

Rally Dakar 2011 y su impacto en el medio ambiente II

by Martin Mantxo y Joanna Cabello
Tuesday, 06 December 2011

Desde el 2009 el París-Dakar no es tal: no une París con Dakar. Los organizadores aducen entre las razones para trasladarlo de continente a “las circunstancias geopolíticas”; ya que en el 2008 surgieron amenazas terroristas por parte de Al Qaeda ante las que el gobierno francés recomendó suspenderla.

Quizás tan sólo la forma más fácil y eficaz que tuvieron los afectados locales utilizando el más temido y vilipendiado nombre en la tierra para quitarse a tantos y tan peligrosos y ruidosos intrusos de encima. Pero tal negocio no podía perderse así que decidieron trasladarlo de lugar: Sudamérica.

Allá ha transcurrido de la misma forma irrespetuosa con pueblos y el medio ambiente con que se le identificaba en Africa, pese a que ellos presuman de lo contrario. Eso sí, mantiene el nombre con el que es referencia, de forma que hasta se ha apropiado del topónimo de la que es capital africana. Durante 16 días el rally transcurrirá por el cono sur, partiendo de Buenos Aires atravesando Argentina hasta el norte donde se introduce en Chile y de Arica baja por Iquique, Atacama hasta Coplapó para cruzar de nuevo la Cordillera y llegar de nuevo a Buenos Aires el 16 de enero.

Las más de 550 máquinas y vehículos de apoyo que conforman el rally atraviesan zonas urbanas y habitadas así como zonas en las que apenas llegan coches, algunas de las cuales de alto valor ecológico o ecosistemas frágiles como la zona árida de los Valles Calchaquíes y del río Santa Maria de Yocavil en el norte argentino.

Pese a que la organización del rally mantiene que consultaron tanto a instituciones nacionales como regionales, los efectos de la carrera no se han hecho esperar, y obviamente, tampoco así la reacción a ellos. Integrantes de la Asamblea Socioambiental del NOA se movilizaron en Tucumán criticando que no existe ningún informe de impacto social ni ambiental realizado por los organizadores. También denunciaron que nunca se consultó a las poblaciones afectadas.

La argentina Fundación para la Defensa del Ambiente (FUNAM) también le ha exigido a la Justicia Federal investigue a los organizadores del Rally Dakar por mantener tramos del rally en secreto y afecciones al patrimonio histórico del Camino Real. También denunció la conducción temeraria de los pilotos (452 vehículos: 186 motos, 38 cuadríciclos, 156 autos y 72 camiones) por carreteras públicas: en la Ruta 38 excedieron la velocidad circulando en dirección contraria embistiendo a vehículos particulares y poniendo en peligro vidas.

Su presidente calificó de “inaceptable” el que el Gobierno argentino “acepte condiciones coloniales para que más de 450 vehículos y sus conductores jueguen a la aventura” y una empresa privada francesa “haga su gran negocio, que incluye recibir las donaciones del gobierno de Argentina, que este año habría aportado 5 millones de dólares, y de los gobiernos provinciales”.

El grupo ecologista argentino Pro Eco expresaba de forma irónica: “Que le anuncien a Mama Naturaleza que por más que la “empresa” que promociona este disparate humano colonialista y malinche, afirma que va a dejar en buen estado los lugares, que va a restituir en tiempo y forma lo que impacten y dañen ambientalmente… MIENTEN. LA VIDA MATADA NO SE RESTITUYE.” Al tiempo que la comparaban con el acuciante problema que sufren en la zona con la minería a cielo abierto, en este caso la mina de La Alumbra.

En Tucumán, pueblos originarios de los Valles Calchaquíes (diaguita Calchaquí) se manifestaron en contra del paso del rally y en Salta también hubo sectores que expresaron su rechazo.

Desde el Grupo de Conservación de Flamencos Altoandinos se ha expresado al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de Salta, que la competición, en especial el tramo en la ruta 40, “causará un elevado impacto negativo en términos de fragmentación funcional para la fauna, contaminación y afectación directa a la flora, destrucción de geoformas, muertes de ejemplares de la fauna silvestre y ganado domestico, destrucción de patrimonio arqueológico e histórico, pérdidas materiales y riesgo a vidas humanas”.

Por su parte, el periodista conservacionista Elio Daniel Rodríguez recordó que la ley 7070/00 en su artículo 79 establece que las “acciones o proyectos que sean susceptibles de eliminar, reducir, poner en peligro o dañar en forma irreversible los recursos faunísticos y florísticos de la provincia, no serán aceptadas por la autoridad de aplicación, sin previo estudio de Impacto Ambiental y Social que demuestre su viabilidad ecológica”.

Hace dos años (2009) arqueólogos del Consejo de Monumentos Nacionales chilenos denunciaron que el rally había destruido un yacimiento arqueológico ya que la caravana salió de su ruta para introducirse en el Monumento Nacional del Quebrada del Pelicano (comuna de La Higuera) en la IV Región de Coquimbo, propuesta para Patrimonio de la Humanidad . Entre los ejemplares afectados por el paso de los vehículos se encontraban instrumentos para cortar la carne y cueros, puntas de proyectil y cántaros que resultaron hechos añicos, perteneciente a un grupo de cazadores de hace 3000 a1500 años.

Rally Dakar 2011: la víctima mortal nº 57

Mientras en las televisiones internacionales se mostraban las imágenes de la competición y sus subsecuentes riesgos y accidentes, se ocultaban los efectos de su entrometimiento en tierras ajenas de gentes que no han elegido que el rally pase por ahí. Así se producen atropellos mortales de personas desacostumbradas a la alta velocidad de vehículos en zonas en las que estos no transitan o por lo menos no de esa forma. El Rally Dakar ya atesora en 32 ediciones 56 muertos (de distinta naturaleza). El último (57) fue el 8 de enero del 2011 en Arica (Chile): el mecánico Cristian Cisterna. El accidente eléctrico dejó también dos heridos. Por ello sus detractores (Stop Rallye Dakar) denominan al Rally Dákar como “el proveedor oficial de la muerte”.

El año pasado (2010) la joven Sonia Natalia Gillardo fue atropellada por un 4x4 en la primera etapa sólo por coincidir en el camino de un vehículo a gran velocidad y volumen que tuvo el capricho de derrapar por su tierra. Otras 4 personas resultaron heridas entre ellas un niño de 9 años. El piloto y su navegante escaparon un linchamiento. Antes un coche había chocado contra un coche ocupado por un hombre y su hijo.

Stop Rallye Dakar es la organización surgida en Francia para denunciar los ATROPELLOS del rally. Esta había conseguido ya 50000 firmas exigiendo la “supresión” del rally para octubre 2008 y denuncia también que Rally Dakar ha intentado sabotear la recogida de estas firmas. (Tú también puedes firmar su petición: www.stop-rallyedakar.com)

Durante la edición del año 2005, 24 organizaciones no gubernamentales, ecologistas y sindicales suscribieron un manifiesto pidiendo la supresión del rally, al que tachaban de espectáculo publicitario y mercantilista en un escenario como el del continente africano marcado por la pobreza, el hambre, el SIDA y el endeudamiento. En realidad, no era más que una utilización más de ese continente para desarrollar los caprichos del rico. Debido a las críticas, la organización desarrolló una actividad paralela de presunta contribución al desarrollo de dichas zonas afectadas, como ahora está ocurriendo con sus ediciones sudamericanas, en las que incluía donación de medicamentos, etc.

La falsa imagen de compromiso del Rally Dakar

Mientras, en su página web el París-Dakar, como cualquier otra compañía transnacional que se precie se viste con apartados de “solidaridad” y “medio ambiente”, para disipar su efecto en el medio ambiente. Así nos dicen que tiene en cuenta su “huella de carbono” compensando sus emisiones, sin asumir que la suya es una actividad que promueve aún más la utilización del coche y su mitificación en esta sociedad petrolera.

Calcularon las emisiones del año pasado (2010) en 42800 Tm equivalentes de CO2, que los organizadores achacan sobre todo a las causadas por el “público”, no tanto a las 550 máquinas que componen su cohorte. Precisan que al público le corresponde el 48%.

Los organizadores entonces, utilizan la fórmula utilizada por cualquier empresa contaminante para eludir responsabilidades de invertir en otro proyecto para compensar así los gastos correspondientes a emisiones de CO2 (incidimos en que ningún otro impacto está evaluado o incluido en su sección sobre medio ambiente en su página de internet). En este caso Rally Dakar contribuye al proyecto Madre de Dios de la compañía Greenox, en el Amazonas peruano. Según su información este proyecto tiene como objetivo “el encauzamiento del fenómeno de

deforestación, en torno a la construcción de la ruta transoceánica que atraviesa la selva tropical, en el Amazonas peruano. Sin embargo éste no es más que un proyecto REDD, el esquema para hacer negocio con emisiones de carbono escondiendo proyectos madereros y forestales como explicamos más abajo. Así, Greenoxx informa en su página que el Rally Dakar ha invertido en su proyecto "REDD Madre de Dios Amazon por 15.500 toneladas de CO2", considerándose ya las Tm de CO2 como valor de inversión.

Además del impacto de vehículos (suelo, aire, etc), está el provocado por todo el personal participante que asciende a 2500 personas por día. Esto supone muchos recursos y también una gran producción de residuos de toda índole.

A nivel solidario, la organización cuenta también entre los patrocinadores con la organización Un Techo para un País, dedicada a proveer vivienda a los necesitados de esta.

A nivel corporativo, el Rally Dakar cuenta entre sus patrocinadores con firmas de gran impacto tanto en el ámbito ambiental como en el social (guerra de Irak, Afganistán, etc.) como las petroleras Total y Elf. Ni que decir de su responsabilidad, junto a otra de las subvencionadoras (Volkswagen - también una de las escuderías participantes del Rally), en el cambio climático con su producción de gasolina y coches para quemarla. Otro de los patrocinadores es Sodexo, firma de catering pero también de servicio penitenciarios y de seguridad.

El cinismo de REDD y Greenoxx

Grandes ONGs e instituciones multilaterales financieras están potenciando una solución falsa al cambio climático: más negocio. Privatizan el carbono que los bosques absorben, sacándose de la manga un esquema (Mecanismo de Desarrollo Limpio) llamado REDD. REDD incluye incentivos que benefician a las industrias contaminantes generando más lucro y, al presentarse como "verdes", legitimando sus actividades. Al extender los mercados y lucros, REDD pone en riesgo territorios indígenas, culturas y el medio ambiente

Uno de estos ejemplos de este perverso mecanismo llamado REDD es el que utiliza el Rally Dakar ("Dañar" le han apodado en la Argentina), el proyecto "Madre de Dios Amazon REDD Project", desarrollado por la compañía (también presentada como ONG) Greenoxx. Este proyecto se sitúa en la región del mismo nombre, en Madre de Dios de Perú, en el mismo centro de la Amazonía entre ese país, Brasil y Bolivia, una de las regiones biológicamente más ricas del planeta y de mayor diversidad de etnias indígenas incluyendo algunos de los últimos pueblos en "aislamiento voluntario": Yora, Amahuaca y Yine.

Allí, una carretera divide la Amazonía por la mitad. Esta carretera es parte de la Interoceánica Sur, tramo a su vez del IIRSA (Integración de la Infraestructura Regional Suramericana)¹⁶ que conecta al Brasil con puertos peruanos para sacar hacia Asia principalmente la soja. Además, ésta se ha convertido en acceso de compañías madereras que han iniciado su deforestación, al mismo tiempo que está sirviendo para introducir proyectos REDD+, utilizando la misma

contaminación y deforestación provocada por la construcción y uso de la carretera como excusa.

Los proyectos REDD+ se implementan desde el Fondo del Carbono Forestal del Banco Mundial (FCPF, por sus siglas en inglés) junto con el programa ONU-REDD, vendiéndose sus créditos en los mercados voluntarios del carbono. REDD+ incluye la posibilidad de compensar emisiones por manejo forestal sustentable, conservación y aumento de reservas de carbono forestales que significa simple y llanamente talas de bosques primarios, desplazamientos de poblaciones locales para la conservación, sustitución de bosque autóctono y ecosistemas por plantaciones forestales (monocultivos!), etc.

Obviamente, estos proyectos han generado la oposición de comunidades, de movimientos de base e incluso de algunos gobiernos e instituciones. El pasado Mayo, AIDSESEP, la organización indígena mayor del Perú, publicó su rechazo a REDD afirmando que "hay una intensa presión internacional por envolver e involucrar a los pueblos indígenas en estos negocios del REDD"; Mientras que hace 10 años no se da pase a titular ninguna comunidad indígena de la Amazonía; sin embargo, rápida y fácilmente el estado privatizador de todo, entrega miles de Has. para concesiones forestales, plantaciones, y ahora peor con el pretexto "ambientalista del REDD";

Perú participa junto con otros 37 países del Sur en el el Fondo del Carbono Forestal del Banco Mundial. El Ministerio del Ambiente en el Perú planea incorporar REDD+ en 54 millones de hectáreas de la Amazonía peruana, que equivale a más de la mitad del territorio boscoso. Esto representa una doble amenaza para los ecosistemas y pueblos indígenas. Estos planes, nuevamente, obvian los derechos y opiniones de las poblaciones, así como, bajo su disfraz de proyecto ambiental, los graves impactos ambientales que suponen.

El proyecto REDD+ "Madre de Dios Amazon REDD Project" de la compañía Greenoxx busca responder a la implementación de la carretera Interoceánica con un área protegida que comienza a menos de 50 kilómetros de la carretera. Los desarrolladores del proyecto argumentan que el área está siendo amenazada ya que la nueva carretera traerá colonos que subsisten de economías de agricultura y ganadería que crean deforestación. Pero a la vez, no olvidan el objetivo de monetizarlo en créditos de carbono, estimando que generará 11 millones de toneladas en estos créditos dentro de diez años.

Así incluyen un apartado de "manejo forestal sostenible" de 96.906 hectáreas. Este se encuentra dentro de las concesiones forestales Maderera Río Acre SAC y Maderera Río Yaverija SAC las cuales delimitan al norte con las tierras indígenas Cabecera del río Acre (Brasil) y al oeste con la Reserva Territorial y para pueblos en aislamiento voluntario de Madre de Dios (Perú), habitada por población de origen Yora y Amahuaca, así como con una estación ecológica. Ambas concesiones madereras cuentan desde el 2007 con certificación FSC (Forest Stewardship Council), para lo cual, de acuerdo a Greenoxx, "una de las principales razones para obtener dicho certificado fue la generación de créditos de carbono";

El proyecto también ha sido aprobado y validado por otros estándares internacionales. Sin embargo, existen serias contradicciones sobre la supuesta 'sostenibilidad' de estas certificaciones. Una campaña internacional denuncia que 'al crear un mercado masivo de madera proveniente de bosques primarios, el FSC se ha convertido en la principal causa de pérdida de bosques antiguos y de su deterioro'. Asimismo, la industria maderera tiene fuertes intereses por incluir la 'tala sostenible' dentro de las actividades elegibles para ganar créditos de REDD+. En la Amazonía brasileña por ejemplo, 32% de los bosques talados 'selectivamente' fueron perdidos completamente en un período de cuatro años.

Así pues, REDD es una forma cínica de crear un nuevo mercado (carbono) y compañías como ésta (Greenoxx) que redimen de culpas en lo referente a emisiones de carbono a otras (en este caso el Rally Dakar) mientras que dan legitimidad y continuidad a una práctica que debía cesar como es la tala de bosques autóctonos, a la demanda de maderas tropicales, y además sirve después para implantar monocultivos forestales destinados a la industria papelera, etc. Un sofisticado y cínico sistema que cubierto de sus ropajes ambientales, nos es difícil de desmontar.

Por ejemplo, el año pasado (2010) se vendieron 40 mil toneladas de carbono de las casi 100 mil hectáreas de bosques amazónicos por el Chicago Climate Exchange (CCX) por valor de 280 mil dólares. Greenoxx cuenta con una gran experiencia en el desarrollo y venta de créditos de carbono. Así vendió certificados obtenidos del 2006 al 2009 a 7 dólares por tonelada de carbono que fueron comprados por la mayor fabricante de pisos de madera de China, la China Flooring Holding Inc. Esta empresa recibió en el 2008, 100 millones de dólares de Morgan Stanley y del International Finance Corp (Banco Mundial) para el desarrollo de monocultivos forestales para fabricar tarimas. Así se viste 'verde' mientras se lucra revendiendo sus créditos de carbono y continuando con su negocio.

La Internacional Tropical Timber Organization (ITTO), que incluye a 60 países productores y consumidores de madera de bosques tropicales y la Unión Europea, es actor clave en la presión para aprobar REDD+, potencia de la misma forma este esquema de 'manejo sostenible de los bosques' beneficiándose igualmente del comercio del carbono mientras continúa sus prácticas extractoras y destructoras.

Ahora más que nunca es evidente como empresas e instituciones desesperadas por continuar sus prácticas y negocios contaminantes nos hacen creer que la solución está en 'dejar que el mercado lo solucione', es decir, mientras se compren 'créditos de carbono' de algún proyecto allá en el sur que 'compensen' los desastres ambientales, todo está bien. ¿Qué está pasando en esos proyectos allá en el Sur? ¿quiénes realmente se están beneficiando? Nos toca no sólo detener prácticas tan intervencionistamente dañinas como el Rally Dakar pero también los desesperados intentos de ponerse ropajes ambientalistas para continuar un sistema insostenible.