



HAL
open science

“Las máquinas vienen y se van”: la mecánica en una comunidad nivaclé del Chaco boreal

Nicolas Richard, Consuelo Hernandez V.

► To cite this version:

Nicolas Richard, Consuelo Hernandez V.. “Las máquinas vienen y se van”: la mecánica en una comunidad nivaclé del Chaco boreal. La misión de la máquina. Técnica, extractivismo y conversión en las tierras bajas sudamericanas, Bononia University Press, pp.232-251, 2021, 978-88-6923-695-2. halshs-03094028

HAL Id: halshs-03094028

<https://shs.hal.science/halshs-03094028>

Submitted on 23 Mar 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

«LAS MÁQUINAS VIENEN Y SE VAN»: LA MECÁNICA EN UNA COMUNIDAD NIVACLÉ DEL CHACO BOREAL

*Nicolas Richard**

*Consuelo Hernández V.***

Cuando en 2002 la primera camioneta comprada por un nivaclé llegó a la comunidad indígena Fischat, apenas había máquinas en el lugar. La gente se desplazaba principalmente a pie, o en unas pocas bicicletas, o en el tractor de la gobernación que venía de tanto en tanto a traer víveres o agua y podía llevarse gente, votantes o equipos de fútbol, o bien en los tractores y las camionetas de los contratistas que también venían de tanto en tanto a buscar mano de obra barata para sus estancias y desbroces, o a veces en burros y, muy eventualmente, a caballo. Además de las pocas bicicletas, pues, las otras máquinas que había eran armas (escopetas que se guardaban desde antiguo y machetes y cuchillos que servían tanto como herramienta o arma según la ocasión) y había también dos acordeones y algunos relojes, carretillas, radios a pila y distintos tipos de recipientes –ollas, sartenes, bidones, botellas–. Todo el resto era de palo o de cuero, y todas las otras máquinas eran máquinas simples: nudos, palancas, ruedas, poleas, cuñas o trancas movidas por fuerza humana o animal.

Luego se fueron agregando distintas otras capas mecánicas. A mediados de esa misma década, un importante proyecto de desarrollo permitió la construcción de un centro de salud, que además de la caseta y algún equipamiento médico contaba con un motogenerador eléctrico, una congeladora de uso médico y un motocarro para que el promotor de salud pudiese visitar y ayudar a la gente. Otro proyecto de desarrollo construyó en aquellos años un tajamar «australiano» con una bomba accionada por molino a viento para llevar agua de lluvia a través de un sistema de estanques, llaves y cañerías de PVC hacia distintos puntos terminales distribuidos

* Investigador en el CNRS (Francia). Correo electrónico: nicolas.richard@cnsr.fr

** Investigadora en el proyecto ANR «Le savoir mécanique dans les sociétés amérindiennes du Chaco et de l'Atacama». Correo electrónico: consuelohv@gmail.com

en la comunidad. Años después, otra ONG financió la construcción de un centro comunitario, equipado con motogenerador eléctrico, radio HF, DVD y televisión, además de otra moto. Y así, sucesivamente, llegaron por vía de proyectos más o menos importantes otra congeladora, otros motogeneradores y otra motocarro.

Además de estas máquinas, que fueron generalmente donadas o financiadas externamente, están todas aquellas otras máquinas que cada quien pudo ir consiguiendo en la medida de lo posible, de distintos modos, a través de los años. Las motocicletas y las motosierras, sobre todo, que en poquísimos años han colonizado el paisaje mecánico de la comunidad. Asimismo, en 2015 había no menos de ocho pequeños motogeneradores eléctricos repartidos entre las mil quinientas personas de la comunidad. En torno de esos motogeneradores se armaban pequeñas redes de cable a las que se acoplaban otras máquinas, una congeladora, un equipo de sonido y uno de iluminación –eso, por ejemplo, ya constituye un pequeño almacén–. Llegaron también, además de la primera camioneta y de las motos, otra camioneta y un pequeño camión Mitsubishi Canter. En esos mismos años el gobierno comenzó la construcción de viviendas sólidas y, en 2016-2017, llegó por primera vez un cable del tendido eléctrico nacional que no ha modificado sensiblemente el paisaje mecánico de la comunidad, pues en sus puntos terminales la electricidad llega con tal inconstancia y variabilidad que no permite el uso de herramientas ni de máquinas eléctricas. En 2018 llegó la señal de teléfono celular y en 2020 se habilitó la transmisión de datos e internet: entre 2012 y 2018, de hecho, los teléfonos servían sobre todo como linterna y como relojes.

Así pues, entre la primera camioneta de 2002 y la situación actual de 2020 el paisaje técnico de la comunidad se ha mecanizado significativamente y una multitud de máquinas se han ido agregando al cotidiano de la gente. Este breve cuadro de conjunto podría ser ya, y en sí mismo, un buen objeto de investigación: hay una colección variada de máquinas recién llegadas a un mundo hasta entonces no mecanizado; cada una de ellas supone cambios importantes en los usos y las ocupaciones de la gente; supone, también, transformaciones en la representación y comprensión del medio (no se entiende igual un árbol con o sin una motosierra en las manos, ni un animal si se lo caza con flecha o con escopeta, etc.); hay, además, distintas formas y agenciamientos sociales correlacionados con cada máquina (las ONG y los generadores, el crédito y las motos, la heladera y almacén, el Estado y la electricidad, la estancia y la motosierra, etc.) y hay, por último, un principio de aceleración general (todo esto en veinte años) que otorgan al problema un interés singular. No obstante, pueden advertirse desde ya los límites y las dificultades que un cuadro como el anterior plantea.

En primer lugar, dicho cuadro describe la forma en que llegan esas máquinas pero no cómo se van –y las máquinas siempre vienen y se van–. Dicho de modo intuitivo: en una comunidad indígena del Chaco, es más interesante estudiar cómo se van las máquinas que cómo llegan. Puede parecer un asunto menor pero no lo es y tiene consecuencias importantes. Así, por ejemplo, la única camioneta que había en 2002

admite dos lecturas posibles: que la camioneta fue la primera máquina en llegar o que todas las otras máquinas se habían ido. Ambas lecturas organizan una comprensión muy distinta de la realidad y esta distorsión es muy común entre los actores de terreno. Cada cierto tiempo, en efecto, alguna ONG dona «el primer motogenerador» a la comunidad o «la primera motobomba», etc. Pero esto es porque sólo se estudia cómo llegan las máquinas y no cómo desaparecen. Si se viera cómo se van, se entendería mejor cómo puede llegar tantas veces un «primer» motogenerador a una misma comunidad. Llevado el hecho a una escala histórica más amplia, una vez establecido que las máquinas también se van, surge que una comunidad como ésta ha pasado por distintas fases de mecanización y de desmecanización a lo largo del siglo XX, con secuencias marcadas por una gran presencia de máquinas y luego hiatos mecánicos larguísimo. Durante la guerra del Chaco (1932-1935), por ejemplo, este lugar estaba lleno de máquinas que después se fueron; en 1960 estaban aquí los más grandes talleres y aserraderos de la región, pero después se fueron; en 1985 venía semanalmente un avión y a menudo el mismísimo general Alfredo Stroessner en persona (le gustaba cazar en la zona), pero después se fueron y el avión no vino más, etc. Por eso es importante estudiar cómo se van las máquinas: porque sólo así se abre la posibilidad de advertir todas las otras veces que han llegado esas máquinas que ahora no están.

Una segunda dificultad del cuadro que dibujamos tiene que ver con la definición misma de «máquina» o al menos con lo insuficiente que resulta la definición habitual de máquina. Este problema desborda ampliamente el marco de este texto, pero pueden desde ya apuntarse algunos aspectos que resultan problemáticos y que, en general, tienen que ver con que es muy difícil saber dónde empieza y dónde acaba una máquina, sea desde el punto de vista de su identidad como del de su forma o del de su propia función. No hay cómo fiarse a la identidad nominal de la máquina (la identidad del número de serie o del catálogo, por ejemplo), porque en esta región se arman máquinas a partir de otras máquinas; es decir que cada máquina termina llevando siempre en algún momento pedazos de otra máquina. Tampoco puede uno fiarse de la forma de la máquina, puesto que el objeto está en permanente transformación: se van desprendiendo partes y se van agregando otras, y la máquina va siendo estetizada, amputada, completada a lo largo de su vida ¿Cuál definición de motocarro vamos a adoptar? ¿La del manual del distribuidor en que caben cuatro personas y tiene luces por todas partes, o la del mismo vehículo dos semanas más tarde, con nueve personas encima, baranda de palo, sin guardabarros y ninguna luz funcionando? Y tampoco puede uno definir la máquina por su función, porque por definición no la conocemos mientras no se la use –es así con *Homo sapiens*–, y sólo aparece retrospectivamente. Por ejemplo, casi ninguna de las máquinas que las distintas agencias de desarrollo donó a la comunidad en estos veinte años está donde se supone que debería estar, ni cumple la función que se supone debía cumplir: la congeladora de uso médico sirve para enfriar carne, hielo y cerveza en un almacén, al motocarro del promotor de salud no se quieren subir los enfermos, las cañerías de PVC del proyecto original siguen existiendo, sólo que no están más enchufadas

según se planeó, y ni siquiera lo están entre sí o al tajar, que ahora sirve esencialmente como lugar de pesca, etc.

Por último, hay que contabilizar en el cuadro no sólo las máquinas que hay en una comunidad, como harían el censista o el sociólogo, sino también todas aquellas máquinas que no existen o que sólo existen de modo imaginado o conjetural y que desempeñan un papel activo en el funcionamiento de un paisaje mecánico: cualquier persona en esta comunidad puede hablar de la camioneta que se compró con tal proyecto pero que al final nunca llegó, de modo que «la camioneta que no llegó» (que nadie vio nunca pero a la que se atribuyen un color, una marca y unas características precisas... y cambiantes según los entrevistados) debe también considerarse como un objeto mecánico de igual tenor que la camioneta que efectivamente llegó. No sólo importan las máquinas sino también el imaginario mecánico y las máquinas imaginarias que pueblan, componen y animan el repertorio mecánico de una comunidad en el que coexisten a mismo título las máquinas que están, las que se fueron o las que alguna vez estuvieron.

Las páginas que siguen constituyen un primer acercamiento a este problema. Nos apoyamos en distintas entrevistas realizadas en 2008-2011¹ y en 2017-2019² en la comunidad nivaclé Fischat, aledaña a la Misión San Leonardo de Escalante (antiguamente Laguna Escalante³), así como en observaciones personales efectuadas en cada ocasión. No es nuestra intención entregar información exhaustiva sobre el problema, sino más bien intentar describir sus modulaciones principales. Metodológicamente, si puede decirse, se procederá del modo siguiente: se identificó en las entrevistas y en terreno las distintas máquinas y experiencias mecánicas más relevantes en la memoria de la gente y luego organizamos la exposición a partir de una periodización histórica muy primaria de estas máquinas. En efecto, cuando se trata de máquinas principales (un tractor, un camión, un motor, etc.), éstas ofrecen un excelente punto de partida y una granularidad histórica muy pertinente –cada una de esas máquinas vive entre veinte y treinta años– a la hora de reconstruir las principales fases de la historia técnica y social del lugar. Así, la primera secuencia corresponde al «tractor lento» de vapor con el que se fundó la misión (1927-1960), la segunda secuencia corresponde a la vida útil del camión Ford 4 y los tractores Massey que participaron del momento de oro de los talleres de la misión (1964-1983), la tercera secuencia gira en torno a los motogeneradores estacionarios –«los Mercedes»– que acompañaron la crisis de la misión y de sus talleres (1975-1994), y la cuarta y última secuencia contemporánea corresponde al ciclo de vida de las máquinas que introdujeron las ONG (2008-2020).

¹ Proyecto ANR «Mémoires indiennes de la guerre du Chaco».

² Proyecto ANR «Le savoir mécanique dans les sociétés amérindiennes du Chaco et de l'Atacama».

³ Fischat es una de las principales comunidades nivaclé del Chaco paraguayo y tiene una población aproximada de 1.500 personas. La Misión San Leonardo de Escalante fue fundada en 1925 por los Oblatos de María Inmaculada OMI y depende hoy en día del Vicariato Apostólico del Pilcomayo con sede en Santa Teresita, Mariscal Estigarribia, gobernación de Boquerón, Paraguay.

Las máquinas vienen y se van

Las primeras máquinas que vienen a la memoria de la gente son las de la guerra. En efecto, la guerra del Chaco es la primera guerra mecánica y la más grande entre países sudamericanos en el siglo XX (Bolivia-Paraguay, 1932-1935); fue una avalancha de máquinas lanzándose al barro, una colección completísima de las más sofisticadas máquinas del mundo arruinándose gloriosa y patrióticamente en los pantanos y en las selvas de América. La mayor parte de esas máquinas fue adquirida por los ejércitos antes o durante el conflicto en Inglaterra, Italia, Francia o Alemania. Se embargaron los presupuestos nacionales para hacer esas compras; se trajo lo mejor que ambos países lograron conseguir –aviones, barcos, tanques, fusiles, ametralladoras, morteros, etc.– y se puso en esas máquinas una fe inicial y proverbial. No importa que después los tanques fueran inservibles. La prensa, la opinión pública, los políticos, los militares, nadie escatimó elogios cuando esas máquinas fueron llegando, una tras otra, como una promesa o una potencia –pues tampoco nadie las había visto nunca funcionar–. Asimismo, los ejércitos requirieron otras máquinas, las sustrajeron a sus sistemas cotidianos y las reorientaron hacia el frente de batalla. Muchísimos tipos de máquinas distintas fueron así enroladas para la guerra: máquinas de coser, máquinas de torneear, máquinas de soldar, pero también barcos, carretas, camiones, trenes, etc., que vinieron a engrosar esa acumulación inicial de fuerzas mecánicas dispuesta a lanzarse a la conquista de un territorio en el que no había metales, ni piedras, ni caminos, sino que estaba hecho todo de tierra, cuero, espinas y madera. Entre esas máquinas estaban también todos los camiones que se pudieron requisar y, sobre todo, los muchos que los ejércitos compraron para la ocasión: mil quinientos novísimos camiones Ford para el ejército boliviano y otros dos mil camiones Ford para el ejército paraguayo; es decir, 3.500 camiones nuevos y otros tantos viejos lanzándose furiosamente los unos contra los otros, de una y otra parte del Chaco (fotos 1 y 2).

Pero lo que estas fotos muestran no es tan importante como aquello que no muestran. Lo que muestran, ya vemos, son esas filas de máquinas adentrándose en la selva o a unos oficiales orgullosos posando junto a un camión, un avión o un tanque: la máquina, la virilidad y la patria retratados en un mismo marco coherente, una misma amalgama simbólica hecha de fuerza, de penetración y de territorio. Pero esas fotos son apenas el principio del problema. Dicen, y permiten decir por supuesto, que tal máquina –tal avión de tal modelo, tal tanque de tal fabricante, etc.– estuvo ahí, y entonces hacer listas y catastros y hasta competencias sobre cuántas y cuáles máquinas tenía o debió tener tal o cual ejército. Pero esa foto de la máquina entrando al Chaco todavía no nos dice nada sobre la vida de esa máquina en el Chaco, ni sobre lo que pasó con ella después. Lo cierto es que toda esta propaganda mecánica de los ejércitos y de sus máquinas, y luego todas las máquinas de la nación empujando en un mismo sentido, esconde mal una realidad técnica mucho más balbuceante e imprecisa. Es cierto que hubo muchos camiones, pero hubo muchísimas más carre-



1. Camiones yendo al Chaco. Fuente: Facebook Memorias de la Guerra del Chaco (<https://www.facebook.com/groups/mdchacop/>).



2. Camiones yendo al Chaco. Fuente: Facebook Memorias de la Guerra del Chaco (<https://www.facebook.com/groups/mdchacop/>).



3. El Estado mayor paraguayo en guerra con vaca-cabayú en el Chaco. Fuente: Ministerio de Defensa, Asunción s/f.

tas y carretones y mulas y bueyes y caballos; es cierto que hubo tanques, pero hubo sólo dos y luego hay que imaginarlos deambulando por el desierto con 45 grados a la sombra; es cierto que hubo aviones y bombardeos –¡los primeros en América del Sur!–, pero nunca atinaron bien a qué bombardear sobre el plano verde indistinto del Chaco; y hubo evidentemente muchísimas balas, ametralladoras, fusiles y morteros, pero lo que más hubo fueron machetes, macanas y cuchillos. La foto 3, en este sentido, funciona como el reverso en negativo de las fotos anteriores: es todo igual, sólo que las máquinas quedaron en el camino.

Vista desde el Chaco, esta avalancha súbita y escandalosa de los más variados tipos de máquinas dejó un recuerdo perenne en la gente. La experiencia sensible más inmediata de las máquinas fue el ruido. La guerra es, primeramente, una experiencia acústica. Miles de detonaciones y de motores y de aviones alborotando la selva a cientos de kilómetros a la redonda: un bullicio enorme, una alteración total de los distintos equilibrios acústicos, un apabullamiento mecánico de todos los otros ruidos del Chaco. Ciertas máquinas o eventos mecánicos dejaron un recuerdo más marcado: soldados bolivianos asaltaron una aldea nivaclé con un “cocodrilo” –un arma grande o metralleta–; el ejército paraguayo tenía una “luna” con la que se iluminaba el monte; el bombardeo de Ballivián o de Bahía Negra, etc. Las armas, el avión, los barcos o los trenes, los alimentos, las vestimentas son también figuras retóricas comunes en las memorias indígenas de la guerra del Chaco.

Pero, sin duda, la máquina más densa narrativamente son los camiones. Desde el punto de vista de la historia nacional, ya se ha dicho, la requisición de los camiones civiles y su aunamiento a la gran causa mecánica nacional fueron en sí mismos un símbolo: hay canciones, nombres de calles y libros sobre los «choferes del Chaco». Concretamente, los camiones marcan un antes y un después en la naturaleza del frente de ocupación militar y en el tipo de relación que los fortines militares establecen con el entorno. El primer camión Ford llegó al Fortín Esteros en 1927, junto al tractor de vapor de la misión. Hasta entonces, los fortines eran pocos, lejísimos los

unos de los otros, comunicados por caminos troperos o de carreta inutilizables buena parte del año; estaban cerca del río para abastecerse de agua, tenían ganado para abastecerse de carne y leche y albergaban una pequeña población civil con sus vacas y sus chacras y una *toldería* indígena muy cerca que al mismo tiempo los protegía y los acechaba. En cambio, a partir del camión (1927) todo se aceleró: los fortines se fundaron más adentro en el Chaco, lejos del río porque el agua venía ahora en aljibes, sin vacas porque había carne en conserva y sin chacras porque no daba tiempo de ver crecer sus cultivos. Antiguamente la gente sabía cómo acercarse a un fortín y luego escaparse, porque el Chaco era vasto para esconderse de los militares; con los camiones, en cambio, el Chaco se hizo chico y los fortines enviaban sus camiones a las aldeas y a las *tolderías* para acarrear «*chinas*» para los soldados. Los camiones se transformaron en el principal objeto de mediación entre las *tolderías* y los fortines.

Las fotos 4, 5 y 6 son importantes en muchos sentidos. La foto 4 es muy interesante: es un camión civil requisado por el ejército, con el volante a la derecha, las barandas de palo en la carrocería, el hoyo bajo la puerta y la pieza faltante, las latas arrugadas vueltas a enderezar. La composición del grupo y las miradas, la mirada del chofer, la de los oficiales ligeramente engalanados, la de las muchachas indígenas, una vestida, sonriente y feliz y la otra desnuda y taciturna, todo sobre un fondo de violencia estructural. La foto 5 y sobre todo la 6 son totalmente paradigmáticas. Esta última escena, la del camión que llega y descarga cosas y se lleva gente (y el edificio de la misión al lado), es el resumen o el retrato, el anuncio de una época histórica entera que funcionará sobre ese mismo esquema de mediación, con máquinas que vienen y se van. El actual tractor de la gobernación, el camión militar de la guerra o las camionetas de las ONG, distintos en muchos sentidos, se parecen no obstante en esto: siempre está claro quién maneja y quién va atrás. La foto 7 podría haber sido sacada hace un mes: no ha cambiado casi nada. Para entender un tractor o un camión en el Chaco hay que tener esa memoria, entender esa carga asimétrica inicial y estructurante de las máquinas. Todo lo que ocurra después con las máquinas, ocurre sobre el telón de fondo de ese dato inicial.

Cuando la más grande guerra mecánica en América del Sur acabó en julio 1935, y los cientos de miles de soldados se fueron de vuelta a sus países, el Chaco quedó otra vez en silencio. Se acabó el ruido de las detonaciones y de las máquinas, se vaciaron los fortines y se cubrieron en su mayor parte las picadas y los caminos. Mientras en La Paz y en Asunción la gente celebraba el retorno de los suyos, el Chaco quedaba en suspenso, perplejo, violado, abandonado. Todo se desmecanizó con la misma velocidad con la que se había mecanizado: los caballos, los bueyes y los burros volvieron a alargar las distancias que los camiones habían por un tiempo acortado, los puntos de poblamiento se acercaron de nuevo al agua porque ya no había aljibes, se acabaron también la carne en conserva y las *cantimploras*, y hubo que volver a ver crecer los productos de las chacras porque ahora sobraba tiempo: las máquinas vinieron y se fueron. Quedaron, eso sí, cientos de pedazos de máquina repartidos por el Chaco –trozos de resorte, carcasas de camiones, balas, *cantimploras*, cadenas, alambres,



4. Camión volviendo de una toldería. Fuente: Facebook Memorias de la Guerra del Chaco (<https://www.facebook.com/groups/mdchacop/>).



5. Camión llegando a un asentamiento nivaclé. Fuente: Facebook Memorias de la Guerra del Chaco (<https://www.facebook.com/groups/mdchacop/>).



6. Camión en San José de Esteros. Fuente: Facebook Memorias de la Guerra del Chaco (<https://www.facebook.com/groups/mdchacop/>).



7. Foto carcasas de camiones. Fuente: Facebook Memorias de la Guerra del Chaco (<https://www.facebook.com/groups/mdchacop/>).

armas, clavos...–, pero casi ninguna máquina funcionando. Todo volvió a la tracción animal y a las máquinas simples (trancas, nudos, ruedas, poleas, palancas...) en un mundo hecho de tierra, palos y cuero, solo que ahora regado de piezas de metal. Un poblador de Murillo, sobre la banda argentina del Pilcomayo, contaba que cuando niño (1940-1950 aproximadamente) llegó a la Argentina desde Paraguay vendiendo fierros del Chaco. Eran muchos como él, según dice: familias enteras que tras la guerra se fueron de fortín en fortín recogiendo lo que sirviera –resortes, ollas, latas–, repasando los cadáveres por si había dentaduras, relojes o botas, persiguiendo el eco de combates recién acontecidos para recoger el metal e ir a venderlo donde pudieran. Otro entrevistado evoca el paisaje de su infancia en la comunidad indígena, treinta años después de la guerra: él y los demás niños de la comunidad jugando sobre las carcasas muertas de camiones abandonados; él y los demás niños de la comunidad jugando a recoger balas y pedazos de metal que luego llevaban a su abuelos para que hicieran con ellos otras cosas, o para que a su vez las vendieran o intercambiaran.

Aparición y desaparición de los talleres

En 1927, pues, junto a los camiones Ford del ejército boliviano, llegó a Misión Escalante un «tractor lento» que funcionó, según el recuerdo de los entrevistados, hasta bien entrada la década de 1960. Ese tractor y todo lo que ocurrió alrededor suyo durante sus treinta y tres años de vida constituyen un estrato, un momento mecánico (1927-1960) (fotos 8 y 9).

Para entender este estrato mecánico será más importante preguntarse cómo acaba la máquina que cómo empieza. Cómo fue que llegó ahí ese tractor es una cosa que ya sabemos, y está en los libros y en los folletos de los misioneros. Por qué se acaba ese tractor, en cambio, es una pregunta más complicada y abierta. Contrariamente a lo que podría pensarse, el tractor no acabó necesariamente por razones técnicas o mecánicas: se lo podría haber seguido reparando infinitamente y podría haber seguido infinitamente funcionando con carbón de leña del monte y agua del río.



8. El tractor lento de la misión: Fuente: Archivo del Vicariato Apostólico del Pilcomayo.



9. El tractor lento de la misión. Fuente: Archivo del Vicariato Apostólico del Pilcomayo.

Para llegar a los treinta y tres años ya hubo que repararlo muchas veces y así podría haber seguido siendo. De modo que podemos preguntarnos qué otras cosas acabaron en esas mismas fechas, para que aparezca en negativo y retrospectivamente el sistema de ese tractor. Y hay elementos mayores: en esas fechas se acaban los grandes viajes anuales a la zafra en los ingenios azucareros de Salta y se cierran las fronteras nacionales; en esas fechas entra en declive la industria del tanino y el conjunto de puertos y obrajes que reclutaban masivamente mano de obra indígena como hacheros; en esa época muere la primera generación de misioneros que fundó la misión y asimismo los caciques y los guerreros nivaclé (Tofaai, Sapo, Rivas, Díaz, entre otros) que pactaron su instalación. Como se ve, el tractor lento no acaba porque le faltara carbón, agua o alguna pieza, sino porque se fue quedando sin sistema.

El fin del tractor lento corresponde en efecto a una inflexión mayor en la naturaleza y también a una orientación del dispositivo misional. Hasta entonces, la misión se sostenía esencialmente a partir de recursos externos y tenía por principal función atraer y asentar población indígena en medio de un Chaco que seguía siendo de modo general inmenso e inexplorado. El tractor lento y el pequeño aserradero no tenían una función productiva precisa: servían sobre todo para levantar y hacer fun-

cionar el lugar. A partir de 1960, en cambio, la misión debe dar trabajo y producir algo para sostenerse. La mecanización de la zafra y la crisis del tanino volvieron superflua la mano de obra indígena. El cierre de las fronteras, el avance de las estancias y de las alambradas han achicado y pauperizado el Chaco. El Chaco de posguerra no es un territorio continuo sino algo más parecido a un archipiélago, o a un conjunto de territorios insularizados. Una de estas islas era la Misión San Leonardo de Escalante. El camino que iba de la misión aguas arriba del río hacia Bolivia había desaparecido tras la guerra, y el camino que iba de la misión aguas abajo del río hacia Paraguay estaba en construcción. El tractor lento es lo que llegó por ese camino que desapareció y lo que se fue por este otro que todavía no termina de aparecer. Según recuerdan los antiguos, esa máquina funcionaba con carbón de leña y se usaba también para hacer andar unas correas con las que se activaba un pequeño aserradero.

Cuando murió el tractor lento, el paisaje técnico de la misión cambió por completo. Emiliano Fernández nació en San Leonardo de Escalante en 1947 y fue, durante gran parte de su vida, ayudante mecánico de los misioneros. Recuerda los principales cambios de entonces. Por un lado, se habilitó la pista de aviación a un costado de la misión y llegó un primer motogenerador eléctrico para uso interno de los misioneros, así como una radio HF con antena de comunicaciones. Llegaron también un camión y tres tractores. Siempre según el recuerdo de Emiliano Fernández, quien manejó durante veinte años ese camión, se trataba de un Ford 4 que llegó a Escalante en 1964 y funcionó hasta principios de la década de 1980. Respecto de los tractores, primero llegaron dos tractores Massey Ferguson –uno usado de 350 HP y otro nuevo y más pequeño–, y más tarde se trajo un gran tractor Volvo 650. Tanto los tractores como el camión eran reparados por un mecánico que venía desde Asunción en avioneta, en la cual traía y llevaba asimismo las piezas y los repuestos⁴.

Fue una época de relativa prosperidad cuyo punto cúlmine, en 1975, fue la llegada de dos grandes motogeneradores eléctricos de 6.000 vatios cada uno. Uno era marca Mercedes Benz y el otro Bosch, pero por extensión o sinécdoque se hablaba de «los Mercedes». Pedro Rojas, que entonces era niño, recuerda precisamente la impresión que le produjo la llegada de «los Mercedes»: dos máquinas enormes, grandes como un autobús, que hacían muchísimo ruido, un escándalo en medio del monte silencioso, un escándalo que los ancianos no escuchaban desde hacía cuarenta años⁵. Dos poderosísimos motores diésel funcionando al unísono en medio de un mundo que seguía siendo, básicamente, todo hecho de tierra, palos, espinas y cueros. «Los Mercedes» dieron a la misión unas fuerzas mecánicas y eléctricas insospechadas. Por un lado, alimentaban una serie de 3 por 10 pesadísimas baterías de plomo, que abastecía de luz eléctrica a los edificios de la misión, para lo cual las treinta baterías aseguraban dos o tres días de autonomía⁶. Por otro lado, se electrificaron y se

⁴ Entrevista a Emiliano Fernández, comunidad nivaclé Fischat, 14 de agosto de 2018.

⁵ Entrevista a Pedro Rojas Torres, comunidad nivaclé Fischat, 10 de agosto de 2018.

⁶ Entrevista a Emiliano Fernández, comunidad nivaclé Fischat, 14 de agosto de 2018.

ampliaron los talleres, se construyeron los edificios de carpintería, chapería y máquinas. «Los Mercedes» alimentaban un solo motor eléctrico central que, a través de un sistema de correas y poleas sucesivas, permitía mover un conjunto de nuevos equipamientos y máquinas recién llegados: sierras, fresadoras, tornos, soldadoras, perforadoras, etc. En esa época también se hicieron chacras y se agrandó la hacienda y quizá, sobre todo, se inició la instrucción técnica que permitió a muchos nivaclé iniciarse por primera vez en los oficios de carpintería, mecánica o soldadura. De esa generación dorada son don Blas García, ayudante carpintero; Emiliano Fernández, ayudante mecánico, y Rafael Guerra, primer nivaclé que es maestro carpintero.

Es la época de oro: en Escalante se producen muebles, sillas, camas, armarios, pero también, y sobre todo, carretas, carros cachapé, ruedas, carros polacos, etc., y se arreglan asimismo todo tipo de piezas, máquinas y maderas. Mientras los artesanos paraguayos usaban clavos de metal y madera fresca, en Escalante, en cambio, se trabajaba con maderas bien secas y con unos tarugos indeclinables; aún hoy en día se encuentran en los pueblos de los alrededores muebles en pie que fueron fabricados en aquellos talleres de la misión. Se arreglaban también fierros, los fierros de las pocas estancias y sus pocos tractores, los fierros de los resortes, los fierros de los carros y los fierros de una innumerable cantidad de escopetas empolvadas y atascadas. La fama de los talleres misionales se extendía hasta bien lejos y se recibían pedidos de Las Lomitas, de Guadalcázar, de Chiriguanos en la Argentina, y también de Paraguay, de General Díaz, de Ávalos Sánchez o hasta de las colonias menonitas⁷. Misión Escalante era, sin lugar a duda, el punto más mecanizado a cientos de kilómetros a la redonda: una isla técnica en un mundo de palos y cueros, muchísimo más tecnificada que los poblados paraguayos o argentinos que se habían ido instalando en los alrededores y en los que todavía se iluminaban las noches con grasa de vaca.

Por eso hay un dejo dramático o nostálgico en los entrevistados cuando evocan el modo en que ese aserradero terminó. La señal más cierta del cambio de época fue la muerte de los motores; la muerte del camión Ford 4 a principios de la década de 1980 y, sobre todo, la muerte de los tres tractores (los dos Massey y el Volvo) en los años posteriores. Estos tractores (1964-1985) dibujaron otro estrato o momento mecánico en la historia de esta comunidad: el de unos magníficos talleres industriales que aparecieron y luego desaparecieron en medio de la selva. Como en el caso del tractor lento, no hay que partir por pensar que las máquinas mueren por razones mecánicas; se mueren también, por sobre todo, por razones abstractas. Así, en 1982, sin que podamos conocer exactamente las razones de esta inflexión, quizá porque no hubo reemplazo para los misioneros a cargo de los talleres, quizá por un giro más profundo en la orientación del dispositivo misional, o quizá por razones más prosaicas que desconocemos, la misión decide ceder la gestión y maquinaria de los talleres a la propia comunidad, que por ese acto pasó a constituirse en cuanto

⁷ Entrevista a Blas García, comunidad nivaclé Fischat, 10 de agosto de 2018. Observación personal (Nicolas Richard), General Díaz, Guadalcázar, Las Lomitas.



10. Las ruinas de los talleres de Misión San Leonardo de Escalante. Foto: Consuelo Hernández, 2008.



11. Las ruinas de los talleres de Misión San Leonardo de Escalante. Foto: Consuelo Hernández, 2008.

tal. Quedaron a cargo de los talleres los que hasta entonces habían sido ayudantes de carpintería, soldadura o mecánica. Un día, en 1983, los nivaclé quedaron a cargo de todo ese conjunto de máquinas. De todas ellas: de los tres tractores y los Mercedes, de la carpintería, de las sierras y fresadoras, de la chapería y la herrería, de las herramientas, de los edificios, de los tablones y de los tornillos. Se quedaron las máquinas, pero se fue el sistema.

Según los entrevistados, todo empezó progresivamente a deconstruirse. Fue un asalto en regla desde todas las estancias y aserraderos de la zona, cada uno llevándose un pedacito, mandando robar, sacar o traer algunas piezas. En la carpintería desapareció un día la caja con las puntas de la fresadora, otra vez desapareció una perforadora eléctrica y otra vez unos rollos de alambre. También fueron desapareciendo progresivamente los clavos, los techos, las ventanas... De todo alrededor mandaban a pedir partes de los talleres: las puntas de fresadora fueron a dar a un aserradero vecino, la perforadora eléctrica a una estancia, etc. Fue un reordenamiento social y político de las máquinas y de las herramientas que en definitiva no se movieron más de cincuenta kilómetros, pero en esos pocos kilómetros habían

cambiado de bando. De a poco, inexorablemente, la isla técnica que era Escalante empezó a fragmentarse. Todo se fue dando a la fuga: cada pieza, cada pedazo de máquina, cada tarugo. Los tractores tampoco sobrevivieron mucho tiempo más. Uno, el Massey más viejo, ya estaba muy maltrecho cuando lo recibieron y no hubo cómo echarlo a andar. El otro, el Volvo grande que tenía veinticinco de años de antigüedad, se fundió a muy poco andar. El último, el pequeño Massey más nuevo que era el que mejor funcionaba y en el que se habían puesto todas las esperanzas, resistió cinco años más, hasta que se le rompió una biela. El mecánico de Asunción que debía arreglar la pieza rota los estafó dos veces antes de terminar pagándoles una miseria por el precio del tractor en chatarra, que él mismo vino a buscar a la comunidad para luego venderlo funcionando perfectamente en una estancia vecina⁸.

El golpe final vino en 1994 cuando se murieron «los Mercedes», que eran indispensables para el funcionamiento del aserradero y que soportaban mal el desgaste y los largos tiempos de inactividad, pues consumían una enorme cantidad de petróleo que ahora se había vuelto escaso. Blas García recuerda cómo empezaron por aflojarse algunas piezas cuyas gomas empujaban los magnetos para activar el campo eléctrico. El aprendiz mecánico Félix Guerra, que estaba a cargo de la oficina de máquinas, concluyó a justo título que los generadores no tenían arreglo, que estaban sueltos enteros y que las gomas y los magnetos habían caducado. Pero el ingeniero alemán que vino a visitarlos desde las colonias menonitas fue de la opinión contraria: «Se puede apretar», dijo, y los apretó todos enteros y reemplazó las gomas, y los echó a andar ante la mirada incrédula del joven Félix Guerra, que al final tuvo razón porque al muy poco tiempo no fueron los magnetos sino el embobinado entero de los generadores el que se quemó. «Los Mercedes» acompañaron durante veinte años, desde 1975 hasta 1994, este tercer estrato o momento mecánico que es paradójicamente el de la desaparición progresiva de todas las otras máquinas. Al final, en torno de «los Mercedes», no quedaban más que nudos y trancas en un mundo de tierra, palos y cueros. Emiliano Fernández, ayudante mecánico que manejó durante más de veinte años el viejo Ford 4 de los misioneros, siguió como cuidador y jardinero de la misión. Blas García, el ayudante de carpintería, hizo fama con su grupo de chamamé Los Hijos del Desierto, y fue a la postre un líder importante de la comunidad. Y Rafael Guerra, el más antiguo y el más esencial, el mejor carpintero que haya habido nunca en la zona, pero a quien tocó administrar los talleres mientras desaparecían, murió temprano, en 1985, taciturno e inmensamente triste por haber asistido impotente al desmantelamiento de su carpintería⁹.

⁸ Entrevista a Blas García, comunidad nivaclé Fischat, 10 de agosto de 2018; entrevista a Emiliano Fernández, comunidad nivaclé Fischat, 14 de agosto de 2018.

⁹ Entrevista a Félix Guerra, comunidad nivaclé Fischat, 16 de agosto 2019; entrevista a Blas García, comunidad nivaclé Fischat, 10 de agosto de 2018; entrevista a Emiliano Fernández, comunidad nivaclé Fischat, 14 de agosto de 2018.

La mecánica abstracta de Félix Guerra

Cuando en 2005 el mecánico nivaclé Félix Guerra volvió tras veinte años de ausencia a instalarse en la comunidad, en Fischat ya casi no quedaba nada: ni tractores, ni camiones, ni pista de aviación, ni talleres, ni carpintería, ni herrería, ni edificio, ni «los Mercedes». Las máquinas se habían ido, todas ellas; las noches habían vuelto a ser silenciosas y, sin el avión, todo se había alejado de nuevo. No obstante, habían empezado a llegar algunas máquinas: tres motos y dos motosierras, más la «primera» camioneta que llegó en 2002 y también algunos pequeños motogeneradores eléctricos. Ese reducido universo mecánico en formación hizo imaginar a Félix Guerra que era posible e incluso sostenible instalar un taller mecánico en la comunidad indígena de Fischat, a 300 kilómetros de la primera ruta asfaltada.

Don Félix nació en Fischat, jugó de niño sobre las carcasas muertas de los camiones que dejó la guerra del Chaco y aprendió mecánica en los talleres de la misión en la época de oro, cuando había tractores y máquinas funcionando. Fue aprendiz de soldadura (soldadura es un asunto importante: es inmediatamente otra cosa que los nudos y las trancas de madera y de cuero) y también, a fuerza de acompañar a los curas en los Massey, aprendió a entender los tractores. Cuando estuvo en edad, Félix Guerra se subió al tractor Massey de los misioneros y se fue con ellos hasta Mariscal Estigarribia, sede principal del Vicariato y del Ejército, un lugar de máquinas donde realizó su servicio militar. En 1978 volvió por primera vez a Fischat encima del mismo tractor Massey, para quedar a cargo de la mantención y el cuidado de dos grandes motores que acababan de instalar los curas, esos a los que la gente llamaba «los Mercedes». Félix Guerra aguantó todo lo que pudo al lado de «los Mercedes»: se les acopló y montó guardia sobre ellos durante largos años, hasta que no hubo más caso, pues no quedaba nada alrededor.

Entonces Félix Guerra se subió nuevamente a un tractor y se fue hasta las colonias menonitas, donde tuvo un encuentro decisivo. Allí encontró trabajo como ayudante soldador de un ingeniero alemán. Tal como él mismo declara, fueron los mejores y más interesantes años de su vida. De ese señor alemán, con quien trabajó como ayudante, aprendió todo lo que sabe. Lo primero que aprendió es que la mecánica no sólo tiene que ver con la mecánica. Por ejemplo, se daba una importancia desmesurada a la puntualidad, al punto de poder perder el trabajo si se llegaba cinco minutos tarde. Era un motivo de meditación, porque no es evidente la relación entre puntualidad y mecánica, en el sentido de que a las máquinas les da lo mismo a qué hora las arreglen. Este tipo de aspectos (la puntualidad, la ropa de trabajo, el número de catálogo de las piezas) adquirirían aquí una importancia desproporcionada y paradójicamente eficaz, pues sin saber explicar exactamente cómo, el hecho es que las máquinas parecían arreglarse mejor. En ese taller Félix Guerra aprendió a entrar en los tractores, a soldar y arreglar fierros, a intuir los desperfectos, a limpiar filtros, a cambiar piezas. Aprendió también lo que puede ser la mecánica cuando se dispone de herramientas y aprendió cuáles eran esas herramientas. Félix Guerra trabajó cinco años en las colonias menoni-

tas y salió de allí sabiendo mecánica, que es todo eso junto, la puntualidad y el tractor, el funcionamiento de las piezas abstractas y de las piezas concretas de una máquina.

El resto es más rápido y accesorio. De las colonias menonitas bajó por la ruta Transchaco hasta Asunción y encontró trabajo en un taller mecánico de Luque. Era un buen lugar, pero el trabajo no duró mucho ni las máquinas se arreglaban igual. Las partes abstractas de las máquinas eran distintas; todo en torno de aquellas máquinas era distinto. Así es que salió de ahí y encontró trabajo en el servicio de mantenimiento de una sucursal Toyota en el centro de la ciudad, que vendía camiones y camionetas, pero tampoco se halló. ¿Qué tenía que ver eso con todo el resto? Así es que dejó la ciudad y se fue trabajando de estancia en estancia, de tractor en tractor, siempre un poco más al oeste, hasta ir a dar nuevamente a Fischat.

Cuando Félix Guerra se reinstaló en la comunidad, ya se ha dicho, apenas quedaban máquinas. Y Félix Guerra, por su lado, tampoco tenía herramientas. Tenía unas pocas llaves para abrir algunas partes de las motos y otras pocas llaves para abrir unas partes de las motosierras. Y tenía un pequeño compresor eléctrico de 12 voltios con el que soplaban el polvo y hacía una mantención rutinaria de esos dos tipos de máquinas. Algunos otros motores son solubles en esos dos: el motogenerador eléctrico, por ejemplo, se arregla con las llaves para moto. Pero muchísimos otros quedan fuera de rango: no hay cómo entrar en un tractor con llaves de motosierra. Es decir que Félix Guerra instaló su taller mecánico en una comunidad en la que apenas había máquinas y sin tener casi herramientas. Hay que atender en toda su fuerza significativa, formal, incluso estética o poética, este gesto. Quizá Félix Guerra había entendido finalmente que la mecánica está hecha al mismo tiempo de partes concretas y de partes abstractas, que el funcionamiento de una máquina tiene que ver con el buen ensamblaje entre ambas y que su taller, en el que apenas había llaves concretas, estaba en cambio todo lleno de llaves abstractas.

De modo que, cuando se supo que el mecánico Félix Guerra se había instalado en Fischat, muy naturalmente las pocas máquinas de los alrededores empezaron a volver a la comunidad. Al poco tiempo lo mandaban llamar de estancias vecinas para revisar unos tractores; un día destrabó el motor de la camioneta de un funcionario ante la mirada orgullosa de la gente y de los niños de la comunidad, que veían por fin resquebrajarse los viejos paradigmas; otra vez lo vinieron a buscar de la Argentina, del otro lado del río, para ver si podía ayudar con un antiguo camión que amenazaba con no arrancar. La fama de don Félix Guerra fue creciendo y, por una curiosa inversión de las cosas, nuevamente las máquinas y los metales empezaron a llegar desde las estancias y aserraderos vecinos hasta el taller que había instalado en la comunidad. Así, progresivamente, el acervo de su taller se fue enriqueciendo con pedazos de metal, restos de máquinas, carcasas de moto, trozos de radio, bujías viejas, asientos, televisores muertos, ruedas, etc., que fueron engrosando el repertorio de materias con que componer o recomponer piezas y máquinas heridas.

Es cierto que, a falta de herramientas, la mecánica de Félix Guerra era imperfecta y que se mostró muchas veces impotente; pero también es cierto que nadie como



12. El taller mecánico de Félix Guerra. Foto: Consuelo Hernández, 2018.



13. El taller mecánico de Félix Guerra. Foto: Nicolas Richard, 2018.

él sabía a quién llamar en Asunción para encargarse de qué repuesto, ni sabía hacer eso en nivaclé, en castellano o en guaraní. Por eso, cuando en 2016 la empresa nacional de electricidad llegó por primera vez con su cable hasta la comunidad y preguntó con quién debía hablar, todos apuntaron naturalmente su mirada hacia don Félix Guerra. ¿Quién más? Traer el cable hasta la comunidad no era tan complicado como saber qué hacer con él después. ¿Dónde instalar los diez medidores que se asignaron a esas 1.500 personas? ¿Quién se va a agrupar con quién? ¿A quién se le cobra la cuenta? ¿Dónde empieza y dónde termina una casa? Félix Guerra tenía las llaves: las tenía de mucho antes. No las llaves de electricista, que le dio la empresa más tarde, sino todas las otras muchas llaves, sutiles y necesarias para electrificar una comunidad.

La mecánica de Félix Guerra siempre fue mitad abstracta y mitad concreta. Creció al alero de «los Mercedes» que, como todos los motogeneradores eléctricos, son una cosa concreta que produce una cosa abstracta: el motor y la electricidad,

la red del motor y la red de la electricidad, etc. En 2019, sin desdecir esa lealtad inicial, Félix Guerra había decidido pasar del lado abstracto de las máquinas. Ya casi no hacía mecánica pero era el único electricista a cien kilómetros a la redonda y el único autorizado oficialmente para intervenir en cualquier asunto que ocurriera desde la punta del cable nacional hacia acá. Visto desde Paraguay, estaba a cargo de la última punta del último cable del tendido eléctrico nacional. Visto desde Fischat, en cambio, gobernaba el punto inicial de un universo entero en formación, compuesto de cientos de redes y subredes eléctricas indígenas y no indígenas, pequeñas y grandes, políticas y familiares, oficiales y mañosas, etc., que se multiplican según los cables que cada uno consiga y que Félix Guerra gerencia –válida, conecta, prueba y repara– con severidad y puntualidad absolutas. Félix Guerra, hijo del carpintero nivacé Rafael Guerra, que creció jugando sobre las carcasas que una guerra incoherente arrojó sobre la selva, que vio morir los Massey y los talleres industriales, que aprendió mecánica con un alemán sin entender alemán, que instaló un taller mecánico sin herramientas donde no había máquinas, que gobierna la luz, las ampolletas y las heladeras de una región que sigue siendo de palo, de cuero y de tierra.