

Xerrada amb...

Hansi Babler

"El París-Dakar ha canviat la meua vida"

Joan Sala Vila

Les imatges de la TV-3 han fet popular la figura de Hansi Babler. Amable amb la gent, correspon amb simpatia i amabilitat a les salutacions del carrer. Esperit esportiu forjat en la competició palestrica una ciarredat d'idees fruitada en la filosofia de la vida quotidiana que s'endinsa en la profunditat dels problemes de la nostra societat. Esportiu i pensador, Hansi Babler n'ha fet del Dakar una manera de viure.

—L'èxit del Dakar es palpa en la participació de la gent que no hi va. Les carreteres de França s'omplen quan passa la París-Dakar i aplaudeixen a tots els participants. Igual fan els habitants del desert. I no aplaudeixen a un guanyador, a tothom. Com si fos el fruit d'una necessitat d'aventura que té la nostra societat i que la immensitat del desert ens en garanteix l'èxit.

—D'aquesta manera i sense preguntes va començar la nostra xerrada amb la persona que ha acabat dos dels quatre Dakars de la seva vida. Què suposa personalment participar en aquesta prova?

—És una experiència important. Un enriquitment interior. Personalment la París-Dakar m'ha canviat la meua vida. No sóc el mateix d'abans del primer París-Dakar. Les dificultats que el desert planteja obliguen a uns raonaments, reflexions i situacions que no faries en una actitud rutinària de la vida. Qualsevol dificultat és bona per a un enriquitment personal. Suposo que vas veure a través de les imatges de TV-3 com Porcar plorava. Afloren unes emocions i uns sentiments que en la vida de cada dia no es fan presents. És una munió de vivències noves. Jo personalment volia fer una París-Dakar per aquest esperit de que et parlo. Les circumstàncies m'hi han portat quatre vegades. I és curiós perquè molta gent que va al Dakar hi va com unes vacances. I com pots suposar són unes vacances sacrificades. És un altre món. S'ha donat el cas de gent que ha participat en aquesta prova i després hi ha tornat a fer turisme.

—Hi ha una qüestió que m'agradaria conèixer. El comportament dels nadius davant aquesta prova.

—Són molt innocents. Vo-

len un record. Tothom ho demana. Ho comparo al costum de casa nostra de demanar autògrafs. Allà demanen un regal. Respecte al comportament envers la prova succeeix com a tot arreu. Hi ha gent que s'hi interessa i aplaudeix. N'hi ha que es limita a veure-la passar. D'altres en prescindeixen i alguns també l'odien. Cal recordar que ells tenen una cultura bastida al desert i sembla ser, com es comprova, que amb la seva senzillesa i sense la sofisticació del Dakar, ells són feliços. A nosaltres que participem ens ho sembla. No en tenen cap necessitat de la nostra tècnica ni del nostre luxe per viure en pau. Un tema a part és la misèria i les malalties.

—La pobresa i la misèria dels països per on passa la cursa ha generat una forta polèmica entorn de la moralitat o immoralitat de la cursa.

—És un problema que tots ens plantejem. Però aquells que hi hem anat tenim elements nous per poder-ne judicar. Una acusació, que per alguns sembla evident, afirma que és immoral organitzar aquest Ralli des d'Europa. I una de les proves es basa en la possibilitat de destinar les grans quantitats de diners del Ralli a l'ajuda del Tercer Món. Plantejat el problema des de la vessant econòmica podríem dir-ne el mateix de moltes activitats i despeses de la societat de consum. Podríem acusar pels mateixos motius d'immoral el presupost militar de les nacions civilitzades. Un altre exemple el trobem en el turisme. Les despeses del turisme hom les considera normals, perquè directament o indirecta contribueixen a enriquir el país visitat, malgrat tots els inconvenients turístics. En aquest sentit la París-Dakar és una forma de fer turisme a l'A-

frica i els seus habitants tenen el mateix dret, que qualsevol ciutadà de zona turística, de beneficiar-se d'aquests ingressos. Cal apartar de la ment que anem a fer caritat. Els habitants del desert fan un servei i el cobren, encara que el preu, a vegades, sigui desproporcionat. Quan passa la cursa els pilots i la gent de la caravana necessiten aigua. I ells ho saben i ho aprofiten. I com que és un bé necessari es paga al preu que et demanen. Però no hi anem en pla paternalista, sinó de servei a servei. I això és positiu. A través del Dakar arriben als pobles per on passa una gran quantitat de diners que d'altra manera no tindrien la possibilitat de guanyar. Hi ha participat que hi ha deixat en serveis més de mig milió de pesetes.

—Els habitants del desert tenen una cultura pròpia amb una manera de viure que sembla feliç. Però què diu l'entorn? Com es viu el desert?

—No hi ha paraules per explicar-ho. Dues sensacions fonamentals, la immensitat i la solitud. Hom es veu molt petit al bell mig d'aquell oceà de sorra. Genera una angouxa, una por de perdre't, malgrat que saps que l'organització et localitzarà. Però aquesta angouxa hi és. Per altra banda l'austeritat del desert et fa ser més espiritual.

—El Dakar exerceix alguna funció cultural entre Europa i Africa?

—El Dakar no els ha creat cap necessitat nova. Ells tenen la seva cultura i la seva manera de viure. Un nadiu davant la diferència econòmica entre els dos mons va contestar: els europeus tenen molts diners però no tenim temps. Els africans no tenim diners, però sí temps. Una consideració profunda i que



convida a pensar. Culturalment l'aspecte més important és, tal vegada, el contacte entre dues civilitzacions, una rica i una pobre. I aquest contacte ens ha plantejat una idea, la seva real felicitat. Per altra banda el seu model de societat també contempla la competició. Tenen les seves i aprofiten el Dakar per donar-les a conèixer. Els africans defensen aferrissadament la tribu. Són racistes. Hi ho vam comprovar a Níger amb una competició entre pobles i les reaccions que el guanyar desvetllava. Els infants saltaven i feien tamborelles celebrant-ho. Una competició per a nosaltres original fou una cursa de camells amb el mateix entusiasme que en genera una de cavalls a casa nostra.

—Per la manera com parles de la gent del desert sembla ser que t'agradaria tornar-hi.

—No depèn de mi. En por-

to quatre i allò que jo volia ja ho he aconseguit. Però hi tornaria perquè: Primer.- El Dakar és un turisme en forma de competició. Posar en qüestió el Dakar és també qüestionar el turisme en general. El Dakar és tan profitós per a Africa com ho pot ser el turisme. Segon.- Les zones per on passa el Dakar es beneficien d'uns serveis que no tenen en altres èpoques. No és una caritat. Donen un servei i reben uns diners. Tercer.- Ha promocionat el coneixement del món africà. Per exemple abans del Dakar, ningú no coneixia Agadez (Níger). Després del primer Ralli s'ha convertit en un important centre de turisme. Quart.- El Dakar ha plantejat una problemàtica sobre les relacions amb el Tercer Món que la gent del carrer abans no es qüestionava.

Una filosofia humana des d'una convivència esportiva. El desert, ens deia, genera molt de temps per pensar.

El prototipus

Un "tren" de Renfe sempre ha estat un "tren" de Renfe, estigués a Badajoz, Albacete o Granollers. Un "tren" de Renfe, i ho poso entre cometes per no ofendre als trens de debò, és sempre diferent, especial. Fins ara ens havíem acostumat als 5, 10, 15... etc. minuts de retard, però atenció

als usuaris habituals perquè sembla que "bufa un nou bal d'esperança cap a la millora dels nostres serveis"; aquestes eren les paraules oficials en la presentació de la Renfe'90. I la novetat ha arribat: ara, els "trens" surten amb tres o quatre hores d'antelació, tota una revolució en el món trenístic. Però anem al principi de la història: Renfe, animada de rebre continua-

ment missatges de felicitació i mencions d'honor, va decidir llançar endavant un veritable pas més enllà cap als trens voladors. El nou super-tren compta amb un sistema d'auto-conducció totalment revolucionari, ones indetectables als radars de les estacions enemigues i un sofisticat mecanisme de control horari. Una altra característica és la facilitat per moure's en ambients nocturns

i envestir els obstacles. Tot i així, les autoritats han reconegut que la innovació més important consisteix en què en cas de trobar-se amb un tren nuclear saltarà per damunt. Bé, el cas és que els granollerins van ser honrats amb l'oportunitat de presenciar la primera experiència pilot del "Flash-train". L'oportunitat no va ser desaprovechada i milers de periodistes i curiosos es

van aplegar a Mollet per veure la santa ostia del "FT2". L'endemà, les reaccions no es van fer esperar: "bé, és cert que el prototipus ha sofert un petit incident tècnic, però és evident que només es tracta d'un lleuger contratemps de cara a la implantació del "FT2". No cal preocupar-se". Uff, gràcies senyor cap d'estació, m'ha tret un pes del damunt.

L'Escrupó Negre

EN PAU

J. TUSELL

