

De Tiquipaya a Dakar

Dirk Hoffmann

13 de Enero de 2014

El paso por territorio boliviano por primera vez de una parte del Rally Dakar, sin duda, ha despertado un amplio sentido de orgullo nacional en buena parte de la población boliviana. Si uno sigue los medios de comunicación, se puede dar cuenta de la sensación de fiesta nacional.

Queremos hacernos en esta entrada al *Klimablog* la pregunta, ¿qué significa el paso del “Dakar” por Bolivia en términos de la lucha contra el cambio climático? y ¿qué nos dice sobre los derechos de la Pachamama?



Por invitación y gestiones del presidente boliviano Evo Morales frente a la empresa organizadora del evento, ayer y hoy día una parte del Rally Dakar pasa por el sudoeste del territorio boliviano, con el centro de actividades en la población de Uyuni a márgenes del salar del mismo nombre de fama mundial.

Más allá de los posibles efectos positivos sobre la autoestima nacional, a varios analistas y organizaciones medioambientales les preocupan los impactos sobre el medio ambiente que este tipo de evento suele producir.

Este tipo de competencias producen visibles daños físicos por la ruta donde pasan, “estos impactos resultan en erosión, pérdida de suelo, daño a costas y márgenes de humedales y compactación del suelo”, señala [Norberto Ovando](#), experto de la Comisión Mundial de Áreas Protegidas (WCPA) de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN). “Respecto de la fauna silvestre y doméstica se registran muertes por atropellos, pérdida de juveniles en zonas de reproducción y anidamiento”, agrega Ovando.

El curaca de la Nación Quillacas, Guillermo Flores, había amenazado no permitir el paso al Rally Dakar por la TCO de Tolapampa en el departamento de Potosí, porque “generará daños ambientales por tierra y aire”.

El biólogo y ecologista boliviano [Marco Octavio Ribera Arismendi](#) es muy contundente en su apreciación sobre este evento automovilístico *off road* más importante del mundo: “El Dakar es una tropelía irresponsable a los valores ambientales y socio culturales, un aventurismo tecnológico millonario supeditado a los caprichos y veleidades de una figura corporativa transnacional encargada de promover e impulsar este

nefasto evento. (...) El Dakar es un atentado en contra de la Madre Tierra y una clara efervescencia del mundo capitalista”.

La crítica de Ribera Arismendi continua: “En el imaginario de la cultura urbano-céntrica y del propio Gobierno, absolutamente divorciados de las problemáticas o temas ambientales y ecológicos, el Dakar es una maravilla”, para constatar “la ironía de las declaraciones del Viceministerio de Medio Ambiente y Biodiversidad (supuestamente la Autoridad Ambiental Competente), de estar tramitando la “licencia ambiental para el paso del Dakar”.

Otros comentaristas, como es el caso de Antonio Pérez del diario El Diagonal de Madrid, son más severos en su juicio: El paso del Rally París-Dakar por Bolivia “será un crimen que no sólo contará con el beneplácito de las autoridades supuestamente plurinacionales sino incluso con su financiación”. También lanza la pregunta sobre la existencia del Plan de Mitigación del gobierno que aparentemente nadie conoce: “Incluirá en sus objetivos resucitar a los muertos o bien se limitará a barrer el polvo dejado por la invasión?”.

En la misma línea va el análisis de [Boris Bernal Mansilla](#): “Al parecer el Gobierno Boliviano abandonó por completo el discurso ambientalista y anticapitalista, el cual utilizó a lo largo de su gestión gubernamental”. Algunos deben acordarse de la Conferencia Mundial de los Pueblos sobre el Cambio Climático organizado por el gobierno en abril de 2010 en Tiquipaya, donde el Gobierno celebró los derechos de la naturaleza y de la Pachamama.

“Promocionar vehículos todo-terreno es de una gran irresponsabilidad y supone un desprecio hacia los principales problemas en los que se encuentra inmersa la humanidad, entre los que destaca el cambio climático...”, había ya manifestado la organización Ecologistas en Acción en ocasión del primer Rally Dakar en suelo sudamericano en 2009.

La historia del “Rally Paris – Dakar”, como se llamaba en sus inicios, remonta a la iniciativa de Thierry Sabine quién convocó a su primera edición: “el 26 de diciembre de 1978: 182 vehículos se reúnen en la plaza del Trocadero (de Paris) para realizar un periplo de 10.000 kilómetros por terreno desconocido, dirección Dakar”, según se explica en la [página oficial](#) del evento. “El encuentro entre dos mundos, buscado por el fundador de la prueba, se produce en el continente africano.”

Este “encuentro entre dos mundos” ha llevado durante muchos años no solamente a la destrucción de espacios naturales africanos, sino también a la muerte de decenas de personas inocentes a lo largo del trayecto. Desde 1979 se han contado 62 víctimas mortales, de ellos, 23 son pilotos y copilotos, el resto espectadores, periodistas, asistentes y transeúntes ajenos a la carrera. Ya en el Rally Dakar 2014 se cuenta con un piloto de moto y dos periodistas muertos hasta la fecha. Frente a estas cifras uno se pregunta si el Rally no debería llamarse mejor “Rally de la Muerte”.

“El Dakar es una competencia de carácter colonial, en la que, en tono contemporáneo, las grandes empresas transnacionales del automovilismo “descubren” el tercer mundo para usar las condiciones climáticas y los paisajes adversos para probar sus motores”, sostiene María Galindo en su [Carta abierta al Presidente “descolonizador”](#).

Este mismo motivo del “descubrimiento” y de la “conquista” queda establecido en la misma página *web* de la empresa organizadora ASO: “Los organizadores del Dakar, atraídos por el descubrimiento de nuevos espacios, quedaron conquistados por los paisajes bolivianos, que se pueden clasificar entre los más sorprendentes del continente”.



La huella de carbono del Rally Dakar

Un aspecto relativamente poco discutido en relación al paso del Rally Dakar por Bolivia es el hecho que muchas de las actividades relacionadas con esta competencia automovilística generan emisiones de gases de efecto invernadero causantes de calentamiento global.

Acerca de las emisiones de dióxido de carbono, en la página oficial de los organizadores la [Amaury Sport Organisation](#) (ASO) se anuncia que el Dakar compensa 100 % de sus emisiones de carbono directas. “Como desde hace 5 años, el rally compensará todas sus emisiones de carbono directas (viajes de reconocimiento, competidores, logística...) lo que representa un total de 15.500 toneladas de equivalente CO₂”, y más concretamente: “Desde la edición 2011, el Dakar compensa en la medida de unos 460.000 USD todas sus emisiones directas a través del acompañamiento del proyecto ambiental y de la sociedad “Madre de Dios”. Luchando a través de diferentes acciones contra la deforestación en la Amazonía peruana”.

Se puede constatar, por una parte, que no se prevé ninguna compensación en territorio boliviano. Tampoco se toman en cuenta las emisiones indirectas (turismo, despliegue de seguridad, asistencia de políticos y funcionarios. Es por este motivo, que se ha organizado el proyecto de la medición de la huella de carbono del Rally Dakar en Bolivia.

“El proyecto de [medición de la Huella de Carbono](#) consiste precisamente en la estimación de dichas emisiones para su posterior neutralización, de manera que el impacto sobre la Madre Tierra sea el menor posible, e incluso nulo. El componente de medición de la huella de carbono es financiado por el Banco de Desarrollo para América Latina –CAF– y la [Embajada Británica](#) en Bolivia, en el marco de sus programas de apoyo a la lucha contra el cambio climático”, explican los responsables. El trabajo técnico está a cargo de la consultora [Servicios Ambientales S.A.](#), que publicará dentro de poco en su página *web* los primeros resultados de las mediciones.

Al contrario del enfoque de la [ASO](#) (*Amaury Sport Organisation*), organizador oficial del Dakar, que solo contempla las emisiones directas, la medición de la [huella de carbono](#) de este proyecto “está enfocada en las emisiones generadas de manera indirecta, por ejemplo, por el transporte de los turistas o los residuos que se vayan a generar.”

Por otra parte, consta que el esquema de compensación del CO₂ operado por la empresa organizadora del Rally Dakar [ASO](#), invitado por el gobierno boliviano, se desarrolla directamente en el marco de los proyectos REDD y los mercados voluntarios de carbono. Este hecho contrasta de forma impresionante con el posicionamiento de Bolivia en las negociaciones climáticas internacionales, donde el país “se ha opuesto sistemáticamente a la consolidación de los enfoques de mercado en la CMNUCC (Convención Climática) porque el establecimiento de mercados en cambio climático pone en marcha el proceso de comercialización de las funciones ambientales de la Madre Tierra; los mercados eluden las responsabilidades de los países desarrollados y transfieren responsabilidades nacionales o domésticas de reducción de emisiones a los países en desarrollo; generan doble contabilidad de emisiones; [son un pretexto para legalizar mercados ilegales de carbono](#) (...)”

Cómo último y al margen de las emisiones directas e indirectas realizadas por el Rally Dakar, queda la pregunta sobre el significado simbólico e ideológico de promover y realizar semejantes eventos del automovilismo. ¿Qué significa el Rally Dakar en términos ideológicos, más allá de ser un evento con connotaciones colonialistas y neoliberales, enmarcado fuertemente en las estructuras capitalistas dominantes en el mundo? – Es el festejo del hombre convertido en máquina, la dominación sobre la naturaleza, la ley del más fuerte, la competencia todos contra todos, el individualismo llevado al extremo.

El camino establecido hacia el respeto a la Pachamana en la Cumbre de Tiquipaya ha encontrado su final en la celebración del Rally Dakar.

Bajo el rugido de los motores de los hombres-máquina del Dakar se muere la última esperanza de que el gobierno boliviano quiere tomar en serio los derechos de las poblaciones indígenas de regiones remotas; muere la esperanza de que quiere concretizar los derechos de la Pachamama en el ámbito nacional y también muere la esperanza que quiere seguir un modelo alternativo de desarrollo.