

# Invasión motorizada y neocolonialismo deportivo

**Antonio Pérez**

04/01/14

Los daños al patrimonio arqueológico y al medioambiente, junto con las muertes a causa de atropellos, son las consecuencias más visibles de un rally de impronta neocolonial que en 2014 llega por primera vez a Bolivia.

En 1898, el capitán Voulet y el teniente Chanoine salieron de Dakar (Senegal) a la conquista del lago Chad. La invasión fue llamada Mission Afrique Centrale y, desde el punto de vista cristiano, en efecto fue una misión y bastante exitosa puesto que exportó al cielo a miles de africanos. A su paso por los territorios indígenas subsaharianos que, un siglo después, recorrería el rally París-Dakar dejaron un rastro de aniquilación de la que no escaparon las mujeres —descuartizadas y ahorcadas— ni los niños —asados—. Pero los dos oficiales franceses no se contentaron con practicar la táctica de tierra quemada sino que se sumergieron en una orgía genocida en la que compitieron entre sí para ver quién era el asesino más imaginativo. Pues bien: el antes llamado rally París- Dakar, es la versión neocolonial de aquella invasión colonial.

El París-Dakar comenzó en 1979 como una empresa privada del aventurero T.Sabine y ahora en manos de su heredera, la Amaury Sports Organization (ASO). Hasta la fecha y según los cálculos oficiales --siempre muy inferiores a la realidad--, sus héroes del volante han terminado con la vida de 28 africanos y a cuatro sudamericanos. Los pilotos y personal de apoyo fallecidos creo que llegan a 26 pero no es cifra que haya verificado porque ninguna hiena les devoró los pies y que se arreglen entre sus compañías aseguradoras. Menos en dos ediciones, el Dakar siempre ha causado muertes.

El rally comenzó bordeando el Atlántico pero, a raíz de la decidida oposición del Frente Polisario a permitir que atravesara el Sáhara occidental (1992-1994), fue progresivamente deslizándose hacia el Oriente, hacia Malí y el lago Chad. Es decir, siguió la ruta de la columna Voulet- Chanoine. A partir de 1992, los paisanos saharianos y subsaharianos comenzaron a oponerse activamente a que ese ejército de ricachones adictos a la gasolina continuara arrasando sus territorios. En 2008, el rally tuvo que suspenderse. Los habitantes del Sáhara y del Sahel --según ASO, varios millones de fanáticos islamistas sedientos de sangre cristiana--, consiguieron que el Dakar se trasladara a América Latina. Así pues, en 2009, los héroes del volante reanudaron sus hazañas en otro hemisferio: ese mismo año, tres chilenos las pagaron con su vida.

## El Dakar en el Cono Sur

Durante sus últimas cuatro ediciones (2009-2013), el rally ha vandalizado territorios indígenas de Chile, Perú y Argentina. Faltaba Bolivia, justamente la república plurinacional que se apresta a conquistar en 2014. Sabemos que el París-Dakar dejó en África una estela de muerte, corrupción, enriquecimiento pasajero y engreimiento duradero de unas pocas élites, destrozos sociales y ambientales, excitación de la violencia, etc. Tras su paso por el Sahel, ¿aquellos países son ahora más ricos y más modernos? Basta recordar las actuales invasiones europeas contra Malí y Níger y la ocupación permanente de Chad para contestar esa pregunta. Ahora bien, asimismo sabemos que el Cono Sur no es el Sáhara ni tampoco el Sahel. Por ello, ¿tiene sentido augurar el mismo destino a las repúblicas sudamericanas? Por supuesto que no. Por lo tanto, nos limitaremos a observar cómo se ha comportado el Dakar a su paso por el Cono Sur.

Hasta la fecha y dejando aparte el tema crucial de los fallecidos en la carrera, ¿qué beneficios ha aportado a los pueblos latinoamericanos? Y, si es ninguno el aporte a esos pueblos, ¿en qué ha mejorado la imagen de esas repúblicas? Veamos sólo tres ejemplos:

a) En 2011, una comisión de arqueólogos chilenos demostró que el París Dakar había devastado “el 45% del patrimonio arqueológico” de ese país: en 2009, se destrozaron seis sitios arqueológicos con una antigüedad superior a los 4.000 años; en 2010, fueron no menos de 52 pues no se completó el inventario y, en 2011, ascendieron a 126 sitios. Los porcentajes de destrucción de una materia tan simbólica como el pasado siempre son discutibles pero tampoco se necesitan mayores cálculos para deducir que una colosal columna motorizada que lucha contrareloj, no tiene tiempo para admirar las ruinas presuntamente “prehistóricas” --ni tampoco para evitar atropellos al presente--.

b) En 2013, antes de que comenzara la carrera, el organismo turístico peruano Canatur vendió sus maravillas asegurando que, gracias al Dakar, el país recibiría 600 millones de dólares estadounidenses (en 2012, su previsión fue calculada en cien millones). Según los cálculos más optimistas, el maná automovilístico no llegó a los 75 millones, casi todos ellos gastados por los 10.000 trabajadores y fanáticos del Dakar. Los turistas fronterizos que acudieron no sobrepasaron los 15.000.

c) La verdadera catadura humana de las tropas motorizadas queda de manifiesto cuando vemos que, en el Cono Sur, el París Dakar ha servido para que se laven la cara narcotraficantes como Transpinelo SL, la empresa patrocinadora del equipo de la Guardia Civil española que compitió en la edición del 2011. Narcos, pillos, buscapleitos o, peor aún, militares como Mark Zambon, un sargento de marines veterano de Irak y Afganistán que corría sin las piernas que le cortó una bomba de la resistencia afgana y que, justamente por esa supuesta “heroicidad”, fue el personaje del PD 2013.

## El Dakar en Bolivia

Los días 12 y 13 de enero de 2014, el París Dakar entrará en el Salar de Uyuni en unas etapa consideradas como la apoteosis de su razzia contra Bolivia. Será un crimen que no sólo contará con el beneplácito de las autoridades

supuestamente plurinacionales sino incluso con su financiación. Ahora bien, como sucede con las cuentas de cualquier Estado, el dinero aportado por el Gobierno para traer el rally a Bolivia es materia sumamente resbaladiza. Las cifras oscilan entre los dos y los 20 millones de dólares. Dicen que, con igual propósito, Chile ha “invertido” seis millones pero, ¿cómo entender eso de invertir?, ¿ha pagado esos seis millones a la ASO o bien esa cantidad incluye otros conceptos?

No menos elusivo es el alcance del Plan de Mitigación que, dicen, ha elaborado el gobierno de Bolivia. ¿Incluirá en sus objetivos resucitar a los muertos o bien se limitará a barrer el polvo dejado por la invasión? Su exiguo presupuesto, ¿será suficiente para compensar el daño sufrido o bien se destinará íntegramente a pagar rituales pachamamistas? Por lo pronto, la ASO dice haberse ocupado del tema; según su propaganda, “los aymaras, urus, muratos y chipayas, pidieron el consentimiento a la Pachamama y ésta se lo concedió”. O bien ASO ya ha purgado sus pecados y ha conseguido línea preferente con la Pachamama o bien esta divina Señora sufre un delirio de permisividad.

Sea como fuere, es obvio que atravesar el Salar de Uyuni tiene un enorme coste socio ecológico, de lo contrario no se habría limitado en esta edición 2014 su paso a motos y buggies-quadscuaticiclos aunque sigue pendiente la amenaza de que, en la edición del 2015, se permitirá el paso a camiones y autos. Uyuni recibe unos 60.000 turistas/año que en algo aumentan y en nada disminuyen los destrozos producidos por la explotación del litio y de la sal. ¿Cuánto desastre añadirá el Dakar 2014?, ¿cómo quedará la retórica pachamamista y más aún, cómo quedarán los territorios indígenas y, muy en especial, los habitantes que sobrevivan a la incursión de la columna motorizada?

## Remate

El París Dakar es un arquetipo de esa clase de capitalismo que debemos llamar salvaje, pirata o aventurero —es decir, marginal y explorador antes que duraderamente explotador—. El Dakar es una empresa nómada que no tiene ningún interés en invertir en país alguno; hoy está en el Cono Sur y mañana, cuando haya quemado esas tierras, se irá a Sudáfrica o a Mongolia. Por desgracia, este tipo de vampiros se especializa en husmear presas fáciles, en este caso, esos gobernantes tercermundistas que padecen un ansia tan incontrolable de “modernidad” y de cosmopolitismo —o globalización— que les lleva a desmayarse ante el primer espejismo que se les aparece. Ahora bien, ¿puede considerarse moderna una razzia heredera de las que, hace un siglo, llevaba parisinos a Pekín?, ¿se es más cosmopolita poniendo a Bolivia “en el mapa” de unas marcas de autos, combustibles y carísimos accesorios que son archiconocidas desde décadas?, ¿no había otra manera de insertarse en el mundo desarrollado y, más aún, es posible y razonable semejante inserción?, ¿en qué medida las transnacionales de las que vive el París Dakar y de las que hace propaganda van a utilizar sus etapas bolivianas como caballo de Troya para incrementar la invasión de este país?

Además, el Dakar es devastador y estéril incluso en el Primer Mundo. Por ejemplo, pese a estar prohibido, sus pilotos se entrenan en las montañas europeas publicitando marcas sin respaldo científico ni sanitario y consumiendo artificiosas bebidas ‘energéticas’ que expulsan del mercado a las energías naturales. En Bolivia, su columna motorizada, menos sangrienta que la de Voulet-Chanoine pero más numerosa y más perniciosa a medio plazo, se esconde tras la máscara del deporte cuando es una vulgar competición entre motores y robots humanoides que exalta el derroche de combustibles fósiles y el individualismo pagado por las transnacionales de siempre. Dicho sea todo ello sin mencionar siquiera los daños sociales que podrían resumirse en el insano rastro de grotesca emulación que dejan en los grupos más proclives a la fatuidad y al consumo desaforado de productos extranjeros, carísimos e inútiles pero disfrazados de modernidad. Ecuador ya ha dicho no al Dakar 2015. Es un buen ejemplo para otras repúblicas presuntamente hermanas.

## Críticas al Rally Dakar en Perú, Chile y Argentina

En Perú, Chile y Argentina llueven críticas de científicos y medio ambientalistas al Rally Dakar. El periódico La Capital de Argentina en su edición del 1 de julio 2013 señala que Pablo Trenque, arqueólogo del Centro de Interpretaciones del Mundo Andino, indicó: “Las comunidades (en la ruta del rally, entre Chile y Argentina) temían al impacto de la competencia y las autoridades dicen que lo han informado. Pero el ruido que producen espantará a vicuñas, guanacos y toda la fauna de la zona”. Para Trenque “parece anecdótico que se permita que un rally cruce la quebrada de Humahuaca, declarada en 2003 Patrimonio cultural y natural de la humanidad por la Unesco”. Para el profesor Luis Taborda, al organizar ese rally no se piensa “en ecosistemas que como los médanos son muy débiles, parece que vale el ‘hago lo que tengo ganas’, todo es reflejo de esa carrera que carece de objetivos educativos”. El periódico indica que el Colegio de Arqueólogos chileno acusó al Estado por “dejar caer ante una organización internacional al sistema institucional de protección ambiental y patrimonial”, indicó que la misma Legislatura admitió que la carrera ya destruyó más del 44% de los sitios arqueológicos evaluados en Atacama. En Lima, el Museo Paleontológico advirtió que «en 2012 fueron irreparables los daños en Ica, desierto y gran yacimiento de fósiles del Mioceno”.

Radio U Chile, en su sitio web, indica que La ONG Acción Ecológica y la Fundación Patrimonio Nuestro presentaron en diciembre 2011 en la Corte de Apelaciones de Santiago un recurso contra el Rally Dakar en defensa del patrimonio arqueológico del país, pues el mismo Consejo de Monumentos Nacionales ya constató y comprobó —en un informe presentado en mayo de ese año— el grave daño arqueológico y paleontológico que deja esta competencia en el norte de ese país. Rosario Carvajal, presidenta de Patrimonio Nuestro, señala que “las medidas de mitigación del impacto son insuficientes e ineficientes al daño irreparable que se produce en la zona”. Luis Mariano Rendón de Acción Ecológica, afirma que en 2009 seis sitios arqueológicos con una antigüedad mayor a los cuatro mil años se perdieron por el Dakar. En 2010, se dañaron por lo menos 52 sitios y en 2011, otros 126 sitios. “Ese es el triste récord en términos de destrucción de nuestro patrimonio arqueológico y paleontológico, gracias a esta ‘competencia deportiva”.