

# **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.<sup>1</sup> Allí conocí a Argentina Polo,<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup>

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.<sup>4</sup>

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.<sup>5</sup> 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

<sup>5</sup> 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 agentividad 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 destino<sup>6</sup> 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,

<sup>6</sup> 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.<sup>7</sup>

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

<sup>7</sup> 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 Wänlhäy, 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*<sup>8</sup> 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

<sup>8</sup> 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».<sup>9</sup> 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

<sup>9</sup> 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».<sup>10</sup>

### **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.<sup>11</sup> Con la construcción del camino n.º 9 (Juan José

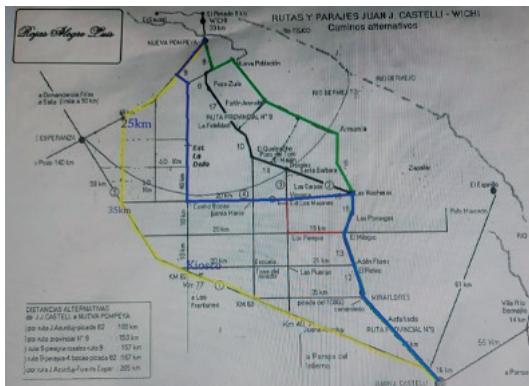
---

**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.<sup>12</sup>

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.<sup>13</sup>

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.<sup>14</sup>

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.<sup>15</sup>

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.<sup>16</sup> 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 cílicos, *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.<sup>17</sup>

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).<sup>18</sup> 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

<sup>17</sup> Entrevista a Paulino Díaz, Misión Nueva Pompeya, abril de 2023.

<sup>18</sup> 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.<sup>19</sup> 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».<sup>20</sup>

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.<sup>21</sup>

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.<sup>22</sup>

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».<sup>23</sup> 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.

