-la-calle, teniendo en cuenta aspectos macro y micro que se cristalizan en el imaginario vial. Este no es un punto de llegada sino una herramienta conceptual para desarrollar una hermenéutica antropológica más integral de fenómenos que nos rodean cotidianamente y de los que también somos actores en nuestras diversas actividades como seres sociales.

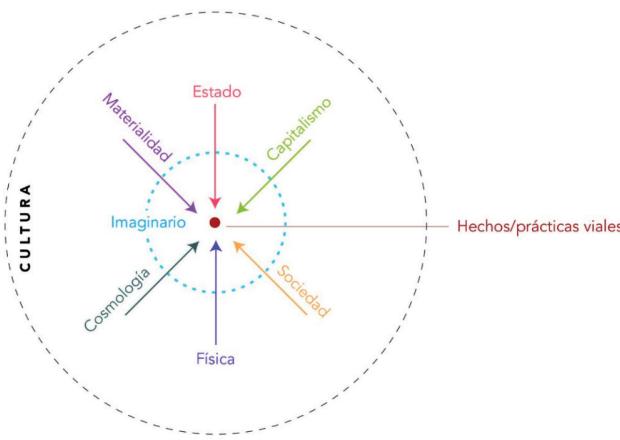


Figura 1 Dimensiones que modelan las prácticas viales. Elaboración propia del autor

9 Si bien por cuestiones de espacio no desarrollaré este punto, el evento que congregó los trabajos compilados en este libro brindó numerosos ejemplos de «otras velocidades, otras sociedades, otros mundos» que representan posibilidades alternativas ante la marcha del capitalismo contemporáneo.

6 Síntesis

En este trabajo presenté algunos de los principales tópicos y conceptos para realizar un análisis antropológico de los mundos viales. Así, vimos que la antropología vial no es una nueva rama de la disciplina sino solamente la aplicación de la mirada sociocultural e histórica a los hechos/prácticas viales considerados como hechos sociales. Aquí enfaticé particularmente la noción de imaginario vial como herramienta analítica para incluir dentro de ella aspectos de la vida social, ideas, prácticas, valores, materialidades, ontologías, cosmologías que están presentes, desde nuestra perspectiva, en los hechos viales. A partir de mi propia experiencia de viaje por diversos países del continente americano y de Europa desarrollé un marco analítico para objetivar las prácticas viales dentro de sus dimensiones socioculturales e históricas. De esta forma, la calle, la ruta, las aceras, las coreografías de peatones y conductores o las mitografías de presencias misteriosas se transformaron en algo etnografiable, superando su aparente invisibilidad naturalizada. La perspectiva de análisis se nutrió de la antropología simbólica y hermenéutica, de la fenomenología y de los diversos enfoques de la performance y la proxémica. Se trata, sin lugar a duda, de una mirada todavía en construcción y que tiene interesantes convergencias temáticas con los estudios sociológicos y de estudios culturales de la movilidad, y también con las investigaciones en sistemas de transporte de todo tipo. No obstante esto, la mirada antropológica propuesta utiliza como herramienta analítica las nociones de cultura e imaginario que nos permiten una desnaturalización relevante de los símbolos y las prácticas culturales puestas en juego en los mundos viales. Por eso enfaticé sobre todo aquellas nociones que dan cuenta de los fenómenos viales y de sus sentidos en los mundos urbanos, las formas de ciudadanía vial, y el interés por generar insumos para políticas públicas orientadas a reducir la siniestralidad vial. La agenda de investigación continuará ampliando el campo de la etnografía de lo vial a mundos viales periféricos, rurales e incluso indígenas.¹⁰ Seguramente, el ser-en-la calle mostrará dimensiones imprevistas, pero siempre bienvenidas para la mirada antropológica.

10 Así, por ejemplo, un sugerente trabajo de Adeline Masquelier (2002) sobre las consecuencias de la construcción de la ruta 1 en Níger combina la antropología de la historia con el estudio de la memoria y las ontologías desarticuladas por la colonización y la modernidad africana. Supone cuerpos viales humanos, metálicos y no humanos en una dialéctica de afectación dramática de sumo interés para futuros trabajos de antropología vial.

Bibliografía

- Bourdieu, P. (1979). *Outline of a Theory of Practice*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Corona, N. (1990). «El concepto de hermenéutica en Paul Ricoeur: notas sobre tres pasos de su desarrollo (estudio preliminar)». Ricoeur, P., *Fe y filosofía: problemas del lenguaje religioso*. Buenos Aires: Almagesto-Docencia, 7-54.
- Cucien, A.; de la Serna, L.; Sáenz, A. (2011). *Despertar conciencia vial*. Buenos Aires: Asociación Conduciendo a Conciencia.
- D'Ambrosio, L.; Wright, P. (2019). «Exploraciones antropológicas de la cultura vial: análisis comparativo de Uruguay y Argentina». *12º Congreso de la Vialidad Uruguaya*. Montevideo: Asociación Uruguaya de Caminos.
- Geldstein, R.; Bertoncello, R. (comps) (2006). *Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina: diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención. Estudio colaborativo multicéntrico*. Buenos Aires: Ministerio de Salud y Ambiente.
- Giucci, G. (2007). *La vida cultural del automóvil: rutas de la modernidad cinética*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- Giucci, G. (2021). «El despegue de la modernidad cinética: de los pioneros hasta Jorge Luis Borges y Juan José Saer». *Orbis Tertius*, 26(33), 1-14.
- Grimaldo Rodríguez, C. (2020). «Hacia un paradigma transeúnte: el abordaje de la cultura a partir de los trayectos cotidiano». *Encartes*, 3(5), 1-9.
- Hall, E. (1966). *The Hidden Dimension*. New York: Doubleday & Co.
- Heidegger, M. (2001). *Introducción a la metafísica*. Barcelona: Gedisa.
- Jackson, M. (1989). *Paths Toward a Clearing: Radical Empiricism and Ethnographic Inquiry*. Bloomington: Indiana University Press.
- Jackson, M. (2010). «Conocimiento del cuerpo». Citro, S. (coord.). *Cuerpos plurales: antropología de y desde los cuerpos*. Buenos Aires: Biblos, 59-82.
- Masquelier, A. (2002). «Road Mythographies: Space, Mobility, and the Historical Imagination in Postcolonial Niger». *American Ethnologist*, 29(4), 829-56.
- Oppezzo, M. (2008). «La relevancia de las organizaciones civiles en la configuración de la inseguridad vial como problema público». *V Jornadas de Sociología de la UNLP*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Departamento de Sociología, 1-12.
- Ricoeur, P. (1983). *Freud: una interpretación de la cultura*. Madrid, Siglo XXI.
- Stoller, P. (1989). *The Taste of Ethnographic Things: The Senses in Anthropology*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Wright, P. (2010). «Perspectivas antropológicas para la educación y política vial». *Primer Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial*. Buenos Aires: Agencia Nacional de Seguridad Vial, 103-12.
- Wright, P. (2018). «Para pensar la velocidad». Ponencia presentada en el Encuentro Académico “Pensar la velocidad”. Buenos Aires: Agencia Nacional de Seguridad Vial (no publicado).
- Wright, P. (2020). «Cuerpos viales, cultura y ciudadanía: reflexiones antropológicas». *Encartes*, 3(5), 10-28. <https://encartesantropológicos.mx/wright-cuerpos-viales-antropología>
- Wright, P.; Otamendi, A. (2017). «Investigación básica e intervención pública: perspectivas antropológicas sobre educación y seguridad vial en la Argentina». *Primer Encuentro de la Red Académica de Seguridad Vial*. Buenos Aires: Agencia Nacional de Seguridad Vial, 47-57.

- Wright, P.; Moreira, V.; Soich, D. (2019). «Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en las calles de Buenos Aires». Katzer, L.; Chiavazza, L. (eds), *Perspectivas etnográficas contemporáneas en Argentina*. Mendoza: Instituto de Arqueología y Etnología de la Facultad de Filosofía y Letras-Universidad Nacional de Cuyo, 173-227.
- Wright, P.; Otamendi, A.; Nieto, M.; Lobo, L.; Iparraguirre, G. (2012). *Informe final del proyecto de seguridad vial. Antropología-eje cultural*. Buenos Aires: Defensoría del Pueblo de la Provincia de Buenos Aires-Grupo Culturalia-Universidad de Buenos Aires.
- Zunino Singh, D.; Giucci, G.; Jirón, P. (eds) (2018). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos.

Lógicas del accidente y mecánica de las relaciones sociales

La velocidad en los mundos lentos

Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur
editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

Lo que ocurrió tras el accidente en moto que una señora tuvo en el Chaco

Alberto Preci

Sorbonne Université, Francia

Abstract On her way back from her sister's house, a woman had an accident on her motorcycle while driving along one of the many tracks that get lost in the Chaco bush. She was riding alone and, therefore, nobody knows what and how actually happened. In addition to trying to reconstruct the event, this text dwells on the consequences of the accident, whether social, economic or spatial. It also analyzes an accident that would never have reached the police records and that would have gone completely unnoticed by the insurance system, but that nevertheless still becomes an event that marked the life of the victim, her family and an entire community.

Keywords Accident. Motorcycle. Chaco. Rhythm. Storytelling.

Índice 1 Introducción. – 2 Rutas, vehículos y cruces: hacia una accidentología chaqueña. – 3 El golpe o la caída: relato de un accidente normal. – 4 Digresiones sobre rítmica, territorialidad y sociabilidad del accidente. – 5 Conclusión.

1 Introducción

En general, se tiende a pensar el accidente como algo insólito, que rompe la rutina y que tiene algún carácter impactante, incluso espectacular: Es la «irrupción de lo imprevisible» (Cooter, Luckin 1997, 2), un acontecimiento aislado sin conexión con sistemas más amplios, una cuestión de azar, destino o providencia. En cambio, en el Chaco, los accidentes se consideran como parte integrante de la vida cotidiana. El accidente es lo habitual, lo normal: la gente sale de casa, se sube a la moto y ya sabe que va a tener un accidente o, por lo menos, que hay altísimas probabilidades de que eso ocurra. No es ninguna particularidad local; tanto es así que la misma expresión 'accidente normal' se ha popularizado en las últimas décadas (Perrow 1984).

A pesar de su normalidad y de su comprobada función heurística, los accidentes siguen siendo escasamente estudiados en ciencias sociales -salvo algunas excepciones-¹ sobre todo cuando se trata de accidentes normales. Estos son aún más desconocidos, o incluso ignorados por los organismos y las agencias que supuestamente deberían registrarlos, estudiarlos y prevenirlos. En la Argentina, aparte de algunos datos estadísticos, muy poco se sabe de los accidentes que ocurren a diario en las zonas rurales y mal conectadas o, dicho de otra manera, en los mundos lentos. Si existen algunas que otras publicaciones académicas sobre accidentes, se los trata como eventos extraordinarios, fuera de lo normal, que involucran a varias personas y que son ampliamente cubiertos por la prensa. En cambio, nada o muy poco se sabe respecto de lo que ocurre en los lugares más recónditos del país, de manera que la mayoría de los accidentes particulares quedan sin prensa y no aparecen en ninguna fuente policial. El tono de las publicaciones varía del alarmismo a la invectiva, insistiendo sobre la importancia de la prevención, y se suelen investigar más bien las causas que las consecuencias de esos eventos. Es decir, aparte de la muerte, el duelo y, posiblemente, la cobertura del seguro, sabemos poco o nada sobre las repercusiones de los accidentes de tránsito en la cotidianidad de la gente.

Más allá de los motivos, y al no contar por lo expuesto con fuentes periodísticas, en este texto me centraré en el después o, mejor dicho, en las consecuencias del accidente que tuvo una señora en el Chaco mientras manejaba su moto en medio del monte para ir de un paraje a otro. Es decir, ¿qué ha pasado, con ella y con su moto, una vez que se ha caído? ¿Dónde ha caído? ¿Y cómo llegó hasta un hospital? ¿Y quiénes, cuántos, cómo y cuándo la socorrieron? Por sencillas que sean, esas preguntas me permiten problematizar un evento puntual

¹ Ver, por ejemplo, Bourrier, Nova 2019; Lambert, Raveux 2019.

para cuestionar a la vez su temporalidad, su geografía y su rol social. O, dicho de otra forma, me permiten hacer la dromología (Virilio 1977) de un accidente en moto al detenerme en los impactos de la velocidad en el mundo lento chaqueño. Retomando el enfoque del historiador Frank Trentmann (2009), que se diferencia de los estudios en los que la atención se centra en cómo anticipar y prevenir los accidentes, o bien en gestionar sus consecuencias, aquí analizo un accidente particular para poner de manifiesto la elasticidad de la vida cotidiana. Para ello propongo hacer la etnografía del accidente que tuvo la señora Gabriela basándome sobre su propio relato, completado por el de Rita, su propia hija, a fin de reconstruir lo ocurrido según el doble punto de vista de quien se accidenta y quien lo socorre. Para contextualizar lo acontecido, rescato asimismo las entrevistas realizadas con los funcionarios locales y los policías, pero también con los habitantes, los mecánicos y los vendedores de repuestos. El texto empieza con una breve caracterización de la odografía y la accidentología local, sigue con el relato de lo que ocurrió tras el accidente, y termina discutiendo sus impactos.

2 Rutas, vehículos y cruces: hacia una accidentología chaqueña

Para hablar de accidentes de tránsito, en primer lugar, hay que definir por dónde se transita: es decir por qué rutas. La odografía chaqueña distingue entre tres tipos de pavimento (Richard 2013). El más raro y menos frecuente es el asfalto que ha llegado o está llegando en los últimos años a distintos lugares de la región. En la zona estudiada el asfalto data de 2012, fecha en que, según lo recuerda el comisionado municipal, «empezó a crecer el pueblo: de repente aparecieron corralones, negocios, la estación de servicio y el colegio secundario».² Además, esta zona tiene la particularidad de encontrarse donde el asfalto termina y la ruta sigue, bifurcándose y adentrándose por más de 100 kilómetros hasta el siguiente tramo asfaltado. Se trata entonces de una frontera abrupta entre la velocidad y la lentitud, entre el asfalto y la tierra, entre las señales de tránsito y los árboles, constantemente cruzada por cientos de motos y otros vehículos cada día. De manera contraintuitiva, el asfalto no es más seguro que los caminos de ripio o de tierra, porque aquí la gente tiende a conducir más rápido cuando allí solamente los conductores más valientes se lanzan a alta velocidad. Otro tipo de pavimento que requiere proyectos, obras y mantenimiento es el ripio. Más comunes, las rutas enripiadas son consideradas como las más peligrosas por

2 Entrevista con el comisionado municipal, 12 de julio de 2022.

quienes andan en moto. Por fin, hay miles de kilómetros de caminos de tierra, algunos de tierra blanda y otros de tierra dura, todos más o menos intransitables según la época del año. En esta región «estacionalmente mutante» (Richard 2013, 49), en verano las motos se embarran y el pantano hace que sea imposible avanzar, mientras que en invierno los neumáticos se hunden en la arena, obligando al conductor a seguir empujando. Cabe también distinguir entre estos caminos según la circulación que permiten. Hay muchos caminos de tierra lo suficientemente anchos como para que cualquier clase de vehículo pueda pasar. Pero también son muchas las sendas que, por estrechas, son reservadas a las motos. Por fin, están las huellas diseñadas por el vaivén del ganado, que con el paso del tiempo están cada vez más transitadas por motos a pesar de la presencia de ramas y espinas que desgarran la ropa y pinchan los neumáticos.

Cabe ahora caracterizar el tránsito: ¿quién transita por estas rutas, caminos y sendas? Mayormente se trata de motos de marcas extranjeras porque -aunque haya opiniones divergentes al respecto- son más resistentes y, por tanto, más duraderas y adaptadas a la odografía local. Sin importar la marca, tienen motores medianamente pequeños (110 a 250 cc) y son más livianas, lo que permite que no aprieten demasiado al conductor en caso de caída. Además, los repuestos son más baratos y consumen menos combustible que los modelos más potentes. A los miles de motos hay que sumar los vehículos de cuatro ruedas. Si desde hace muchos años existen algunas camionetas que recorren una y otra vez la zona siguiendo siempre los mismos itinerarios para vender fruta, verdura, forraje, colchones y un sinnúmero de objetos de plástico en los lugares más alejados, «ahora -comenta el comisionado municipal- estamos viviendo el auge de los autos: es algo nuevo que comenzó cuando recién había llegado la ruta, antes todavía había muy pocos».³ En ese sentido, el asfalto es democrático porque todos vehículos se lanzan a toda velocidad para ganar el tiempo perdido o que perderán en los caminos de tierra, donde los autos se ven obligados a avanzar despacio, esquivando los madrejones y zigzagueando entre los pozos.

Además de motos, autos y camionetas, hay muchísimos camiones cargados con toneladas de madera, carbón, maíz y soja que cruzan cotidianamente la zona, dejando inmensos surcos en época de lluvia y destruyendo esos mismos caminos en la época seca. Contrariamente a los autos, los camiones no han esperado el asfalto para llegar. Así, un hombre de setenta años se acuerda de que cuando era joven «el camión que traía mercadería venía dos veces por año desde Tucumán, pero únicamente cuando no había creciente porque no había cómo

³ Entrevista con el comisionado municipal, 12 de julio de 2022.

cruzar el río».⁴ Aun antes de los camiones, los tractores han sido los primeros vehículos motorizados en llegar a la zona. Muy raras veces tienen luces o son habilitados a circular, llevando acoplados repletos de postes y rollos de madera. A esos vehículos motorizados hay que sumar una vasta gama de zorras tiradas por mulares que, además de no consumir nafta, tienen la ventaja de que sus ruedas de madera rodeadas de hierro están adaptadas para avanzar en el barro o en la arena. Por fin, hay un sinnúmero de gallinas, chanchos, vacas, chivas, y todo animal silvestre que pasa buena parte de su vida sobre la ruta [fig. 1]. De manera que la fauna mecánica y la fauna animal cohabitan en las rutas: la lentitud en los mundos rápidos.



Figura 1 Animales en el camino. Foto de Alberto Preci, 2023

Con tantas máquinas y animales cruzándose continuamente, los accidentes de tránsito forman parte de la vida cotidiana. Según me comentaban en la flamante subcomisaría, recién desde 2022 los policías están registrando los siniestros viales, que de toda manera no transmiten a la comisaría de la cual dependen, situada a 100 kilómetros. A menos que haya lesiones graves o fatales, no acuden al lugar de los hechos y menos aún «porque la gente del campo – afirma el agente interpelado- no suele denunciar porque en la zona

4 Entrevista con un hachero, 6 de junio de 2022.

los vehículos y las motos están flojos de papeles».⁵ Ese registro tampoco existe en el hospital, también inaugurado en 2022, donde recién están empezando a organizar la información. En cuanto a la accidentología, tanto el personal médico como policial identifican tres causas principales. La primera es el alcohol, es decir que la gente suele manejar a pesar de estar ebria, sobre todo en los fines de semana. Otra causa aducida por los policías es el tránsito de ganado. Puesto que se crían en campo abierto, los animales circulan libremente y, cuando hace calor, se arriman a las rutas buscando un poco de alivio contra los insectos. Muchas veces las motos tienen las luces rotas o apagadas y quien conduce no advierte el choque inminente. La tercera causa es la arena, levantada por el viento y por los vehículos, que reduce terriblemente la visibilidad. Con los animales, como con la arena, el problema es básicamente lo de las luces rotas. Es decir, un problema técnico y, específicamente, un problema de baterías: como son caras, son las últimas piezas que se tienden a cambiar. Por otro lado, tal como lo explicaba un vendedor de repuestos, «las luces se cambian por cambiarlas»,⁶ porque a causa de los tantos golpes y las vibraciones los filamentos de la bombilla se quiebran rápido. Las luces led están mejorando la situación pero, como las baterías, todavía resultan demasiado caras.

La ausencia de un archivo policial o médico es compensada por la presencia de las cruces que registran los accidentes fatales y puntúan el paisaje rutero [fig. 2]. Aunque están ocultas por el pasto, bajo un árbol o tapadas por la tierra, se las encuentra más fácilmente al costado de la ruta asfaltada, cuyo trazado no cambia según la intemperie, o cambia menos que los caminos de tierra, expuestos a las lluvias torrenciales del verano, a las sequías invernales, a la caída de árboles o a los derrumbes. Tan es así que, por ejemplo, en un determinado tramo de ruta de 15 kilómetros hay por lo menos seis cruces. La primera recuerda a un joven que chocó sin casco contra un tractor que venía de noche sin luces. La segunda es por un hombre cuya moto chocó contra un animal. Siguiendo por la misma ruta, se encuentra una sola cruz que conmemora a dos mujeres jóvenes que chocaron entre ellas. Nadie sabe ni entiende qué ni cómo ocurrió pero, según comenta uno de los ambulancieros que primero llegaron al lugar, «se sospecha que las dos iban sin luces y los dos manillares se tocaron mientras manejaban en una noche de viento norte».⁷ Luego viene una cruz para otro hombre que chocó en camioneta contra un caballo. Y otra que conmemora una muerte debida al vuelco de una camioneta. Por último, se encuentra una cruz en recuerdo del vuelco

5 Entrevista con un agente de policía, 28 de junio de 2022.

6 Entrevista con un vendedor de repuestos, 27 de junio de 2022.

7 Entrevista con un ambulanciero, 8 de junio de 2022.

de la ambulancia y la muerte súbita de una enfermera del hospital que iba en el lugar del pasajero.

Estas cruces, entre tantas otras cosas, demuestran que caerse en moto, chocar con un animal o volcar con la camioneta son accidentes que forman parte de la cotidianidad. Sobra entonces decir que la muerte no es algo tan extraño o tan raro. A tal respecto, se formula comúnmente la hipótesis de que el retraso de alguien en llegar a una cita se debe -en orden de gravedad- a un neumático pinchado, a un tanque vacío, al quiebre del eje, a una caída o a un choque fatal. Sea entonces por desatención, por alcohol, por choque, vuelco, mala visibilidad o por cualquier otra razón, lo cierto es que se suele morir en la ruta. O, dicho de otra manera, que la ruta es un lugar de muerte o, por lo menos, un lugar propenso a los accidentes: el lugar de lo imprevisto o, mejor dicho, de lo previsible que no estaba previsto, ni se esperaba.



Figura 2 Cruz al costado del camino. Foto de Alberto Preci, 2023

3 El golpe o la caída: relato de un accidente normal

Para entender los impactos de la velocidad en los mundos lentos, cabe exponer el relato de lo que ocurrió tras el accidente en moto que tuvo una señora en el Chaco. Pero antes hay que realizar dos precisiones. Primero, Gabriela en su relato jamás habla de 'accidente', sino de

cómo cayó y se golpeó: «Es la primera vez que me golpeo con la moto. Ya me había caído, pero no así».⁸ Segundo, ella no se cayó de una moto sino de una motoneta Yamaha 110, diseñada para ser lo más ágil posible en el tráfico de la ciudad [fig. 3]. Tal como dijo alguna vez el maestro de la escuela local:

Cuando uno se cae de una XR [que es una todo terreno] no le hace mal, en cambio las chiquitas [la dicha Yamaha 110], cuando uno cae, lo tiran y lo lastiman. Porque a veces cuando uno frena, también acelera. En cambio, con las otras uno embraga y tienen menos fuerza para tirarte.⁹



Figura 3 Motoneta Yamaha 110. Foto: Alberto Preci, 2023

Gabriela aún no entiende del todo que pasó aquel domingo, pero supone que la moto se enganchó en un alambre volviendo de la casa de su hermana alrededor de las diecisiete horas transitando por la huella que siempre suele seguir cuando va a visitarla en un paraje que dista unos kilómetros. La dinámica no es clara, pero lo cierto es que se cayó y que la moto cayó sobre la pierna, quebrándole la tibia y la rodilla. Por suerte, ya estaba cerca de su casa, donde la esperaban Rita, su hija, y sus dos nietas. Guiada por los gritos de ayuda, al

8 Entrevista con Gabriela, 10 de julio de 2022.

9 Entrevista con un maestro, 11 de julio de 2022.

cabo de una hora Rita la encontró tirada en el suelo. Ninguna de las dos pensó en llamar a la ambulancia, sino que la hija tomó la moto, sin un solo raspón, para ir a buscar algún conocido que tuviera una camioneta y pudiera llevar a la madre al hospital. De todas maneras, llamar por celular al hospital o al amigo hubiese sido inútil, porque en la zona no hay señal a menos que uno se acerque a alguna casa que tenga conexión wifi y, llegado el caso, hay que conocer la contraseña. Nadie piensa pasar por el puesto sanitario del paraje porque, salvo unas pastillas, no hay nada más que pueda servir en estos casos.

Sin señal, pero con moto, Rita parte y avisa primero a Sandro, un amigo de la madre que no tiene camioneta y sí una moto que no arranca, pero «lo buscamos como compañero, como vecino. Cuando tenés un problema, llamas a él».¹⁰ Una vez llegado Sandro, Rita parte en moto hasta un paraje distante unos 3 kilómetros a buscar a Daniel, otro amigo y dueño de una camioneta. Mientras tanto, al lugar del accidente llega Belén, la cuñada de Gabriela, que, junto con su hija, volvía por esa misma huella desde la casa donde habían compartido la tarde. Sandro aprovecha su llegada para ir a buscar unas pastillas de ibuprofeno para calmar el dolor que empieza a sentir Gabriela, pero como su moto no arranca, va y vuelve a pie. Una vez que Rita ha logrado avisarle a Daniel, hay que encontrar la forma de sacar a su madre del bosque, porque la huella donde cayó no permite el pase de vehículos. Sentándola en una silla y atando su pierna a una tabla de madera para que quede firme, Rita, Sandro, Belén junto con su hija y Germán, un vecino forzudo, logran sacar a Gabriela sobre su espalda y cargarla en la camioneta.

El viaje hasta el hospital es lento debido al estado del camino y al hecho de que hay que dar una vuelta larga para dejar en un paraje lejano a las dos nietas en la casa del exmarido de Rita, que a su vez asistía al velatorio de un vecino. Llegados al hospital del pueblo, situado a unos 35 kilómetros, donde todavía no tienen material para hacerle una radiografía y menos aún para operarla, Gabriela toma un calmante y queda en espera de la ambulancia que en aquel momento está ocupada por el traslado de otros dos accidentados. Allí, Rita va y vuelve de la parroquia, que tiene una conexión wifi cuya contraseña conoce, para contactarse con sus dos hermanos, Diego, el mayor, y Rodrigo, el menor, que se encuentran en dos lugares diferentes, a decenas de kilómetros. Cuando alrededor de las veintidós horas finalmente se conectan, Rita les explica que junto con su madre están por viajar al hospital de mediana complejidad que se encuentra en un pueblo a 90 kilómetros donde, allí sí, le harán una radiografía. Diego, que tiene la posibilidad de moverse debido al hecho de que ya estaba viajando junto con dos amigos que lo acompañan, es encargado de

10 Entrevista con Rita, 10 de julio de 2022.

acerarse lo más pronto posible a ese otro pueblo aunque pasando primero por la casa del exmarido de Rita, porque la nieta más chica que todavía toma el pecho ya no puede quedarse con él.

A la madrugada, luego de una radiografía que muestra una fractura grave, derivan a Gabriela hacia el hospital de la capital provincial, que queda a unos 300 kilómetros más allá. Rita deja entonces a su madre y como acompañante va Diego, mientras Rodrigo, que durante la noche ha logrado que lo acerquen, queda a cargo de la casa. Nadie más de la familia fue a la capital porque aquel lunes era feriado y no había colectivos a la ciudad. En el hospital, luego de dos días, comunican a Gabriela que tiene una doble fractura y que es necesario operar con un tiempo de espera de por lo menos tres semanas: «Entonces me operé particular. No podía aguantar un solo día más. Capaz que todavía iba a estar allí colgada».¹¹ Con un costo de más de 100.000 pesos, Gabriela es operada en una clínica privada el mismo viernes y, luego de un fin de semana en la casa de Juan, otro amigo que vive en la capital, y con su hermana Carla que llega para asistirla, el lunes vuelve, por fin, a su casa. Para pagar al cirujano debió vender cinco terneros a un carnicero amigo de su hijo Diego. Esta venta achica sensiblemente su tropa, pero el pago es por anticipado y el camión pasará a cargar los animales durante los días siguientes.

4 **Digresiones sobre ritmica, territorialidad y sociabilidad del accidente**

El relato del accidente de Gabriela pone en evidencia que su origen es un problema técnico, de algún modo anticipado por el maestro de la escuela local; o sea, que la motoneta Yamaha 110 está pensada para la ciudad. Asimismo, este relato cuestiona la comprensión habitual del accidente como acontecimiento puntual, resultante de una falla técnica o humana. No solamente porque en este caso no sabemos quién falló, si la máquina, lo humano o los dos, sino que el acontecimiento es todo menos puntual. Objetivamente la caída no dura más que un instante pero, al parecer, el accidente dura mucho más, tratándose de un instante distorsionado. En este sentido, el relato de Gabriela demuestra que el accidente sobrevive a sí mismo, se prolonga por sus propias consecuencias y se propaga por sus impactos. Este periplo de varios días comienza en el medio del bosque, o tal vez antes con la compra de la moto, para completarse en una ciudad lejana, o en una carnicería, pasando por tres hospitales y subiéndose a unos cuantos vehículos y ambulancias. Finalmente, el accidente no es un mero

11 Entrevista con Gabriela, 10 de julio de 2022.

imprevisto, una eventualidad que rompe o altera el orden regular de las cosas, sino que transforma la cotidianeidad y sus rutinas. Gabriela ya duda de su pierna; duda de esa máquina, tan eficiente hasta ese día; duda también de esa huella que seguía cada vez que volvía de la casa de su hermana; y duda de su capacidad de manejar una moto a punto tal que, a más de un año de distancia, todavía no ha vuelto a subirse sola a una moto y solo va atrás. Por eso, el accidente no deja de ser un acto transformador. Ordena, desordena y reordena, alterando y transformando indefinidamente la regularidad de lo cotidiano.

Por otro lado, el relato del accidente de Gabriela cuestiona la geografía del accidente que generalmente se piensa como algo que dura muy poco y ocurre en un lugar preciso. El avión se desploma cuando toca tierra, el naufragio ocurre donde se hunde el barco, el siniestro vial no dura más que las huellas de los neumáticos sobre el asfalto. Es decir que el accidente tiene coordenadas precisas. Sin embargo Gabriela cae en el bosque, cerca de su casa, pero esa caída impacta a un territorio inmenso. Si no se considera el accidente como el mero instante de la caída y se toman en cuenta sus consecuencias, la territorialidad de ese hecho se proyecta a un espacio mucho más amplio. De hecho, es todo un paraje y la gente que vive en los alrededores que se moviliza con motivo del accidente y se activa para el rescate. Y es llamativo ver cómo nadie piensa en pasar por el puesto sanitario, vacío e inútil. De allí, transitando por caminos que no hubiesen sido lo mismo en otra época del año, Gabriela se va hasta un pueblo distante 30 kilómetros donde hay un hospital que lleva particularmente bien su nombre: hospital de tránsito. En términos operativos, pasar por ahí no sirve mucho, pero desde el punto de vista administrativo es donde se define la gravedad del accidente y se decide derivar a los pacientes. Luego de una radiografía en otro hospital, llamado de mediana complejidad, el periplo sigue en la ciudad, donde Gabriela ingresa por fin al hospital propiamente dicho y donde quienes la acompañan tendrán que alojarse hasta que concluya el proceso del accidente. Es decir que, hasta que no la operen, recomponiendo su pierna fracturada y a la vez la regularidad de su vida y la de toda su familia. De ahí el conjunto volverá al principio, a la casa, con una pierna acomodada y una cotidianeidad transformada.

Por último, me gustaría rescatar el rol social del accidente, que no es estrictamente relativo a la persona que se cae sola con su moto sino que involucra a toda una familia, un grupo y una comunidad. En este caso, una especie de experiencia compartida con médicos, enfermeros, parientes, amigos y conocidos. En este sentido, el accidente revela toda una red de ayuda y de intercambio que hasta ese entonces estaba latente, y cuyo funcionamiento o existencia se revela en el accidente mismo, forjando y consolidando nuevas y viejas

amistades o enemistades. Con respecto a eso, el ejemplo de Gabriela es claro: Rita, la hija, no pide la camioneta a los vecinos de enfrente, que la tienen y que probablemente han escuchado esos mismos gritos de ayuda, sino que agarra la moto y se va a unos kilómetros para buscar a Daniel, que estaba metido en el corral con sus animales a los que deja ahí mismo para dar una mano. Además, Rita busca a Sandro, el vecino querido cuya presencia resulta reconfortante. Y, de la misma manera, ni Gabriela ni Rita piensan en llamar una ambulancia porque no tienen el contacto de un ambulanciero y no conocen a nadie que trabaje en el hospital. Un lugar lejano, desconocido, que queda afuera de sus redes sociales y escapa al criterio de la reciprocidad. Es así que el accidente revela las dinámicas sociales y políticas que atraviesan y alimentan la cotidianeidad de todo un paraje. A la vez, el accidente se descubre como una característica natural y constitutiva de la normalidad vivida, develando la elasticidad de la comunidad y su capacidad para responder a un acontecimiento que es a la vez puntual y repetitivo, único y habitual, cuyas consecuencias pueden transformar las relaciones sociales a largo plazo.

5 **Conclusión**

El accidente en moto de Gabriela, que jamás habría llegado a los registros policiales y habría pasado completamente desapercibido para el sistema de seguros, constituye un hecho sumamente relevante que transforma su vida, la de su familia, la de toda una comunidad y todo un territorio. De esa manera, la etnografía de lo que ocurrió tras el accidente en moto que tuvo una señora en el Chaco pone en evidencia los límites de aquellos estudios que consideran a los accidentes como excepciones a una normalidad supuestamente controlable, en la que el riesgo vial se previene con apenas reducir la velocidad. Al revés: el ejemplo de Gabriela, que es sólo uno de los tantos que ocurren a diario en mundos lentos en plena aceleración, demuestra cómo los accidentes son parte de la cotidianeidad, volviéndose una instancia sistemática y estructurante de los distintos ritmos personales y sociales. Asimismo, esta etnografía cuestiona una accidentología que sólo se basa sobre las estadísticas de los registros médicos y policiales que no mencionan, porque desconocen, la singularidad de cada accidente. Tras cada línea y cada cifra hay historias que, en conjunto, nos ayudan a comprender el impacto de la velocidad en los mundos lentos.

Las definiciones más frecuentes de accidente lo caracterizan como calidad o estado que aparece en algo, sin que sea parte de su esencia o naturaleza. No es tan así o, por lo menos, a mi parecer, la cosa no es tan simple. Es decir que el accidente en moto en el Chaco es parte de la esencia misma de la moto y, a la vez, del Chaco y, a la vez, de

quien conduzca. No es ilegítimo afirmar que en el Chaco no hay una sola moto que no se haya accidentado y tampoco nadie que no se haya caído. En este sentido, la propensión al accidente (Burnham 2009), que tanto se ha investigado en los individuos, merecería ser investigada para los caminos y las máquinas. En el Chaco el accidente es normal, es parte de la máquina, o de la vida, o del ciclo de vida de la máquina. Cuando alguien se cae en moto, allí la gente suele decir que compró terreno. Quizá el Chaco sea entonces el mercado de tierra más dinámico del mundo y merezca ser estudiado justamente por eso.

Bibliografía

- Bourrier, M.; Nova, N. (2019). «(En)quêtes de pannes». *Techniques & Culture*, 72, 12-29.
- Burnham, J. (2009). *Accident Prone: A History of Technology, Psychology, and Misfits of the Machine Age*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Cooter, R.; Luckin, B. (eds) (1997). *Accidents in History: Injuries, Fatalities and Social Relations*. Amsterdam: Rodopi.
- Lambert, G.; Raveux, O. (2019). «Pannes et accidents, mises en question et révélateurs des relations entre techniques, économie et société, XIX^e XXI^e siècle». *Artefact*, 11, 9-17.
- Perrow, C. (1984). *Normal Accidents: Living with High-Risk Technologies*. New York: Basic Books.
- Richard, N. (2013). «Aproximación al problema de los caminos, u odografía, en el Chaco y en la puna contemporáneos». Sendón, P.; Villar, D. (éds), *Al pie de los Andes: estudios de etnología, arqueología e historia*. Cochabamba: ILAMIS-Itinerarios, 47-70.
- Trentmann, F. (2009). «Disruption is Normal: Blackouts, Breakdowns and the Elasticity of Everyday Life». Shove, E.; Trentmann, F.; Wilk, R. (eds), *Time, Consumption and Everyday Life: Practice Materiality and Culture*. Oxford: Berg, 67-84.
- Virilio, P. (1977). *Vitesse et politique*. Paris: Galilée.

Historias wichís de máquinas y accidentes (Misión Nueva Pompeya, Chaco)

Zelda Alice Franceschi

Alma Mater Studiorum - Università di Bologna, Italia

Abstract This article analyzes a series of accounts of accidents that occurred among the Wichís of the Argentine Chaco in different historical periods since the end of the nineteenth century. It reflects on the local understanding of mechanical accidents that are considered as *lewit'oi* misfortunes and, in part, are due to bad luck, "yeta", *katawu*. An absence of institutionalization of guilt, an attenuated management of evil, and of its causes, and a weak nourishment of the axiological system are thus revealed. As far as accidents on the road are concerned, it becomes clear that traveling by car, truck or motorcycle and getting away from the village—that is, going out and traveling far away—is perceived as something dangerous. This danger can be controlled to some extent.

Keywords Accidents. Routes. Indigenous peoples. Wichí. Machines.

Índice 1 El fin del mundo. – 2 Historias de desgracias y accidentes. – 3 Accidentes mecánicos: la cooperativa wichí. – 4 Accidentes, desgracias, desastres.

1 El fin del mundo

Mi primer viaje a Misión Nueva Pompeya fue en 2004.¹ Allí conocí a Argentina Polo,² una mujer anciana y menuda: a pesar de su aspecto, tenía una presencia que se imponía, hablaba bien castellano, el tono de su voz era firme y su sarcasmo le daba una autoridad inusual. Como partera de la aldea, curaba gente en la iglesia anglicana y era una referencia en el paraje para toda la comunidad. Su hijo Albino había fallecido poco tiempo antes en un accidente de auto. Albino era un hombre comprometido en la lucha contra la deforestación, había estudiado con los misioneros anglicanos y su capacidad lingüística en wichí y castellano era excelente: de hecho, estaba trabajando en un diccionario.³

La recuerdo bien a Argentina hablando de aquel terrible accidente. Comentaba las malas condiciones del camino de tierra y el viaje de noche: la repentina desaparición de su hijo había sido una fatalidad. Ella no conocía los detalles de lo que había pasado. Lo de Albino fue una tragedia tremenda, una desgracia fortuita y repentina.

En la década de 2000 era raro escuchar historias de accidentes de auto: los wichís andaban mayormente en bicicleta, se veían algunos camiones en el pueblo y los coches eran pocos. No había casi ninguna moto y las pocas que funcionaban pertenecían a los criollos del pueblo o a los blancos del lugar.

En mayo de 2023, mientras una sobrina de Argentina me mostraba una fotografía de Albino, volví a escuchar la historia de aquel accidente. Paulino Díaz, el señor que me contó la historia, dijo al final que se trató de una desgracia debida a mala suerte. Utilizó dos palabras: *lewit'áy* y *katawo*.

La gente wichí quería denunciar el corte de madera, porque la gente sigue explotando. Y los chicos de acá se juntaron para buscar la forma de frenar la explotación de madera. La comunidad wichí de acá se divide. Y la gente se reunió con ENDEPA [Equipo Nacional de Pastoral Aborigen] y firmaron una documentación para la

1 Quiero agradecer a Paulino Díaz por su paciencia y su tiempo, y a Diego Villar y Rodrigo Montani por su lectura del artículo. Misión Nueva Pompeya fue fundada en 1900 por los franciscanos de Propaganda Fide que trabajaron en la zona hasta 1949. Las parentelas wichís que se asentaron con los misioneros provenían de la región y de la provincia de Salta. Hoy en día, Misión Nueva Pompeya es un pueblo donde viven mayoritariamente wichís, criollos y chaqueños, con una población de alrededor de 4.000 habitantes (Franceschi 2022).

2 Argentina Polo y Dionisio Matorras fallecieron hace mucho tiempo. Silverio Argañaraz nos dejó en 2024 y quiero dedicarle este artículo porque participó desde el principio con su amable y constante disponibilidad.

3 Revisado por María Cristina Dasso, el diccionario de Albino Polo fue corregido y publicado en Franceschi (2008).

Dirección General de Bosque en Capital y firmaron el acta para presentar como petitorio como forma de cerrar la explotación de madera. Se reunieron en el paraje Pozo del Sapo bajo un algarrobo. Terminaron y firmaron y deciden quién va. El presidente de la Asociación Comunitaria, uno de Misión Nueva Pompeya y otro promotor [de Pozo] del Toba, había dos promotores y uno de Asociación Comunitaria. Ellos deciden de viajar, los tres. A las tres de la mañana salieron para viajar a Resistencia para presentar el reclamo en una camioneta y antes de llegar en Castelli, en una curva, la camioneta se tumbó y se salvaron sólo dos personas. Cuando la gente se enteró, ya habían traído los cuerpos. Fueron desgraciados. En el accidente fallecieron Albino Polo y Casimiro Ledesma; se salvaron Jorge Sinus y la chofer. Eso es accidente, *lewit'äy* destino y mala suerte, *katawo*. Todo.⁴

En la fotografía, de pie, está Albino Polo con una camisa y pantalones blancos, pala en mano, acompañado por un misionero anglicano de Tres Isletas de traje y corbata [fig. 1].



Figura 1
Albino Polo (†).
Archivo personal de Teodora Polo

La fotografía es nítida, tan perfecta y tan simétrica en sus oposiciones (indígena/blanco, traje blanco/traje negro, sonrisa abierta/cerrada, cabello espeso/calvo, una mano en el palo/dos manos en la pala), que desentonaba visiblemente con el paisaje a mi alrededor -un escenario confuso, sucio, casi sórdido: camiones, motos, polvo, basura, restos, cortes de rutas, pedazos de coches abandonados, basurales [fig. 2]. El fin del mundo, un apocalipsis cultural o, citando a Ernesto de Martino (Massenzio 2019, 10), «el fin de su mundo».

4 Entrevista a Paulino Díaz, mayo de 2023.



Figura 2
Basurales, Misión Nueva Pompeya.
Foto de Zelda Alice Franceschi,
mayo de 2023



Figura 3
Pavimentación a la entrada de Misión Nueva Pompeya. Foto de Zelda Alice Franceschi,
mayo de 2023

Albino murió en coche, en una curva, de noche y en un camino de tierra. Su accidente no fue el primero, pero le siguieron muchos otros. Los accidentes en los ingenios y en las cooperativas de trabajo, con autos, camiones, y antes, en tiempos de las misiones, con los ferrocarriles, marcan de esta forma un momento crucial: la llegada del capitalismo a la selva, el encuentro entre indígenas y máquinas (Córdoba, Bossert, Richard 2015; Richard, Franceschi, Córdoba 2021). El comienzo de una complejidad inaprehensible cuyas cifras son y han sido también las muertes, los accidentes, los heridos, los sobrevivientes, los naufragios.

Tractores, camiones, coches, motos, sierras, motosierras, generadores de electricidad, máquinas de coser, excavadoras llegaron a los territorios indígenas en diferentes momentos históricos. Los wichís, como otros pueblos indígenas de cazadores-recolectores,

aprendieron a utilizar todo eso, desafiando cualquier expectativa. La gente se apropió de las máquinas. Muchas se domesticaron y la mayoría sufrieron metamorfosis, porque había que arreglárselas cuando ciertas piezas se estropeaban. No sé, si como dice Marshall Sahlins (2022, 218), esta operación trató de «humanizar las fuerzas del mundo material», porque en realidad el mundo de las cosas en los universos indígenas ya tiene por su cuenta agentividades bien articuladas, y ni siquiera estoy convencida de que el «instinto artesanal» pueda explicar de por sí el rechazo o la supuesta resistencia a la «economía colonial». En el caso de los wichís, con respecto a su relación con las máquinas y la mecanización, se ha hablado de ellos como «antimáquinas» porque, a pesar de su uso, de la curiosidad y el gusto que provocan, la etnografía nos muestra que en un momento las máquinas se abandonan, no se cuidan y se dispersan, sobre todo cuando su uso implica una relación jerárquica (Montani 2021). ¿Quién es el dueño de la máquina cuando un tractor está en una misión, una máquina de coser en una cooperativa, una purificadora de agua en la sede de una ONG? En estos casos parece haber un rechazo: como si efectivamente la respuesta del organismo comunitario o social -la metáfora orgánica de Rodrigo Montani- rechazara por incompatible el órgano-prótesis-máquina. La etnografía sorprende y casi nunca ofrece respuestas inequívocas, porque en el caso de los autos, pero sobre todo en el de las motos, los wichís se han improvisado como hábiles mecánicos autodidactas, hacen cursos y muchas veces arreglan, cambian piezas o dedican gran parte de su tiempo para acomodar sus coches o motos.⁵ Cuando son los propietarios, el reto consiste en meterse hasta el fondo de sus engranajes para hacerlos funcionar, para ver cómo funcionan, para que sean seguros y en cierto sentido para dominarlos, porque al fin y al cabo se trata de algo que tiene su fuerza, su agentividad, sus peligros.

Entre los wichís hay motos que de algún modo y en algún grado se «animalizan o se humanizan», según corresponda en cada contexto «familiarizar» o bien encajarse a nivel lingüístico local (Preci 2020, 423; Montani 2017). El panorama es complicado. Algunas máquinas no se convierten en prótesis del cuerpo social o no se ajustan a ser una parte del cuerpo físico, tal como había anunciado André Leroi-Gourhan (1977). De hecho, la prótesis no funciona cuando hay «máquinas que implican necesariamente una organización jerárquica, como por ejemplo el generador, el tractor, o una gran bomba de agua» (Montani 2021, 167); otras, en cambio, se cuidan, se domestican, son objetos o 'artefactos' que en el bosque, en el trabajo, en las relaciones de género, en la circularidad de su funcionamiento

⁵ Para el estudio de un fenómeno semejante en la Amazonía boliviana, ver la investigación de Villar (2024).

nos dicen tal vez que no son 'cosas' como las otras, y que hay que saber manejarlas con buena voluntad (Palmer 2005). En la sociedad wichí, las máquinas pasan a ser un híbrido: porque responden a una relación de falta de igualitarismo en una sociedad homogénea o bien porque se consideran como algo que hay que cuidar, como las armas, que tienen un potencial de peligro y desgracia en sí y por tanto son objetos sensibles.

Si los engranajes mecánicos pueden generar una creatividad sorprendente e inesperada, los accidentes que van surgiendo a partir de su aparición quedan como algo poco explorado: la percepción e interiorización del duelo, la relación con el entorno, la cartografía de los espacios que se vinculan con los accidentes, y la propia agentivididad de la máquina en relación con quienes la utiliza. En este artículo propongo realizar una breve cronografía de algunos accidentes para iniciar una reflexión sobre cómo el evento que podríamos llamar 'accidente mecánico' ha sido interiorizado por algunos wichís de la interétnica Misión Nueva Pompeya. Enfocaré mi atención en el tema de la culpabilidad y la responsabilidad, en el control del peligro, en la carga de destino⁶ que conlleva el accidente.

2 Historias de desgracias y accidentes

Argentina Polo había vivido la mayor parte de su vida en la provincia de Salta estudiando en Misión Chaqueña con los misioneros anglicanos, y en su juventud trabajó en las plantaciones de azúcar de San Martín de Tabacal (Salta), donde conoció a Dionisio Matorras. Los dos se encontraron más tarde en el Chaco, en Misión Nueva Pompeya, cuando los misioneros franciscanos estaban completando su trabajo en la zona. Eso fue en la década de 1950, y por entonces Argentina y Dionisio trabajaban en el algodón en la colonia de Juan José Castelli. En los campos de algodón y en los de azúcar no usaban máquinas: pelaban la caña y recogían manualmente los capullos de algodón. Ninguno de ellos, como en general ningún wichí, me habló de accidentes en las plantaciones o en los ferrocarriles; por tanto, nunca pregunté directamente por eso. Las muertes en los ingenios y en el algodón estuvieron siempre vinculadas con las condiciones de trabajo, con enfermedades y con los viajes en ferrocarril.

Argentina y Dionisio hoy serían centenarios. Conocieron las etapas cruciales de la llegada de las máquinas: los ingenios (1870), los ferrocarriles (1900-30), las misiones (1900-50), las cooperativas (1970) fomentadas por el «indigenismo eclesiástico» (Leone 2016,

⁶ Aunque por razones de espacio aquí no puedo profundizar sobre el tema del destino, también fue un término que los wichís utilizaron y asociaron con la desgracia, *lewit'āi*.

20), pensiones estatales (1980-90). Los dos iban a los ingenios a pie por las viejas sendas, los dos viajaron en ferrocarril y, si para ir a la colonia algodonera al principio cargaban a los niños en burros, luego fueron transportados en camiones por los capataces chaqueños de la zona. En fin, con las pensiones, ambos compraron motos en cuotas a sus nietos o a sus hijos. Dionisio sabía muchas historias y le gustaba conversar: en 2010 me contó *la historia del vapor quebrado*, el primer accidente mecánico ocurrido en Misión Nueva Pompeya:

El río Muerto antes era el río Teuco, *Tewuk*. Yo lo vi. Se termina en 1813, en el 1813 se va para otro lado. Se secó. *P'anté*, hace mucho. Los abuelos lo conocían porque antes había agua. Cambió el camino. El agua se fue al Teuco y quedó un bracito del Bermejito. El Bermejito llega hasta Nueva Población y allá hay un cañito del río Muerto que se junta también. En Nueva Pompeya se juntan el Bermejito y el río Muerto. El río Muerto, cuando llega por acá para el lado del Suri, poquito más para allá hay un vapor quemado. Antes aparecía todo eso: la cadena, un palo que plantaban así, con cadena, como un pedazo de barco de vapor. En la zona de La Fidelidad y por allá hay un paraje que se llama Vapor Quebrado, y ese vapor pasó por acá y por eso se secó. Se secó y ahí quedó vacío porque no había por donde navegar: había una cadena, parece como un ancla, y había pedazos del barco. El vapor se hundió, capaz por la arena. Todos murieron. Había como un tronco para atar el barco.⁷

Hacia 1870 -Dionisio habla de 1813 y realmente no sabría decir de dónde proviene esa fecha- el Bermejo abandonó efectivamente su curso para fluir con la mayoría de sus aguas a unos 30 kilómetros más hacia el norte en la misma época en la que el empresario Natalio Roldán fundó la Compañía de Navegación del Bermejo: varios vapores naufragaron, uno quedó varado según Dionisio en el río Muerto (una especie de gran cuenca formada por el desborde de un brazo del Teuco), en torno de lo que más tarde sería Misión Nueva Pompeya. La antigua Misión de Nueva Pompeya se fundó sobre el río Bermejito, un brazo del antiguo Bermejo. En un mapa del ingeniero Francisco Host, que realizó expediciones al Chaco al mando del teniente coronel Napoleón Uriburu (1873), hallamos la localidad Vapor Encontrado no tan lejos de otro paraje que aparece consignado con el topónimo Cacique Mulato, uno de los líderes mencionados por Luis Fontana (1881, 60), Giovanni Pelleschi ([1881] 1977, 103) y también por algunos wichís de la zona cercana a Misión Nueva Pompeya (Franceschi

⁷ Entrevista a Dionisio Matorras, Misión Nueva Pompeya, 2010.

2022). Esto puede ser un buen indicio de aquel vapor que encalló no tan lejos de la antigua misión franciscana.

Cuando Dionisio me contaba del vapor, de sus pedazos de metal enterrados bajo la arena del río Muerto y de sus enormes cadenas, la verdad es que parecía algo fantástico. Tan cerca de su paraje pasó el barco que, al describirlo, uno se podía imaginar la ilusión materializada del progreso y de la modernidad, un encanto que desvaneció a su paso. El interés por la navegación del Bermejo, por sus avulsiones y sus cambios de curso, era algo real. La navegación fluvial no era segura, y el Bermejo jamás se convirtió en una verdadera ruta fluvial de tránsito y comercio. En 1900, cuando Arthur Greaves Dobson relata la expedición de los hermanos Leach, propietarios del ingenio azucarero La Esperanza, observa ya que el río Bermejo se estaba secando: «¿Se habían desviado sus aguas hacia algún otro canal? ¿Se habían desviado sus aguas a un brazo llamado Teuco?» (Greaves Dobson, cit. en Dasso 2023, 59). Todo eso debe haber ocurrido poco antes de la gran desgracia (*lewit'āy*) que relata Dionisio: el vapor que se hundió.

Dionisio terminó de contarme la historia cuando acabábamos de pasar una especie de gran cuenca que él había identificado como río Muerto. No estábamos lejos de su casa en Pozo del Toba, cuyo nombre wichí, según dijo, era Wānlhāy, y provenía de unos tobas que hacía tiempo tenían su campamento cerca de una laguna que, a diferencia de otras, nunca se secaba. Un día, una joven que estaba menstruando había ido a buscar agua a la laguna: *Lewo*⁸ olió a sangre y rodeó el campamento; de las profundidades de la tierra salió un gran viborón, se inundó todo y la gente se desparramó: niños, mujeres, hombres, todos murieron. Una desgracia, *lewit'āy*, un accidente. Son desastres, catástrofes que muchas historias antiguas tienen como destino último, la punta de iceberg de largos y articulados mitos (*p'alhalis*) cuyo final es trágico, con una pléthora de muertes desafortunadas, comportamientos imprudentes y una naturaleza humana que no se salva: un castigo colectivo para la comunidad.

Lo que le pasó al pobre hijo de Argentina, el relato del vapor hundido y la historia que remonta al origen del topónimo Pozo del Toba son historias de tres accidentes que tienen causas distintas y que fueron relatados subrayando la falta de responsabilidad, culpa o agentividad plena de los hombres o mujeres involucrados. En su percepción de los accidentes, los wichís no parecen alejarse tanto de nuestra etimología *-incidentem*, del verbo *incidere*, ocurrir, suceder-, con lo cual remiten a circunstancias particulares de algún

⁸ Se trata de un peligroso monstruo que los wichís y otros grupos del Chaco asocian con el arcoíris o incluso con un 'viborón' que pertenece al inframundo y provoca desgracias, cataclismos y remolinos.

suceso: un acontecimiento inesperado, imprevisto, no deseado, con consecuencias particularmente graves en relación con la integridad psíquica y física de los seres humanos, los daños materiales y/o las pérdidas económicas (Baldisserra 1998). Por lo tanto, los accidentes deben distinguirse de los actos de sabotaje, terrorismo o agresión de cualquier tipo, situaciones en las que hay una intención explícita de causar daño (Catino, Bianco Dolino 2013, 34). Como accidente (mecánico) y como catástrofe (cíclica) que los wichís hoy viven, relatan y recuerdan, la idea de *lewit'ay* se aproxima al significado latino de *-incidentem* pero, al mismo tiempo, no presupone una completa ausencia de agentividad.

Sobre el primer accidente, los wichís comentaron: «Las máquinas son armas, hay que dominarlas».⁹ El accidente se interpreta como una desgracia del destino. Pero, a la vez, el control y el cuidado de un evento que implica de por sí un cierto margen de peligro o bien cuyo desarrollo entraña incógnitas (la ruta, el viaje, un medio nuevo, la oscuridad) sí permiten al hombre ser el artífice de su trayectoria. En otras palabras, aprender el funcionamiento de una máquina significa dejar de abandonarse a la indolencia, a la pereza y a aquello que Leibniz definía como «sofisma perezoso de los antiguos», que imaginaban que los acontecimientos se producían sin causas (Leibniz [1710] 2000). Dirigir, orientar, controlar el engranaje de un dispositivo mecánico no significa por supuesto eliminar el riesgo, porque al final en el coche «había una persona que siempre anda con yeta y eso es cierto: *katawo*».

El segundo accidente involucra a un medio mecánico y asimismo a un río cuya historia de navegación estaba en aquel entonces comprometida y complicada a la vez. El vapor encalló por un mal funcionamiento del motor y, en un curso de agua cuya navegación resultaba incierta e insegura, es probable que tuviera algún defecto de construcción o más probablemente que fuera conducido por pilotos sin pericia, como en tantos otros incidentes fluviales que relata Diego Villar (2020) en su libro sobre los vapores en la Amazonía boliviana. La historia de Dionisio parece inaugurar la «era del metal» *lēchinaj-hway* (Montani 2017, 55) en los alrededores de la vieja misión.

El último relato, por fin, es la transgresión de una norma ritual: una joven toba que, al no prestar atención a los gustos del monstruo (se sabe que el *Lewo* no soporta el olor a sangre menstrual), provocó su ira. Un *lewit'ay*, una desgracia, «accidentes que van a pasar en ese

⁹ Cuando no estoy insertando una cita larga de una entrevista o diálogo informal lo que pongo entre comillas son comentarios de la gente wichís que anoté en mi diario durante el trabajo de campo en el que me interesé por el tema de los accidentes (2022-2023-2024).

mando y que son también por ejemplo la explotación del bosque o la contaminación del agua, porque no se cuidan los ríos o la naturaleza».¹⁰

3 Accidentes mecánicos: la cooperativa wichí

Para escuchar relatos, recuerdos o aun tener memoria de accidentes con autos, motos o máquinas diversas, tenemos que esperar un siglo. De hecho, aunque con los franciscanos (1900-49) los wichís ciertamente aprendieron a utilizar algunas máquinas, no se habla de accidentes (Franceschi 2021). En la Cooperativa de Trabajo Agrícola y Producción e Industrialización Nueva Pompeya, que se inauguró en 1969 con la hermana Guillermina Hagen e implicó el manejo de distintas máquinas, tampoco parece haber habido accidentes. Los primeros relatos de accidentes se remontan a 1990, con los camiones que los wichís habían aprendido a utilizar en tiempos de la cooperativa que se formó luego de la partida de la hermana Guillermina y la subsecuente intervención militar (Franceschi 2022). Podría suceder que el tiempo feliz de Guillermina haya provocado un olvido selectivo de todo lo malo. Puede ser también que, al no estar bajo la responsabilidad y supervisión de los wichís, las máquinas de los franciscanos o luego aquellas que cuidaba Guillermina Hagen no se asociasen con ningún tipo de accidentes. El engranaje funcionaba bien y no hay memoria de desgracias.

La mayor ganancia de la cooperativa de Guillermina consistía en la venta de postes de quebracho colorado (*Schinopsis quebrachocolorado*). Fue en aquel entonces cuando se construyeron caminos para mejorar el acceso a Misión Nueva Pompeya. Francisco García recuerda que algunos wichís abrieron nuevos caminos para los camiones y tractores que transportaban postes; Sabino Polé, brazo derecho de la joven monja, también mencionó los caminos abiertos por la propia Guillermina (Franceschi 2022; Perret 2023). La pavimentación de carreteras y el uso de medios de transporte terrestre comenzaron a desarrollarse en el noreste argentino a partir de 1958.¹¹ Con la construcción del camino n.º 9 (Juan José

10 Entrevista a Paulino Díaz, agosto de 2022.

11 De 1870 a 1907 comenzó la llegada de los rieles ferroviarios al noreste de la Argentina; de 1907 a 1931, se instaló el ferrocarril; de 1932 a 1957, se organizó la Dirección Nacional de Vialidad; de 1958 a 1990, finalmente, se pavimentaron las carreteras (Pérez 1997, 23).

Algunas noticias del momento sobre la pavimentación de la ruta en Nueva Pompeya: <https://comunicacion.chaco.gov.ar/noticia/73384/mas-conectividad-vial-avanza-la-pavimentacion-en-la-ruta-9-entre-miraflores-y-las-hacheras>; <https://www.diariolavozdelchaco.com/destacan-avances-en-la-obra-de-la-ruta-9/>; <https://www.diariolavozdelchaco.com/destacan-avances-en-la-obra-de-la-ruta-9/>.

Castelli-El Pintado) en 1954, se traza una ruta que hoy en día está pavimentada hasta la localidad de Miraflores, a unos 40 kilómetros de Castelli y 140 de Misión Nueva Pompeya [fig. 4]. Esto quiere decir que los accidentes de ruta con camiones, coches o motos ocurren en un escenario que es hoy relativamente conocido: no hay nuevas rutas pavimentadas, autopistas, semáforos o curvas desconocidas.

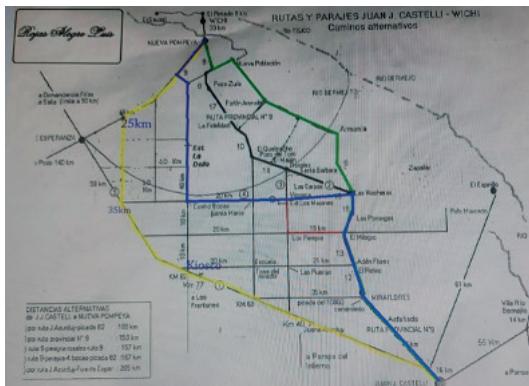


Figura 4
Mapa de distancias y caminos regionales. Archivo personal de Julio Zanuttini

Cuando la cooperativa de Guillermina Hagen funcionaba (1969-73), en cambio, no había caminos ni ruta pavimentados: se recuerda incluso que la religiosa utilizaba un helicóptero para viajar y había una verdadera pista de aterrizaje que ella usaba y siguió activa hasta los años 80; hay también una famosa fotografía que la retrata recién llegada a la Misión en la pista. De toda forma, cuando a mediados de los años 80 la cooperativa reabrió los caminos de tierra, no eran tan distintos de los que existen hoy.

Los wichís aprendieron a usar la mayoría de las máquinas de la cooperativa trabajando como aserradores y carpinteros. La gente «sabía dominar esas máquinas», pero la dirección general de la cooperativa era fluctuante y pasaba de la dirección de wichís despreocupados a chaqueños deshonestos. La cooperativa wichí -es decir, con dirección wichí- funcionaba mal, pero igualmente siguió abierta durante al menos otros diez años. Así lo recuerda un anciano wichí:

Cuando la cooperativa se trasladó donde ahora hay el viejo galpón, hubo un accidente. Con la sierra se cortó la cabeza. Fue la hoja de la sierra. Eso fue en la nueva cooperativa. Hicieron también un juicio y la cooperativa tuvo que pagar ese juicio para la familia. El chico era Lorenzo Mecí. Unas chicas que estaban a la cosecha de algodón lo trajeron acá a ese hombre. La sierra se metió y como que se cortó la cabeza: la carne se salía todo. Hay que buscar donde estaba y hay que sacar de la sierra la cabeza. Apagamos la

sierra. Hay gente que tiene coraje y no tiene miedo. Gente grande, los jovencitos no. Sacaron de la sierra, pero ya murió. La sierra te corta. El chico era un correntino cosechero en Castelli, trabajaba con mi patrón Gregorio y lo trajeron acá pero no era acostumbrado y ya era otra raza, y por eso no entendía y por eso la sierra lo mató. Él necesitaba trabajo y por eso lo ocupamos. Todos los wichís sabían manejar las máquinas, porque había quien les enseñaba y así entienden. Hay que cuidar. Cuando anda la sierra cambia de sonido. Cambia el ruido. Los wichís saben si las máquinas no funcionan bien: conocen el ruido y si el ruido no va bien hay que revisar.¹²

El joven profesor, Paulino Díaz, me repitió varias veces que los que usaron la sierra no pudieron entender que había un problema: «No sabían escuchar la sierra, tenían que comprender el problema por el ruido». Todos los wichís que trabajaron en la cooperativa sabían perfectamente cómo utilizar esas máquinas. Efectivamente, el chico que murió no era wichí: tuvo mala suerte y se estima que, desconociendo la máquina, fue ella -la sierra- la que lo mató:

Katawo es mala suerte, yeta. Accidentes, con todas las máquinas. Puede ser moto, auto, camiones, tractores, herramientas. La bici. Todo eso es accidente. No hubo accidentes fatal hasta los 90: los trabajos eran con distintas manualidades, con herramientas, hacha, machete, herramientas para zapatería. No había accidentes graves.¹³

Desde aquel entonces la cooperativa, según Sabino, fracasó. Él no sólo recuerda este accidente sino que también relata otro, y otro, y otro más:

Después, cuando entra como presidente [de la cooperativa] Nicasio Lazarte, allí se pisó la cabeza otra vez. Viene un camión para traer postes y se murió un hombre; le pisó la cabeza. Se partió la cabeza de un hombre y se murió. Era noche, no había luz. El hombre estaba caminando y la rueda del camión lo mató. El camión traía como 250 postes y le partió la cabeza.¹⁴

Cuando pregunté a los wichís de Misión Nueva Pompeya si recordaban accidentes ocurridos en la antigua cooperativa, Silverio Argañaraz, que fue presidente durante unos años, comentó:

¹² Entrevista a Sabino Polé, Misión Nueva Pompeya, septiembre de 2019.

¹³ Entrevista a Paulino Díaz, Misión Nueva Pompeya, abril de 2023.

¹⁴ Entrevista a Sabino Polé, Misión Nueva Pompeya, septiembre de 2019.

Era el 25 de diciembre, era Navidad, y justo cayó el camión que traía también pan dulce. Traía todo, yo era un pendejo y quería completar la carga. Viste que los camiones llevan postes durmientes de 2,40 y 2,20 [metros] y quedó un espacio como de 2 metros y querían completar el espacio para que no quede espacio libre, el espacio acá, en el acoplado, y hay que cortar 20 centímetros cada durmiente, tenemos que cortar 20 centímetros para completar los metros que faltaban en el acoplado. Yo era cortador entonces: agarraba así el tirante y el durmiente, lo agarraba el otro allá y ahí se cortaba hasta que llegó a la altura casi que no puedo tirar arriba y ahí el señor me dijo: 'Vaya a descansar'. Me fui. Y otro salió y cuando empezó no sé si lo hizo muy fuerte pero se le salió la sierra y cortó dentro la cabeza.¹⁵

Los accidentes mecánicos comienzan entonces luego de Guillermina, cuando la cooperativa estaba bajo control wichí. Las máquinas no se cuidaron, se dispersaron, se perdieron, eran defectuosas. Un desastre sin control. A todo eso, se sumaron los accidentes con camiones de transporte. Poco a poco, a la comunidad llegaron colectivos, autos, motos, y con ellos todos los accidentes de ruta.¹⁶ Fue en ese entonces cuando Albino Polo murió.

4 Accidentes, desgracias, desastres

No voy a aventurarme a proponer una etiología de los accidentes; tampoco puedo presentar una análisis propiamente etnográfico porque no he presenciado ninguno. Accidentes, para los wichís, son por ejemplo las catástrofes medioambientales (sequías, terremotos, contaminación del agua, inundaciones). Muchos de estos accidentes son cíclicos, *lewit'äy* que «pasan en el mundo, porque todo tiene su destino»:

Parte de la naturaleza, de la tierra, las cosas humanas. Como algo que va sucediendo. Como por ejemplo el terremoto, inundaciones, en nuestra zona del Impenetrable. Siempre pasa un terremoto y es muy breve y rápido, moviendo cosas. Dos segundos, un segundo y nada más. Según los que dicen los ancianos, pero va a ser más tremendos como en otros lugares, eso va a crecer. Los terremotos, muy terribles. Eso se repite cada año y más violento. Como un círculo, una rueda, va girando y se repite cuando es su turno. Como

15 Entrevista a Silverio Argañaraz, Misión Nueva Pompeya, abril de 2023.

16 Los datos disponibles para la provincia del Chaco no se refieren a zonas rurales sino tan sólo a la ciudad de Resistencia (Chaparro, Hernández-Vásquez, Parras 2018).

la sequía, unos años, cada veinticinco años. Y cada vez es más peor. La sequía eso es lo más terrible y es destino, *towit'oy*, desgracia.¹⁷

Accidentes son también los que se relacionan con el uso de máquinas durante el trabajo, los incidentes que involucran vehículos, motos y bicicletas, o los accidentes en el hospital. Los accidentes se consideran como desgracias *levit'ay* y, en parte, se deben a mala suerte, 'yeta' (lunfardo para infortunio), *katawo*.

Los wichís no ofrecen explicaciones sobre estas desgracias: ningún «proceso de institucionalización de la culpa», como dijo Mary Douglas (1992).¹⁸ Segundo ella, la activación de procesos de culpabilización ante la desgracia es la cifra de una sofisticada utilización política del peligro casi en términos de un recurso judicial: una forma cultural de manipular el problema del significado del mal actuando en múltiples niveles. Se trata así de teorías de la causalidad que proporcionan una respuesta (también en términos cognitivos) y una razón para la desgracia, frenan la irrupción de lo absurdo en la vida cotidiana, y confeccionan una serie de teorías sobre los peligros que amenazan la integridad del grupo (Ligi 2012, 4).

Los wichís no explican -o no les interesa demasiado dilucidar- por qué le pasó a Albino Polo esa desgracia particular aquel día, a aquella hora, en esa precisa curva de la ruta de tierra del camino que lo llevaba a Resistencia. Sólo en parte aportan soluciones para prevenir el posible peligro: a veces, es verdad, también pueden terminar en acusaciones de brujería, cura chamánica o pentecostal, de algún «un espíritu malo entra», según Paulino y otros wichís. Hay algunas formas locales de control del peligro, porque el sentido común compartido sugiere que un cierto tipo de tecnología mecánica puede causar acontecimientos peligrosos. En relación con esto, conscientes de su vulnerabilidad social, los wichís no distinguen de forma tajante las catástrofes «naturales» de las «humanas» (Oliver-Smith 1996), o bien los accidentes «naturales», debidos a causas contingentes (en épocas de sequía la gente muere de diarrea y, por otro lado, enferma por beber agua de lagunas contaminadas, o hay terremotos por una conformación geológica del territorio, etc.) de aquellos otros debidos a errores, fallos humanos, impericias o ausencia de instituciones (rutas sin mantener, maquinaria defectuosa, falta de maquinaria en el hospital, ausencia de ambulancias para llegar al pueblo de Juan José Castelli). No entran en detalle minuciosos distinguiendo entre desgracias del pasado y accidentes de hoy, en auto, en la ruta, con camiones o motos. Si por un lado no existe una visión ingenua o reduccionista de lo 'natural', es decir, una naturaleza

17 Entrevista a Paulino Díaz, Misión Nueva Pompeya, abril de 2023.

18 Y antes de ella, Evans-Pritchard 1937.

completamente autónoma e independiente, animada por fuerzas que no se pueden sopesar y que son en gran medida imprevisibles, por otro lado todo *-lewit'äy*, la desgracia, la catástrofe, el infortunio son algo que no implica necesariamente la ausencia de aleatoriedad y no está necesariamente desprovisto de agentividad.¹⁹ En este sentido, el relato de Lewo entra en la esfera de una desgracia que podría haberse evitado, pero también que forma parte de la vida. Los wichís quieren controlar y evaluar el riesgo de un dispositivo mecánico y, cuando no es posible controlar los peligros de un entorno desconocido (hospitales, rutas, ciudades en las que se han superpuesto accidentes de distinta naturaleza en el tiempo y el espacio), articulan procesos de reparación o prevención del riesgo. No se trata sólo entonces de superar o tener bajo control un acontecimiento doloroso y luctuoso, sino precisamente de reparar y de prepararse para las emergencias sociales provocadas por accidentes con coches, motos o en lugares que consideran peligrosos.

Así, en primer lugar, parece haber una ausencia de institucionalización de la culpa, una gestión atenuada del mal, de sus causas (¿por qué sucedió esa desgracia?) y una inconstante alimentación del sistema axiológico (¿por qué le sucedió a Albino?). Por lo que se refiere a los accidentes en la ruta, se pone de manifiesto que viajar en coche, camión o moto y alejarse del pueblo, es decir, salir y viajar lejos, se percibe como algo peligroso. Este peligro puede ser controlado hasta cierto punto, porque «nosotros como humanos no sabemos qué es nuestro destino. Lo que sabe es Dios, él sabe, como nuestro destino, como nuestro Señor Jesús y todo eso. Y también es parte de nuestra vida. Y nuestro destino depende de Nilataj, creador del mundo, que es lo que sabe».²⁰

No importa demasiado si se trata del Dios cristiano o de Nilataj, el inmortal y creador del mundo, pero sí que estos seres son los que conocen nuestro destino. El dispositivo único que permite conocer o modificar algo (actuando con voluntad) es el sueño (*tä fwilhek*):

La máquina no tiene problema, es lo que maneja que lo tiene. La moto es como un arma: si vos no te cuidás y pasaste la velocidad, si la tratás como un juguete, allí no te respalda y se produce accidente. Hay que cuidar. Y puede pasar que uno tiene *katawo*, mala suerte, yeta. Podés conocer las herramientas peligrosas, pero si la persona llega a su destino ya se accidenta. A través de los sueños se puede saber, también si son difíciles de comprender. Es muy difícil y lleva tiempo. Y uno porque no tiene tiempo, no puede visitar a la persona que sabe, algunos ancianos que se pueden

19 Véase Montani en este volumen.

20 Entrevista a Paulino Díaz, Misión Nueva Pompeya, abril de 2023.

consultar porque saben del sueño. Pero nosotros no tenemos tiempo a veces. Si uno deja pasar los sueños y a veces se producen estas cosas que uno soñaba, entonces el sueño te puede decir lo que es accidente. Hoy es distinto. Tenemos el carnet de conductor. Y se solicita en la Municipalidad, se hacen los trámites. Para conducir en general moto, auto, camión, camioneta. Hoy hay gente que maneja camión, camioneta, que sabe manejar como salida de trabajo. Y eso también hay que ver el paisaje, por ejemplo acá no tenemos semáforos. Para tener la camioneta, algún wichí paga el seguro. Porque si pasa algo te cobra y para arreglar el auto. O si hay accidentes. No son muchos los wichís que tienen auto. Y el accidente pasa si un chofer maneja con alcohol y tiene apuro o iba con reloj y no quería llegar tarde.²¹

Y va agregando el mismo Paulino Díaz:

Con el accidente de Albino Polo no hubo nada de sueño y esa noche salieron de viaje. [...] Francisco dijo que llegó a la escuela [de allí salieron con el coche] y la señora llamó a su marido que decía que no tenía que viajar porque estaba cerca de dar a la luz; la mujer estaba embarazada. Y Francisco bajó y llamó a otro y los otros siguieron de viaje y a las 2.00 o 3.00 de la mañana hubo el accidente.²²

El tema del sueño aparece ligado también con el accidente de Albino Polo porque en realidad nadie soñó, pero en las palabras de Paulino alguien había percibido lo peligroso del asunto. Es bueno para pensar, para evaluar el momento del accidente, la velocidad de los accidentes en los mundos lentos. El sueño que puede llegar cuando se está planeando un viaje en coche o camión puede prefigurar el accidente, dilatando el momento de su ocurrencia, potenciándolo retroactivamente y familiarizando también el riesgo: incorporándolo. El riesgo deviene previsible y «gana tiempo». El sueño del accidente, o que se produce cuando un viaje está programado, también deviene algo performativo: devuelve el evento «accidente en la ruta» a una dimensión conocida que es la del lenguaje tradicional y diría, casi ritual. Según el mismo Paulino Díaz: «En el sueño la voluntad deambula y es un momento donde se ve bien. El destino puede tener su anticipación, el sueño está avisando. Todo entra en la cosmovisión y los sueños avisan y hay que interpretar».²³ Por lo tanto, en esas ocasiones el destino se puede «ver». A través del sueño,

21 Entrevista a Paulino Díaz, Misión Nueva Pompeya, abril de 2023.

22 Entrevista a Paulino Díaz, Misión Nueva Pompeya, abril de 2023.

23 Entrevista a Paulino Díaz, Misión Nueva Pompeya, abril de 2023.

los wichís pueden actuar en el momento o incluso más tarde, en un futuro próximo y cercano. El mismo Paulino Díaz me contaba hace tiempo que su decisión de dejar el trabajo en los campos de algodón (donde trabajó hasta los diecisésis años) para dedicarse a la carrera de profesor bilingüe se le reveló en un sueño. En su visión, fue exactamente ese sueño lo que lo salvó.

El sueño fue algo evocado como posibilidad; la única posibilidad, de hecho, para reparar un evento trágico como el accidente de coche o la posibilidad de cambiar un destino sufrido como el del joven indígena que trabajaba de peón en la industria algodonera. Todos pueden soñar, entonces, pero no cualquiera sabe interpretar el sueño: las revelaciones oníricas deben ser explicadas por alguien que sepa traducir la premonición, que sepa «ver» a través de las imágenes y manejarse en esa otra dimensión.

Si bien es cierto que la velocidad en los mundos lentos -el tiempo corto de vida de las máquinas, (al menos en la Misión Nueva Pompeya de 1980-2023), el tiempo de la existencia de los accidentes mecánicos, el paisaje del bosque, la materialidad y la agentividad de una máquina- pueden ser pistas posibles para iniciar una etiología de los accidentes, me parece asimismo que otros elementos que han surgido en el análisis son exactamente la falta de atribución de la culpa, el tema del destino que Nilataj o Nuestro Señor tienen en sus propias manos y que ellos sólo pueden prevenir. Para los wichís, *-lewit'äy*, el accidente -mecánico pero no solamente- no excluye *a priori* la intencionalidad, aunque *de facto* no prevé la institucionalización de un culpable. Lo vimos con Albino Polo (por distintas razones el coche se accidentó y por otras Albino no abandonó el coche), lo vimos con el viejo vapor (que naufragó por la tipología del curso del Bermejo, por la impericia de la gente o por *yeta-katawo*) y también lo vimos con la ira de *Lewo* (cíclicas catástrofes que van regresando en nuevas formas): todas desgracias en las cuales unos comportamientos arriesgados, un mal funcionamiento cualquiera del dispositivo mecánico - todo o nada de todo eso, provocaron la desgracia *-lewit'äy*. Una buena pista para iniciar una reflexión sobre los accidentes es entonces analizar la percepción cultural del riesgo a través de la investigación, junto al estudio de la tecnología, del campo entre el lenguaje del riesgo (los seguros, el carnet para conducir) y los fenómenos y conceptos contiguos (cuándo un coche se convierte en peligroso, cuándo una carretera es inviable, cuándo es probable una muerte en el hospital). En su velocidad inaprehensible, la muerte por accidente mecánico pasa a formar parte de una visión del destino que afecta y protege cíclicamente, que ayuda a quien sabe y que no perdona al vago y al perezoso.

Bibliografía

- Baldisserra, A. (1998). «Incidenti tecnologici: fasi e sequenze causali». Ceri, P. (a cura di), *La tecnologia per il XX secolo: prospettive e sviluppo e rischi di esclusioni*. Torino: Einaudi, 194-5.
- Catino, M.; Bianco, A. (2013). «Teoria sull'eziolegia degli incidenti nelle organizzazioni». *Sociologia del Lavoro*, 130, 33-51.
- Cecconi, A. (2012). *I sogni vengono da fuori: esplorazioni sulla notte nelle Ande Peruviane*. Firenze: Editpress.
- Chaparro, M.; Hernández-Vásquez, A.; Parras, A. (2018). «Análisis espacial y del entorno físico de accidentes de tránsito en la ciudad de Resistencia, Chaco, Argentina». *Salud Colectiva*, 14, 139-51.
- Córdoba, L.; Bossert, F.; Richard, N. (eds) (2015). *Capitalismo en las selvas: enclaves industriales en el Chaco y Amazonía indígena, 1850-1950*. San Pedro de Atacama: Ediciones del Desierto.
- Dasso, M.C. (2023). «La noche del río muerto». *Archivos CIAFIC*, 21, 53-76.
- Douglas, M. (1992). *Risk and Blame*. London: Routledge.
- Evans-Pritchard, E.E. [1937] (1976). *Stregoneria, oracoli e magia tra gli Azande*. Milano: Franco Angeli.
- Fontana, L.J. [1881] (1977). *El Gran Chaco*. Buenos Aires: Solar-Hachette.
- Franceschi, Z.A. (ed.) (2008). *Etno-grafie: la scrittura come testimonianza tra i wichí*. Bologna: Odoya.
- Franceschi, Z.A. (2021). «Un siglo de misiones: trabajo y máquinas en el monte chaqueño con los wichís de la Misión Nueva Pompeya». 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, 95-119.
- Franceschi, Z.A. (2022). *Historia de vida de una mujer wichí del Chaco argentino*. Bologna: Bologna University Press.
- Leibniz, G.W. [1710] (2000). *Saggi di Teodicea*. Vol. 1. Torino: UTET.
- Leone, M. (2016). «De 'pueblo pobre' a 'pueblo indígena': trabajo pastoral y proceso de organización política indígena en la región del chaqueña argentina, 1970-1985». *Quinto Sol*, 20(3), 1-23.
- Leroi-Gourhan, A. (1977). *Il gesto e la parola*. Torino: Einaudi.
- Ligi, G. (2012). «Antropologia culturale e costruzione sociale del rischio». *La Ricerca Folklorica*, 66, 3- 17.
- Massenzio M. (2019). «La fine del mondo nell'opera di Ernesto de Martino». De Martino, E.; *La fine del mondo: contributo all'analisi delle apocalissi culturali*. Torino: Einaudi, 31-45.
- Montani, R. (2017). *El mundo de las cosas entre los wichís del Gran Chaco: un estudio etnolingüístico*. Cochabamba: ILAMIS-Itinerarios.
- 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.
- Oliver-Smith, A. (1996). «Anthropological Research on Hazards and Disasters». *Annual Review of Anthropology*, 25, 303-28.
- Palmer, J. (2005). *La buena voluntad wichí: una espiritualidad indígena*. Formosa: APCD-Grupo de Trabajo Ruta 81.
- Pelleschi, G. (1881). *Otto mesi nel Gran Ciacco: viaggio lungo il fiume Vermiglio (río Berméjo)*. Firenze: Tipi dell'Arte della Stampa.

- Pérez, M.E. (1997). «Las comunicaciones terrestres en el noreste argentino, 1960-1985». *Nordeste*, 6, 23-71.
- Perret, M. (2023). «El trabajo en «la cooperativa» de Misión Pompeya entre 1969 y 1973». *De Prácticas y Discursos. Cuadernos de ciencias sociales*, 12(19), 1-15.
- Preci, A. (2020). «Las palabras de la moto: acercamiento al mundo wichí a través de la mecánica». *Revista del Museo de Antropología de Córdoba*, 13(3), 465-76.
- 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.
- Sahlins, M. (2022). «L'economia del *develop-man* nel Pacifico». *Cosmologie del capitalismo: storie d'altri*. Roma: Meltemi, 213-31.
- Villar, D. (2020). *Bolivia a vapor: antropología histórica del barco cauchero, 1880-1920*. Santa Cruz de la Sierra: El País.
- Villar, D. (2024). «Note sull'accelerazione selvaggia. Etnografia di un incidente motociclistico nell'Amazzonia boliviana». *Confluenze. Rivista di Studi Iberoamericani*, 16(2), 191-211.

Dueños de la tierra enojados: percepción de los accidentes y protocolos tradicionales de prevención (Mixteca de Oaxaca)

María Angélica García Hernández
Université Rennes 2, Francia

Abstract The oral tradition of the Mixtec people of Oaxaca (Mexico) has a great diversity of stories that narrate accidents. These are often related to beliefs in owners, spirits or guardians of the land and mountains, who in moments of anger and rage cause harm and damage to people who offend them. This chapter explores precisely this indigenous perception of accidents, as well as the traditional protocols of prevention and the dynamics of their transmission through narration. The analysis is based on narratives obtained through interviews in the Mixtec language.

Keywords Accidents. Prevention. Indigenous perception. Mixtecs. Oral tradition.

Índice 1 Introducción. – 2 Creencias en dueños y señores de la tierra. – 3 Las obligaciones de los humanos con los dueños. – 4 La percepción de los accidentes en este sistema de creencias. – 5 El accidente transformado en relato. – 6 La constitución de memorias sociales de los accidentes. – 7 Protocolos tradicionales de prevención de accidentes. – 8 Los accidentes como fortalecedores del sistema de creencias. – 9 Los accidentes como encuentros con lo sagrado. – 10 La percepción vernácula de los accidentes y la alteridad humana. – 11 Conclusión.

1 **Introducción**

El objetivo del presente texto es indagar y tratar de comprender la percepción indígena de los accidentes y los protocolos tradicionales de prevención. Se mostrará que, en la comunidad de San Juan Mixtepec, al noroeste de Oaxaca (Méjico), la percepción de los accidentes está íntimamente ligada con un determinado sistema de creencias en dueños y espíritus de las cosas del mundo. Los protocolos tradicionales de prevención comprenden relatos, rituales y conocimientos geográficos vernáculos relacionados con estos dueños. En buena parte, la transmisión de las prácticas y saberes relativos se logra gracias a la circulación de narraciones que relatan accidentes. La comunidad de San Juan Mixtepec cuenta con casi 7.000 habitantes, de los cuales el 88% habla una lengua indígena que mayoritariamente es el mixteco, aunque también se hablan allí otras lenguas como el triqui. De este porcentaje, 22% de los hablantes son monolingües: no emplean el castellano o lo hacen muy poco. Este texto se basa principalmente en relatos de esas personas en mixteco, obtenidos por medio de entrevistas narrativas realizadas en la comunidad entre 2018 y 2021. Se trata, en su gran mayoría, de testimonios de ancianos de setenta años o más; cabe remarcar, entonces, que este grupo de mixtequeños es heredero de una importante tradición oral, cuyo análisis se realizó directamente en mixteco. De igual manera, es importante precisar que alrededor del 35% de la población de la zona no sabe ni leer ni escribir. En el caso de los ancianos que participaron, esto incluye a la casi totalidad de ellos. La oralidad es por tanto uno de los principales medios con los que se transmiten los saberes y, por ello, las cuestiones ligadas con la tradición oral ocupan un lugar importante en el presente texto. A continuación, se presentarán a grandes rasgos la percepción que tienen los habitantes de los accidentes y el universo simbólico en el cual se integran. Después se describirá el ángulo de lectura adoptado, que es el del accidente transformado en relato y en memoria social. Continuaremos explicitando cómo se constituyen los protocolos de prevención que articulan relatos, rituales y saberes geográficos-culturales. En la penúltima parte, hablaremos del accidente como interacción con lo sagrado y como un elemento que le da fuerza y continuidad a las creencias locales. Terminaremos, por fin, con unas palabras sobre la percepción de los accidentes y su papel en la transmisión de las relaciones con la alteridad: los accidentes que les ocurren a los otros cuando no respetan las creencias locales.

2 Creencias en dueños y señores de la tierra

Para la comunidad en cuestión, los accidentes forman parte de un sistema de creencias en los dueños y señores de las cosas del mundo. Se trata de un sistema simbólico complejo y muy amplio: tal como escribió Pablo Wright, «cualquier conducta humana a ser interpretada etnográficamente debe conocer el mundo de sentido para los actores» (Wright, Moreira, Soich 2007, 190). Es debido a esto que describimos estas creencias, aunque sea de manera extremadamente sintética.

En las décadas 1980 y 1990, el antropólogo mexicano Federico Besserer realizó trabajo de campo en Mixtepec. En su artículo *Lugares paradójicos de la Mixteca*, escribió: «De acuerdo con la experiencia mixteca, los lugares tienen vida propia» (Besserer 1999, 36). En efecto, testigos que entrevistó hablaron de actitudes o acciones ejecutadas por lugares o fenómenos meteorológicos como la lluvia. Éstas se asimilan a aquellas que realizan los humanos, como hablar o dar permiso para hacer algo. Por ejemplo, un testigo transmitió lo siguiente:

‘Cuando la gente va a cazar un conejo’, explicó Juan, ‘tiene que pedir permiso. Si abren una trinchera para llevar agua del río a la milpa, también tienen que pedir permiso’. ‘¿A quién le piden permiso?’, pregunté. ‘Al cerro, al río’, contestó. (Besserer 1999, 36)

Este trabajo de Besserer, así como las observaciones realizadas por nosotros en el terreno, muestran que habitantes de la comunidad perciben los lugares como animados. Se trata de alteridades no humanas con la que interactúan en numerosas situaciones de la vida cotidiana, dado que la idea de lugar incluye a todo el espacio físico como el suelo en el que se vive o bien a los cerros que son omnipresentes en la región.

Este tipo de percepciones y relaciones con lo sagrado se han observado en numerosos pueblos de Oaxaca. Así, Alicia Barabas (2008, 121-2) constata en diferentes grupos étnicos que habitan ese estado una espiritualidad que comprende «conceptos y prácticas que están estrechamente entrelazados con el medioambiente natural-cultural [...] Los espacios, en particular los del monte, se conciben poseídos por entidades animadas territoriales muy poderosas, con gran capacidad de acción». Se trata, entonces, de un tipo general de percepciones que Mixtepec comparte con muchos pueblos de los alrededores.

Es importante precisar que, como señalan las observaciones realizadas y principalmente las publicaciones de Barabas,¹ cuando se habla de la orografía y de los fenómenos meteorológicos se trata

¹ Ver, por ejemplo, Barabas 2006.

de seres sagrados. En efecto, en diversos testimonios recolectados a estos seres se los considera dadores de vida, de energía vital, de alimentos y de otras cosas esenciales para la existencia humana. Los habitantes tienen por tanto relaciones muy específicas con ellos, y les tienen mucho aprecio y un gran respeto.

3 Las obligaciones de los humanos con los dueños

En el muy conocido texto del sociólogo francés Marcel Mauss ([1925] 2012), *Ensayo sobre el don*, él escribe sobre «las tres obligaciones: dar, recibir y devolver». Mauss evoca asimismo una cuarta obligación, aquella de dar a los dioses o a los seres divinos. Pero no desarrolló mucho esta idea. Fue un antropólogo francés, Maurice Godelier, quien la retomó más tarde y le dio mayor profundidad:

Vemos a los humanos hacer dones a seres que ellos consideran como a sus superiores, las potencias divinas, los espíritus de la naturaleza o los espíritus de los muertos. Les dirigen sus plegarias, sus ofrendas y a veces incluso les 'sacrifican' bienes, o una vida. Es la famosa 'cuarta obligación' constitutiva del don, que Mauss mencionó sin desarrollarla mucho, y que fue generalmente olvidada por sus comentadores. (Godelier 2014, 22)

Así, «ciertas sociedades son caracterizadas por una 'economía y una moral del don'» (Godelier 2014, 24-5). Basándose principalmente en los trabajos de estos dos antropólogos, así como también en aquellos de Claude Lévi-Strauss, Barabas propuso entonces el concepto de «ética del don» que caracteriza a los pueblos que comparten esas creencias:

Llamé ética del don al conjunto de concepciones, valores y estipulaciones que regulan las relaciones de reciprocidad equilibrada entre personas, familias, vecinos, autoridades y comunidades, en todos los campos de la vida social: el trabajo, el ciclo de vida, la fiesta, la política y lo sagrado. En este último campo, la reciprocidad sustenta la relación entre los humanos y los entes sagrados, especializados en diversos lugares del entorno natural, relación basada en la concepción de que, si se cumple con las exigencias del don, se obtiene bienestar y el equilibrio de la vida; si no, tal como muestran los mitos de privación, se pierde la protección de lo sagrado y también 'la suerte' y los dones, ya que el territorio se vuelve árido, carente de vegetación, animales y agua. (Barabas 2006, 122)

En el caso de las almas y los dueños de la tierra, son, retomando una formulación de Mauss ([1925] 2014, 91), «los verdaderos propietarios

de las cosas y los bienes del mundo. Es con ellos que es más necesario intercambiar y los más peligrosos de no intercambiar». Esta visión «teológica y jurídica», retomando las palabras del mismo autor (Mauss [1925] 2014, 79), hace que el suelo, los bosques, las montañas o los ríos, entre muchos otros espacios, sean seres sagrados o propiedad de éstos. Irrumpir en ellos, trabajar en ellos, implica someterse por tanto al carácter de sus dueños y a ciertas obligaciones. Al no cumplir con 'el don', se pueden sufrir daños o males. Los habitantes entonces les piden permiso, les dirigen plegarias, les ofrecen bebidas y/o alimentos, según las diferentes circunstancias.

4 **La percepción de los accidentes en este sistema de creencias**

Al no cumplir con las obligaciones de respeto y de don con los dueños y señores, como ya se mencionó, se pueden sufrir daños o males. Éstos pueden ser de muy diversos tipos, como las enfermedades o las catástrofes ambientales. Para cada tipo de desgracia existen diferentes protocolos de prevención y remedios específicos. Los daños y males se expresan principalmente con determinadas palabras en mixteco. Así, por ejemplo, *tunto'o* se refiere a la idea global de mal, desdicha o sufrimiento; se trata de una significación muy amplia que se aplica a una infinidad de situaciones o eventos que calificaremos por el momento de negativos. Su polisemia es muy amplia. También se usa la palabra *kini* (generalmente como adjetivo) para referirse a un evento malo, duro, difícil de vivir, o de desdicha. Existe también la palabra *ku'e*, que se refiere de manera general a las enfermedades. Hay asimismo otras palabras más específicas, como por ejemplo *ntaku'e* para designar las heridas corporales.

En los relatos también podemos encontrar la forma *ta'an tutto'o*, que sería el equivalente en castellano, tal como lo define la Real Academia Española, de 'accidente': «Suceso eventual o acción de que resulta daño involuntario para las personas o las cosas», o bien «que altera el orden regular de las cosas» (Mauss [1925] 2014, 79). Las palabras 'suceso eventual' insisten en un carácter temporal, puntual, breve o pasajero que parece dominar la idea común que se tiene del accidente, como si éste pudiera ser aprendido y enmarcado en un inicio y un fin claramente distinguibles. Esta caracterización es pertinente para abordar el concepto *ta'an tutto'o*. Es importante insistir en que los accidentes son una categoría dentro de la gran gama de daños provocados por las deidades cuando son ofendidas. Pero existen también particularidades según la deidad en cuestión. Así, por ejemplo, se distinguen a los dueños de la tierra de aquellos de la lluvia: en este trabajo nos centraremos en los primeros. Las denominaciones para ellos son varias: entre las más comunes se

encuentran *xto'o ñu'u ncha'i* (dueños de la tierra primordial), *xto'o yuku* (dueños de los cerro/bosque/montaña) o *Tachuku* (que se compone de la palabra *Tachi*, espíritu, y *yuku*, cerro/bosque/montaña).

5 El accidente transformado en relato

Abordamos entonces el accidente como un evento social, del cual la centralidad recae en la puesta en narración. Como indica Peggy Tessier (2015, 75) citando las palabras de Gilles Deleuze: «El evento no es aquello que sucede (accidente), es en lo que sucede lo puro expresado». La autora evoca también los trabajos de Paul Ricœur sobre «la narración que estructura el evento» (Tessier 2015, 75), que para nuestra interpretación dan un lugar eminente a los relatos que emergen de los accidentes. Los accidentes se vuelven discurso y es a partir de ello que podemos aspirar a entender su íntima relación con las creencias. Entre otros tantos aspectos que construyen sentido y dan continuidad, en los relatos se articulan las explicaciones, las descripciones, las expectativas a futuro, la expresión de lo sentido y lo vivido.

En el caso del pueblo estudiado dijimos que existe una importante tradición oral, y los relatos de los accidentes se transmiten de generación en generación. Como lo muestra el siguiente ejemplo, en el que un anciano contó una historia que le había sido transmitida a su vez por su tío abuelo:

Ntakani tuku in xito ntza'anu ntzio Tzikintaku-ga, ntzi-sachu'un-rá, tza'an-rá tzacha-rá ntuchi Yuu nii-ga. (1) Ku'an ra tzi stiki-lu ra ntza'an-rá naha-rá barreche, naha-rá, staa naha-rá, ni ki'in-rá nchinaha-rá tiutza, ra skutu-rá ku'an-rá vatzi-rá. (2) Ku'an-rá, san sa inka in yutu-lu su'a ra mitu'un ntzain stiki-lu ga ra nta'anu tzika tza'a-ti. Ika nuhu nta'anu tza'a-ti ra ; ain ! Kachi-rá, ¿ nchi kua ku an ? Kachi-rá. (3) ntzanu-rá ti ra san ntuku'un-tu-ini-rá inka barrenche, san ntava-rá barrenche ra ntzacha-rá, ra ntzi'i-rá. Vasa-ga ni ku sachu'un-rá. (4) San ntitzta-rá ra tzikua ni ka'an, ni ka'an ña San Cristoba, San Cristoba ka'an na tzi Xto'o Ñu'u ncha'i yo. Ni ka'an San Cristoba, -Xihi xen xihi nchu'u, nau ña'a ra ma ntzau ña ko'o ra ña ni ku an ni ku nuhu tza'a stiku, kachi, nika'an-rá, ni ka'an Xto'o Yuku ga. (5) Ñuhu ra tzikua ni. Yehe Xto'o Yuku ga, ni ka'an-ya. Ña kachi-rá san ntakani-rá nuhu, ntaka tza'a ra tu'un nuhu, ntatu'un tzi-rá. Ntasi'a-rá, -Ta ku'aun ni sé, satzi, ku'aun sachun nchivi ku'aun ra un ka'anchu yutu, un ka'anchu ra a tu nau nchi ña'a, xo kachu, xo ku'u, xo tunto'o taun.

Me platicó un tío anciano que vivió en Independencia, trabajaba e iba a sembrar frijoles en Pueblo Viejo. (1) Iba con sus toros, iba y llevaba aguardiente, llevaba tortillas, llevaba. Las agarró y las colgó en un árbol de encino; allí lo adornó y así iba y venía [arando]. (2) Así iba y estaba una vara así, de repente pisó el toro y se le rompió la pata. Cuando se le rompió la pata, él dijo ¡Ain!, ¿Qué es esto?, dijo. (3) Desarmó [el arado] y se acordó que tenía aguardiente, sacó el aguardiente y le echó y tomó. Ya no pudo trabajar. (4) Así volvió, y en la noche le habló, le habló San Cristóbal, a San Cristóbal le llaman al *Xto'o Nu'u ncha'i*. Le habló San Cristóbal: "Eres muy avaro, traes cosas y no me diste para tomar y por eso pasó lo que le pasó a la pata de tu toro". Dijo, habló, habló el *Xto'o Yuku*. (5) A media-noche, en la noche vive el *Xto'o Yuku*, habló. Eso me dijo [el tío], me platicó, me transmitió las palabras, platicué con él y me las transmitió: "Si vas muchacho, sobrino, a donde sea que vayas a trabajar o a cortar algún árbol, si vas a cortar y traés algo, *un poco riega y un poco bebe*, así no te pasará nada malo".²

Más allá de los daños concretos y de la temporalidad breve del evento irruptor (es decir, el momento preciso en el que se le rompe la pata al toro), el relato comprende un tiempo más largo que permite articular diferentes dimensiones de la percepción del accidente:

- La causalidad: ésta se atribuye a la actitud avara del propietario, que no cumplió con la obligación de compartir su bebida antes de iniciar cualquier trabajo de la tierra. Se trata de una ofensa mayor.
- La agentividad: se transmite una relación muy bien establecida con los dueños de los lugares. Fue uno de ellos quien ejecutó el accidente.
- La lección moral: se hace un recordatorio de las obligaciones con los seres sagrados para evitar accidentes en un futuro.

Así, el relato permite, como se mencionó antes, construir sentido y darle una dimensión lógica y explicativa a un mal. Éste pasa así a formar parte de percepciones más globales de relaciones con el espacio en que se vive.

2 Extracto de entrevista. Hombre, 85 años (en 2018), habitante de San Pedro, Mixtepec.

6 La constitución de memorias sociales de los accidentes

El relato antes presentado se dirigió inicialmente a un miembro de la familia, de un anciano a un joven, tal como se hace tradicionalmente. También fue compartido con otros miembros de la comunidad que conocen esa historia. Fue de esta manera socializado. Numerosos relatos como éste circulan en el pueblo. Constituyen una memoria social, un registro oral, un archivo vivo que hace presente este tipo de eventos por medio de la narración, durante tiempos que se extienden sobre años, décadas, hasta que finalmente dejan de ser repetidos. Así, se conserva una memoria de numerosos accidentes ocurridos en los trabajos de la tierra, pero también en muchos otros espacios como las carreteras o los ríos. Se trata, así, de una parte de la historia local. La memoria social de los accidentes se actualiza constantemente de diferentes maneras: en cada puesta en narración, en el saber contar de cada narrador. También algunas historias van remplazando a otras. De igual manera, se van integrando nuevas tipologías ligadas con los cambios sociales: así, por ejemplo, existen ahora relatos de accidentes viales ligados con los automóviles, que se han popularizado durante la segunda mitad del siglo pasado. De esta manera, un evento efímero se convierte en un evento socializado, y pasa a formar parte de la tradición oral y de las antologías locales. Son relatos compartidos, apropiados, repetidos, modificados, olvidados.

7 Protocolos tradicionales de prevención de accidentes

Enseguida describimos tres elementos que nos parecen centrales en los protocolos tradicionales de prevención.

7.1 Los relatos

En el caso de los entrevistados, el hecho de contar un accidente toma una forma particular, puesto que se le suele asociar una enseñanza moral. La cita que sirve de epígrafe a este apartado fue pronunciada por el anciano que citamos precedentemente, y desempeña el papel de instrucción para evitar males causados por los dueños de la tierra. El relato incita a la realización de rituales, y exige el respeto del principio de libación. Esta enseñanza moral que insiste en el don como obligación social funciona como una medida de protección. Los relatos, así, forman parte de los protocolos tradicionales indígenas para la prevención de accidentes. El mensaje es claro: al no cumplir con las obligaciones hacia los dueños, se pierde su protección y se provoca su ira y su enojo. Al transmitir el accidente como evento narrativo (con sus causalidades y agentividades según las percepciones locales), se

educa por tanto a los más jóvenes enseñándoles las buenas prácticas para garantizar su bienestar.

7.2 Los rituales

Xo kachu, xo ku'u, ko tunto'o ta'un.

(Traducción del mixteco al español: Un poco riega y un poco bebe, así no te pasará nada malo.)

Testimonio de un anciano de 85 años (en 2018), habitante de San Pedro, Mixtepec

El 25 de abril de 2018 se inauguraron en el pueblo los trabajos de modernización de una carretera: ampliación y asfalto. La jornada comenzó con una reunión en donde se encontraban los habitantes, sus autoridades y representantes del Estado. Luego de una serie de discursos y de una comida, los asistentes se dirigieron hacia el lugar donde iniciarían las obras y donde se habían estacionado las retroexcavadoras que iban a intervenir. Los representantes locales y los venidos, que iban delante del cortejo, se posicionaron en medio del camino y enfrente de las máquinas. Los demás se colocaron alrededor. Sosteniendo con una mano su vara de mando y con la otra una botella de alcohol fuerte, el entonces presidente municipal pronunció las siguientes palabras en castellano:

Hoy, 25 de abril, en honor a nuestra Madre Tierra, para que nos dé vida, para que nos dé seguridad, los cuide, los proteja, de igual forma, a los señores operadores, a los trabajadores, que no les pase nada, para eso estamos brindando con nuestra Madre Tierra y le estamos pidiendo permiso.³

Después vertió un poco de bebida sobre el suelo, tomó un trago y le pasó la botella a otra persona. Numerosos asistentes, que también traían alcohol, repitieron el mismo ritual.

Este ritual concretiza y da forma a las enseñanzas transmitidas por los relatos de accidentes que hemos descripto. En esta situación, se pudo observar el carácter colectivo de las creencias en los dueños. Cabe remarcar que, en su discurso en castellano, el orador nombró a la 'Madre Tierra'. Podemos decir entonces que se trata de una denominación globalizada, puesto que es empleada en varios países y en diversas traducciones. Ella subsume a numerosas entidades originarias, como en el caso que estudiamos a los *xto'o* o *tachi*, es decir a los 'dueños' o 'espíritus'. En el caso del ritual aquí descrito, y aunque el discurso se hizo en castellano, también se mencionó

³ Extracto del discurso enunciado por el presidente municipal de Mixtepec en 2018, durante la inauguración de los trabajos de la carretera que va a Tlaxiaco.

en mixteco al *Tachuku*. En todo caso, el ritual acompaña o sigue al relato. Después de contar el relato que se presentó como ejemplo anteriormente, el narrador, al abrir su botella de refresco, aprovechó para mostrarnos el ritual de libación. Vertió un poco y dijo las siguientes palabras: «Santo San Cristóbal, beba un poco y un poco yo» (extracto de entrevista: hombre, 85 años (en 2018), habitante de San Pedro, Mixtepec). El ritual comprende así una plegaria y una gestualidad específica, que constituyen una parte importante de los protocolos tradicionales de prevención de accidentes. Sin ellos, la protección no está garantizada [fig. 1].



Figura 1 El ritual a la tierra. Foto de María Angélica García Hernández, 2018

7.3 Las geografías vernáculas

Además de relatos y rituales, los saberes y las prácticas tradicionales para la prevención de accidentes están ligadas con conocimientos geográficos específicos sobre lugares vernáculos habitados por señores que suelen ser de mal genio. Es esencial para los habitantes, por tanto, conocer el carácter de cada cerro o dueño. Algunos lugares son conocidos por ser muy irritables o agresivos: se habla, por ejemplo, de cerros en los que no se pueden realizar las actividades agrícolas si el dueño no está borracho. Las personas prevén entonces un pulque muy amargo o bien una buena cantidad de aguardiente para poder trabajar sin temores. Son numerosos los relatos sobre los males sufridos en actividades de la tierra (agrícolas o de construcción, entre otros que implican una actividad directa sobre el suelo). Estos relatos transmiten informaciones muy relevantes sobre los espacios más propensos a provocar accidentes. Así, cuando las personas van a trabajar en parcelas que se encuentran en ellos o bien a abrir algún canal de agua en sus costados, por ejemplo, suelen

tener mucha precaución y no olvidan hacer sus plegarias y rituales. Cabe remarcar que la geografía vernácula incluye un nombre para cada cerro o montaña y que los ancianos poseen generalmente conocimientos detallados sobre aquellos en los alrededores de sus lugares de residencia o de los puntos más conocidos en el pueblo. Pueden, por tanto, describir los lugares donde habitan los dueños que más se manifiestan y sus caracteres. Es más: ciertos topónimos están asociados con el conocimiento que se tiene de sus dueños. Por ejemplo, el llamado *yuku xen*, que se traduciría literalmente por cerro agresivo/violento, es un lugar específico que los habitantes temen particularmente. De esta manera, estos elementos que acabamos de citar se articulan en las tradiciones locales para prevenir accidentes.

8 **Los accidentes como fortalecedores del sistema de creencias**

La transmisión de los relatos de accidentes adquiere un papel social de suma importancia que ayuda a consolidar las creencias, las actitudes y los rituales. A través de sus iteraciones, estas narrativas insisten continuamente en la importancia de creer, respetar y dar su parte a las deidades. Apoyándose en el temor de padecer algún mal, el accidente refuerza el carácter obligatorio de los dones. Esto es de suma importancia porque participa en favor de la continuidad de estos saberes y prácticas. Precisemos, por otra parte, que las interacciones con lo sagrado no están regidas únicamente por el temor. Los habitantes les dirigen acciones y bienes también por respeto, apreciación o agradecimiento. Sin embargo, como escribió Federico Besserer (1999, 38) hablando de los cerros enojados: «La geografía se convierte en un tema que causa una inquietud y un temor constantes». El miedo a los accidentes desempeña un papel importante en la consolidación de las relaciones de respeto con los seres sagrados. No olvidemos que, en cierta manera, el accidente se presenta como un castigo al no respetar las relaciones con lo sagrado e incumplir las obligaciones respectivas. El temor al enojo o la ira de los dueños y espíritus incita a los habitantes a respetar las pautas establecidas como las que venimos describiendo; o bien, en otras palabras, a transmitir las enseñanzas o realizar rituales como los de libación a los dueños de la tierra. El investigador estadounidense Steven Edinger (2004, 23) recolectó el testimonio de un mixtepequeño que afirmaba respecto de los rituales de libación en una actividad agrícola: «'No importa qué cree uno o no cree uno', continuó Jacobo. 'No más que le dé algo de tomar'». Este testimonio indica que incluso las personas que no creen en la existencia de los dueños y que por tanto no les temen están obligadas a realizar los rituales, sobre todo cuando se trata de trabajos colectivos.

Circula también la idea de que el enojo de los lugares puede tener consecuencias no solamente sobre el que ofende sino también sobre un grupo de trabajadores o sobre los residentes de un determinado lugar. Los habitantes, entonces, incitan a todos a cumplir con las obligaciones del don. Además, las narraciones constituyen una suerte de memoria local de los accidentes que se va enriqueciendo a través del tiempo, y que funciona como un elemento que da fuerza a las creencias, y que provee pruebas de las consecuencias de hacer enojar a los seres sagrados no humanos: pruebas de la existencia y de la acción de éstos.

9 Los accidentes como encuentros con lo sagrado

Desde esta perspectiva, el accidente no es más un accidente sino la manifestación de una voluntad o de un orden superior.

Peggy Tessier, *Le corps accidenté*, 2015

Se debe agregar que, desde la percepción descripta, el accidente no se reduce a su dimensión de desdicha, sino que comprende también una dimensión positiva que es la relativa a las interacciones directas con lo sagrado. Por ejemplo, en el relato del hombre avaro que se presentó anteriormente, es el propio dueño de la tierra quien le rompe la pata al toro y le habla al arador a medianoche. Este tipo de relatos de accidentes registran y transmiten interacciones con las deidades mixtecas. Desde este punto de vista, la interpretación del accidente toma nota de un encuentro, de un intercambio, de una reacción divina.

10 La percepción vernácula de los accidentes y la alteridad humana

En el caso del ritual para la modernización de los trabajos de carretera que se presentó, los trabajadores eran 'fuereños'. Los habitantes hicieron el don por ellos y solicitaron su protección a la tierra. Los locales compartieron sus tradiciones de manera colectiva. La autoridad habló en castellano, seguramente para asegurarse de que los trabajadores que venían de afuera comprendieran de lo que se trataba. En este tipo de casos se manifiesta por tanto una conciencia de percepciones diferentes del espacio, así como también de las relaciones posibles. Estando los trabajadores y los mixtequeunes de acuerdo con las actividades a realizar sobre la tierra, y habiendo buen entendimiento, estos últimos no dudaron en aplicar sus protocolos tradicionales. Sin embargo, muchas veces los ancianos se muestran

reticentes a compartir sus relatos de accidentes provocados por los dueños. Como bien lo notó Besserer (1999, 38):

Los mixtecos se mostraban tan reacios a hablar de sus cerros enojados. Los mixtecos son católicos y se les ha advertido constantemente que no crean en 'cosas del demonio', pero su sentido de la 'realidad' se origina tanto en su propia percepción de la 'naturaleza' como en las ideas católicas de la religión.

Tratándose de interlocutores extranjeros, los mixtequeños pueden negarse a narrar estos episodios o a veces evitan precisar que ellos creen en lo que se cuenta, por temor a ser juzgados negativamente. Así, se imponen muchas veces fronteras a la circulación de las memorias sociales de los accidentes, o bien las personas tratan de adaptarlas a un público que no comparte la misma percepción. Más interesante aún es que ciertos relatos de accidentes narran el encuentro con la alteridad humana. Estos relatos hacen circular una advertencia a personas extranjeras, es decir, aquellos que no comparten las creencias en los seres sagrados. Leamos por ejemplo el siguiente relato, compartido por el mismo anciano que citamos antes, en el que habla de un espíritu del bosque que provocó un accidente a unos extranjeros que entraron a trabajar en su morada:

Hace veinte años, o casi veinticinco años, vinieron algunos ingenieros por la cuenta de la mina, de China. (93) Vinieron a este pueblo, vinieron a buscar uranio. Observaron estos montes, observaron, y había uranio en Tres Cruces, y tenían una reta, y al mismo Yuku Xen llegaba su reta, y entonces fueron allá a escarbar, escarbaron, se ve aún donde trabajaron. (94) Casi dos meses trabajaron, escarbaron, escarbaron, encontraron uranio, encontraron. Cuando llegó el día en que tenían que regresar, tronaron unos explosivos, porque metían explosivos para romper la piedra, y tronaron aquellos explosivos y fueron heridos. (95) Entonces se fueron, no se murieron, solo quedaron heridos a causa de las piedras. No les dio el *Tachi* aquello.⁴

Según diferentes narraciones sobre actividades mineras, los motivos de este tipo de accidentes son varios, pero en particular que los propietarios de las minas no se interesan en realizar los dones y las plegarias. Además, los explosivos son percibidos como una violencia muy grande para los dueños y espíritus, que tienen reacciones muy violentas. Muchas veces, también, se dice que no existen buenas

4 Extracto de entrevista. Hombre, 85 años (en 2018), habitante de San Pedro, Mixtepec.

relaciones entre las empresas mineras y los habitantes. Los dueños protegen entonces a estos últimos de irrupciones y pillajes en su territorio. Así, las memorias sociales de los accidentes no sólo nos ayudan a reflejar las relaciones sociales que se mantienen con los seres sagrados, sino también a entender mejor ciertos vínculos entre la gente y la propia alteridad humana, sobre todo con los actores no indígenas.

11 **Conclusión**

Desde el punto de vista mixteco, los accidentes son un evento social que se construye en relación con un determinado sistema simbólico que rige numerosos aspectos de la vida cotidiana. La percepción que se tiene de ellos está íntimamente ligada con las creencias en los dueños o espíritus de las cosas del mundo, con los que se mantienen relaciones particulares de respeto y asimismo la obligación de los dones. Los humanos reciben de ellos elementos vitales para la vida; a cambio, tienen el imperativo de respetarlos y dirigirles ofrendas y rituales. Los accidentes ocurren cuando no se cumple con estas exigencias: son así percibidos como un evento de desdicha y, al mismo tiempo, como un encuentro o interacción con lo sagrado. Por lo tanto, desempeñan un papel importante en la consolidación y continuidad de las creencias y los rituales hacia los dueños. En la comunidad estudiada, los protocolos tradicionales de prevención de accidentes se constituyen a través de enseñanzas que, en buena parte, circulan gracias a relatos y rituales. Los relatos constituyen un registro, un archivo oral, una memoria social de eventos negativos y de irrupciones de las deidades mixtecas. En este texto nos hemos basado principalmente en narraciones de accidentes ligados con la acción de los dueños de la tierra. Aún queda mucho trabajo para comprender las diversas tipologías de daños y males asociados con diferentes deidades como aquellas de los ríos o de la lluvia, así como para comprender también la forma en que particularizan los protocolos de prevención para cada una de ellas y los diferentes remedios que se les asignan.

Bibliografía

- Barabas, A. (2006). *Dones, dueños y santos: ensayo sobre religiones en Oaxaca*. Ciudad de México: Conaculta-INAH.
- Barabas, A. (2008). «Cosmovisiones y etnoterritorialidad en las culturas indígenas de Oaxaca». *Antípoda*, 7, 119-39.
- Besserer, F. (1999). «Lugares paradójicos de la Mixteca». *Alteridades*, 9(17), 29-42.
- Edinger, S. (2004). *Camino de Mixtepec: historia de un pueblo en las montañas de la Mixteca y su encuentro con la economía norteamericana*. Fresno: Asociación Cívica Benito Juárez.
- Godelier, M. (2014). *L'énigme du don*. Paris: Flammarion.
- Mauss, M. [1925] (2012). *Essai sur le don: forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Tessier, P. (2015). *Le corps accidenté*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Wright, P; Moreira, V.; Soich, D. (2007). *Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el 'juego de la calle' en Buenos Aires*. Buenos Aires: Seminario del Centro de Investigaciones Etnográficas, Universidad Nacional de San Martín.

La velocidad en los mundos lentos
Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur
editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

El accidente de la máquina en clave wichí

Rodrigo Matías Montani
IDACOR, CONICET-UNC, Argentina

Abstract During the recent years, an epidemic of gasoline inhalation and consequently of serious fire “accidents” has been affecting Wichí children and teenagers living in several areas of the Argentinian Chaco. This chapter seeks to ethnographically delimit the problem and to defend an explanatory hypothesis that combines linguistic-conceptual, sociological and technological factors to explain this contemporary phenomenon.

Keywords Addictions. Suicide. Accidents. Hunter and gatherers. Gran Chaco.

Índice 1 El problema. – 2 El accidente. – 3 La máquina. – 4 El accidente de la máquina



Edizioni
Ca' Foscari



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 Montani | CC BY 4.0
DOI 10.30687/978-88-6969-940-5/019

283

1 El problema

En una región marginal de una provincia limítrofe de un país centralista y periférico, en lo que hasta entonces era tierra indígena, colonos mestizos e inmigrantes del Viejo Mundo fundaron hacia 1930, a orillas de la flamante estacioncita de tren de Morillo, un nuevo pueblo: Coronel Juan Solá. El último tren pasó por Morillo (que hoy es el apodo de ese pueblo de la provincia de Salta) hace unos treinta años, pero ahora a la par de la vía abandonada corre la ruta nacional 81: 700 kilómetros de asfalto que atraviesan en línea recta, de este a oeste, el Chaco central. La ruta se terminó de pavimentar recién en 2007 y, con eso, en menos de una década la población de Morillo se duplicó. Es una localidad importante para el Chaco salteño: 5.500 habitantes, la mitad indígenas wichís y la otra mitad «criollos» – desde la perspectiva wichí, indistintamente, *suweelhais*, «colonos opresores», o *ahätäylhais*, «muertos vivos»-. Para muchos, la otrora tierra salvaje por fin se civiliza: hay negocios, hay camionetas, hay mucho cemento.

Pero atardece el 19 de agosto de 2022 en un barrio marginal de Morillo y Lelio¹ se ha puesto «*fwitsaj*», ‘fiero’.² Tiene catorce años y discute con sus padres en la casucha donde viven. Intentan calmarlo, en vano, y para no discutir más el padre lo manda a la calle. Ya del otro lado de la cerca, el muchachito sigue recriminando a la madre por no querer darle dinero. Dice que necesita recuperar un *pendrive* que empeñó en un negocio del centro, que necesita la música que guarda en él y las fotos. Le ordena, incluso, que vaya a buscárselo. La madre lo reta: «*Mä!*» (‘¡vaya!’). Y el niño se va de mala gana, pisando el polvo seco.

Cae la noche. Ha estado inhalando gasolina todo el día, y una botellita de alcohol le juega entre los dedos. Camina a los tumbos, la destapa, se rocía las manos y se refriega el alcohol por todo el cuerpo. Camina lento, intentando hacer funcionar un encendedor fallado. Otros niños lo ven y se acercan para aplacarlo, pero no funciona. Lo que al final sí funciona es el encendedor, y Lelio consigue prenderse fuego. Un vecino que pasa quiere apagarlo, pero se le escapa corriendo, varios metros, como una llama humana. Cuando al final lo alcanza y lo tumba, el muchachito está bien quemado. Pero no ha muerto.

En los últimos seis años, se han prendido fuego en Morillo más de veinte adolescentes. Por lo general tienen entre trece y diecinueve años, casi todos son indígenas y hay entre ellos más varones que mujeres. En todos los casos, las víctimas estaban bajo los efectos

1 Todos los nombres son seudónimos.

2 Salvo que indique otra cosa, estas expresiones entrecomilladas (o en cursiva cuando están en wichí) son de los propios indígenas.

de alguna sustancia: a veces, quizá, de marihuana o paco, pero siempre de alcohol puro o, más aún, de gasolina. Las consecuencias de prenderse fuego luego de haber inhalado nafta son en parte las predecibles. Para las víctimas: secuelas, muchas veces de por vida y gravísimas, o, en la mayoría de los casos, una agonía horrenda seguida de muerte. Para el contexto: dramas familiares y comunitarios, más estigmatización por parte de los criollos, notas llenas de espanto en la prensa,³ y, por parte del Estado, algunos intentos muy desganados de afrontar el problema.

¿Las causas? Son complejas. Los actores dan y ponderan diversas razones, y seguramente un análisis etnográfico, sociológico y comparativo pondría en evidencia otras más, que en principio para ellos permanecen ocultas. Hasta donde sé, en el Gran Chaco, una década atrás, la inhalación intencional de gasolina por (pre) adolescentes era algo completamente desconocido; pero una primera revisión de la literatura muestra que el problema -e incluso, aunque en mucha menor medida, el del incendio accidental de los que inhalan- existe desde hace décadas, mayormente en poblaciones indígenas remotas de Australia, Canadá, Estados Unidos y Nueva Zelanda.⁴ Por diversos motivos, no voy a emprender acá un análisis sociológico ni comparativo de este fenómeno, pero la luz que emanan esos cuerpos incendiados perfila sombras tan oscuras que ameritan al menos intentar su demarcación etnográfica. Para eso quiero argumentar a favor de una hipótesis: que esos muchachitos se prenden fuego por un accidente de la máquina, en un doble sentido que habilita la expresión.

2 El accidente

Defender esta hipótesis requiere, primero, explicar por qué para los wichís los adolescentes se prenden fuego no tanto por 'suicidarse' (*lhailänhen*) como por 'accidente' (*lewit'äy*). En muchos casos, no hay dudas de que se trata de un 'accidente' tal como lo conciben nuestras lenguas europeas; es decir -aunque la definición por comprensión de los conceptos verbales es siempre un poco ficticia-, como un evento contingente y repentino que resulta en daños involuntarios de alguien o de algo.⁵ Por ejemplo, siempre en Morillo, en 2021

3 Por dar sólo un ejemplo, «Drogarse con nafta y alcohol etílico, el nuevo flagelo de los adolescentes de la comunidad wichí en Salta», *Infobae*, Buenos Aires, 17 de octubre de 2018.

4 Ver, por ejemplo, Cairney, Dingwall 2010; Fortenberry 1985; Janežič 1997; MacLean, D'Abbs 2002; Remington, Hoffman 1984.

5 El concepto verbal es de origen latino (Corominas, Pascual 1984, 28), entró en nuestras lenguas hace muchos siglos y se mantuvo más o menos estable. El *Diccionario*

Juana se quemó muchísimo el rostro y el cuello al intentar prender un cigarrillo mientras estaba inhalando (sobrevivió, aunque las cirugías reparadoras no han podido hacer mucho). Otro ejemplo, de 2017: cuando tenía trece años, Anselmo estuvo «nafteando y jugando» todo el día con sus amigos. Cayó la noche y se largó a llover. Se metieron en una casa abandonada y, como estaban mojados y les dio frío, hicieron un gran fuego. Él tenía una botellita de Coca-Cola con nafta en el bolsillo, que explotó. Los vecinos y la policía los rescataron y apagaron el incendio. Se salvó, pero se quemó una mano, las piernas y la espalda.

Otras veces, decir que fue un ‘accidente’ necesita algo de justificación, porque el evento no cumple con alguno de los rasgos semánticos que definen el concepto. Así, por ejemplo, Pedro ya era adulto cuando su esposa enfermó y murió dejándolo a cargo de cinco hijos. Poco después, la mayor falleció «de un ataque» cuando estaba por dar a luz: tenía catorce años, y también murió el niño. El siguiente hijo se ahorcó a los veinte, con una sábana dentro de la casa. Luego, el de diecinueve: era adicto a la nafta, se puso inquieto y una tarde de octubre de 2018 sacó del bolsillo una botellita de alcohol, se roció de pies a cabeza y se prendió fuego delante del padre y el hermano, para morir cinco días después en Salta capital. Por último, a fines de 2021, se mató el tercer varón: se prendió fuego y, por un rato, «anduvo por el patio como antorcha». Ahora, con sólo una hija que queda, Pedro está quebrado.

En esta tragedia, exceptuando a la hija que murió de «un ataque» (algo involuntario, contingente y repentino), podría pensarse que el resto no tuvo accidentes: la mujer murió de un cáncer (algo no repentino) y los varones «se mataron a sí mismos» (*lhailänhen*) (con voluntad). Sin embargo, en wichí, todas y cada una de esas muertes sí pueden ser concebidas con el lexema *-wit'äy*. Queda claro, entonces, que la extensión semántica del concepto wichí no se corresponde del todo con la del nuestro. Hay que calibrarlos.

Por un lado, hace falta aclarar que *-wit'äy*, que es tanto un verbo (*latwit'äy*, lit. ‘sufre un accidente’) como un sustantivo (*lewit'äy ihi*, lit. ‘tiene un accidente’), debe glosarse en primer lugar por ‘desgracia’, ‘catástrofe’, ‘fatalidad’, ‘infortunio’, y que, en tanto ‘desgracia’,

de la lengua española, por ejemplo, lo define como «1. Suceso eventual que altera el orden regular de las cosas; 2. [...] acción de que resulta en daño involuntario para las personas o las cosas. 3. [...] que sobreviene repentinamente» (RAE 2024). El de la Académie Française dice: «1. Événement qui arrive de manière imprévue, en bien ou en mal. 2. Fait accessoire, secondaire 3. Événement fortuit et fâcheux. 4. [...] soudain pouvant entraîner des dommages plus ou moins graves» (AF 2024). Por último, el Merriam-Webster: «1a. an unforeseen and unplanned event or circumstance; b. lack of intention or necessity; 2a. an unfortunate event resulting especially from carelessness or ignorance» (M-W's 2025).

-wit'äy no se excluye con *lhailän*, ‘suicidarse’. Por otro lado, el lexema *-wit'äy* -y sus muchas expresiones derivadas- no parece implicar necesariamente el rasgo semántico de contingencia y, por tanto, de falta de agencia (es decir, de intención y conciencia) en la causa, como sí lo implica nuestro concepto; de esta forma, el término wichí no excluye la agencia tanto como lo hace el nuestro: es cierto que estos muchachos suicidas no son agentes plenos (por estar narcotizados, tienen alterada o disminuida la conciencia), pero sobre todo es cierto también que en el universo verbal wichí no es fácil hablar de ‘azar’, ‘contingencia’ o ‘eventualidad’. Por último, el concepto wichí sí da a entender que la consecuencia es siempre negativa o indeseada, algo que no implica necesariamente el nuestro (por ejemplo, cuando es sinónimo de ‘casualidad’ como en «se ganó la lotería por accidente»).⁶ Así, en clave wichí, para quien no la ha causado toda muerte en cuanto ‘desgracia’ es también un ‘accidente’. El axioma invierte sólo en apariencia aquel otro de la etnografía chaqueña, según el cual para los indígenas del área no existe la muerte por mera causa natural. En rigor, lo que sucede es que a diferencia de nuestro concepto de ‘accidente’, el concepto *-wit'äy* no obliga a los wichís a excluir del ‘accidente’ la agencia ni a aceptar la mera eventualidad. Detrás de un accidente puede haber una o varias causas.

Ahora bien, concretamente, ¿cuáles podrían ser las causas de que tantos adolescentes wichís de Morillo (y de otros pueblos de la ruta 81) se estén prendiendo fuego tras inhalar nafta? Como dije, las razones son complejas. Primero, hay que especificar un poco más en qué sentido *-wit'äy* sí acepta la agencia y la eventualidad: a veces, los wichís sí contemplan la posibilidad de que la «desgracia» (*-wit'äy*) sea producto del daño intencionado (por ejemplo, la persona estaba narcotizada y un asesino le acercó un fósforo, o el niño se había vuelto adicto porque un enemigo de la familia le había hecho brujería, etc.), pero es *-wit'äy* porque no quiere ponerse en foco la culpabilidad de nadie y/o no puede demostrársela; en muchos casos, además, los wichís sí contemplan la posibilidad del mero accidente, es decir, de la casualidad: cuando la falta de intención humana se combina con la pura causalidad física (por ejemplo, un encendedor se acerca demasiado a una boca que huele a combustible, o una botellita con gasolina se recalienta, etc.).

⁶ Aunque no es fácil trazar su etimología, el lexema *-wit'äy* claramente está vinculada con *-wit'äle* (‘legado’), un poder metafísico que un ancestro deja a un descendiente (generalmente, el padre al hijo) bajo la forma de un objeto verbal y/o material. El *-wit'äle* tiene en algún grado agencia propia: si el heredero no lo usa como debe, le ocasiona desgracias (Palmer 2005, 211 ss.; Montani 2017, 413 ss.). Mucho más fácil es vincular *-wit'äy* con toda su familia de palabras: (*a*)*wit'äyhsaj*, ‘desgraciado’, *-wit'ähyaj*, ‘lo desgraciado’, *-wit'äyen*, ‘causar una desgracia’, ‘dañar’, etc. (Claesson 2008; Lunt 2016).

Segundo, los wichís también reconocen sin problemas el suicidio (*lhailän*, lit. 'se mata a sí mismo'). Las olas esporádicas pero recurrentes de muertes voluntarias mediante la ingesta del fruto verde de la sacha sandía (*Sarcotoxicum salicifolium*) y, en especial, la «epidemia» de suicidios adolescentes que asoló la flamante misión anglicana San Andrés hacia 1930, ambos hechos son todo un tópico de la etnografía wichí. Aunque no pueden trasladarse sin más a los casos actuales de suicidios adolescentes con fuego, conviene recordar las hipótesis encadenadas que se han barajado para dar cuenta de aquellos suicidios con sacha sandía. Una primera hipótesis es que, siendo sujetos socialmente desvalidos (al menos huérfanos de un progenitor), pero con ganas de seguir su propio deseo (por ejemplo, formar una alianza matrimonial preferencial), se mataron para resistir un mandato social opresivo (prescripción o proscripción de la alianza), que no podían desafiar de ningún otro modo. En general, los propios wichís contemporáneos son conscientes de alguna manera de esta causal cuando enuncian que la víctima se mató «por enojo» (por ejemplo, en el citado caso de Lelio). En una segunda hipótesis, el suicidio wichí sería en general un mecanismo socialmente instituido para reparar agravios que repercuten sólo en el individuo y, por ende, no logran movilizar la acción colectiva (en cambio, cuando sí lo logran el mecanismo de solución es la 'agresión física', la 'guerra': *lekatsayaj*). Una tercera y última hipótesis plantea que en San Andrés se habría dado una epidemia de 'suicidios anómicos' (a la Durkheim) en la cual los adolescentes actuaron como expresión de la transición social conflictiva del sistema tradicional, relativamente preceptivo y comunitarista -guiado por el principio de la 'buena voluntad wichí'-, a uno relativamente preferencial o egoísta, representado por los criollos.⁷

Más allá de las razones sociológicas, es interesante notar que el incendio voluntario a lo bonzo forma parte del horizonte mítico de los wichís. En una ocasión, Tío Travieso -el *trickster* de su mitología- se metió intencionalmente en el fuego con la esperanza de obtener el candor, máxima expresión de la belleza, del ave monjita blanca (*Xolmis irupero*). El resultado: terminó calcinado (Wilbert, Simoneau 1982, 184-7). Más allá del mensaje cautelar a través de la puesta en evidencia del peor de los escenarios (un rasgo común de la mitología wichí), el mito en cuestión pone sobre aviso que lo que *prima facie* parece un suicidio bien puede ser el accidente de alguien excesivamente ingenuo que codicia algo en sí positivo (la blancura del ave), pero negativo en cuanto no le corresponde.

⁷ *Grosso modo*, se trata de las hipótesis que sistematizó Palmer (2013) en su minuciosa revisión del asunto. La teoría de la 'buena voluntad wichí' también es de Palmer (2005).

Ahora bien, en los ‘accidentes’ que estoy tratando, la constante no es el suicidio sino el consumo de alcohol y, más aún, de nafta. La pregunta entonces es, pues, ¿por qué en los últimos años tantos (pre) adolescentes wichís -se impone el (‘pre’) porque hay incluso niños de siete años haciéndolo- están inhalando gasolina?

La respuesta inmediata debe ser que, a ciencia cierta, nadie lo sabe. Incluso en la bibliografía comparativa, y a pesar de la llamativa similitud de los casos, las causas que se invocan son muy poco específicas: aislamiento geográfico, falta de disponibilidad de otras sustancias, disfunción familiar (por ejemplo, por la falta de uno de los progenitores), bajo rendimiento escolar, efecto narcótico adictivo de la gasolina, conflictos intracomunitarios.⁸ Dentro de la serie de causas inmediatas, sin duda las más relevantes las dan los propios protagonistas. César, hoy de veinte años, me contó en una serie de entrevistas en wichí por qué unos años atrás inhaló gasolina, hasta que formó pareja y tuvo un hijo. Aquí unos fragmentos traducidos y levemente editados:

Al principio me gustaba andar por ahí, siempre estaba inquieto, no me quedaba en casa. Hasta que un día me crucé con otros niños que inhalaban. Me llamaron. Fui con ellos, pero sólo a mirar y escuchar. Me incitaban a imitarlos, pero no lo hice. Sí me preguntaba si la sensación sería agradable y si valía la pena copiarlos para hacerme del grupo. Y me insistieron hasta que cedí, e inhalé.

No bien aspirás, te entra por la nariz y la boca, y parece que el vapor se te infiltra por toda la carne. Y sentís que se te paran los pelos, que la cabeza se te pone caliente y se te prende fuego, que toda la piel se te quema y te invade un calor hasta las plantas de los pies que te hace creer que se incendió el suelo y estás pisando brasas. Por eso, cuando inhalás, cada tanto necesitás mojarte. Y, cuando hace calor, no te cae nada bien. Hay que meterse a la sombra, humedecer todo el tiempo el recipiente donde tenés la nafta, la ropa y la gorra. La nafta quema.

Lo ideal para naftear era cuando estaba fresco y corría viento. Ahí nada nos estorbaba ni nos afligía. Todo parecía perfecto. Y nos poníamos a jugar y hacernos bromas muy pesadas. Y ahí donde nos agarraba la noche, nos quedábamos.

Inhalé para probar hasta que perdí el control, y ya no estuve bien. Fue como si me estuviese consumiendo; ya casi no comía, no volvía a casa, vivía de noche. A veces regresaba a media mañana y

⁸ Ver Cairney, Dingwall 2010; Fortenberry 1985; MacLean, D'Abbs 2002; Remington, Hoffman 1984.

dormía todo el día, y cuando me levantaba volvía otra vez a inhalar, porque me gustaba estar jugando con los chicos.

Ellos estaban siempre en los mismos lugares; era muy fácil encontrarlos. A veces las chicas también venían a ver. Porque ellas naftean menos. Muchos varones no les dan, pues dicen que ellas no son tan fuertes. Una vez, una chica me pidió que dejase: ella tenía miedo de que el calor de la nafta me hiciese caer el pelo o me quemase la cabeza. Pero no le hice caso, tan sólo la miré y me reí. Cuando estábamos puestos, cada uno ya estaba un poco en su mundo. En esos momentos me levantaba y me alejaba: prefería estar solo.

Y solo ya no inhalaba tanto, me daba miedo, me dormía. Así estaba toda la mañana sin inhalar hasta que, pasado el mediodía, me levantaba y volvía. Y si no encontraba a nadie me ponía a buscar por ahí una caja de vino vacía, le sacaba el cartón para que quedase solo el aluminio, le echaba un poco de nafta, y a inhalar. Solo.

Cuando estás solo a veces es difícil. Me ponía a la sombra de unos árboles, medio escondido. Y cuando ya estaba mareado salía al lado de la calle, hasta que llegase la noche. Y los que pasaban me miraban y de seguro no les gustaba. Alguno me gritaba, aconsejándome: «¡No agarres eso!». Pero, aunque intentase mirarme, yo hacía como si nada.

En aquella época, cuando por la noche no regresaba, mi papá [viudo] me esperaba despierto, afligido, preocupado, intranquilo; no podía dejar de pensar. Temía que me pasase algo o que yo hiciese algo. Por esto último no me retaba, y sólo intentaba persuadirme diciéndome: «No quiero que andes de noche ni que agarres nafta. No es bueno». Me explicaba que, de algún modo, yo me estaba matando.

Cuando estás inhalando ya no podés fumar ni tomar alcohol: te saca completamente el hambre. Sólo agua fresca, hielo. No es como cuando uno toma vino o alcohol etílico, que sí podés. La nafta me blanqueó los dientes y, al principio, sentí que en la cancha de fútbol andaba bien ligero. Pero después me vi piel y hueso, y sentí que me dolía todo, que el hígado entero se me quemaba y me costaba mucho respirar. Eso ya no me gustó, y quise parar. Dejé antes de que fuese demasiado tarde. Ya está, ya pasó.⁹

Para los propios protagonistas (pre)adolescentes masculinos, la secuencia causal es siempre más o menos la misma: uno se pone intranquilo e inquieto, y sale a deambular fuera de la esfera doméstica buscando integrarse a un grupo de pares. Lo encuentra,

⁹ Entrevista con César, agosto de 2022.

y con ellos comienza a consumir sustancias que le resultan, al menos al principio, tranquilizantes y lúdicas. Dicen que la nafta los anestesia y anima al mismo tiempo, y que además les quita las ganas de consumir otras cosas que difícilmente pueden pagar: alimento, hojas de coca, alcohol, cigarrillos. Para colmo, la nafta es fácil de conseguir. Las desventajas: que es adictiva, que causa a veces alucinaciones horribles y, más temprano que tarde, dolores físicos y daños de órganos, y que además los avergüenza un poco, porque saben que la práctica es censurada por la sociedad e, incluso, por la propia familia.

Los wichís adultos nunca inhalaron, y la mayoría reconoce que es difícil explicar la nueva moda. Sin embargo, no dudan en sondear en su propia experiencia de adicciones. El viejo Tiburcio reflexionó así sobre el nafteo de sus nietos:

Yo no puedo entender por qué naftean. Aunque algo sí entiendo, porque tuve vicios, y ellos toman alcohol, y cuando no tienen agarran nafta.

Yo tenía unos seis años y, sin embargo, lo recuerdo nítidamente. Mi padre, todos los días, hachaba leña de quebracho para el ferrocarril. Mi abuelo, había salido del bosque para hacer lo mismo allá por entonces, cuando llegó por primera vez el tren. Una mañana que había llovido mucho mi familia estaba en el rancho, los niños sobre esos catres de rama, los grandes directamente durmiendo en el barro. Hacía frío. Había enfermos. La imagen me dolió en el alma, y me prometí que cuando fuese grande yo no iba a ser igual.

A los ocho ya me había ido de casa. Me fui a trabajar con los que cortan postes de quebracho colorado. Les abría las picaditas por las que se mueven a través del bosque, les traía agua, les buscaba leña para cocinar. Me pagaban, y yo con eso me agarré todos los vicios: cigarrillos, hojas de coca y alcohol etílico rebajado con agua.

Pasaron los años, y no paraba de reflexionar. ¿Qué beneficio saco yo de todo esto? Pensé muchísimo: con los vicios no gano nada, me decía, solamente daño mi persona. Y cuando fui a tener mi primer hijo, entré en la iglesia Asamblea de Dios y los dejé a todos.¹⁰

En otras ocasiones, los wichís adultos no dudan en inculpar a las propias familias: los niños inhalan porque los padres no los controlaron a tiempo, porque fueron demasiado permisivos cuando sus hijos eran pequeños, porque «no se les impusieron» y ahora «no

10 Entrevista con Tiburcio, 4 de septiembre de 2023.

los logran dominar», o incluso porque «les dan el mal ejemplo» siendo ellos mismos alcohólicos o no les dan ejemplo alguno, o bien porque directamente la familia no existe debido a la ausencia de uno o ambos progenitores. Las explicaciones de los criollos, que van por el mismo camino, generalmente suman la discriminación étnica y racista: «Esto pasa porque los aborígenes son así y así». La explicación por la ausencia de control parental no es necesariamente falsa, ya que la permisividad de los wichís para con sus niños es proverbial. Una anécdota ilustra el caso: en agosto de 2023, un líder comunitario llevaba a su nieto al colegio en el asiento de atrás de la bicicleta; el niño, de unos siete años, iba aspirando gasolina. Volveré sobre esta ‘permisividad’ al final del texto.

Ahora bien, más allá de las causas estructurales, ¿cómo ocurrió el accidente, la contingencia de que los niños comiencen a inhalar? Las razones más repetidas por los wichís tienen que ver con el contagio y la apología, que no se excluyen mutuamente. Por un lado, dicen, con la ruta habría llegado el narcotráfico, que habría producido un consumo en cadena de sustancias hasta terminar en la más barata. Por el otro, la práctica concreta habría sido introducida en los pueblos de la ruta 81 por unos jóvenes wichís adictos, emigrados del barrio La Loma de Embarcación, o bien la habrían expandido –quizá sin querer– los policías y el personal de la provincia de Salta, que dictaban unos cursos «antidrogas» para los niños, en los que por supuesta prevención se explicaba el nafteo con demasiado lujo de detalles.

Todas estas razones tienen seguramente mucho de verdad, pero aunque suene a banalidad no habría «nafteo» sin nafta. Y la nafta viene con la máquina.

3 La máquina

Para poder defender la hipótesis de que el incendio de niños «nafteados» es un accidente de la máquina hay que poner a su vez a ese artefacto en contexto. Primero, vale la pena comenzar con unas premisas teóricas. (i) Un artefacto es una cristalización de acción social (i. e., recurrente y con sentido) para ser usada y pensada; por eso, no es un objeto inerte sino un «agente de segundo orden» (Gell 1998) que tiene «prestaciones» (*affordances*): es decir, que facilita o dificulta ciertos cursos de interacción (así, por ejemplo, una silla indica al usuario qué hacer con ella y cómo sentarse) (Hutchby 2001). (ii) Por ser un artefacto complejo (i. e., con partes) orientado a la conversión de energía, la máquina tiene entre los artefactos un grado de agencia relativamente alto (al menos de intención, si no de conciencia). Por último, (iii) existe una suerte de isomorfismo entre máquina y sociedad: una sociedad altamente jerarquizada está en relación con artefactos internamente jerarquizados (en la moto el

freno está subordinado al cilindro) y externamente jerarquizantes (el comprador de una moto está subordinado al fabricante).

Luego, la historia. En las últimas décadas, el Gran Chaco se ha llenado de máquinas, algunas eléctricas, la mayoría a motor. Es la mayor oleada de máquinas de la historia wichí. Por tradición, estos indígenas son gente del bosque y el río, cazadores-recolectores de la porción occidental de esa franja de tierra que, bajando de los Andes, delimita los cursos del Pilcomayo y el Bermejo. En su mundo de antaño había muchos artefactos, pero sólo dos máquinas, las más simples: el arco y flecha de los hombres, y el mortero y pilón de las mujeres. Recién con la llegada de los conquistadores españoles (siglo XVII), la instalación de colonos (desde el siglo XVIII) y las campañas militares de los nuevos Estados-nación (segunda mitad del XIX), los wichís fueron conociendo una verdadera máquina: las armas de fuego. Pero aún no se trataba de una oleada: eran máquinas de un único tipo. Y, además, aunque los wichís las padecieron bastante temprano, las adoptaron tarde y pocas, y sólo para cazar.¹¹

La primera verdadera oleada de máquinas comenzó como irradiación de las industrias extractivas que prosperaron en las márgenes del Gran Chaco hacia fines del siglo XIX: en el caso que trato, los ingenios azucareros que por casi un siglo usaron mano de obra indígena. Fue en esa época cuando el Chaco salteño se llenó de colonos, trenes y pueblos como Morillo. Y fue en aquellas fábricas-plantación y en las concomitantes misiones cristianas donde los wichís conocieron muchas máquinas, usaron varias y adoptaron alguna -al fin de cuentas, se hicieron dueños sólo de máquinas a trabajo humano: la bicicleta, un carrito a tiro de hombre, algunas sierras primitivas de carpintería-.¹²

La segunda oleada de máquinas que arrasó los bosques del Chaco, la mayor, la actual, se corresponde también con un nuevo y mayor avance de las actividades extractivas, que esta vez calan hasta el corazón del territorio wichí. Para estos indígenas, la nueva ola tuvo un preludio en la década de 1970, cuando a los rubros del algodón y la madera se sumaron las fincas frutihortícolas y poroteras. Para resistir ese avance, en algunas misiones los religiosos crearon empresas cooperativas indígenas como la Sociedad Anónima San Miguel o la cooperativa de la hermana Guillermina.¹³ En esa época, por primera vez y por un corto período, algunos wichís usaron grandes máquinas: generadores, bombas de agua, sierras, tractores, etc.

11 Para la historia colonial de los wichís, ver Combès, Montani 2023; Palmer 2005. Para un estudio comprensivo de la cultura material wichí, Montani (2017).

12 En Montani (2015) y Dasso y Franceschi (2015) puede consultarse una historia de los wichís en los ingenios.

13 Para esta última, cf. Franceschi, en este volumen.

Si embargo, la dictadura (1976-84) inició un *impasse* que se prolongó en la guerra de Malvinas, la hiperinflación y la crisis de 2001, durante el cual aquellas máquinas se ‘asilvestraron’: se desguazaron en el bosque o bien se ‘escaparon’ enteras o por partes hacia los criollos. El *impasse* terminó con la llegada de la soja transgénica, que trajo consigo más máquinas, sobre todo asiáticas, y con ellas el asfaltado de rutas (como la 81), por donde las máquinas iban a sacar más madera y mano de obra, carne y maíz, soja y hortalizas (Ceddia, Montani, Mioni 2022).

Las grandes máquinas de esta nueva ola quedan todas del otro lado del límite étnico. Los wichís ni siquiera las utilizan en beneficio de otros, sino que los empresarios (criollos) las usan contra los campesinos (criollos) y, sobre todo, contra los indígenas: deforestan con topadoras, exprimen la tierra con bombas y cosechadoras, fumigan a mansalva con avionetas, sacan rollos de madera con camiones de doble acoplado, reprimen y usurpan con más armas.

En cambio, unas pocas máquinas de esta nueva ola, relativamente pequeñas y de uso individual, sí han sido adoptadas por los wichís. Con ellas, adaptándolas un poco a sus propias necesidades, tratan de acomodarse a las nuevas reglas de juego. Por ejemplo, tratan de cobrar las ayudas sociales del gobierno nacional en los contados cajeros automáticos que hay de pueblo en pueblo, tratan de facilitarse la construcción de sus casas o incorporarse en el primer eslabón del mercado de maderas duras con alguna motosierra, con alguna herramienta de carpintería fabrican muebles y aberturas de algarrobo que mandan a las ciudades, o algunos pocos compran un electrodoméstico (un televisor, una heladera, un lavarropas) y muchos, casi todos, intentan conseguir teléfonos celulares¹⁴ y motocicletas.

La adopción de estas máquinas no es, claramente, algo exclusivo de los wichís, ni de los indígenas del Chaco, sino que responde a una suerte de *boom* global.¹⁵ Además de porque las quieren, y las necesitan, los wichís comenzaron a comprar motocicletas a partir de 2010 como resultado de tres factores: (i) el abaratamiento del precio de esos artefactos por la llegada a la región de marcas chinas; (ii) la disponibilidad de dinero gracias a los planes sociales y/o la retribución por trabajo (como jornaleros o, en casos contados, pequeños empleados del Estado) o recursos (tierra, madera, hidrocarburos) y, finalmente, (ii) el accionar de vendedores-financistas ambulantes venidos de las grandes ciudades aledañas (Salta, Orán, Embarcación, Formosa, etc.). Con las motos los wichís se mueven entre los pueblos,

14 Con los teléfonos, cuando hay una antena disponible los wichís usan sobre todo WhatsApp, Facebook y TikTok, a veces envían mensajes o llaman, pero en la web navegan muy poco.

15 Ver Villar 2023, y en este mismo volumen.

las aldeas y el bosque, en recorridos que rara vez sobrepasan los 70 kilómetros.¹⁶

4 El accidente de la máquina

Es hora entonces de volver a la hipótesis inicial. Cuando digo que el incendio de adolescentes tras inhalación de nafta puede ser un ‘accidente de la máquina’, no quiero significar solamente que los jovencitos se prenden fuego a causa del ingreso al Chaco de, por ejemplo, cosechadoras o motos. El mito moderno de la máquina la presenta como símbolo del poder humano y como llave de la felicidad, pero en los hechos la máquina no sólo es accidentógena sino que es explotadora de la sociedad y destructora de la vida (Mumford 1969). Lo original del caso wichí, así, podría ser no tanto que en su relación dialéctica con la máquina moderna el accidente sea el signo constante, sino que en ese accidente también termine padeciendo la propia máquina. De ahí que valga usar la ambigua preposición ‘de’ para habilitar dos lecturas simultáneas: el accidente *que causa* la máquina, el accidente *que sufre* la máquina.

He aquí un ejemplo un poco mitopoético pero a la vez paradigmático. En el preludio de la segunda ola de máquinas, hacia fines de 1970, los anglicanos pusieron en marcha la mencionada Sociedad Anónima San Miguel. Era un proyecto productivo de hortalizas y muebles que buscaba solucionar dos problemas crónicos de los wichís del siglo XX: la inviabilidad de la economía tradicional en un Chaco usurpado y degradado, y la necesidad de integrarse más y mejor al mercado (la oferta de empleo de los ingenios se había acabado en 1964, y recién comenzaba el trabajo duro y mal pago en las fincas). Como dije, San Miguel fue un proyecto de desarrollo moderno, financiado internacionalmente, lleno de máquinas. Paradójicamente, para la mayoría de los wichís, la Sociedad Anónima San Miguel fracasó por el «accidente» (-wit’äy) de un gran generador. En Misión Chaqueña, un wichí desinformado lo prendió cuando un misionero-electricista arreglaba unos cables; se dice que el electricista murió fulminado, y esa desgracia acarreó otras: reclamos de indemnización, quiebra de la Sociedad Anónima, y luego una serie de «accidentes/desgracias» para las propias máquinas, que fueron repartidas entre los wichís y terminaron vendidas o desguazadas.

Las consecuencias de este accidente, que es mutuo -de la gente y de la máquina-, abre un atajo que nos reconduce al «nafteo». Aquel caso pone en evidencia que, sin la intromisión de un agente externo

16 Para un estudio del impacto de las motos sobre la pesca wichí del Pilcomayo, ver Preci 2023.

(el mercado, el Estado y sobre todo los misioneros), la sociedad wichí tiene una tendencia a rechazar, así sea pasivamente, a la máquina moderna, jerarquizada y jerarquizante. No le ofrece el sustrato sociológico que ésta necesita para funcionar; por esta tendencia, que quizá sea general a muchos pueblos cazadores-recolectores altamente igualitaristas, en otro lugar califiqué a los wichís de ‘antimáquina’ (Montani 2021). Así, el concepto wichí de ‘accidente’ con la máquina cifra un vínculo que no funcionó: una relación desgraciada.

Ahora bien, más allá de la alta tasa de accidentes con -y de-máquinas (aunque en rigor no hay estadísticas), lo cierto es que entre los wichís ese par de máquinas de posesión y uso individual (las motos y los celulares) están hoy en pleno funcionamiento. Pero, de todos modos, la luz de esos niños a nafta que se vuelven de fuego nos muestra la sombra oscura de algo que realmente no funciona: una vez más, una relación accidentada y desgraciada.

De un lado, la desgracia de esos niños wichís es la moto; porque el nafteo llegó con las motos. Nadie ha hecho, todavía, una epidemiología regional del problema, pero hacia 2015, en el barrio wichí y toba de La Loma, en Embarcación, cuando uno subía la cuesta a media mañana, era ya de rutina cruzar a unos muchachitos trasnochados con la cara metida en un tetrabrick: los propios indígenas les llamaban «los nafteros». Por entonces, en Morillo la inhalación era algo que ni se imaginaba. Pero muy pocos años después, en 2017, probablemente con algunos de esos muchachos, pero sin dudas con las motos que en esa nueva ola de máquinas los vendedores introducían al Chaco, el nafteo ya estaba en Morillo. Nada en Morillo habría probablemente ocurrido con la velocidad que ocurrió si la ruta 81 no hubiese estado ya completamente pavimentada. Lo dicen los propios wichís: «Aquí el problema llegó con el asfalto». ¹⁷ Y ya lo había anticipado otro wichí, Martín, inclinado a las visiones apocalípticas, cuando soñó, mientras pavimentaban la ruta, que ésta era una langosta gigante con cabeza de mujer que avanzaba devorándolo todo, muy rápido (cf. Apocalipsis 9: 7-10).

Vimos que los (pre)adolescentes comienzan a inhalar por afiliarse a un grupo de pares, pero también para dejar de estar intranquilos e inquietos, que son dos estados contrarios al ideal de sociabilidad wichí. No hace falta mucho esfuerzo para imaginar por qué los (pre) adolescentes wichís podrían estar ansiosos: atravesan una etapa del ciclo vital en la que deben operar su pasaje de la familia al mundo; a un mundo en crisis que, por si fuera poco, para ellos está signado por la explotación, el racismo y la pobreza. Sin embargo, también hay que poner de relieve algunas características propias de la adolescencia wichí. La norma uxorilocal hace que entre ellos este

¹⁷ Entrevista a un líder comunitario, 30 de julio de 2022.

pasaje de la familia al mundo se exprese fundamentalmente como un tránsito del universo consanguíneo al afinal: parcialmente afinal para las mujeres y totalmente afinal para los varones. La radicalidad del pasaje masculino explicaría, en buena medida, por qué son ellos los que deambulan más y sienten una mayor presión psicológica. A esto se suma la intensidad y liminariedad del momento vital: en un período que, según los propios wichís, es notoriamente cada vez más corto (es decir, las parejas son cada vez más precoces), el (pre) adolescente debe hacer una jugada decisiva -con quién formar pareja que equivale a con quién tener hijos- y, además, en el caso masculino, debe hacerla solo, porque está en un umbral: desprendiéndose de la familia consanguínea, aún sin incorporarse a la sociedad afinal; de aquí, quizá, la importancia que los pequeños grupos de pares adquieren en esta etapa para el sujeto masculino. Si el carácter liminal de la adolescencia en general la vuelve un momento vital en el que acecha el conflicto -por ejemplo, entre el deseo subjetivo y las expectativas colectivas-, la adolescencia wichí en particular es por tradición un período en el que se esperaban desórdenes de conducta (por ejemplo, el estado de «enamoramiento», *chutithi*) y se toleraba el uso 'egoísta' de sustancias psicoactivas (los 'filtros de amor', que son sustancias diferentes a las que involucra el chamanismo, una práctica de beneficio colectivo) (Montani 2017, 356-78). Finalmente, pero no menos importante, los adolescentes wichís están nerviosos porque se están abriendo a un mundo social que ha incorporado al menos dos máquinas (celulares y motos), y para adquirirlas tendrán que hacer algo desagradable: volverse proletarios. Esta última palabra tiene hoy para los wichís sus dos sentidos: por un lado, tendrán que conseguir un trabajo asalariado (siempre escasísimo y pésimamente pago) y/o, por el otro, deberán formar una familia para poder tener hijos y, en muchísimos casos, de alguna manera explotarlos. ¿Cómo? Sustrayéndoles a los niños -y también a los afines con los que conviven- el dinero de los subsidios sociales que a ellos están destinados. Así analizado el escenario actual, es más fácil entender a los (pre)adolescentes wichís como fusibles de un circuito en corto, fusibles que, por intentar salvar el problema anestesiándose con nafta, eventualmente, se queman.

Pero sabemos que entre los wichís el accidente también lo sufre la máquina. Porque también a ella algo que le estaba destinado se le sustrae. Concretamente, a veces, un jovencito compra un poco de nafta en el surtidor, o a alguien que revende, y convida a los otros. Pero a los niños pequeños pocos les venden, y entonces ellos desconectan la manguerita que va del tanque al carburador y roban un poco de nafta de las motos de la casa. En esta práctica de un grupo que estructuralmente está llamado a actuar como 'fusible' hay también una suerte de resistencia pasiva a la máquina que jerarquiza.

Aunque hasta hace unos pocos años era un problema casi inaudito en la Argentina, desde la década de 1950 se han reportado «epidemias» u «olas» de inhalación de gasolina entre los niños de pueblos indígenas de lugares remotos del norte global. Sin duda se trata de un fenómeno multicausal, pero llama la atención el contraste entre su epidemiología idiosincrásica (marcada étnica, geográfica y temporalmente) y la inespecificidad de las causas que, hasta donde sé, se han invocado para explicarlo. Sobre todo, llama la atención que se haya pasado por alto la causa más evidente: para que haya ‘nafteo’ tiene que haber nafta; y para eso tiene que haber máquinas alrededor o, más aún, porque se trata de niños, máquinas *en la casa*. Pensar el problema en clave wichí permite preguntarnos si en definitiva no estamos frente a un accidente esperable, una desgracia más o menos predecible de la máquina entre los antimáquinas.

Bibliografía

- AF (l'Académie française) (2024). s.v. «accident». *Dictionnaire de l'Académie française*. <https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9A0244>
- Cairney, S.; Dingwall, K. (2010). «The Mysterious Practice of Petrol Sniffing in Isolated Indigenous Groups». *Journal of Paediatrics and Child Health*, 46(9), 510-15.
- Ceddia, G.; Montani, R.; Mioni, W. (2022). «The Dialectics of Capital: Learning from Gran Chaco». *Sustainability Science*, 17, 2347-62.
- Claesson, K. (2008). *Notas sobre el vocabulario 'weenhayek*. Cochabamba: SBB.
- Combès, I.; Montani, R. (2023). «Los ancestros de los valles: los mataguayos del piedemonte andino en la época colonial». *Tres ensayos de historia weenhayek/wichí*. Cochabamba: Itinerarios, 53-81.
- Corominas, J.; Pascual, J.A. (1984). *Diccionario crítico-etimológico castellano e hispánico*. Madrid: Gredos.
- Dasso, M.C.; Franceschi, Z.A. (2015). «La representación wichí del trabajo y el ingenio azucarero». Córdoba, L.; Bossert, F.; Richard, N. (eds), *Capitalismo en las selvas: Enclaves industriales en el Chaco y Amazonía indígenas (1850-1950)*, San Pedro de Atacama: Ediciones del Desierto, 65-91.
- Fortenberry, D.J. (1985). «Gasoline Sniffing». *The American Journal of Medicine*, 79(6), 740-4.
- Gell, A. (1998). *Art and Agency: An Anthropological Theory*. New York: Oxford University Press.
- Hutchby, I. (2001). «Technologies, Texts and Affordances». *Sociology*, 35(2), 441-56.
- Janežič, T. (1997). «Burns Following Petrol Sniffing». *Burns*, 23(1), 78-80.
- Lunt, R. (2016). *Un diccionario de la lengua wichí: wichí-español*. Buenos Aires: SBA.
- MacLean, S.; D'Abbs, P. (2002). «Petrol Sniffing in Aboriginal Communities: A Review of Interventions». *Drug and Alcohol Review*, 21, 65-72.
- M-W's (Merriam-Webster). s.v. «accident». *Merriam-Webster.com Dictionary*. <https://www.merriam-webster.com/dictionary/accident>
- Montani, R. (2015). «El ingenio como superartefacto: notas para una etnografía histórica de la cultura material wichí». Córdoba, L.; Bossert, F.; Richard, N. (eds),

- Capitalismo en las selvas: Enclaves industriales en el Chaco y Amazonía indígenas (1850-1950)*. San Pedro de Atacama: Ediciones del Desierto, 19-44.
- Montani, R. (2017). *El mundo de las cosas entre los wichís del Gran Chaco: un estudio etnolinguístico*. Cochabamba: ILAMIS-Itinerarios.
- 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.
- Mumford, L. (1969). *El mito de la máquina*. Buenos Aires: Emecé.
- Palmer, J. (2005). *La buena voluntad wichí: una espiritualidad indígena*. Formosa: APCD-Grupo de Trabajo Ruta 81.
- Palmer, J. (2013). «El suicidio wichí revisado». Tola, F.; Medrano, C.; Cardin, L. (eds). *Gran Chaco: ontologías, poder, afectividad*. Buenos Aires: Asociación Civil Rumbo Sur, 187-211.
- Preci, A. (2023). «On the Banks of the Pilcomayo River: Wichí Fishery in the Age of Motorcycles». *Cultural Geographies*, 30, 1-18. <https://doi.org/10.1177/14744740231154257>
- RAE (Real Academia Española) (2024). s.v. «accidente». *Diccionario de la lengua española*. <https://dle.rae.es/accidente?m=form>
- Remington, G.; Hoffman, B. (1984). «Gas Sniffing as a Form of Substance Abuse». *The Canadian Journal of Psychiatry*, 29(1), 31-5.
- Villar, D. (2023). «From Horseback to Motorbike: Inside the Motorcycle Boom in Indigenous South America». *The Conversation*, 24 de abril. <https://theconversation.com/from-horseback-to-motorbike-inside-the-motorcycle-boom-in-indigenous-south-america-198349>
- Wilbert, J.; Simoneau, K. (eds) (1982). *Folk Literature of the Mataco Indians*. Los Angeles: University of California.

Cómo muere el hombre sin atributos: motocicletas, parentesco y relaciones interétnicas en la Amazonía boliviana

Diego Villar

Università Ca' Foscari Venezia, Italia

Abstract The ethnographic analysis of a recent incident –the death of an indigenous teacher in a road accident– reveals the everyday impact of the mechanization of indigenous life in Lowland South America and, in particular, the dilemmas involved by growing use and dissemination of motorcycles among the Chacobo (Panoan) of Bolivian Amazonia. The accident becomes a social drama that needs to be interpreted in terms of several contexts of Chacobo culture and, at the same time, reveals broader social, economic, technological, symbolic and environmental transformations that are currently shaping indigenous life in Lowland South America.

Keywords Motorcycles. Mechanization. Accidents. Indigenous peoples. Amazonia.

Índice 1 Introducción: un drama social en el Beni. – 2 Mecánica salvaje. – 3 Etnografía de la moto indígena. – 4 Moto, parentesco y relaciones interétnicas. – 5 Moto, chamanismo y causalidad. – 6 Notas de aceleración comparada.

1 Introducción: un drama social en el Beni

Entre tantas otras cosas,¹ las muchas páginas de *El hombre sin atributos*, la larga e inconclusa novela del escritor austriaco Robert Musil (1997), reflexionan sobre las inquietudes que suscitaba la tecnología en el período europeo de entreguerras. Además de provocar el desasosiego en figuras del calibre de Ernst Jünger o Martin Heidegger, la técnica como problema es el *leitmotiv* más o menos implícito de buena parte de los planes y las elucubraciones tanto del protagonista Ulrich como de la misteriosa Acción Paralela: la técnica como horizonte sombrío de la evolución, la técnica como distopía deshumanizante, la técnica como trampa cósmica autoinfligida frente a la esperanza prometeica del hombre, siempre en peligro latente de ser aplastado por la máquina.² La novela, de hecho, comienza con un pasaje en el cual la máquina -en este caso un camión- atropella literalmente a una persona:

Se oía aproximándose la sirena de una ambulancia. La velocidad con que llegaba al rescate llenó a los presentes de satisfacción: ¡cuán admirablemente funciona la sociedad! La víctima fue levantada en camilla y luego deslizada en una ambulancia. Hombres de uniforme la atendían y el interior del vehículo, o lo que uno llegaba a ver de él, parecía tan limpio y prolíjo como una guardia. La gente se dispersó con la idea de haber presenciado algo enteramente regulado y ordenado. (Musil 1997, 5)

Lejos de librar el accidente al azar de la contingencia, las últimas líneas abren la puerta a una llave de interpretación particular. En efecto, al sugerir la posibilidad de pensar el accidente más allá de la singularidad del acontecimiento, de la circunstancia o de la fatalidad, nos permiten entenderlo como un proceso articulado por ciertas reglas, y hasta quizás, por qué no, a la manera del drama social de los viejos africanistas -es decir, como un conflicto generativo, productivo analíticamente, que revela, expone o trae a la luz una serie de principios sociales y tensiones latentes (Turner 1957)-. De lo que se trata, por tanto, es de explorar las posibilidades descriptivas que abre esa grilla de lectura en el caso de un accidente reciente en

1 Este artículo se enmarca en el programa de investigación e innovación Horizon Europe a través del proyecto Marie Skłodowska-Curie GA 101060942 financiado por la Unión Europea. No obstante, los puntos de vista y opiniones expresados son responsabilidad exclusiva del autor y no reflejan necesariamente los de la Unión Europea o la Agencia Ejecutiva Europea de Investigación. Ni la Unión Europea ni la agencia pueden ser consideradas responsables de los mismos. Para anonimizar a las personas involucradas, todos los nombres utilizados son seudónimos.

2 Ver, por ejemplo, Herf 1993.

la Amazonía boliviana en el cual perdió la vida un maestro chacobo, y que presenciamos en todo su ciclo de desarrollo: desde el propio suceso hasta aquello que, como veremos, podríamos entender como su resolución.³ Para ello, primero, expondremos un breve sumario de los hechos, casi a la manera de crónica periodística, y luego rastrearemos una serie de conexiones que comienzan a trazarse a partir del drama, asociándose y traduciéndose las unas en las otras. La idea rectora es que, por un lado, el accidente permite que esos registros implícitos afloren, se activen o manifiesten; pero, al mismo tiempo, el propio suceso resulta incomprensible si no se lo analiza a la luz de un contexto singular que lo explica y condiciona.



Figura 1 El camión quemado. Foto de Diego Villar, Beni, 2022

El domingo 24 de julio de 2022, mientras los chacobos de Castañar se disponían a iniciar el torneo de fútbol con que cada año conmemoran la fundación de la comunidad, se produjo súbitamente un revuelo: gritos, corridas, el llanto ritual de las mujeres. En cuestión de minutos se esparció el rumor de que Mahua, un chacobo que trabajaba como profesor y técnico de investigación, había sido atropellado en su moto por un camión de la empresa china que, desde hace unos años, pavimenta la ruta que bordea el territorio chacobo. De inmediato todos se dirigieron a la escena del hecho, en Puerto Barrero, donde hay una pequeña comunidad chacobo que había alertado a los familiares. La escena era macabra: muerto instantáneamente, echado sobre la tierra roja, Mahua se desangraba con el cráneo partido a un costado del camión mientras su compañero tacana –que viajaba con él en la

3 Con aproximadamente unas 1.200 personas, los chacobos son un grupo de lengua pano actualmente diseminado en una veintena de pequeñas comunidades a lo largo de los ríos Yata, Ivon, Geneshuaya y Benicito, en el norte de la Amazonía boliviana (Córdoba 2008; Erikson 2002; Villar 2013; Tallman 2018).

moto- era llevado de urgencia al hospital de Riberalta, la ciudad más cercana, con una pierna quebrada. El chofer del camión había huido y, mientras las mujeres de la familia se arrojaban llorando sobre el cadáver, los hombres golpearon al agente de policía que intentaba moderar los ánimos, rociaron con gasolina el camión y lo quemaron.

Los familiares se negaron a que las autoridades llevasen el cuerpo a Riberalta para realizar la correspondiente autopsia: como eran muchos, estaban furiosos y varios estaban armados, la policía juzgó prudente dejarlos llevar a Mahua a Castañar. A las pocas horas, los chacobos dieron un ultimátum a las autoridades: si el culpable no aparecía en 24 horas y la empresa china no compensaba de inmediato a la familia, bloquearían la carretera. Los días siguientes mantuvieron la tensión, pero a la vez dieron paso a reacciones más reflexivas: por un lado, se admitía la posibilidad de un accidente pero no -tal como declaraba indignada la mayoría de los chacobos- que el chofer huyera y dejara a Mahua «tirado como un perro», sin llamar a la policía o a la emergencia médica; por el otro, los demás grupos indígenas de la zona (tacanas, pacaguara, cavineños, arauonas), que en los últimos años padecieron asimismo su propia cuota de accidentes viales, se movilizaron para apoyar masivamente a los chacobos. Las amenazas surtieron efecto: a los dos días se celebró una asamblea en Castañar con los chacobos, representantes de los otros grupos étnicos, la policía, la alcaldía de Riberalta y la propia empresa china, en la cual se comunicó a los comunarios que el chofer había huido de la provincia pero la investigación seguía su curso, y que la empresa había aceptado conceder una indemnización a la familia. El acta formal del acuerdo se firmaría ante un notario.

2 Mecánica salvaje

La primera cuestión en que obliga a pensar este episodio es evidente y directa: la mecanización acelerada de la Sudamérica indígena y, en particular, el *boom* contemporáneo de la motocicleta. Desde finales del siglo XIX y durante todo el último siglo, los territorios indígenas fueron colonizados por un ejército de barcos de vapor, camiones, ferrocarriles, motosierras, armas de fuego y generadores eléctricos introducidos por exploradores, militares, misioneros, industrias extractivas, funcionarios estatales, ONG y proyectos de desarrollo. Una y otra vez, la etnografía reporta la fascinación indígena con las máquinas: Theodor Koch-Grünberg ([1906] 1969, 44) recolecta los dibujos xinguanos de los barcos de vapor, Erland Nordenskiöld ([1910] 2002, 5) evoca los camiones y los ferrocarriles que transportan a los indígenas chaqueños a los ingenios como «un viaje a la Luna», Alfred Métraux (1930) encuentra comunidades desiertas porque los chiriguanos trabajan en la ruta para los vehículos del ejército

boliviano al inicio de la guerra del Chaco, y hasta Claude Lévi-Strauss se fotografía con su camión en su mítico viaje al Mato Grosso (Castro Faria 2001, 63). Es decir, en otras palabras, que en el período fundacional que va entre las décadas de 1880 y 1930 –la fase heroica de la antropología americanista en la que se construye profesional e institucionalmente la propia disciplina como ciencia y define los grandes problemas que hoy llamamos clásicos: parentesco, ritual, chamanismo cultura material-, los indígenas sudamericanos ya están viviendo con o entre máquinas. En ese sentido, tal vez exagerando un poco, podríamos decir incluso que, al menos desde el punto de vista de los propios informes de la ciencia antropológica, no hay un ‘grado cero’ de la mecanización, porque nunca hubo indígenas sin máquinas. Y, por lo tanto, no sólo se vuelve pertinente sino indispensable examinar el impacto multidimensional de las mismas.⁴

Lo curioso es que por lo general, por razones que se nos escapan, la antropología ha ignorado ese proceso tan evidente de colonización mecánica. Todo sucede como si los machetes, las ollas o los fósforos provenientes del contacto intercultural fueran objetos que permiten la reproducción de la cultura indígena, mientras que las máquinas no. Si bien, para documentar los procesos de cambio social, estudios recientes sí documentan algunas de las nuevas materialidades (radios, teléfonos celulares, motores fuera de borda, paneles solares), hay todavía poca investigación sobre el *boom* motociclístico que durante las dos últimas décadas altera sensiblemente el paisaje interétnico de las tierras bajas sudamericanas, o bien sobre las numerosas repercusiones sociales, económicas y medioambientales que de una u otra forma remodelan aquello que podríamos llamar modernidad indígena.⁵ El auge de la motocicleta, no obstante, es un dato en el sentido etimológico, algo evidente con lo que nos topamos de inmediato en el terreno y que resulta imposible ignorar: si en las etnografías clásicas de las tierras bajas los indígenas pasaban las tardes limpiando las plumas de los adornos corporales, las canoas o los arcos y las flechas, lo cierto es que hoy trascurren casi todo su tiempo libre desmontando, reparando, ensamblando y lustrando motocicletas.

4 Ver, por ejemplo, Richard, Moraga, Saavedra 2016; Richard, Franceschi, Córdoba 2021; Villar 2022.

5 Algunas excepciones: Preci (2023), Villar (2023), Taussig (2024). Para casos comparables en otras partes del mundo, Pertti y Müller-Wille (1987), Seignobos (2014), Fraser (2018).



Figura 2 Pëa repara su motocicleta. Foto de Diego Villar, Castañar, 2022

Inicialmente un objeto de lujo limitado al cacique, maestro, ayudante médico o técnico de la ONG, la moto japonesa (Honda, Suzuki) es gradualmente reemplazada por una nueva oleada masiva de motos más económicas de origen indio y sobre todo chino (Dayun, Haojue, Daimo, Hero).⁶ Podemos afirmar sin duda alguna que, en los últimos años, la movilidad motociclística se democratiza o al menos se masifica. Casi todos los adultos chacobos conducen motos que adquieren con el producto de uno o dos años de zafra, la forma tradicional de trabajo en la región desde el tiempo del caucho en la que un comerciante adelanta mercadería al trabajador y genera una deuda que este último salda en goma, madera, castaña, palmitos, etc. Sería un gran error, no obstante, considerar el *boom* motociclístico como un hecho exclusivamente chacobo: de hecho, la obsesión por la moto es compartida con otros grupos indígenas de la zona (ese'ejas, tacanas, cavineños) y, sobre todo, con la población mestiza, criolla o *carayana* -y así, en una de las principales avenidas de la ciudad de Riberalta, podemos encontrar el monumento a la motocicleta-. En este sentido, la cultura de la moto opera como un dispositivo expansor de los horizontes de sociabilidad (Gow 2001). La motocicleta se presenta como ícono de pertenencia, una forma de ejercer y desplegar públicamente la ciudadanía -o, en otros términos, de ser un buen boliviano-.

6 De esta forma, de un censo de 200 motocicletas chacobo recopilado entre junio y agosto de 2023, el 43% son Honda (46) y Suzuki (15), mientras que la gran mayoría de las restantes se compone de vehículos más económicos de origen chino e indio: 25 Dayun, 17 Haojue, 6 Hero, etc. Todas las marcas llevan motor de carburador de 125 o 150 cc.



Figura 3 El monumento a la moto. Foto de Diego Villar, Riberalta, 2022

Al mismo tiempo, sin embargo, atribuir la fascinación mecánica a una predisposición consumista o fetichista, mero subproducto de la expansión global de capitalismo, sería un tanto simplista. Para retomar la lúcida expresión de Stephen Hugh-Jones (1992, 51), si hoy las comunidades indígenas se nos presentan plagadas de ruinas o fósiles mecánicos (manubrios, ruedas, tuercas, pistones, cadenas, caños de escape), «no son manchas en el paisaje, el papel de envoltorio de un capitalismo arrojado por decido en un jardín del Edén tropical, sino parte de una cultura que se transforma y modifica constantemente frente a circunstancias cambiantes».

Pero cuidado: si atribuir la asombrosa proliferación motociclística exclusivamente a los chacobos sería un error, también lo sería suponer que se apropián de la moto tal como lo hace cualquier otro poblador criollo de la zona. De hecho, resulta imposible comprender la realidad actual de los chacobos -sus agendas, sus preocupaciones, sus expectativas- sin documentar la biografía o vida social de la motocicleta: las formas de usarla, mantenerla, nombrarla, de clasificar sus partes (analogías y metáforas sexuales, corporales, animales, etc.), sus eventuales mecanismos de subjetivación y animación, su conexión con las transformaciones de los criterios locales de posesión y propiedad, o bien cómo ese vehículo se liga con la sociedad, el espacio o el medioambiente. También es necesario analizar aquello que podríamos llamar epistemología del conocimiento mecánico (reparación, adaptación, bricolaje, canibalización); es decir, en qué medida la moto propicia una etnomecánica indígena, criolla o mestiza -y, de haberla, cómo ella puede ser sustentable en un universo pragmático que opera sin garantías de marca, repuestos ni servicio mecánico-. O bien, incluso, averiguar cómo opera la transmisión intergeneracional del saber mecánico: ¿hay analogías formales con otras cadenas operatorias como el chamanismo, la iniciación masculina, la memoria mitológica o ritual?⁷

7 Ver <https://pric.unive.it/projects/motoboom/home>.

3 Etnografía de la moto indígena

Todavía más decisiva por su impacto cotidiano parece ser la conexión entre el universo de la motocicleta y la redefinición de las identidades personales, etarias, étnicas y de género; o, en otras palabras, lo que podríamos llamar sociología de la moto indígena. Estas diversas tramas relationales no sólo constituyen una suerte de hecho social total en sentido maussiano, sino que tensionan de formas inesperadas los mismos principios organizativos de la cultura indígena. Así, por ejemplo, si en principio la motocicleta parecería funcionar como ícono de la dependencia a la lógica del capitalismo global, los chacobos insisten en que constituye un vector material de autonomía y emancipación respecto de la tutela de misioneros, funcionarios, ONG y proyectos de desarrollo. Y, cuando alguien sugiere que podría incentivar procesos de desigualdad económico-social, apuntan por el contrario a la reciente masificación de la moto china, mucho más económica que su contraparte japonesa. De igual manera relativizan la idea de que la motorización promueve el individualismo, observando que la moto los ayuda a preservar las redes sociales al permitirles asistir a fiestas o visitar parentes de otras comunidades a los cuales, en el contexto tradicional, hubieran visto a lo sumo una o dos veces en su vida. De forma similar, a primera vista la motocicleta parece asociarse a la división sexual del trabajo y los roles tradicionales de género -roles que, con un poco de facilismo, podríamos cifrar en la ecuación 'hombre: caza-pesca-recolección: público: exterior :: mujer: agricultura: doméstico: interior'. Así, por ejemplo, cuando Baita se sube a la moto de su esposo y simula encenderla diciendo *catsiquia* (literalmente «me estoy yendo», forma tradicional de la despedida chacobo), provoca la carcajada de toda la familia: por *default*, de hecho, moto, mecánica o exterior parecen asuntos masculinos. Pero, a la vez, lo cierto es que aparecen cada vez más mujeres que emplean la motocicleta para recoger leña, trabajar en la plantación familiar de mandioca o viajar a la ciudad para realizar los trámites de los documentos de identidad de los niños. Y, tal como las jovencitas comienzan a percibir, esta posibilidad de gestionar su propio tiempo y espacio permite emanciparse de los varones tanto como los chacobos, en su conjunto, se autonomizan de líderes políticos, misioneros, funcionarios o proyectos de desarrollo.

A la hora de documentar el impacto de la motocicleta sobre la geografía, la naturaleza o el espacio amazónico, se nos presentan ambigüedades similares. Las motocicletas ciertamente contaminan un medioambiente ya de por sí presionado por la deforestación ilegal, el cultivo intensivo de soja, la ganadería o la explotación sistemática de recursos como la caza, la pesca, las castañas o el palmito. Pero, una vez más, los chacobos insisten en que la moto les permite optimizar la productividad: no sólo la de la cacería, la pesca o la agricultura

sino incluso la del trabajo en general -y así, por ejemplo, indican que los cazadores y pescadores administran mejor las alternancias y variaciones estacionales del ciclo anual, o bien que los maestros y técnicos pueden ir los fines de semana a la ciudad a tomar cursos de perfeccionamiento. Palmeando su moto, Cana dice en castellano: «Ésta me da de comer: vamos a pescar, me da pescado; vamos a cazar, me da carne; vamos a la castaña, igual trabaja».⁸ No deja de haber algo de paradójico en todo esto, porque si bien es cierto que la gente resalta las ventajas pragmáticas de la motocicleta, también lo es que su diseminación seguramente afecta los recursos naturales al incentivar la explotación intensiva (ya prácticamente no queda caza y pesca cerca de las comunidades), o que se escuchan otros testimonios de indígenas que trabajan en el palmito, la madera o la castaña «para mi gasolina», lo que sugeriría que -al menos en ciertos contextos- la moto no se presenta ya como medio sino como un fin en sí mismo. Pero es toda una gama bastante amplia de datos, entonces, la que nos invita a repensar la motocicleta indígena como dispositivo generador de nuevos espacios de agencia que pueden subvertir las estructuras establecidas.

Al mismo tiempo, un episodio como el de Mahua hace que sea imposible soslayar el impacto más visible y espectacular de la motorización, que es justamente su incidencia en la tasa creciente de heridos y fallecidos. Entre los chacobos, de hecho, los incidentes que involucran motos se han convertido en la segunda causa de mortalidad luego de la diabetes crónica.⁹ Casi cada día se comenta algún incidente motociclístico fortuito que termina con heridas más o menos leves. Así, por ejemplo, un joven como Maro luce con orgullo las marcas en su cuerpo y su vehículo, y disfruta narrando sus ordalías motociclísticas:

Yo tengo siete caídas en moto [...] Con Pegaso casi me maté: un arbolito gruesito, y otro más grandecito. Yo iba manejando acelerando y, cuando quise mirar, estaba en cuneta: trampolín me di, y me cogió un palo y ahí quedé yo: a esta alturita quedé, casi me ahorqué ahí en Tokio, casi me saqué la cabeza; para arriba salí y caí en la tierra. Se arruinó la palanca, el embrague, la luz, el farol; tuve que reparar [...] Con mi Fonta también me caí de

8 Entrevista con Cana, Castañar, Beni, agosto de 2022.

9 Cabría investigar, de hecho, a partir de un punto de vista interdisciplinario, hasta qué punto no se trata de variables asociadas. Es decir, si el auge contemporáneo de la diabetes, además de con una alimentación basada casi exclusivamente en arroz y mandioca, no se liga con la merma dramática del ejercicio físico en un contexto en que prácticamente todos usan la moto para recorridos breves como buscar leña, bañarse en el arroyo o visitar familiares: así, por ejemplo, al entierro de Mahua, realizado a escasos 500 metros de la comunidad, casi todos los asistentes concurrieron en moto.

ida a Riberalta, yendo para hacer el carnet de mi hija mayor; de ahí llegamos a Poza Negra. Fue por borrachera: llegamos a Poza Negra y mi tío Napo me dice 'Tomemos unas cinco cervezas'. Y ya, de a poco entró y ya eran las cinco de la tarde. Yo iba con mi hija y mi otro cuñado, *noho chai*. Ibamos de ida, medio borrachos; ya iba medio picado, miré mi cadena y estaba muy larga, de ahí me dio flojera de pesar la cadena: 'Vamos así, nomás'. Por la flojera yo no me he fijado. A cien íbamos picando: pasamos un Volvo, otro Volvo, pasamos una camioneta, y en una bajada cerca de Riberalta iba bajando y bajé caja, y la cadena fallaba y bajé otra caja y pjjjjjjjjjjjjjj, la cadena se salió en la bajada y al último momento, cuando ya estábamos abajo, mi hija se abrazó de mí, '¡papá!', y pjjjjjjjjjj, como unos veinte metros más fallaba y paramos y mi rodilla sonó contra el tanque y mi hija gritaba: 'Papá, ya me quebraste', y tenía calzado de pura trenza y se cogió en el motor y echaba sangre y pensó que se habría quebrado: pasó ahí mismo la borrachera, pasó todo. Se asustó porque echaba sangre, se asustó porque pensó que se había quebrado. Su tío también ha llorado porque se asustó mucho, pero no pasó nada. Fue suerte, porque más o menos 70 metros hemos caído.¹⁰

Pero a veces los accidentes son más graves y, de hecho, desde que comenzamos a trabajar con los chacobos, varias personas han fallecido en accidentes con motos. Mencionamos sólo dos ejemplos paradigmáticos. Por un lado Huara, uno de los primeros tradicionalistas que conocimos en Castañar, quien todavía pescaba con arco y flechas. Salió de su casa a comprar pan en Riberalta y fue atropellado por Paë, un sobrino suyo que conducía borracho. Como la familia del muchacho era mucho más numerosa, el impulso de los parientes de Huara de buscar venganza quedó inmediatamente truncado: luego de plantear el caso en la asamblea grupal, los familiares de Paë prometieron compensar a la hija huérfera con una motocicleta, cosa que jamás se cumplió. Otra víctima fatal, Coya, trabajaba en una empresa maderera de la zona y regresaba de un partido de fútbol con otro amigo en moto. Habían bebido y había mucho viento en la ruta, que levantaba una nube de polvo que reducía mucho la visibilidad. En un momento a Coya se le cayó el gorro y detuvo la motocicleta en medio del polvo rojo: cuando se agachó a recogerla, un autobús que venía por el carril vecino lo atropelló. Falleció instantáneamente. La esposa y los hijos no recibieron compensación económica de la empresa de transporte porque la viuda no quiso aceptar los 2.500 dólares que le ofrecieron inicialmente y, poco a poco, las negociaciones se fueron diluyendo. Estas dos viñetas bastan para

10 Entrevista con Maro, Motacusal, Beni, julio de 2017.

entrever que, en este escenario cambiante, y tal como se percibe con mayor precisión todavía en el caso de Mahua, los líderes comunitarios y las asociaciones étnicas chacobos se ven obligados a buscar nuevas estrategias para lidiar con la epidemia de accidentes viales que se ha vuelto parte de la normalidad en la Amazonía boliviana: asambleas intra e interétnicas, negociaciones con autoridades y empresas, asesoría jurídica, demandas de compensación para las familias de las víctimas, y hasta eventualmente represalias como el bloqueo de rutas o el incendio del camión.



Figura 4 La asamblea por la muerte de Mahua. Foto de Diego Villar, Castañar, 2022

4 Moto, parentesco y relaciones interétnicas

El desgraciado destino de Mahua también pone en escena una gama de conexiones recíprocas entre los propios protagonistas. En el entierro, realizado en Castañar luego de dos días de riguroso duelo, lloraba desconsolado uno de sus hijos arrojándose hasta desvanecerse sobre el ataúd mientras los otros familiares echaban tierra sobre el cajón. El muchacho, justamente, se llama Mahua. Este hecho, que a nosotros no nos llama demasiado la atención, es algo que resulta inmediatamente anómalo desde el punto de vista chacobo, ya que para ellos es imposible encontrar a un padre y a un hijo que compartan el nombre; es decir, que sean homónimos o tocayos. La onomástica chacobo es un sistema clasificadorio que funciona de modo casi matemático al combinar dos principios: por un lado, los nombres (*jané janeria*) se transmiten en generaciones alternas (es decir, de abuelos a nietos) y, por el otro, en la transmisión hay una primacía matrilateral por la importancia sociológica de la uxorilocalidad. Es decir que, para poner un ejemplo concreto, a su primer hijo varón una pareja le pondrá el nombre de MF, a la primera hija mujer el nombre de MM, al segundo hijo varón el de FF, a la segunda hija mujer el de FM, y luego se colocan los nombres bajando

a G+1 en honor de los hermanos de los padres del niño (Erikson 2002; Córdoba 2008).

Pero no sólo eso. La homonimia se plasma léxicamente en categorías específicas -los chacobos llaman *xēni* a los homónimos mayores de Ego y *bēnāquē* a los menores- y las relaciones entre sus usuarios no son arbitrarias, sino que suponen una serie de derechos y obligaciones. En efecto, el hecho de compartir el nombre personal pone en juego (i) una modulación amerindia de aquello que la antropología clásica llamaba relaciones burlescas (así, por ejemplo, como el padre y el hijo de Ego comparten el nombre, Ego llama en chanza «papá» a su hijo o el hijo bromea con que tendrá relaciones sexuales con su abuela ya que lleva el mismo nombre que su abuelo); (ii) una relación de amistad formal (en las fiestas hay una suerte de lucha ritual llamada *koshi tanabuquihaina* -literalmente «probar la dureza» o «medir la fuerza» - en la cual los *xēni* «defienden» a los *bēnāquē* frente a los familiares de estos últimos enredándose en una suerte de parodia de lucha grecorromana), y (3) por último, la homonimia incide fuertemente a su vez en las redes de adopción: así, al morir alguien, lo más común es que a sus hijos los adopte algún familiar del mismo nombre (Villar 2013, 487-8). De modo que, cuando Mahua llora a su padre Mahua, cualquier chacobo sabe automáticamente que se trata de un hijo adoptivo. En el caso de Mahua, la relationalidad era aún más densa: cuando muere Iba, madre de Mahua, lo adopta justamente su tío Mahua (el fallecido), a su hermano Tani lo adopta su tío Tani, y así. Y más adelante, cuando ese tío Tani se separó de su propia esposa, Tani fue a vivir con su hermano Mahua en casa del tío Mahua. Iniciando una serie de relaciones diacrónicas a partir de su nombre personal, Mahua termina entonces adoptando a los dos hijos de Iba y esos niños, por tanto, son una especie de huérfanos por partida doble: porque primero pierden a sus padres reales y luego a su padre adoptivo.¹¹

Además de asociarse con las redes locales de parentesco y alianza matrimonial, la muerte de Mahua se proyectó casi de inmediato hacia los márgenes del grupo e incluso el exterior, conectándose asimismo con la gestión local de las relaciones interétnicas. Hacia afuera, a la hora de protestar frente a las autoridades, la policía y la empresa china, sabemos que los chacobos y los otros grupos indígenas de la zona -tacanas, cavineños, pacaguaras-presentaron un frente unido. Tal como sintetizó con economía admirable un dirigente tacana en la asamblea: «Problema de chacobo, problema de tacana; problema de tacana, problema de chacobo».

11 No sólo eso: Mahua luego adoptó a las hijas de Tani, sus nietas adoptivas, huérfanas de huérfanos o huérfanas al cuadrado -al parecer, entonces, sí era un hombre con al menos ciertos atributos.

Hacia dentro, sin embargo, la situación que desencadenó el incidente fue menos sencilla y reflejaba con bastante justicia la micropolítica de la TCO.¹² Desde hace aproximadamente medio siglo, hay un grupo de pacaguaras asentados en el actual territorio chacobo. Los pacaguaras son otro grupo de filiación lingüística pano traídos de la zona de Río Negro por los misioneros del Instituto Lingüístico de Verano (ILV), y el grupo en cuestión desciende en su totalidad del matrimonio fundacional de un hombre con sus dos hermanas. Desde entonces, por tanto, académicos, periodistas y proyectos de desarrollo repiten la letanía fatalista de «los últimos pacaguaras», «la cultura que desaparece» o «la lengua en peligro de extinción» (Villar 2014, 56). Ese discurso se reprodujo todavía más durante las últimas décadas, mientras tanto los pacaguaras como sus anfitriones chacobos comienzan a percibir con gran sagacidad el valor patrimonial de la etnidad pacaguara, cifrada para el exterior en una lengua ligeramente distinta, prácticamente desconocida, en los adornos faciales tradicionales o bien en costumbres exóticas como la ingestión de gusanos. Ese valor *for export* se traduce en un flujo constante de atención y también, por sobre todo, de recursos materiales y de dinero. Si hasta finales del siglo XX los pacaguaras eran menospreciados culturalmente por sus anfitriones -al punto de que los jóvenes nacidos de matrimonios mestizos decían ser chacobos porque les daba vergüenza decir que eran pacaguaras-, hoy se percibe una reafirmación mucho más positiva de la identidad pacaguara, y los niños y los jóvenes vuelven a reconocerse como parte del grupo, las comunidades mixtas se anotan como comunidades pacaguara, y es llamativa la cantidad de gente que ahora quiere ser pacaguara: no sorprende, en estas circunstancias, que el territorio que habitan ambos grupos haya pasado a denominarse legalmente «TCO Chacobo-Pacaguara», ni tampoco que el último censo nacional de 2012 haya arrojado cifras insólitas de demografía pacaguara, inexplicables fuera de este escenario floreciente de regeneración étnica (Villar 2014).

No obstante, el punto crítico de esta dinámica es que, para llegar a los pacaguara, hay que seguir pasando -pasando geográfica, logística, política, cultural y lingüísticamente- a través de los chacobos. Así, por ejemplo, es imposible llegar a conocer al grupo sin mediación de algún intérprete chacobo o al menos de la organización étnica local, el Centro Indígena de la Región Amazónica de Bolivia (Cirabo), en la cual los chacobos tienen un gran peso político. Esta administración mediatizada de la 'pacaguaridad' se advierte también en otras

12 «Tierra comunitaria de origen» (TCO) es la categoría jurídica mediante la cual el Estado boliviano reconoce la propiedad de los territorios indígenas, que a veces pueden ser multiétnicos.

facetas, tal como sucedió, justamente, en ocasión del fallecimiento de Mahua. En la actualidad muchos indígenas trabajan en el Instituto de Lenguas y Culturas (ILC), entidad pública que, como su nombre lo indica, promueve la documentación de las lenguas y culturas nativas: además de ser rentados, estos cargos implican un estatus social y simbólico importante, y por tanto no es raro que sean objeto de disputa. Tampoco es inusual que los ocupen individuos que no son necesariamente los más idóneos para la tarea de documentación antropológica y lingüística, sino personajes con peso importante en las redes de parentesco y la política comunitaria. Justamente en este caso, Mahua, que era chacobo, era el encargado de la cultura pacaguara por ser miembro de la familia cacical que acapara una gran parte de las posiciones de prestigio -cuya centralidad fue promovida durante décadas por los misioneros norteamericanos del ILV- y también porque, a la vez, su propia hija está casada con el joven capitán del pueblo pacaguara. En una cultura 'igualitaria' cuya existencia cotidiana se vertebraba más que nada sobre la uxorilocalidad, un suegro es virtualmente el único personaje que puede dar órdenes a su yerno con cierta esperanza de que éstas se cumplan, o, en otras palabras, la relación recíproca que los chacobos y pacaguara cifran en la categoría de *raisi* (suegro/yerno) es el único canal sociológico que permite establecer una autoridad efectiva (Villar 2013; Erikson 2017). Por lo tanto, la legitimidad de Mahua para actuar como «protector de la lengua pacaguara» -tal como lo definió la propia prensa regional en la noticia sobre el accidente- se afianzaba tanto en su posición en las redes de descendencia como a la vez en la administración estratégica de la afinidad matrimonial. Al morir, quedó naturalmente vacante el puesto de especialista en la lengua y cultura pacaguara, y algunos jóvenes pacaguara que en los últimos años trabajaron y se formaron en tareas antropológicas y lingüísticas se propusieron para el cargo; sin embargo, como era más o menos previsible, la asamblea comunitaria resolvió que el cargo debía ser heredado por su hijo adoptivo, Mahua, que tampoco es pacaguara, y para quien -a decir verdad- la lengua y la cultura del grupo no parecieran constituir una preocupación fundamental. Una vez más, compartir el nombre en el mundo chacobo no es un hecho fortuito sino algo que modela la realidad.

5 Moto, chamanismo y causalidad

Encontramos, por fin, una última serie de datos conectados con el accidente de Mahua que en principio tal vez parezca más abstracta, elusiva, seguramente más inmaterial, pero que no obstante asume un papel indisimulable en la realidad cotidiana de los chacobos, y que nadie se atrevería a poner en duda. A los pocos días del accidente,

en efecto, comenzó a circular el reguero de chismes, rumores y acusaciones de brujería: X hizo matar a Mahua porque ambicionaba su puesto, lo hizo Y por un asunto de polleras, o lo hizo Z porque Mahua lo había hecho quedar mal ante el lingüista. Al mismo tiempo, comenzaron a aparecer las inevitables epifanías retrospectivas: un pariente recordó que Mahua quería últimamente ir a vivir a Puerto Barrero, donde murió, otro que estaba diciendo que no sabía si estaría presente para la fiesta del próximo año, y así. Ligado con las redes de parentesco y la gestión local de las relaciones interétnicas, el accidente cobra entonces una nueva dimensión simbólica que lo explica a la luz de la dinámica prácticamente omnipresente del chamanismo.



Figura 5 Rabi repara la cadena de su moto. Foto de Diego Villar, Castañar, 2017

Ahora bien, entre los chacobos no encontramos una doctrina chamánica esotérica o críptica: todos conocen más o menos las sustancias, las palabras, los procedimientos. El punto es que sólo algunas personas están socialmente calificadas para hacer que la maquinaria chamánica funcione en serio: así, por ejemplo, es casi imposible que haya un chamán joven porque, como el chamanismo es una suerte de administración reflexiva de los atributos que componen la persona, los ancianos son los únicos que cuentan con un 'alma', 'sombra' o 'espíritu' (*yoshini*) lo suficientemente poderosa como para desarrollar el *shina-chamaxëni* (pensamiento en superlativo, traducible en algo así como 'superpensamiento'), que es lo que les permite -o a veces incluso los obliga a- manipular las mismas fuerzas que animan a las personas, las plantas, los animales y hasta en ocasiones los propios objetos (Villar 2004). Desde este punto de vista, podríamos entender el chamanismo chacobo como una suerte de

super-agencia y, por tanto, la hiper-persona que constituye el chamán es la que puede propiciar y eventualmente dirigir a los espíritus, los animales del monte, los vientos y también –como durante los días siguientes comenzaron a sugerir los chacobos entre sonrisas- las motocicletas o los camiones.

Las implicancias son claras. Nos encontramos frente a un nuevo registro pragmático y discursivo que, sin excluir las razones físicas de la muerte de Mahua, construye la explicación de la desgracia a partir de lineamientos complementarios y a la vez distintos, y nos obliga a pasar del universo de la casualidad al de la causalidad. En cierta forma, como en las viejas etnografías clásicas, podríamos decir que entre los chacobos no hay ‘muerte natural’. En realidad, lo que sucede es que una muerte no es sólo o enteramente fortuita o accidental y, por lo tanto, cabe evaluar en qué sentido la propia palabra ‘accidente’ es una buena traducción de lo que está pasando; de hecho, no sorprende que en chacobo no haya equivalente léxico directo para nuestra idea de ‘accidente’, y que se aluda directamente en cambio al hecho concreto: la sorpresa de X, la enfermedad de Y, la desgracia de Z (Zingg 1998, 312). Por eso, poco a poco, cuando se analizan los relatos sobre la muerte de Mahua, comienzan a aparecer mecanismos puntuales –como construcciones causativas aplicadas al conductor, a la moto o al propio camión– que, para un oyente chacobo, sugieren de forma inequívoca la presencia de una intervención chamánica. Se trata, por ejemplo, de infijos que codifican nociones culturales de agencia, volición, distancia o perspectiva entre los actores y que, en algunas ocasiones –como en el caso de la partícula *má-*, se asocian implícitamente con la manipulación remota de personas, entes u objetos (Tallman 2018, 688-90). Cuando alguien los usa al narrar un determinado evento, por tanto, el oyente comprende de inmediato que está sucediendo algo raro y, en particular, que hay una agencia chamánica en juego; y por lo tanto, lo que a primera vista se presenta como una fatalidad, una casualidad o un accidente pasa a ser otra cosa.

A la vez, en el plano epistemológico, la lógica de la explicación recuerda inevitablemente al famoso granero zande (Evans-Pritchard 1937): los chacobos no son ingenuos y saben perfectamente que a Mahua no lo mató un espíritu, un dardo místico o un jaguar, sino un camión chino que le partió la cabeza; pero lo que logra el marco interpretativo del chamanismo es llevar la explicación un paso más allá para dar cuenta de por qué llegaba al torneo de fútbol justo a esa hora, por qué el camión no lo vio (o él no vio al camión), o por qué iba conduciendo su compañero tacana y justo antes del accidente se detuvieron a orinar en la ruta, con lo cual Mahua pasó a conducir la motocicleta y sellar su destino fatal.

6 **Notas de aceleración comparada**

Seguramente un hito de la memoria comunitaria, la desgracia de Mahua ofrece una puerta de entrada a una serie de aspectos socialmente significativos de la realidad chacobo; al mismo tiempo, hemos visto que el accidente no puede entenderse en toda su dimensión si no se comprenden sus articulaciones -a veces inesperadas- con dominios aparentemente inconexos como la onomástica, el chamanismo o las relaciones interétnicas. Pero no sólo eso. El campo relacional que abre el accidente -por más que literalmente sea aquello que sucede o cae encima- también pone en escena otras cuestiones que trascienden el radio temático de la etnografía grupal: la motorización, la gestión política de la etnicidad, la capacidad de movilización de las organizaciones indígenas o la inserción económica en los mercados regionales. Ese desplazamiento nos conduce a un escenario inédito en el cual los chacobos deben aprender a lidiar individual y colectivamente con fuerzas que no dominan ni a veces comprenden del todo: la policía, la empresa china, el taller mecánico, las instituciones de crédito bancario o la burocracia judicial. La ampliación del campo relacional, por otra parte, llega a repercutir sobre la propia redefinición del espacio. Así, observamos por ejemplo que casi todos los accidentes motociclísticos graves se producen fuera del radio de la comunidad, en los alrededores de la ciudad y sobre todo en las rutas regionales. Tal como comienzan a intuir los propios chacobos, esto relativiza la idea convencional de la ciudad como espacio ordenado, civilizado, recortado a partir del entorno natural de la selva: con su economía informal, sus congestiones, su contaminación, su corrupción, sus redes de contrabando, el caos de la ciudad de frontera parece una máquina desbocada que escapa del control humano para transformarse en un ecosistema con lógica propia, en el cual la vida de la persona corre mucho más peligro que en la selva profunda. Y más todavía con la aceleración exponencial de la vida que inauguran las carreteras pavimentadas, donde nadie parece respetar los límites de velocidad, las normas de seguridad o hasta la mínima decencia humana, y que por tanto, poco a poco, más allá de las ventajas funcionales, comienza a dibujar una nueva geografía del salvajismo.

En el centro de esa aceleración vertiginosa de la existencia que desencadena las ansiedades colectivas, los chacobos identifican como factor crucial la reciente pavimentación de la carretera. Este dato, una vez más, dice algo respecto de la valoración cultural de la movilidad motociclística. De hecho las estadísticas revelan que la mayor parte de las muertes recientes se debe a la diabetes crónica, pero los chacobo dan por sentada la enfermedad como si fuera un actor 'invisible' en el sentido de que es algo obvio y naturalizado como el sol, el viento o la lluvia, y que por tanto no asume un rol

protagónico en la agenda de las preocupaciones actuales: así, a nadie se le ocurriría movilizarse por las víctimas de la diabetes, mientras que –como queda claro con el caso de Mahua– el accidente vial constituye una instancia crítica de movilización intra e interétnica.



Figura 6 La moto en el Beni. Foto: Diego Villar, Riberalta, 2017

En estas circunstancias es inevitable pensar a la motocicleta como artefacto diagnóstico que lleva inscriptas en su propia materialidad las diversas posibilidades, luces y sombras del cambio social. Si bien se trata de una máquina que se adapta hasta cierto punto a la realidad local, es innegable que, al mismo tiempo, para ser sustentable, implica la disponibilidad de combustible, de repuestos o de un saber mecánico especializado.¹³ Esta articulación ambivalente entre lo interno y lo externo –lo local y lo regional, la identidad y la alteridad– tensiona hasta el límite las oposiciones habituales de dependencia y autonomía o tradición y modernidad, y se traduce en la propia percepción ideológica de la máquina, entendida alternativa o simultáneamente como vector de estructura y de agencia.

Al mismo tiempo, y aquí hay quizá otra paradoja, sabemos que toda una serie de procedimientos procura adaptar la motocicleta a una realidad cultural en constante transformación. Dijimos que sería erróneo atribuir exclusivamente a los indígenas la diseminación motociclística, pero que también lo sería suponer que se apropien de

13 Además de la mecánica ligera que cada cual puede practicar en la comunidad con los parientes y amigos (cambiar una pieza, arreglar una cadena, reparar la conexión eléctrica), hay un cierto grado de conocimiento mecánico actualmente inaccesible que se cifra en lo que los chacobos llaman «partir el motor». En palabras de Tastevin (2011, 270), la moto sería entonces un híbrido mecánico: porque es un objeto técnico lo bastante cerrado como para garantizar el monopolio del fabricante, pero a la vez lo bastante abierto como para que los usuarios puedan modificarlo y adaptarlo a las necesidades funcionales del entorno.

la moto tal como lo hace cualquier poblador criollo. A nivel local, la muerte constituye un drama social que -al menos para los chacobos- no se reduce al azar o a la fatalidad de una realidad cambiante, sino que cobra sentido a la luz de una gama complementaria de articulaciones: la adopción, la homonimia, las redes de herencia, descendencia y alianza matrimonial, las relaciones interétnicas, la micropolítica de la TCO y hasta el propio orden cosmológico que instaura la agencia chamánica. En un paisaje mucho más inestable e incierto que el circuito predecible de la prevención vial, el seguro legal o el servicio técnico, la muerte de Mahua se socializa, se politiza, se etnifica, y al hacerlo el vértigo de la colonización mecánica nos obliga a repensar categorías como 'agencia', 'conocimiento', 'responsabilidad' o 'causalidad' (Fleck 2001). Tanto, en efecto, que sabemos que hay aspectos mucho más significativos para los protagonistas que los límites de velocidad o las medidas urbanas de seguridad vial, y que no sólo elaboran perspectivas novedosas sobre el suceso -tal como la anécdota inicial de Musil- sino que hasta invitan a pensar en qué sentido puede afirmarse que, efectivamente, todo esto se trató de un accidente. Esas ambigüedades llegan a condicionar incluso la propia resolución del drama social. A diferencia de los casos de Huara o de Paë, en efecto, los chacobos interpretaron la gestión de esta tragedia como un paso adelante: al negociar con la empresa china, la familia de Mahua aceptó una indemnización de 70.000 bolivianos (aproximadamente 10.000 dólares) y tres puestos de trabajo en la firma. Hasta el momento sabemos que el dinero ha sido pagado, pero los puestos jamás se hicieron efectivos. Al mismo tiempo, fracasó la demanda de compensación para las hijas -nietas adoptivas- de Mahua: en efecto, como no eran hijas reales sino clasificadoras -hijas de su *bënaquë*, del otro Mahua, su hijo adoptado-, técnicamente no habían quedado huérfanas y, por lo tanto, pese a haber perdido por segunda vez a sus padres, no les correspondió recibir nada.

Bibliografía

- Castro Faria, L. de (2001). *Um outro olhar: diário da Expedição à Serra do Norte*. Río de Janeiro: Ouro sobre Azul.
- Córdoba, L. (2008). *Parentesco en femenino: género, alianza y organización social entre los chacobos de la Amazonía boliviana* [Tesis de doctorado]. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- Erikson, P. (2002). «*Cana, nabai, baita* y los demás... Comentarios sobre la onomástica chácobo». *Scripta Ethnologica*, 23, 59-74.
- Erikson, P. (2017). «La carrera política de un líder chácobo de la Amazonía boliviana o de cómo Rabí 'Yobéca' se volvió Alberto Toro Ortiz». Correa, F.; Erikson, P.; Surrallés, A. (eds), *Política y poder en la Amazonía: estrategias de los pueblos indígenas en los nuevos escenarios de los países andinos*. Bogotá: Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Nacional de Colombia: 146-61.
- Evans-Pritchard, E. (1937). *Witchcraft, Oracles, and Magic Among the Azande*. Oxford: The Clarendon Press.
- Fleck, D. (2001). «Culture-Specific Notions of Causation in Matses Grammar». *Journal de la société des américanistes*, 87, 177-96.
- Fraser, R. (2018). «Motorcycles on the Steppe: Skill, Social Change, and New Technologies in Postsocialist Northern Mongolia». *Nomadic Peoples*, 22, 330-68.
- Gow, P. (2001). *An Amazonian Myth and its History*. Oxford: Oxford University Press.
- Herf, J. (1993). *El modernismo reaccionario: tecnología, cultura y política en Weimar y el Tercer Reich*. Ciudad de México: FCE.
- Hugh-Jones, S. (1992). «Yesterday's Luxuries, Tomorrow's Necessities: Business and Barter in Northwest Amazonia». Humphrey, C.; Hugh-Jones, S. (eds), *Barter, Exchange and Value. An anthropological approach*. Cambridge: Cambridge University Press, 42-74.
- Koch-Grünberg, T. [1906] (1969). *Anfänge der Kunst im Urwald: Indianer-Handzeichnungen auf seinen Reisen in Brasilien gesammelt*. Oosterhout: Anthropological Publications.
- Métraux, A. (1930). «Études sur la civilisation des indiens Chiriguano». *Revista del Instituto de Etnología de la Universidad de Tucumán*, 1, 295-493.
- Musil, R. [1930] (1997). *The Man Without Qualities*. Londres: Picador.
- Nordenskiöld, E. [1910] (2002). *La vida de los indios: el Gran Chaco (Sudamérica)*. La Paz: APCOB-Plural.
- Pertti, P.; Müller-Wille, L. (1987). «Snowmobiles: Technological Revolution in the Arctic». Russell Bernard, H.; Pertti, P. (eds), *Technology and Social Change*. Illinois: Waveland, 208-41.
- Preci, A. (2023). «On the Banks of the Pilcomayo River: Wichí Fishery in the Age of Motorcycles». *Cultural Geographies*, 30, 1-18. <https://doi.org/10.1177/14744740231154257>
- 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.; Moraga, J.; Saavedra, A. (2016). «El camión en la Puna de Atacama, 1930-1980: mecánica, espacio y saberes en torno de un objeto técnico liminal». *Estudios Atacameños*, 52, 89-111.
- Seignobos, C. (2014). «Boko Haram: innovations guerrières depuis les monts Mandara. Cosaquerie motorisée et islamisation forcée». *Afrique contemporaine*, 4(252), 149-69.

-
- Tallman, A. (2018). *A Grammar of Chacobo: A Southern Pano Language of the Northern Bolivian Amazon* [PhD Dissertation]. Austin: University of Texas at Austin.
- Tastevin, Y.P. (2011). «Panne de transmission: une chronique mécanique de la diffusion de l'autorickshaw». Wateau, F.; Perlès, C.; Soulier, P., *Profils d'objets: approches d'anthropologues et d'archéologues*. Nanterre: De Boccard, 231-42.
- Taussig, Michael. (2024). «Motos». *ReVista. Harvard Review of Latin America*. 11 de octubre. <https://revista.drclas.harvard.edu/motos-2/>
- Turner, V. (1957). *Schism and Continuity in an African Society*. Manchester: Manchester University Press.
- Villar, D. (2004). «La noción de *yoshini* entre los chacobo de Bolivia: una interpretación». Cipolletti, M.S. (ed.), *Los mundos de abajo y los mundos de arriba: individuo y sociedad en las tierras bajas, en los Andes y más allá*. Quito: Abya Yala, 165-201.
- Villar, D. (2013). «Modelos de liderazgo amerindio: una crítica etnológica». Sendón, P.; Villar, D. (eds), *Al pie de los Andes: estudios de etnología, arqueología e historia*. Cochabamba: Itinerarios-Ilamis, 11-31.
- Villar, D. (2013). «De qué ríen los chacobo». *Anthropos*, 108(2), 481-94.
- Villar, D. (2014). «¿Los últimos pacaguaras?». *Caravelle*, 103, 51-65.
- Villar, D. (2022). «Amazonía by Steam: Vicissitudes of a Geometric Revolution». *Hau Journal of Ethnographic Theory*, 12(3), 836-5.
- Villar, D. (2023). «From Horseback to Motorbike: Inside the Motorcycle Boom in Indigenous South America». *The Conversation*, April 24. <https://theconversation.com/from-horseback-to-motorbike-inside-the-motorcycle-boom-in-indigenous-south-america-198349>
- Zingg, P. (1998). *Diccionario chacobo-castellano, castellano-chacobo con bosquejo de la gramática chacobo y con apuntes culturales*. La Paz: Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación.

La velocidad en los mundos lentos

Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur
editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

Nota sobre los autores

Valentina Bonifacio es antropóloga por la Universidad de Mánchester (Inglaterra). Profesora de la Universidad Ca' Foscari de Venecia (Italia). Su investigación se centró en la etnografía e historia del Chaco paraguayo, y en particular en la relación entre indígenas y no indígenas en el contexto de la historia de la fábrica taninera de Puerto Casado (1887-2000). Es autora de un documental sobre ese tema (*Casado's Legacy*, 2009) y ha colaborado con urbanistas y artistas en diversos proyectos interdisciplinarios. En la actualidad dirige el proyecto ERC COWDOM del European Research Council sobre las relaciones entre seres humanos y ganado en diversos países de América del Sur (Argentina, Brasil, Colombia y Paraguay).

Jesica Carreras es doctora en Arqueología por la Universidad de Buenos Aires (Argentina) e investigadora asistente del CONICET en la Unidad Ejecutora en Ciencias Sociales Regionales y Humanidades (Jujuy). Trabaja desde 2014 en la puna de Jujuy realizando investigaciones antropológicas y arqueológicas vinculadas con los mundos culinarios actuales y pasados. Actualmente se encuentra iniciando las investigaciones arqueológicas en Lagunillas del Farallón.

Rodolfo Contreras Neira es licenciado en Antropología con mención en Antropología Social por la Universidad de Chile y magíster en Educación y Gestión Educacional por la Universidad Metropolitana de la Educación. Ha sido miembro formador del Museo Arqueológico e Histórico Augusto Capdeville Rojas de Taltal, región de Antofagasta, y director de esa institución desde 2002 hasta la actualidad. Sus investigaciones se centran en la arqueología, antropología e historia de la costa sur de la región. Desde 2008, dirige asimismo la revista *Taltalia*, órgano de difusión del patrimonio cultural costero del desierto norte de Chile.

Lorena Córdoba es doctora en Antropología por la Universidad de Buenos Aires e investigadora del CONICET (Argentina). Es miembro del Centro de Investigaciones Históricas y Antropológicas (Bolivia) y ha sido también Marie Curie fellow de la Unión Europea en la Universidad Ca' Foscari de Venecia (Italia). Se especializa en temas de organización social, parentesco, etnohistoria y género entre los grupos panos de la Amazonía boliviana y actualmente investiga el impacto de las industrias extractivas en el Gran Chaco y la Amazonía.

Vincent Daumas es doctorando en Historia por la Universidad de Rennes 2 (Francia). Su investigación de doctorado analiza las técnicas mineras y metalúrgicas en los Andes meridionales del siglo XVIII. Se interesa, en particular, por las modalidades de formulación y de escritura de esas prácticas, las formas colectivas de innovación, y los soportes y las estrategias de reconocimiento de los peritos como expertos autorreivindicados. En su tesis de maestría, trabajó sobre la presencia portuguesa en la minería peruana de los siglos XVI y XVII.

Paul Fabié es doctorando en Antropología por la École des Hautes Études en Sciences Sociales (Francia). Su tesis doctoral aborda la vida en las plantaciones de monocultivos entre Brasil y Paraguay a partir de la perspectiva de los productores y, a la inversa, la experiencia de los pueblos tavyterá/kaiowa, reducida a una situación intersticial. Luego de su doctorado, iniciará un posdoctorado en la Universidad de Sidney, financiado por la Fundación Fyssen, centrado en la dimensión de la pérdida ambiental.

Zelda Alice Franceschi es doctora en Antropología por la Universidad de Milán-Bicocca (Italia). Profesora titular de los cursos Historia de la Antropología y Antropología de las Américas en la Universidad de Bolonia. Ha enseñado en las universidades nacionales de Córdoba y Salta (Argentina), Montreal (Canadá) y Bogotá (Colombia), y es miembro del Centro de Investigaciones Históricas y Antropológicas (Bolivia). Se especializó en el Chaco argentino y sus principales líneas de investigación son la historia de la antropología, las historias de vida y las autobiografías indígenas.

Damir Galaz-Mandakovic es profesor de Historia y Geografía por la Universidad de Tarapacá (Chile), magíster en Ciencias Sociales por la Universidad de Antofagasta (Chile), magíster y doctor en Antropología por la Universidad Católica del Norte (Chile) y doctor en historia por la Universidad de Rennes 2 (Francia). Investiga las derivaciones de la minería del cobre, plata, salitre, azufre, bórax y manganeso en el norte de Chile y suroeste de Bolivia entre los siglos XIX y XXI, analizando migraciones nacionales e internacionales, inserciones tecnológicas, transformaciones urbanas, arquitecturas, impactos económicos, ambientales y sanitarios. Es académico investigador del Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad Arturo Prat de Chile.

María Angélica García Hernández cursa un doctorado en Antropología Lingüística en la Universidad de Rennes 2 (Francia). Su trabajo se centra en la comprensión de los procesos de construcción de la autopercepción colectiva indígena (identidades/alteridades) y de su puesta en narración a través del análisis de relatos de vida en lengua autóctona por medio de trabajo de campo etnográfico en el estado de Oaxaca (sur de México).

Consuelo Hernández es antropóloga por la Universidad de Chile, DEA en Antropología Cultural por la Universidad Complutense de Madrid y doctora en Antropología Social por la Université Sorbonne Nouvelle. Ha trabajado en el desierto de Atacama, el Chaco paraguayo y en el occidente asturiano sobre temas relacionados con animales, alimentación, domesticación, patrimonio cultural y fotografía. Es parte de la editorial Colibris e investigadora asociada al proyecto ANR “Analyse comparée sur le savoir mécanique dans les sociétés amérindiennes du Chaco et de l’Atacama”.

André Menard es antropólogo y doctor en Sociología por la École des Hautes Études en Sciences Sociales (Francia). Ha participado en diferentes proyectos de investigación y publicado trabajos referidos a la historia y la política indígena (especialmente mapuche) analizando las formas que toman escrituras y archivos más allá de sus modalidades exclusivamente alfabeticas y modernas. Desde 2010 también trabaja sobre la noción de fetiche y la relación entre objetos, magia y política. Ha sido profesor del Departamento de Filosofía de la Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación y del Departamento de Antropología de la Universidad de Chile, en el cual se desempeña actualmente.

Rodrigo Montani es antropólogo y lingüista por la Universidad Nacional de Córdoba, investigador del CONICET, profesor asistente de la Universidad Nacional de Córdoba (Argentina) y miembro del Centro de Investigaciones Históricas y Antropológicas (Bolivia). Sus intereses de investigación incluyen la antropología, la lingüística y la etnohistoria del Gran Chaco, particularmente de los wichíes. Actualmente trabaja en un proyecto de cine etnográfico experimental.

Diego Ortúzar es doctor en Ciencias Sociales por la École des Hautes Études en Sciences Sociales (Francia) y becario posdoctoral del Centre National de la Recherche Scientifique en el marco del proyecto “ANR Interruptions”, afiliado al laboratorio de geografía PRODIG. Se ha especializado en la historia de la salud laboral en Chile y actualmente investiga sobre transporte y extractivismo en los Andes meridionales.

Daniel Quiroz es antropólogo y doctor en Historia por la Universidad de Chile, investigador de la Subdirección de Investigación del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural. Profesor del Departamento de Antropología de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Chile. Sus principales líneas de trabajo son el estudio de las adaptaciones marítimas costeras e insulares, la antropología e historia de la caza de mamíferos marinos, las narrativas etnográficas globales y locales sobre ballenas y balleneros, la etnografía histórica de buques, aviones, máquinas e instalaciones industriales, y el uso del *collage* en la escritura etnográfica y la teoría de la etnografía.

Facundo Petit es licenciado y doctor en Antropología por la Universidad de Buenos Aires (Argentina) e investigador adscripto en la Unidad Ejecutora en Ciencias Sociales Regionales y Humanidades (CONICET/Universidad Nacional de Jujuy). Fue becario posdoctoral del CONICET. Se especializó en los estudios socioantropológicos sobre la sonoridad y la escucha, los estudios sociales sobre la pandemia de COVID-19, y actualmente se encuentra explorando procesos sociorreligiosos, turísticos y patrimoniales en la quebrada de Humahuaca y la puna de Jujuy.

Alberto Preci es doctor en Geografía por la Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (Francia). Profesor-investigador en el Departamento de Geografía de Sorbonne Université, afiliado al centro de investigaciones “Médiations. Sciences des lieux, sciences des liens”. Tras una tesis doctoral sobre la formación de la ciudadanía indígena en el Chaco argentino, se interesa por la diseminación contemporánea de las máquinas y sus impactos sobre el ambiente y las relaciones sociales, tanto como sus accidentes y sus reparaciones en las tierras bajas sudamericanas.

Nicolas Richard es doctor en Antropología Social por la École des Hautes Études en Sciences Sociales e investigador del Centre National de la Recherche Scientifique (Francia), adscripto al Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEA UAR 3337) de Bolivia. Investiga el Gran Chaco y los Andes meridionales, centrándose en la colonización tardía de los territorios indígenas, la antropología histórica de las industrias extractivas, y la antropología de la técnica y las máquinas. Ha coordinado los proyectos de investigación “Memorias indígenas de la guerra del Chaco” (en colaboración con Luc Capdevila), “Caminos, camiones y biografías en la Puna de Atacama”, “Mecánicas salvajes: el saber mecánico en comunidades indígenas del Chaco y Atacama” e “Interruptions: accidentes, disfuncionamientos y tiempos muertos. Los territorios extractivos desde una nueva perspectiva”.

Francisco Rivera es arqueólogo y doctor en Antropología por la Universidad de Montreal (Canadá) e investigador asociado del Instituto de Investigaciones Arqueológicas y Museo de la Universidad Católica del Norte (Chile) y de The Archaeology Centre de la Universidad de Toronto (Canadá). Sus intereses de investigación se centran en la antropología de la minería, el patrimonio industrial y la arqueología del pasado contemporáneo, tanto en el desierto de Atacama (Chile) como en la baja costa norte de Quebec (Canadá). Es director del Proyecto Arqueológico Alto Cielo, el cual explora la historia cultural de Ollagüe en el norte de Chile.

Joaquín Ruiz Zubizarreta es doctorando en Antropología Social y Etnología en la Escuela de Altos Estudios en Ciencias Sociales (Francia). Encargado de cátedra de los cursos de Lengua y Civilización Guaraní en el Instituto Nacional de Lenguas Orientales (Inalco). Su investigación propone una relectura de los clásicos de la etnología guaraní a partir de la experiencia etnográfica entre los mbyá-guaraní de Paraguay.

Simón Uribe es documentalista, doctor en Geografía por la Escuela de Economía y Ciencias Políticas de Londres (LSE). Profesor asociado de la Facultad de Estudios Internacionales, Políticos y Urbanos de la Universidad del Rosario (Colombia). Entre sus áreas de interés están los estudios amazónicos, la historia y la economía política de la infraestructura y las dinámicas de desarrollo territorial. Desde hace varios años se interesa por el cine documental como una forma alternativa de producción y circulación del conocimiento. En 2019 estrenó *Suspensión*, su primer largometraje documental, y actualmente se encuentra desarrollando una segunda película sobre la aviación en la Orinoquia y Amazonía colombianas.

Diego Villar es doctor en Antropología por la Universidad de Buenos Aires e investigador del CONICET (Argentina). Miembro del Centro de Investigaciones Históricas y Antropológicas (Bolivia) y del Doctorado en Ciencia Histórica y Antropológica: Memoria, Civilización y Patrimonio (Universidad de Bolonia). Ha sido Marie Curie fellow de la Unión Europea en la Universidad Ca' Foscari de Venecia (Italia). Realiza trabajo de campo entre los chacobos de la Amazonía boliviana y los chanés del Chaco argentino, y se especializa en la etnografía, etnohistoria y etnología comparativa de las tierras bajas sudamericanas.

Pablo Wright es doctor en Antropología por Temple University (Estados Unidos), investigador superior del CONICET y profesor titular en la Universidad de Buenos Aires y en la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Argentina). Fue Senior Fellow del Center for the Study of World Religions de Harvard, y es Visiting Fellow del Center for Advanced Studies in the Humanities and Social Sciences de la Friedrich Alexander University Erlangen-Nuremberg. Realiza investigaciones en antropología de la religión en diversos grupos sociales y étnicos, especialmente en la región chaqueña argentina, y asimismo se especializa en estudios sobre la cultura e imaginarios viales.

Studi e ricerche

1. Lippiello, Tiziana; Orsini, Raffaella; Pitingaro, Serafino; Piva, Antonella (a cura di) (2014). *Linea diretta con l'Asia. Fare business a Oriente.*
2. Zanin, Filippo; Bagnoli, Carlo (2016). *Lo "strategizing" in contesti complessi.*
3. Arpioni, Maria Pia; Ceschin, Arianna; Tomazzoli, Gaia (a cura di) (2016). *Nomina sunt...? L'onomastica tra ermeneutica, storia della lingua e comparatistica.*
4. Gelichi, Sauro; Negrelli, Claudio (a cura di) (2017). *Adriatico altomedievale (VI-XI secolo). Scambi, porti, produzioni.*
5. Panizzo, Fabrizio (a cura di) (2017). *Memoria e storia del Distretto dello Sportystem di Montebelluna.*
6. Massiani, Jérôme (2018). *I promessi soldi. L'impatto economico dei mega eventi in Italia: da Torino 2006 a Milano 2015.*
7. Fantuzzi, Fabio (a cura di) (2017). *Tales of Unfulfilled Times. Saggi critici in onore di Dario Calimani offerti dai suoi allievi.*
8. Bizzotto, Giampietro; Pezzato, Gianpaolo (2017). *Impavidi veneti. Imprese di coraggio e successo a Nord Est.*
9. Calzolaio, Francesco; Petrocchi, Erika; Valisano, Marco; Zubani, Alessia (a cura di) (2017). *In limine. Esplorazioni attorno all'idea di confine.*
10. Carraro, Carlo; Mazzai, Alessandra (a cura di) (2017). *Gli impatti dei cambiamenti climatici in Italia. Fotografie del presente per capire il futuro.*
11. Sperti, Luigi (a cura di) (2017). *Giornata dell'archeologia: scavi e ricerche del Dipartimento di Studi Umanistici.*
12. Brombal, Daniele (ed.) (2017). *Proceedings of the XV East Asia Net Research Workshop. Ca' Foscari University of Venice, May 14-15, 2015.*
13. Coonan, Carmel Mary; Bier, Ada; Ballarin, Elena (a cura di) (2018). *La didattica delle lingue nel nuovo millennio. Le sfide dell'internazionalizzazione.*
14. Bagnoli, Carlo; Bravin, Alessia; Massaro, Maurizio; Vignotto, Alessandra (2018). *Business Model 4.0. I modelli di business vincenti per le imprese italiane nella quarta rivoluzione industriale.*
15. Carpinato, Caterina (2018). *Teaching Modern Languages on Ancient Roots. Anche le pietre parlano.*
16. Newbold, David (ed.) (2018). *My Mobility. Students from Ca' Foscari Recount their Learning Experiences Abroad.*
17. Newbold, David (ed.) (2019). *Destination Ca' Foscari. International Students on Mobility Recount their Experiences in Venice.*

18. Volpato, Francesca (2019). *Relative Clauses, Phi Features, and Memory Skills. Evidence from Populations with Normal Hearing and Hearing Impairment*.
19. Cinquegrani, Alessandro (a cura di) (2019). *Imprese letterarie*.
20. Krapova, Iliyana; Nistratova, Svetlana; Ruvoletto, Luisa (a cura di) (2019). *Studi di linguistica slava. Nuove prospettive e metodologie di ricerca*.
21. Busacca, Maurizio; Caputo, Alessandro (2020). *Valutazione, apprendimento e innovazione nelle azioni di welfare territoriale. Lo SROI-Explore per i Piani Giovani in Veneto*.
22. Bagnoli, Carlo; Mirisola, Beniamino; Tabaglio, Veronica (2020). *Alla ricerca dell'impresa totale. Uno sguardo comparativo su arti, psicoanalisi, management*.
23. Ricorda, Ricciarda; Zava, Alberto (a cura di) (2020). *La 'detection' della critica. Studi in onore di Ilaria Crotti*.
24. Corrò, Elisa; Vinci, Giacomo (a cura di) (2021). *Palinsesti programmati nell'Alto Adriatico? Decifrare, conservare, pianificare e comunicare il paesaggio*. Atti della giornata di Studi (Venezia, 18 aprile 2019).
25. Bassi, Shaul; Chillington Rutter, Carol (eds) (2021). *The Merchant 'in' Venice: Shakespeare in the Ghetto*.
26. Carloni, Giovanna; Fotheringham, Christopher; Virga, Anita; Zuccala, Brian (eds) (2021). *Blended Learning and the Global South. Virtual Exchanges in Higher Education*.
27. Plevnik, Aljaž; Rye, Tom (eds) (2021). *Cross-Border Transport and Mobility in the EU. Issues and State of the Art*.
28. Bagnoli, Carlo; Masiero, Eleonora (2021). *L'impresa significante fra tradizione e innovazione*.
29. Nocera, Silvio; Pesenti, Raffaele; Rudan, Igor; Žuškin, Srđan (eds) (2022). *Priorities for the Sustainability of Maritime and Coastal Passenger Transport in Europe*.
30. Blaagaard, Bolette B.; Marchetti, Sabrina; Ponzanesi, Sandra; Bassi, Shaul (eds) (2023). *Postcolonial Publics: Art and Citizen Media in Europe*.
31. Vianello, Valerio; Zava, Alberto (a cura di) (2023). «*L'umanesimo della parola*». *Studi di italianistica in memoria di Attilio Bettinzoli*.
32. An, Jong-Chol; Perrin, Ariane (eds) (2023). *Cultural Exchanges Between Korea and the West Artifacts and Intangible Heritage*.
33. Ioannou, Manthos (2023). *Storia della sciagura e schiavitù della Morea. Testo, commento e glossario*. A cura di Eugenia Liosatou.
34. Campostrini, Stefano; Senigaglia, Roberto (a cura di) (2023). *L'esperienza Uni4Justice e le prospettive future. Le ricerche del team di Ca' Foscari*.

35. Froeliger, Nicolas; Laronneur, Claire; Sofo, Giuseppe (eds) (2023). *Traduction humaine et traitement automatique des langues. Vers un nouveau consensus ? / Human Translation and Natural Language Processing. Towards a New Consensus?*
36. Garofalo Geymonat, Giulia; Marchetti, Sabrina; Morino Baquetto, Alice (a cura di) (2024). *Vulnerabilità in migrazione. Sguardi critici su asilo e protezione internazionale in Italia.*
37. Fonderico, Giuliano (a cura di) (2024). *Trasparenza e prevenzione della corruzione nel nuovo codice dei contratti pubblici.*
38. Lanzini, Pietro (2024). *Imprese e mercato: sfide e opportunità negli anni del Green Deal.*
39. Finotto, Vladi; Mauracher, Christine (2024). *Traiettorie di sviluppo per le imprese agroalimentari: sfide, management e innovazione.*
40. Liosatou, Eugenia; Scalora, Francesco (a cura di) (2024). *Libri, storie, persone e parole fra Venezia e la Grecia. Miscellanea di scritti in memoria di Mario Vitti.*
41. Vian, Giovanni (2025). *L'episcopato del Triveneto al Vaticano II. Dall'annuncio alla partecipazione al concilio (1959-65).*

Este maravilloso libro de estudios de caso acerca del impacto de las máquinas en las regiones aisladas de América Latina cristaliza la revolución copernicana que se está produciendo en la vida cotidiana, así como en la imaginación del tiempo y el espacio, el yo y el cosmos. El centro neurálgico del volumen es la exploración del accidente que, al igual que el shock del choque, lo pone todo «en suspenso», incluida la teoría y la práctica de la antropología.

Michael Taussig, Columbia University



Università
Ca' Foscari
Venezia