

DEPORTES

Organización de Dakar negocia con Perú para volver a sus orígenes en arena

El Ciudadano · 16 de enero de 2017





Todo comenzó cuando Chile comenzó a ponerle problemas al paso del Dakar. Y como en años anteriores, su continuidad en Sudamérica es un tema que cada vez cobra más fuerza cuando concluye una de las carreras por el continente. El Dakar 2017 se puso en marcha en Paraguay. Fue una experiencia novedosa para todos, porque fue la primera vez que la gran carrera pasó por tierra guaraní y así ese país se convirtió en el 29° en recibir a esta aventura. Sin embargo, la mayoría de los sponsors -muchos de ellos argentinos- no se sintieron atraídos con la largada allí y ello complicó la continuidad de varias empresas. De hecho, por primera vez mermó considerablemente la cantidad de anunciantes.

La organización francesa -la empresa ASO o Amaury Sport Organisation- se las arregló para diagramar un recorrido atractivo con los espacios que tenía a disposición. Frente a la negativa de Chile y de Perú, los dos países con mayor cantidad de arena -para asemejarse al tradicional Dakar africano-, apeló a la sabiduría del ex campeón de motos Marc Coma para esgrimir un trayecto distinto en una zona por demás conocida para todos.

A falta del desierto de Atacama, se pasó a un Dakar “selvático”, en el verde de Paraguay, Chaco y Tucumán. Y como Bolivia era dueño en buena parte de esta

fiesta, ya que el gobierno de Evo Morales dispuso de 4.000.000 de dólares para la visita a su país, contra 3 millones de Paraguay y cerca de 4 millones de Argentina, una parte generosa del recorrido debía transitarse por el vecino país, donde se expuso a la altura como verdadero desafío para todos.

Si el Dakar se caracterizó por los desiertos, esta vez el agua fue protagonista. Se acortaron dos tramos y se cancelaron otros dos (Oruro-La Paz y Salta-Chilecito). En Argentina el alud en Jujuy complicó la logística. Ante esta magra experiencia, los franceses saldrán a buscar más arenas, no sólo por ellos sino por la presión de los participantes. Del otro lado del mundo, se produjo la aparición de una competencia que se asoma como amenaza, el Rally de la Seda o la *Silk Way Rally*, que une a Moscú con Pekín compitiendo en el desierto de Gobi. “No es competencia; eso es otra categoría”, sentenció Etienne Lavigne, director del Dakar, al minimizar esa prueba.

Para ello, en los próximos meses, ASO anunciará un acuerdo con Perú, país que no dispondrá de un euro para abonar por el Dakar, ya que tiene como objetivo los Juegos Panamericanos de Lima 2019. Y como a ASO no le conviene admitir que visitará un país sin recibir los fondos que provienen de otros anfitriones -de hecho también se sentarán a negociar con los chilenos-, el acuerdo se cerrará como de “cooperación”.

El ministro de Turismo, Gustavo Santos, adelantó que la Argentina seguirá recibiendo al Dakar para ser el único país latinoamericano que mantiene su relación ininterrumpidamente desde 2009, mientras que Evo Morales sube su apuesta año a año para apropiarse del protagonismo de la aventura.

La gran carrera debe reinventarse y volver a sus orígenes. Buscará caracterizarse como aquella vieja aventura que se trazaba en África. Si bien los motores aún están calientes tras semejante exigencia y el pecho de cada participante aún late fuerte

por las emociones, para la organización comienza ahora la gran aventura de seducción para diagramar la mejor opción del Dakar 2018.

Fuente: [El Ciudadano](#)