

Diskriminacija in rasizacija na avtobusu

Robin Tigran Keršmanc

Diskriminacija in avtobus imata dolgo skupno zgodovino. Eden od dogodkov, ki ju družijo je primer Montgomery v zvezni državi Alabama, kjer se je izvajala politika rasne segregacije na avtobusih. Do sedežev sprednjega dela vozila so imeli pravico izključno belci, temnopolti pa so lahko uporabljali zgolj zadnji del avtobusa. Leta 1955 je v sprednjem delu avtobusa sedela afroameriška šivilja Rosa Parks, ki ni hotela odstopiti sedeža belcu in se je s to potezo uprla kršitvi človekovih pravic. Na avtobus je prišla policija in jo aretirala (Paterson 2005: 18). To je povzročilo bojkot avtobusov v Montgomeryju, ki danes za enega prelomnih dogodkov v boju za državljske pravice Afroameričanov. V zgodovinskem kontekstu je tako avtobus prepoznan kot prostor diskriminacije in hkrati kot prostor boja proti njej.

V Sloveniji tovrstne systemske segregacije v potniškem prometu ne poznamo, kar pa ne pomeni, da se diskriminatorno vedenje ne dogaja v določenih vsakdanjih situacijah. Na to nas opozarja zgodba sogovornika, ki je v Slovenijo prišel kot begunec iz Burundija in je pri predmetu Sodobne migracije, državljanstvo in etnične manjšine študentom in študentkam govoril o svojem življenju v Ljubljani. Pri tem je posebno pozornost namenil izkušnji vožnje z avtobusom Ljubljanskega potniškega prometa (LPP), ki zanj predstavlja enega redkih prostorov stika z domačini. Izpostavil je, da na avtobusu nikoli nihče ne prisede k njemu in da vedno sedi sam. Zato so ga po prvih vožnjah skozi ljubljanske ulice vse bolj navdajal občutki manjvrednosti in nelagodja. Sprva je razloge, da sedi sam, iskal v svoji tujosti in drugačnosti od večine potnikov. Nato je na avtobusu začel opazovati interakcije in obnašanje ostalih ljudi, pri čemer je opazil, da se mnogi uporabniki ljubljanskih avtobusov ne usedejo zraven nikogar. Izpostavil je, da je bila zanj to nova kulturna izkušnja, saj je bil v Burundiju navajen drugačnega obnašanja na avtobusih. Prišel je do zaključka, da njegova drugačnost ni v vseh primerih razlog, da na ljubljanskih avtobusih sedi sam, saj nekateri potniki tako zavračajo bližino, da očitno raje stojijo.

Mestni avtobus je primer javnega prostora, kjer pridejo v stik ljudje iz različnih kulturnih in družbenih okolij, ki so si „prisiljeni deliti prostor“ (Tuvikene idr. 2023: 2967). Antropolog Marc Augé (2013: 690) vidi kot eno od značilnosti javnih prevoznih sredstev sobivanje različnosti, pri čemer se nasprotja večinoma ne manifestirajo v obliki odkritih spopadov. Toda ravno raznolikost potnikov je tista, ki lahko avtobus transformira tudi v potencialni prostor diskriminacije, ki je pogosto izražena na subtilen način, kar preprečuje njeno objektivno merjenje (Xiong in Johnson 2022: 2). Sogovornik iz Burundija je tako izpostavil, da na avtobusu še ni doživel izkušnje t.i. odkrite diskriminacije (ang. *overt discrimination*), ki se kaže predvsem skozi fizično nasilje in krivično ravnanje (Lui 2020: 553). Čeprav odkrito diskriminatorno vedenje ni nujen predpogoj za obstoj „objektivno“ težko dokazljive diskriminacije, pa je pogosto edini način, na katerega jo je moč zaznati. Zadeve zaplete tudi dejstvo, da je diskriminacij več vrst in sicer od rasne, etnične, verske do spolne in drugih, ki so vezane na kontekstualnost in situacijskost, pogosto pa so med seboj povezane, zato dodaten problem predstavlja določanje, katera od njih prevlada in kdaj. Ker je bil sogovornik temnopolt moški, bi ga lahko ostali potniki diskriminirali na rasni, etnični ali spolni osnovi. Glede na sogovornikove izkušnje pa ni moč z gotovostjo trditi, da je bil na ljubljanskih avtobusih dejansko deležen enega ali več naštetih oblik diskriminacije.

V sogovornikovem primeru se zdi bolj uporaben koncept zaznane diskriminacije (ang. *perceived discrimination*), pri kateri lahko izhajamo iz posameznikovega subjektivnega dožemanja predsodkov. Zaznana diskriminacija se tako nanaša na posameznikovo občutenje drugačne obravnave zaradi pripadnosti določenim družbenim skupinam ali/in njegovih specifičnih osebnih značilnosti, ki vključujejo raso, spol, etnično poreklo, status priseljence in družbeni razred (Xiong in Johnson 2022: 2). Lahko ugotovim, da je sogovornik zaznaval diskriminacijo pri svojih prvih vožnjah z avtobusom, saj je to, da nihče ni prisedel k njemu, dojemal kot rasni predsodek ostalih potnikov do njegove drugačnosti.

Kot sem že izpostavil, na javnih prevoznih sredstvih različne manjšine, še posebej pa temnopolti, doživljajo „rasne sovražnosti“ (Purifoye 2015: 286). Te so pogosto zamaskirane v dualizem prijaznost-hudobnost (ang. *nice-nastiness*), pri katerem gre za „vrsto individualnega izražanja, ki združuje izraze vljudnosti s prezirom in distanciranjem“ (Purifoye 2015: 286). To obnašanje se izraža denimo s pretvarjanjem, da „drugi ne obstaja“ in s tem, da oseba „stoji, namesto, da bi se usedla“ (Purifoye 2015: 286). Prijaznost-hudobnost lahko razumemo kot izrazno orodje mikroagresij, ki se do določene mere oblikuje ravno zaradi same specifičnosti javnega prevoza, ki ga opredeljujejo bližina, omejenost in mobilnost, kar ljudem – za razliko od drugih javnih prostorov – onemogoča pobeg (Purifoye 2015: 286). Pri razmišljanju o obnašanju potnikov je potrebno tudi upoštevati, da so na javnem prevozu prisiljeni sprejemati hitre odločitve (Purifoye 2015: 287).

Javni potniški promet je torej zbir heterogenih potnikov, ki v sebi skriva neko dvojnost. Po eni strani v mnogih

mestnih politikah služi kot sredstvo za odpravo diskriminacij z vključevanjem različnosti, po drugi strani pa lahko ravno kot prostor različnosti postane generator diskriminacij. Ena od njih je denimo rasizem, zato je avtobus pomembno razumeti kot prostor, kjer rasa lahko predstavlja enega od dejavnikov konstruiranja vsakodnevnih interakcij potnikov ter pogosto prikritega izražanja rasnih stališč, ki se lahko kažejo denimo v fizičnem in miselnem odmiku od določene skupine, ki je rasno in/ali etnično drugačna od večinske (Purifoye 2015: 287). Avtobusi so torej potencialni vir rasizacije in „hiperrealizacije rasizma“ (Purifoye 2015: 287). Rasizacija pa je „kompleksen sklop zgodovinskih in družbenopolitičnih procesov pripisovanja nadrejenega ali manjvrednega statusa na podlagi domnevne biološke razlike“ (Pierre 2020: 220). Temeljno dejanje rasizacije je torej vsiljevanje razlik, ki naj bi bile osnovane na bioloških predpostavkah, pri čemer je potrebno izpostaviti, da rasne opredelitve določa tudi družbeni položaj (Fassin 2011: 422). V predstavah večine ljudi so posamezniki z nižjim socialnim statusom pogosto videni kot temnopolti, kar jasno kaže, da pri rasizaciji pride do prepletanja tako fizičnih kot tudi družbenih značilnosti (Purifoye 2015: 423). Ugotovimo lahko, da temnopolti migranti v diskurzu rasizacije združujejo oboje, pri čemer lahko postanejo žrtve tako dejanj odkritega (ang. *overt racism*) kot tudi dejanj prikritega rasizma (ang. *covert racism*). Odkrite oblike rasizacije migrantov v javnem potniškem prometu so bile zaznane denimo **na avtobusni postaji v Bihaću** v Bosni in Hercegovini. Toda kot prevladujoča oblika rasizma danes velja prikriti rasizem, ki rasističnemu posamezniku nudi določeno mero varnosti, zaradi težavne dokazljivosti prikritih rasističnih praks (Gopalkrishnan 2012: 96). Med slednje lahko uvrstimo prakso izogibanja, ki pa na javnem prevozu ni vedno mogoča, zato se lahko rasizem izraža tudi na bolj tenkočutne načine (Purifoye 2015: 304) in ostaja ujet v domeni neizrečenega. Gre za t.i. tihi rasizem (ang. *silent racism*), ki se „nanaša na neizrečene negativne misli, čustva in stališča“ do temnopoltih s strani belcev (Trepagnier 2001: 142). Glavna značilnost tihega rasizma tako je, da ostaja na neverbalni ideološki ravni in ne rezultira v odkriti rasistični akciji (Trepagnier 2001: 142).

Če sklenem, lahko ugotovim, da je rasizem na javnem prevozu v večini primerov subtilen. Obnašanje potnikov je odvisno tudi od situacijskosti, denimo ali je avtobus poln ali prazen. Pri označevanju določenih dejanj za rasistična, pa je potrebno biti previden. Poseben izziv za preučevanje predstavljajo ravno prakse, o katerih je govoril sogovornik – stanje namesto sedenja ob temnopoltemu potniku, ki so v določenih primerih lahko rasistične, lahko pa tudi ne. Marsikdaj je nekaj, kar ni rasizacija označeno kot rasizem, s čimer se do določene mere razvrednoti konceptualna orodja v boju proti dejanskim rasističnim ravnanjem, ki se udejanjajo na vsakdanjem in strukturnem nivoju. Zato je pogosto prisoten občutek, da se ob odkritih rasističnih akcijah kot družba niti ne znamo ali ne zmoremo odločneje odzvati.

17. 6. 2024.

Literatura

Augé, Marc. 2013. *Un ethnologue dans le métro*. Paris: Librairie Arthème Fayard/Pluriel.

Fassin, Didier. 2011. „Racialization. How to do Races with Bodies“. V *A Companion to the Anthropology of the Body and Embodiment*. Frances E. Mascia-Lees, ur. Oxford: Blackwell Publishing, 419-434.

Gopalkrishnan, Narayan. 2012. „From Covert to Overt. The Role of Crisis in Transforming Racism“. V *Proceedings of the Third International Conference on Racisms in the New World Order. Realities of Culture, Colour and Identity*. Brisbane: James Cook University, 95-105.

Lui, P. Priscilla. 2020. „Racial Microaggression, Overt Discrimination, and Distress. (In)Direct Associations With Psychological Adjustment“. *The Counseling Psychologist* 48/4: 551-582.

Paterson, Eva. 2005. „Celebrate Rosa Parks and the Montgomery Bus Boycott, End Race Discrimination in Public Transport Today“. *Race, Poverty & the Environment* 12/1: 18-19.

Pierre, Jemima. 2020. „Slavery, Anthropological Knowledge, and the Racialization of Africans“. *Current Anthropology* 61/22: 220-231.

Purifoye, Gwendolyn Y. 2015. „Nice-Nastiness and Other Raced Social Interactions on Public Transport Systems“. *City & Community* 14/3: 286-310.

Trepagnier, Barbara. 2001. „Deconstructing Categories. The Exposure of Silent Racism“. *Symbolic Interaction* 24/2: 141-163.

Tuvikene, Tauri, Wladimir Sgibnev, Wojciech Kexbłowski in Jason Finch. 2023. „Public Transport as Public Space. Introduction“. *Urban Studies* 60/15: 2963-2978.

Xiong, Meng in Wendy Johnson. 2022. „Perceived Discrimination and Relative Deprivation in Chinese Migrant Adolescents. The Mediating Effect of Locus of Control and moderating Effect of Duration since Migration“. *Child and Adolescent Psychiatry and Mental Health* 16/1: 1-13.