

# Apuntes etnográficos sobre la exclusión

Pep Vivas



El azar, una casualidad, en mi vida “de espera” del pasado, y en mi observación “no participante” de la estación de Sants, provocó hace unos meses que “encontrara” sin ir en busca de ello, aquello que en el diccionario etnográfico está etiquetado como informante clave –o él vino a buscarme, qué más da–. Esta persona, después de una corta conversación sobre una quiniela de fútbol, sobre el coste de la vida, los sueldos de la gente, la crisis actual y la dificultad de encontrar trabajo y, sobre todo, de “moverse”, de “salir” hacia algún lugar, me hizo percatarme, aún más, de los contrastes y las paradojas que se dan en esa estación que, en definitiva, son los mismos que emergen en las ciudades actuales, en nuestras realidades cotidianas, por mucho que los queramos “negar” o los queramos “borrar”. A continuación, escribo sobre algunos de estos contrastes o de estas paradojas.



En mi tiempo “de espera”, de permanecer inmóvil, observaba el movimiento de las personas, el talante de la ciudad, la construcción cotidiana de las realidades que tengo más cercanas. Las ciudades, las sociedades, son y se convierten en lo que son mediante el movimiento. Son importantes por el movimiento que generan y por el flujo de personas que pasan por ellas, que se mueven dentro de las mismas –por eso, los estamentos políticos y de poder se apresuran en gastar dinero público para construir o renovar grandes estructuras de transporte y así generar más y más “negocio” urbano–. Reflexiono en voz alta: es muy curioso que los/las ciudadanos/as tengamos “normalizado” y “aceptado” el volumen, el tamaño, la dimensión, la magnitud desmesurada y fuera de escala –tanto físicamente como de coste económico– de estas instalaciones que, de forma más o menos habitual, están relacionadas con un/a arquitecto/a de prestigio –digamos famoso/a–, y al mismo tiempo, conforman una “parte” de la “imagen” o “marca” comercial de la ciudad, sin preguntarnos si realmente es necesario un gasto económico público tan importante (“tradicionalmente” se nos informa mediante un cartel de que el Estado se ha gastado tantos millones de euros para ejecutar la obra). Este tipo de intervenciones en el territorio, estos grandes proyectos urbanísticos, tienen unos grandes efectos a nivel inmobiliario y económico –lo importante es generar más “volumen” de negocio, es decir, que el coste de vivir en una ciudad sea más y más alto para las personas que viven en ella o alrededor de estas transformaciones urbanísticas–. Barcelona, desde los Juegos Olímpicos de 1992, es un excelente “escaparate” de esta forma de intervenir urbanística y socialmente sobre el territorio. Podemos recordar algunos ejemplos actuales: la nueva terminal del Aeropuerto y toda la urbanización de la ciudad aeroportuaria de sus alrededores, la construcción de la estación del AVE de Sagrera-Meridiana, con toda la transformación del “espacio público” y la generación de negocio alrededor de la misma, y el caso que nos lleva a nuestra reflexión, la remodelación de la estación de Sants para “adaptarla” a la llegada del AVE (recordemos, dos estaciones en la misma ciudad para un tren “de alta velocidad”).

Estar esperando en la estación de Sants me permitió conocer muchos de sus rincones, descubrir parte de sus detalles, observar cómo está preparada para recibir a la gente que pasa por ella, cuáles son los flujos de personas...; y me ha permitido observar las personas que trabajan en ella. Pero, sobre todo, estar esperando me ha permitido descubrir la (in)movilidad de la estación o, lo que es lo mismo, me permitió captar la dura realidad de las personas que, “sin recursos” sociales y económicos, malviven en ella o en sus alrededores. Las paradojas del mundo actual se hacen muy presentes en este tipo de infraestructuras preparadas para la movilidad, como son las estaciones de tren, de metro, de autobús, aeropuerto, etc. Cantidades de personas que, día a día, van y vienen desde sus hogares hacia sus lugares de trabajo: flujos de gente yendo y viniendo, para generar más contactos y transacciones comerciales, para reproducir y perpetuar un modelo postcapitalista cada vez más y más caduco y corrompido; pero también, y cada vez más, personas que no se pueden “mover”, que se quedan “quietas”, “parados”, “(in)móviles”, “ruidos”, “errores” o “suciedades” (excrecencias) del sistema postcapitalista que, según las circunstancias personales de cada uno/a, se quedan “fuera” de los flujos de la gente que “normalmente” todavía, a estas alturas, podemos pagar un billete de tren.





Hay un cálculo aproximado que explicita que hay unas 200 personas “malviviendo” en la estación de Sants. Algunas de estas personas ya estaban “sobreviviendo” como podían en el aeropuerto de El Prat (en la terminal T2). Sobre estos datos quiero profundizar un poco más subrayando dos detalles muy importantes.

El primero, 200 personas es un número muy elevado si tenemos en consideración que en la actualidad se calcula, según los casos censados por la *Xarxa de persones sense llar* (2012)\*, que hay 2.791 personas sin techo en esta ciudad. Otra paradoja del sistema hace que, por un lado, el equipo de gobierno municipal anterior destinara recursos sociales y económicos a intentar reducir la pobreza en la ciudad, pero que, por otro lado, también fuera capaz de aprobar una “famosa” ordenanza que pretendía “limpiar” y “borrar” del espacio público a todos estos colectivos con “menos recursos”. Así, el actual equipo de gobierno puede aplicar con una mano más firme que nunca, y fortalecer mediante algunas actuaciones como la retirada de mobiliario urbano, el cierre del agua de las fuentes, etc., la “persecución” literal de estas personas que “sobreviven” en la ciudad como pueden –con el añadido de que las entidades bancarias, cada día que pasa, se aprestan a cerrar las puertas de sus cajeros automáticos, fuera de sus horarios comerciales, para que éstas no puedan dormir en ellos—. Parece que las entidades públicas toman ejemplo de las privadas y, por “motivos de seguridad”, los estamentos políticos y de poder de la ciudad son capaces de tomar la decisión de cerrar por la noche un aeropuerto o una estación de tren cuando, insisto, son los lugares donde ciertos colectivos tienen su “único” y “triste” refugio vital. De nuevo reflexiono en voz alta: que alguien de los/las gobernantes que toman este tipo de decisiones nos explique, a quienes pagamos estas infraestructuras mediante nuestros impuestos, cuál es el “peligro real” de que alguna persona pueda dormir en un banco de una estación de tren o en el suelo de una terminal aeroportuaria, con unos sacos, unos cartones o con lo que pueda.

El segundo, es la “tradición” –de nuevo los sectores políticos y de poder de la ciudad– de no ser capaces de afrontar directamente, con más y más recursos sociales y económicos efectivos, la cuestión de las personas sin hogar y otros colectivos que viven en situación de pobreza. Aunque, por una parte, Barcelona ha hecho esfuerzos para buscar soluciones a esta problemática –una nueva paradoja–, también la ciudad ha sido capaz históricamente de “desplazar”, de “mover hacia aquí y hacia allá” sus “problemas” o “errores” sociales, mediante decisiones políticas y técnicas sin dar con la solución definitiva. Es decir, cuando hay una cierta conveniencia, un cierto interés económico y social, sí que estas personas se “mueven”, es decir, se hace todo lo posible para que se “desplacen” de un punto a otro de la ciudad. No lo olvidemos, Barcelona, que para ciertos sectores que tienen unos intereses económicos y políticos particulares, y que está considerada como una de las ciudades del mundo con mejor calidad de vida; una urbe que mediante políticas de marketing y de comunicación es capaz de “exportar”, de “vender”, su “marca”, su “modelo” al mundo –con varias oficinas abiertas con fondos públicos y con personajes que se dedican a vender dicho “modelo” para, a su vez, criticarlo—. Pero, ¿por qué estas personas que promocionan y gestionan la ciudad “se olvidan” de estos dos datos tan importantes cuando “venden” la ciudad? ¿Por qué da tanta “vergüenza” mostrar una de las realidades de la ciudad? ¿Por qué algunas instancias de la ciudad provocan el efecto de que estas personas “no existan” cuando están allí delante de nosotros/as?



El egoísmo de la ciudad y del sistema postcapitalista caduco y agónico que estamos viviendo, aparece en otras zonas concretas de la estación de Sants. Así, en la parte donde están los establecimientos comerciales, en la zona de McDonald's, la realidad se muestra dual y contradictoria. Por un lado, un establecimiento "de comida rápida" lleno de gente a reborar, consumiendo y comiendo de forma ostentosa y, por otro lado, los bancos de la estación que están delante de este establecimiento y de otros establecimientos de comida, llenos de personas que "malviven" sin poder comer o buscando en las papeleras restos de la comida de alguien que ha salido del establecimiento. Es curioso, pero la "tufarada" que más predomina en esta zona de la estación, no es de la cadena de comida rápida –como ocurre en muchas ciudades del mundo–. El "olor", no la "pestilencia", que se impone es la que se desprende de los cuerpos de estas personas que no se limpian o se duchan con regularidad (por motivos más que evidentes). Y también resulta curioso, este "olor" es el que, como por "arte de magia", "desaparece" los fines de semana o los días de fiesta para imponerse en esta misma zona de la estación la "tufarada" de "limpieza" social, para que así todo esté en equilibrio y sin "distorsión", para que, a su vez, se pueda imponer la "tufarada" de la cadena comercial de comida rápida.

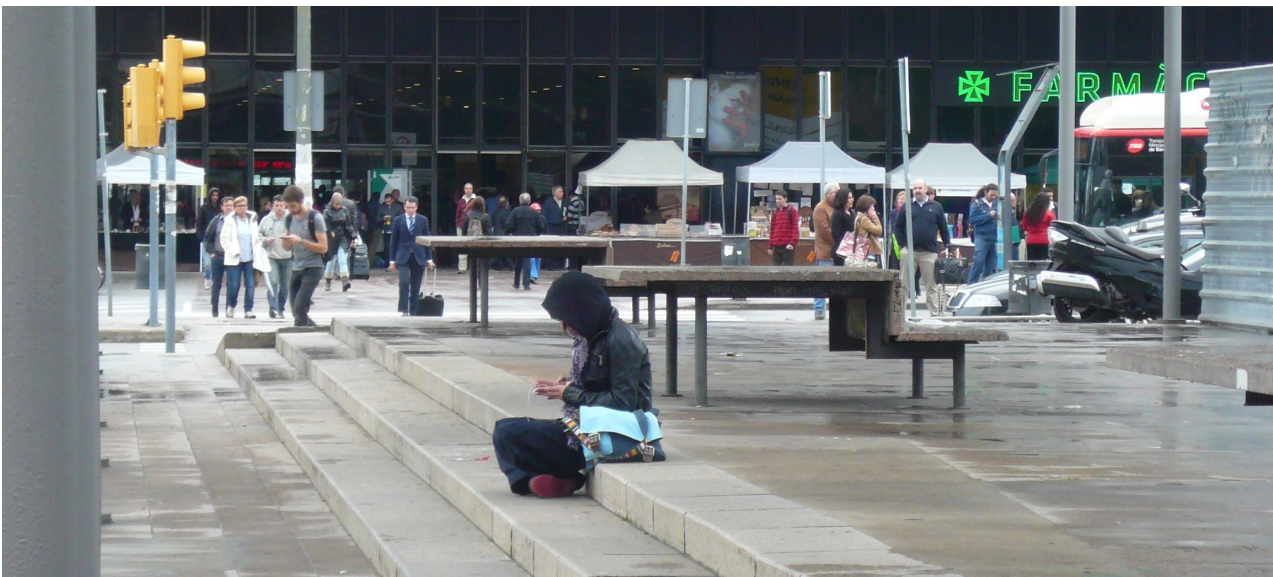
Otros detalles sobre la pobreza urbana, sobre la "supervivencia" literal de este grupo de personas que "viven" en la estación se ponen de manifiesto no muy lejos de McDonald's. Justo a la salida de la estación, donde está el aparcamiento de los coches de lujo, donde esperan los chóferes de las personas VIP, algunas de las personas "sin techo" piden dinero, recogen cigarrillos del suelo, colillas mal apagadas o buscan algo de comida en las papeleras. Es en esta zona donde algunas veces quedaba con mi informante clave, justo a la entrada de la estación que hay al lado del restaurante de comida rápida –que es también una de las entradas del nuevo parking de la estación–. Un día, cuando estaba hablando con él, fui partícipe de otra de esas paradojas que estoy relatando. Delante de nosotros, un hombre "sin techo" encontró un cigarrillo a medio consumir en el suelo que, con mucha suerte, pudo recoger y hacer suyo. Suerte, porque no sólo lo había encontrado y estaba a medio consumir, sino también porque el servicio de limpieza de la estación, que comienza su trabajo puntualmente a las 22 hrs. de la noche, comenzó a barrer la acera de esa entrada. En ese momento observé cómo la estación se limpia para las personas que "pasamos" por la estación, pero no para las personas que "sobreviven" en ella.



El parking que he mencionado antes es el lugar donde dormía el informante clave. Este parking se construyó cuando se amplió la estación para permitir la llegada del AVE a la ciudad. De nuevo emergen más y más paradojas sociales y económicas. Un parking que ha costado millones de euros, y que en algunos momentos de la semana está vacío de coches o cerrado por la noche, se convierte finalmente, hasta que algún gestor/a o político/a tome alguna decisión en contra, en “otra zona” de la estación donde pueden “dormir” las personas “sin techo”. Cuando se cierran las puertas de la estación por la noche, también las personas acuden a este parking y también “duermen” en las zonas del parque de la España industrial que están cubiertas por si llueve.

Otras paradojas las podemos observar en las prácticas de movilidad de las personas que “pasan” por la estación, sobre todo los días laborables. Colas de personas esperando en las oficinas de los coches de alquiler; multitud de personas saliendo de las diferentes andenes del AVE, que se dirigen a toda prisa y con los dispositivos electrónicos siempre en marcha, a hacer la cola de la parada de los taxis; colas de personas esperando adquirir algún billete en las máquinas dispensadoras o en las taquillas, etc. Multitud de gente moviéndose de un lado a otro de la estación, entrando y saliendo por los diferentes accesos y andenes, comprando y comiendo en los establecimientos comerciales. La movilidad de la estación de Sants contrasta con la (in)movilidad de las personas que no tienen recursos sociales o económicos: las personas (in)móviles.

A lo largo de las semanas que estuve hablando con el informante clave intenté convencerle, aunque no me entendía bien y aunque se notaba que no confiaba del todo en mí, de que volviera hacia Casablanca para buscar trabajo en su lugar de origen. Él ha trabajado muchos años en el sector de la construcción, y en esos momentos llevaba cuatro años que no cobraba paro ni ayuda alguna. Sobrevivía, como sobreviven aún el resto de las personas “sin techo” que hay en la estación: como podía. Básicamente por el bocadillo que recibía de las monjas que hay en el *Servei d’Ajuda a la Joventut*, donde, por cierto, cada día hay menos gente joven y más gente mayor “de aquí”. Personas como cualquiera de nosotros/as. Este es otro indicador de que la situación de pobreza se está dispersando en la ciudad y está llegando a todos los sectores y clases sociales.



\* Xarxa de d'atenció a persones sense llar, Ajuntament de Barcelona: <http://www.bcn.cat/sensellar/index.html>