

# Viajando juntos, sentados aparte. Un caso de etnolocalización en espacios cotidianos de interacción

Ángeles ARJONA GARRIDO y Juan Carlos CHECA OLMOS

*Universidad de Almería*

## *Resumen*

Los estudios sobre la segregación étnica han tenido tradicionalmente un enfoque y análisis macroespacial, donde los límites para la interacción están formalmente definidos y establecidos. Sin embargo, en esta investigación se estudia la segregación en el ámbito microecológico a través de la ocupación de los asientos de un autobús. Se ha analizado la ocupación de un total de 11 000 asientos en un periodo de 10 semanas. Los datos se obtienen a partir de la aplicación de los índices de segregación (disimilitud y aislamiento). También investigamos las razones que daban los pasajeros para la elección de sus asientos. Los resultados indican que, en ambos niveles de medida, existe segregación atendiendo al origen. También la densidad y el género son variables importantes en la predicción de dicha segregación.

*Palabras clave:* segregación, microecología, inmigrantes, contacto, disimilitud.

## *Abstract*

*Travelling together, sitting apart. A case of etnolocalization in spaces daily interaction*

Research on segregation has tended to focus on relations located at a macro-spatial level of analysis and unfolding in contexts where boundaries to interaction are formally established. This research, by contrast, investigated segregation as a micro-ecological process by observing patterns of seating in a bus. A total of 11 000 seating positions were coded over a 10 week period. The resulting data were analysed using both adapted segregation indexes isolation and dissimilarity. We also investigate the reasons for giving passengers the choice of their seats. The results suggested that ethnic segregation existed both at the level of interactional. Also the density and the gender are important variables in the prediction of the segregation.

*Key words:* segregation, microecology, immigrants, contact, dissimilarity.

## Introducción

**S**ólo en unas pocas décadas España ha dejado de ser un país netamente expulsor de población para convertirse en uno receptor.<sup>1</sup> Pero lo novedoso de este proceso es que, junto al incremento de los flujos, el *stock* se

<sup>1</sup> Varios han sido los factores estructurales que explican este cambio; por ejemplo, la llegada de africanos es favorecida por la entrada en la Unión Europea, la proximidad geográfica y unas fronteras litorales o aeroportuarias semipermeables (véanse King y otros, 1997; Baldwin, 1999; Carling, 2007). Del mismo modo, las relaciones históricas y culturales con los países latinoamericanos han favorecido su inmigración, hasta el punto de ser considerados los elegidos (véase Izquierdo y otros, 2003). Por último, los europeos del Este, especialmente rumanos, favorecidos por el acuerdo Schengen, también han optado por España como destino de emigración. En cualquier caso, la necesidad de mano de obra para trabajar en ciertos sectores de producción —entre otros, sector servicios, agricultura y construcción— ha sido el gran elemento de atracción.

acompaña de una gran diversidad, no sólo poblacional, sino también cultural y étnica. Tal situación deriva en una metamorfosis en los contextos de recepción; por ello, la verdadera importancia de las migraciones internacionales no reside en la cantidad de población que se desplaza, sino en el cambio que provoca su inserción en el destino. De modo que la inmigración ha acentuado o creado nuevas fronteras —económicas, educativas, sociales, residenciales, etc.— entre la población.

Es más, una de la fractura más visible entre autóctonos e inmigrados es la residencial, en forma de segregación (véanse, entre otros, Martori y Hoberg, 2003; Colectivo Ioé, 2005 y Checa, 2007). Esta diferenciación tiene implicaciones económicas, políticas, preferenciales y de discriminación basadas, en muchos casos, en prejuicios y estereotipos (Appadurai, 2007). Ahora bien, la separación física (macro-ecológica) también se refleja o emerge en los espacios públicos.<sup>2</sup> De hecho, se despliega un abanico amplio de formas de interacción intergrupar y sociabilidad, que va desde la inserción/inclusión (*insiders*) hasta la exclusión (*outsiders*).<sup>3</sup> En consecuencia, la segregación opera en múltiples escalas (Kirschenbaum, 1984) y se manifiesta en dos planos, uno simbólico y otro material.

La apropiación del espacio en un sentido material consiste en la ocupación física de los espacios públicos, la cual define la presencia de estos sujetos en la sociedad local desde su dimensión puramente fenomenológica (*place-making*). Sin embargo, la apropiación del espacio en un sentido simbólico consiste en un proceso subjetivo mediante el cual los inmigrantes pasan a reconocerse en el espacio local (*home-building*), y a convertirlo con ello en un conjunto de lugares percibidos como propios o ajenos.

Por tanto, el estudio de la segregación micro-ecológica se torna de gran interés, ya que ocurre en contextos sin fronteras formalmente establecidas. Es decir, se manifiesta en lugares donde se desarrollan “vidas paralelas” entre los habitantes de una ciudad, o lo que es igual, espacios de vida comunes de uso diario (*everyday life spaces*) (Schnell y Yoav, 2001). La segregación en estos casos reproduce —más, si cabe—, la desigualdad y la exclusión deliberada de unos grupos hacia otros, puesto que a la hora de explicarla los efectos económicos o políticos están reducidos al máximo. De ahí la importancia que tiene este tipo de investigaciones al profundizar en las relaciones intergrupales que se establecen en circunstancias o lugares (micro-ecológicos) como tiendas, cafeterías, espacios culturales, etc., donde existe la posibilidad de que se produzca un intercambio y cohesión entre colectivos. O lo que es igual, permite la comprobación de la eficacia de la hipótesis de contacto formulada por Allport (1954), quien sostiene

<sup>2</sup> El espacio público lo entendemos como un lugar físico que es accesible a todas las personas, tiene o puede tener varios usos e implica copresencia.

<sup>3</sup> Simmel (1986) resaltaba a este *continuum* de adaptación y sociabilidad como elemento configurador del modo de vida de las ciudades modernas.

que la correcta interacción entre los miembros de diferentes grupos reduce las actitudes negativas y estereotipos intergrupales.

Las investigaciones han prestado gran atención a la segregación étnica macroecológica y sus consecuencias, pero no ocurre así con la segregación en los pequeños lugares de contacto. En el ámbito internacional, casi siendo exhaustivos, encontramos estudios realizados en colegios (Schofield, 1986; Hallinan y Williams, 1989; Moody, 2001), internamientos de tercer grado (Singlenton y Asher, 1977), comedores (Schofield y Sagar, 1977), cafeterías (Clack *et al.*, 2005), playa (Dixon y Durrheim, 2003), autobús (Davis *et al.*, 1966), calle (véase Grannis, 1998), iglesia (Parker, 1968), en diferentes esferas cotidianas de la Sudáfrica *posapartheid* (Christopher, 1994) o las investigaciones cuasiexperimentales de Maoz (2002) para comprobar los contactos entre árabes e israelíes; o de Kaplan y Fugate (1972) en los supermercados. En España, por su lado, las investigaciones sobre segregación microecológica son muy escasas,<sup>4</sup> entre ellas destacamos el trabajo cualitativo de Torres (2005), en el que se analiza el uso y la segregación en los jardines del Turia o el paseo marítimo de Valencia, entre autóctonos y ecuatorianos, o la segregación que sufren los inmigrantes africanos en las calles de El Ejido (Almería) (véase Reboloso *et al.*, 1998), o bien, la observación directa de donde se sientan los magrebíes en un viaje hacia Torrepacheco (Murcia) en autobús (Pedreño, 2005).

Estas investigaciones se asemejan a la nuestra en la utilización de un enfoque micro de análisis; o lo que es igual, el trabajo de campo se realiza en espacios reducidos de interacción. Ahora bien, son diferentes en cuanto a la metodología utilizada —los instrumentos de medición—. En general, las investigaciones precedentes plantean un trabajo basado en técnicas cualitativas (observación directa), sin embargo, este trabajo responde a la cuantificación exacta del fenómeno a través de varios instrumentos de medición (disimilitud y aislamiento). Pero, en cualquier caso, los resultados que se alcanzan son parecidos: existe una segregación espacial en los lugares cotidianos de contacto, principalmente atendiendo al origen.

En consecuencia, con esta investigación pretendemos, primero, comenzar a cubrir el vacío existente en la literatura española en torno a esta perspectiva de análisis (“nueva segregación”), tratando de comprenderla en los espacios diarios de convivencia, donde se desarrollan vidas paralelas del otro generalizado, que diría G. H. Mead; para posteriormente comprender si los factores microestructurales de segregación emergen de lo macro. Para este primer aspecto es necesario resaltar la importancia que tienen, en la configuración y definición de la segregación en

<sup>4</sup> No faltan investigaciones que hacen referencia al uso del espacio público o la interacción entre los diferentes grupos (véanse, por ejemplo, Borja y Muxí, 2001; Barbosa, 2006; Di Masso, 2007; Thayer, 2008) aunque no hacen referencia implícita a la segregación informal o microecológica. Para conocer las distintas nociones y vínculos significativos que las personas establecen con los espacios de vida públicos véase Vidal y Pol (2006) o a Bail (2008) para entender el proceso de creación de fronteras simbólicas.

pequeños espacios de interacción, variables tales como origen, sexo, edad y la densidad de ocupación del espacio analizado.

Las investigaciones precedentes muestran que la variable origen es clave a la hora de configurar los espacios cotidianos de interacción; la población autóctona, en la mayoría de los casos, considera que ubicarse junto al endogrupo es preferible al exogrupo. También el género es fundamental, puesto que las mujeres normalmente optan por estar próximas a otras mujeres, incluso aunque sean de diferente nacionalidad a la suya. Con lógica parecida se comportan los jóvenes, esto es, la juventud escoge viajar junto a otros jóvenes. Por último, la densidad de población del espacio define la segregación, o lo que es igual, no es lo mismo compartir un lugar muy ocupado frente a otro más vacío, puesto que en este último caso las posibilidades de elección se amplían.

El segundo objetivo de esta investigación es comprobar, para nuestro ámbito de estudio, por un lado, si se produce una interacción entre los diferentes grupos de viajeros, entendiendo por ésta el establecimiento de conversaciones, teniendo en cuenta su duración y naturaleza; por otro, y derivado de lo anterior, en el caso que se produzca la interacción, si ésta afecta a la percepción del exogrupo. Dicho de otro modo, queremos saber si se produce una modificación en la percepción del Otro<sup>5</sup> (prejuicio) o si, por el contrario, no sólo no se reduce sino que se agudiza (contacto ilusorio).

## Métodos y datos

Estudiar la segregación informal, como adelantamos, implica la necesidad de detenerse en analizar espacios de interacción donde los diferentes grupos confluyen sin la existencia de leyes o fronteras establecidas. En este estudio se eligió Roquetas de Mar, en la provincia de Almería, por dos motivos: primero, se trata de una ciudad que posee población empadronada de más de cien nacionalidades, correspondientes a todos los continentes, y donde los inmigrantes suponen más del veinte por ciento de la población (heterópolis). Y, segundo, en esta ciudad podemos medir, tal y como se realiza en la literatura preexistente, la segregación de los inmigrados en espacios o ámbitos multiétnicos tan diferentes como la playa, cafeterías o autobuses.

En la primera inmersión del trabajo de campo se desecharon los dos primeros contextos; la playa porque descubrimos que en algunas, especialmente aquéllas donde veranean los extranjeros comunitarios (Aguadulce y Urbanización de Roquetas), la policía municipal pedía la documentación a los bañistas con fenotipo africano, lo cual incomodaba, sobre todo, a los indocumentados, provocando su concentración en otras playas —La Romanilla, sobre todo— donde no existe ese

<sup>5</sup> Véanse Pettigrew (1998), Pettigrew y Tropp (2000) o Dovidio *et al.* (2003) para una revisión sobre la literatura del contacto.

control, por tanto, estábamos ante una segregación inducida. De igual modo, las cafeterías también fueron desechadas, puesto que, como muestra Arjona (2006), los inmigrados africanos apenas comparten espacios de ocio y tiempo libre con autóctonos; normalmente aquellos van a bares o cafeterías regentadas por un coétnico u otro inmigrado.

En consecuencia, la investigación se desarrolló en la única línea de autobús que une las ciudades de Roquetas de Mar y Almería, en el que no se observó ningún elemento que, de entrada, dificultara la interacción entre los diferentes colectivos; puesto que a la hora de expedir el billete no se indica el asiento a ocupar, proporcionando al usuario la libertad de elegir el lugar donde sentarse. El trayecto dura aproximadamente unos cuarenta minutos.

Las observaciones se realizaron de lunes a viernes (laborales) y siempre en los mismos horarios: 7:30, 8:30, 16:00 y 17:00 en la dirección Roquetas de Mar-Almería. La elección de las horas matutinas se justifica porque son las que más congregan a todo tipo de personas, esto es, población que va a trabajar, estudiar, etc. y, por supuesto, los autobuses van totalmente llenos. Por su lado, en las horas de la tarde también viaja población muy diversa, pero el autobús va menos ocupado.

De modo que se han contabilizado un total de 11 000<sup>6</sup> asientos y 6 846 pasajeros. Además, para ilustrar la ubicación de los pasajeros el autobús ha sido dividido en cuatro secciones (A, B, C, y D), dos antes de la salida trasera y dos después (véase figura 1). Para dicha división hemos tenido en cuenta varios elementos: primero, el trabajo de campo previo, de modo que la observación<sup>7</sup> nos permitió delimitar, atendiendo a los usuarios, dichas áreas; segundo, que el número de asientos que configuran cada sección fuera lo más parecido; y tercero, que guardaran una forma simétrica y paralela.

Los instrumentos de medida aplicados han sido los más utilizados en el cálculo de la segregación espacial, tanto en el ámbito urbano como en los espacios de contacto diario. Por ello, para medir la distribución en el espacio de los sujetos, hemos elegido el índice de disimilitud, ya que nos informa del grado de uniformidad de las poblaciones consideradas en el espacio de acuerdo con su proporción en el total de la comunidad (véase Duncan y Duncan, 1955).

$$\text{Disimilitud: ID} = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \left| \frac{X_i}{X} - \frac{Y_i}{Y} \right| \quad (1)$$

donde:

$X_i$  es la población de tipo X en la zona i.

X es la población total de tipo X en todo el ámbito de estudio.

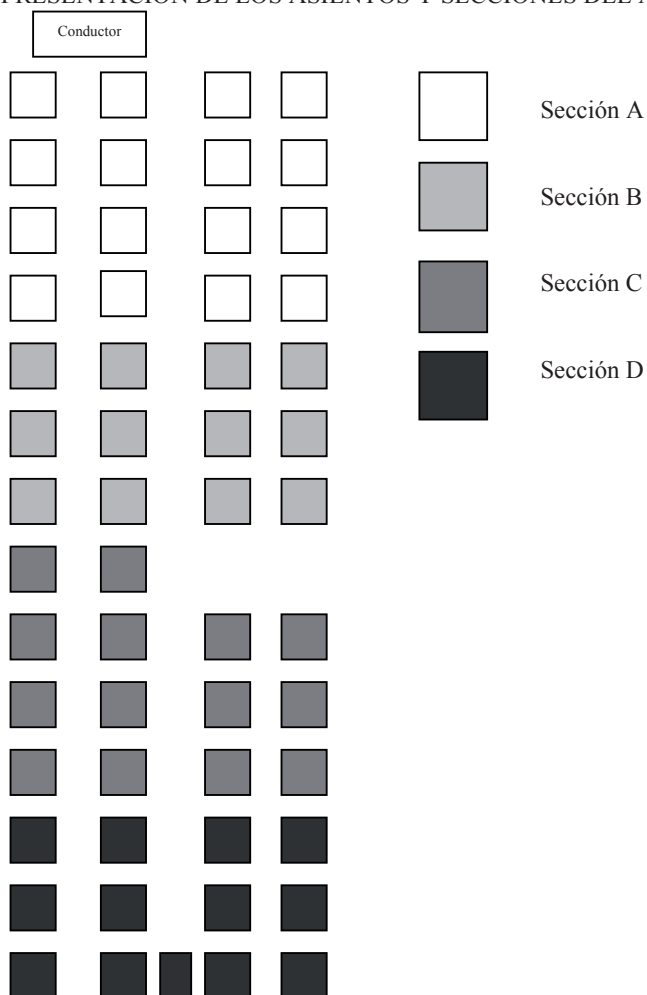
$Y_i$  es la población de tipo Y en la zona i.

Y es la población de tipo Y en todo el ámbito de estudio.

<sup>6</sup> Cada autobús se compone de 55 asientos y las observaciones/ anotaciones se realizaron durante cinco días a la semana durante 10 semanas, lo que resulta en dicha cifra.

<sup>7</sup> Utilizamos cuatro días a la semana esta línea de transporte público desde el año 1997.

FIGURA 1  
REPRESENTACIÓN DE LOS ASIENTOS Y SECCIONES DEL AUTOBÚS



Fuente: elaboración propia.

El valor oscila entre 0 y 1, de tal forma que cuanto más baja es la cifra más homogénea es la distribución espacial y menor segregación presenta el grupo considerado. Así, por ejemplo, un índice de 0.43 indica que 43 por ciento del grupo debería cambiar de localización para alcanzar la igualdad en la distribución.

En segundo lugar destacamos el índice de aislamiento e interacción. Con esta medida no sólo se estudia la distribución espacial de las poblaciones, sino también

las posibilidades de contacto con los miembros de su mismo grupo (aislamiento) o con los de otro grupo (interacción).

$$\text{Aislamiento: } {}_xP_x = \sum_{i=1}^n \left( \frac{X_i}{X} \right) \left( \frac{X_i}{T_i} \right) \quad (2)$$

Donde:

${}_xP_x$  aislamiento de la población x.

$X_i$  población X en i.

X población X en todo el ámbito de estudio.

$T_i$  población de los grupos en i.

$$\text{Interacción: } {}_xP_y = \sum_{i=1}^n \left( \frac{X_i}{X} \right) \left( \frac{Y_i}{T_i} \right) \quad (3)$$

Donde:

${}_xP_y$  aislamiento de la población x sobre la y.

$X_i$  población X en i.

X población X en todo el ámbito de estudio.

$Y_i$  población Y en i.

$T_i$  población de los grupos en i.

Ambos oscilan, también, entre 0 y 1. Para el primer caso un valor de 0.4 significa que cada 10 personas un miembro de la población (X) encontraría, de media, a cuatro de su grupo. Por tanto, la segregación es mayor cuanto más elevada es la cifra. En la interacción, el mismo valor equivale ahora, a que cada cuatro personas 10 son del grupo (Y). De ahí que exista más segregación cuando el valor es más bajo.

En las observaciones de ubicación, además del origen registramos la densidad de ocupación del autobús,<sup>8</sup> la edad de los viajeros y el sexo. Variables que luego nos van a servir, primero, para predecir la capacidad explicativa de la segregación a través del coeficiente de correlación múltiple y, segundo, conocer el grado de predicción de cada una de ellas, para determinar cuál es la variable clave a la hora de definir la segregación en el autobús.

También tras el final del trayecto los españoles autóctonos<sup>9</sup> que han establecido contacto con los extranjeros (comunicación intergrupal) fueron encuestados por

<sup>8</sup> Es el valor resultante de dividir el número de asientos del autobús y los ocupados por pasajeros.

<sup>9</sup> Hablar de autóctonos, sin más, en Roquetas de Mar esconde un proceso de inmigración nacional (incluso de retornados) previo a la llegada de los extranjeros. En efecto, en este caso la autoctonía equivale a un inmigrante más veterano y español. Por tanto, utilizamos dicha taxonomía, al igual que la de inmigrante, minoría o etnia, a sabiendas que no son conceptos objetivos, sino etiquetas que pueden ser válidas para los trabajos científicos. Aunque somos conscientes que en otras ocasiones actúan como atributos de estigmatización, aplicados con la finalidad de señalar la presencia de alguien que es "el diferente" en un contexto en el cual todo el mundo es, de hecho, diferente y otro (véase Delgado, 2001).

un grupo de investigadores sobre el tipo de conversación (naturaleza), así como la opinión que le merece el grupo tras la interacción con uno de sus individuos.

Por último, y de manera cualitativa, durante el proceso de espera del autobús se llevaron a cabo, por un lado, pequeñas entrevistas semiestructuradas: 15 a españoles y 27 a extranjeros (cuatro a europeos comunitarios, cinco a europeos del Este, ocho a latinoamericanos y 10 africanos) que cumplieran la condición de utilizar ese transporte público al menos tres días a la semana. Por otro, el registro de conversaciones informales que se obtenían, bien durante el tiempo de espera del autobús, bien en el transcurso del viaje.

La aplicación de esta técnica se justifica, pues examina los motivos que los propios usuarios argumentaban en el momento de elegir un lugar u otro del autobús. Sus respuestas nos arrojan luz sobre los grupos con los cuáles prefieren viajar, para así entender el sentido social y la argumentación o justificación del hecho, puesto que a través de las narraciones sobre la localización se reproducen las ideologías de su interpretación socioespacial.

## **Resultados: la “nueva segregación” almeriense**

La segregación del “animal público” (Delgado, 1999) o del nómada sedentario (Bericat, 1994) en la cotidianeidad —al igual que ocurre con la segregación residencial— está formalmente abolida, pero la realidad refleja una situación diferente. De manera que las fronteras se mantienen en todos los procesos de interacción interracial, puesto que, como vamos a ver seguidamente, la ideología de raza/alteridad organiza la experiencia diaria en situaciones donde la posibilidad de interaccionar es permanente, dando lugar a nuevas formas de segregación que mantienen relaciones jerarquizadas y asimétricas. Veamos esto de manera más concreta.

De entrada, y atendiendo a las cifras que se desprenden en la tabla 1, se pueden extraer varias conclusiones. La primera, y como consecuencia de la distribución casi homogénea de los datos a lo largo de los días y las franjas horarias, es que los patrones de segregación en el autobús no es resultado del azar. La segunda es la alta disimilitud de todos los colectivos, a saber: los africanos —subsaharianos y magrebíes— obtienen de media 0.63 y 0.57, respectivamente, seguidos por los europeos comunitarios (0.62) y, por último, se sitúan los europeos del Este (0.44) y latinoamericanos (0.36). No obstante, las diferencias se acentúan más si comparamos los datos de la mañana con los de la tarde, es decir, los subsaharianos alcanzan una media de 0.75 por la mañana frente a 0.47 de la tarde, los magrebíes experimentan una disimilitud de 0.69 en las primeras horas y 0.46 por la tarde, los latinoamericanos 0.42 frente a 0.32, los europeos del Este 0.50 frente a 0.36 y europeos comunitarios 0.67 frente a 0.55. O lo que es igual, son los africanos



quienes experimentan una mayor variación entre las dos franjas horarias frente a los latinos.

Más concretamente, en todas las observaciones (horarios) los subsaharianos son los que presentan las tasas de segregación más altas en el autobús, hasta el punto que obtienen una cifra máxima de 0.86, mientras que la mínima es de 0.36. Cotas parecidas alcanzan los magrebíes, puesto que llegaron a tener una disimilitud máxima de 0.76 en la tercera semana y mínima de 0.35 en la penúltima. También, aunque los datos de manera general son un poco más bajos, los europeos comunitarios presentan una disimilitud de 0.73 como máxima. Sin embargo, los latinos y europeos del Este tienen como cifras más altas 0.50 y 0.58 respectivamente. En consecuencia, la segregación se manifiesta desde los jornaleros del ocio hasta los vagabundos.<sup>10</sup>

En un estudio similar al nuestro, Davies *et al.* (1966) comprueban en Nueva Orleans, seis años después de la abolición de la ley de prioridad blanca (1958) de los transportes públicos, que se sigue produciendo dicha segregación, ya que los blancos seguían sentándose delante y ningún negro en frente de ellos. En España, Pedreño (2005) describe en un viaje hacia Torrepacheco que los magrebíes se sientan en la parte trasera del autobús, alrededor de la puerta, así como apenas españoles se sientan junto a ellos. De manera que a lo largo del recorrido los africanos se van bajando y subiendo, pero casi siempre se sientan en los mismos asientos, independientemente si quedan otros lugares vacíos.

El siguiente paso a resolver en la segregación del autobús es, por un lado, en qué lugares del autobús se concentran los grupos y, por otro, qué variables, además del origen, influyen o predicen mejor la segregación.

Empezando por la primera cuestión, tal y como ocurría en los autobuses de Sudáfrica o Norteamérica con la normativa *white precedent* en la que los negros no podían ir sentados delante de los blancos, los autobuses que hacen el recorrido Roquetas de Mar-Almería se estratifican atendiendo al origen (véase tabla 2). De tal modo que los africanos se ubican preferentemente en la parte trasera del autobús (secciones C y D), frente a los latinos y europeos del Este, que ocupan la parte intermedia y delantera (B y A), y por último, los europeos comunitarios se localizan en la parte delantera (A). No obstante, tal y como sucedía con los datos de disimilitud, la situación varía de la mañana a la tarde, esto es, es más fácil encontrar a un africano por la tarde viajando en las secciones A y B que por la mañana; en el resto de grupos la tendencia es similar de unos horarios a otros, especialmente entre los europeos comunitarios. En cualquier caso, estamos ante un caso claro de etnolocalización.

<sup>10</sup> Empleamos, siguiendo Bauman (2001), los grupos metafóricos de turista (también jornalero del ocio o bracero según Castellanos y Pedreño, 2005) y vagabundo para hacer referencia a los polos opuestos de la estructura social de los extranjeros en la sociedad de llegada. Esto es, según este autor en las sociedades postmodernas existe un continuo que se extiende entre el perfecto turista y el vagabundo sin remedio, basado en la capacidad o grado de libertad que se tiene a la hora de elegir los propios itinerarios de vida; a la postre, elemento clave a la hora de perfilar la estratificación social.

TABLA 1  
DISIMILITUD DE LOS DIFERENTES GRUPOS EN EL AUTOBÚS CON RESPECTO A  
LOS NACIONALES

Semana	Horario	Ds	Dm	DI	De	Dec
1	7:30	0.80	0.73	0.45	0.51	0.67
	8:30	0.73	0.70	0.38	0.48	0.64
	16:00	0.44	0.41	0.37	0.32	0.51
	17:00	0.40	0.42	0.30	0.33	0.57
2	7:30	0.83	0.75	0.50	0.52	0.64
	8:30	0.70	0.70	0.42	0.42	0.65
	16:00	0.45	0.45	0.37	0.33	0.50
	17:00	0.40	0.45	0.30	0.30	0.58
3	7:30	0.77	0.76	0.47	0.53	0.66
	8:30	0.75	0.74	0.40	0.50	0.63
	16:00	0.39	0.44	0.30	0.42	0.57
	17:00	0.36	0.51	0.33	0.30	0.58
4	7:30	0.78	0.72	0.42	0.50	0.63
	8:30	0.71	0.68	0.38	0.44	0.63
	16:00	0.46	0.43	0.33	0.39	0.50
	17:00	0.41	0.59	0.28	0.34	0.58
5	7:30	0.81	0.70	0.48	0.55	0.66
	8:30	0.77	0.72	0.37	0.47	0.61
	16:00	0.46	0.52	0.33	0.40	0.47
	17:00	0.42	0.41	0.28	0.33	0.50
6	7:30	0.83	0.74	0.36	0.51	0.70
	8:30	0.78	0.72	0.37	0.45	0.66
	16:00	0.55	0.54	0.30	0.33	0.55
	17:00	0.53	0.49	0.29	0.36	0.59
7	7:30	0.86	0.71	0.44	0.55	0.71
	8:30	0.77	0.72	0.39	0.48	0.79
	16:00	0.53	0.51	0.32	0.34	0.57
	17:00	0.50	0.47	0.27	0.32	0.59
8	7:30	0.84	0.60	0.43	0.56	0.73
	8:30	0.74	0.55	0.39	0.51	0.70
	16:00	0.53	0.47	0.37	0.41	0.51
	17:00	0.57	0.36	0.33	0.43	0.59
9	7:30	0.79	0.64	0.50	0.54	0.60
	8:30	0.54	0.61	0.44	0.49	0.55
	16:00	0.59	0.34	0.38	0.37	0.56
	17:00	0.45	0.35	0.31	0.38	0.60
10	7:30	0.81	0.69	0.43	0.58	0.68
	8:30	0.76	0.64	0.46	0.54	0.61
	16:00	0.52	0.52	0.37	0.43	0.62
	17:00	0.49	0.53	0.33	0.37	0.57
Media mañana		0.75	0.69	0.42	0.50	0.67
Media tarde		0.47	0.46	0.32	0.36	0.55
Media total		0.63	0.57	0.36	0.44	0.62

Los datos semanales de cada franja horaria corresponden a la media de los cinco días observados.

\*P < 0.005.

Ds: Disimilitud subsaharianos; Dm: Disimilitud magrebíes; DI: Disimilitud latinoamericanos; De: Disimilitud europeos del Este; Dec: Disimilitud de los europeos comunitarios de los quince.

Fuente: elaboración propia.

TABLA 2  
LUGAR DE PROCEDENCIA Y UBICACIÓN EN EL AUTOBÚS (%)

Horario	Secc.	Subsaharianos	Magrebíes	Latinoamericanos	Europeos del Este	Europeos comunitarios
7:30	A	3	6	21	15	45
y	B	12	17	39	37	33
8:30	C	42	49	27	34	18
	D	43	28	13	14	4
16:00	A	9	13	23	14	41
y	B	16	21	37	35	35
17:00	C	34	36	31	33	22
	D	41	30	9	18	2

Fuente: elaboración propia.

En cuanto a las variables que predicen los niveles de segregación étnica en el autobús almeriense, tal y como refleja la tabla 3, destaca, en primer lugar, la densidad. De modo que cuanto más lleno va el autobús más diferenciación presenta.

Los autobuses van más vacíos durante los horarios de tarde, lo que amplía las posibilidades de sentarse en cualquier lugar —sección— del autobús. En los autobuses matinales confluyen tanto los inmigrados que viajan a trabajar, como los españoles que se desplazan a la Universidad o a sus trabajos, e incluso turistas extranjeros que van a visitar la ciudad o planificar algún otro viaje. Sin embargo, en los viajes de la tarde/noche las cifras de ocupación del autobús descienden, puesto que los viajes por motivos de trabajo en los horarios observados se reducen. De manera que es más probable encontrar en estas franjas horarias a españoles sentados en la parte trasera, muy próximos a los africanos.

Situación parecida encontró Davis y otros (1966) en su investigación en Nueva Orleans, puesto que cuanto más gente blanca viajaba en el transporte público más segregación presentaban los negros. Clack *et al.* (2005), en su estudio sobre la segregación entre asiáticos y blancos en una cafetería, muestran que la densidad se convierte en la tercera variable explicativa, después del origen y sexo. De igual modo, Dixon y Durrheim (2003) comprueban que cuanto más población hay en las playas surafricanas mayor es la segregación, concentrándose los negros en la zona de la piscina, frente a los blancos que se ubican en la arena del mar.

Incluso la variable densidad de inmigrantes se ha convertido, de manera general, en un elemento fundamental a la hora de explicar las actitudes negativas hacia los extranjeros, tanto en nuestro ámbito de estudio como en otros. Así, por ejemplo, Herranz (2008) muestra, al comparar los datos de xenofobia en España con los obtenidos en municipios de Almería con más del quince por ciento de inmigrantes, que a mayor densidad de extranjeros más actitudes xenófobas aparecen. En otros contextos internacionales existen resultados parecidos, así, por ejemplo, Quillan (1995), cuando mide el prejuicio en Europa observa que cuanto más densos y numerosos son los colectivos foráneos más rechazo existe.

La segunda variable que predice la segregación en el autobús es el sexo. Las mujeres tienen a sentarse siempre en los primeros lugares del autobús y junto a otras mujeres, esto es, ante una situación de diversidad en cuanto a la sección, origen o sexo, éstas prefieren, en la mayoría de los casos, sentarse junto a otras mujeres.

También Clack (2005), para la cafetería, especifica que el género es un elemento clave a la hora de explicar la segregación, de manera que la presencia femenina incrementa la segregación, puesto que éstas optan por sentarse más con otras mujeres blancas que en el caso de los hombres.

La tercera variable que predice la segregación es la edad, de manera que cuando el autobús porta más gente con edad avanzada éste muestra mayores tasas

de diferenciación. La tendencia de los mayores es sentarse en la parte delantera, achacando la elección a los posibles mareos del viaje. Sin embargo, es más común encontrar a jóvenes sentados en la parte trasera.

TABLA 3  
VARIABLES PREDICTORAS DE LA SEGREGACIÓN

Sexo (mujer)	0.41*
Edad	0.21*
Densidad	0.53**
Coefficiente de correlación múltiple R	0.57

\* Significativo al 0.05; \*\* significativo al 0.01.

Fuente: elaboración propia.

Si además de conocer la distribución de la población en el autobús queremos saber la probabilidad de interacción intergrupar, observamos que existe mucha similitud con lo ocurrido en la distribución espacial. Esto es, la interacción entre los distintos grupos -con los españoles- varía dependiendo del origen y del horario.

Así, el contacto entre españoles y africanos presenta de media 0.33 con los subsaharianos y 0.34 con los magrebíes, o lo que es igual, sólo un tercio de los africanos que viajan en el autobús pueden interaccionar con un nacional, cifras que se reducen si se tienen en cuenta exclusivamente los viajes de la mañana. Sin embargo, la interacción con el resto de grupos es mucho más acentuada, puesto que con los latinos y europeos del Este el índice asciende hasta 0.58, incluso con los europeos comunitarios la posibilidad de interacción es de 0.75.

No obstante, el que miembros de diferentes grupos viajen juntos no implica que se produzca interacción lingüística.<sup>11</sup> Es más, cuando los extranjeros y españoles ocupan la misma línea de asientos, sólo ocho por ciento establece alguna interacción (conversación) con los africanos, 13 por ciento con los europeos del Este, 11 por ciento con europeos comunitarios y 26 por ciento con latinoamericanos. Incluso cuando ésta se establece, independientemente del grupo, la naturaleza de la interrelación es muy débil, puesto que en la mayoría de los casos la conversación desarrollada es un saludo inicial de cortesía, se charla sobre el clima o se comentan incidencias del viaje, de manera que, a lo sumo, se llega a la conmutación de códigos o índices de contextualización.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Aunque la duración del trayecto es reducida, lo que dificulta la probabilidad de llegar a la inferencia conversacional, se compensa con la coincidencia, de manera diaria, del 80 por ciento de los viajeros.

<sup>12</sup> El uso del lenguaje es un vehículo que se desarrolla con fines prácticos, normalmente, de cooperación entre individuos que han de compartir y participar de unos mismos escenarios. Éste se basa en tres nociones esenciales: primera, conmutación de códigos en la que se pone en común la competencia comunicativa; segunda, índices de contextualización, son recursos para definir las situaciones y establecer las estrategias

TABLA 4  
INTERACCIÓN DE LOS DE LOS DIFERENTES GRUPOS EN EL AUTOBÚS  
CON RESPECTO A LOS NACIONALES

Semana	Horario	sP <sub>a</sub>	mP <sub>a</sub>	lP <sub>a</sub>	eP <sub>a</sub>	ecP <sub>a</sub>
1	7:30	0.20	0.27	0.48	0.53	0.70
	8:30	0.25	0.32	0.54	0.68	0.77
	16:00	0.35	0.37	0.62	0.73	0.84
	17:00	0.37	0.28	0.65	0.70	0.78
2	7:30	0.32	0.29	0.55	0.55	0.80
	8:30	0.29	0.31	0.58	0.60	0.67
	16:00	0.31	0.33	0.60	0.57	0.77
	17:00	0.34	0.31	0.60	0.67	0.64
3	7:30	0.40	0.34	0.37	0.55	0.73
	8:30	0.31	0.35	0.43	0.58	0.68
	19:30	0.29	0.51	0.67	0.62	0.77
	20:30	0.35	0.32	0.59	0.64	0.82
4	7:30	0.23	0.29	0.53	0.56	0.76
	8:30	0.35	0.31	0.62	0.64	0.70
	16:00	0.35	0.35	0.67	0.72	0.80
	17:00	0.37	0.30	0.79	0.70	0.93
5	7:30	0.33	0.42	0.55	0.64	0.77
	8:30	0.35	0.34	0.64	0.52	0.83
	16:00	0.29	0.29	0.59	0.69	0.82
	17:00	0.41	0.30	0.62	0.70	0.91
6	7:30	0.28	0.29	0.65	0.47	0.64
	8:30	0.33	0.28	0.62	0.53	0.72
	16:00	0.41	0.34	0.57	0.39	0.88
	17:00	0.39	0.32	0.62	0.55	0.81
7	7:30	0.33	0.35	0.43	0.54	0.73
	8:30	0.36	0.42	0.57	0.58	0.69
	16:00	0.29	0.31	0.63	0.56	0.82
	17:00	0.35	0.32	0.58	0.63	0.77
8	7:30	0.28	0.33	0.55	0.54	0.69
	8:30	0.35	0.35	0.65	0.62	0.77
	16:00	0.32	0.32	0.57	0.67	0.71
	17:00	0.41	0.38	0.68	0.68	0.58
9	7:30	0.31	0.32	0.63	0.47	0.73
	8:30	0.32	0.38	0.54	0.58	0.60
	16:00	0.39	0.29	0.55	0.61	0.55
	17:00	0.43	0.33	0.49	0.52	0.91
10	7:30	0.33	0.38	0.66	0.44	0.76
	8:30	0.29	0.39	0.71	0.43	0.82
	16:00	0.35	0.41	0.56	0.55	0.68
	17:00	0.38	0.36	0.52	0.60	0.73
Media mañana		0.31	0.33	0.56	0.55	0.73
Media tarde		0.35	0.33	0.60	0.62	0.77
Media total		0.33	0.34	0.58	0.58	0.75

Los datos semanales de cada franja horaria corresponden a la media de los cinco días observados.

\*P < 0.005.

sPa: Interacción subsaharianos; mPa: Interacción magrebíes; lPa: Interacción latinoamericanos; ePa: Interacción europeos del Este; ecPa: Interacción de los europeos comunitarios de los quince.

Fuente: elaboración propia.

Incluso dimos un paso más en la investigación, puesto que entre los españoles que utilizaron las competencias comunicativas como supuesto encuentro y colaboración entre distintos patrones culturales, en lo que los malentendidos y las interferencias suelen ser frecuentes, les preguntamos si la interacción había modificado la percepción que tenía sobre el exogrupo. 85 por ciento respondió que igual, 10 por ciento mejor y cinco por ciento peor, opinión, para este último caso, que afectaba a los europeos del Este. En consecuencia, las cifras muestran que el contacto es ilusorio en el autobús que une las ciudades de Roquetas de Mar y Almería y ni mucho menos se reduce el prejuicio.

En la literatura internacional también se encuentran investigaciones que muestran que estar sentados juntos no equivale a interactuar. Maoz (2002) lo comprobó cuando sentó juntos a árabes e israelíes y vio que sólo 35 por ciento que dialogó tuvo una pequeña o mediana interacción.

Por último, preguntamos de manera cualitativa<sup>13</sup> a los viajeros sobre los motivos que les llevan a elegir sus asientos. Los españoles los justifican atendiendo al sentimiento de inseguridad que genera “tanta gente diferente junta”; dicho de otro modo, existe un “umbral crítico” para extraños o poco deseables que ha posibilitado el proceso de penetración, invasión para terminar con la consolidación de la ocupación de los asientos traseros. De ahí que se opte por el endogrupo o por aquéllos que se piensa que son más parecidos a uno, basándose tanto en un discurso prejuicioso y xenófobo, como de libertad de no asociación y privacidad.

“Huelen mal y no los conozco ¿para qué me voy a sentar allí?” (pasajero español).

“Son todos lo mismo, unos por unos y otros por otros (...) atrás no termino de ir tranquilo” (pasajero español).

“Se sientan todos juntos (...) allí hablan de todo, yo me siento insegura, sólo una vez he viajado en la parte de atrás, y porque no me quedaba otra. Siempre que puedo me siento delante, me dan un poco de miedo y viajo de manera más privada” (pasajera española).

“Lo siento, es un acto instintivo, uno se ubica al lado de quien más cómodo se siente” (pasajero español).

“Antes cuando no estaban los inmigrantes en el autobús en la parte de atrás se sentaban los jóvenes y fumaban de todo, ahora ya no se puede (...) y ahora se sientan los inmigrantes, parece que el autobús es suyo. Te miran mal” (pasajera española).

Además, así como sucede al vivir en barrios de mayoría inmigrada, sentarse junto a ellos significa desprestigio, es, por tanto, una presentación del *self* en la vida cotidiana (Goffman, 1971). Por eso reconocen que antes del uso masivo del

y consensos provisionales; y tercera, inferencia conversacional, práctica de una puesta en congruencia que permite la mutua inteligibilidad de los interactuantes.

<sup>13</sup> También se recogen comentarios fruto de conversaciones informales. Las limitaciones de espacio hacen que en el texto sólo se muestran los comentarios más significativos. Además, en la transcripción de las conversaciones tanto de españoles como extranjeros se han corregido los errores de pronunciación, el resto se presenta de la manera más exacta a la expresada.

autobús por parte de los inmigrados, los nacionales se ubicaban en cualquier lado del autobús. Sin embargo, los inmigrantes han roto los equilibrios preestablecidos, modificando las significaciones sociales de los lugares (delante las personas mayores y detrás los jóvenes). Todo ello obliga a reajustes mutuos simbólicos, los cuales no están exentos de tensiones, especialmente en forma de desatención cortés (Gofman, 1980). O como subraya Germain (1997), en los espacios públicos de interacción, excluir a otro o sentirse excluido puede deberse a la expresión tenue de gestos o simplemente a la percepción de presencias no atractivas.

Más concretamente, esta forma de “atención” toma dos estrategias mayoritarias: una, la de ocupar el asiento del pasillo, lo que conlleva al pasajero que quiere sentarse en la ventanilla a pedir permiso para poder pasar. Dos, dejar algunas de las pertenencias en el asiento de al lado, lo que, de nuevo, fuerza al nuevo viajero a solicitar que las quite. Por supuesto, en este caso el conductor nunca sugiere inicialmente que las pertenencias se coloquen en las bandejas porta equipajes que hay encima de los asientos. Incluso algunos pasajeros que emplean estas estrategias utilizan un lenguaje no verbal a la hora de seleccionar su compañero de viaje, puesto que cuando le ve venir por el pasillo y le gusta como acompañante disimuladamente quita sus posesiones o pasa a asentarse en la parte de la ventanilla.

Yo no quiero sentarme de la segunda puerta para atrás, parece que estás en otro sitio, en África o Rumania. A mí me gusta ir sentada con los míos. Como no tengo carné siempre he utilizado el autobús, antes me sentaba en cualquier lado. Ahora no. Ir sentada atrás es como si vivieras en los barrios que viven ellos” (pasajera española). Ahí que se sienten los inmigrantes, esa parte hasta huele mal, parece otro autobús. El conductor tiene que poner el aire, para que se esfume el olor. Le digas lo que les digas se quitan los zapatos (pasajera española).

Siempre que puedo pongo algo en el asiento de al lado y lo quito cuando viene algún español, para que pueda sentarse a mi lado (pasajera española).

En consecuencia estos argumentos y estrategias<sup>14</sup> no son propios, ni únicos de nuestro contexto, así, por ejemplo, Kaplan y Fugate (1972) en un estudio de contacto entre blancos y negros en las ciudades de Cincinnati y Richmond, tomando como laboratorio los supermercados, comprobaron varias cuestiones: primera, que los blancos rara vez se ponían detrás de los negros en las colas de las cajas, y segunda, que los blancos trataban de ponerse en filas de pago donde el cajero era blanco. También Parker (1968) observó en una iglesia Baptista de Chicago que los blancos ocupaban una parte de la iglesia (sobre todo, delantera) y los negros otra.

Torres (2005) acredita cómo en el paseo marítimo de Valencia los españoles y los inmigrantes, principalmente ecuatorianos, tienen una cohabitación distante

<sup>14</sup> Sólo en casos excepcionales en la elección del asiento los españoles resaltan la comodidad de viajar en la parte delantera, especialmente, por ver la carretera o salir antes del autobús cuando se llega a destino.



pero pacífica, que consiste en ocupar determinados bancos o áreas, pero donde el contacto es casi nulo. Contrario a lo que ocurre en el jardín del Turia, donde el autor explica que la ocupación masiva por parte de los latinos ha generado problemas con los autóctonos, quienes achacan a los primeros actividades delictivas.

Reboloso y otros (1998) en El Ejido también comprueban que los autóctonos anticipan sus recorridos por las calles atendiendo a la presencia de inmigrantes.

En efecto, los inmigrantes llegan a unos espacios ya conformados socialmente, con unos códigos de uso, significados y conductas, de manera que la evitación cortés transforma a la víctima del prejuicio en una persona relegada al fondo del escenario (*upstaged*), en nuestro caso del autobús. Esta desatención de urbanidad manifestada en la segregación de espacios cotidianos, tal y como afirmaba Christopher (1994), forma parte de las múltiples escalas que regulan las relaciones sociales y de domino intergrupales.

Los europeos comunitarios manifiestan opiniones muy similares a las vertidas por los autóctonos. Ellos, en su condición de europeos, no se sienten diferentes en el uso del espacio público que los españoles, aunque sí reconocen la diferencia con respecto a otros grupos, sobre todo africanos, de ahí que entiendan también el autobús entre el ellos y nosotros, inmigrantes vs europeos.

Los españoles y nosotros viajamos mucho juntos, entendemos las cosas de igual forma, no nos descalzamos, ni olemos (...)" (pasajero británico).

A mí me gusta ir siempre delante, y si puede ser la parte de la ventanilla mejor, así veo el paisaje, el mar me gusta mucho. No quiero que me distraiga nadie, atrás van los negros siempre hablando muy alto (...) parecen sordos (pasajero alemán).

Sin embargo, el discurso del resto de extranjeros varía con respecto a los anteriores. Así, por ejemplo, los europeos del Este no manifiestan ningún interés por lugares concretos, su elección está estrechamente relacionada con lo habitual y menos conflictivo.

Nosotros siempre que podemos nos sentamos todos juntos, donde sea, hablamos de nuestras cosas, no queremos problemas con nadie. Allí donde hay un hueco nos sentamos. Casi siempre en la mitad, atrás están los negros y delante las personas mayores" (pasajera rumana).

Tan atrás no me gusta, aunque sino hay más remedio me siento, a mí me gusta más ir con españoles, los marroquíes no hablan con nadie" (pasajero búlgaro).

Los latinos, como vimos, son el colectivo que menos segregado y más interacción tiene de todos los grupos que viajan en el autobús y así lo manifiestan también en sus respuestas.

Me siento en cualquier lado y con cualquiera, no tengo problemas. Aunque prefiero con españoles por si tengo que hablar algo" (pasajera colombiana).

Lo cierto es que me siento en cualquier sitio y hablo con casi todo el mundo" (pasajera colombiana).

Fíjate con quién creo que más he viajado ha sido con rumanos y negros (pasajero ecuatoriano).

No obstante, también hay que tener en cuenta que los latinoamericanos y europeos del Este son los últimos grupos que, de manera mayoritaria, están haciendo uso del autobús. O lo que es igual, llegan a un espacio donde las fronteras simbólicas ya están perfectamente definidas. Por ello, terminan sentándose en los intersticios que quedaban vacíos entre los españoles y africanos.

Los africanos, por su lado, expresan motivaciones y discursos diferentes a todos los anteriores. Por un lado, afirman que la elección de la parte trasera del autobús se debe a mayor privacidad y menos control, tanto del conductor como de otros pasajeros.

Mis compañeros de trabajo y yo, siempre que podemos nos sentamos atrás, viajamos todos juntos, hablamos de nuestras cosas y no molestamos a los de delante” (pasajero ghanés).

Nos hemos sentado allí desde siempre y nadie se mete con nosotros, nadie se empuja por sentarse aquí, todo el mundo quiere delante” (pasajero marroquí).

Alguna vez que otra me siento al lado del conductor y noto como la gente me mira, no es cosa mía seguro, siento que invado un espacio” (pasajero mauritano).

También la elección del asiento es una expresión pública de actitud, que en cierto modo se convierte en una lealtad/fidelidad a lo ya establecido, puesto que están ante un escenario con propiedades comportamentales preestablecidas. Lo que equivale a una reproducción de las estructuras macro en los ámbitos cotidianos.

Hace un año que trabajo en Almería y vivo en Roquetas de Mar, desde el primer día me dí cuenta cuál era mi lugar, casi todos los negros se sentaban detrás y los turistas delante, nadie me ha dicho nunca nada donde debo sentarme (pasajera marroquí).

Yo no quiero problemas, yo siento que me miran mal si me siento al lado del conductor (pasajera senegalesa).

Muchas mujeres ponen sus bolsos en los asientos de al lado cuando nos ven y lo quitan cuando saben que se va a llenar el autobús y el siguiente pasajero es otra española (pasajero guineano).

“No nos quieren alquilar casas, cómo van a querer que nos sentemos a su lado” (Pasajero mauritano).

Siempre ocupamos los sitios periféricos: los peores trabajos, viviendas, no podemos entrar a todos los bares y ahora aquí en el autobús, ¿dónde te vas a sentar? (...) pues donde ellos no quieren (pasajero senegalés).

En estas respuestas queda reflejado que el espacio es un fenómeno socialmente apropiado y construido para moldear la interacción (Stokoe y Wallwork, 2003) a partir de la influencia que tienen los elementos que actúan en la estructura macroecológica, puesto que los inmigrantes en la provincia de Almería sufren segregación en casi todos los ámbitos, sobre todo, el económico y residencial, como

más visibles. Así, Arjona (2006) refleja la segregación económica en Almería, donde los africanos se concentran en el sector agrícola, el cual presenta las peores condiciones laborales: flexibilidad, irregularidad, bajos salarios, etc., frente a los latinoamericanos y europeos de Este que, además de los invernaderos, se han insertado en otros mercados laborales con mejores condiciones: restauración, construcción, transporte, etcétera.

También Checa (2007) muestra cómo todos los grupos de inmigrantes viven segregados espacialmente (disimilitud y aislamiento), pero sus manifestaciones son muy diferentes. Mientras que los africanos se ubican principalmente en diseminados, entre los invernaderos, los latinos y europeos del Este se insertan en los diferentes núcleos urbanos. Dicho de otro modo, los africanos se dispersan en cortijos, quedando casi invisibles, cuyo reflejo o equivalente es ocupar los peores, o menos valorados, lugares de los ámbitos públicos. Sin embargo, los latinoamericanos y europeos del Este que comparten más el espacio residencial con los españoles se sientan próximos a ellos en el autobús.

De forma parecida Reboloso y otros (1998) en El Ejido<sup>15</sup> comprobaron, en un estudio de espacios abiertos, que si la interacción se producía en lugares de tránsito —por ejemplo, calle periférica— el rechazo es menor que en aquellos escenarios donde la presencia de los diferentes grupos es más continuada (por ejemplo, plazas o lugares públicos de descanso que se ubican en el centro de la ciudad). Por tanto, en la calle lo que se priva, además del derecho a la diferencia (alteridad cultural y de origen), es a la indiferencia (Chebel, 1998) que todo autóctono exige en su movilidad diaria.

En las investigaciones internacionales también encontramos la influencia de la estratificación macro en los ámbitos cotidianos. Granis (1998), cuando analiza la exclusión, sostiene que la raza no sólo explica la segregación residencial, sino que también tiene su manifestación en el ámbito de las calles, ya que aunque no actúen los elementos macroestructurales de manera directa, sin embargo, se manifiestan en los ámbitos micro, esto es, en ningún lado está “escrito” que los negros deben ubicarse en una determinada zona de la calle.

En definitiva, con la utilización discursiva del espacio público hemos entendido que éste se traduce, con mucha frecuencia, en acciones directas tanto en comportamientos esperables como en relaciones sociales (reconocidas y aceptadas), es decir, mantiene las categorías sociales (autóctono *vs* inmigrante, ellos *vs* nosotros) que en otros ámbitos están perfectamente regidos.

<sup>15</sup> En febrero de 2001 se produjo en El Ejido uno de los actos xenófobos más violentos de toda Europa. Para un análisis detallado de los acontecimientos, así como las diferentes variables intervinientes puede verse, entre otros, Checa (dir.) (2001).

## Conclusiones

El incremento paulatino de inmigrantes está transformando los espacios públicos de las ciudades. La coincidencia en el parque, la parada del autobús, la puerta del colegio o la cola del supermercado constituye una experiencia cotidiana para la gran mayoría de los ciudadanos. Así, el lugar público se constituye como uno de los espacios fundamentales de socialización con la alteridad. Ahora bien, éste no siempre actúa como tal, sino que se convierte en un elemento de desencuentro, conflicto o aislamiento. Por ello, tal y como sostiene Falah (1996), se produce la paradoja que entre población que comparte el mismo espacio se configuran múltiples fronteras.

Los autobuses públicos se revelan como un contexto válido para observar los procesos de interacción entre los miembros de diferentes grupos. Allí coincide una gran diversidad definida tanto por el origen distinto de los pasajeros, como la clase social, edad o sexo. La línea que une las ciudades almerienses de Roquetas de Mar y Almería cumple todos esos requisitos y, por ello, fue seleccionada para el análisis.

Los resultados muestran que el autobús presenta altas dosis de segregación tanto en lo que corresponde a la ubicación (disimilitud), como a la interacción. Puesto que la procedencia se va a convertir en el eje vertebrador de ese escenario compartimental, donde los inmigrantes se sientan en la parte trasera, especialmente los africanos y los nacionales en la parte delantera. Cifras que se acentúan más si cabe cuando el autobús va más lleno y la presencia de mujeres es más significativa.

No obstante, como hemos visto, esta segregación microecológica constituye un nivel *sui generis* de la realidad, puesto que no se produce de manera autónoma, sino que depende de otra escala social. Dicho de otro modo, las fronteras se mantienen en todos los procesos de interacción interracial en base a prejuicios y estereotipos, los cuales regulan la posibilidad de contacto, cuyo resultado final es el *personal apartheid*. De manera que los patrones de segregación en el autobús no pueden ser explicados exclusivamente por factores interpersonales, o lo que es igual, las nuevas formas de segregación son informales pero funcionan con una lógica formal, puesto que los resultados confirman que los niveles de contacto intergrupales esperados (presumiblemente elevados por el espacio tan reducido en el que se desarrolla la acción) varían considerablemente de los reales. Por tanto, la idea de la alteridad es clave como categoría que organiza la experiencia diaria.

Es más, esta segregación con manifestaciones simbólicas –socioideas– ejerce de sistema clasificatorio que sirve no sólo para imponer los estándares culturales dominantes y argumentar las divisiones sociales, sino también para escamotear su propia naturaleza jerarquizadora. Por tanto, la apropiación del

espacio, en términos materiales, supone una transformación objetiva de los lugares, cambiando su fisonomía ante los ojos de la sociedad autóctona. Pero la apropiación en sentido simbólico, afecta a la forma que tienen los propios inmigrantes de concebir y abordar el espacio, que para nuestro caso se convierte en un lugar contingentemente usado por sujetos que no pertenecen a él.

El trabajo de campo muestra que la disposición de los grupos en el autobús es fruto de varios procesos. Por un lado, se produce la segregación deliberada con base en prejuicios sobre la alteridad (Goldberg, 1998). De manera que la cultura se ha convertido en una sucedánea de la idea de raza y sirve, más sutilmente, para las mismas justificaciones, a saber: la naturalización de las asimetrías y exclusión. Hasta el punto que el contacto no puede ser comprendido sin tener en cuenta las categorías de raza y/o alteridad, como resultado de emociones extraídas de otras experiencias de copresencia (*lived experience*): trabajo, barrio, escuela de los hijos, etcétera.

En nuestro caso, la ocupación del espacio es una expresión de preservación del estatus (autóctonos delante e inmigrados detrás) en base a una jerarquía simbólica. Por ello, las percepciones intergrupales se manifiestan a través de representaciones abstractas del espacio, con una importante dimensión simbólica e identitaria (mi espacio *versus* el tuyo), que se traducen en prácticas concretas de etnolocalización (mi lugar de viaje frente al tuyo) y organizan el espacio social (Lefebvre, 1991).

De ahí que para la hipótesis del contacto la realidad muestra, para casi todos los casos, que es ilusoria, ya que dicha presunción es una precondition abstracta para una sociedad ideal, esto es, ofrece más una visión utópica que un cambio social.

Por otro lado, se produce una segregación inadvertida (influencia de la estructura macro), fruto de un proceso espontáneo, sin dirección organizada; estaríamos, por tanto, ante una dimensión escondida (Hall, 1966), como consecuencia de una dialéctica entre la práctica y la estructura social (Pred, 1984).

Distancias y fronteras personales no son un proceso trivial, sino que son un reflejo de la naturaleza de nuestras relaciones. La segregación es un modo de regular la interacción entre los grupos. De modo que no se fundamenta en unas políticas deliberadas de separación racial sino como una panoplia de prácticas no oficiales colectivas que operan en la reproducción de las fronteras raciales. Que el espacio público sea abierto no quiere decir carente de normas. Las “convenciones” sociales que regulan los espacios públicos establecen las formas en que debe desarrollarse la interacción y fijan la “normalidad” de usos y comportamientos, “buscando no tanto la adhesión a unos valores fundamentales como el respeto a unas apariencias formales” (Pellegrino *et al.*, 1991: 11).

En conclusión, tal y como sostienen De la Haba y Santamaría (2004), la urbanidad puede entenderse como la expresión de un conjunto de negociaciones,

imposiciones y ajustes, realizados entre actores con posibilidades diferentes, que terminan conformando un espacio público asimétrico y jerarquizado en su accesibilidad, uso y apropiación, que en nuestro caso está basado, sobre todo, en el origen.

## Bibliografía

- ALLPORT, Gordon, 1954, *The nature of prejudice*, Reading, Addison-Wesley.
- APPADURAI, Arjun, 2007, *El rechazo de las minorías. Geografía de la furia*, Tusquets, Barcelona.
- ARJONA, Ángeles, 2006, *Los colores del escaparate. Emprendedores inmigrados en Almería*, Icaria, Barcelona.
- BAIL, Christopher, 2008, "The configuration of symbolic boundaries against immigrants in Europe", en *American Sociological Review*, vol. 73, núm. 1.
- BALDWIN EDWARDS, Martin, 1999, "Where free markets reign, aliens in the twilight zone", en M. BALDWIN-EDWARDS y J. ARANGO, *Immigrants and the informal economy in Southern Europe*, Frank Cass Publishers, Portland.
- BARBOSA, Fernando, 2006, *Jóvenes e inmigración en Madrid. Espacios de sociabilidad*, Observatorio de las Migraciones de la ciudad de Madrid, Madrid.
- BAUMAN, Zygmunt, 2001, *La posmodernidad y sus descontentos*, Akal, Madrid.
- BERICAT, Eduardo, 1994, *Sociología de la movilidad espacial. El sedentarismo nómada*, CIS, Madrid.
- BORJA, Jordi y MUXÍ, Zaida, 2001, *Espai public, ciutat i ciutadania*, Diputación de Barcelona, Barcelona.
- CARLING, Jorgen, 2007, "Migration control and migrant fatalities at the spanish-african borders", en *International Migration Review*, vol. 41, núm. 2.
- CASTELLANOS, Mari Luz y PEDREÑO, Andrés, 2005, *Los nuevos braceros del ocio. Sonrisas, cuerpos flexibles e identidad de empresa en el sector turístico*, Miño y Dávila, Madrid.
- CHEBEL, Arianne, 1999, *Los racismos cotidianos*, Bellaterra, Barcelona.
- CHECA, Francisco, 2001, *El ejido la ciudad-cortijo. Claves socioeconómicas del conflicto étnico*, Icaria, Barcelona.
- CHECA, Juan Carlos, 2007, *Viviendo juntos-aparte. La segregación espacial de los africanos en Almería*, Icaria, Barcelona.
- CHRISTOPHER, Anthony, 1994, *The atlas of Apartheid*, Routledge, Londres.
- CLACK, Beverly, John DIXON y Colin TREDoux, 2005, "Eating together apart, patterns of segregation in a multi-ethnic cafeteria", en *Journal of Community and Applied Social Psychology*, núm. 15.
- COLECTIVO IOÉ, 2005, *Inmigración y vivienda en España*, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Madrid.
- DAVIS, Morris, Robert SEIBERT y Warren BREED, 1966, "Interracial seating patterns on New Orleans public transit", en *Social Problems*, núm. 13.
- DELGADO, Manuel, 1999, *El animal público*, Anagrama, Barcelona.

- DELGADO, Manuel, 2001, "Inmigración, etnicidad y derecho a la indiferencia", en F. CHECA *et al.*, *Convivencias entre culturas*, Signatura, Sevilla.
- DI MASSO, Andrés, 2007, "Usos retóricos el espacio público, la organización discursiva de un espacio en conflicto", en *Athenea Digital*, núm. 11.
- DIXON, John y Kevin DURRHEIM, 2003, "Contac and ecology of racial division, some varieties of informal segregation", en *British Journal of Social Psychology*, núm. 42.
- DIXON, John y Kevin DURRHEIM, 2004, "Dislocating identity, desegregation and the transforation of place", en *Journal of Environmental Psychology*, núm. 24.
- DOVIDIO, John, GAETNER, Samuel y Kerry KAWAMAKI, 2003, "Intergroup contact, the past, present and the future", en *Group Processes and Intergroup Relations*, núm. 6.
- DUNCAN, Otis Dudley y Beverly DUNCAN, 1955, "Residential distribution and occupational stratification", en *American Journal of Sociology*, núm. 60.
- FALAH, Gahzi, 1996, "Living together apart, residential segregation in mixed arab-jewish cities", en *Urban Studies*, vol. 33.
- GERMAIN, Annick, 1997, "L'étranger et la ville", en *Revue Canadiense des Sciencies Regionales*, núm. 20.
- GOFFMAN, Erving, 1971, *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Amorrortú, Buenos Aires.
- GOFFMAN, Erving, 1980, *Relaciones en público. Macroestudios del orden público*, Alianza, Madrid.
- GOLDBERG, David, 1998, "The new segregation", en *Race and Society*, núm. 1.
- GRANNIS, Rick, 1998, "The importance of trivial streets, residential streets and residential segregation", en *American Journal of Sociology*, núm. 103.
- HALL, Edward, 1966, *The hidden dimension*, The Bodley Head, Londres.
- HALLINAN, Maureen y Richard WILLIAMS, 1989, "Interracial friendship choices in secondary schools", en *American Sociological Review*, núm. 54.
- HERRANZ, Gonzalo, 2008, "Xenofobia, un estudio comparativo en barrios y municipios almerienses", en *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, núm. 121.
- IZQUIERDO, Antonio, Diego LÓPEZ y Raquel MARTÍNEZ, 2003, "The favourites of the twenty-first century, Latin American Immigration in Spain", en *Studi Emigrazione*, núm. 149.
- KAPLAN, P. F. y D. FUGATE, 1972, "Pilot study of racial interaction in a public place: Northern and Southern settings compared", en *International Journal of Group Tensions*, 2.
- KING, Russell, Anthony FIELDING y Richard BLACK, 1997, "The international migration turnaround in Southern Europe", en R. KING y R. BLACK, *Southern Europe and the new immigrants*, Sussex Academic Press, Portland.
- KIRSCHENBAUM, Alan, 1984 "Segregated integration, a research note on the fallacy of misplaced numbers", en *Social Forces*, núm. 62.
- LEFEVBRE, Henry, 1991, *The production of space*, Blackwell, Oxford.
- MAOZ, Ifat, 2002, "Is there contact at all? Intergroup interaction in planned interventions between jews and arabs in Israel", en *International Journal of Intercultural Relations*, núm. 26.
- MARTORI, Juan Carlos y Karim HOBBERG, 2003, *La segregació residencial de la població estrangera a Catalunya*, Fundació Jaume Bofill, Barcelona.



- MOODY, James, 2001, "Race, school integration, and friendship segregation in America", en *American Journal of Sociology*, núm. 107.
- PARKER, James, 1968, "The interaction of negroes and whites in an integrated church setting", en *Social Forces*, núm. 46.
- PEDREÑO, Andrés, 2005, *Las relaciones cotidianas entre jóvenes y españoles en inmigrantes. Un estudio empírico sobre Torre Pacheco, Fuente Álamo y La Unión Región de Murcia*, Ediciones Sureste, Murcia.
- PELLEGRINO, Pierre, Cedrit LAMBERT y Frederic JACOT, 1991, "Espace public et figures du lien social", en *Espaces et Sociétés*, 62.
- PRED, Allan, 1984, "Place as historically contingent process —structuration and the time— geography of becoming places", en *Annals of the Association of American Geographers*, núm. 74.
- PETTIGREW, Thomas, 1998, "Intergroup contact theory", en *Annual Review of Psychology*, núm. 49.
- PETTIGREW, Thomas y Linda TROPP, 2000, "Does intergroup contact reduce prejudice?", en S. OSKAMP, *Reducing prejudice and discrimination*, Lawrence Erlbaum, New Jersey.
- REBOLLOSO, Enrique, Baltasar FERNÁNDEZ y Carmen POZO, 1998, "Discriminación étnica en un espacio público. El poder de las normas en el juicio sobre unas escenas urbanas", en *Revista de Psicología Social*, núm. 13.
- SCHNELL, Izhak y Benjamini YOAV, 2001 "The sociospatial isolation of agents in everyday life spaces as an aspect of segregation", en *Annals of the Association of American Geographers*, núm. 91.
- SCHOFIELD, Janet, 1986, "Black-white contact in desegregated schools", en M. HEWSTONE y R. BROWN, *Contact and conflict intergroup encounters*, Blackwell, Oxford.
- SCHOFIELD, Janet y Andrew SAGAR, 1977, "Peer interaction patterns in an integrated middle school", en *Sociometry*, núm. 40.
- SIMMEL, George, 1986, *Sociología. Estudios sobre las formas de socialización*, Alianza Editorial.
- SINGLENTON, Louise y Steven ASHER, 1977, "Peer preferences and social interaction among third-grade children in an integrated school district", en *Journal of Educational Psychology*, núm. 69.
- STOKOE, Elizabeth y Jodi WALLWORK, 2003, "Space invaders, the moral-spatial order in neighbour dispute discourse", en *British Journal of Social Psychology*, núm. 42.
- THAYER, Luis Eduardo, 2008, *La expropiación del tiempo y la apropiación del espacio, la incorporación de los inmigrantes latinoamericanos a la comunidad de Madrid*, Universidad Complutense, Madrid.
- TORRES, Francisco, 2005, *Àmbit urbà, sociabilitat i inserció social dels immigrants. El cas de Russafa Valencia*, Tesis doctoral, Universitat de Valencia.
- VIDAL, Tomás y Enrique POL, 2006, "La apropiación del espacio, una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares", en *Anuario de Psicología*, vol. 3, núm. 36.



*Ángeles ARJONA GARRIDO*

Doctora en Antropología Social. Profesora en el Departamento de Ciencias Humanas y Sociales de la Universidad de Almería. Las principales líneas de investigación son mercado de trabajo, economía étnica, modelos de integración de los inmigrantes, incorporación al sistema educativo. Es autora del libro *La inmigración y el mercado de trabajo: el caso de la economía étnica en Almería*, 2004, *Los colores del escaparate*, 2007. Coeditora de los libros *Convivencias entre culturas*, 2001, *La integración social de los inmigrantes: modelos y experiencias*, 2003, *Inmigración y derechos humanos*, 2004 y *Menores tras la fronteras*, 2006. Es autora y coautora de varios artículos nacionales e internacionales publicados en las siguientes revistas: *Sociología del Trabajo*, *Revista Internacional de Sociología*, *Sociología*, *Redes*, *Portularia*, *Foro Hispánico*, *Scripta Nova*. Correo electrónico: arjona@ual.es

*Juan Carlos CHECA OLMOS*

Doctor en Sociología. Profesor en el Departamento de Historia, Geografía e Historia del Arte en la Universidad de Almería. Las principales líneas de investigación son la segregación espacial, el mercado de trabajo, los modelos de integración de los inmigrantes y las migraciones de retorno. Es autor de los libros *La diferenciación residencial de los inmigrantes*, 2004 y *Viviendo juntos aparte*, 2007. Es coeditor de los libros *Convivencias entre culturas*, 2001, *La integración social de los inmigrantes: modelos y experiencias*, 2003, *Inmigración y derechos humanos*, 2004. Es autor y coautor de varios artículos nacionales e internacionales publicados en varias revistas académicas, entre las que destacan *Anthropologica*, *Sociología*, revista española de Investigaciones Sociológicas, *Migraciones Internacionales*, *Revista Colombiana de Sociología*. Correo electrónico: jchecha@ual.es