

Opinión

GPS, o la lección del Dakar

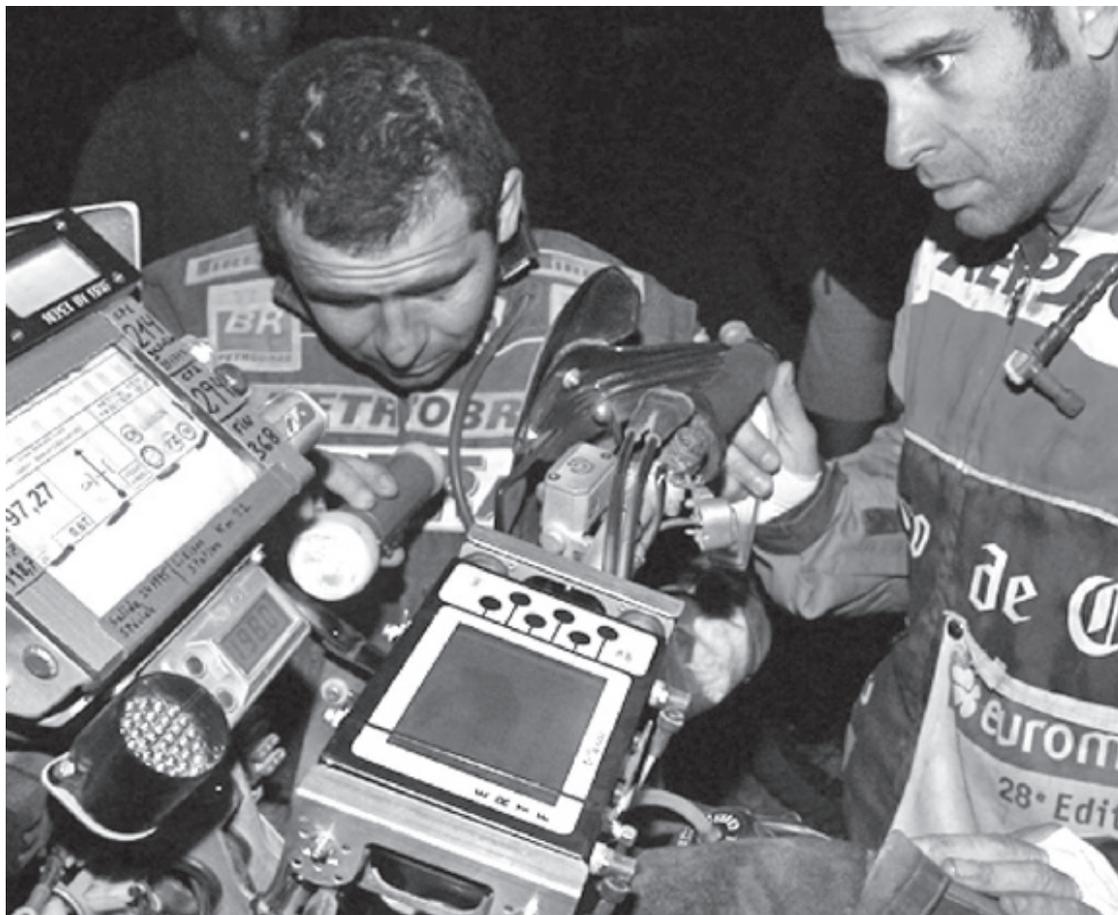
Jorge Franganillo

Prof. de Información y Doc. de
la Universidad de Barcelona
Especial para Diario UNO

Los pilotos del Dakar no usan navegación GPS; no tienen más remedio que orientarse con el tradicional sistema del mapa. Aunque los tiempos modernos son tecnológicos al máximo y aunque el Dakar utiliza tecnología punta, los pilotos tienen prohibido orientarse mediante GPS.

El terreno es el más difícil, es fácil perderse y no hay tiempo que perder, y entonces la falta de GPS es otra dificultad que hace que esta gran aventura sea aún más aventurera. La organización les entrega el llamado road book, que es un rollo de papel en el cual

Si se permitiera usar el GPS, la carrera perdería entonces una parte del riesgo que la hace famosa."



Preparativos. Un piloto y un mecánico revisan el instrumental antes de iniciar una etapa del Dakar.

están escritas las indicaciones que se consideran necesarias para orientarse durante los 15 días de carrera.

A bordo de un automóvil, el piloto conduce a toda velocidad mientras el copiloto le va indicando el camino, y se adelanta a todas las circunstancias del terreno en virtud de la información de ese libro de ruta.

La situación parece más fácil a bordo de un camión puesto que además de piloto y copiloto está el navegante, que es un experto en interpretar mapas. Pero en la moto sólo va el piloto, que no dispone de ayuda, y debe leer y conducir al mismo tiempo durante toda la travesía.

Pilotos, copilotos y navegantes estarían mejor equipados con un GPS, pero la carrera perdería entonces una parte del riesgo que la hace famosa. Aquí sólo valen los buenos pilotos, los que saben orientarse con poca cosa y con mucho sentido de la orientación.

La posibilidad de perderse es un riesgo que se asume como parte de la competición. Pero es más que eso; este riesgo es parte de la filosofía del Dakar. Y más aún, es parte inolvidable de la materia que dio origen a esta carrera de máxima dificultad. En efecto, todo comenzó cuando el piloto Thierry Sabine se perdió. En 1978, Sabine se desorientó

en el desierto de TENERE, en Níger, y estuvo dos días perdido. Superado el mal trance, comenzó a considerar que la experiencia que había vivido podía convertirse en carrera, en competición a través del desierto. Y en 1979 fundó lo que entonces era el Rally París-Dakar y que hoy llamamos simplemente Dakar. Así, lo que comenzó como la mala experiencia de perderse en el desierto se fue convirtiendo en un evento de magnitud internacional que hoy cuenta con un gran despliegue técnico y de personas. Pero eso sí, sin GPS.

Es una de las carreras más duras del mundo; siempre se disputa en la geografía más adversa. Hasta 1995 el rally comienza en París, y hasta 2008 lo hace en otras ciudades europeas: Granada, Marsella, Barcelona, Lisboa. El cambio de ciudad de partida obedece a un cambio de estrategia, sea política, sea publicitaria. A continuación el rally entraba en África donde, claro está, se desarrollaba la parte pura y dura de la competición.

En el continente africano, el rally terminaba en Dakar, Senegal, después de atravesar varios países, pero los conflictos políticos, de guerrilla o de guerra civil, obligaron en varias ocasiones a cambiar el recorrido, por seguridad, por temor a

posibles atentados. Desde 2009 el Dakar transcurre por tierras de Argentina y Chile, y este año 2012 entra por primera vez en Perú.

Porque se trata de una carrera contra reloj y por etapas, los pilotos del Dakar necesitan saber en todo momento dónde están y cómo llegar lo antes posible a la meta de cada etapa. No pueden usar GPS, según queda dicho, pero disponen de un instrumento

Este sistema de posicionamiento depende del gobierno de Estados Unidos, que puede interrumpir o modificar las señales."

de navegación que de alguna manera les facilita la orientación. Es de uso muy restringido: apenas les proporciona simples coordenadas. En caso de emergencia pueden desbloquearlo y usarlo como GPS. Pero si el caso no fuera de emergencia el piloto recibirá severa penalización.

Es un invento militar, y no es nuevo. Hacia el final de la Guerra Fría lo desarrolló el Departamento de Defensa de Estados Unidos, y lo hizo con fines militares: la navegación

terrestre, aérea y marítima; la detección de detonaciones nucleares, las operaciones de búsqueda y rescate, y el reconocimiento y la cartografía de terrenos. Como las computadoras, Internet y otros inventos, éste también es el caso de un invento militar que se incorpora a la vida civil con mil utilidades.

Pero a diferencia de los otros inventos, que están en mil manos, el GPS se conserva en una sola mano, que es una mano cerrada. En efecto, este sistema de posicionamiento global depende del gobierno de Estados Unidos, que es el único responsable de la precisión del sistema, y responsable también del mantenimiento (y de este extremo se advierte en el manual de instrucciones de todo aparato equipado con este sistema).

Esto significa que la exactitud de los datos de posición puede verse afectada por los ajustes que realice el gobierno de Estados Unidos en cualquiera de sus 27 satélites GPS. Y el servicio está sujeto a los cambios del Plan de Radionavegación Federal, y a los de la política GPS del Departamento de Defensa Civil de Estados Unidos. Este país, entonces, puede interrumpir o modificar las señales GPS si lo considera oportuno, tal como ya ha hecho en alguna ocasión.

La disponibilidad y la calidad de las señales GPS también podrían verse afectadas por la posición de quien usa el servicio, por la presencia de edificios y obstáculos naturales, y por ciertas condiciones meteorológicas. Y es así como se hace evidente que el GPS no es un sistema infalible, ni es totalmente fiable. De hecho, ninguna tecnología lo es.

Aun así, el GPS presenta ventajas frente a los sistemas tradicionales de orientación (mapa, brújula y altímetro). Ofrece al instante nuestra posición en la Tierra, y la altitud, con una precisión casi exacta. Con mecanismos de navegación permite registrar una ruta, o averiguarla, y sobre el terreno verificar si estamos en el rumbo correcto o si nos estamos desviando. Permite

Un día podría pasar que el servicio de orientación por GPS, que tan amablemente se ofrece, deje de ofrecerse."

recorrer la ruta también en sentido contrario, e incluso puede deducir la velocidad de desplazamiento. Todos esos datos se pueden explotar de mil maneras.

En la montaña, por ejemplo, el GPS le ha salvado la vida a más de un excursionista atrapado por condiciones climáticas adversas. De ahí que existan comunidades virtuales como Wikiloc o EveryTrail, donde los montañeros comparten las rutas y así guían a los demás. El GPS también sirve para tener localizadas a personas con deterioro cognitivo, propensas a perderse. Llevando un pequeño localizador en la ropa indican en todo momento dónde están. Y muchas más son las utilidades del sistema GPS.

Pero tiene un problema cuya magnitud resulta difícil de imaginar, que no es ciencia ficción sino una realidad potencial. Como todo el sistema está en una sola mano y toda la humanidad depende de esa mano, un día podría pasar que el servicio de orientación por GPS, que tan amablemente se ofrece, deje de ofrecerse. Imaginar las consecuencias de una masiva desorientación provoca escalofríos: quedamos desnudos, somos vulnerables. Tal vez el Dakar quiera decirnos que depender en exceso de esta tecnología es asunto peligroso.