

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.



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 Ksiasiek

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.