

Experiencia de un argentino en el Dakar

Gabriel Gunst es un mecánico muy conocido en la zona y tuvo el privilegio de integrar el primer equipo que completó el trayecto de un París-Dakar. Fue en el año 2000. La Revista lo entrevistó para conocer su experiencia que, además de enseñanzas para su oficio, le dejó imágenes imborrables de la cruda realidad africana.



Gabriel Gunst es un reconocido mecánico de la zona. Su taller de Lomas de Zamora es una referencia ineludible más que nada cuando se trata de vehículos importados. En la pequeña oficina de administración de su local, las paredes están cubiertas por fotos y láminas que recuerdan una experiencia que lo tuvo como protagonista y que la mayoría ignora: haber integrado el primer equipo argentino que completó en su totalidad un París-Dakar, la carrera por excelencia en condiciones extremas y que en los dos últimos años se ha desarrollado con éxito en la Argentina y Chile. Gunst es un apasionado de la mecánica y estuvo desde un comienzo vinculado con las camionetas 4 x 4 que allá por mediados de la década del ochenta, ingresaron al país y eran de origen japonés. Época en la que, como recuerda con una sonrisa, "solíamos andar con los jeeps atados con alambre". Justamente fue en la categoría Safari -que aún existe- en la que Gabriel incursionó para colaborar con amigos en la preparación de los jeeps de carrera. Pero con los años, las 4 x 4 se volvieron más usuales, aparecieron nuevos

modelos y marcas. "Entonces -acota- empezamos a utilizarlas para hacer travesías por simple divertimento y luego, como llegábamos a lugares inhóspitos y difíciles de acceder, lo hicimos también para llevar donaciones a asentamientos aborígenes o personas que vivían aisladas de los centros urbanos".

Ya avanzada la década del '90, las provincias de Córdoba y San Luis se transformaron en sede de una competencia denominada Rally de Las Pampas, y allí Gunst también integró equipos como colaborador mecánico, lo cual le permitió, además, extremar sus contactos con colegas del extranjero.

Una noche que jamás olvidará, uno de los amigos al que le armaba el auto lo llamó en el instante en que cerraba su taller, y le preguntó: "¿Qué nos impide ir a correr un Dakar?".

-¿Y vos qué le contestaste?

'A vos no sé, a mí la plata, le dije.

Pero el dinero no sería la traba, y a partir de ahí se alimentaron ilusiones, se planteó un

proyecto, y en una dirección precisa cada detalle se alineó para dar cuerpo a una organización que cumplió sus objetivos -aunque a medias, según se verá más adelante- atravesando escollos impensados.

Lo cierto es que, como afirma Gunst, "nos compenetramos, entrenamos con esa meta, viajamos a Europa, me perfeccioné, y llegamos a comprar en el exterior una camioneta ya armada, que ya había corrido en el Dakar y trajimos acá para ponerla en forma".

¿Le hicieron algún ajuste especial?

La transformamos de dos a tres plazas. Y en ese proceso, se acopló al proyecto otra gente conocida, lo cual era más positivo, porque no era lo mismo dos camionetas que una. Entre todos éramos ocho personas, cuatro pilotos, tres asistentes, y yo, el único mecánico. Entonces se compró en Bélgica otra camioneta, marca Toyota y también preparada, que quedó allá en Europa. Pero los problemas surgen con la que trajimos al país, porque por un desperfecto en el motor, el buque que la transportaba quedó varado. La camioneta

llegó dos días antes de la largada. El emba-jador en España no dio una gran mano y logramos que la organización de la carrera nos permitiera fletarla en avión directo a Dakar -el tramo de París a Dakar era simbólico; la competencia, vale aclarar, atravesaba todo el continente africano y terminaba en El Cairo, Egipto-. Pero cuando fuimos a salir de la aduana con el vehículo para ir al Aeropuerto de Barcelona, saltó que la camioneta no tenía papeles. ¿Pero si la compramos en España?, preguntamos; y lo que nos dijeron fue que el gestor español, cuando nos la envió, le dio de baja. No teníamos alternativa porque era muy peligroso intentar pasar por los países de África con el vehículo sin papeles. Por suerte, estaba la otra camioneta, y así fue que terminamos siendo sólo tres, Sergio Gora (piloto) y Pablo Gómez (copiloto) y yo como el único mecánico. Lamentablemente cinco personas quedaron afuera.

-¿Había habido antecedentes de otros argentinos en el Dakar?

Unos 18 años antes participaron argentinos con las Renault 18 que se habían hecho 4 x 4, pero no terminaron la carrera. Cuando nosotros corrimos en el 2000, también lo hicieron los Perez Companc.

-¿El Dakar no tiene comparación con otras competencias similares en cuanto a la exigencia que propone a los equipos?

Sin duda por la cantidad de días de carrera y los recorridos tan prolongados que se hacen por etapa. Un Safari por ejemplo dura 22 minutos, y en un Dakar tenés que asistir a un auto que corrió 1000 kilómetros en un día y sufre un gran desgaste, al igual que los pilotos.

-¿Y en tu caso particular como mecánico?

Para mí también fueron mayores las dificultades, pero me ayudó mucho haber hecho travesías en lugares complicados que me obligaban a solucionar problemas graves con cualquier cosa, con el elemento más irrisorio que te puedas imaginar. En tu trabajo cotidiano eso no sucede, uno tiene otros recursos a

mano. El Dakar te pone a prueba, te obliga a pelear constantemente contra los obstáculos que te plantea la organización. El desafío es ganarle a la carrera.

¿A qué tipo de obstáculos te referís?

A las dificultades geográficas por sobre todo, y las que la propia organización te genera porque te hacen pasar por los lugares más difíciles, teniendo que cumplir con horarios máximos por cada tramo y estar listo para empezar la nueva etapa al día siguiente. El vehículo debe ir lo más ligero que puede y eso lo va desintegrando. Y los pilotos también van sintiendo la acumulación del cansancio a medida que se avanza en las etapas.

¿El auto de ustedes estaba al límite de las exigencias que se le presentaban?

Siempre estábamos cerca, al límite de nuestras posibilidades. En realidad, la mayoría de los equipos lo está, y no por nada hay como promedio una deserción del 70 por ciento de los vehículos.

¿Si no cumplían con los tiempos por tramo los eliminaban?

No, pero sí ibas recibiendo penalidades con horas de recargo.

¿Estaban lejos de los autos de punta?

Nosotros integrábamos el segmento de los equipos con menos recursos. Después había

un segundo nivel, mejor armados y con mayores chances de competir. Y en el primer escalón las grandes marcas, con altos presupuestos. Para que tengas una dimensión, nosotros gastamos 260 mil dólares ese año 2000 y Mitsubishi, que presentó cinco unidades, invirtió 25 millones. Contra ese poderío no se puede. De todos modos, el circuito es tan complejo que puede suceder, como nos ocurrió un día, de pasar a los autos de punta porque habían tenido algún desperfecto. Ahora bien, en situaciones normales, nos dejaban parados como poste.

¿Cómo respondió la camioneta?

Mantuvo una regularidad, pero obviamente tuvimos inconvenientes. El más importante fue cuando se rompió la caja de transferencia. Para salir adelante tuvimos que desarmarla en la noche -anulamos la integral y soldamos el engranaje del lado de la doble porque no había repuestos- y que fuera lo que Dios quiera. Estábamos en mitad de carrera y por suerte pudimos conseguir el repuesto para la siguiente etapa. Después hubo cosas menores como el corte de un semieje delantero, alguna parrilla retorcida, o un amortiguador dañado. Lo que más sufre en estos casos es la suspensión y la amortiguación; y no tanto los motores. La clave para evitar contratiempos es ir lo más ligero posible pero con el mayor cuidado.



■ NOTA / Experiencia de un argentino en el Dakar

¿Por qué suelen suceder los accidentes?

Más que nada por cansancio o por hacer tramos de noche en esas condiciones. En las hojas de ruta te dan la trayectoria y vos podés optar por el camino a tomar -no puede exceder los 10 kilómetros de ancho entre un punto y otro-. Es muy difícil que te pierdas. Lo más probable es que llegues a un lugar y ya no se pueda pasar porque antes que vos lo atravesaron muchos autos y lo dejaron destrozado. O en algunas circunstancias te topás con un río y luego una trepada muy larga, por la que pasaron 50 vehículos y cuando vos llegás, es un lodazal infranqueable.

¿Hay posibilidades de recorrer el trayecto previo a la competencia?

Justamente la esencia de la carrera es mantenerlo en secreto. La hoja de ruta de cada etapa te la dan a las 9 de la noche anterior.

¿Alguna vez estuvieron en peligro?

Más de una vez, al volcar generalmente.

¿Los mecanismos de asistencia en caso de accidentes son rápidos?

Los helicópteros de la organización sobrevuelan permanentemente, y vos llevás una baliza y una señal de emergencia que activás en caso de necesidad. Hay movimiento preventivo en todo momento y te sentís seguro, lo que no significa que tu vida esté protegida. Muertes siempre hubo en el Dakar. Cuando

estás en el campamento, la seguridad está garantizada, pero una vez que estás en carrera, atravesás lugares y te enfrentás a situaciones que no podés controlar. Una vez, por ejemplo, la camioneta se encajó y los que fueron a ayudarnos se robaron los bolsos donde teníamos la ropa.

En cuanto a recursos, ¿de qué se hace cargo la organización?

De la comida y la asistencia médica. El resto te lo bancás solo.

¿Les alcanzó el presupuesto?

Llegamos con lo justo. Es una carrera contra el dinero.

Al finalizar la competencia, ¿sintieron que estuvieron a la altura de la exigencia?

El derecho de piso siempre lo pagás en algo nuevo y más que nada en una carrera tan compleja; pero no creo que nos haya faltado preparación, de lo contrario no hubiéramos llegado. Sin embargo, muchas veces me dije: 'qué estoy haciendo acá, a qué vine'.

En ese año 2000, Gunst compitió luego en el Rally de Túnez, con la camioneta que había quedado varada en España por falta de papeles, pero en aquella oportunidad como piloto. En 2002, la crisis desatada en el país lo dejó afuera del Dakar, pero se tomó revancha en 2009 al participar de la versión que empezó

organizarse en Argentina y Chile, asistiendo a un equipo ítaló mexicano.

¿Qué diferencia encontrás entre una carrera y otra?

El entorno es distinto. Cuando conocés África en profundidad, te deprimís. Allá conocí la distinción entre miseria y pobreza. Ver chicos desnutridos con los vientres dados vuelta para afuera, estar en lugares donde se sigue practicando la circuncisión femenina, asistir a espectáculos tristes en donde la gente se pelea por la basura... Eso es miseria humana. Las cosas que ví eran increíbles. Un día en Senegal nos vinieron a pedir botellas de agua mineral, que las usaban como vasos o recipientes para ir a buscar agua -no potable claro-, o que las aplastaban y con eso se hacían ojotas. Mirá que yo estuve en Formosa, en el Impenetrable Chaqueño, donde la pobreza es extrema; pero lo que experimenté en África es incomparable. Los africanos han perdido la dignidad, se la robaron. Y lo notás a cada paso. Se te acercan, te tiran de la ropa, agachan la cabeza y te dicen 'patrón' para llevarte un bolso. Siguen sometidos, hablan a los gritos y se pelean por una valija, pero basta que vos eleves la voz para que se aplaquen como un perro manso que reconoce la voz del amo. La policía está arrasada, van sin armas o con armas inútiles. En Níger tuve la mala idea de ir al zoológico. El león pasaba por los barrotes de lo flaco que estaba. Parecía un campo de concentración de animales.

La experiencia parece haberte dejado enseñanzas no sólo sobre tu propio oficio...

Sin duda. Aprendí un montón de cosas técnicas que serían difíciles de explicar, pero lo verdaderamente importante es la enseñanza de vida que te llevás. Haber visto semejante realidad, te obliga a no bajar los brazos y estar atento para que en nuestro país no lleguemos a tal punto. A no rendirte, y a hacer lo mejor que uno pueda desde su propio lugar de trabajo y en su papel como ciudadano.



Anécdotas de una cruda realidad

“En una ocasión estuvimos varados dos días por una amenaza terrorista. El hotel en el que permanecimos era de 5 estrellas pero tenía todas las paredes rajadas, los sillones carcomidos y los empleados le pasaban un lampazo a los pisos para mantenerlo algo limpio. Las prostitutas trabajaban en el mismo hall del hotel, tenían de 12 años en adelante”.

“Estando en un mercado de Níger, se me acercó una nena. Me llamó la atención cómo estaba vestida, como si fuera a una fiesta. Inocentemente me sonreí, era una criatura. Se me arrimó y me tocó. Me quedé paralizado. Era una prostituta y tenía apenas 9 años”.

“Entré un día a comprar pilas a un supermercado. Había góndolas con

comida, especialmente latas, y en el medio algo parecido a una gran pecera de vidrio, con otras latas, pero a mucho menor precio. Estaban en oferta porque estaban vencidas”.

“Las ciudades están arrasadas. Inmediatamente me llamó la atención un detalle: la cantidad de farmacias que había. ¿Quién iba a comprar remedios cuando no tiene para comer?, me preguntaba. Hablé del tema con unos médicos españoles y ellos me comentaron que esas zonas eran campo de prueba de los laboratorios”.

“Una persona ganaba promedio 250 dólares al año. Conocimos a un remisero de 28 años. Había estudiado dos años medicina pero tuvo que interrumpir los estudios porque había cerrado la universidad. Hacía cuatro años que juntaba plata para viajar a EEUU, donde ya vivía un



primo, y allí seguir la carrera. Después de discutir el precio, acordamos pagarle 7 dólares, para el traslado del hotel al campamento. Pero el tipo se plantaba en la puerta del hotel para estar a nuestra disposición todo el día por ese dinero. Al final terminamos pagándole 50 dólares”.

Ingi
Instituto
Gastroenterológico Integral

Dr. Iantorno Guido

Director Médico.
MP 26274

- Especialistas en Gastroenterología para adultos y niños
- Videoendoscopia Digestiva Diagnóstica y Terapéutica
- Polipectomía Videoendoscópica - Banding Esofágico
- Manometría Ano Rectal y Esofágica
- PH metría e Impedanciometría Esofágica de 24 hs.
- Test de Tolerancia a Fructuosa, Lactosa y Sacarosa
- Tratamiento de la Incontinencia Fecal y de la Constipación Crónica con Técnicas de Bio Feedback
- Tratamiento de trastornos del piso pélvico con electroestimulación

Horario de atención de 9 a 20 Hs.

Paso 480 - Lomas de Zamora // 42432476 - 4292-8843



Videocapsula

Lomas de Zamora
Investigación Gastroenterológica
Asociación Civil

Dr. Julio C. Bai
Dr. Guido Iantorno
Dr. Domingo Nicolino

Sistema de visualización del intestino delgado

// Diagnóstico de:

- Sangrado digestivo oculto
- Lesiones de intestino delgado
- Síndrome de malabsorción
- Enfermedad de Crohn
- Enfermedad celíaca refractaria

H. Yrigoyen 8612 1º piso. Lomas de Zamora. 4244-0044 / 4243-1680 / 155-009-6879