

**Queridos amigos:**

**Es sabido: nos gusta ver competencias violentas. Por algo la carrera de carros de Ben Hur es una de las escenas más recordadas de la historia del cine. Nos extasiamos viendo los pedazos de competidores que iban quedando por el camino. Sólo que al terminar la filmacion, los actores se lavaban el ketchup y se iban a tomar una cerveza con Charlton Heston.**

**Pero en el Rally no hay ketchup. El Rally Dakar tiene el oscuro encanto de que todos sabemos que habrá víctimas. ¿Estamos en condiciones, como sociedad, de distinguir las muertes reales de las simuladas, o todo forma parte del mismo negocio del espectáculo?**

**Lo dijo, con desconcertante sinceridad en 2009, el Ministro de Turismo de la Provincia argentina de La Pampa, al pedir que alguien muriera al atravesar esa provincia, para poder hacerla conocer como destino turístico internacional. Le sonrió la Fortuna: La Pampa tuvo su muerto, y, con él, algunos segundos de mención en las cadenas internacionales de noticias. ¿Cuántos segundos de cobertura mediática vale una vida humana? Más de medio centenar de muertes sugieren el perverso atractivo del Rally.**

**Veamos algunos comentarios.**

**El periodista Roberto Fernández (Crítica Digital) señala: "Los rallies no son factibles sin víctimas fatales, de lo contrario dejarían de ser rallies, aunque esto suene tremendista. Porque es doloroso ya que mueran los propios protagonistas del espectáculo, pero es peor aún que los sujetos de la tragedia broten fuera del camino, entre los espectadores, razón de existir de este deporte y del resto de las modalidades de la industria lúdica. ¿Dónde poner al público si no al borde de las rutas, para que bulla la adrenalina, a centímetros del paso de pesadísimos vehículos que surfean sobre tierra suelta o sobre el barro, cuando no sobre la nieve o el hielo? Máquinas que cual si fueran proyectiles vuelan al límite de la insubordinación, mientras el piloto procura mantener las formas, confiado en las instrucciones que al toque aporta el navegante. Allí esta el goce, en esa especie de ruleta rusa. Si se equivoca el navegante, la bala se va afuera. Y afuera está la gente".**

**La CTA Río Negro dice:** "Los hospitales públicos suspendieron intervenciones quirúrgicas porque tuvieron que poner toda su estructura de Emergencias al servicio del evento en sí y de los accidentes que produjo (no pocos), este llamado Rally. Vehículos aéreos y terrestres del Estado, estructuras de seguridad y defensa civil de todos los órdenes, por entero al servicio de ellos, caminos rurales destruidos donde la paisanada tendrá que arreglarse sola para pasar con su viejas f-100, bravas o falcon, porque en nuestra Meseta casi nadie tiene 4x4, violación de áreas naturales protegidas y de sitios arqueológicos, alteraciones ambientales variadas de consecuencias inciertas, porque no se hizo ningún estudio de impacto ambiental, no se proporcionó ninguna información ni se consultó a ningún potencial afectado, violando todas las leyes al respecto".

**Al respecto, el escritor Mempo Giardineli recordó:** "Es el medio ambiente, estúpidos" (Página 12). **Y la Ministra de Medio Ambiente de Chile, reconoció que:** "Es cierto que no hubo estudio de impacto ambiental, pero desde mayo pasado que venimos trabajando en la adopción de medidas preventivas para preservar nuestra riqueza ambiental". **Se me hace muy difícil comprender cómo se hace para preservar algo si no se ha hecho un estudio sobre los daños posibles.**

**En Argentina también se anunció un operativo de protección ambiental, sin los correspondientes estudios, ya que la organización del Rally no dio los informes necesarios. También se dijo que acompañarían a los vehículos inspectores de fauna para evitar que los animales silvestres sean afectados. Nadie explicó cómo se protegerían a los animales si no estaban en condiciones de evitar muertes de personas. Para dar un sólo ejemplo, no queda claro cómo hicieron para evacuar a la fauna terrestre, o cómo convencieron a las aves de trasladar sus áreas de nidificación.**

**El biólogo Raúl Montenegro** indicó que la Fundación para la Defensa del Ambiente (FUNAM) decidió presentar una Acción de Amparo "por seis causas principales: 1) No existe una resolución de la Secretaría de Ambiente que autorice el Rally Dakar 2010 en la provincia (de Córdoba); 2) No se hizo un Estudio de Impacto Ambiental (EslA) pese al enorme impacto que producen casi 400 vehículos de distinto porte sobre ambientes muy frágiles y deteriorados; 3) No se permitió la participación ciudadana prevista por ley; 4) No se brindó información ambiental aun cuando fuera solicitada bajo el amparo del derecho al libre acceso a la información pública; 5) La Secretaría de Ambiente de Córdoba obstaculizó ilegalmente el acceso a esa información, y 6) La provincia se encuentra en emergencia hídrica y sanitaria, por lo cual debería haberse obrado con mayor precaución".

**Sobre el impacto en los suelos, está circulando la estimación de que por cada 1.000 kilómetros recorridos por un vehículo en Rally, se pierde una hectárea de tierra. Y**

tenemos 372 vehículos que recorrieron 8.600 kilómetros. Esto significa, si consideramos aceptable esa estimación, la destrucción irreversible de unas 3.200 hectáreas.

Nadie hizo ni siquiera un balance económico de los costos y beneficios del Rally. El Gobierno Argentino regaló a los organizadores 6 millones de dólares, como si no fueran suficientes los ingresos por publicidad, transmisiones de televisión, comercialización de recuerdos, etc. A esa suma hay que agregar el inmenso operativo de seguridad y prevención, que fue pagado íntegramente por ambos países, y constituyó otro regalo a la empresa organizadora. A cambio de eso se obtuvo un pequeño incremento del turismo y una amplia publicidad de zonas potencialmente turísticas pero que carecen de la infraestructura necesaria para recibir turistas.

**En esta entrega, ustedes reciben:**

- **Un texto del periodista [Ezequiel Fernández Moores](#) sobre los abusos de esta competencia y los motivos por los cuales no podría hacerse en ningún país desarrollado.**
- **El recordatorio de mi libro "[Historia Ecológica de Iberoamérica](#)", editado en dos tomos por Kaicrón y Le Monde Diplomatique.**
- **La obra de arte que acompaña esta entrega es la Cuadriga (carro de cuatro caballos) de bronce que adornaba el Hipódromo de Constantinopla. Los bizantinos amaban las carreras de carros, y algunas de ellas eran aún más violentas que las de Ben Hur. Una de ellas, corrida en el año 527, terminó en un amotinamiento contra el emperador Justiniano, que duró varios días y causó miles de muertos. Los caballos fueron robados por los venecianos durante la Cuarta Cruzada en 1204. Después Napoleón se los robó a ellos y los llevó a París, de donde fueron devueltos después de su caída. Hoy están en el interior de la Basílica de San Marco, para preservarlos de la contaminación del aire.**

**Un gran abrazo a todos.**

**Antonio Elio Brailovsky**



Cuadriga de Constantinopla, hoy en Venecia.

## Los niños destructores

Ezequiel Fernández Moores

En 2006, el Dakar se corría todavía en África y era centro de duras críticas por su casi medio centenar de muertos, a razón de casi dos por edición. El Colectivo Acciones para las Víctimas Anónimas del Dakar (CAVAD) pidió su supresión para 2007. No se refería al australiano Andy Caldecott, q uien se mató al caer de su moto KTM a unos 150km por hora en Guinea. CAVAD hizo su pedido por la muerte de Bubacar Diallo, un niño guineano de diez años de edad que había ido a ver al Dakar con sus padres y fue arrollado por la 4x4 del letón Maris Saukans, que se despistó a unos 100km/h. Bubacar fue el noveno espectador muerto en pleno Dakar. Y fue el primero del que se conoció su nombre y apellido. Bubakar bien podría haber sido hijo de Gacel Sayah, el personaje de "Los Ojos del Tuareg", una novela del escritor español Alberto Vázquez Figueroa que cuenta la otra cara del Dakar. El niño fue enterrado esa misma tarde con el rito musulmán y ante los siete ministros de Guinea que habían asistido a la partida de la etapa. No sirvieron ese día los avisos pegados en los árboles en distintos dialectos, los anuncios radiales ni los cientos de soldados que debían controlar a la multitud. El Rally volvía a Guinea luego de diez años. En la

última carrera, en 1996, el francés Laurent Gu eguen se mató tras chocar su camión Mercedes con una mina abandonada. Y Marcel Pilet atropelló y mató con su moto a una niña. La expectativa en Guinea por la vuelta del Dakar era enorme y la gente desbordó los controles en la edición de 2006. Bubacar murió cuando un helicóptero lo trasladaba al hospital. El periodista inglés Chris Roper no objetó que un practicante de un deporte extremo se mate, pero sí que mate a otros. "Daños colaterales", ironizó un medio español. El piloto francés Bruno Saby se preguntó ese día: "¿Vale la pena divertirse así?".

En 2007 se mataron tres motociclistas más. El que estalló fue L'Osservatore Romano. El diario oficial del Vaticano calificó al Dakar como "cruenta carrera de la irresponsabilidad" que "amplía de año en año su rastro de sangre. Pero L'Osservatore fue más allá. Cuestionó la exportación de "modelos occidentales" y el "cínico comportamiento" por lanzar "en el desierto a velocidades de locura automóviles, motocicletas y camiones". El diario vaticano ya había criticado al Dakar en 1988 por su "vulgar exhibicionismo de poder y salud en sitios donde la gente muere de hambre y sed". Se alineó de ese modo con el pedido de 24 organizaciones no gubernamentales que en 2005 también reclamaron la supresión del Rally por utilizar "como terreno de juego a un continente destrozado por el SIDA, el hambre y el endeudamiento". Otras críticas fueron igual de duras: "Rally de la vergüenza", "Rally del desprecio", "Aventura colonial y comercial". "No me entra que un continente que estamos dejando que se muera de hambre y asco se convierta de pronto en pista de escalextric para un puñado de niños destructores que dicen lo duro que es todo y lo mal que lo han pasado en una tierra en la que las familias subsisten al año con menos de lo que vale sólo uno de sus vehículos", protestó un aficionado. Y el diario español El Mundo anunció en un editorial que se replantearía su cobertura del Dakar y se preguntó: "¿Merece la pena este show que se cobra casi dos vidas cada año, llena de basura el desierto y no aporta nada a los habitantes del lugar? La pregunta queda en el aire, pero los medios de comunicación también debemos hacer autocrítica por haber fomentado este tipo de espectáculo, rodeándolo de una falsa épica".

El Dakar se defendió. Habló de contaminaciones y colonialismos muchos más graves que los quince días que dura el Rally, una prueba que comenzó como aventura y se convirtió en negocio privado del grupo francés que publica, entre otros, el diario L'Equipe. El Dakar mencionó los cientos de pilotos que juntaban hasta el último peso para ir al Africa, lejos de ostentaciones millonarias. Rechazó que sus donaciones en cada carrera fueran "pura hipocresía". Y citó, entre otros, el caso del motociclista italiano Fabrizio Meoni, ganador en 2001 y 2002 y que se mató en la edición de 2005. Sólo después de su muerte, y gracias al cura párroco de su ciudad, se supo que Meoni había establecido un vínculo profundo con Africa. Y que silenciosamente había destinado el dinero de su premio a la construcción de una escuela para doscientos niños en Dakar. Otro piloto contó el caso de Merzougha, la ciudad marroquí que, según dijo, se convirtió en un gran centro turístico gracias al Rally. Una formidable crónica publicada este domingo desde Senegal por C, la revista dominical del diario Crítica de la Argentina, contó que en Mauritania el Rally

representaba el 15 por ciento del PBI del país, pero que en Dakar no hay buenos recuerdos. Se cita al Rally como "una máquina depredadora de paisajes vírgenes, como una tromba salpicada de accidentes y como una caravana que cruzaba el oeste de Africa a toda velocidad, dejando a su paso polvo, prostitución y un gran puñado de dólares". Se trata del mismo Rally que suspendió su edición 2008 por supuestas amenazas de Al Qaeda y se fue de Africa para mudarse estos días a nuestro país, donde fue recibido con generosa cobertura de prensa y enorme calor popular. Argentina, se sabe, es un país de gran tradición fierrera. Pero también se sabe que cualquier hecho puede ser gran noticia a principios de año, cuando pasa poco y nada, y que, de Madonna al Dakar, "cualquier caravana colorida que pise este suelo lo conquista y gobierna", según ironizó el publicista y filósofo Omar Bello en Perfil.

Ñ, la revista cultural del diario Clarín, fue el primer gran medio público que alertó sobre las protestas de arqueólogos y paleontólogos porque los cientos de vehículos del Dakar "pueden destruir los sitios que guardan fósiles y la historia milenaria" en distintas zonas del país. La Secretaría de Turismo, que aportó unos diez millones de pesos en el Rally, y los propios organizadores aseguraron que el Dakar respetará el patrimonio arqueológico y, si es necesario, revisará su ruta, como ocurrió en la segunda etapa, cuando evitó pasar por un cementerio tehuelche. Pero los especialistas consultados por Ñ hablaron del paso por la región de Somuncurá (Río Negro) y Fiambalá (Catamarca), sitios arqueológicos como las Dunas del Tatón, donde "una huella puede durar cuarenta años porque se rompe el equilibrio del desierto", y de yacimientos paleontológicos y fósiles que "constituyen testimonios únicos e irreproducibles que documentan la historia de la vida en la corteza terrestre". Son numerosas las advertencias de especialistas en sitios de Internet, como también la denuncia ambiental presentada ante una fiscalía en Mendoza, para impedir el paso del Rally. También en Chile hay silenciosas protestas de ambientalistas y de la comunidad mapuche, horrorizados porque el desierto de Atacama será "violado" por "el negocio de la industria petrolera, automovilística y de la prensa".

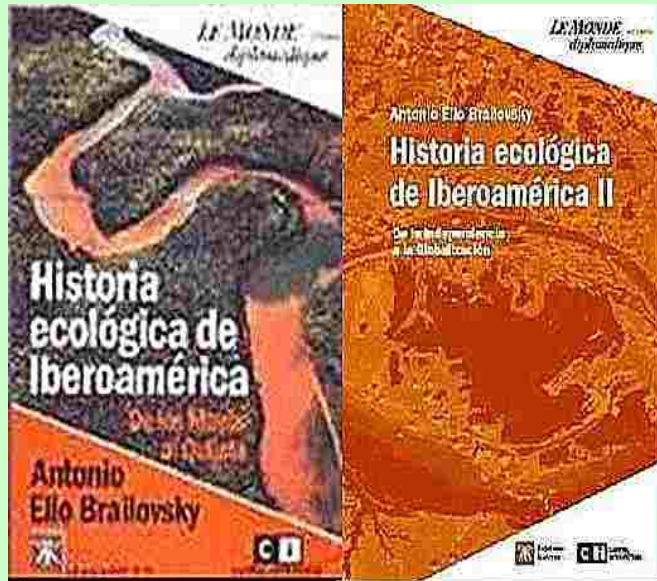
"Llenar las calles de París y otras capitales europeas con bosta de camello por una semana sería, comparativamente, tierno, barato, ecológico, instructivo y una fiesta para todos", ironizó el investigador argentino Andrés Dimitriu, de la Universidad nacional del Comahue, quien se preguntó que pasaría con un Rally Ceuta-Estocolmo, "con africanos o sudamericanos manejando como idiotas pasando por España, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania y Dinamarca, pisoteando el fondo de sus granjas o cruzando por sus aldeas". En su primer día por Argentina, el Rally dejó a un piloto inglés con respirador artificial y a un niño de nueve años embestido por una Mitsubishi. Casi se cumple el pedido de un accidente fatal formulado por un funcionario pampeano, para que su provincia ganara fama en el mundo, aunque luego aclaró que fue sacado de contexto. Hace unos años, un sitio de Internet proponía "Dí la primera estupidez que se te venga a la cabeza". Y una persona respondió: "Rally Dakar".



---

**“Historia ecológica de Iberoamérica: de los mayas al Quijote”,**  
tomo I, y

**“Historia ecológica de Iberoamérica: de la Independencia a la**  
**Globalización”, tomo II**



Las personas interesadas en mi libro **“Historia ecológica de Iberoamérica”,** Editoriales Kaicrón y Le Monde Diplomatique, pueden ponerse en contacto con los editores en las siguientes direcciones:

[kaicron@kaicron.com.ar](mailto:kaicron@kaicron.com.ar)

[rivas@kaicron.com.ar](mailto:rivas@kaicron.com.ar)

(Es frecuente que los librereros, si no lo tienen en ese momento, mientan que está agotado)

---

Todas nuestras informaciones pueden reenviarse, reproducirse o publicarse libremente sin necesidad de autorización previa. Para darse de alta en nuestra lista y recibir nuestros boletines, hacer clic aquí y seguir las instrucciones: <http://www.eListas.net/lista/abrailovsky/alta>

Mis mensajes anteriores están en: <http://www.elistas.net/lista/abrailovsky/archivo/indice/1>

Los cursos que estoy dictando están en:

<http://www.ambienteacademico.com.ar>

Si no desean seguir recibiendo nuestras informaciones, escribanme a: [brailovsky@uolsinectis.com.ar](mailto:brailovsky@uolsinectis.com.ar)

Mi teléfono particular es: 4957-3465. Los correos electrónicos de mi casa son:

[brailovsky@uolsinectis.com.ar](mailto:brailovsky@uolsinectis.com.ar) y [antonioeliobrailovsky@yahoo.com.ar](mailto:antonioeliobrailovsky@yahoo.com.ar)

---