

Els Estats Units nòmades

Un país en moviment
dintre del país?

Els familiars del 60%
dels nord-americans
van arribar a la nació
més poderosa del món
a través d'un centre
d'immigració.

Amb la ciutadania a la
cartera, però, un 14,5%
continua traslladant-se
de cap a cap
dels Estats Units.

Per a alguns estudiosos
és una originalitat
cultural; per a altres
és una nova manera
de revolució anarquista.

Caroline Hepner aconseguí robar uns minuts al president George W. Bush quan descendià de l'avió oficial a l'aeroport internacional de Nova York el dilluns 20 de setembre. Hepner és directora del centre Henry Street Settlement, una residència temporal per a famílies sense sostre que va fundar la pionera del treball social als Estats Units, Lillian Wald, l'any 1893. El centre atén més de 100.000 persones avui dia i rep subvencions considerables dels cercles jueus de l'alta societat de la ciutat. Bush estrenyí la mà de Hepner, però quan els flaixos de les càmeres ja s'havien apagat, a dins del seu automòbil.

El fenomen dels rodamons nord-americans del segle XXI, tanmateix, té poc a veure amb la valuosa tasca de Hepner. "No som uns sense sostre. Som gent que estima la llibertat i que vol gaudir de la vida en comptes d'acceptar dòcilment els dictats d'altres sobre què hem de fer i com. El nostre lema –ens explica Fran D.– és viure lliures o morir." Fran D. es manté fidel als seus principis des de fa cinquanta anys. Més recent és la deriva a què s'ha llançat Richard Grant, nou entre els nouvinguts, fet que no li impedeix d'assajar-ne una definició: "Els nòmades estem marcats pel rebuig a la societat civil i la seua organització política i econòmica." Richard ha deixat Londres i el seu treball a la universitat per un camió i una casa llogada a Tucson, Arizona, on és bastant improbable que el trobeu. A pesar que Grant és un nòmada jove, ha estat el seu llibre *Travels with American nomads* ("Viat-

ges amb nòmades americans") el que ha descobert davant l'atenció pública l'es-trany cas de l'1,3 milions de ciutadans que, d'acord amb el cens dels Estats Units de 2002, disposen de mitjans per fer-se amb una residència però que prefereixen rodar pel país sense pagar cap tipus de taxes. Altres dades xocants són els 10,4 milions d'habitats buits i els 41,3 milions de nord-americans que canvien d'adreça cada any –6,9 milions ho fan fins i tot d'estat– per evitar el control de la burocràcia. I seguir-los, com podeu imaginar, no és fàcil.

Ni església, ni president, ni casa. Colin Beesley, de la Universitat de Leeds, proporciona un dels escassos estudis a l'entorn de la figura del que anomenen *hobo*, el rodamón: "És un personatge que continua fascinant els nord-americans, la imatge de l'home lliure. Durant el segle XX havia decaïgut gairebé fins a desaparèixer; se'l considerava una nosa o un perill. D'això ha estat causa la seua invisibilitat, el seu allunyament voluntari de les ciutats. De vegades, la societat té dificultats per distingir el *hobo* dels individus que han estat discriminats, alienats per la pressió que exerceix ací la glorificació dels diners", explica Beesley. "Una bona manera de diferenciar-los seria dir que el drogo vagareja i s'emborratxa, el gandul vagareja i somnia, però el rodamón vagareja i treballa."

Aleshores, podrien ser els missioners baptistes uns *hoboes* més? L'American Baptist Churches Association manté 15.000 membres disseminats per 34 re-

gions i 22.000 esglésies per iniciar en la fe els nord-americans que no viuen prop d'una parròquia o que no viuen en una residència fixa. També ells viatgen incansablement pel territori dels Estats Units. "Mai dels mais –opina l'escriptor i periodista eventual Steve Erickson, que l'any 1996 ja va publicar un llibre d'encàrrec que havia de desvelar els secrets d'aquella campanya electoral però que va acabar convertint-se en un reportatge social– els nòmades ho són per desarrelament; si més no, no de la nació, sinó de l'ideal americà. El plantejament en què s'ha instal·lat la política nord-americana és el del 'blanc o negre', afronta les qüestions amb respostes radicals que condueixen a l'eterna dualitat identitària entre abraçar la promesa americana o traïr-la. Alguns, simplement, l'eviten i busquen altres camins."

L'informe de l'Oficina de Transeünts de 1890 recollia la xifra de 60.000 rodamons al conjunt dels Estats Units. El 1930 sumaven un milió de persones i més d'1,5 milions tan sols quatre anys després. Actualment, no n'hi ha dades oficials. En la seua tesi, Beesley afirma que "els *hoboes* ocupen una pàgina única en la nostra història. Són els hereus de la mobilitat intrínseca de la societat americana des de l'era colonial".

Les condicions en què van aparèixer els primers rodamons dels Estats Units a què fa referència la seua recerca, tanmateix, potser no s'avenen massa amb les raons que empenyen els més joves a la carretera. "L'aparició del *hobo* se situa en l'últim terç del segle XIX, que coincideix amb la transició econòmica de l'agrariisme cap a la industrialització. Altres historiadors assenyalen la fi de la guerra civil, perquè aleshores es van fer més visibles a causa del desplaçament de grans multituds arreu del país. I no podem oblidar les crisis econòmiques de 1890 i 1930." En efecte, les memòries dels primers rodamons que es conserven en la premsa del moment a través de cartes breus o remots articles socials dibuixen una massa de treballadors amb coneixements bàsics que busca fortuna. "La disseminació d'informació pràctica va ser un remei als buits d'educació que es patia en certes àre-



Tant a les grans ciutats com en nuclis urbans, els Estats Units acullen una quantitat indefinida, però enorme, de persones sense llar fixa.

**Els rodamons proporcionaven mà
d'obra barata que, a més, podia
marxar a una altra latitud fàcilment**

El tren és part de la definició del rodamón, el seu mitjà de transport, amb el qual té una relació especial



Les crisis econòmiques han afavorit la figura del hobo als EUA.

es”, assegura Beesley. Els altres buits que resolien, ves per on, eren els de la necessitat peremptòria de mà d’obra barata que, a més, podia marxar cap a una altra latitud amb la mateixa facilitat i independència amb què hi havia aparegut sense majors complicacions per als empresaris. Res d’aquell món queda en les línies dels diaris d’alguns dels rodamons més coneguts del segle XXI, com Tom Dysman: “Panxita m’havia abandonat per un altre, el meu contracte d’un treball de 9 a 5 [hores del matí a la vesprada] que jo odiava s’havia extingit i a sobre havia perdut 1.000 lliures per apostar a favor de l’equip d’Anglaterra de criquet. Així doncs, què millor que pujar a un vagó de mercaderies i creuar els Estats Units cap al nord en un viatge sense pausa?”.

Del tren. “Després de menjar una mica d’embotit i pomes, vaig beure aigua i vaig fer una becadeta. Duia dintre del vagó unes cinc hores. Llavors, em va despertar el xiulit del tren de darrere,

que era el que havia d’agafar si volia anar cap a Denver. D’un salt vaig arreplegar les meues coses i vaig pujar a l’altre tren, un tren que carregava carbó. Quan ja era a dins, em vaig adonar que havia oblidat la bossa amb el menjar i la meitat de l’aigua en l’altre! Quan ets un rodamón, aquests errors pesen, i tant –conta Lance–; eren les 10 h del matí i tenia una jornada per davant cap a les muntanyes i em veia sense aliments. Em vaig preparar per hivernar.”

El tren, d’acord amb Beesley, és part de la definició del rodamón, el seu mitjà de transport bàsic, amb el qual desenvolupa una relació especial. Al voltant del tren hi ha tot un ventall de manifestacions culturals que van des de cançons populars fins a un llenguatge de signes i marques en cada vagó utilitzat que ofereixen interessant informació a qui sap llegir-les. Que quin és el trànsit de passatgers no esperats en els trens de mercaderies? De nou, ens trobem sense dades. O gairebé: Mike Furnay, de la South Pacific Rail Corporation de San

Francisco, declarava recentment al diari *USA Today* que el 2003 hi havia hagut 30.000 “incidents amb hoboos”; per cert, que més d’un centenar dels protagonistes havien estat ferits, i 57, morts “per accident”.

Sense dubte, no és gens senzill fer de rodamón. Per intercanviar manuals de supervivència, cada any se celebren aplecs, l’anunci dels quals es pot veure en determinades pàgines d’Internet. La ciutat de Derry va hostatjar el darrer d’enguany, entre el 23 i el 26 de setembre, dedicat a les arts d’agafar trens de mercaderies sense ser vist per la policia o els oficials de les companyies. El més famós és l’aplec de Britt, a l’estat d’Iowa, que a l’estiu sol reunir 35.000 persones entre rodamons i simpatitzants.

I què pinta ací ‘Bonanza’? El reflex del fenomen dels rodamons nord-americans seria quasi daurat a no ser que haguérem obviat les opinions del professor David Watson, de Detroit, col·laborador de la revista d’esquerra *New Internationalist*. Els seus articles són la prova que un sector dels intel·lectuals progressistes tampoc no dóna la benvinguda a la reactivació de la llegenda del hobo.

Watson acusa aquests moderns personatges de ser “l’última expressió de l’individualisme salvatge del capitalisme, que defugen el seu compromís amb la col·lectivitat”. La cultura dels rodamons del segle XXI és una “cursa cap a enlloc”. El professor Watson, a més, connecta aquesta ànsia de pretesa llibertat amb “la ideologia del pionerisme. És la ideologia del cowboy. És *Bonanza*, la idealització dels primers repobladors americans, que havien buscat nous horitzons... En realitat, és una estratagema per negar l’holocaust, l’anihilació dels americans originals”.

Ara que, per comprendre què son els hoboos, res millor que aprofitar el Hobo Mississippi Festival organitzat per Loco Harry i Ms. Charlotte. Serà a Armory, el dia 20 d’abril de 2005.

Victorià Jiménez
(Londres)

Amb informacions de Fran D.
(Plymouth, EUA)

La cultura dels rodamons del segle XXI és “una cursa cap a enlloc” que beu de la ideologia del pionerisme