

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 cotidianeidad 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 recurría 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.

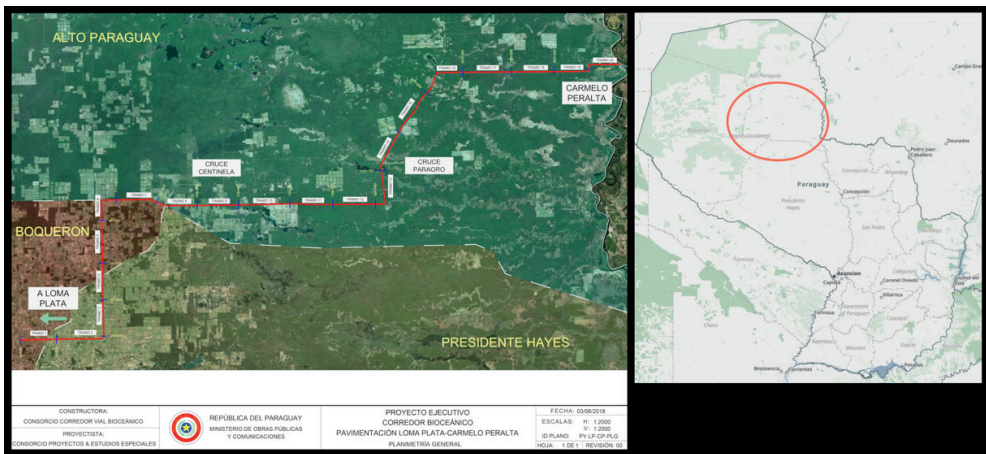


Figura 1 El trazado proyectado para la PY-15, publicado por Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) en 2020. El círculo rojo, a la derecha, indica el área del Chaco paraguayo donde se desarrollan las obras camineras. Fuente: MOPC (2020) y elaboración propia a partir de OpenStreetMap (2023)

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 barriales 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 traslados 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 constrúan 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 financistas 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 taninera 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 descrito 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 Korní 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 transgano 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 descrito.

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 cohabitan en la ruta de una pista por lado y escasas barreras junto a una variedad de animales (vacas, tapires, 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 afuerina 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, las 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 barcas 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 barcas 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–.

Quiénes 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 ayoreas 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 Murinho. 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 acarrear 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». Sendon, 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>

