



# Carrera contra la muerte

Es la carrera de rally más exigente del mundo. Se corre desde hace 29 años y hasta el momento 51 pilotos perdieron la vida, como muchos pobladores que fueron atropellados. En toda Europa se levantan críticas por considerarla una carrera "colonialista" y Francia ya no cede su territorio al paso de las máquinas.





El Dakar es el rally más exigente del mundo. Son más de dos semanas de esfuerzo y miles de kilómetros por recorrer en territorios inhóspitos. Cada año, desde 1979, pilotos y equipos libran una intensa batalla en pleno corazón del desierto, donde sólo la perfecta combinación de rendimiento, determinación y regularidad son las claves del éxito.

Todos los que participan y participaron alguna vez de esta competencia automotriz aseguran que la esencia del Dakar es el desafío que representa. Para los participantes, no sólo es una oportunidad para medirse ante sus rivales, sino también ante sí mismos, en un contexto que invita a la superación personal.

Para los organizadores (la empresa francesa Amaury Sport Organisation), ***“el Dakar es, también, puente entre dos continentes; una competencia que sale al encuentro de los países africanos con una fascinación especial por el desierto”***. La capital senegalesa, tradicional punto de llegada, ha estado vinculada al rally tanto histórica como sentimentalmente, aunque en ediciones anteriores el punto culminante fueron las ciudades de Cap (1992), El Cairo (2000) o Sharm-el-Sheik (2003). En total, de los 53 países africanos, el Dakar ha visitado 21.

#### ○ Edición 2007

Este año, el rally arrancó por segunda vez en su historia desde Lisboa, Portugal, para unir los países de Marruecos, Mauritania, Malí y Senegal. Un total de 7.915 kilómetros, distribuidos en quince etapas, de los cuales 5.010 kilómetros fueron cronometrados. Una de las novedades de esta edición fue que la última etapa especial se acortó hasta dejarla en apenas 16 kilómetros. El objetivo fue doble: reducir el impacto ambiental y velar por la seguridad de los espectadores, dos de los problemas que más inquietaron a los organizadores.

Los últimos ataques terroristas causaron pánico en todo el mundo. Por eso ***los servicios secretos franceses, alertados ante movimientos sospechosos del Grupo Salafista (GSPC), decidieron que las etapas del Rally Lisboa-Dakar entre Mauritania y Malí fueran modificadas***. El GSPC es el único grupo armado argelino de carácter islamista activo tras el desmantelamiento por los servicios de seguridad del Grupo Islámico Armado. Por este motivo, a último momento y siguiendo las indicaciones del Ministerio de Asuntos Exteriores francés, se decidió en 2007 anular las etapas Nema-Tombuctú y Tombuctú-Nema, previstas para el 16 y 17 de enero. Como alternativa a estos trazados, el 16 de enero se desarrolló una etapa bucle Nema-Nema, que tuvo un sector cronometrado de 376 kilómetros.

#### ○ El desierto no perdona

Los contratiempos son moneda frecuente en esta carrera de largo aliento. Y, de hecho, el propio ex campeón mundial de rally Carlos Sainz (quien participó este año por primera



Este año corrieron 85 camiones.



Los pilotos recorren un promedio de 600 kilómetros diarios.



Las motos fueron mayoría: 240 pilotos. Su paso despertó el entusiasmo del público local.

vez con el equipo oficial VW), declaró que **“gana el que menos se equivoca”**. **Es frecuente que los pilotos pierdan la ruta, en el mejor de los casos. En el peor, muchos encontraron la muerte.** El Dakar se tiñe de luto. La cobertura periodística de cada año guarda unas cuantas líneas para publicar la muerte de algún competidor, poniendo de manifiesto las exigencias que llevan al límite de sus posibilidades a pilotos y máquinas. La primera víctima mortal de este rally fue Patrick Dodin, quien en 1979 tras salirse de la pista se fracturó el cráneo. En esta edición del 2007, el Dakar se cobró la vida de dos pilotos: el sudafricano Elmer Symons, de 29 años, fallecido tras sufrir un accidente con su moto en la cuarta etapa del rally Dakar y la del francés Eric Aubijoux, víctima de un paro cardíaco en el tramo de enlace de la penúltima etapa, entre las ciudades senegalesas de Tambacunda y Dakar.

El director de la carrera, Etienne Lavigne, aseguró que “los que participan saben de su peligro” y destacó que **“todas las medidas de seguridad son pocas ante los riesgos de la prueba. Estas carreras son muy difíciles pero los que participan saben que hay riesgos**. La historia del Dakar está hecha de este tipo de accidentes. La gente que participa conoce los riesgos de la competición y se prepara para afrontarlos.”

#### ○ La otra cara de la moneda

Las cifras de participantes y la magnitud de la cobertura periodística pueden ser indicadores del éxito y la importancia que la carrera tiene para la industria automotriz y para el deporte. Sin embargo, hay otra cara de la misma moneda. **Son cada vez más las voces de crítica que se levantan contra esta carrera e intentan “politizar” el hecho deportivo.** Desde una importante cantidad de páginas, **aficionados de todo el mundo suman opiniones en contra, haciéndose eco del mensaje de muchas asociaciones, especialmente francesas, que claman al cielo a la espera que “semejante diversión colonialista” termine de una vez.** Consideran que “realizar un rally a toda velocidad atravesando los pueblos y ciudades de Europa es algo impensable. De todas maneras, aplicando esa doble moral que tanto caracteriza el siglo XXI, apretar el acelerador hasta el fondo en África parece la cosa más natural y lógica del mundo”. Los propaladores del “NO al Dakar” justifican su posición con datos concretos: **“hace 29 años consecutivos que la millonaria carrera cruza los pueblos de Mali, Burkina Faso, Nigeria, Senegal, Guinea, entre otros, con una suma interminable de nativos heridos y fallecidos en sus carreteras o caminos (ver recuadro).**

En diferentes foros de discusión, los amantes de este evento se escudan en que “deben ser los africanos quienes decidan si el rally es bueno o no”. Sin embargo, el gobierno francés ha dado un mensaje al respecto al no ceder París como punto de largada de la carrera. Pero, hay un dato

Con las muertes del surafricano Symons y del francés Eric Aubijoux, el rally más importante del mundo sumó 51 muertos en sus 29 ediciones.



○ **Muertes civiles\***

Además de los pilotos fallecidos durante la competencia, una importante cantidad de pobladores africanos fueron sorprendidos por la muerte como consecuencia del paso de las caravanas de autos de la competencia. A continuación, las muertes de las que se tiene registro:

**1982:** Un niño originario de Malí perdió la vida al ser arrollado por un vehículo.

**1984:** Una mujer muerta y su hija gravemente herida al ser atropelladas en Burkina Faso.

**1985:** Otra niña nigeriana falleció al ser atropellada por un auto.

**1987:** El farmacéutico francés Henri Mouren falleció al ser arrollado en Kiffa, Mauritania.

**1988:** Seis personas perdieron la vida, entre ellas una mujer y dos niños. Una niña en la aldea de Malí de Kitta, una mujer y un niño en Mauritania.

**1994:** Un niño senegalés se unió a las víctimas civiles al ser arrollado por uno de los vehículos.

**1996:** Una niña guineana fue atropellada por el francés Marcel Pilet en Tarembali.

**1998:** 4 muertos en una colisión entre un taxi y un vehículo del rally en Nouakchott, Mauritania.

**2005:** Una niña de cinco años dejó de existir después de ser atropellada por un camión.

**2006:** Dos pequeños, uno de 12 años y otro de 10.

\* Cabe aclarar que estos números no son provistos por la organización.

que no puede pasarse por alto: por segundo año consecutivo, Lisboa fue el punto de partida de los más de 500 vehículos que participaron de la competencia, cambiando el tradicional nombre de la carrera París-Dakar. Y no sólo eso: **el gobierno francés no ha cedido ninguna parte de su territorio para que las máquinas pasen a toda velocidad.**

Frente a esto, desde la organización tienen para decir que "el Dakar fue concebido con una vocación clara de servicio

**La seguridad vial de la carrera**

Una de las obsesiones de la organización es la prevención de los accidentes. Conscientes de constantes críticas que se generan cuando hay algún percance, los promotores han reforzado el dispositivo de seguridad. Este plan de prevención de accidentes se construye sobre tres columnas vertebrales: la sensibilización de la población autóctona, la señalización comprensible de los peligros y el control severo del comportamiento de todos los participantes. A continuación, las "ocho reglas de oro" del Dakar.

**1- Respeto del reglamento y de las consignas de seguridad:** se deben respetar imperativamente las normas específicas de circulación.



**2- Respeto del código de circulación:** Todo vehículo que participe en el rally debe respetar el código de circulación del país por el que pasa, que se conforma como referencia prioritaria. Los camiones están limitados a 90 km/h para todo el itinerario.



**3- Cuidado extremo en las zonas de población:** La densidad de la población es tal que se tendrán que adaptar las normas de seguridad a la situación. El interés que aportan los espectadores a la carrera es un vínculo preciado.



**4- Vehículos de asistencia:** La misión y las limitaciones a las que están sometidos los vehículos de asistencia no dispensan en ningún caso su cumplimiento del reglamento, especialmente en lo relativo a la velocidad.



**5- Distribución = parada:** Para entregar regalos es obligatorio pararse. En primer lugar, por decencia y, en segundo lugar, por seguridad. Incluso cuando la velocidad es poca, supone un peligro tanto para los niños, como para los vehículos que van detrás.



**6- Estacionar sin molestar:** el vehículo debe alejarse de la línea principal de paso y respetar una distancia de cinco metros de la pista.



**7- Comunicar los peligros no señalados:** se colocan radios VHF en los vehículos de asistencia con el fin de que los competidores se puedan advertir unos a otros de peligros inmediatos con los que se encuentren. Es obligatorio escuchar permanentemente la radio.



**8- Circulación en el campamento:** en el campamento o en sus inmediaciones, hay una gran densidad de personas. La visibilidad es mala y frecuentemente los competidores están cansados: razón de más para ser el doble de precavido. Sólo se permite una velocidad: a paso de tortuga.



hacia los países que lo acogen.

Las acciones emprendidas desde 1985 siguen inspirando a los organizadores y a los competidores del rally, que también contribuyen a la consecución de proyectos". **Pero es innegable que la vidriera que significa este rally resultó un apoyo fundamental para diferentes acciones humanitarias**, como la construcción de un dispensario y maternidad en Senegal en 1991, depósitos de agua en diferentes ciudades y una importante cantidad de escuelas, entre muchas otras más.

● 15 días, 15 etapas, más de 7.900 km.



#### ○ El DAKAR en números.

Un total de 514 vehículos formaron parte de la edición 2007 marcando un nuevo record de participación. Del total, 240 fueron motos, 189 autos y 85 camiones. A ellos se sumaron unos 250 vehículos más que realizaron tareas de asistencia. Con 42 naciones representadas este año, el Dakar ratificó que es la prueba con mayor participación internacional del mundo.

- 2.300 personas presentes en los campamentos.
- 21 países africanos recorridos en las 29 ediciones.
- 760 personas en asistencia en 109 coches y 129 camiones.
- Un 20% de profesionales y un 80% de amateurs.
- Un 40% de nuevos competidores cada año en motos y un 20% en autos.
- 42 nacionalidades representadas.
- 550 periodistas (prensa escrita, radio y reporteros gráficos) acreditados en la salida y la llegada, representando aproximadamente 300 medios de comunicación.
- 140 periodistas permanentes hacen el seguimiento del rally.
- 210 personas acreditadas de forma permanente para la televisión.
- 580 horas de retransmisión televisiva en 178 países.
- Más de 150 millones de telespectadores en Europa.
- 40 millones de páginas visitadas en 1 mes.
- 2,3 millones de visitantes sólo en los 4 sitios web en francés, inglés, español y portugués.

#### ○ El catering

- 11 vehículos (9 coches y 2 camiones) para el catering.
- 72 personas: 50 personas encargadas del servicio y 22 de la cocina.
- 12.000 botellas de medio litro diarias.
- 1,5 toneladas de comida al día (el 70% comprada en África).

#### ○ Asistencia médica

- 50 médicos repartidos de la siguiente forma: 6 en helicóptero, 20 en auto, 20 en campamentos y 4 coordinadores/supervisores.

#### ○ Combustible

- 600.000 litros de Jet A1 para los aviones.
- 250.000 litros de Avgas para los autos.
- 500.000 litros de gasoil.
- 140.000 litros para los helicópteros.

### EXPERIENCIA ARGENTINA



Rubén Miti

Cada tanto, esta carrera de máquinas y esfuerzo físico le abre los brazos a algún participante argentino. En esta edición, participaron en la categoría motos Rubén Miti (abandonó en la cuarta etapa) y el mendocino Orlando Terranova. En otras ediciones ya habían participado otros compatriotas, como Sergio Gora en el 2001 en la categoría autos. "El Dakar es así. Está todo bien y de pronto una rotura, una caída o cualquier otra cosa te dejan afuera y te quitan el sueño de ver las costas del lago (N. de la R: la llegada a Dakar)", contó Mi-

ti con la decepción del abandono todavía a costas. "El rally de Las Pampas de la Argentina lo haría en cualquier momento, eso seguro. Pero el Dakar no lo sé. Es que este raid no deja de darte sorpresas. No me esperaba todo esto, las verificaciones son un agobio, también está el problema del idioma, estoy solo y se me viene todo un poco más duro que al resto. La carrera es muy difícil, ya lo sabía. Y cuando uno la corre es todavía más dura. Hay que venir con toda una estructura para poder dedicarse plenamente a la carrera".