

*Note sull'accelerazione selvaggia:
Etnografia di un incidente motociclistico
nell'Amazzonia boliviana*

Diego Villar¹

UNIVERSITÀ CA' FOSCARI VENEZIA

ABSTRACT

Based on the ethnographic description of a recent event — a road accident in July 2022 — the paper analyzes the mechanization process of indigenous worlds and, in particular, of the practical consequences of the diffusion of motorcycles among the Chacobo (Panoan) of the Bolivian Amazon. The event is analyzed as a social drama that allows to shed light on some of the social, ethnic, economic, technological and environmental transformations that are currently reshaping the indigenous reality in the South American lowlands.

Keywords: Amazonia; Motorcycles; Accidents; Indigenous Peoples.

Partendo dalla descrizione etnografica di un evento recente — un incidente stradale nel luglio del 2022 — l'articolo analizza il processo di meccanizzazione dei mondi indigeni e, in particolare, delle conseguenze pratiche della diffusione delle motociclette tra i Chacobo (Pano) dell'Amazzonia boliviana. L'evento diventa un dramma sociale che permette di far luce su alcune delle trasformazioni sociali, etniche, economiche, tecnologiche e ambientali che stanno attualmente rimodellando la realtà indigena dei bassopiani sudamericani.

Parole chiave: Amazzonia; Motociclette; Incidenti; Popolazioni indigene

¹ Ringrazio Zeldia Franceschi, Adam Tallman e Lorena Córdoba e i revisori anonimi per l'aiuto e i commenti su una prima versione di questo testo. La ricerca per questo articolo è stata finanziata dal programma di ricerca e innovazione Horizon Europe dell'Unione Europea nell'ambito dell'accordo di sovvenzione Marie Skłodowska-Curie n. 101060942. I punti di vista e le opinioni espresse sono responsabilità dell'autore e non riflettono necessariamente quelli dell'Unione Europea. Né l'Unione Europea né l'autorità concedente possono essere ritenute responsabili.

L'incidente come dramma sociale

Domenica 24 luglio 2022 mentre i Chacobo di Castañar si preparavano a iniziare il torneo di calcio con cui ogni anno commemorano la fondazione della comunità, sentimmo un improvviso tumulto di grida, corse e pianti rituali da parte delle donne². In pochi minuti si diffuse la terribile notizia: Mahua³, un indigeno che lavorava come insegnante e tecnico di ricerca, era appena stato investito in moto da un camion dell'impresa cinese che da qualche anno sta asfaltando la strada lungo il territorio dei Chacobo. Tutti immediatamente si recarono sul luogo dell'incidente, a Puerto Barrero, dove si trova una piccola comunità chacobo che già aveva allertato i propri parenti. La scena si presentava piuttosto macabra: Mahua steso sulla terra rossa, morto sul colpo, dissanguato e con il cranio spaccato sulla fiancata del camion. Il suo compagno Tacana era stato portato d'urgenza all'ospedale di Riberalta, la città più vicina, a lui era andata meglio, aveva una gamba rotta. L'autista del camion era fuggito e, mentre le donne della famiglia piangevano il corpo, gli uomini picchiavano l'agente di polizia che cercava di calmare le acque mentre alcuni cospargevano il camion di benzina per dargli fuoco.

Infuriati, i parenti di Mahua si rifiutarono di lasciare che le autorità portassero il corpo a Riberalta per l'autopsia: erano in molti, arrabbiati, e diversi erano armati tanto che la polizia ritenne prudente lasciare che portassero il corpo a Castañar. Nel giro di poche ore i Chacobo diedero un ultimatum alle autorità: se il colpevole non si fosse presentato entro 24 ore e l'azienda cinese non avesse risarcito immediatamente la famiglia, avrebbero bloccato la strada. Nei giorni successivi lo stato di tensione era alto, ma non mancarono spazi di reazione più riflessive: se la maggior parte delle persone prese in considerazione la possibilità di un incidente, non si accettava però che l'autista fosse fuggito lasciando Mahua "steso lì come un cane", senza chiamare la polizia o il pronto soccorso; d'altra parte, gli altri gruppi indigeni della zona (Tacanas, Pacaguaras, Cavineños, Araonas), che negli ultimi anni avevano subito la loro parte di incidenti stradali, si mobilitarono per sostenere massicciamente i Chacobo. Le minacce ebbero subito effetto: due giorni dopo, a Castañar si tenne un'assemblea con i Chacobo, i rappresentanti di altri gruppi, la polizia, l'ufficio del sindaco di Riberalta e la stessa azienda cinese, durante la quale i membri della comunità furono informati che l'autista era fuggito dalla provincia, ma che le indagini erano ancora in corso e che l'azienda aveva accettato di risarcire la famiglia. L'atto formale dell'accordo

² Con circa 1200 persone, i Chacobo sono un gruppo di lingua Pano attualmente sparso in una ventina di piccole comunità lungo i fiumi Yata, Ivon, Geneshuaya e Benicito nell'Amazzonia boliviana (Córdoba 2008, Erikson 2002).

³ Per motivi di anonimato, tutti i nomi utilizzati sono pseudonimi.

sarebbe stato firmato davanti a un notaio. Al di là dell'etimologia stessa della nozione di "incidente", che ci invita a pensare a qualcosa che accade o ci "cade letteralmente addosso", crediamo sia possibile pensare al di là della singolarità dell'evento, della circostanza o della fatalità, che esso possa essere interpretato come una sorta di processo articolato da alcune regole (Baldisserra 1998), e forse anche — perché no — alla maniera del dramma sociale dei vecchi africanisti: cioè come un conflitto generativo, analiticamente produttivo, che rivela, espone o porta alla luce una serie di cicli, principi sociali e tensioni latenti (Turner 1957). L'obiettivo è quindi quello di esplorare le possibilità descrittive aperte da questa chiave di lettura per un caso particolare di un recente incidente nell'Amazzonia boliviana in cui ha perso la vita un maestro Chacobo e di cui analizzeremo l'intero ciclo di sviluppo: dall'evento stesso a quella che, come si vedrà, potrebbe essere interpretata come la sua risoluzione. Per fare questo, tratteremo una serie di connessioni etnografiche che iniziano a essere tratte dal "dramma", associando e traducendo l'una nell'altra. L'idea guida è che, da un lato, l'incidente permette a questi registri impliciti di emergere, di attivarsi o di manifestarsi; ma, allo stesso tempo, che l'evento stesso è incomprendibile se non viene analizzato alla luce di un contesto singolare che lo spiega e lo condiziona.

L'accelerazione nei mondi lenti: macchine e meccanizzazione nel Sud America indigeno

La morte di Mahua rimanda alla sorprendente proliferazione delle moto in gran parte del cosiddetto "Sud globale" e questa è, senza dubbio, l'evidenza più certa. Vale la pena, infatti, soffermarsi su alcune espressioni specifiche dei ricercatori che stanno gradualmente iniziando a fare di questo tema un oggetto di riflessione: la "febbre della moto" (Pâpoli-Yazdi 1982), la "democratizzazione" e la "rivoluzione" della moto (Seignobos 2012), la "mania della moto" (Hansen 2015), il "flagello dei taxi in moto" (Ketcheu 2015). E così, man mano che la moto diviene il principale mezzo di trasporto, cominciano a comparire le prime ricerche collettive che la analizzano come vero "fatto sociale totale" (si veda, ad esempio, il dossier curato da Blundo e Guézéré (2022), mentre si pubblicano sempre più studi sull'ampia gamma di relazioni che la moto innesca fino a delineare una vera e propria "cultura della moto" (McDonald-Walker 2000, Pinch e Reimer 2012, Jderu 2023). Essa si propone di analizzare le identità di genere (Maxwell 1999, Schouten e McAlexander 1995), le possibili traduzioni della meccanica nelle lingue indigene (Montani 2017, Preci 2020), le conseguenze ambientali dell'introduzione delle motoslitte nell'Artico (Pelto e Müller-Wille 1987), l'uso della moto nella militarizzazione radicalizzata (Beevor 2023, Seignobos 2014). In definitiva la recente letteratura ci indica che gli studi su questi temi, seppur ancora esigui, sono

vivaci: il boom dei mototaxi in regioni come l’Africa sub-sahariana (Amougou 2010, Diaz Olvera et al. 2020, Evans et al. 2018), il Sud-est asiatico (Hansen 2015, Sopranzetti 2014, Truitt 2008) o il Sud America (Boose 2022, Lewis 2021) sono esempi eclatanti.

Se il rombo incessante delle moto in molte zone del bassopiano sudamericano è oggi un sottofondo costante, una buona parte del paesaggio quotidiano, la meccanizzazione non è stata oggetto dell’antropologia americanista. Dalla fine del XIX secolo e per tutto il secolo scorso, i territori indigeni sono stati colonizzati da un esercito di piroscafi, camion, ferrovie, motoseghe, armi da fuoco e generatori elettrici introdotti da esploratori, militari, missionari, industrie estrattive, funzionari statali, ONG e progetti di sviluppo (Richard, Franceschi, Córdoba 2021). L’etnografia riporta il fascino degli indigeni per le macchine: Koch-Grünberg (1969 [1906]) raccolse disegni Xinguan di battelli a vapore, Nordenskiöld (2002 [1910]) evocava i camion e le ferrovie che trasportavano gli indigeni della regione del Gran Chaco ai mulini come “un viaggio sulla luna”, Métraux trovò comunità deserte perché i Chiriguano lavoravano sulla strada per i veicoli dell’esercito boliviano all’inizio della guerra del Chaco, e persino Lévi-Strauss venne fotografato con il suo camion nel suo mitico viaggio nel Mato Grosso (Castro Faria 2001). In altre parole, nel periodo fondativo tra gli anni 1880 e 1930 – cioè nella fase eroica dell’antropologia americanista in cui la disciplina stessa venne costruita professionalmente e istituzionalmente come scienza e in cui si definirono i grandi temi che oggi chiamiamo “classici” (parentela, rituale, sciamanismo, cultura materiale) – gli indigeni sudamericani vivevano già con o tra le macchine. In questo senso, forse esagerando un po’, potremmo anche dire che, almeno dal punto di vista dei resoconti della scienza antropologica, non esiste un “grado zero” della meccanizzazione perché non ci sono mai stati indigeni senza macchine. Oggi esaminare il loro impatto multidimensionale diventa quindi non solo rilevante ma forse quasi indispensabile (Richard, Moraga e Saavedra 2016, Richard, Franceschi, Córdoba 2021, Villar 2022).

La cosa curiosa è che, per ragioni che ci sfuggono, l’antropologia ha generalmente ignorato questo evidente processo di colonizzazione meccanica (Villar 2024). È come se i machete, le pentole o i fiammiferi del contatto interculturale fossero oggetti che permettessero una riproduzione della cultura indigena in nessun modo possibile attraverso o con le macchine⁴. Mentre alcuni

⁴ D’altra parte, va sottolineato che, se la diffusione delle moto non è ancora un fenomeno ben studiato, la circolazione di altri mezzi di trasporto motorizzati (canoe fuoribordo, camion, automobili, ecc.) ha generato numerosi studi (si vedano, ad esempio, Howard 2002 o Taussig 2004). In un quadro comparativo più generale, negli ultimi decenni vi sono diverse ricerche che reinterpretano etnograficamente le categorie indigene di ciò che tradurremmo come “cosa”, “oggetto” o “artefatto” (Howard 2002, Santos-Granero ed. 2009, Montani 2017, Schien & Halbmayer 2014).

studi recenti documentano alcune delle nuove materialità che plasmano le realtà indigene (radio, telefoni cellulari, motori fuoribordo, pannelli solari) per documentare il cambiamento sociale, sono ancora poche le ricerche sul boom delle motociclette che negli ultimi due decenni ha alterato in modo significativo la composizione etnica delle pianure sudamericane; rare quelle sulle profonde ripercussioni sociali, economiche e ambientali che, in un modo o nell'altro, rimodellano quella che potremmo definire la "modernità indigena"⁵. L'ascesa della motocicletta, tuttavia, è un fatto in senso etimologico: qualcosa piuttosto comune che si incontra immediatamente sul campo e che è impossibile ignorare. Se nelle etnografie classiche gli indigeni passavano i loro pomeriggi a pulire le piume degli ornamenti del corpo, le canoe o gli archi e le frecce (ad esempio, Nordenskiöld 2003 [1922]), oggi il tempo libero lo dedicano a smontare, riparare, assemblare e lucidare motociclette.

Inizialmente oggetto di lusso limitato al *cacique*, all'insegnante, all'assistente medico o al tecnico di una ONG, la motocicletta giapponese viene gradualmente sostituita da una nuova e massiccia ondata di moto più economiche di origine indiana e soprattutto cinese: su un censimento di 200 moto chacobo raccolto tra giugno e agosto 2023, il 43% è costituito da Honda (46) e Suzuki (15), mentre la stragrande maggioranza è rappresentata da veicoli più economici, cinesi o indiani: 25 Dayun, 17 Haojue, 6 Hero, ecc. Possiamo dire senza dubbio che, negli ultimi anni, la mobilità in moto è diventata più democratica, o almeno più diffusa e quasi tutti i Chacobo adulti guidano moto che acquistano con i proventi di uno o due anni di *zafra* o *habilito*, il modo tradizionale di lavoro nella regione fin dai tempi delle piantagioni della gomma, in cui un mercante anticipava beni al lavoratore generando un debito che quest'ultimo ripagava in gomma, legno, noci, cuori di palma, ecc.

Sarebbe un grave errore, tuttavia, considerare il boom delle moto come un evento esclusivamente chacobo. In realtà, l'ossessione per le moto è condivisa con altri gruppi indigeni della zona (Ese'eijas, Tacanas, Cavineños) e, soprattutto, con la popolazione meticcica, creola o *carayana* — e così, in uno dei viali principali della città di Riberalta possiamo trovare un vero e proprio "monumento alla moto". In questo senso, la cultura motociclistica funziona come un dispositivo che espande gli orizzonti della socialità (Gow 2001) e la moto si presenta quindi come un'icona di appartenenza, un "patrimonio aspirazionale" (Gillen 2018), un modo di esercitare e mostrare pubblicamente la cittadinanza — o, in altre parole, rappresenta lo status per essere un "buon boliviano".

Allo stesso tempo, però, attribuire il fascino della meccanica a una predisposizione consumistica o feticistica, mero sottoprodotto dell'espansione

⁵ Alcune eccezioni: Preci 2020. Per casi analoghi in altre parti del mondo, Pelto e Müller-Wille 1987, Iselin 2011, Seignobos 2014, Fraser 2018.

globale del capitalismo, sarebbe alquanto semplicistico. Se oggi le comunità indigene ci vengono presentate come disseminate di rovine o fossili meccanici (mozzi, ruote, dadi, pistoni, catene, tubi di scappamento): “queste non sono macchie sul paesaggio, la carta da regalo di un capitalismo gettato incautamente in un giardino tropicale dell'Eden” (Hugh-Jones 1992, 51), ma parte di una cultura che si trasforma costantemente in risposta a circostanze mutevoli.

Ma attenzione: se attribuire la sorprendente proliferazione del motociclismo esclusivamente ai Chacobo sarebbe un errore, sarebbe altrettanto sbagliato supporre che essi si siano appropriati della moto come qualsiasi altro colono creolo della zona. Infatti, è impossibile comprendere la realtà attuale dei Chacobo – i loro programmi, le loro preoccupazioni, le loro aspettative – senza documentare la biografia o la vita sociale della moto: i modi di usarla, di mantenerla, di nominarla, di classificarne le parti (con prestiti dal castigliano, nominalizzazioni, analogie e metafore sessuali, corporee o animali⁶), i suoi possibili meccanismi di assoggettamento e soggettivazione – come vedremo – nel contesto dell'azione sciamanica, il modo in cui viene usata, il suo legame con le trasformazioni dei criteri locali di possesso e di proprietà, la trasmissione del sapere etno-meccanico (che, lontano dall'essere condiviso in pubblico e in forma comunitaria, segue piuttosto i circuiti parentali e di uxorilocalità attraverso i quali circolano, per esempio, le formule terapeutiche e i canti rituali) o il proprio modo in cui è legata alla società, alle relazioni interetniche o all'ambiente stesso.

La moto indigena come dispositivo relazionale

Ancora più decisivo per il suo impatto quotidiano sembra essere il legame tra l'universo della moto e la ridefinizione delle identità personali, di età, etniche e di genere, vale a dire una sorta di “sociologia della moto indigena”. Queste diverse reti relazionali non solo costituiscono un vero e proprio “fatto sociale totale” in senso maussiano, ma mettono a dura prova i principi organizzativi stessi della cultura indigena e in modi spesso inaspettati. Così, ad esempio, se in linea di principio la moto sembrerebbe funzionare come icona di dipendenza dalla logica del capitalismo globale, i Chacobo insistono sul fatto che essa costituisce invece un vettore materiale di autonomia e di emancipazione dalla tutela di missionari, funzionari pubblici, ONG e progetti di sviluppo. E quando qualcuno suggerisce che essa potrebbe favorire processi di disuguaglianza socioeconomica, i Chacobo

⁶ A differenza della popolazione creola, per nominare i diversi componenti della moto i Chacobo li traducono nella loro lingua in categorie corporee (ad esempio, i fari sono *bëro*, “occhi”), usano nominalizzazioni strumentali (il manubrio è *acha-tí*, “qualcosa da afferrare”), nominalizzazioni agentive (che implicano che una parte meccanica è un agente che compie un'azione, come il fanale posteriore che si chiama *chípishí-cato*, “quello che ha le natiche rosse”), o come neologismi derivanti da prestiti lessicali dallo spagnolo (ad esempio, motore è *motóro*).

indicano al contrario la massificazione della moto cinese, più economica della sua controparte giapponese. Mentre alcuni Chacobo relativizzano l'idea che la motorizzazione promuova l'individualismo, altri osservano che la moto aiuta a preservare le reti relazionali, consentendo di partecipare a feste o visitare parenti in altre comunità che, nel contesto tradizionale, avrebbero visto al massimo una o due volte nella loro vita. Allo stesso modo e a prima vista la moto sembra essere associata alla divisione sessuale del lavoro e ai tradizionali ruoli di genere – ruoli che, semplificando, potremmo inserire nell'equazione Uomo: caccia/pesca/raccolta: pubblico: esterno: Donna: agricoltura: domestico: interno. Così quando Baita è salita sulla moto del marito e ha fatto finta di metterla in moto dicendo *catsiquia* (letteralmente “me ne vado”, la forma tradizionale di saluto della lingua chacobo), ha suscitato le risate di tutta la famiglia: la moto, la meccanica o lo spazio esterno sembrano essere questioni maschili. Ma allo stesso tempo, sempre più donne oggi usano la moto per raccogliere legna da ardere, lavorare nella piantagione di manioca di famiglia o recarsi in città per ottenere la carta d'identità dei figli⁷. E, se le ragazze iniziano a capire che questa capacità di gestire il proprio tempo e il proprio spazio permette loro di emanciparsi dagli uomini, i Chacobo nel complesso si rendono autonomi da missionari, funzionari pubblici, militari e progetti di sviluppo, attori sociali che, ai loro occhi sono solitamente caratterizzati in maniera quasi stereotipata dal dominio della propria tecnologia meccanica (Richard, Franceschi, Córdoba 2021).

Quando si tratta di documentare l'impatto delle moto sulla geografia, sulla natura o sullo spazio amazzonico, ci troviamo di fronte a simili ambiguità. Le moto inquinano certamente un ambiente già sotto pressione dalla deforestazione illegale, dalla coltivazione intensiva della soia, dall'allevamento di bestiame o dallo sfruttamento sistematico di risorse come la caccia, la pesca, le noci o i cuori di palma. Ma, ancora una volta, i Chacobo insistono sul fatto che la moto permette loro di ottimizzare la produttività: non solo nella caccia, nella pesca o nell'agricoltura, ma nel lavoro in generale – e così, ad esempio, sottolineano che i cacciatori e i pescatori possono gestire meglio le alternanze e le variazioni stagionali del ciclo annuale, o che gli insegnanti e i tecnici possono recarsi in città nei fine settimana per seguire corsi di formazione avanzata. Battendo le mani sulla sua moto, Maro dice in spagnolo: “Questa mi dà da mangiare: andiamo a pesca, mi dà il pesce; andiamo a caccia, mi dà la carne; andiamo a raccogliere noci, mi dà noci”. Tuttavia, se è vero che le persone sottolineano i vantaggi pragmatici della

⁷ Sebbene esuli dagli scopi di questo articolo, il crescente uso femminile della moto, e in particolare la sua eventuale influenza sulla ridefinizione delle categorie, degli spazi e dei ruoli di genere, potrebbe essere messo in relazione con altri studi etnografici sull'appropriazione femminile di una serie di oggetti, tecniche e pratiche un tempo considerate “maschili” o addirittura esclusive della popolazione bianca e/o creola (ad esempio Peluso 2020, Grund 2024).

moto, è anche vero che la sua diffusione sicuramente influisce sulle risorse naturali favorendo lo sfruttamento intensivo: non si caccia e non si pesca vicino alle comunità. Analogamente, altre testimonianze di indigeni che lavorano il cuore di palma, il legno o le noci “per pagarsi la benzina” suggeriscono che – almeno in certi contesti – la moto non è un mezzo ma un fine. Un’ampia gamma di dati, dunque, ci invita a ripensare alla moto indigena come generatrice di nuovi spazi di agency.

“Accidentologia” in chiave minore

Un episodio come la morte di Mahua rende impossibile ignorare l’impatto più visibile e drammatico della motorizzazione, che è appunto la sua incidenza nel tasso crescente di feriti e morti. Tra i Chacobo, infatti, gli incidenti in moto sono diventati la seconda causa di morte dopo il diabete cronico⁸. Ogni settimana si ha notizia di qualche incidente fortuito in moto che si conclude con ferite più o meno lievi. Ci appelliamo ancora una volta, come esempio, alla testimonianza di Maro, che mostra con orgoglio i segni sul suo corpo e sul suo veicolo e si diverte a raccontare i suoi calvari in moto:

Ho avuto sette cadute in moto (...) Con *Pegaso* ho rischiato di ammazzarmi: un albero grosso, e un altro più grosso. Andavo veloce e, quando ho voluto guardare, mi sono trovato in un fosso: ho urtato un trampolino, e un bastone mi ha preso e lì mi sono trovato: ero a quell’altezza, mi sono quasi impiccato lì a Tokyo, mi sono quasi staccato la testa; sono salito e sono caduto a terra. La leva era rovinata, la frizione, la luce, la lanterna; ho dovuto ripararla (...) Con la mia *Fonta* sono caduto anche mentre andavo a Riberalta, per prendere la carta d’identità di mia figlia maggiore; da lì siamo arrivati a Poza Negra. Arrivammo a Poza Negra e mio zio Napo mi disse: “Beviamo cinque birre”. Poi, a poco a poco, è arrivato ed erano già le cinque del pomeriggio. Stavo andando con mia figlia e l’altro mio cognato, *noho chai*. Eravamo per strada, mezzi ubriachi; io ero già mezzo ubriaco, ho guardato la mia catena ed era molto lunga, ero troppo pigro per pesare la catena: “Andiamo così, così”. A causa della mia pigrizia, non l’ho guardata. Si è spaventato perché sanguinava, si è spaventato perché pensava di essersi fatto male. Anche suo zio piangeva perché era molto spaventato, ma non è successo nulla. È stata una fortuna, perché siamo caduti per circa settanta metri.

⁸ In effetti, varrebbe la pena indagare, da un punto di vista interdisciplinare, fino a che punto non si tratti di variabili associate. Vale a dire se l’aumento contemporaneo del diabete, oltre che a una dieta basata quasi esclusivamente su riso e manioca, non sia legato al drammatico calo dell’esercizio fisico in un contesto in cui praticamente tutti usano la moto per brevi spostamenti come andare a prendere la legna, fare il bagno nel ruscello o visitare i parenti: per esempio, al funerale di Mahua, tenutosi a soli 500 metri dalla comunità, quasi tutti i Chacobo hanno partecipato in moto.

Ma a volte gli incidenti sono più gravi di quello di Maro e, infatti, da quando abbiamo iniziato a lavorare con i Chacobo (1999), diverse persone sono morte in incidenti in moto. Citiamo solo due esempi paradigmatici. Da un lato Huara, uno dei primi “tradizionalisti” che abbiamo incontrato a Castañar, che parlava solo in Chacobo e pescava ancora con arco e frecce. Uscito di casa per comprare il pane a Riberalta, è stato investito da Bona, uno dei suoi nipoti che guidava ubriaco. Poiché la famiglia del ragazzo era molto più numerosa, l’impulso dei parenti di Huara a cercare vendetta venne subito stroncato: dopo aver sollevato il caso nell’assemblea del gruppo, i parenti di Bona promisero di risarcire la figlia orfana con una moto, cosa che non fu mai mantenuta. Un’altra vittima è stata Paë, uno dei giovani con cui giocavamo a calcio. Paë lavorava per un’azienda locale di legname e stava tornando da una partita con un altro amico in moto. Avevano bevuto e c’era molto vento sulla strada che sollevava una grande nuvola di polvere riducendo la visibilità. A un certo punto Paë fece cadere il berretto e fermò la moto nella polvere rossa: mentre si chinava per raccogliarlo, fu investito da un autobus che proveniva dalla corsia successiva. Morì sul colpo. La moglie e i figli non ricevettero alcun risarcimento economico dall’azienda di trasporti, perché la vedova non volle accettare i 2500 dollari offerti come acconto, e le trattative si esaurirono gradualmente.

Questi due episodi bastano a suggerire che, in questo scenario in evoluzione, e come si può vedere ancora più chiaramente nel caso di Mahua, i leader delle comunità e le associazioni Chacobo sono costretti a cercare nuove strategie per affrontare l’epidemia di incidenti stradali che è diventata parte della normalità nell’Amazzonia boliviana: assemblee intra- e inter-etniche, trattative con le autorità e le aziende, consulenze legali, richieste di risarcimento per le famiglie delle vittime, e forse anche rappresaglie come il blocco delle strade o l’incendio di camion.

Moto, parentela e onomastica

Lo sfortunato destino di Mahua mette in scena anche una particolare gamma di connessioni reciproche tra gli stessi protagonisti. Al funerale, svoltosi a Castañar dopo due giorni di rigoroso lutto, uno dei figli piangeva sconsolato gettandosi sulla bara mentre i parenti buttavano terra sul feretro per poi sparire. Anche quel ragazzo si chiamava Mahua. Un fatto eclatante per noi, e piuttosto anomalo anche per i Chacobo, poiché per loro è impossibile trovare un padre e un figlio che condividano il nome, cioè che siano omonimi. L’onomastica chacobo è di fatto un sistema classificatorio che funziona quasi matematicamente combinando due principi: da un lato, i nomi (*janë janeria*) si trasmettono a

generazioni alterne (cioè dai nonni ai nipoti) e, dall'altro, nella trasmissione c'è un primato matrilineare per la preminenza sociologica della uxorilocalità. In altre parole, per fare un esempio concreto, una coppia chiamerà il primo figlio maschio MF, la prima figlia femmina MM, il secondo figlio maschio FF, la seconda figlia femmina FM, e poi i nomi vengono posti fino a G+1 in onore dei fratelli dei genitori del bambino (Erikson 2002, Córdoba 2008).

Ma non solo. L'omonimia è lessicalmente incarnata in categorie generiche: i Chacobo chiamano gli omonimi più vecchi di Ego *xëni* e quelli più giovani *bënäquë*, e le relazioni tra chi li incarna non sono arbitrarie ma comportano una serie di diritti e obblighi. Infatti, la condivisione del nome personale mette in gioco: 1) una modulazione amerindia di quelle che l'antropologia classica chiamava "relazioni burlesche" (così, ad esempio, dato che il padre e il figlio di Ego condividono il nome, Ego chiama scherzosamente il figlio "papa", oppure questo figlio scherza sul fatto che farà sesso con la nonna dato che porta lo stesso nome del nonno); 2) un rapporto di amicizia formale (alle feste c'è una sorta di lotta rituale chiamata *koshi tanabuquihaina* – letteralmente "prova la durezza" o "misura la forza" – in cui lo *xëni* "difende" il *bënäquë* dai parenti di quest'ultimo, ingaggiando una sorta di lotta greco-romana molto divertente); e 3) infine, l'omonimia ha a sua volta una forte influenza sulle reti di adozione. Così, quando qualcuno muore, è molto comune che i suoi figli vengano adottati da un parente con lo stesso nome. Così, quando Mahua piange suo padre Mahua, qualsiasi Chacobo sa automaticamente che è un figlio adottivo. Nel caso di Mahua, la relazionalità era ancora più fitta: quando sua madre Iba muore, Mahua viene adottato dallo zio Mahua (il defunto), suo fratello Tani viene adottato dallo zio Tani, e così via. In seguito, quando lo zio Tani si separa dalla moglie, Tani va a vivere con il fratello Mahua nella casa dello zio Mahua. Avviando una serie di relazioni diacroniche a partire dal suo nome personale, Mahua finisce poi per adottare i due figli di Iba, che si ritrovano così in una doppia orfanità: prima perdono i loro veri genitori e poi il padre adottivo⁹.

Il fattore etnico

Oltre a essere associata alle reti locali di parentela e alleanza coniugale, la morte di Mahua è stata quasi subito proiettata ai margini del gruppo e quindi collegata alla gestione locale delle relazioni interetniche. Non si tratta — e questo deve essere chiaro — di accertare l'esistenza di una correlazione necessaria tra la morte di Mahua e la trasformazione contemporanea delle relazioni interetniche, però è chiaro che la gestione dell'incidente da parte della stessa comunità operi

⁹ Non solo: Mahua adottò poi le figlie di Tani, le sue nipoti adottive, orfane di orfani o "orfani al quadrato".

come vero e proprio “dramma sociale” in grado di mettere in luce una serie di dilemmi, tensioni e conflitti, latenti nei legami tra i diversi gruppi etnici che abitano nello stesso territorio.

In effetti, all'esterno, quando si trattava di protestare contro le autorità, la polizia e l'azienda cinese, i Chacobo e gli altri gruppi indigeni della zona (Tacanas, Cavineños, Pacaguaras) si presentavano come un fronte unito — così ha sintetizzato con ammirevole economia un leader Tacana all'assemblea per la morte di Mahua: “Problema Chacobo, problema Tacana; problema Tacana, problema Chacobo”.

Nell'entroterra, tuttavia, la situazione che ha scatenato l'incidente è stata meno semplice e ha rispecchiato con precisione la micropolitica della TCO¹⁰. Da circa mezzo secolo, un gruppo di Pacaguara si è insediato in quello che oggi è il territorio Chacobo. I Pacaguara sono un altro gruppo di affiliazione linguistica Pano portato dalla zona del Rio Negro dai missionari del SIL (*Summer Institute of Linguistics*), e il gruppo in questione discende nella sua totalità dal matrimonio fondatore di un uomo e delle sue due sorelle. Da allora, accademici, giornalisti e progetti di sviluppo ripetono la litania fatalista dell'“ultimo Pacaguara”, della “cultura che scompare” o della “lingua in pericolo”. Questo discorso si è riprodotto ancora di più negli ultimi decenni, mentre sia i Pacaguara che i Chacobo hanno iniziato a percepire con grande astuzia il valore patrimoniale della cultura Pacaguara, codificata per il mondo esterno in una lingua leggermente diversa e praticamente sconosciuta, in ornamenti facciali tradizionali o in usanze esotiche come quella di mangiare vermi. Questo assunto valore di patrimonializzazione etnica si traduce in un flusso costante di attenzione e anche, soprattutto, di risorse materiali e denaro. Se fino alla fine del XX secolo i Pacaguara erano culturalmente disprezzati dai loro ospiti — al punto che ai giovani nati da matrimoni misti veniva detto che erano Chacobo perché si vergognavano di confessare la loro origine — oggi si assiste a una riaffermazione propositiva dell'identità Pacaguara. Bambini e giovani si riconoscono di nuovo come parte del gruppo, le comunità miste vengono segnalate come “Comunità Pacaguara”, e il numero di persone che vogliono essere Pacaguara è impressionante: non sorprende, in queste circostanze, che il territorio abitato da entrambi i gruppi sia arrivato a chiamarsi legalmente “TCO Chacobo-Pacaguara”, né che l'ultimo censimento nazionale del 2012 abbia prodotto cifre insolite per la demografia pacaguara, inspiegabili al di fuori di questo fiorente scenario di rigenerazione etnica (Villar 2014).

Il punto critico di questa dinamica, tuttavia, è che per raggiungere i Pacaguara si deve comunque passare — geograficamente, logisticamente, politicamente, culturalmente e linguisticamente — attraverso i Chacobo. Così, ad

¹⁰ La *Tierra Comunitaria de Origen* (TCO) è la categoria giuridica attraverso la quale lo Stato boliviano riconosce la proprietà dei territori indigeni, che talvolta possono essere multi-etnici.

esempio, è impossibile raggiungerli senza la mediazione di un interprete Chacobo o almeno dell'organizzazione etnica locale (CIRABO), in cui i Chacobo hanno un grande peso politico. Questa intermediazione della "pacaguaridad" da parte dei Chacobo è evidente anche in altri modi, come nel caso della morte di Mahua.

Attualmente, molti indigeni lavorano presso l'ILC (*Instituto de Lenguas y Culturas*), un ente pubblico che, come suggerisce il nome, promuove la documentazione delle lingue e delle culture autoctone: oltre a essere retribuite, queste posizioni implicano un importante status economico, sociale e simbolico, e spesso sono oggetto di contestazione. Né è raro che siano ricoperte da persone non necessariamente adatte alla documentazione antropologica e linguistica ma piuttosto da chi che ha un peso nelle reti di parentela e nelle politiche comunitarie (Erikson 2017). La figura di Mahua allora risulta peculiare: Chacobo, responsabile della cultura Pacaguara perché membro della famiglia che detiene gran parte delle posizioni di prestigio — la cui centralità è stata promossa per decenni dai missionari nordamericani del SIL — e con una figlia sposata con il giovane *cacique* del popolo Pacaguara. In una cultura "egualitaria" la cui esistenza quotidiana si basa in gran parte sulla regola dell'uxorilocalità, il suocero è praticamente l'unico personaggio che può impartire ordini al genero con qualche speranza che vengano eseguiti; o, in altre parole, la relazione reciproca che i Chacobo e i Pacaguara codificano nella categoria di *raisi* (suocero/genero-nuora) è l'unico canale sociologico attraverso il quale si può stabilire un'autorità effettiva. La legittimità di Mahua ad agire come "protettore della lingua pacaguara" — come lo definì la stessa stampa regionale alla notizia della sua morte — era quindi radicata sia nella sua posizione nelle reti di discendenza sia nell'amministrazione strategica dell'affinità coniugale. Alla sua morte, il posto di specialista in lingua e cultura pacaguara è naturalmente divenuto vacante, e alcuni giovani Pacaguara che negli ultimi anni avevano lavorato con antropologi e linguisti ed erano quindi preparati al compito della documentazione si sono proposti per il posto; tuttavia, come era più o meno prevedibile, l'assemblea della comunità ha deliberato che il posto venisse ereditato dal figlio adottivo, Mahua, anch'egli non pacaguaro, per il quale — a dire il vero — la lingua e la cultura pacaguara non sembravano essere un interesse fondamentale. Ancora una volta, la condivisione del nome non è un fatto fortuito tra i Chacobo, ma qualcosa di performativo e capace di plasmare la realtà.

Moto, sciamanesimo e causalità

Infine, troviamo un'ultima serie di dati legati all'incidente che possono sembrare a prima vista più astratti, sfuggenti, sicuramente più immateriali, ma che tuttavia assumono un ruolo indiscutibile nella realtà quotidiana dei Chacobo, e che nessuno oserebbe mettere in discussione. Pochi giorni dopo l'incidente, infatti,

cominciarono a circolare pettegolezzi, voci e accuse di stregoneria: X ha fatto uccidere Mahua perché voleva il suo lavoro, Y per una storia di donne, o Z perché Mahua lo aveva messo in cattiva luce con un linguista. Allo stesso tempo, cominciarono ad apparire le inevitabili epifanie retrospettive: un parente ricordò che Mahua aveva recentemente voluto andare a vivere a Puerto Barrero, un altro disse di non sapere se sarebbe stato presente alla festa del prossimo anno, e così via. Legato alle reti di parentela e alla gestione locale delle relazioni interetniche, l'incidente assume una nuova dimensione simbolica che lo spiega alla luce delle dinamiche praticamente onnipresenti dello sciamanesimo.

Ora, tra i Chacobo non troviamo una dottrina sciamanica esoterica o criptica: tutti conoscono più o meno le sostanze, le parole, le procedure. Il punto è che solo poche persone socialmente qualificate possono far funzionare bene l'ingranaggio sciamanico: così, ad esempio, è quasi impossibile avere uno sciamano giovane perché, essendo una sorta di amministrazione riflessiva degli attributi che compongono la persona, gli anziani sono gli unici ad avere un'"anima", un'"ombra" o una "volontà" (*shinana*) abbastanza potente da permettere loro di sviluppare lo *shina-chamaxëni* (pensiero al superlativo, traducibile in qualcosa come "superpensiero"), che è ciò che permette loro – o talvolta li costringe – a manipolare le stesse forze che animano le persone, le piante, gli animali e talvolta anche le cose. Da questo punto di vista, potremmo intendere lo sciamanesimo chacobo come una sorta di super-agency, quindi, l'iper-persona che costituisce lo sciamano è quella che può propiziare ed eventualmente dirigere gli spiriti, gli animali della foresta, i venti e anche – come i Chacobo hanno iniziato a suggerire sorridendo nei giorni successivi – le moto o i camion.

Le implicazioni sono chiare. Siamo di fronte a un nuovo registro pragmatico e discorsivo che, senza escludere le ragioni fisiche della morte di Mahua, costruisce la spiegazione dell'evento sulla base di linee complementari e allo stesso tempo diverse, e ci costringe a passare dall'universo del caso a quello della causalità. In un certo senso, come nelle vecchie etnografie classiche, potremmo dire che tra i Chacobo non esiste la "morte naturale". In realtà, ciò che accade è che una morte non è solo o del tutto fortuita o accidentale, e quindi si potrebbe valutare in che senso la stessa parola "incidente" sia una buona traduzione di quanto, per esempio, è capitato a Mahua; infatti, non sorprende che nella lingua chacobo non esista un equivalente lessicale diretto per la nostra idea di "incidente", e che invece si alluda direttamente all'evento concreto: la sorpresa di X, la malattia di Y, la morte di Z (Zingg 1998, 312). Così, a poco a poco, analizzando i racconti della morte di Mahua, cominciano a comparire meccanismi specifici – come le costruzioni causali applicate all'autista, alla moto o al camion stesso – che, per un ascoltatore chacobo, suggeriscono quasi inequivocabilmente la presenza di un intervento sciamanico.

Si tratta, ad esempio, di infissi che codificano nozioni culturali di agency, volizione, distanza o prospettiva tra gli attori e che, in alcune occasioni – come nel caso della particella *-má-*, sono implicitamente associati alla manipolazione a distanza di persone o oggetti (Tallman 2018, 688-690). Quando qualcuno le usa nel raccontare un certo evento, quindi, l'ascoltatore capisce immediatamente che c'è qualcosa di strano e, in particolare, un'agency sciamanica in gioco: in queste circostanze, ciò che a prima vista appare come una fatalità, un caso o un incidente diventa qualcos'altro (Fleck 2001).

Allo stesso tempo, sul piano epistemologico, la logica della spiegazione ricorda inevitabilmente il famoso granaio Zande (Evans-Pritchard 1937). I Chacobo non sono ingenui e sanno perfettamente che Mahua non è stato ucciso da uno spirito, da un dardo mistico o da un giaguaro, ma da un camion che gli ha spaccato la testa. Ma il quadro interpretativo dello sciamanesimo permette di fare un passo avanti nella spiegazione, spiegando perché sia arrivato al torneo di calcio proprio in quel momento, perché il camion non l'abbia visto (e/o lui non abbia visto il camion), o perché stesse guidando la sua compagna Tacana e poco prima dell'incidente si siano fermati a urinare sulla strada, dopodiché Mahua ha continuato a guidare la moto e ha segnato il suo destino fatale.

Cultura e velocità

Certamente punto di riferimento della recente memoria comunitaria, la disgrazia di Mahua ci offre una porta d'accesso a una serie di aspetti socialmente significativi della realtà chacobo; allo stesso tempo, abbiamo visto che l'incidente non può essere compreso nella sua complessità senza capire le sue articolazioni – a volte inaspettate – con ambiti apparentemente non collegati come l'onomastica, lo sciamanesimo o le relazioni interetniche. Ma non solo. La morte di Mahua invita anche a pensare che l'idea stessa di "incidente" non può essere data per scontata (Burnham 2009, Cooter e Luckin 1997, Perrow 1984). Infatti, il campo relazionale aperto dalla sua morte mette a fuoco anche altre questioni che trascendono il raggio tematico dell'etnografia di gruppo: la motorizzazione, la gestione politica dell'etnia, la capacità di mobilitazione delle organizzazioni indigene o l'inserimento economico contemporaneo nei mercati regionali.

Questo spostamento ci porta a uno scenario inedito in cui i Chacobo devono imparare a confrontarsi individualmente e collettivamente con forze che non padroneggiano e talvolta non conoscono appieno: la polizia, l'azienda cinese, l'officina meccanica, gli istituti di credito bancari o la burocrazia giudiziaria. L'allargamento del campo relazionale, d'altra parte, ha ripercussioni sulla ridefinizione dello spazio stesso: così, ad esempio, osserviamo che quasi tutti gli incidenti gravi in moto avvengono al di fuori del raggio della comunità, nella

periferia della città e soprattutto sulle strade regionali. Come gli stessi Chacobo cominciano ad intuire, questo fatto relativizza l'idea convenzionale nella percezione creola, per arrivare fino alla stessa letteratura regionale, della città come spazio ordinato e civilizzato, tagliato fuori dall'ambiente naturale della foresta: con la sua economia informale, la sua congestione, il suo inquinamento, la sua corruzione o le sue reti di contrabbando, il caos della città di frontiera sembra una macchina in corsa che sfugge al controllo umano per diventare un ecosistema con una sua logica, in cui la vita umana è molto più pericolosa che nella giungla profonda. E ancora di più, con l'accelerazione esponenziale della vita inaugurata dalle strade asfaltate (Virilio 1977), dove nessuno sembra rispettare i limiti di velocità, le norme di sicurezza o anche il minimo di decenza umana, a poco a poco si delinea una nuova geografia selvaggia — creola questa questa volta — e che va ben al di là dei vantaggi funzionali.

Al centro di questa vertiginosa accelerazione dell'esistenza (Taussig 2004), che attrae e allo stesso tempo scatena ansie collettive, i Chacobo individuano nella recente pavimentazione della strada un fattore cruciale (Masquelier 2012). Questo è un indizio prezioso per immaginare la valutazione culturale e locale della mobilità in motocicletta. In effetti, le statistiche rivelano che la maggior parte dei decessi recenti è dovuta al diabete cronico, ma i Chacobo danno per scontata la malattia come se fosse un attore "invisibile", nel senso che è qualcosa di ovvio e naturalizzato come il sole, il vento o la pioggia, e quindi non assume un ruolo di primo piano nell'agenda delle preoccupazioni attuali: così, a nessuno verrebbe in mente di mobilitarsi per le vittime del diabete, mentre — come chiarisce il caso di Mahua — l'incidente stradale costituisce un'istanza critica di mobilitazione intra- e inter-etnica.

In queste circostanze, tutto ci fa pensare alla moto come a un artefatto diagnostico che porta inscritte nella sua materialità le varie possibilità, luci e ombre del cambiamento sociale. Sebbene sia una macchina che si adatta in una certa misura alla realtà locale, è innegabile che, allo stesso tempo, per essere sostenibile, implica la disponibilità di carburante, di pezzi di ricambio o di conoscenze meccaniche specializzate¹¹. Questa ambivalente articolazione tra interno ed esterno — il locale e il regionale, l'identità e l'alterità — mette a dura prova le consuete opposizioni di dipendenza e autonomia o di tradizione e modernità, e si

¹¹ Al di là della meccanica leggera che tutti possono praticare in comunità con parenti e amici (cambiare un pezzo, aggiustare una catena, riparare il collegamento elettrico), c'è un certo grado di conoscenza meccanica inaccessibile al fruitore medio Chacobo, che si manifesta in quello che chiamano "spaccare il motore". Nelle parole di Tastevin (2018, 270), la moto sarebbe un "ibrido" meccanico perché è un oggetto tecnico abbastanza chiuso da garantire il monopolio del produttore, ma allo stesso tempo abbastanza aperto da permettere agli utenti di modificarlo e adattarlo alle esigenze funzionali dell'ambiente.

traduce nella stessa percezione ideologica della macchina, intesa alternativamente o contemporaneamente come vettore di struttura e agency.

Allo stesso tempo, sappiamo che tutta una serie di procedure cercano di adattare la moto a una realtà culturale in continua trasformazione. Sarebbe scorretto quindi attribuire eccezionalità alla diffusione della moto esclusivamente al caso indigeno, come dimostra l'inflessione sciamanica dell'incidente, sarebbe altrettanto sbagliato supporre che essi si appropriino della moto allo stesso modo di un qualsiasi colono creolo. A livello locale, la morte costituisce un dramma sociale che – almeno per i Chacobo – non si riduce al caso o alla fatalità di una realtà che cambia, ma ha senso alla luce di una gamma complementare di articolazioni relazionali: l'adozione, l'omonimia, le reti di parentela, la discendenza e l'alleanza coniugale, le relazioni interetniche, la micro-politica del TCO e persino lo stesso ordine cosmologico che l'agency sciamanica stabilisce. In un paesaggio molto più instabile e incerto del prevedibile circuito della prevenzione stradale, dell'assicurazione legale o del servizio tecnico, la morte di Mahua è socializzata, politicizzata ed "eticizzata", e così facendo la vertigine della colonizzazione meccanica ci costringe a ripensare categorie analitiche come "agency", "responsabilità" o "causalità". Tanto che sappiamo che ci sono aspetti molto più significativi per i protagonisti rispetto ai limiti di velocità o alle misure di sicurezza stradale urbana, e che essi non solo elaborano prospettive inedite sull'evento, ma ci invitano addirittura a riflettere sul fatto che si possa effettivamente dire che si sia trattato di un incidente (Ligi 2012).

Queste ambiguità si traducono l'una nell'altra fino a condizionare la risoluzione stessa del dramma sociale. A differenza dei casi di Huara o di Paë, i Chacobo interpretano collettivamente la gestione di questa tragedia come un passo avanti: durante le trattative con l'azienda cinese, la famiglia di Mahua ha accettato un risarcimento di 70.000 boliviani (circa 10.000 dollari) e tre posti di lavoro nell'azienda. Quando siamo tornati a trovarli l'anno successivo, i soldi erano stati pagati ma i posti di lavoro non erano mai stati occupati. Allo stesso tempo, i Chacobo hanno fallito nella richiesta di risarcimento per le figlie/nipoti adottive di Mahua: in effetti, non essendo figlie vere e proprie ma figlie classificatorie – figlie del suo bënauquë, dell'altro Mahua, suo figlio adottivo – non erano tecnicamente orfane e quindi, pur avendo perso i genitori per la seconda volta, non avevano diritto a ricevere nulla.

Bibliografia

- Amougou, Alphonse. 2010. "Le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala: crise de l'État, identité et régulation sociale". *Anthropologie et sociétés* 34(1): 55-73.
- Baldisserra, Alberto. 1998. "Incidenti tecnologici: fasi e sequenze causali". In Paolo Ceri, ed. *La tecnologia per il XX secolo. Prospettive e sviluppo e rischi di esclusioni*, 194-195. Torino: Einaudi.
- Beevor, Eleanor. 2023. "Motorbikes and Armed Groups in the Sahel. Anatomy of a Regional Market". *Global Initiative* (August) : 1-35.
- Blundo, Giorgio e Assogba Guézéré, ed. 2022. "La motocyclette dans toutes ses états en Afrique : mobilités, enjeux socio-économiques et représentations sociales". *Géotransports* 17-18: 3-165.
- Boose, William. 2022. "Los mototaxis del Perú y las contradicciones de la «(in)formalidad» y «modernidad»". *Histórica* 46: 113-162.
- Burnham, John. 2009. *Accident Prone. A History of Technology, Psychology, and Misfits of the Machine Age*. Chicago / London: The University of Chicago Press.
- Castro Faria, Luiz de. 2001. *Um outro olhar. Diário da Expedição à Serra do Norte*. Rio de Janeiro: Ouro sobre Azul Editora.
- Cooter, Roger e Bill Luckin, ed. 1997. *Accidents in History: Injuries, Fatalities and Social Relations*. Amsterdam / Atlanta: Rodopi.
- Córdoba, Lorena. 2008. *Parentesco en femenino: género, alianza y organización social entre los chacobo de la Amazonía boliviana*. Tesi di dottorato. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- Diaz Olvera, Lourdes, Didier Plat e Pascal Pochet. 2020. "Looking for the obvious: Motorcycle taxi services in Sub-Saharan African cities". *Journal of Transport Geography* 88: 1-36.
- Erikson, Philippe. 2017. "La carrera política de un líder chacobo de la Amazonia boliviana o de cómo Rabi 'Yobëca' se volvió Alberto 'Toro' Ortiz". In *Política y poder en la Amazonia. Estrategias de los pueblos indígenas en los nuevos escenarios de los países andinos*, coordinato da Fernando Correa, Philippe Erikson e Alexandre Surrallés, 146-161. Bogotá: Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Nacional de Colombia.
- — —. 2002. "Cana, Nabai, Baita y los demás... Comentarios sobre la onomástica chacobo". *Scripta Ethnologica* 23: 59-74.
- Evans, James, Jennifer O'Brien e Beatrice Ch Ng. 2018. "Towards a geography of informal transport: Mobility, infrastructure and urban sustainability from the back of a motorbike". *Transactions of the Institute of British Geographers* 43: 674-688.

- Evans-Pritchard, Edward. 1937. *Witchcraft, Oracles, and Magic Among the Azande*. Oxford: The Clarendon Press.
- Fleck, David. 2001. "Culture-specific notions of causation in Matsigenka grammar". *Journal de la société des américanistes* 87: 177-196.
- Fraser, Richard. 2018. "Motorcycles on the Steppe: Skill, Social Change, and New Technologies in Post-socialist Northern Mongolia". *Nomadic Peoples* 22: 330-368.
- Gillen, Jamie. 2018. "Motorbikes as 'aspirational heritage'. Rethinking past, present and future in Vietnam". In *After Heritage. Critical Perspectives on Heritage from Below*, coordinato da Hamza Muzaini e Claudio Minca, 44-63. Cheltenham / Northampton: Edward Elgar Publications.
- Gow, Peter. 2001. *An Amazonian Myth and its History*. Oxford / New York: Oxford University Press.
- Grund, Lisa. 2024. "Women's routes: gender, mobility, and knowledge among the Makushi of southern Guyana". *Tipiti: Journal of the Society for the Anthropology of Lowland South America* 20(1): e04.
- Hansen, Arve. 2015. "Motorbike Madness? Development and Two-Wheeled Mobility in Hanoi". *Asia In Focus* 2: 5-15.
- Howard, Catherine. 2002. "A domesticação das mercadorias: Estratégias Waiwai". In *Pacificando o branco: cosmologias do contato no norte-amazônico*, coordinato da Bruce Albert e Alcida Rita Ramos, 25-60. São Paulo: UNESP.
- Hugh-Jones, Stephen. 1992. "Yesterday's Luxuries, Tomorrow's Necessities: Business and Barter in Northwest Amazonia". In *Barter, Exchange and Value. An Anthropological Approach*, coordinato da Caroline Humphrey e Stephen Hugh-Jones, 42-74. Cambridge: Cambridge University Press.
- Iselin, Vivian. 2011. "Of Horses and Motorbikes: Negotiating Modernities in Pastoral Amdo, Sichuan Province". *Journal of the International Association of Tibetan Studies* 6: 429-450.
- Jderu, Gabieli. 2023. *Fixing Motorcycles in Post-Repair Societies. Technology, Aesthetics and Gender*. Oxford / New York: Berghahn.
- Keutcheu, Joseph. 2015. "Le 'fléau des motos-taxis". *Cahiers d'études africaines* 55(3): 509-534.
- Koch-Grünberg, Theodor. 1969 [1906]. *Anfänge der Kunst im Urwald: Indianer-Handzeichnungen auf seinen Reisen in Brasilien gesammelt*. Oosterhout: Anthropological Publications.
- Lewis O'Neill, Kevin. 2021. "Eat or be eaten: motorcycle taxis in Guatemala City". *Urban Geography* 43 (4): 483-500.
- Ligi, Gianluca. 2012. "Antropologia culturale e costruzione sociale del rischio". *La Ricerca Folklorica* 66: 3-17.

- Masquelier, Adeline. 2002. "Road mythographies: space, mobility, and the historical imagination in postcolonial Niger". *American Ethnologist* 29(4): 829-856.
- Maxwell, Andrew. 1999. "«Bikers» vs motorcyclists". *Anthropology News* 40: 18-19.
- McDonald-Walker, Suzanne. 2000. *Bikers: culture, politics and power*. Oxford: Berg.
- Métraux, Alfred. 1930. "Études sur la civilisation des indiens Chiriguano". *Revista del Instituto de Etnología de la Universidad de Tucumán* 1: 295-493.
- Montani, Rodrigo. 2017. *El mundo de las cosas entre los wichís del Gran Chaco. Un estudio etnolingüístico*. Cochabamba: ILAMIS-Itinerarios.
- Nordenskiöld, Erland. 2002. [1910] *La vida de los indios. El Gran Chaco (Sudamérica)*. La Paz: APCOB / Plural.
- — —. 2002 [1922]. *Indios y blancos en el nordeste de Bolivia*. La Paz: APCOB / Plural.
- Pâpoli-Yazdi, Mohammad. 1982. "La motorisation des moyens de transport et ses conséquences chez les nomades kurdes du Khorâssân". *Revue Géographique de l'Est* 22: 99-115.
- Peluso, Daniela. 2020. "Mujeres Ese Ejja. conflicto social y actuación social del género en la Amazonía boliviana y peruana". In Oscar Calavia (ed.) *Ensayos de Etnografía Teórica: Tierras Bajas de América del Sur*, 287-316. Madrid: Nola.
- Perrow, Charles. 1984. *Normal Accidents. Living With High-Risk Technologies*. New York: Basic Books.
- Pertti Pelto e Ludger Müller-Wille. 1987. "Snowmobiles. Technological Revolution in the Arctic". In *Technology and Social Change*, coordinato da Russell Bernard e Pertti Pelto, 208-241. Illinois: Waveland Press.
- Pinch, Philippe e Suzanne Reimer. 2012. "Moto-mobilities: Geographies of the Motorcycle and Motorcyclists". *Mobilities* 7(3): 439-457.
- Preci, Alberto. 2020. "Las palabras de la moto. Acercamiento al mundo wichí a través de la mecánica". *Revista del Museo de Antropología de Córdoba* 13(3): 465-476.
- Richard Nicolas, Zeldá Franceschi e Lorena Córdoba, ed. 2021. *La misión de la máquina. Técnica, extractivismo y conversión en las tierras bajas sudamericanas*. Bologna: Bononia University Press.
- Richard, Nicolás, Jorge Moraga e Adrián Saavedra. 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.
- Santos-Granero, Fernando (ed.). 2009. *The occult life of things: Native Amazonian theories of materiality and personhood*. Tucson: University of Arizona Press.
- Schien, Stefanie & Ernst Halbmayer. 2014. "The Return of Things to Amazonian Anthropology: A Review". *Indiana* 31: 421-437.
- Schouten, John e McAlexander, James. 1995. "Subcultures of consumption: an ethnography of the new bikers". *Journal of Consumer Research* 22: 43-61.

- Seignobos, Christian. 2014. "Boko Haram : innovations guerrières depuis les monts Mandara. Cosaquerie motorisée et islamisation forcé". *Afrique contemporaine* 4 (252): 149-169.
- — —. 2012. "La moto chinoise : une révolution urbaine et rurale". In *Les Échanges et la communication dans le bassin du lac Tchad*, coordinato da S. Baldi, G. Magrin, O. Langlois e C. Raymond : 243-262. Naples: Actes du colloque de Naples du réseau MegaTchad.
- Sopranzetti, Claudio. 2014. "Owners of the Map: Mobility and Mobilization among Motorcycle Taxi Drivers in Bangkok". *City & Society* 26 (1): 120-143.
- Tallman, Adam. 2018. *A grammar of Chácobo, a southern Pano language of the northern Bolivian Amazon*. Tesi di dottorato. Austin: University of Texas at Austin.
- Tastevin, Yann-Philippe. 2012. "Autorickshaw (1948 - 2...). A success story". *Techniques & Culture* 58 (1): 264-277.
- Taussig, Michael. 2004. *My Cocaine Museum*. Chicago / London: The University of Chicago Press.
- Truitt, Allison. 2008. "On the back of a motorbike: Middle-class mobility in Ho Chi Minh City, Vietnam". *American Ethnologist* 35(1), 3-19.
- Turner, Victor. 1957. *Schism and continuity in an African Society*. Manchester: Manchester University Press.
- Villar, Diego. 2024. "La hora del bricoleur mecánico". *Revista del Museo de Antropología* 17(1), 91-96.
- — —. 2022. "Amazonia by Steam: Vicissitudes of a Geometric Revolution", *HAU Journal of Ethnographic Theory* 12(3), 836-835.
- — —. 2014. "¿Los últimos pacaguaras?", *Caravelle* 103, 51-65.
- — —. 2004. "Uma abordagem crítica do conceito de 'etnicidade' na obra de Fredrik Barth". *Mana* 10(1), 165-192.
- Virilio, Paul. 1977. *Vitesse et Politique*. Paris: Galilée.
- Zingg, Philipp. 1998. *Diccionario chácobo-castellano, castellano-chácobo con bosquejo de la gramática chácobo y con apuntes culturales*. La Paz: Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación.

Diego Villar

Dottore in antropologia (Università di Buenos Aires), ricercatore CONICET (Argentina), membro del Dottorato in Scienze Storiche e Archeologiche: Memoria, Civiltà e Patrimonio (Università di Bologna) e attualmente assegnista Marie Skłodowska-Curie (Università Ca' Foscari Venezia). È specializzato in etnografia, etnologia ed etnostoria del Chaco argentino e dell'Amazzonia boliviana.

Contatto: diego.villar@unive.it

Ricevuto: 27/05/2024

Accettato: 18/11/2024

Copyright © 2024 The Author(s)

The text in this work is licensed under the Creative Commons BY 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.