



CUANDO ELLAS PILOTAN LA AYUDA

POR *Miquel Silvestre*

La solidaridad con el Tercer Mundo presenta un riesgo: que su aplicación práctica sobre el terreno sea trata de aventureros para huir de las exigencias laborales y sociales del Primero. En África la solidaridad oficial de los cooperantes blancos viaja en Toyota Land Cruiser. En Malí, por ejemplo, uno de los países más pobres, las ONGs brotan como setas. A la entrada de cada pueblo se leen carteles que publicitan las bondades de tal o cual organización. A las afueras de Bamako hay un anuncio de un proyecto de desarrollo de la República Bolivariana de Venezuela, como si Chávez no tuviera sus propios menesterosos de los que ocuparse.

Gran parte del dinero occidental queda en los bolsillos de las oligarquías africanas. En la mayoría de países, los medicamentos donados satisfacen impuestos de importación como si fueran objetos de lujo. Después del expolio burocrático, otra cuota considerable de los fondos es para salarios y gastos logísticos del personal foráneo. Los cooperantes europeos, japoneses o norteamericanos, especialmente si trabajan para alguna entidad pública o gubernamental, cobran sueldos de expatriado, son alojados en los mejores hoteles y conducen flamantes 4X4.

Los empleados extranjeros en África son muy caros.

Sobre todo si se trata de auténticos profesionales con voluntad de permanencia. Los voluntarios trabajan gratis pero, salvo casos excepcionales, suelen carecer de una preparación adecuada para las labores que de verdad se necesitan. Y aun, cuando algunos la tienen, como los oftalmólogos que operan de cataratas a los africanos durante sus vacaciones, su compromiso resulta demasiado breve como para transformar la realidad.

Motos

En la ONG inglesa Riders for Health, (www.riders.org), fundada por el ex piloto de motociclismo Randy Mamola, los aventureros blancos no tienen más cabida que como clientes de alguna de las excursiones en moto por África que organizan de vez en cuando para recaudar fondos. Y es que las motos son la esencia de Riders for Health, su origen y su modo de funcionamiento. Para ellos no son juguetes, sino herramientas para llevar asistencia a donde otros no pueden, haciéndolo además del modo más rápido y barato posible.

El transporte es la gran asignatura pendiente de la solidaridad. De nada servirá que se descubra una vacuna contra el sida si luego no llega hasta quienes la necesitan. La mayoría



de la población africana reside en comunidades rurales aisladas. Entre ellos y los centros de distribución hay cientos o miles de kilómetros de desierto, selva, montaña o bosque de matorral. En época de lluvias, las pistas sin asfaltar se convierten en barrizales que ni los 4X4 logran superar. Las ligeras motos de enduro pueden hacer este trabajo mejor que ningún otro vehículo y, además, por menos dinero.

La ecuación es simple. Con lo que cuesta un gran coche todo terreno, se pueden comprar diez pequeñas Honda de 200 centímetros cúbicos de muy sencillo mantenimiento. Riders for Health trabaja en esa línea en países tan necesitados como Gambia, Ghana, República Democrática de Congo, Uganda, Kenya, Tanzania o Zimbabwe.

Lesotho

Lesotho, nación independiente desde 1968, está enclavada dentro del territorio de la gran República de Sudáfrica. Conocida como el Têcho de África por su orografía montañosa, la mayoría de la población vive en comunidades realmente inaccesibles. Riders for Health tiene aquí un proyecto con más de doscientas motos. Hasta ahora lo ha financiado la Fundación Elton John, pero aseguran que pronto se acabará ese dinero y no saben si continuará.

En el Ministerio de Sanidad de Maseru tiene su oficina Mahali Hlasa, responsable nacional de Riders. Ella misma fue en su día conductora. Prefieren contratar mujeres como pilotos

porque tienen muy pocos accidentes. No usan las motos para fines inadecuados, no se exhiben y conducen con mucha más prudencia. Una moto accidentada supone que el trabajo deja de hacerse y que hay que sumar un gasto más, el de la reparación.

Las conductoras viajan en grupos de tres. Acceden a las aldeas más remotas y a los poblados más recónditos con un cargamento de medicinas, vacunas e información sobre Sida, sexualidad e higiene. La educación es una parte esencial de su labor. Asesoran a las madres primerizas y a los jefes de poblado y recogen datos que se usarán en la elaboración de las políticas sanitarias.

Son estupendas motoristas de gran valor y pericia, pero es un trabajo en equipo. Ellas conducen; Riders aporta las motos, se encarga de su mantenimiento y del adiestramiento de los conductores, y el Ministerio de Sanidad fija las directrices, las líneas de actuación generales, pero sobre todo respalda la actuación de los pilotos y les confiere autoridad oficial para realizar inspecciones en comercios y centros asistenciales.

En África la mujer indígena suele resultar la mejor solución a los más graves problemas. Trabajadoras, sensatas y ahorrativas, las africanas trabajan sin desmayo, cuidan de amplísimas familias que incluyen ascendientes, descendientes y colaterales y hasta logran rentabilizar los microcréditos. Son ellas las que de verdad hacen funcionar las comunidades. Ahora incluso pilotan las motocicletas que han de iluminar su propio futuro.