

El lado oscuro del Dakar

El millonario negocio del rally más famoso, que desde hace 7 años recorre Suramérica, arrastra todo tipo de polémicas y denuncias que van desde daños al medio ambiente hasta atropellos e invasión de la vida de las comunidades indígenas



El piloto francés Stephane Peterhansel circula durante la 12 etapa del Dakar, entre Termas del Río Hondo y Rosario. - REUTERS

CECILIA VALDEZ

Si bien el trazado de la carrera ha cambiado a lo largo de los años por diversos motivos, hasta 1994 fue fiel a la ruta original: París el inicio en Europa y Dakar el final en África. Debido a que en 2008 fue suspendido por recomendación del gobierno de Francia ante posibles atentados terroristas, desde 2009 el rally más y famoso del mundo se ha desarrollado entre Argentina y Chile, aunque en sus versiones de 2012 y 2013 también incluyó a Perú, y en 2014 y 2015 a Bolivia.

Lo que en un comienzo fue una aventura de un grupo de pilotos aficionados a vehículos todoterreno pronto se convirtió en uno de los negocios más rentables del mundo y en una oportunidad para su promoción y venta. El rally Dakar es la excusa perfecta, no sólo para la aventura y el entretenimiento de unos cuantos ricos durante unos días al año, sino también para poner a prueba las últimas tecnologías para los vehículos de producción en serie. Para tal evento las principales marcas de vehículos todoterreno, camionetas y camiones contratan competidores profesionales de diferentes países para competir entre ellas y promocionarse a nivel internacional.

Hoy por hoy, el rally es una gran pantalla con un enorme despliegue tecnológico que transmiten los canales de televisión de 190 países y que en su versión 2014 concentró más de 3,9 millones de espectadores directos.

La organización del evento corre a cargo de Amaury Sport Organisation (ASO), uno de los principales organizadores de eventos deportivos en Francia, y que desde 2008 también controla un 50% de las acciones de Unipublic, el organizador de la Vuelta a España. Por otra parte, esta organización forma parte del grupo de medios de comunicación Amaury, dueño de los periódicos l'Équipe (deportivo) y Le Parisien, dos de los diario franceses de mayor circulación.

Polémicas

Una de las cuestiones que más ruido y polémica levantaron alrededor del rally Dakar a lo largo de toda su historia han sido las muertes de más de medio centenar de personas. Dos terceras partes de las cuales eran ajenas al evento, en su mayoría pobladores de los sitios por donde pasaba su recorrido, y murieron debido a causa de atropellos. Al menos 11 niños murieron en África como consecuencia de estos accidentes, a lo que hay que sumarle una enorme cantidad de heridos de distinta gravedad.

En el año 2005 más de 20 organizaciones no gubernamentales, ecologistas y sindicales firmaron un manifiesto exigiendo el fin del rally y denunciando el uso de África, un continente destrozado por la pobreza y el hambre, como terreno de juego con fines publicitarios. Pero no fue hasta 2008, cuando Al Qaeda puso en jaque a los organizadores del evento, cuando se decidió que era hora de explorar (o invadir) otras viejas colonias y se produjo el desembarco en tierras suramericanas.

Beneficios económicos

Uno de los motivos que parecen explicar el enorme interés de los gobiernos que ceden sus terrenos como sede del evento es el enorme rédito económico que les significa en términos de turismo, hostelería y gastronomía. Según una encuesta realizada por la comisión organizadora en 2013 con muestras representativas de la población de siete países (Francia, España, Países Bajos, Reino Unido, México, Australia y Sudáfrica), más de dos tercios de los encuestados manifestaron haber descubierto la existencia de los países anfitriones a través de la promoción del rally y su deseo de querer visitar esos lugares.

Según cuentan los organizadores en la página oficial del evento las cifras correspondientes al impacto económico del rally en los países anfitriones en el año 2014 fueron de 150 millones de dólares para Argentina, 62,3 para Bolivia y 40 para Chile. A lo cual habría que descontar lo que invierte cada uno de estos países en gastos de organización y la parte del botín que se llevan los organizadores.

Aun así, y según declaraciones de la viceministra de deportes de Chile, Nicole Sáez, su país realizará un análisis sobre los beneficios económicos y turísticos del rally 2015 para decidir si continuará recibiendo la competición en 2016. Esto se debe, por un lado, a los altos costes que

conlleva la organización y, por otro, a los daños que los vehículos pueden ocasionar en sitios arqueológicos. Si bien el país trasandino logró un acuerdo con ASO para ser parte del rally 2015 mediante el cual se redujo la inversión que el país debía realizar en la carrera y se logró un compromiso para resguardar el medio ambiente y el patrimonio arqueológico, este último punto es el que está poniendo en duda su participación en las próximas ediciones. Un asunto que también está levantando polvaredas en comunidades indígenas argentinas al otro lado de la cordillera de los Andes.

Daños

Uno de los hechos más controvertidos de la edición que acaba de terminar ha sido la detención por parte de la policía chilena de los pilotos europeos Matteo Casuccio y Kees Koolen, acusados de causar daños arqueológicos al salirse de la ruta establecida. Ambos fueron detenidos mientras descansaban en el campamento de Antofagasta (Chile) y liberados después de declarar.

En el norte de Argentina, por su parte, llevan años exigiendo que se respete el derecho al consentimiento libre, previo e informado. Un principio avalado por la Convención 169 de la OIT y ratificado por la Ley 24071 de Argentina sobre pueblos indígenas y tribales, establece que una comunidad tiene derecho a dar, o no, su consentimiento a proyectos propuestos que pueden afectar las tierras que poseen y ocupan de forma consuetudinaria.

"Nosotros no estamos en contra del Rally, lo que queremos es que se respete el derecho a la consulta previa. Esto implica hacer reuniones entre el Estado, las empresas y las comunidades y analizar los efectos negativos del emprendimiento. Los daños van desde rutas y caminos destruidos y llenos de basura, hasta animales silvestres espantados o arbustos y césped pisoteados. La flora es particularmente sensible en estos territorios debido a que las cuestiones climáticas dificultan su crecimiento", señala Armando Quispe, dirigente de una comunidad indígena del Departamento de Cochino (Jujuy, Argentina).

Preguntado acerca de los beneficios económicos que se argumentan por parte de las autoridades en favor de llevar adelante el rally, Quispe es contundente: "Por Jujuy pasan dejando tierra y polvo, pero nada más. Nos ningunean tanto que ni siquiera aparecemos en el circuito. Lo peor es que nosotros nos hemos tenido que hacer cargo del arreglo de las rutas porque las necesitamos para poder circular". En enero del año pasado, Quispe fue detenido e imputado, junto a otras 10 personas pertenecientes al pueblo kolla, acusados de resistencia a la autoridad cuando quisieron impedir el paso del Dakar por la comunidad de Rumi Cruz.

"Nos indigna que una vez al año se monte un dispositivo de salud, de comunicación y de seguridad impresionante para el evento y que el resto del año no nos tengan en cuenta para nada. ¿Cómo quieren que aceptemos que nuestros propios recursos se estén destinando a unos negocios multimillonarios para hacer felices a unos telespectadores al otro lado del mundo? Cuando las comunidades nos paramos en la ruta y pedimos que se respeten los derechos no es por una cuestión de interés económico, tampoco el mundo andino es un mundo perfecto, pero nosotros como comunidad apuntamos a proyectos a largo plazo, por

eso también le decimos no a la minería a cielo abierto y sí a la preservación del agua. Estamos en una lucha que es la de conservar lo que tenemos para las futuras generaciones, y de hacer valer los derechos de la madre tierra", concluye.