

EL RALLY DAKAR EN SUDAMERICA: ¿NUEVA FORMA DE COLONIZACION?*

Norma Ratto

La Dra. Norma Ratto es profesora de las Cátedras de Métodos y Técnicas de Investigación en Arqueología, Teoría arqueológica contemporánea y Ergología y tecnología.

A lo largo de su historia por tierras sudamericanas entre los años 2009 y 2016, el Rally Dakar¹ ha involucrado a la Argentina, Chile, Bolivia y Perú para definir y articular los circuitos de la competencia internacional, en la que participan vehículos de distinto porte para recorrer “rutas secretas”, previamente definidas por la empresa organizadora francesa ASO (*Amaury Sport Organization*). La Argentina ha estado presente en todas estas series.²

En el año 1978 comenzó como una aventura en los desiertos africanos (pilotos aficionados a vehículos todo terreno y con escasa organización) pero evolucionó hasta convertirse en la competencia de rally internacional más famosa del mundo, la que desde el año 2009 se desarrolla en Sudamérica. Es considerada como la carrera **a campo traviesa** más dura del mundo, la que recorrió más de 9000 km y atravesó diferentes ambientes en su edición 2016. La competencia conlleva un gran despliegue tecnológico, con más de 2000 personas implicadas entre organización, participantes y asistencia, escoltados por vehículos de apoyo, camiones, helicópteros y sistemas de navegación GPS. Es transmitida por los canales de televisión de los países participantes y programas deportivos a nivel mundial y en ella se prueban nuevas tecnologías para los vehículos de producción en serie, como

¹ El Dakar es más una carrera de resistencia que un rally convencional, dado que incluye a distintas categorías y portes de vehículos (camiones, autos, motos y cuatriciclos) que se desplazan por terrenos donde no existen vías de circulación, sino que deben “hacer la ruta al andar” atravesando zonas de arena, rocas, barro y vegetación natural. Además, la ruta podrá ser un “secreto a voces” pero los participantes reciben el recorrido a ser cubierto horas antes de la partida.

²

- 2009 – 31° DAKAR ARGENTINA-CHILE
- 2010 – 32° DAKAR ARGENTINA-CHILE
- 2011 – 33° DAKAR ARGENTINA-CHILE
- 2012 – 34° DAKAR ARGENTINA-CHILE-PERU
- 2013 – 35° DAKAR PERU-ARGENTINA-CHILE
- 2014 – 36° DAKAR ARGENTINA-BOLIVIA-CHILE
- 2015 – 37° DAKAR ARGENTINA-BOLIVIA-CHILE
- 2016 – 38° DAKAR ARGENTINA-BOLIVIA-PERU

suspensión, frenos, resistencia, para su promoción de venta en todo el mundo a través de marcas extranjeras (Toyota, Nissan, Subaru, Citroën, Kamaz, Volvo, Iveco, entre otras) que colocan sus productos en el mercado internacional.

A todas luces se ponen en manifiesto los intereses económicos multinacionales que entran en juego, por lo que se lo puede definir como “un negocio” tanto para los organizadores como para las marcas que participan, pero también puede hacerse extensivo a los países por donde se desarrolla la competencia. Esto último es así porque se esgrime como argumento que el Rally Dakar fomenta el turismo, ya que tiene incidencia en las economías regionales, la generación de empleo, el movimiento turístico y la promoción de lugares fuera de los circuitos turísticos tradicionales. Tal es así que los países por donde se desarrolla la competencia “pagan” a los organizadores. Por ejemplo, el gobierno argentino dispuso asignar una partida de \$244.100.500 para la ejecución del Dakar 2014 (equivalente a US\$ 28.53 millones en esos momentos), con el fin de *“financiar la organización y participación de la República Argentina”* en uno de los principales eventos automovilísticos a nivel global³, pero también se alega que deja más de u\$s 200.000.000 al país, sin haber podido determinar a través de una búsqueda por internet cómo se componen esos ingresos.⁴ Es más, el tema del Dakar en la Argentina está más allá de colores políticos e ideológicos, dado que el Ministro de Turismo del gobierno nacional, Lic. Gustavo Santos, ha declarado que *“el Rally Dakar es una herramienta importante para la promoción del turismo. Por lo tanto, recibir a turistas de otras partes del país y el mundo sirve para seguir mostrando las bondades naturales que posee nuestro país”*.⁵ La gran polémica en torno a la competencia, siempre ha sido más por un tema ambiental que económico. Desde el primer DakarArgentina-Chile, en enero del año 2009, la comunidad arqueológica organizada⁶ ha realizado diferentes reclamos y denuncias sobre las consecuencias negativas para el patrimonio cultural y natural que conlleva esta competencia de diferentes categorías de vehículos, sin mediar el cumplimiento de las leyes nacionales y provinciales

³ <http://www.eliminandovvariables.com/2014/12/cual-es-el-coste-del-dakar-para-todos.html> consultada 7 de marzo 2016.

⁴ <http://www.cronista.com/deportes/El-Dakar-2014-largara-en-Rosario-y-dejara-us-200-millones-en-el-pais-20130412-0030.html> consultada 7 de marzo 2016.

⁵ <http://canchallena.lanacion.com.ar/1859955-el-nuevo-ministro-de-turismo-dijo-que-la-argentina-quiere-conservar-el-dakar>⁷ de fecha 6 de enero de 2016 y consultada el 7 de marzo de 2016.

⁶ Asociación de Arqueólogos Profesionales de la República Argentina (AAPRA), Colegio de Arqueólogos de Chile, Sociedad Argentina de Antropología, Sociedad Chilena de Arqueología, entre otros.

que lo protegen, o por lo menos, instan a preservarlo.⁷ La revisión de las numerosas notas publicadas en medios gráficos y sitios web brindan una idea sobre los múltiples intentos realizados para crear conciencia social sobre las consecuencias del DAKAR en desmedro del acervo cultural-arqueológico, para lo cual solo basta servirse del popular buscador Google y colocar como palabras claves (DAKAR + arqueología). Estas acciones las podemos proyectar al impacto sobre el ambiente en general, comprendido como la articulación de factores físicos, biológicos, sociales y culturales, dado justamente por uno de los “estandartes” levantados por los organizadores: la carrera **a campo traviesa** más dura del mundo. Esto significa que recorren y atraviesan desiertos, dunas, salares, zonas montañosas, las que contienen un rico y frágil patrimonio cultural-arqueológico que es impactado por la voracidad de la carrera, sin mediar en la mayoría de los casos medidas preventivas.

Una vez, hace mucho tiempo atrás, un importante ingeniero texano, jefe de una obra de infraestructura muy grande, me dijo una frase muy peculiar al llevarle un reclamo relacionado con una de las empresas contratistas, la que no estaba cumpliendo mis directivas para proteger el patrimonio arqueológico emplazado dentro del área de afección de la obra. La frase en cuestión fue algo así como *“Ohh Norma, cuando alguien no comprende algo pregúntate cuánto le cuesta comprenderlo”*. La frase da clara cuenta que la mayoría internaliza como “un gasto improductivo” los recursos destinados a la preservación y conservación de nuestro pasado. Esa frase ha martillado mi cabeza a lo largo de 20 años de realización de estudios de impacto arqueológicos porque de una u otra forma siempre es necesario contar con partidas presupuestarias para proteger nuestro patrimonio, especialmente para llevar a cabo las medidas tendientes a mitigar el impacto que conlleva cualquier actividad. Esta cuestión se hace relevante si consideramos que previa y posteriormente al desarrollo de la competencia debieran realizarse estudios de impacto ambiental, lo cual no solo cumpliría con lo dispuestos por las leyes argentinas, sino que también requiere de decisión política para llevarlos a cabo y destinar los recursos necesarios para ello. Como somos un país federal, la Secretaría de Turismo de la Nación se “escuda” en lo que declara cada provincia, pero no se conoce sobre qué base de estudios aprueban el trazado de un circuito.

A lo largo de los años y de los infructíferos resultados de las distintas acciones realizadas por distintas instituciones del ámbito nacional y sudamericano para evitar o por lo menor regular la competencia, han prevalecido los argumentos cortoplacistas acerca del alto impacto del Dakar para

⁷ Por solo mencionar las de alcance nacional podemos mencionar: (i) Artículo N° 41 de la Constitución Nacional donde se proclama un desarrollo sustentable; (ii) el Artículo N° 2 de la Ley General del Ambiente (N° 25.675/02) donde se establece la política ambiental nacional, y (iii) la Ley Nacional N°25.743 de Protección de Bienes Arqueológicos y Paleontológicos, y las leyes provinciales referidos a las temáticas mencionadas, entre otras.

fomentar el turismo regional en desmedro de nuestra historia. Sin embargo, una reciente acción conjunta de arqueólogos sudamericanos, promovida por chilenos, ha dado su primer fruto, dado que el pasado 2 de marzo de 2016 la Cámara de Diputados de Chile votó en contra del paso de la carrera en Chile.⁸ Por lo tanto, es esperable que el Dakar no corra por territorio chileno en 2017, pero la decisión quedará a cargo del poder ejecutivo. No veo el mismo destino para mi país, por lo que es esperable que nuestra historia seguirá siendo expoliada en el venidero Dakar 2017, porque por un lado parece que tenemos la mente colonizada y por otro prevalece una vieja frase: *"business are business"* (*negocios son negocios*), donde nuestra historia no es computada como activo.

⁸ <http://impresa.lasegunda.com/2016/03/03/A/fullpage#slider-3>, del 3 de marzo de 2016 y consultada el 7 de marzo de 2016.

* Deseamos aclarar que la Prof. Ratto envió este texto en marzo del año 2016, aceptando una invitación de esta Secretaría. Se decidió publicarlo en esta sección en una fecha cercana a la realización del evento, que en su edición 2017 se desarrolló del 2 al 14 de enero.