

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

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

Diego Villar

Università Ca' Foscari Venezia, Italia

Abstract The ethnographic analysis of a recent incident –the death of an indigenous teacher in a road accident– reveals the everyday impact of the mechanization of indigenous life in Lowland South America and, in particular, the dilemmas involved by growing use and dissemination of motorcycles among the Chacobo (Panoan) of Bolivian Amazonia. The accident becomes a social drama that needs to be interpreted in terms of several contexts of Chacobo culture and, at the same time, reveals broader social, economic, technological, symbolic and environmental transformations that are currently shaping indigenous life in Lowland South America.

Keywords Motorcycles. Mechanization. Accidents. Indigenous peoples. Amazonia.

Índice 1 Introducción: un drama social en el Beni. – 2 Mecánica salvaje. – 3 Etnografía de la moto indígena. – 4 Moto, parentesco y relaciones interétnicas. – 5 Moto, chamanismo y causalidad. – 6 Notas de aceleración comparada.



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

Peer review | Open access
Submitted 2025-02-03 | Accepted 2025-03-17 | Published 2025-09-30
© 2025 Villar | 4.0
DOI [10.30687/978-88-6969-940-5/020](https://doi.org/10.30687/978-88-6969-940-5/020)



1 Introducción: un drama social en el Beni

Entre tantas otras cosas,¹ las muchas páginas de *El hombre sin atributos*, la larga e inconclusa novela del escritor austriaco Robert Musil (1997), reflexionan sobre las inquietudes que suscitaba la tecnología en el período europeo de entreguerras. Además de provocar el desasosiego en figuras del calibre de Ernst Jünger o Martin Heidegger, la técnica como problema es el *leitmotiv* más o menos implícito de buena parte de los planes y las elucubraciones tanto del protagonista Ulrich como de la misteriosa Acción Paralela: la técnica como horizonte sombrío de la evolución, la técnica como distopía deshumanizante, la técnica como trampa cósmica autoinfligida frente a la esperanza prometeica del hombre, siempre en peligro latente de ser aplastado por la máquina.² La novela, de hecho, comienza con un pasaje en el cual la máquina -en este caso un camión- atropella literalmente a una persona:

Se oía aproximándose la sirena de una ambulancia. La velocidad con que llegaba al rescate llenó a los presentes de satisfacción: ¡cuán admirablemente funciona la sociedad! La víctima fue levantada en camilla y luego deslizada en una ambulancia. Hombres de uniforme la atendían y el interior del vehículo, o lo que uno llegaba a ver de él, parecía tan limpio y prolíjo como una guardia. La gente se dispersó con la idea de haber presenciado algo enteramente regulado y ordenado. (Musil 1997, 5)

Lejos de librar el accidente al azar de la contingencia, las últimas líneas abren la puerta a una llave de interpretación particular. En efecto, al sugerir la posibilidad de pensar el accidente más allá de la singularidad del acontecimiento, de la circunstancia o de la fatalidad, nos permiten entenderlo como un proceso articulado por ciertas reglas, y hasta quizás, por qué no, a la manera del drama social de los viejos africanistas -es decir, como un conflicto generativo, productivo analíticamente, que revela, expone o trae a la luz una serie de principios sociales y tensiones latentes (Turner 1957)-. De lo que se trata, por tanto, es de explorar las posibilidades descriptivas que abre esa grilla de lectura en el caso de un accidente reciente en

1 Este artículo se enmarca en el programa de investigación e innovación Horizon Europe a través del proyecto Marie Skłodowska-Curie GA 101060942 financiado por la Unión Europea. No obstante, los puntos de vista y opiniones expresados son responsabilidad exclusiva del autor y no reflejan necesariamente los de la Unión Europea o la Agencia Ejecutiva Europea de Investigación. Ni la Unión Europea ni la agencia pueden ser consideradas responsables de los mismos. Para anonimizar a las personas involucradas, todos los nombres utilizados son seudónimos.

2 Ver, por ejemplo, Herf 1993.

la Amazonía boliviana en el cual perdió la vida un maestro chacobo, y que presenciamos en todo su ciclo de desarrollo: desde el propio suceso hasta aquello que, como veremos, podríamos entender como su resolución.³ Para ello, primero, expondremos un breve sumario de los hechos, casi a la manera de crónica periodística, y luego rastrearemos una serie de conexiones que comienzan a trazarse a partir del drama, asociándose y traduciéndose las unas en las otras. La idea rectora es que, por un lado, el accidente permite que esos registros implícitos afloren, se activen o manifiesten; pero, al mismo tiempo, el propio suceso resulta incomprensible si no se lo analiza a la luz de un contexto singular que lo explica y condiciona.



Figura 1 El camión quemado. Foto de Diego Villar, Beni, 2022

El domingo 24 de julio de 2022, mientras los chacobos de Castañar se disponían a iniciar el torneo de fútbol con que cada año conmemoran la fundación de la comunidad, se produjo súbitamente un revuelo: gritos, corridas, el llanto ritual de las mujeres. En cuestión de minutos se esparció el rumor de que Mahua, un chacobo que trabajaba como profesor y técnico de investigación, había sido atropellado en su moto por un camión de la empresa china que, desde hace unos años, pavimenta la ruta que bordea el territorio chacobo. De inmediato todos se dirigieron a la escena del hecho, en Puerto Barrero, donde hay una pequeña comunidad chacobo que había alertado a los familiares. La escena era macabra: muerto instantáneamente, echado sobre la tierra roja, Mahua se desangraba con el cráneo partido a un costado del camión mientras su compañero tacana –que viajaba con él en la

3 Con aproximadamente unas 1.200 personas, los chacobos son un grupo de lengua pano actualmente diseminado en una veintena de pequeñas comunidades a lo largo de los ríos Yata, Ivon, Geneshuaya y Benicito, en el norte de la Amazonía boliviana (Córdoba 2008; Erikson 2002; Villar 2013; Tallman 2018).

moto- era llevado de urgencia al hospital de Riberalta, la ciudad más cercana, con una pierna quebrada. El chofer del camión había huido y, mientras las mujeres de la familia se arrojaban llorando sobre el cadáver, los hombres golpearon al agente de policía que intentaba moderar los ánimos, rociaron con gasolina el camión y lo quemaron.

Los familiares se negaron a que las autoridades llevasen el cuerpo a Riberalta para realizar la correspondiente autopsia: como eran muchos, estaban furiosos y varios estaban armados, la policía juzgó prudente dejarlos llevar a Mahua a Castañar. A las pocas horas, los chacobos dieron un ultimátum a las autoridades: si el culpable no aparecía en 24 horas y la empresa china no compensaba de inmediato a la familia, bloquearían la carretera. Los días siguientes mantuvieron la tensión, pero a la vez dieron paso a reacciones más reflexivas: por un lado, se admitía la posibilidad de un accidente pero no -tal como declaraba indignada la mayoría de los chacobos- que el chofer huyera y dejara a Mahua «tirado como un perro», sin llamar a la policía o a la emergencia médica; por el otro, los demás grupos indígenas de la zona (tacanas, pacaguarias, cavineños, arauonas), que en los últimos años padecieron asimismo su propia cuota de accidentes viales, se movilizaron para apoyar masivamente a los chacobos. Las amenazas surtieron efecto: a los dos días se celebró una asamblea en Castañar con los chacobos, representantes de los otros grupos étnicos, la policía, la alcaldía de Riberalta y la propia empresa china, en la cual se comunicó a los comunarios que el chofer había huido de la provincia pero la investigación seguía su curso, y que la empresa había aceptado conceder una indemnización a la familia. El acta formal del acuerdo se firmaría ante un notario.

2 Mecánica salvaje

La primera cuestión en que obliga a pensar este episodio es evidente y directa: la mecanización acelerada de la Sudamérica indígena y, en particular, el *boom* contemporáneo de la motocicleta. Desde finales del siglo XIX y durante todo el último siglo, los territorios indígenas fueron colonizados por un ejército de barcos de vapor, camiones, ferrocarriles, motosierras, armas de fuego y generadores eléctricos introducidos por exploradores, militares, misioneros, industrias extractivas, funcionarios estatales, ONG y proyectos de desarrollo. Una y otra vez, la etnografía reporta la fascinación indígena con las máquinas: Theodor Koch-Grünberg ([1906] 1969, 44) recolecta los dibujos xinguanos de los barcos de vapor, Erland Nordenskiöld ([1910] 2002, 5) evoca los camiones y los ferrocarriles que transportan a los indígenas chaqueños a los ingenios como «un viaje a la Luna», Alfred Métraux (1930) encuentra comunidades desiertas porque los chiriguanos trabajan en la ruta para los vehículos del ejército

boliviano al inicio de la guerra del Chaco, y hasta Claude Lévi-Strauss se fotografía con su camión en su mítico viaje al Mato Grosso (Castro Faria 2001, 63). Es decir, en otras palabras, que en el período fundacional que va entre las décadas de 1880 y 1930 –la fase heroica de la antropología americanista en la que se construye profesional e institucionalmente la propia disciplina como ciencia y define los grandes problemas que hoy llamamos clásicos: parentesco, ritual, chamanismo cultura material-, los indígenas sudamericanos ya están viviendo con o entre máquinas. En ese sentido, tal vez exagerando un poco, podríamos decir incluso que, al menos desde el punto de vista de los propios informes de la ciencia antropológica, no hay un ‘grado cero’ de la mecanización, porque nunca hubo indígenas sin máquinas. Y, por lo tanto, no sólo se vuelve pertinente sino indispensable examinar el impacto multidimensional de las mismas.⁴

Lo curioso es que por lo general, por razones que se nos escapan, la antropología ha ignorado ese proceso tan evidente de colonización mecánica. Todo sucede como si los machetes, las ollas o los fósforos provenientes del contacto intercultural fueran objetos que permiten la reproducción de la cultura indígena, mientras que las máquinas no. Si bien, para documentar los procesos de cambio social, estudios recientes sí documentan algunas de las nuevas materialidades (radios, teléfonos celulares, motores fuera de borda, paneles solares), hay todavía poca investigación sobre el *boom* motociclístico que durante las dos últimas décadas altera sensiblemente el paisaje interétnico de las tierras bajas sudamericanas, o bien sobre las numerosas repercusiones sociales, económicas y medioambientales que de una u otra forma remodelan aquello que podríamos llamar modernidad indígena.⁵ El auge de la motocicleta, no obstante, es un dato en el sentido etimológico, algo evidente con lo que nos topamos de inmediato en el terreno y que resulta imposible ignorar: si en las etnografías clásicas de las tierras bajas los indígenas pasaban las tardes limpiando las plumas de los adornos corporales, las canoas o los arcos y las flechas, lo cierto es que hoy trascurren casi todo su tiempo libre desmontando, reparando, ensamblando y lustrando motocicletas.

4 Ver, por ejemplo, Richard, Moraga, Saavedra 2016; Richard, Franceschi, Córdoba 2021; Villar 2022.

5 Algunas excepciones: Preci (2023), Villar (2023), Taussig (2024). Para casos comparables en otras partes del mundo, Pertti y Müller-Wille (1987), Seignobos (2014), Fraser (2018).



Figura 2 Pëa repara su motocicleta. Foto de Diego Villar, Castañer, 2022

Inicialmente un objeto de lujo limitado al cacique, maestro, ayudante médico o técnico de la ONG, la moto japonesa (Honda, Suzuki) es gradualmente reemplazada por una nueva oleada masiva de motos más económicas de origen indio y sobre todo chino (Dayun, Haojue, Daimo, Hero).⁶ Podemos afirmar sin duda alguna que, en los últimos años, la movilidad motociclística se democratiza o al menos se masifica. Casi todos los adultos chacobos conducen motos que adquieren con el producto de uno o dos años de zafra, la forma tradicional de trabajo en la región desde el tiempo del caucho en la que un comerciante adelanta mercadería al trabajador y genera una deuda que este último salda en goma, madera, castaña, palmitos, etc. Sería un gran error, no obstante, considerar el *boom* motociclístico como un hecho exclusivamente chacobo: de hecho, la obsesión por la moto es compartida con otros grupos indígenas de la zona (ese'ejas, tacanas, cavineños) y, sobre todo, con la población mestiza, criolla o *carayana* -y así, en una de las principales avenidas de la ciudad de Riberalta, podemos encontrar el monumento a la motocicleta-. En este sentido, la cultura de la moto opera como un dispositivo expansor de los horizontes de sociabilidad (Gow 2001). La motocicleta se presenta como ícono de pertenencia, una forma de ejercer y desplegar públicamente la ciudadanía -o, en otros términos, de ser un buen boliviano-.

6 De esta forma, de un censo de 200 motocicletas chacobo recopilado entre junio y agosto de 2023, el 43% son Honda (46) y Suzuki (15), mientras que la gran mayoría de las restantes se compone de vehículos más económicos de origen chino e indio: 25 Dayun, 17 Haojue, 6 Hero, etc. Todas las marcas llevan motor de carburador de 125 o 150 cc.



Figura 3 El monumento a la moto. Foto de Diego Villar, Riberalta, 2022

Al mismo tiempo, sin embargo, atribuir la fascinación mecánica a una predisposición consumista o fetichista, mero subproducto de la expansión global de capitalismo, sería un tanto simplista. Para retomar la lúcida expresión de Stephen Hugh-Jones (1992, 51), si hoy las comunidades indígenas se nos presentan plagadas de ruinas o fósiles mecánicos (manubrios, ruedas, tuercas, pistones, cadenas, caños de escape), «no son manchas en el paisaje, el papel de envoltorio de un capitalismo arrojado por decido en un jardín del Edén tropical, sino parte de una cultura que se transforma y modifica constantemente frente a circunstancias cambiantes».

Pero cuidado: si atribuir la asombrosa proliferación motociclística exclusivamente a los chacobos sería un error, también lo sería suponer que se apropien de la moto tal como lo hace cualquier otro poblador criollo de la zona. De hecho, resulta imposible comprender la realidad actual de los chacobos -sus agendas, sus preocupaciones, sus expectativas- sin documentar la biografía o vida social de la motocicleta: las formas de usarla, mantenerla, nombrarla, de clasificar sus partes (analogías y metáforas sexuales, corporales, animales, etc.), sus eventuales mecanismos de subjetivación y animación, su conexión con las transformaciones de los criterios locales de posesión y propiedad, o bien cómo ese vehículo se liga con la sociedad, el espacio o el medioambiente. También es necesario analizar aquello que podríamos llamar epistemología del conocimiento mecánico (reparación, adaptación, bricolaje, canibalización); es decir, en qué medida la moto propicia una etnomecánica indígena, criolla o mestiza -y, de haberla, cómo ella puede ser sustentable en un universo pragmático que opera sin garantías de marca, repuestos ni servicio mecánico-. O bien, incluso, averiguar cómo opera la transmisión intergeneracional del saber mecánico: ¿hay analogías formales con otras cadenas operatorias como el chamanismo, la iniciación masculina, la memoria mitológica o ritual?⁷

7 Ver <https://pric.unive.it/projects/motoboom/home>.

3 Etnografía de la moto indígena

Todavía más decisiva por su impacto cotidiano parece ser la conexión entre el universo de la motocicleta y la redefinición de las identidades personales, etarias, étnicas y de género; o, en otras palabras, lo que podríamos llamar sociología de la moto indígena. Estas diversas tramas relationales no sólo constituyen una suerte de hecho social total en sentido maussiano, sino que tensionan de formas inesperadas los mismos principios organizativos de la cultura indígena. Así, por ejemplo, si en principio la motocicleta parecería funcionar como ícono de la dependencia a la lógica del capitalismo global, los chacobos insisten en que constituye un vector material de autonomía y emancipación respecto de la tutela de misioneros, funcionarios, ONG y proyectos de desarrollo. Y, cuando alguien sugiere que podría incentivar procesos de desigualdad económico-social, apuntan por el contrario a la reciente masificación de la moto china, mucho más económica que su contraparte japonesa. De igual manera relativizan la idea de que la motorización promueve el individualismo, observando que la moto los ayuda a preservar las redes sociales al permitirles asistir a fiestas o visitar parientes de otras comunidades a los cuales, en el contexto tradicional, hubieran visto a lo sumo una o dos veces en su vida. De forma similar, a primera vista la motocicleta parece asociarse a la división sexual del trabajo y los roles tradicionales de género -roles que, con un poco de facilismo, podríamos cifrar en la ecuación 'hombre: caza-pesca-recolección: público: exterior :: mujer: agricultura: doméstico: interior'. Así, por ejemplo, cuando Baita se sube a la moto de su esposo y simula encenderla diciendo *catsiquia* (literalmente «me estoy yendo», forma tradicional de la despedida chacobo), provoca la carcajada de toda la familia: por *default*, de hecho, moto, mecánica o exterior parecen asuntos masculinos. Pero, a la vez, lo cierto es que aparecen cada vez más mujeres que emplean la motocicleta para recoger leña, trabajar en la plantación familiar de mandioca o viajar a la ciudad para realizar los trámites de los documentos de identidad de los niños. Y, tal como las jovencitas comienzan a percibir, esta posibilidad de gestionar su propio tiempo y espacio permite emanciparse de los varones tanto como los chacobos, en su conjunto, se autonomizan de líderes políticos, misioneros, funcionarios o proyectos de desarrollo.

A la hora de documentar el impacto de la motocicleta sobre la geografía, la naturaleza o el espacio amazónico, se nos presentan ambigüedades similares. Las motocicletas ciertamente contaminan un medioambiente ya de por sí presionado por la deforestación ilegal, el cultivo intensivo de soja, la ganadería o la explotación sistemática de recursos como la caza, la pesca, las castañas o el palmito. Pero, una vez más, los chacobos insisten en que la moto les permite optimizar la productividad: no sólo la de la cacería, la pesca o la agricultura

sino incluso la del trabajo en general -y así, por ejemplo, indican que los cazadores y pescadores administran mejor las alternancias y variaciones estacionales del ciclo anual, o bien que los maestros y técnicos pueden ir los fines de semana a la ciudad a tomar cursos de perfeccionamiento. Palmeando su moto, Cana dice en castellano: «Ésta me da de comer: vamos a pescar, me da pescado; vamos a cazar, me da carne; vamos a la castaña, igual trabaja».⁸ No deja de haber algo de paradójico en todo esto, porque si bien es cierto que la gente resalta las ventajas pragmáticas de la motocicleta, también lo es que su diseminación seguramente afecta los recursos naturales al incentivar la explotación intensiva (ya prácticamente no queda caza y pesca cerca de las comunidades), o que se escuchan otros testimonios de indígenas que trabajan en el palmito, la madera o la castaña «para mi gasolina», lo que sugeriría que -al menos en ciertos contextos- la moto no se presenta ya como medio sino como un fin en sí mismo. Pero es toda una gama bastante amplia de datos, entonces, la que nos invita a repensar la motocicleta indígena como dispositivo generador de nuevos espacios de agencia que pueden subvertir las estructuras establecidas.

Al mismo tiempo, un episodio como el de Mahua hace que sea imposible soslayar el impacto más visible y espectacular de la motorización, que es justamente su incidencia en la tasa creciente de heridos y fallecidos. Entre los chacobos, de hecho, los incidentes que involucran motos se han convertido en la segunda causa de mortalidad luego de la diabetes crónica.⁹ Casi cada día se comenta algún incidente motociclístico fortuito que termina con heridas más o menos leves. Así, por ejemplo, un joven como Maro luce con orgullo las marcas en su cuerpo y su vehículo, y disfruta narrando sus ordalías motociclísticas:

Yo tengo siete caídas en moto [...] Con Pegaso casi me maté: un arbolito gruesito, y otro más grandecito. Yo iba manejando acelerando y, cuando quise mirar, estaba en cuneta: trampolín me di, y me cogió un palo y ahí quedé yo: a esta alturita quedé, casi me ahorqué ahí en Tokio, casi me saqué la cabeza; para arriba salí y caí en la tierra. Se arruinó la palanca, el embrague, la luz, el farol; tuve que reparar [...] Con mi Fonta también me caí de

8 Entrevista con Cana, Castañar, Beni, agosto de 2022.

9 Cabría investigar, de hecho, a partir de un punto de vista interdisciplinario, hasta qué punto no se trata de variables asociadas. Es decir, si el auge contemporáneo de la diabetes, además de con una alimentación basada casi exclusivamente en arroz y mandioca, no se liga con la merma dramática del ejercicio físico en un contexto en que prácticamente todos usan la moto para recorridos breves como buscar leña, bañarse en el arroyo o visitar familiares: así, por ejemplo, al entierro de Mahua, realizado a escasos 500 metros de la comunidad, casi todos los asistentes concurrieron en moto.

ida a Riberalta, yendo para hacer el carnet de mi hija mayor; de ahí llegamos a Poza Negra. Fue por borrachera: llegamos a Poza Negra y mi tío Napo me dice ‘Tomemos unas cinco cervezas’. Y ya, de a poco entró y ya eran las cinco de la tarde. Yo iba con mi hija y mi otro cuñado, *noho chai*. Ibamos de ida, medio borrachos; ya iba medio picado, miré mi cadena y estaba muy larga, de ahí me dio flojera de pesar la cadena: ‘Vamos así, nomás’. Por la flojera yo no me he fijado. A cien íbamos picando: pasamos un Volvo, otro Volvo, pasamos una camioneta, y en una bajada cerca de Riberalta iba bajando y bajé caja, y la cadena fallaba y bajé otra caja y pjjjjjjjjjjjjjj, la cadena se salió en la bajada y al último momento, cuando ya estábamos abajo, mi hija se abrazó de mí, ‘¡papá!', y pjjjjjjjj, como unos veinte metros más fallaba y paramos y mi rodilla sonó contra el tanque y mi hija gritaba: ‘Papá, ya me quebraste', y tenía calzado de pura trenza y se cogió en el motor y echaba sangre y pensó que se habría quebrado: pasó ahí mismo la borrachera, pasó todo. Se asustó porque echaba sangre, se asustó porque pensó que se había quebrado. Su tío también ha llorado porque se asustó mucho, pero no pasó nada. Fue suerte, porque más o menos 70 metros hemos caído.¹⁰

Pero a veces los accidentes son más graves y, de hecho, desde que comenzamos a trabajar con los chacobos, varias personas han fallecido en accidentes con motos. Mencionamos sólo dos ejemplos paradigmáticos. Por un lado Huara, uno de los primeros tradicionalistas que conocimos en Castañar, quien todavía pescaba con arco y flechas. Salió de su casa a comprar pan en Riberalta y fue atropellado por Paë, un sobrino suyo que conducía borracho. Como la familia del muchacho era mucho más numerosa, el impulso de los parientes de Huara de buscar venganza quedó inmediatamente truncado: luego de plantear el caso en la asamblea grupal, los familiares de Paë prometieron compensar a la hija huérfera con una motocicleta, cosa que jamás se cumplió. Otra víctima fatal, Coya, trabajaba en una empresa maderera de la zona y regresaba de un partido de fútbol con otro amigo en moto. Habían bebido y había mucho viento en la ruta, que levantaba una nube de polvo que reducía mucho la visibilidad. En un momento a Coya se le cayó el gorro y detuvo la motocicleta en medio del polvo rojo: cuando se agachó a recogerla, un autobús que venía por el carril vecino lo atropelló. Falleció instantáneamente. La esposa y los hijos no recibieron compensación económica de la empresa de transporte porque la viuda no quiso aceptar los 2.500 dólares que le ofrecieron inicialmente y, poco a poco, las negociaciones se fueron diluyendo. Estas dos viñetas bastan para

10 Entrevista con Maro, Motacusal, Beni, julio de 2017.

entrever que, en este escenario cambiante, y tal como se percibe con mayor precisión todavía en el caso de Mahua, los líderes comunitarios y las asociaciones étnicas chacobos se ven obligados a buscar nuevas estrategias para lidiar con la epidemia de accidentes viales que se ha vuelto parte de la normalidad en la Amazonía boliviana: asambleas intra e interétnicas, negociaciones con autoridades y empresas, asesoría jurídica, demandas de compensación para las familias de las víctimas, y hasta eventualmente represalias como el bloqueo de rutas o el incendio del camión.



Figura 4 La asamblea por la muerte de Mahua. Foto de Diego Villar, Castañar, 2022

4 Moto, parentesco y relaciones interétnicas

El desgraciado destino de Mahua también pone en escena una gama de conexiones recíprocas entre los propios protagonistas. En el entierro, realizado en Castañar luego de dos días de riguroso duelo, lloraba desconsolado uno de sus hijos arrojándose hasta desvanecerse sobre el ataúd mientras los otros familiares echaban tierra sobre el cajón. El muchacho, justamente, se llama Mahua. Este hecho, que a nosotros no nos llama demasiado la atención, es algo que resulta inmediatamente anómalo desde el punto de vista chacobo, ya que para ellos es imposible encontrar a un padre y a un hijo que compartan el nombre; es decir, que sean homónimos o tocayos. La onomástica chacobo es un sistema clasificadorio que funciona de modo casi matemático al combinar dos principios: por un lado, los nombres (*janë janeria*) se transmiten en generaciones alternas (es decir, de abuelos a nietos) y, por el otro, en la transmisión hay una primacía matrilateral por la importancia sociológica de la uxorilocalidad. Es decir que, para poner un ejemplo concreto, a su primer hijo varón una pareja le pondrá el nombre de MF, a la primera hija mujer el nombre de MM, al segundo hijo varón el de FF, a la segunda hija mujer el de FM, y luego se colocan los nombres bajando

a G+1 en honor de los hermanos de los padres del niño (Erikson 2002; Córdoba 2008).

Pero no sólo eso. La homonimia se plasma léxicamente en categorías específicas -los chacobos llaman *xēni* a los homónimos mayores de Ego y *bénäquē* a los menores- y las relaciones entre sus usuarios no son arbitrarias, sino que suponen una serie de derechos y obligaciones. En efecto, el hecho de compartir el nombre personal pone en juego (i) una modulación amerindia de aquello que la antropología clásica llamaba relaciones burlescas (así, por ejemplo, como el padre y el hijo de Ego comparten el nombre, Ego llama en chanza «papá» a su hijo o el hijo bromea con que tendrá relaciones sexuales con su abuela ya que lleva el mismo nombre que su abuelo); (ii) una relación de amistad formal (en las fiestas hay una suerte de lucha ritual llamada *koshi tanabuquihaina* -literalmente «probar la dureza» o «medir la fuerza» - en la cual los *xēni* «defienden» a los *bénäquē* frente a los familiares de estos últimos enredándose en una suerte de parodia de lucha grecorromana), y (3) por último, la homonimia incide fuertemente a su vez en las redes de adopción: así, al morir alguien, lo más común es que a sus hijos los adopte algún familiar del mismo nombre (Villar 2013, 487-8). De modo que, cuando Mahua llora a su padre Mahua, cualquier chacobo sabe automáticamente que se trata de un hijo adoptivo. En el caso de Mahua, la relationalidad era aún más densa: cuando muere Iba, madre de Mahua, lo adopta justamente su tío Mahua (el fallecido), a su hermano Tani lo adopta su tío Tani, y así. Y más adelante, cuando ese tío Tani se separó de su propia esposa, Tani fue a vivir con su hermano Mahua en casa del tío Mahua. Iniciando una serie de relaciones diacrónicas a partir de su nombre personal, Mahua termina entonces adoptando a los dos hijos de Iba y esos niños, por tanto, son una especie de huérfanos por partida doble: porque primero pierden a sus padres reales y luego a su padre adoptivo.¹¹

Además de asociarse con las redes locales de parentesco y alianza matrimonial, la muerte de Mahua se proyectó casi de inmediato hacia los márgenes del grupo e incluso el exterior, conectándose asimismo con la gestión local de las relaciones interétnicas. Hacia afuera, a la hora de protestar frente a las autoridades, la policía y la empresa china, sabemos que los chacobos y los otros grupos indígenas de la zona -tacanas, cavineños, pacaguaras-presentaron un frente unido. Tal como sintetizó con economía admirable un dirigente tacana en la asamblea: «Problema de chacobo, problema de tacana; problema de tacana, problema de chacobo».

11 No sólo eso: Mahua luego adoptó a las hijas de Tani, sus nietas adoptivas, huérfanas de huérfanos o huérfanas al cuadrado -al parecer, entonces, sí era un hombre con al menos ciertos atributos.

Hacia dentro, sin embargo, la situación que desencadenó el incidente fue menos sencilla y reflejaba con bastante justicia la micropolítica de la TCO.¹² Desde hace aproximadamente medio siglo, hay un grupo de pacaguaras asentados en el actual territorio chacobo. Los pacaguaras son otro grupo de filiación lingüística pano traídos de la zona de Río Negro por los misioneros del Instituto Lingüístico de Verano (ILV), y el grupo en cuestión desciende en su totalidad del matrimonio fundacional de un hombre con sus dos hermanas. Desde entonces, por tanto, académicos, periodistas y proyectos de desarrollo repiten la letanía fatalista de «los últimos pacaguaras», «la cultura que desaparece» o «la lengua en peligro de extinción» (Villar 2014, 56). Ese discurso se reprodujo todavía más durante las últimas décadas, mientras tanto los pacaguaras como sus anfitriones chacobos comienzan a percibir con gran sagacidad el valor patrimonial de la etnidad pacaguara, cifrada para el exterior en una lengua ligeramente distinta, prácticamente desconocida, en los adornos faciales tradicionales o bien en costumbres exóticas como la ingestión de gusanos. Ese valor *for export* se traduce en un flujo constante de atención y también, por sobre todo, de recursos materiales y de dinero. Si hasta finales del siglo XX los pacaguaras eran menospreciados culturalmente por sus anfitriones -al punto de que los jóvenes nacidos de matrimonios mestizos decían ser chacobos porque les daba vergüenza decir que eran pacaguaras-, hoy se percibe una reafirmación mucho más positiva de la identidad pacaguara, y los niños y los jóvenes vuelven a reconocerse como parte del grupo, las comunidades mixtas se anotan como comunidades pacaguara, y es llamativa la cantidad de gente que ahora quiere ser pacaguara: no sorprende, en estas circunstancias, que el territorio que habitan ambos grupos haya pasado a denominarse legalmente «TCO Chacobo-Pacaguara», ni tampoco que el último censo nacional de 2012 haya arrojado cifras insólitas de demografía pacaguara, inexplicables fuera de este escenario floreciente de regeneración étnica (Villar 2014).

No obstante, el punto crítico de esta dinámica es que, para llegar a los pacaguara, hay que seguir pasando -pasando geográfica, logística, política, cultural y lingüísticamente- a través de los chacobos. Así, por ejemplo, es imposible llegar a conocer al grupo sin mediación de algún intérprete chacobo o al menos de la organización étnica local, el Centro Indígena de la Región Amazónica de Bolivia (Cirabo), en la cual los chacobos tienen un gran peso político. Esta administración mediatizada de la ‘pacaguaridad’ se advierte también en otras

12 «Tierra comunitaria de origen» (TCO) es la categoría jurídica mediante la cual el Estado boliviano reconoce la propiedad de los territorios indígenas, que a veces pueden ser multiétnicos.

facetas, tal como sucedió, justamente, en ocasión del fallecimiento de Mahua. En la actualidad muchos indígenas trabajan en el Instituto de Lenguas y Culturas (ILC), entidad pública que, como su nombre lo indica, promueve la documentación de las lenguas y culturas nativas: además de ser rentados, estos cargos implican un estatus social y simbólico importante, y por tanto no es raro que sean objeto de disputa. Tampoco es inusual que los ocupen individuos que no son necesariamente los más idóneos para la tarea de documentación antropológica y lingüística, sino personajes con peso importante en las redes de parentesco y la política comunitaria. Justamente en este caso, Mahua, que era chacobo, era el encargado de la cultura pacaguara por ser miembro de la familia cacical que acapara una gran parte de las posiciones de prestigio -cuya centralidad fue promovida durante décadas por los misioneros norteamericanos del ILV- y también porque, a la vez, su propia hija está casada con el joven capitán del pueblo pacaguara. En una cultura 'igualitaria' cuya existencia cotidiana se vertebraba más que nada sobre la uxorilocalidad, un suegro es virtualmente el único personaje que puede dar órdenes a su yerno con cierta esperanza de que éstas se cumplan, o, en otras palabras, la relación recíproca que los chacobos y pacaguara cifran en la categoría de *raisi* (suegro/yerno) es el único canal sociológico que permite establecer una autoridad efectiva (Villar 2013; Erikson 2017). Por lo tanto, la legitimidad de Mahua para actuar como «protector de la lengua pacaguara» -tal como lo definió la propia prensa regional en la noticia sobre el accidente- se afianzaba tanto en su posición en las redes de descendencia como a la vez en la administración estratégica de la afinidad matrimonial. Al morir, quedó naturalmente vacante el puesto de especialista en la lengua y cultura pacaguara, y algunos jóvenes pacaguara que en los últimos años trabajaron y se formaron en tareas antropológicas y lingüísticas se propusieron para el cargo; sin embargo, como era más o menos previsible, la asamblea comunitaria resolvió que el cargo debía ser heredado por su hijo adoptivo, Mahua, que tampoco es pacaguara, y para quien -a decir verdad- la lengua y la cultura del grupo no parecieran constituir una preocupación fundamental. Una vez más, compartir el nombre en el mundo chacobo no es un hecho fortuito sino algo que modela la realidad.

5 Moto, chamanismo y causalidad

Encontramos, por fin, una última serie de datos conectados con el accidente de Mahua que en principio tal vez parezca más abstracta, elusiva, seguramente más inmaterial, pero que no obstante asume un papel indisimulable en la realidad cotidiana de los chacobos, y que nadie se atrevería a poner en duda. A los pocos días del accidente,

en efecto, comenzó a circular el reguero de chismes, rumores y acusaciones de brujería: X hizo matar a Mahua porque ambicionaba su puesto, lo hizo Y por un asunto de polleras, o lo hizo Z porque Mahua lo había hecho quedar mal ante el lingüista. Al mismo tiempo, comenzaron a aparecer las inevitables epifanías retrospectivas: un pariente recordó que Mahua quería últimamente ir a vivir a Puerto Barrero, donde murió, otro que estaba diciendo que no sabía si estaría presente para la fiesta del próximo año, y así. Ligado con las redes de parentesco y la gestión local de las relaciones interétnicas, el accidente cobra entonces una nueva dimensión simbólica que lo explica a la luz de la dinámica prácticamente omnipresente del chamanismo.



Figura 5 Rabi repara la cadena de su moto. Foto de Diego Villar, Castañar, 2017

Ahora bien, entre los chacobos no encontramos una doctrina chamánica esotérica o críptica: todos conocen más o menos las sustancias, las palabras, los procedimientos. El punto es que sólo algunas personas están socialmente calificadas para hacer que la maquinaria chamánica funcione en serio: así, por ejemplo, es casi imposible que haya un chamán joven porque, como el chamanismo es una suerte de administración reflexiva de los atributos que componen la persona, los ancianos son los únicos que cuentan con un ‘alma’, ‘sombra’ o ‘espíritu’ (*yoshini*) lo suficientemente poderosa como para desarrollar el *shina-chamaxëni* (pensamiento en superlativo, traducible en algo así como ‘superpensamiento’), que es lo que les permite -o a veces incluso los obliga a- manipular las mismas fuerzas que animan a las personas, las plantas, los animales y hasta en ocasiones los propios objetos (Villar 2004). Desde este punto de vista, podríamos entender el chamanismo chacobo como una suerte de

super-agencia y, por tanto, la hiper-persona que constituye el chamán es la que puede propiciar y eventualmente dirigir a los espíritus, los animales del monte, los vientos y también –como durante los días siguientes comenzaron a sugerir los chacobos entre sonrisas– las motocicletas o los camiones.

Las implicancias son claras. Nos encontramos frente a un nuevo registro pragmático y discursivo que, sin excluir las razones físicas de la muerte de Mahua, construye la explicación de la desgracia a partir de lineamientos complementarios y a la vez distintos, y nos obliga a pasar del universo de la casualidad al de la causalidad. En cierta forma, como en las viejas etnografías clásicas, podríamos decir que entre los chacobos no hay ‘muerte natural’. En realidad, lo que sucede es que una muerte no es sólo o enteramente fortuita o accidental y, por lo tanto, cabe evaluar en qué sentido la propia palabra ‘accidente’ es una buena traducción de lo que está pasando; de hecho, no sorprende que en chacobo no haya equivalente léxico directo para nuestra idea de ‘accidente’, y que se aluda directamente en cambio al hecho concreto: la sorpresa de X, la enfermedad de Y, la desgracia de Z (Zingg 1998, 312). Por eso, poco a poco, cuando se analizan los relatos sobre la muerte de Mahua, comienzan a aparecer mecanismos puntuales –como construcciones causativas aplicadas al conductor, a la moto o al propio camión– que, para un oyente chacobo, sugieren de forma inequívoca la presencia de una intervención chamánica. Se trata, por ejemplo, de infijos que codifican nociones culturales de agencia, volición, distancia o perspectiva entre los actores y que, en algunas ocasiones –como en el caso de la partícula *má-*, se asocian implícitamente con la manipulación remota de personas, entes u objetos (Tallman 2018, 688-90). Cuando alguien los usa al narrar un determinado evento, por tanto, el oyente comprende de inmediato que está sucediendo algo raro y, en particular, que hay una agencia chamánica en juego; y por lo tanto, lo que a primera vista se presenta como una fatalidad, una casualidad o un accidente pasa a ser otra cosa.

A la vez, en el plano epistemológico, la lógica de la explicación recuerda inevitablemente al famoso granero zande (Evans-Pritchard 1937): los chacobos no son ingenuos y saben perfectamente que a Mahua no lo mató un espíritu, un dardo místico o un jaguar, sino un camión chino que le partió la cabeza; pero lo que logra el marco interpretativo del chamanismo es llevar la explicación un paso más allá para dar cuenta de por qué llegaba al torneo de fútbol justo a esa hora, por qué el camión no lo vio (o él no vio al camión), o por qué iba conduciendo su compañero tacana y justo antes del accidente se detuvieron a orinar en la ruta, con lo cual Mahua pasó a conducir la motocicleta y sellar su destino fatal.

6 Notas de aceleración comparada

Seguramente un hito de la memoria comunitaria, la desgracia de Mahua ofrece una puerta de entrada a una serie de aspectos socialmente significativos de la realidad chacobo; al mismo tiempo, hemos visto que el accidente no puede entenderse en toda su dimensión si no se comprenden sus articulaciones -a veces inesperadas- con dominios aparentemente inconexos como la onomástica, el chamanismo o las relaciones interétnicas. Pero no sólo eso. El campo relacional que abre el accidente -por más que literalmente sea aquello que sucede o cae encima- también pone en escena otras cuestiones que trascienden el radio temático de la etnografía grupal: la motorización, la gestión política de la etnicidad, la capacidad de movilización de las organizaciones indígenas o la inserción económica en los mercados regionales. Ese desplazamiento nos conduce a un escenario inédito en el cual los chacobos deben aprender a lidiar individual y colectivamente con fuerzas que no dominan ni a veces comprenden del todo: la policía, la empresa china, el taller mecánico, las instituciones de crédito bancario o la burocracia judicial. La ampliación del campo relacional, por otra parte, llega a repercutir sobre la propia redefinición del espacio. Así, observamos por ejemplo que casi todos los accidentes motociclísticos graves se producen fuera del radio de la comunidad, en los alrededores de la ciudad y sobre todo en las rutas regionales. Tal como comienzan a intuir los propios chacobos, esto relativiza la idea convencional de la ciudad como espacio ordenado, civilizado, recortado a partir del entorno natural de la selva: con su economía informal, sus congestiones, su contaminación, su corrupción, sus redes de contrabando, el caos de la ciudad de frontera parece una máquina desbocada que escapa del control humano para transformarse en un ecosistema con lógica propia, en el cual la vida de la persona corre mucho más peligro que en la selva profunda. Y más todavía con la aceleración exponencial de la vida que inauguran las carreteras pavimentadas, donde nadie parece respetar los límites de velocidad, las normas de seguridad o hasta la mínima decencia humana, y que por tanto, poco a poco, más allá de las ventajas funcionales, comienza a dibujar una nueva geografía del salvajismo.

En el centro de esa aceleración vertiginosa de la existencia que desencadena las ansiedades colectivas, los chacobos identifican como factor crucial la reciente pavimentación de la carretera. Este dato, una vez más, dice algo respecto de la valoración cultural de la movilidad motociclística. De hecho las estadísticas revelan que la mayor parte de las muertes recientes se debe a la diabetes crónica, pero los chacobo dan por sentada la enfermedad como si fuera un actor 'invisible' en el sentido de que es algo obvio y naturalizado como el sol, el viento o la lluvia, y que por tanto no asume un rol

protagónico en la agenda de las preocupaciones actuales: así, a nadie se le ocurriría movilizarse por las víctimas de la diabetes, mientras que –como queda claro con el caso de Mahua– el accidente vial constituye una instancia crítica de movilización intra e interétnica.



Figura 6 La moto en el Beni. Foto: Diego Villar, Riberalta, 2017

En estas circunstancias es inevitable pensar a la motocicleta como artefacto diagnóstico que lleva inscriptas en su propia materialidad las diversas posibilidades, luces y sombras del cambio social. Si bien se trata de una máquina que se adapta hasta cierto punto a la realidad local, es innegable que, al mismo tiempo, para ser sustentable, implica la disponibilidad de combustible, de repuestos o de un saber mecánico especializado.¹³ Esta articulación ambivalente entre lo interno y lo externo –lo local y lo regional, la identidad y la alteridad– tensiona hasta el límite las oposiciones habituales de dependencia y autonomía o tradición y modernidad, y se traduce en la propia percepción ideológica de la máquina, entendida alternativa o simultáneamente como vector de estructura y de agencia.

Al mismo tiempo, y aquí hay quizá otra paradoja, sabemos que toda una serie de procedimientos procura adaptar la motocicleta a una realidad cultural en constante transformación. Dijimos que sería erróneo atribuir exclusivamente a los indígenas la diseminación motociclística, pero que también lo sería suponer que se apropien de

13 Además de la mecánica ligera que cada cual puede practicar en la comunidad con los parientes y amigos (cambiar una pieza, arreglar una cadena, reparar la conexión eléctrica), hay un cierto grado de conocimiento mecánico actualmente inaccesible que se cifra en lo que los chacobos llaman «partir el motor». En palabras de Tastevin (2011, 270), la moto sería entonces un híbrido mecánico: porque es un objeto técnico lo bastante cerrado como para garantizar el monopolio del fabricante, pero a la vez lo bastante abierto como para que los usuarios puedan modificarlo y adaptarlo a las necesidades funcionales del entorno.

la moto tal como lo hace cualquier poblador criollo. A nivel local, la muerte constituye un drama social que -al menos para los chacobos- no se reduce al azar o a la fatalidad de una realidad cambiante, sino que cobra sentido a la luz de una gama complementaria de articulaciones: la adopción, la homonimia, las redes de herencia, descendencia y alianza matrimonial, las relaciones interétnicas, la micropolítica de la TCO y hasta el propio orden cosmológico que instaura la agencia chamánica. En un paisaje mucho más inestable e incierto que el circuito predecible de la prevención vial, el seguro legal o el servicio técnico, la muerte de Mahua se socializa, se politiza, se etnifica, y al hacerlo el vértigo de la colonización mecánica nos obliga a repensar categorías como 'agencia', 'conocimiento', 'responsabilidad' o 'causalidad' (Fleck 2001). Tanto, en efecto, que sabemos que hay aspectos mucho más significativos para los protagonistas que los límites de velocidad o las medidas urbanas de seguridad vial, y que no sólo elaboran perspectivas novedosas sobre el suceso -tal como la anécdota inicial de Musil- sino que hasta invitan a pensar en qué sentido puede afirmarse que, efectivamente, todo esto se trató de un accidente. Esas ambigüedades llegan a condicionar incluso la propia resolución del drama social. A diferencia de los casos de Huara o de Paë, en efecto, los chacobos interpretaron la gestión de esta tragedia como un paso adelante: al negociar con la empresa china, la familia de Mahua aceptó una indemnización de 70.000 bolivianos (aproximadamente 10.000 dólares) y tres puestos de trabajo en la firma. Hasta el momento sabemos que el dinero ha sido pagado, pero los puestos jamás se hicieron efectivos. Al mismo tiempo, fracasó la demanda de compensación para las hijas -nietas adoptivas- de Mahua: en efecto, como no eran hijas reales sino clasificadorias -hijas de su *bënaquë*, del otro Mahua, su hijo adoptado-, técnicamente no habían quedado huérfanas y, por lo tanto, pese a haber perdido por segunda vez a sus padres, no les correspondió recibir nada.

Bibliografía

- Castro Faria, L. de (2001). *Um outro olhar: diário da Expedição à Serra do Norte*. Río de Janeiro: Ouro sobre Azul.
- Córdoba, L. (2008). *Parentesco en femenino: género, alianza y organización social entre los chacobos de la Amazonía boliviana* [Tesis de doctorado]. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- Erikson, P. (2002). «*Cana, nabai, baita* y los demás... Comentarios sobre la onomástica chácobo». *Scripta Ethnologica*, 23, 59-74.
- Erikson, P. (2017). «La carrera política de un líder chácobo de la Amazonía boliviana o de cómo Rabí 'Yobéca' se volvió Alberto Toro Ortiz». Correa, F.; Erikson, P.; Surrallés, A. (eds), *Política y poder en la Amazonía: estrategias de los pueblos indígenas en los nuevos escenarios de los países andinos*. Bogotá: Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Nacional de Colombia: 146-61.
- Evans-Pritchard, E. (1937). *Witchcraft, Oracles, and Magic Among the Azande*. Oxford: The Clarendon Press.
- Fleck, D. (2001). «Culture-Specific Notions of Causation in Matses Grammar». *Journal de la société des américanistes*, 87, 177-96.
- Fraser, R. (2018). «Motorcycles on the Steppe: Skill, Social Change, and New Technologies in Postsocialist Northern Mongolia». *Nomadic Peoples*, 22, 330-68.
- Gow, P. (2001). *An Amazonian Myth and its History*. Oxford: Oxford University Press.
- Herf, J. (1993). *El modernismo reaccionario: tecnología, cultura y política en Weimar y el Tercer Reich*. Ciudad de México: FCE.
- Hugh-Jones, S. (1992). «Yesterday's Luxuries, Tomorrow's Necessities: Business and Barter in Northwest Amazonia». Humphrey, C.; Hugh-Jones, S. (eds), *Barter, Exchange and Value. An anthropological approach*. Cambridge: Cambridge University Press, 42-74.
- Koch-Grünberg, T. [1906] (1969). *Anfänge der Kunst im Urwald: Indianer-Handzeichnungen auf seinen Reisen in Brasilien gesammelt*. Oosterhout: Anthropological Publications.
- Métraux, A. (1930). «Études sur la civilisation des indiens Chiriguano». *Revista del Instituto de Etnología de la Universidad de Tucumán*, 1, 295-493.
- Musil, R. [1930] (1997). *The Man Without Qualities*. Londres: Picador.
- Nordenskiöld, E. [1910] (2002). *La vida de los indios: el Gran Chaco (Sudamérica)*. La Paz: APCOB-Plural.
- Pertti, P.; Müller-Wille, L. (1987). «Snowmobiles: Technological Revolution in the Arctic». Russell Bernard, H.; Pertti, P. (eds), *Technology and Social Change*. Illinois: Waveland, 208-41.
- Preci, A. (2023). «On the Banks of the Pilcomayo River: Wichí Fishery in the Age of Motorcycles». *Cultural Geographies*, 30, 1-18. <https://doi.org/10.1177/14744740231154257>
- Richard, N.; Franceschi, Z.; Córdoba, L. (eds) (2021). *La misión de la máquina: técnica, extractivismo y conversión en las tierras bajas sudamericanas*. Bolonia: Bologna University Press.
- Richard, N.; Moraga, J.; Saavedra, A. (2016). «El camión en la Puna de Atacama, 1930-1980: mecánica, espacio y saberes en torno de un objeto técnico liminal». *Estudios Atacameños*, 52, 89-111.
- Seignobos, C. (2014). «Boko Haram: innovations guerrières depuis les monts Mandara. Cosaquerie motorisée et islamisation forcée». *Afrique contemporaine*, 4(252), 149-69.

- Tallman, A. (2018). *A Grammar of Chacobo: A Southern Pano Language of the Northern Bolivian Amazon* [PhD Dissertation]. Austin: University of Texas at Austin.
- Tastevin, Y.P. (2011). «Panne de transmission: une chronique mécanique de la diffusion de l'autorickshaw». Wateau, F.; Perlès, C.; Soulier, P., *Profils d'objets: approches d'anthropologues et d'archéologues*. Nanterre: De Boccard, 231-42.
- Taussig, Michael. (2024). «Motos». *ReVista. Harvard Review of Latin America*. 11 de octubre. <https://revista.drclas.harvard.edu/motos-2/>
- Turner, V. (1957). *Schism and Continuity in an African Society*. Manchester: Manchester University Press.
- Villar, D. (2004). «La noción de *yoshini* entre los chacobo de Bolivia: una interpretación». Cipolletti, M.S. (ed.), *Los mundos de abajo y los mundos de arriba: individuo y sociedad en las tierras bajas, en los Andes y más allá*. Quito: Abya Yala, 165-201.
- Villar, D. (2013). «Modelos de liderazgo amerindio: una crítica etnológica». Sendón, P.; Villar, D. (eds), *Al pie de los Andes: estudios de etnología, arqueología e historia*. Cochabamba: Itinerarios-Ilamis, 11-31.
- Villar, D. (2013). «De qué ríen los chacobo». *Anthropos*, 108(2), 481-94.
- Villar, D. (2014). «¿Los últimos pacaguaras?». *Caravelle*, 103, 51-65.
- Villar, D. (2022). «Amazonía by Steam: Vicissitudes of a Geometric Revolution». *Hau Journal of Ethnographic Theory*, 12(3), 836-5.
- Villar, D. (2023). «From Horseback to Motorbike: Inside the Motorcycle Boom in Indigenous South America». *The Conversation*, April 24. <https://theconversation.com/from-horseback-to-motorbike-inside-the-motorcycle-boom-in-indigenous-south-america-198349>
- Zingg, P. (1998). *Diccionario chácobo-castellano, castellano-chácobo con bosquejo de la gramática chacobo y con apuntes culturales*. La Paz: Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación.

