



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Sociales
Carrera de Sociología

Documento de Cátedra N° 84

Raudenbush, Danielle T. (2012) "Raza e interacciones en transporte público: Cohesión Social y la Producción de Normas Comunes y la Identidad Colectiva Negra"

[“Race and Interactions on Public Transportation: Social Cohesion and the Production of Common Norms and Collective Black Identity”, *Symbolic Interaction*, 35/4:456-473]

**Traducción resumida del inglés al español por
Carolina Najmias (carolinanajmias@gmail.com) y
Magalí Trepiana (magalitrepiana@hotmail.com)
(2013)**

**Cátedra de Metodología y Técnicas de la Investigación Social
Profesora Titular: Ruth Sautu**

Este Documento de Cátedra forma parte de una serie que tiene como propósito contribuir a la formación de alumnos de la Carrera de Sociología de la Universidad de Buenos Aires en cuestiones vinculadas al diseño y realización de investigaciones científicas en el campo de las ciencias sociales. Su contenido complementa los textos de metodología de lectura obligatoria y optativa incluidos en cada uno de los tres cursos que se dictan en la Carrera.

Estos documentos son material de uso interno y no pueden ser incorporados a ediciones impresas ni reproducidos comercialmente.

La Cátedra solicita a los usuarios de estos Documentos que citen a sus autores indicando las referencias completas, es decir: autores, fecha, título, número y tipo de documento (traducción, resumen, elaboración propia, etc.). En los casos en que el usuario utilice sólo parte del documento, haciendo referencia a algunos de los autores/obras originales allí incluidos, consignar que fue tomado de nuestro Documento de Cátedra. Por ejemplo:

E. O. Wrigth (1985), *Classes*, London: Verso, citado en Documento de Cátedra 30, Plotno, G., Lederman, F. & Krause, M. (2007) “Escalas Ocupacionales”.

Raudenbush, Danielle T. (2012) "Race and Interactions on Public Transportation: Social Cohesion and the Production of Common Norms and Collective Black Identity", *Symbolic Interaction*, 35/4:456-473 ["Raza e interacciones en transporte público: Cohesión Social y la Producción de Normas Comunes y la Identidad Colectiva Negra"]¹

En este artículo examino interacciones en transporte público a fin de evaluar la cohesión social entre miembros de una misma raza. Contrariamente a la perspectiva predominante de la cohesión social en espacios urbanos, encuentro que los individuos en áreas pobres, negras (black en el original) demuestran mayor cohesión social que individuos en áreas más ricas, blancas. Esta cohesión es significativa en tanto juega un rol en la producción de nociones comunes de una particular realidad negra e identidad negra, y que cumple una función normativa en la definición de los comportamientos apropiados. Utilizo la idea de desatención cortés de Goffman como un heurístico para estudiar la cohesión social.

Palabras clave: cohesión social, Goffman, desatención cortés, raza, identidad negra

INTRODUCCIÓN

Los sociólogos han estudiado durante mucho tiempo el tema de la cohesión social y el impacto de tener o no tener relaciones sociales, sobre las experiencias individuales y de la comunidad y el bienestar. En la sociología contemporánea, dos líneas de investigación han examinado la cohesión social en áreas urbanas. La primera tiene que ver con el aislamiento social (*social isolation*) entre residentes de áreas pobres, y la segunda con el crimen, la pobreza y la relación entre ambos. En estas áreas de investigación, la cohesión social es pensada como los lazos que los individuos tienen con aquellos que viven a su alrededor, y el valor de esos lazos en términos de los recursos que proporcionan y la habilidad de la gente para aprovecharlos para ejercer control social. Este enfoque de redes de capital social (*social capital, network approach*) enfatiza los lazos primarios, o, en otras palabras, los lazos de la gente que interactúa rutinariamente. En estudios pasados que usan este enfoque los investigadores han tendido a encontrar que las áreas urbanas pobres, negras (*black* en el original) se caracterizan por bajos niveles de cohesión social, mientras que áreas más ricas, blancas se caracterizan por más altos niveles de cohesión social.

¹ Traducción resumida del inglés al español por C. Najmias y M. Trepiana (marzo 2013).

En este artículo, yo también examino la cuestión de la cohesión social en áreas urbanas. Sin embargo, en vez de usar el enfoque de redes del capital social, utilizo un enfoque interaccionista, el cual no enfatiza los lazos primarios. Especialmente, examino diferencias raciales en interacciones en transporte público y uso la noción de desatención cortés (*civil inattention*) de Goffman como un heurístico para evaluar la cohesión social. A través de la observación de interacciones entre miembros de una misma raza previamente desconocidos encuentro que, contrariamente a lo que mucha de la literatura sobre cohesión social postula, hay mayores niveles de cohesión social en áreas de la ciudad predominantemente pobres, negras que en áreas de la ciudad más ricas, predominantemente blancas. Más aún, las manifestaciones de cohesión social que ocurren en el transporte público en áreas negras tienen como consecuencia importante que ellas conducen a la (re)producción y negociación de nociones comunes de una particular realidad negra e identidad colectiva negra. Adicionalmente, estas manifestaciones son parte de un proceso normativo en el cual las ideas sobre cómo los negros deberían actuar y deberían ser son expresadas, discutidas y consumidas.

DESATENCIÓN CORTÉS

Goffman (1963: 84) describe que la desatención cortés ocurre cuando una persona "le da a otra suficiente aviso visual como para demostrar que nota que el otro está presente... mientras al siguiente momento le retira la atención como para expresar que él no constituye un objetivo de especial curiosidad o diseño". Escribe que la desatención cortés es el tipo de comportamiento que generalmente sentimos que es apropiado en nuestra sociedad. No obstante, en un paso estratégico que le permite acotar su foco a una sola sub-población de la sociedad americana, agrega que podemos esperar infracciones frecuentes a la regla de la desatención cortés y que, "desde ya, la subcultura de la clase social y la subcultura étnica introduce diferencias en los patrones [de comportamiento]" (1963: 86). El estudio aquí presentado se propone investigar este punto final: ¿Las "subculturas" étnicas y raciales introducen diferencias en los patrones de comportamiento y en el uso de la desatención cortés? Y si es así, ¿por qué?

Sumado a comparar las diferencias raciales en el uso de la desatención cortés, yo uso la desatención cortés como un punto de partida para medir niveles de cohesión social. Goffman (1963: 85) escribe, "al acordar la desatención cortés, el individuo insinúa que no tiene razones para sospechar de las intenciones de los otros presentes y no tiene razones para temer a los otros, ser hostil hacia los otros o desear evitarlos". Al decir ésto, sugiere que las acciones de la gente son guiadas por el supuesto de que en los

espacios públicos hay un sentimiento de que los otros desconocidos deben ser temidos y que ellos deben trabajar para mitigar este temor. Así, donde existen supuestos del otro desconocido hostil, podemos esperar ver frecuentes ocurrencias de desatención civil, y donde este supuesto no existe podemos esperar menos instancias de desatención cortés. Yo argumento que los individuos que deben transmitir una pretendida civilidad a aquellos a su alrededor se sienten menos conectados a estos otros desconocidos que aquellos que no deben transmitir esta civilidad. Sitúo la desatención cortés a lo largo de un espectro de comportamientos que indican apertura a la interacción y reflejan niveles de cohesión social. Estos comportamientos son explicados en la sección *Resultados* del artículo.

Al conceptualizar cohesión social, me baso en Forrest y Kearn (2000). Ellos escriben que la cohesión social no refiere sólo a capital social y redes, sino que también comprende varios otros elementos, entre ellos la habilidad para formar valores comunes y una cultura cívica, establecer orden social, producir solidaridad social, crear identidades sociales y reducir las disparidades de riqueza. En el estudio que presento aquí, el establecimiento del orden social, la producción de solidaridad social y la creación de identidades sociales son de particular importancia.

COHESIÓN SOCIAL EN ENTORNOS URBANOS

Muchos investigadores que utilizan el enfoque de redes de capital social para el estudio de la cohesión social encuentran que los lazos sociales, y así la cohesión social, están relativamente ausentes en áreas pobres, negras en tanto los residentes de estas áreas están socialmente aislados unos de otros (Campbell, Marsden y Hulbert, 1986; Fernandez y Harris, 1992; Furstenberg, 1999; Tigges, Browne y Green, 1998; Wacquant y Wilson, 1989). Si bien alguna investigación encuentra que los residentes de barrios pobres, negros están bastante interconectados (Wilson, 1996), la noción de que estas áreas carecen de cohesión social representa lo que Villareal y Silva (2006) identifican como la perspectiva prevaleciente de la cohesión social en áreas desaventajadas social y económicamente.

Argumento que en gran medida, esta perspectiva es un producto del diseño de investigación. Los estudios en esta área tienden a usar datos basados en encuestas en las que a los participantes les preguntan cosas como el nombre de tres personas que son sus amigos más cercanos (Campbell, Marsden y Hulbert, 1986), si comparten la casa con alguien (...) (Tigges, Browne y Green, 1998), o en qué medida los vecinos confían entre ellos mismos, comparten valores comunes y pueden confiar en el otro para hacer cumplir

el orden social (Sampson, Raudenbush y Earls, 1997). Mientras que esta aproximación es beneficiosa para revelar la existencia, o la falta de ella, de lazos primarios fuertes, el diseño se queda corto para capturar muchos otros tipos de relaciones que los individuos tienen. Es importante preguntar si existen otros tipos de relaciones y, si es así, si juegan un rol en determinar la existencia de cohesión social.

Otra línea de investigación que examina las experiencias y bienestar individuales y comunitarios a través de las relaciones, usa una perspectiva interaccionista. Con este método, los investigadores examinan cómo las interacciones cotidianas influyen y reflejan procesos y realidades sociales. Distinto del enfoque de redes de capital social, el enfoque interaccionista es capaz de captar relaciones que no necesariamente sugieren la existencia de lazos fuertes. Estas relaciones pueden reflejar relaciones más temporarias, espontáneas o incluso fugaces.

El examen de Anderson (1990, 1999, 2004) sobre raza e interacciones en espacios públicos ejemplifica este enfoque. Él demuestra que negros viviendo en áreas urbanas pobres a menudo interactúan con otros negros en espacios públicos, incluso con otros previamente desconocidos. Al explicar esto, cita a Cox (1948) y Doyle (1937), quienes reclaman que en cierta medida, la tendencia de los negros de saludarse entre sí en público tiene raíces en los días de la estricta segregación, cuando los negros se veían unos a otros como aliados en la lucha contra la opresión (1990: 169). Además, Anderson mismo ofrece varias explicaciones. Escribe que entre los negros más pobres, hablar con otros negros pobres desconocidos en público representa el deseo de expresar solidaridad de la casta de color. En una toma diferente, escribe que estas interacciones son una manera de "medir la intención" y "evaluar la seguridad de una situación pública" (1990: 171).

ENTORNO DE INVESTIGACIÓN

Debido a su naturaleza segregada, Chicago es ideal para estudiar diferencias raciales y étnicas en el comportamiento público en tanto es común encontrar espacios públicos en los que todas las personas presentes son de un solo *background* racial o étnico. Esto nos permite examinar si hay normas particulares de interacción que son específicas de ciertos grupos; somos capaces de ver cualquier potencial similitud dentro del grupo y diferencias entre grupos.

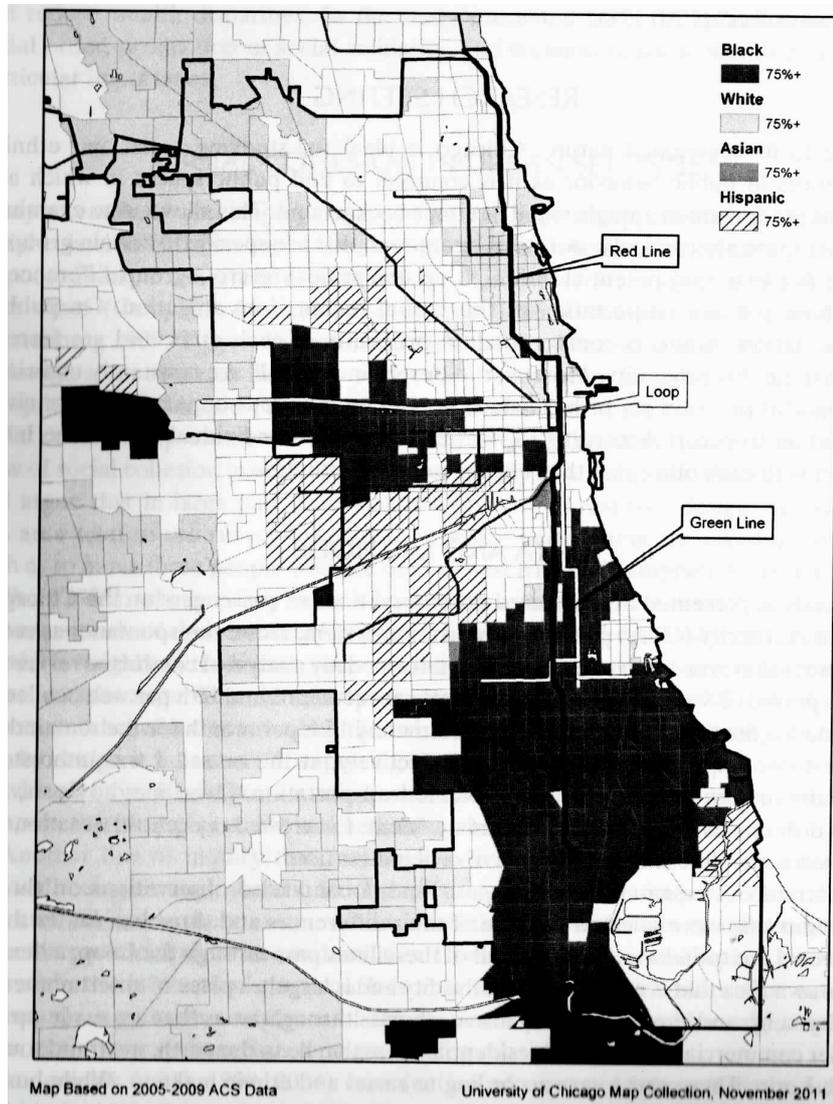
Elegí el transporte público como el ámbito espacial de la investigación. En el transporte público, extraños entran en estrecha proximidad el uno del otro y son forzados a negociar esa proximidad. Más aún, diferentes individuos están constantemente entrando en el espacio del vagón del tren o *bus* (colectivo), lo cual proporciona continuas oportunidades para que ocurra la desatención cortés. Según Goffman, es cuando los individuos primero entran en contacto uno con el otro que participan de la desatención cortés.

DATOS Y MÉTODOS

El análisis aquí presentado está basado en observaciones de pasajeros del sistema de transporte público del Chicago Transit Authority (CTA). Sin embargo, las conversaciones espontáneas que surgieron con pasajeros también formaron parte de mi análisis. Conduje la investigación por un periodo de 8 meses, pasando en promedio entre 5 y 10 horas por semana recolectando datos los primeros 3 meses, y aproximadamente 15 horas por mes el resto del tiempo. Me aproximé a este proyecto inductivamente; al principio estaba interesada en cómo, en términos generales, la gente interactúa en el transporte público. Con el tiempo, sin embargo, en tanto las diferencias raciales en las interacciones se volvieron evidentes, acoté mi pregunta central para focalizarme en las diferencias raciales en el uso de la desatención cortés.

Llevé a cabo mi investigación en dos etapas. Primero, conduje observaciones en tres líneas de trenes que fueron seleccionadas por sus diferencias y tres rutas de *bus* que conectan las líneas de trenes. Si bien todas estas líneas pasan por el Loop, un denso centro que está en el medio de la ciudad y es en gran medida un lugar de entretenimiento, empleo y comercio, cada uno de ellos también pasa por áreas que están compuestas por distritos comerciales más pequeños y áreas residenciales que se encuentran al norte, oeste y sur del Loop. Estas áreas varían según la composición racial y étnica. Mientras que los *buses* y trenes están en el Loop, la composición de pasajeros es racial y étnicamente diversa. Distintivamente, cuando los trenes y *buses* pasan a través de estas diferentes áreas residenciales, los pasajeros tienden a ser de un solo grupo racial o étnico. El mapa que sigue demuestra la segregación racial en áreas residenciales de Chicago (Figura 1).

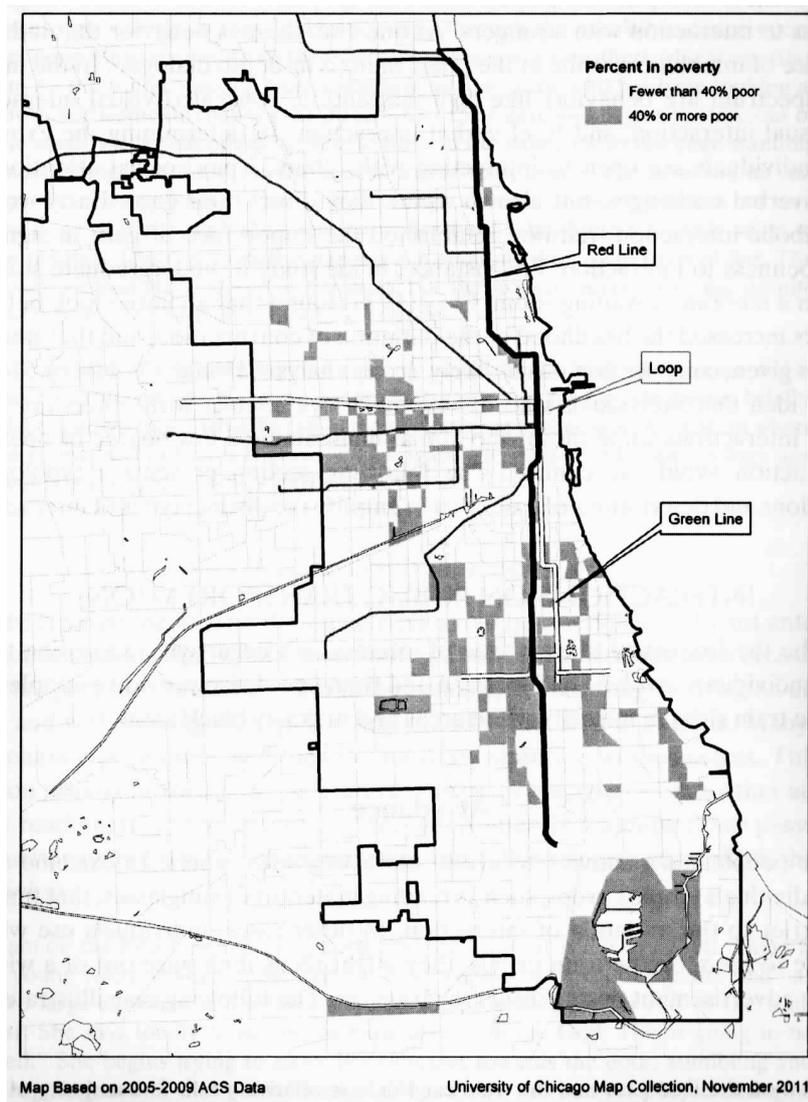
Figura 1. Raza en Chicago y Vicinity (2005-2009).



En la segunda etapa de la investigación, mis observaciones se focalizaron en dos líneas de tren en dos áreas de la ciudad que se encontró eran las más distintivas en términos de tipos de comportamientos observados: la Línea Verde Sur del Loop y la Línea Roja en el Loop y Norte del Loop. Resulta interesante que en la Línea Verde Sur del Loop, la mayoría de los pasajeros son negros. En esta área, es común viajar en tren y sólo ver pasajeros negros o, en raras ocasiones, uno o dos pasajeros no-negros. En contraste, en la Línea Roja en y Norte del Loop, la vasta mayoría de pasajeros son blancos, si bien no es poco común ver algunos pasajeros no-blancos en algún vagón del tren. Importante para este estudio: las áreas residenciales negras que estos trenes recorren están

generalmente caracterizadas por altos niveles de pobreza, mientras que las áreas blancas están caracterizadas por bajos niveles de pobreza. El mapa que sigue muestra los niveles de pobreza en Chicago (Figura 2).

Figura 2. Pobreza en Chicago y Vicinity (2005-2009).



Tras la finalización de la segunda etapa de la investigación, derivé códigos de un análisis inicial del trabajo de campo. Entonces codifiqué las observaciones a lo largo de tres dimensiones: locación y línea de tren o *bus*; raza de los individuos observados, y tipo de interacción en la que estaban involucrados. Finalmente creé matrices-resumen que permitieron la comparación sistemática del tipo de interacción por raza y por línea de tren y locación.

RESULTADOS

Ubico el comportamiento en el transporte público en un espectro caracterizado por grados de apertura a interactuar con extraños. En un extremo, hay comportamientos que indican la evitación (*avoidance*) de la interacción, mientras que en el otro hay diálogos profundos. En el medio del espectro hay comportamientos como la desatención cortés, la interacción visual oculta, la interacción visual abierta y la interacción verbal breve. Al determinar el grado en que los individuos están abiertos a interactuar con otros, presto especial atención no sólo a los intercambios verbales, sino también a hacia dónde dirigen su mirada. Los primeros trabajos en la tradición interaccionista simbólica establecieron la importancia de la mirada en la señalización de la apertura de uno a la interacción. Por ejemplo, en su estudio entre estudiantes de grado sentados en la sala de espera de un laboratorio, Cary (1978) encontró que una mirada inicial entre extranjeros aumentaba la probabilidad de comenzar una conversación, y que cuando no se daba ninguna mirada, la conversación era improbable. En mi análisis construyo sobre este trabajo pasado la idea de que los individuos que hacen contacto visual abierto con otros son más abiertos a interacciones, mientras que aquellos que apuntan a mantener un bajo grado de apertura a la interacción evitan el contacto visual. La siguiente sección presenta una tipología de interacciones y descripciones de casos que ejemplifican los distintos tipos de interacciones.

INTERACCIONES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Describo la frecuencia de ocurrencia de cada tipo de interacción según la raza de los individuos involucrados y la locación y línea de tren. También proporciono ejemplos que ilustran viajes en tren en áreas de mayoría blanca y áreas de mayoría negra.

Evitación

Algunas personas trabajan activamente para evitar interactuar con otros. En casos extremos, estos individuos utilizan accesorios, tales como materiales de lectura o anteojos de sol, que funcionan como barrera para la iniciación de la interacción. En otros casos, los individuos usan lo que está disponible para ellos en el tren o *bus*; pueden enfocar su mirada por una ventana o en una publicidad dentro del vagón. El caso siguiente ilustra este comportamiento:

Estoy en la Línea Roja y el vagón en el que estoy está relativamente lleno. La mayoría de los pasajeros son blancos. Hay mucha gente parada en los pasillos y noto que muchos de ellos están usando auriculares o leyendo. Veo a un hombre, que tiene

auriculares, ponerse y sacarse los anteojos de sol. Esto parece extraño dado que el tren es subterráneo y la luz dentro del tren es oscura. Luego, noto que mira alrededor a los otros pasajeros. Otra gente que está parada en los pasillos está mirando las publicidades sobre las cabezas de aquellos que están sentados. En general, el vagón está tranquilo excepto por la música fuerte proveniente de los auriculares de alguien.

Una joven mujer entra cargando un libro y usando su dedo como un marcador. Ni bien encuentra donde pararse, abre su libro y comienza a leer. Su cara es inexpresiva y aún cuando la gente se tropieza con ella, sus ojos se mantienen enfocados en el libro. Varias personas que están subiendo y bajando del tren dicen "permiso" mientras se hacen paso a través del vagón. Cuando se abre un espacio, la gente se aleja de las puertas para crear espacio para otros que están subiendo. Mientras el tren sube desde bajo tierra todos los que han estado mirando las publicidades cambian la dirección de su mirada y comienzan a mirar fijamente por las ventanas. Un asiento se libera cerca de mí y la mujer que estaba parada leyendo se sienta. Mientras se mueve hacia su asiento, ni una vez aleja sus ojos del libro. Curiosamente, sin embargo, no la he visto aún cambiar la página y aunque está mirando fijamente su libro, no parece estar realmente leyendo. Hay una pequeña mujer asiática parada directamente frente a ella. La mujer asiática mira fijamente el libro, pero la mujer nunca mira para arriba, pese al hecho de que sólo están a un pie de distancia.

Un hombre que también está parado y leyendo se mueve al fondo del vagón en tanto más gente baja. Cuando pasa a mi lado tropieza con mi pierna. Para brevemente, mira para abajo para ver con qué se chocó y continúa al fondo del tren donde abre su libro y comienza a leer de nuevo. Él no ofrece una disculpa y evita hacer contacto visual conmigo.

Interacciones ocultas (*concealed interactions*)

Hay pasajeros que no evitan activamente la interacción pero tampoco entran en interacciones verbales o visuales sostenidas. Son individuos que ocasionalmente analizan a la gente a su alrededor, pero lo hacen casualmente, no focalizándose demasiado tiempo en alguna persona y retirando su mirada rápidamente si otros les devuelven la mirada. Muchas veces su comportamiento es cauteloso y no llaman la atención sobre ellos mismos. Este tipo de persona generalmente mira por la ventana, duerme o se involucra en alguna otra actividad, tal como leer, sumado a escanear breve e intermitentemente a otros pasajeros y observar qué está sucediendo en el tren. El caso siguiente ilustra este tipo de comportamiento:

Estoy en la Línea Roja viajando al norte y el vagón del tren está relativamente lleno. Una joven mujer blanca, probablemente en sus veinte, que es bastante pequeña y tiene dos grandes valijas y un gran morral, está parada en un extremo del vagón del tren. Dice en voz alta a nadie en particular: "Dios mío. Esto va a ser un infierno". Ella comienza a intentar mover sus valijas hacia la puerta, tropezando, luchando y en un momento casi cayendo. Hay varias personas sentadas en asientos que miran al pasillo directamente al lado de ella. Están todos leyendo y miran rápidamente hacia ella varias veces. Aunque ven su lucha, nadie se mueve para ayudarla. Mientras ella continúa haciéndose camino lentamente hacia el pasillo, cae sobre una mujer que está sentada. La joven mujer con las valijas dice: "Oh, lo siento". Sin mirar hacia arriba la otra mujer responde rápidamente: "No hay problema". La joven mujer continúa luchando con sus valijas mientras lentamente avanza por el pasillo. Luego de varios minutos, la mujer con la que se había chocado finalmente dice en un tono apagado, nuevamente sin mirarla: "Permíteme ayudarte". La joven entiende mal y le dice con voz preocupada: "Oh, ¿quieres que mueva ésto? La mujer responde: "No, dejame ayudarte", aún sin mirar directamente a la joven. Justo cuando el tren llega a una estación, la mujer se para y carga una de las valijas a la puerta. Mientras la puerta se abre ella pone la valija en la plataforma y vuelve a su asiento. La joven dice, con una voz llena de emoción: "Oh, dios mío, eres tan genial. ¡Muchas gracias!". La mujer responde, una vez más sin mirar a la joven mujer: "No hay de qué" y se sienta. Su modo no es ni malo ni amistoso, sólo apagado.

Ensimismamiento (*self-involvement*)

En el transporte público muchos individuos analizan a otros pasajeros, mirando de lado a lado mientras entran al tren o *bus* y buscan un lugar vacío para sentarse. Este escaneo continúa por un breve momento luego de que el individuo se sienta. Este tipo de comportamiento ejemplifica la desatención cortés. Luego de sentarse, el individuo usualmente procede a involucrarse en algún tipo de actividad ensimismada (*self-involved*), por ejemplo, lectura, hacer crucigramas, o hablar por teléfono. Con este tipo de comportamiento, luego del análisis inicial del tren, los individuos no miran de nuevo alrededor ni interactúan con otros. El caso siguiente demuestra este tipo de interacción:

Estoy en la Línea Roja en el lado norte y veo a varias personas apurarse para subir mientras el conductor anuncia que el tren está por partir. Un hombre y dos mujeres escanean el tren y comienzan a leer ni bien se sientan. Una mujer blanca mayor hace lo mismo. Muchas personas están mirando intermitentemente por la ventana. Un hombre está leyendo un diario, otro está leyendo en una notebook. No puedo ver lo que los otros leen. Noto que varias personas más escanean el tren apenas se sientan y luego comienzan a leer, se ponen sus auriculares o miran por la ventana.

Interacciones visuales abiertas

En las interacciones visuales abiertas, el contacto visual es sostenido por un período de tiempo. Esto es diferente de la interacción visual oculta, en la cual la persona sólo mira brevemente a alguien más y retira su mirada cuando la otra persona lo mira. En la interacción visual sostenida, los individuos de manera abierta miran fijamente a otros pasajeros y no retiran su mirada cuando otros los miran a ellos. El caso siguiente demuestra este tipo de interacción:

Estoy en la Línea Verde en el lado Sur y hay un grupo de tres mujeres, compañeras de trabajo regresando a su casa del trabajo. Están hablando entre ellas sobre distintos tipos de comida extraña que han probado. Una mujer habla sobre cómo ella ha probado mapaches y zarigüeyas (*raccoon and possum*) y otra mujer agrega que lo más extraño que le ha tocado probar han sido patas de rana. La primera mujer comenta que al principio ella estaba preocupada por comer ese tipo de comida extraña pero que al final estaba bien porque todas sabían a pollo. Una de ellas hace una broma que refiere a que a toda la gente negra le gusta el pollo. Las tres mujeres comienzan a reírse y una mujer de contextura pesada sentada cerca del pasillo comienza a reírse también. Esta mujer no se encontraba viajando junto a las otras tres mujeres. Cuando las tres compañeras de trabajo escuchan cómo se ríe la mujer de contextura pesada, miran hacia ella y hacen contacto visual. Ella les dice que jamás probaría mapache ni zarigüeya. Una de las tres compañeras de trabajo bromea sobre cómo la única comida que sus hijos siempre quieren comer es el pollo. Todas ríen sobre ello y algunas argumentan que así son sus hijos también. La mujer de contextura pesada también mueve la cabeza asintiendo sobre ello. Yo estoy sentada cerca de ellas y una de las mujeres se da cuenta que yo estoy escuchando su conversación. Ella hace contacto visual conmigo y me mira directamente mientras continúa hablando. Habla sobre uno de sus hijos y cómo él comería cualquier cosa que se encontrara enfrente de él. Yo respondo con una sonrisa ante lo que ella está diciendo. Las mujeres continúan riéndose y bromeando sobre la comida, haciendo contacto visual y hablándonos a mí y a la mujer de contextura pesada. Después de varios minutos, las tres compañeras de trabajo, van bajando del tren por separado en distintas estaciones. Ellas nos dicen adiós a mí y a la otra mujer a medida que van bajando.

Interacciones verbales

Hay dos tipos de interacciones verbales: breves y en profundidad. Las interacciones verbales breves son aquellas en las que los viajantes preguntan a otros pasajeros por cuestiones referidas a la hora y a direcciones. Las conversaciones más profundas duran más tiempo e involucran al menos a dos participantes que activamente se envuelven en la conversación, con los dos ocupándose en mantenerla a través de responder preguntas, ofrecer información y opiniones personales. El siguiente caso ilustra un ejemplo de conversaciones en profundidad:

Estoy en la Línea Verde en el lado Sur yendo hacia el norte, hasta el Loop. El tren está relativamente lleno y todos los pasajeros son negros. Mucha gente se encuentra mirando a otra gente y fuera por la ventana. Hay varias conversaciones en curso entre personas que se subieron juntas al tren. Después de un tiempo, un hombre negro de mediana edad sube al tren y se sienta frente a una mujer blanca que se encuentra leyendo páginas arrancadas de un libro. El hombre viste una vieja campera de cuero y un viejo par de zapatillas Nike. Está perdiendo todos sus dientes frontales y sus ojos están rojos. Se sienta de lado en su asiento con su brazo apoyado en la espalda e inmediatamente comienza a hablarle a la mujer sentada tras él. La mujer está vestida con un largo vestido de verano, ojotas (*flip-flops*) y tiene sus uñas del pie pintadas. Tiene su cabello peinado hacia atrás en una perfecta cola de caballo. Escucho a él decirle: "¿Cómo estás nena?" y preguntarle qué estaba leyendo. No puedo escuchar la respuesta de la mujer, pero oigo que él comienza a hablarle de Dios. También le habla del trabajo y sobre cómo cuando llega a su casa, él se encuentra tan cansado que va directo hacia la cama. Usa sus manos para enfatizar con lo que está diciendo. Cuando menciona a Dios, la mujer comienza a reír sin mirar realmente hacia él. Ella continúa leyendo, pero eventualmente pone sus páginas dentro de su cartera, y saca un paquete que contiene maníes. Mientras ella come sus maníes, comienza a adentrarse más en la conversación, riéndose y contestando a lo que el hombre dice. Ellos continúan hablando durante varios minutos y ella le ofrece a él algunos de sus maníes. Luego, él se levanta y dice "adiós". Ella responde saludando con la cabeza y una sonrisa.

Frecuencia de las interacciones

Los casos anteriores ilustran típicas instancias de interacción que se producen en las dos líneas de tren. En la Línea Roja, en la cual la mayoría de los pasajeros son blancos, las conductas de evitación, las interacciones visuales ocultas y el ensimismamiento son la norma. En los anteriores casos presentados, vimos varios ejemplos de conductas de evitación de interacciones. Está el hombre que se pone sus lentes de sol a pesar de estar bajo tierra que luego observa a otros pasajeros; están los individuos que miran fijamente primero a las propagandas que hay dentro del tren y luego miran hacia fuera de la

ventana, evitando mirar a otras personas; está la mujer cuyo libro funciona como apoyo en la evasión de la mirada a la gente a su alrededor, y el hombre que, a pesar de haberse tropezado conmigo, se abstiene de pedir una disculpa. También vemos ejemplos de interacciones visuales ocultas. Como la mujer joven con las maletas que lucha por el pasillo. La gente la mira, pero rápidamente saca sus ojos de ella, dejando de lado la posibilidad de ayudarla. Cuando una mujer finalmente acude en su auxilio, ella evita el contacto visual, disuadiendo cualquier conversación potencial. En estos casos, también hay varias instancias de desatención cortés cuando la gente escanea brevemente el tren y después se involucra en otras actividades.

En la Línea Verde en áreas de la ciudad predominantemente negras, las interacciones visuales abiertas y las interacciones verbales son la norma. En los casos anteriores, en una instancia, un hombre comienza una conversación con una mujer que es sostenida por varios minutos. En el final de la conversación, ellos se encuentran hablando abiertamente, realizándose preguntas el uno al otro y eventualmente compartiendo comida. En otra instancia, compañeras de trabajo hacen un esfuerzo por no excluirme ni a mí ni a la mujer de contextura pesada de su conversación. Por el contrario, ellas incluyen nuestra participación a través del mantenimiento del contacto visual.

El caso de la mujer necesitando ayuda con sus valijas en la Línea Roja en un área mayoritariamente blanca puede ser contrastado con casos similares que ocurren en la Línea Verde en áreas mayormente negras. El siguiente es el primer caso:

Noto a una pasajera que parece ser enferma mental o estar drogada o ambas. Está vestida con ropa vieja y desgarrada, su cara está demacrada y sus párpados se encuentran pesados. Tan pronto como se sienta, se queda dormida. El tren llega al final del recorrido y todo el mundo debe bajarse. A pesar de su comportamiento anormal y apariencia, una joven mujer de más de veinte años de edad, se sale de su camino para asegurarse que la mujer baje del tren. La joven mujer camina hacia el lejano final del tren, donde la otra mujer se encuentra y mueve su hombro para que se despierte. Confundida, la mujer mira a su alrededor, lentamente agradece y arrastra los pies fuera del tren.

Soy testigo de un similar comportamiento de ayuda en otra instancia.

Estoy abordando un tren de la Línea Verde en un área con población mayormente negra. Una mujer que parece no tener hogar también se está subiendo al tren. Está vestida con ropa vieja y sucia, y tiene mucosidad saliéndole de la nariz. El carro de compras que está

empujando se encuentra lleno de bolsas de basura y ella se encuentra cargando varias otras bolsas en su espalda. En tanto ella lucha por salir adelante un hombre de mediana edad vestido con una camisa abotonada y pantalón caqui, le ofrece ayudarla. Cuando él le dice: "¿Necesita ayuda con eso?", la mujer responde un "¡No!" con dureza ante el cual varios pasajeros que habían estado observando la situación, responden riéndose, intercambiando miradas y sacudiendo sus cabezas con incredulidad ante la respuesta de la mujer.

Distinto del comportamiento expuesto en la Línea Roja, los individuos acá no dudan en ofrecer ayuda a aquellos que claramente la necesitan. En áreas negras, los individuos demuestran estar abiertos a interacciones verbales y visuales, no es común la desatención cortés. Los individuos en las áreas mayormente blancas demuestran ser más cerrados y tener conductas que evitan la interacción. Estos resultados corroboran la denuncia sin elaborar de Goffman de que existen diferencias en los patrones de comportamiento entre las sub-poblaciones de la sociedad americana. No obstante, una cuestión importante resta: ¿Por qué existen estas diferencias?

Estableciendo cohesión social, identidad colectiva y normas comunes.

Mi explicación toma prestado de la noción de destino ligado (*linked-fate*), un concepto desarrollado por Michael Dawson (1994) para entender el comportamiento político negro. Destino ligado refiere a la percepción de que el propio destino individual está ligado al de un grupo más grande. Dawson argumenta que la historia de subyugación económica y de opresión política y social han creado una situación en cual las chances de vida de los negros están asociadas a la función de adscripción de raza en todas las esferas de la vida (1994: 56). Para trasladar esa idea a este estudio, para los negros su negrura funciona como indicador de compartir una historia común y entonces pueden asumir conexiones con otros negros. Yo encuentro que ésto a su vez causa que los negros sean más abiertos a establecer interacciones con otros negros, que los blancos con otros blancos. Distinto de los blancos, quienes tratan a blancos previamente desconocidos como extraños; los negros tratan a negros previamente desconocidos como individuos que no les son completamente desconocidos. Argumento que ésto sucede porque ellos ven a otros negros como integrantes de un grupo exclusivo y, porque debido a su raza, son individuos que tienen similares historias de vida y experiencias.

Uno de los principales factores que sostiene este argumento es la centralidad de la raza en muchas conversaciones que se producen entre negros en áreas predominantemente negras que he observado, así como la manera en que la raza es discutida. En estos casos

la raza era un factor que aquellos involucrados tenían en común y que funciona como punto de partida para la conversación. En varias instancias, las conversaciones tomaron tonos políticos y normativos. Consideren el siguiente caso:

Me subo al tren y la primera cosa que noto es cuanto ruido hay. Todos los pasajeros son negros y tienen conversaciones en simultáneo. Muchos de ellos, les hablan a personas que se encuentran al otro lado del pasillo o a varios asientos de ellos. Una mujer particularmente ensordecedora comienza a hablarle a la gente que está sentada detrás de ella sobre cómo ellos han estado esperando que salga el tren por más de diez minutos. Inmediatamente todo el mundo comienza a quejarse sobre esto. La ensordecedora mujer continúa y comienza a quejarse de la empleada negra de CTA que estaba trabajando en el stand de ayuda en la plataforma cuando ella arribó. La mujer dice que ella le ha pedido ayuda a la empleada, pero ella se ha negado porque estaba comiendo. La mujer continúa gritando, "Estoy harta de esos imbéciles. Seguridad social y ellos. Todo el jodido gobierno. Da vergüenza cómo nos tratan. Voy a reportar lo imbéciles que son". Una joven mujer responde que el comportamiento que ha tenido la empleada de la CTA no hubiera sucedido en otra línea de tren. La mujer continúa, "Ella tenía un hueso de pollo en la boca, ni siquiera puede salir y registrar mi tarjeta. Dijo que yo debía pagar de nuevo y usar una nueva tarjeta. Yo le mostré a ella que tenía una tarjeta deshabilitada. Somos el peor enemigo para nosotros mismos". La mujer dijo esto en voz alta para que todo el tren pudiera escucharla y para que las personas sentadas cerca de ella asintieran con sus cabezas y dijeran frases tales como: "Verdad", "Mmmhmmm," y "Es así". Muchas conversaciones se disolvieron. La gente comentó sobre lo que la ruidosa mujer decía, varias personas expresando opiniones similares. Momentos después, la mujer comienza nuevamente a hablar fuerte sin dirigirse a nadie en particular: "Son casi las 2 de la tarde, voy a llegar tarde". Finalmente, algunos individuos comienzan a decir cosas como: "El conductor está manejando". La mujer gritona agrega en tono sarcástico: "Te digo: la gente negra sabe cómo hacerlo bien", que fue seguido por otra ronda de "Mmmhmm" y "Así es". Finalmente, las puertas se cierran y el tren comienza a moverse. Nosotros viajamos hacia el Loop y algunos de los pasajeros originales se bajan. Durante éste tiempo varias conversaciones continúan pero éstas ya no son se escuchan tan fuerte como antes. Finalmente, la composición racial del tren se vuelve más diversa y todas las conversaciones han parado.

El caso siguiente demuestra una situación similar:

Estoy en el *bus* Garfield número 55 y se encuentra casi completo. Todos los pasajeros son negros. Un hombre joven se encuentra parado en el pasillo con un cochecito de bebé. A medida que el *bus* comienza a reducir la velocidad al llegar a una parada, el joven comienza a moverse hacia la parte delantera del *bus*. Mientras lo está haciendo, varias personas que estaban esperando en la parada se apresuran para subir y empiezan

a empujar hacia la parte posterior. El joven hombre es empujado hacia un lado, y se le imposibilita avanzar. Otro hombre que se encuentra sentado observando la situación grita en voz alta: "Cuidado. ¿No ven que está tratando de salir?". Hace declaraciones semejantes algunas veces más. Finalmente, las personas subiendo al *bus* dan la vuelta y bajan para que el joven hombre con el bebé pueda empujar el cochecito por el pasillo y salir del *bus*. El hombre que estaba gritando mira a su alrededor a otros pasajeros sentados y dice varias veces: "Los negros no saben cómo tratar a los demás". Varias personas sentadas alrededor de él mueven sus cabezas asintiendo.

En ambos casos, el tema de la raza es traído a escena. Los pasajeros realizan comentarios que revelan sus percepciones sobre cómo son los negros en general y también sobre cómo éstos deben comportarse los unos con los otros. Además, una mujer habla sobre cómo los negros son tratados por la gente de la ciudad y el gobierno, mientras que otra mujer dice que en otras partes de la ciudad, en áreas donde no hay negros, el servicio de tren es mejor.

Estos casos ilustran la tendencia de los negros en espacios públicos a ver cosas en común entre otros negros y ellos mismos. En estos casos particulares, los individuos involucrados expresan esta comunidad como basada en varios factores: la relación de los negros con el gobierno, las relaciones entre negros con otros negros y la relación entre las áreas residenciales donde predominan los negros y los servicios de la ciudad. Los comentarios hechos revelan la creencia de que los negros como grupo tienen ciertas experiencias, maneras de actuar, relaciones entre ellos y con entidades más grandes tales como el gobierno, y que esas experiencias y relaciones son particulares a la gente negra.

La percepción de que existen experiencias y relaciones compartidas, influye en cómo los negros conciben a otros negros previamente desconocidos en espacios públicos. La existencia de similitudes percibidas crea un medio ambiente en el transporte público en el cual los individuos no son guiados por el miedo a otros o por la hostilidad como implica la noción de desatención cortés de Goffman y como Anderson describe en su trabajo. En cambio, este conocimiento asumido triunfa sobre el hecho de que los demás son extraños y crea un enlace que permite que exista un mayor grado de apertura a la interacción. En esencia, los supuestos que los individuos tienen son: "Tengo cierta experiencia porque soy negro y por lo tanto, otros deben tener experiencias similares porque ellos también son negros. Por esta razón, yo me siento cómodo hablando con ellos en general y sobre mis experiencias personales en especial". Esto a su vez, crea una interacción de distinto orden; una en la cual la norma no es la desatención cortés, en

lugar de ella, una en la cual las interacciones verbales y visuales son amplia y frecuentemente aceptadas.

El concepto de destino ligado de Dawson tiene sus raíces en las teorías de la auto-categorización y auto-identidad (Dawson, 1994: 76). De acuerdo con estas teorías, los procesos psicológicos cognitivos están en relación con la configuración de una identidad individual y las nociones individuales del *self* son formadas en gran medida por interpretar también similitudes y diferencias con otros. Además éstas teorías postulan que la importancia de la identidad racial de uno en la formación de la propia identidad individual "es una función del *acceso cognitivo* a la información pertinente a esa identidad así como el ajuste de esa identidad con la realidad social" (Dawson, 1994: 11; énfasis agregado). Sostengo que estos procesos psicológicos cognitivos están en relación con muchas de las interacciones entre negros que he observado.

En los casos presentados anteriormente, los individuos involucrados perciben que deben existir similitudes y cosas en común entre los negros como un todo. Como se ha mencionado antes, la percepción de estas similitudes o experiencias compartidas conduce a la gente a interactuar más. Y aquí hay un punto obvio pero importante: en estas interacciones, los individuos expresan sus percepciones y opiniones sobre cosas en común. En las instancias en que se producen estas expresiones, el transporte público funciona como un espacio de comunicación en el que nociones colectivas sobre la realidad negra son generadas y difundidas. En los dos casos anteriores, hay un individuo en particular que es más elocuente (*vocal*) en su expresión de los puntos en común que existen entre los negros, pero hay varios individuos que funcionan como una audiencia para estos individuos elocuentes (*vocales*) y que responden a sus reclamos a través de expresiones físicas, así como a través del movimiento de sus cabezas asintiendo, con expresiones verbales, y a través de frases como "Verdad", "Mmmhmm" y "Eso es así", y expresando sus propias experiencias y percepciones en conversaciones paralelas.

Hay otro componente integral de los procesos que están siendo descritos aquí: El transporte público no es sólo un lugar dónde la gente expresa sus experiencias y percepciones, también es un lugar donde la gente gana acceso a información sobre la experiencia de otras personas. Podemos entonces ver que el transporte público funciona de manera similar a una caja de resonancia (*echo chamber*); la percepción de las cosas en común y las interpretaciones de las experiencias son expresadas y estas percepciones se reflejan a través del vagón del tren o del *bus*, con individuos interpretando y consumiendo los comentarios de otra gente y en ocasiones también expresando los suyos, los que a su vez son interpretados y consumidos. El resultado deriva en la

producción de iniciaciones espontáneas de cohesión social e identidad colectiva. La cohesión social posee como componentes formas en las que los individuos toman parte en un diálogo en el que sus propias experiencias y percepciones son compartidas y comparadas con otras, y también frecuentemente reafirmadas por otros. Esta cohesión social puede a veces ser meramente afectiva, como en los casos en que los individuos hacen bromas sobre cómo la gente negra es, pero esto también tiene el potencial de convertirse en un instrumento, como en casos donde la vía de la conversación toma un tono político. La identidad colectiva es un componente de este proceso que ocurre a través de la expresión, la negociación y la (re)producción de ideas sobre cómo la realidad negra es.

Las interacciones como los casos aquí presentados también tienen una función normativa. En ambos casos, los pasajeros discuten sobre las transgresiones de lo que creen debería ser un comportamiento aceptable. En el primero, una mujer se quejaba sobre cómo un empleado negro de la CTA la trataba y sobre que el conductor negro los hacía esperar diciendo de manera sarcástica: "Los negros sí que saben cómo hacerlo bien". Con esta frase, ella está diciendo que ambos trabajadores negros no hacen bien su trabajo y que además ellos no tratan a las otras personas bien. En el segundo, un hombre joven expresa un sentimiento similar cuando él reprendió a los pasajeros que no salían del camino del joven padre al decir "La gente negra no sabe cómo tratar a los demás". Ambos llaman la atención y condenan el comportamiento de aquellos que violan lo que los que hablan consideran que es apropiado.

Adicionalmente, para los negros, viajar en transporte público puede también ser una experiencia compartida que contribuye a que haya cohesión social. En el primer caso presentado en esta sección, los pasajeros atribuyen la larga espera y el comportamiento rudo del empleado de la CTA al ser negro y al haber estado en una parte de la ciudad donde los negros son mayoría. En casos como éste, el transporte público no sólo constituye un espacio de comunicación, también funciona como una entidad en el proceso de interacción; creando una experiencia compartida por muchos que se refleja en las discusiones jugando un rol en la generación de la cohesión social. Sin una apertura a la interacción, esto no podría ocurrir.

En suma, podemos ver que hay un proceso multietápico en trabajo. Los individuos negros tienen la preconcepción de que las similitudes y las experiencias compartidas existen entre ellos y otros individuos negros. Esto influye en cómo ellos ven a otros negros; en lugar de verlos como extraños hostiles, ellos son vistos como miembros

pertenecientes a un grupo exclusivo. Esto conduce a un grado de apertura alto e incide en la interacción. Además de ser la raza la base de la cohesión, también es una característica común observable que a menudo sirve como tema de conversación. Las ideas sobre varios aspectos del ser negro o "la realidad negra" así como las ideas sobre las maneras apropiadas de comportarse son expresadas, negociadas y consumidas. El resultado es la producción de opiniones formadas colectivamente, con tonos de raza sobre una variedad de temas que van desde la moral, "La gente negra no sabe cómo tratar a otra gente", a la política, "Que se joda todo el gobierno. Vergüenza como nos tratan", a lo mundano, "A toda la gente negra le gusta la misma comida". Como ha quedado demostrado en el caso de la joven mujer que lucha por conseguir sacar su equipaje del tren, estos tipos de manifestaciones sobre la cohesión social no existen en áreas de la ciudad donde predominan los blancos.

La cuestión que surge de este tipo de estudio es el grado en el que los investigadores pueden entender completamente las actitudes y percepciones de la gente que estudian basándose únicamente en observaciones. Idealmente, todo estudio debería usar métodos múltiples para la recogida de datos sobre cada individuo, permitiendo a los investigadores comprobar los resultados de un método utilizando los resultados del otro. Sin embargo, hacer ésto está fuera del alcance de muchos estudios, incluido el que les presento aquí. Dicho ésto, creo que hay evidencia adecuada a partir de mis observaciones para apoyar las demandas centrales del artículo. Para repasar, estas demandas son (1) que hay más cohesión social entre desconocidos en el transporte público entre negros en áreas de la ciudad mayormente negras que entre blancos en áreas de la ciudad mayormente blancas, (2) que esta cohesión social se deriva de la percepción común que tienen los negros de que existen similitudes y experiencias compartidas entre ellos mismos y otros negros que se encuentran en el transporte público, y (3) que esta cohesión social conduce a la producción y negociación de normas comunes y de una identidad colectiva negra. Las pruebas con respecto al primer fundamento residen en la diferencia en el grado en que los individuos pertenecientes a los dos grupos están abiertos a las interacciones con desconocidos de la misma raza. Como se discutió anteriormente, los blancos tienden a demostrar un comportamiento cerrado y de evitación, mientras que los negros demuestran un comportamiento más abierto que a menudo conduce a la interacción verbal. La evidencia sobre la segunda y la tercera afirmación se encuentra en el contenido de las conversaciones que he observado, que como se ha descrito anteriormente, frecuentemente se centra sobre la raza y las experiencias de las personas negras.

Conclusión

Este estudio demuestra que hay altos niveles de cohesión social en áreas pobres, negras de Chicago y bajos niveles de cohesión social en zonas blancas más ricas, un hallazgo que es contrario a la visión que prevalece de la cohesión social en las zonas urbanas. También demuestra que las instancias de la cohesión social que se producen en el transporte público en zonas pobres y negras son de importante consecuencia social.

A pesar de que la diferencia de resultados entre este estudio y el de la investigación anterior puede, en parte, ser atribuida al uso de una definición de cohesión social más amplia, una que va más allá del capital social y redes, es importante tener en cuenta que los resultados generados por la cohesión social que yo observo y aquellos discutidos en investigaciones previas están estrechamente relacionados. Por ejemplo, el rol normativo de algunos de los casos presentados en este artículo es similar al control social discutido en investigaciones previas; ambas cumplen la función de definir y sancionar apropiadamente tipos de comportamiento.

Al proporcionar evidencia de que las áreas urbanas pobres negras no son necesariamente atomísticas, sino que en realidad son lugares en los que las personas interactúan de maneras socialmente significativas, este estudio pone de relieve la necesidad de mirar más allá de los vínculos primarios de las personas si queremos entender la cohesión social que se produce en dichas áreas. Al definir los tipos de relaciones creemos que son importantes de antemano, y luego buscando esas relaciones corremos el riesgo de no ver lo que no se ajusta a nuestras definiciones preconcebidas. Como investigadores no estamos exentos de limitaciones cognitivas que derivan de nuestra propia cultura y la historia intelectual. Insistir en "fuertes lazos" como una medida de la cohesión social sólo puede ser una proyección de las normas sociales que pertenecen a un grupo específico social, a saber aquel del investigador, en los temas de estudio.

Referencias bibliográficas

REFERENCES

- Anderson, Elijah. 1990. *Streetwise: Race, Class and Change in an Urban Community*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- . 1999. *Code of the Street: Decency, Violence and the Moral Life of the Inner City*. New York: W.W. Norton.
- . 2004. The Cosmopolitan Canopy. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Sciences* 595:14–31.
- Campbell, Karen E., Peter V. Marsden, and Jeanne S. Hurlbert. 1986. Social Resources and Socioeconomic Status. *Social Networks* 8(1):97–117.
- Cary, Mark S. 1978. The Role of Gaze in the Initiation of Conversation. *Social Psychology* 41(3):269–271.
- Cox, Oliver Cromwell. 1948. *Caste, Class and Race: A Study in Social Dynamics*. New York: Monthly Review.
- Dawson, Michael. 1994. *Behind the Mule: Race and Class in African American Politics*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Doyle, Bertram W. 1937. *Etiquette of Race Relations in the South*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Fernandez, Roberto M. and David Harris. 1992. Social Isolation and the Underclass. Pp. 257–293. in *Drugs, Crime and Social Isolation: Barriers to Urban Opportunity*, Adele V. Harrell and George E. Peterson. Washington, DC: Urban Institute Press.
- Forrest, Ray and Ade Kearns. 2000. Social Cohesion and Multilevel Urban Governance. *Urban Studies* 37(5–6):995–1017.
- Furstenberg, Frank. 1990. How Families Manage Risk and Opportunity in Dangerous Neighborhoods. Pp. 231–58 in *Sociology and the Public Agenda*, edited by William J Wilson. Newbury Park, CA: Sage Publications.
- Goffman, Erving. 1963. *Behavior in Public Places: Notes on the Social Organization of Gatherings*. New York: Free Press of Glencoe.
- Sampson, Robert, Stephen W. Raudenbush, and Felton Earls. 1997. Neighborhoods and Violent Crime: A Multi-Level Study of Collective Efficacy. *Science*. 227:918–924.
- Tigges, Leann M., Irene Browne, and Gary P. Green. 1998. Social Isolation of the Urban Poor: Race, Class and Neighborhood Effects in Social Resources. *Sociological Quarterly* 39(1):53–77.
- Villareal, Andres and Braulio Silva. 2006. Social Cohesion, Criminal Victimization and Perceived Risk in Brazilian Neighborhoods. *Social Forces* 84(3):1725–1753.
- Wacquant, Loic and William Julius Wilson. 1989. The Cost of Racial and Class Exclusion in the Inner City. *Annals of American Political and Social Sciences* 501(1):8–25.
- Wilson, William J. 1996. *When Work Disappears: The World of the New Urban Poor*. New York: Knopf.