

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 cotidianeidad 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 aprietan 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 cotidianeidad. 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 forzado, 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.

acercarse 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 asistirle, 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 rítmica, 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.

