



Eusko Jaurlaritzako erakunde autonomiaduna
Organismo Autónomo del Gobierno Vasco

BIDEKO EZBEHAR TASA ETA GENEROA

AURKIBIDEA

Sarrera	173
1. Estatistika azterketa	175
1.1. Demografia ezaugarriak	177
1.1.1 Géneroa	177
1.1.2 Adina	178
1.2. Teknologia aparatuak, alkohola eta abiadura	184
1.3. Profil sozio-demografikoa	185
1.4. Ezbeharren zifrak	186
2. Fenomenoak duen erantzun soziala	187
2.1. Autoaren lobbya	188
2.2. Arriskuak	189
3. Arriskua, osasuna eta maskulinitateak	191
3.1. Nortasun maskulinoa eraikitzea	191
3.2. Maskulinitateak, osasuna eta arriskua	193
3.3. Autoak, motorrak eta gizonak	196
3.4. Arriskuaren alderdi batzuk	197
4. Azterketa etnografikoa	198
4.1. Abiadura	198
4.2. Abiadura eta ezbeharrak	198
4.3. Abiadura eta arriskuak	200
4.4. Abiadurari buruzko ikuspegia	201
4.5. Placera	203
4.6. Prestigioa	205
4.7. Gizon azkarrak	206
4.8. Arriskua sexuen arabera	206
4.9. Rabilera eta mugikortasuna	212
4.10. Beste erabilera batzuk	213
4.11. Prestakuntza eta hezkuntza	215
4.12. Lagun desegokiak	217
5. Bibliografia	219

SARRERA

Prestakuntza honen helburua gizon batzuek ausartegi gidatzeko duten joeraren benetako arrazoiak azaltzea da, batez ere gizonezko gazteen kasuan; izan ere, segmentu horretan atzeman da joera hori modu nabarmenenean¹. Horri esker herritarrak sentibilizatzen lagundu nahi dugu, bereziki gure inguruko gizonak; horretarako, gizon gazteen artean bideko ezbehar tasa altuaren fenomeno triste horretan sakonduko dugu.

Bidean gizonezkoek eta emakumezkoek dituzten desberdintasunei buruzko prestakuntza den aldetik, txosten honek azaltzen duenaren balizko «gain-interpretazioaz» ohartarazi nahi dugu. Gai honetan aditu den Robert Connellek ohartarazten digun bezala, «oro har generoari buruzko ikerketetan, eta bereziki maskulinitateei buruzkoetan, gain-interpretatzeko nolabaiteko arriskua dago. [...] Jende guztiak (sexuen arteko) desberdintasun puntualak bilatzen ditu, antzekotasun ohikoenak bilatu ordeaz». Connellek modu egokian iradokitzen digunez, gizonezko guztiek gizon oldarkorraren eredu horri erantzungo baliote, modu ausartegian gidatuko balute, arriskuaren bila ibili eta beren bizitzaz gain besteena ere arriskuan jarriko balute, dagoeneko guztiak errepi-deetan hilda egongo lirateke.

Gizonezko gazte guztiek ez dute modu ausartegian gidatzen: ausartegi gidatzen duten gizonezkoen taldea gutxiengoa da populazio osoan, eta gizonezko gazteen artean bereziki, nahiz eta horrek ez dion larritasunik kentzen. Bereziki azpimarratu nahi dugu lan honetan gizonezko batzuekin identifikatzen den joera aztertuko dugula, ez gizonezko guztiena. Hala ere, identifikazio horrek eredu menderatzailean du oinarria, oro har onartzen dena eta asimilatzen dena, errepidean horrelako arrisku jarrerak sortzea baimentzen duena eta larritasun horren neurritzko erantzuna eragiten ez duena. Hemen eredu hori aztertuko dugu, ez besterik.

Bideko ezbehar tasaren gaia zuzentasunez eta seriotasunez jorratzeko, ikusi dugu beharrezkoa dela begiraterakoan izan ohi ditugun zenbait estalki kentzea. Estalki horiek lodiagoak izan ohi dira bideko ezbeharren kopurua eta maskulinitatearen arteko harremanari erreparatzen diogunean.

Gaia arrazionaltasunez lantzea oztopatzen diguten zenbait elementuri buruz ari gara, fenomeno honen neurria eta horren arrazoiak, ondorioak eta konponbideak ulertzea galarazten diguten elementuak, alegia. Beste modu batean, ulertezina da datuak aztertu ondoren –gaian sakontzea beharrezkoa izan gabe–, gizarteak eta Administrazioak lehenago eta modu askoz sendagoan eta beligerantean erantzun ez izana; horrenbeste heriotza, pertsona eta familia mailako horrenbeste ezbehar eta diru gastu eragingo lukeen fenomeno beste edozein izan balitz, erantzun egingo liokete.

Gidatzeko ohitura, autoen artean mugitzeko ohitura, gure eguneroko paisaia osatzea, gure eguneroko bizimoduan izatea, bizimodua antolatzean duen lekua, egunero errepideko istripuei buruzko albisteak entzutea, oporretako zifrak, irteera operazioetakoak eta itzultzekoak. . . guztiek sentibilitatea galtzera eramán gaituzte, eta horretan segitzen dugu gaur egun ere.

Harritzeko gaitasuna ia osorik galdu dugu, baina, batez ere, horrenbeste bizitza desagerrarazten dituen fenomeno baten aurrean erantzuteko gaitasuna galdu dugu. Lozorroa luzatzen duten hainbat arrazoi daude: etengabeko jarioa da, ez da bat-bateko ezbeharra, eta biktimak anoni-moak eta sakabanatuak dira, «niri ez zait gertatuko» pentsatzen jarraitzea posiblea da. Zirku-

1. Hemen aipatuko ditugun datu guztiak hiru txosten hauetatik jaso ditugu: 1-Farapi (2005) Maskulinitateei eta bideko ezbehar tasari buruzko ikerketa dokumentala. 2-Farapi (2005) Maskulinitateari eta bideko ezbehar tasari buruzko ikerketa etnografikoa. Biak Gipuzkoako Foru Aldundiko Lur eta Garraio Zuzendaritzarako 3-Farapi- Cibersomosaguas taldea (Madrileko Complutense Unibertsitatea) (2009) Gazteen artean bideko ezbeharren prebenitzeko kanpaina interaktiboa_ Unespa Saria. 2 argitalpen ere aintzat hartu ditugu: 1-Farapi (2007): Bideko ezbehar tasa, abiadura eta maskulinitatea. Maskulinitatearen eragina gidatzeko modu ausartegian. Gipuzkoako Foru Aldundia. 2-Farapi (2007) Zirkulazio arazoak, ikuspegi antropologikoa. Faktore pertsonalak ibilgailu pribatuaren erabileran eta gehiegizko erabileran. Gipuzkoako Foru Aldundia.

lazioa inguratzen duen guztian tolerantzia eta etsipen maila oso altua garatu dugu. Ondorioak «normalizatu» ditugu, ohiko bihurtu dira, eta ia jabetu gabe ohitu egin gara, onartu egiten ditugu hondamendi natural bat balitz bezala, ekiditeko zerbait egitea posible izango ez balitz bezala.

Egia da, ordea, aurrez aurre dugunak kausa oso zehatzak dituela, eta ezin dugula justifikatu soilik «mugikortasunari ordaindu beharreko odolezko zerga» gisa. Kausak, askotan, gizakiek eragiten dituzte, eta azpiegiturei eta politikei buruz erabakitzea dagokien gizonezko zein emakumezko gidariei eragindakoak dira. Batzuek azkarregi joatea erabaki ohi dute, besteek ez diote lehentasuna ematen behar duenari, eta beste batzuek ibilgailu azkarregiak egiten dituzte. Giza faktore horiei buruz ari gara.

Zirkulazio istripuen atzean erantzunkizuna egon ohi da askotan –kasu guztietan ez esateagatik–, eta horregatik, kaltetutako askok bideko ezbeharrak «bideko delinkuentzia» dela diote. «Istripua» izenak berak ere, hain zuzen ere, erantzukizun hori ezkututzen du, erabaki batzuk kontzienteki hartu izanaren esangura alde batera uzten baitu. Europako Batzordearen Garraioaren Liburu Zuriak (Europar Erkidego Kontseilua 2001) hau dio: «gainerako pertsonak arriskuak jartzen dituen gidatzeko modua kriminalitatearen pareko gaitza da».

Prestakuntza honetan gidarien erantzukizunean oinarritzen den giza faktoreetako bati buruz mintzatuko gara: modu ausartegian gidatzea, eta zehatzago esateko, gehiegizko abiadura. Gai honetan gizonezkoen eta emakumezkoen arteko desberdintasunak aztertuko ditugu, eta aintzat hartuko dugu arriskuak gizonezkoak gehiago erakartzen dituela dioen hipotesia, gaur egun nagusi den maskulinitate eredu dela medio, eta horren ondorioz errepidean ezbehar gehiago izan ohi direla. Horrez gain, Administrazioak eta auto ekoizleek abiaduraren aurrean duten jarrerari ere erreparatuko diogu, gidarien jarrera gehiago aztertuko badugu ere.

Esan dugun moduan, bideko ezbeharrek ez dute lotura bera emakumezkoekin eta gizonezkoekin, eta eragina ere desberdina da; zoritxarrez, gizonezkoek protagonismo handiagoa izan ohi dute, eta gure ustez, konponbide zehatzak bilatzeko beharrezkoa da gai horri heltzea. Zehatzago esateko, maskulinitatearen eta jarrera ausartegien arteko lotura interesatzen zaigu (batez ere abiadurari dagokionez). Gai honi heltzeko orduan, konturatu gara gizonezkoek bideko ezbeharrekin duten lotura tragikoak nolabaiteko ikusezintasuna pairatzen duela, eta normalizatu dugunez, ia ikusezina bihurtu dena ikusteko beharrezkoa dugu ahalegin gehigarria egitea. Zirkulazioak makina bat bizitza lapurtzera ohitu gara, batez ere gizonezkoena, eta hain dugu errotuta fenomeno hori, non ez baitu gure arreta piztu ere egiten.

Horren haritik, fenomeno argi ikustea galarazten diguten kapa bikoitzeko estalkiekin borrokatu behar dugu: zirkulazioaren ondorioak asimilatu eta normalizatzeaz gain, gizonezkoen jarrerak arriskuarekiko duen natura gehitu behar zaio, eta zehatzago esateko, errepideko arriskuari dagokiona. Kontsultatu dugun dokumentazio guztian nekez egiten da gizonezkoen eta emaku-

Biktimen eboluzioa, Espainiako bideko ezbeharrak. (DGT, 2008a)

	2003	2004	2005	2006	2007	2007-2006	2007-2003
Istripuetako biktimak	99.987	94.009	91.187	99.797	100.508	1%	1%
Hilak	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	- 7%	-29%
Larri zaurituak	26.305	21.805	21.859	21.382	19.295	-10%	-27%
Arin zaurituak	124.330	116.578	110.950	122.068	123.226	1%	-1%
Istripuetan hilen ehunekoa	5,4	5,0	4,9	4,1	3,8		

mezkoen arteko desberdintasun hori. Askotan desberdintasuna adierazten duten zifrak aipatzen dira, baina oso gutxitan jorratzen, azaltzen edo aztertzen da gutxieneko seriotasunarekin. Pres-takuntza honetan gure asmoa, hain zuzen ere, desberdintasun horretara hurbiltzea da, eta horri esker, gure errealitatea aldatzen eta hobetzen laguntzea.

1. ESTADISTIKA AZTERKETA

DGTk egin zuen ² «**Hildako gutxiago oraindik asko dira**» publizitate kanpainak azken urteetan bideko ezbeharretan heriotza tasak behera egin duela erakusten du, eta aldi berean, beherakada horrek arazoa bukatu dela esan nahi ez duela ohartarazten du. 2003tik 2007ra hildakoen kopuruak behera egin du 5. 399tik 3. 823ra, hau da, % 29 gutxitu da kopurua. Beste alde batetik, biktimak izan zituzten istripuen kopuruak (hildako pertsonak, larri zauritutakak eta arin zauritu-takoak) gorakada arina izan du, nahiz eta beti egon den 100. 000 pertsona/urtekoaren inguruan.

Aurreko taulan azaldutako lau urteko tartekak beherakada nabarmena islatzen du heriotzen eta larri zauritutakoen kopuruan, eta arin zauritutakoen eta istripuen kopuruek ez dute aldaketarik izan. Datu horietatik lor dezakegun ondorioa argia da: ezbeharrek ez dute behera egin. Larritasun gutxiagoko istripuen agertokira iritsi gara, dela pertsona gutxiago daudelako istripu bakoitzean, dela istripuak arinagoak izan direlako, adibidez, biktimak istripua jasotzeko hobeto prestatua zeudelako, segurtasun uhala jarrita zeramatelako.

Argumentu horiek azaldutako datuek berresten dituzte. Nahiz eta ondorioak ateratzeko azaleko datuak izan, erakundeen optimismoa gutxitzeko nahikoa dira, horietaz baliatzen baita arazoaren benetako neurria ezkutatzeko. Urtero biktimak eragiten dituzten ehun mila istripuetan jarrera aldaketarik izan zen ba ote dakigu? Pertsonen ia heren bat heriotzatik salbatzeko modukorik?

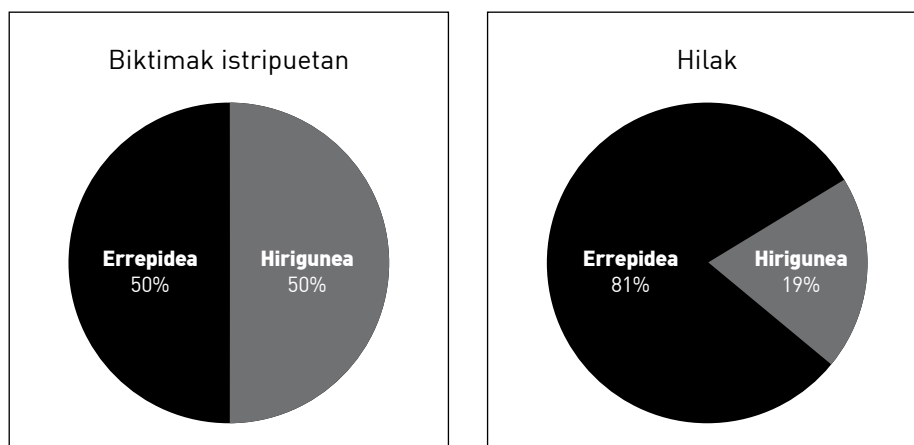
Gaur egun, autoek Espainiako ibilgailu guztien hiru laurden hartzen dute, guztira 28 milioi ibilgailu dira, eta horietatik 21 milioi autoak dira. Autoek istripuetan duten parte-hartzea oraindik nabarmena da, % 80 ingurukoa. Hau da, urtero Espainian biktimak dituzten 100. 000 istriputik, 80. 000 inguru autoek eragindakoak dira, aintzat hartu gabe zenbait istriputan auto bat baino gehiago egoten dela. Horrek esan nahi du urtero 80. 000 autok biktimak eragiten dituztela, istripuen ondorioz.

Bideko ezbeharretan hildakoen erdiak autoetan zihoazen. Jarraian ikusiko dugun moduan, autoa zuzenean heriotzekin lotuta dago, eta baita harrapatzeen kopuru altuarekin ere, eta horietako askok heriotza eragiten dute.

Biktimak eragiten dituzten autoen istripuen erdietan (zaurituak eta/edo hildakoak) hiriguneetan gertatu ziren, eta beste erdia errepideetan. Autoetan zihoazen hildakoetatik, % 93 errepidean zeuden, eta soilik % 7 hiriguneetan. Zauritutako pertsonen dagokienez, bi herenak errepidean zeuden, eta heren bat hirian.

Errepidean gertatzen dira heriotzen % 81, eta gehienak autoetako gidariak edo gidarien albokoak izan ohi dira. Errepidean azkarrago gidatu daitekeenez, istripuak larriak izan ohi dira, eta autoetan doazen pertsonak hiltzeak horri erantzuten dio. Ordainetan, hiriguneetan 2007ko heriotza biktimen % 19 hil zen (oinezkoak eta bidaiariak barne).

Istripuen eta heriotzen banaketa guneen arabera Espainian, 2007. (DGT, 2008a)



Hala ere, bidetako ezbeharren ezaugarriek ez dira soilik errepidean azkarrago gida daitekeelako azaltzen. Aitzitik, biktimak eragiten dituzten istripuak nahiko desberdinak direla ikusi ohi da, baita biktimak ere.

2007an errepideetan 3.082 pertsona hil ziren. Gehienak, zehazki 1.063, errepidetik atera zirelako hil ziren. Istripu larrienak aurrez aurre eta alboz jotzen direnak dira, baita aurretik eta albotik jotakoak eta albotik bakarrik jotakoak, bi aldeetan jotzen dutenak ere, eta guztira 1.079 hildako eragin dituzte (3. taula).

Errepidean gertatutako eta heriotzak eragindako auto istripuen ezaugarriak, Espainia. (DGT, 2008a)

Errepidean hilak	2003	2004	2005	2006	2007	Banaketa % 2007	2007 2006	2007 2003
Bidetik irtetean	1.707	1.466	1.386	1.191	1.063	34%	-11%	-38%
Talka autoaren aurrealdean	843	693	688	618	501	16%	-19%	-41%
Talka alboan eta aurre-alboan	907	826	745	560	578	19%	3%	-36%
Talka atzealdean eta alde askotan	364	303	284	332	259	8%	-22%	-29%
Oinezkoa aurrean eramatea	407	319	334	284	262	9%	-8%	-36%
Iraultzea	71	70	46	57	64	2%	12%	-10%
Beste mota bateko istripua	181	164	169	325	355	12%	9%	96%
GUZTIRA	4.480	3.841	3.652	3.652	3.082	100%	-8%	-31%

Errepideetako ezbeharretan autoan doazen pertsonak izan ohi dira biktima nagusiak, dela auto bakarreko istripuetan, dela beste auto batekin aurrez aurre edo alboz jotzen denean; hiriguneetako errepideetako ezbeharrek, ordea, beste itxura bat dute. Hirigunea toki mistoa da, oinezkoentzat eta autoentzat diseinatutako espazioa da, eta horrenbestez, zirkulatzeko bi modu horiek etengabe gurutzatzen dira, eta distantzia laburren mugitzeko askotariko moduak izaten dira. Autoa, testuinguru horretan, objektu potentzialki arriskutsua da inguruan dituen pertsonentzat. Horrez gain, autoen abiadura murrizteko araua ere badago, alegia, makinaren potentzia probatzeko aukerarik ez dago, eta horren ondorioz, abiadura motela autoaren estalkiarekin babestuta ez dauden pertsonentzat da arriskutsua batez ere. Hortaz, horrek azaltzen du hirigu-

neetako errepideetako ezbeharretan hildako pertsonen % 40 oinezkoak izatea: 2007. urtean 286 oinezko zeuden 741 heriotzen artean. Beste mota batzuetako istripuak ere aintzat hartzen badiugu, esaterako txirrindulariak eta motoziklistak «harrapatzea», hirigunean auto barruan hildako pertsonen kopuruak behera jotzen du berriz ere.

Hirigunean gertatutako eta heriotzak eragindako auto istripuen ezaugarriak, Espainia. (DGT, 2008a)

Hilak hirigunean	2003	2004	2005	2006	2007	Banaketa % 2007	2007 2006	2007 2003
Bidetik irteteen	146	158	123	108	87	16%	-19%	-40%
Talka aurrealdean	52	51	45	40	29	4%	-28%	-44%
Talka alboan eta aurre-alboan	225	228	183	163	149	20%	-9%	-34%
Talka atzealdean eta alde askotan	40	37	42	38	63	8%	66%	58%
Oinezkoa aurrean eramatea	360	333	326	281	286	39%	2%	-21%
Iraultzea	11	20	20	19	22	3%	16%	100%
Beste mota bateko istripua	85	73	51	88	105	14%	19%	24%
GUZTIRA	919	900	790	737	741	100%	1%	-19%

Orotara, jarrera arriskutsuak presente daude errepideetan eta baita hiriguneetan ere, eta heriotza eragin dezaketen istripuak sortzen dituzte. Errepidea da autoentzat toki seguruena, soilik horientzat eraikitako espazioa den aldetik, baina bertan gertatzen dira heriotzen % 80. Hiriak, aldiz, autoentzat diseinatuta daudela ukatu ezin daitekeen arren, mugitzeko modu asko hartzeko espazio gisa pentsatu dira, eta, hortaz, oinezkoen heriotza gehien hartzen dituen tokia da³.

1.1. EZAUGARRI DEMOGRAFIKOAK

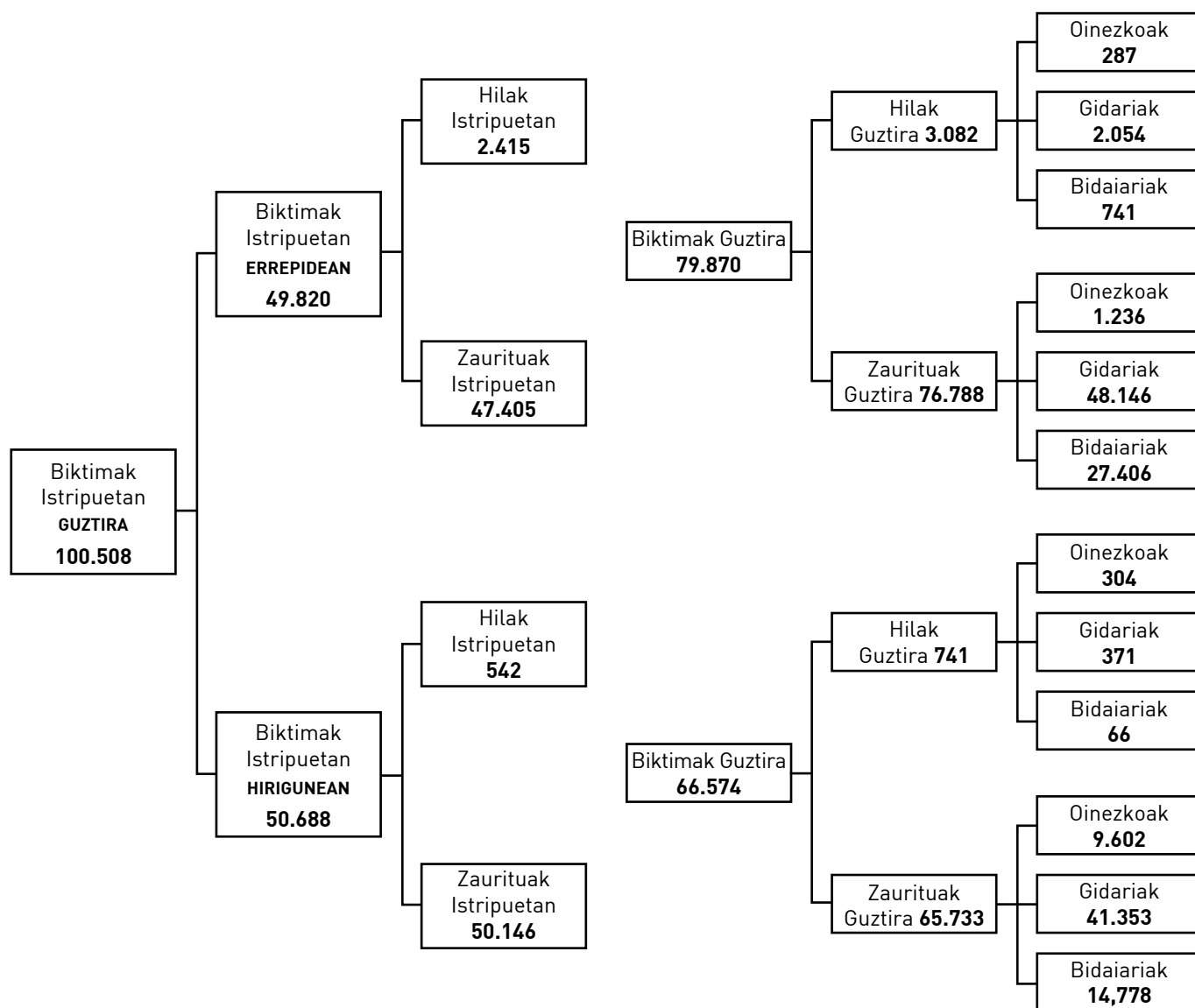
1.1.2. Generoa

Bideko ezbehar tasa aztertzerakoan generoa adierazle nagusienetako bat izan ohi da. Trafiko Zuzendaritza Nagusiaren datu berrien arabera, nahiz eta autoa eta zirkulazioa eskema matxista eta patriarkaletatik abiatu, belaunaldi berrietan emakumezkoek kopuru aldetik gizonezkoen parte-hartze berdina lortu dute gidari guztiei dagokienez. Aseguru etxeen aburuz, oraindik ere, emakumezko gidariak arrisku gutxiagokoak dira.

Emakumezkoak, bideko segurtasunari dagokionez, kontu handiagoz gidatu ohi du eta arriskua gizonezkoak baino neurri txikiagoan barneratu ohi du. Gidabaimenen % 41 emakumezkoenak badira ere, kalkulatu da emakumezkoak errepideetan heriotzak eragiten dituzten istripuetatik soilik % 10etan daudela. 2004erako, esaterako, kopuru errealean arabera, istripu horietan, guztira, 4. 916 gidari inplikatu ziren. Horietatik 523 baino ez ziren emakumezkoak.

Istripuen ustezko gidari errudunetatik, soilik % 10 dira emakumezkoak. Gutxi gorabehera, errepideetan heriotza eragin zuten istripuetako errudunetatik soilik 250 inguru izan ziren emaku-

³ 2007ko datuen arabera, balore gordinetan errepideetan (287) eta hiriguneetan (304) hildako oinezkoen kopurua nahiko parekoa da. Izan ere, errepideetako zenbait gune ez dira hirigunetzat hartzen, baina pertsonak egon ohi dira bertan. Hortaz, bere espazioan dabilela, gizakia arrotz bihurtzen da.

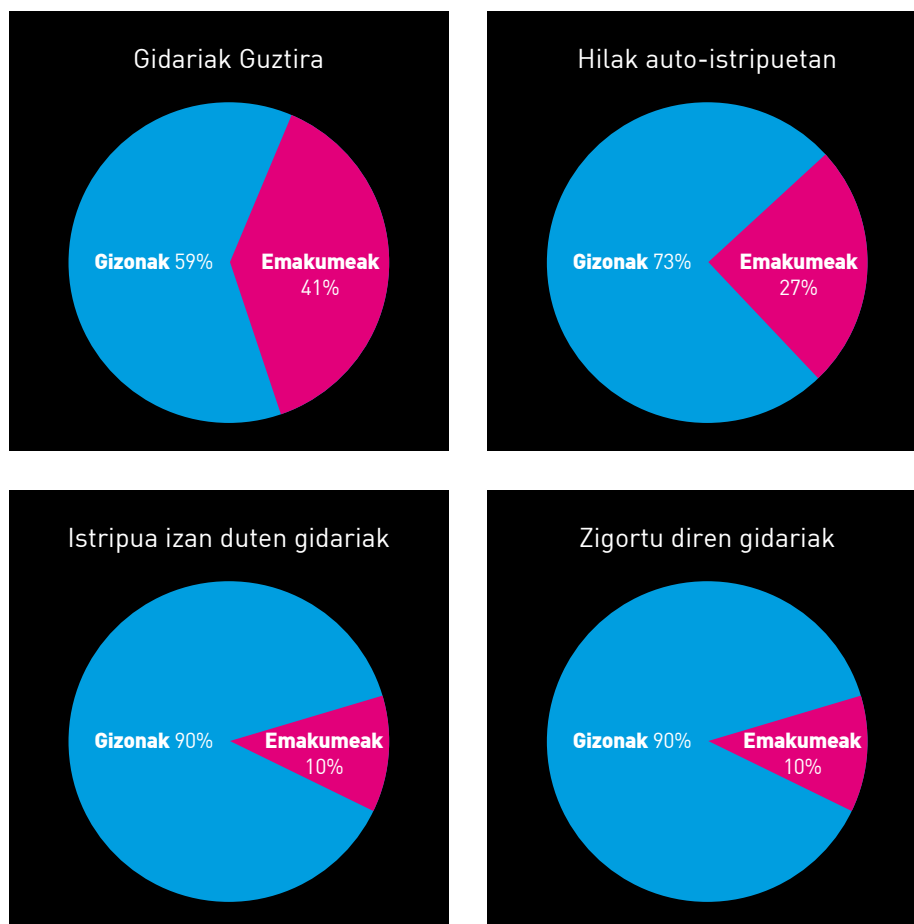


mezkoak; erruduntzat jotako gizonetzkoak, aldiz, 2. 200 baino gehiago izan ziren. Hamar gizonetzotik emakumezko bakarra dago heriotza eragin duten istripuetan inplikaturata edo ustezko erruduna dela. Hala ere, sexuen arteko hildako kopurua erkatuz gero, proportzionaltasuna emakume bakar bakoitzeko hiru gizonetzkoena da.

Diskurtso menderatzaileak matxismoari egin dio mesede, eta mugitzeko autonomiari dagokionez toki baztertuan utzi du emakumezkoa. Zirkulazioan jokabide maskulinoaren erdua ezarri da, oro har, eta horrek emakumezkoek kaltetu die eta kaltetzen jarraitzen du. Genero arazoa da, aldaera latzenean genero indarkeriazko harremanetan gauzatzen dena; kasu honetan, bideko ezbeharretan, oso modu berezitan islatzen da.

1.1.2. Adina

Kultura herrikoia iritzi ugari nahasten ditu, eta guztiek bideko ezbeharren erruak egozteko norabide desberdin eta kontrajarrietara jotzen dute. Generoari dagokionez ere antzeko egoera bizi dugu, iritzi menderatzaileak esaten baitu emakumeak ez dakiela gidatzen; horrez gain, halere, esan ohi da benetako arrisku faktorea gizonetzkoen konfiantza dela. Adinaren faktorearekin gauza bera gertatzen da: jarrera menderatzaileak ezarri gabe, makina bat desadostasun eragiten ditu.



Gazteei bideko ezbeharretan erruduntasun handia egotzi ohi zaie, axolagabekeriz gidatzen omen dutelako. Nerabeek, ostera, gidari kontserbatzaileei eta zaharrenei leporatzen diete azkarrago gidatzeko ezintasuna eta erreflexu falta. Artikulu eta txosten gehienek islatutako datuek argi azaltzen dute heriotza eragiten duten istripuek batez ere 20 urte bukaeretatik hasi eta 30 urtera arteko eragiten diela batez ere.

Errepideko ezbeharretan arrisku gehien duten adin tarteak modu zehatzagoan definitzeko adin tarte bakoitzeko hildakoen kopuruaren eta gidabaimena duten herritar guztien arteko aldea jaso dugu; horrela, agertoki errealeko gertaera jakin bat definitzen ez duten zenbaki absolutuetan oinarritutako ondorio okerrak lortzea saihesten dugu.

18-20, 21-24, 25-34, 35-44, 45-54, 55-64 eta → 65 urteko adin tarteetako heriotzen eta gidarien arteko proportzionaltasuna aztertuz gero, argi ikusten da 18-24 urte arteko tarteak dela heriotza gehien jasotzen dituenak. 18 eta 24 urte arteko gazte horiek gidarien % 8 dira, eta soilik hildakoen % 15 (indizea = 1,87). Arriskua are nabarmenagoa da soilik 18 eta 20 urteko gazteak aintzat hartuz gero. Gidarien % 3 dira, baina bideko ezbeharretan hildakoen % 6 dira Adin tartearen sekuentzian proportzioak behera egiten du, eta 45 urtetik aurrera hildakoen adin proportzioa gidarien proportzioa baino txikiagoa da.

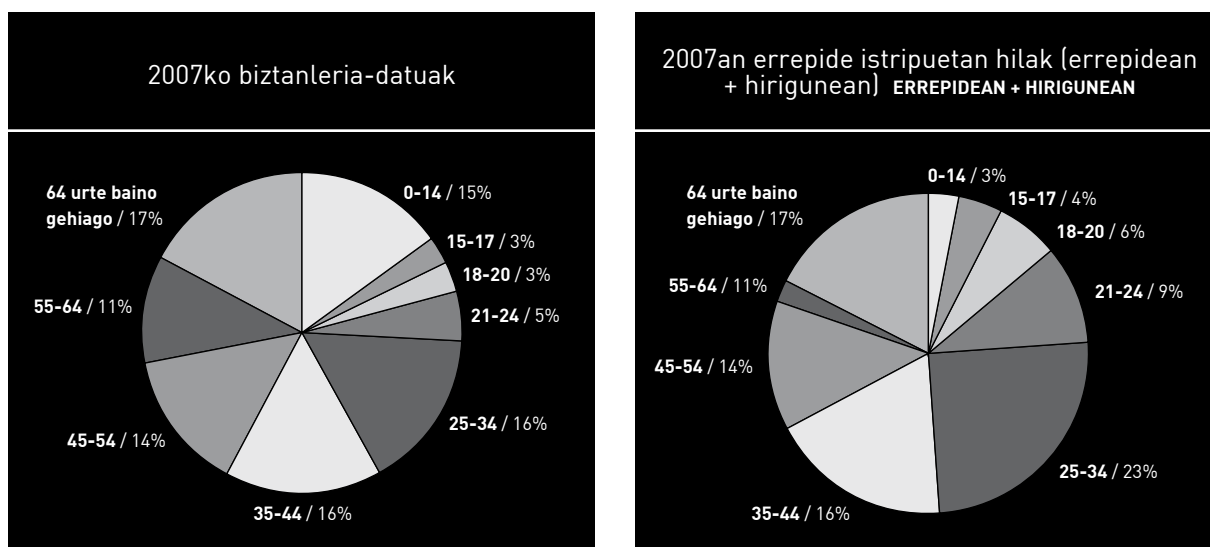
Goiko taulatik abiatuz eta matematikoki justifikatuta, arrisku gehien duten adin tarteak modu honetan ordenatu behar dira: ×18-20 urte: indizea = 2,00 ×21-24 urte: indizea = 1,80 ×25-34 urte: indizea = 1,43 ×15-17 urte: indizea = 1,33 ×35-44 urte: indizea = 1,06 ← 65urte: indizea = 0,94 -55-64 urte: indizea = 0,91 ×45-54 urte: indizea = 0,85 Indize horiek bideko ezbeharretan guztira islatzen dituzte, oinezkoak eta bizikletetako, autoetako eta ziklomotoreetako gidariak kontuan hartuta. Automugikortasunaren esparru orokor honetan, 18 urteko gazte batek hiltzeko duen arriskua 50 urteko nagusi batek duena baino halako hiru da.

Adin tarte bakoitzak, halaber, ezaugarri desberdinak ditu: 60 urtetik gorako pertsonak, oro har, harrapaketa istripuetako biktima izaten dira. Hau da, oinezkoak dira, eta ez gidari. 18 urtetik beherako tartean, lege eragozpenak direla medio, antzeko egoera bizi dute: hildakoak ez dira autoetako gidariak izaten, baizik eta oinezkoak eta ziklomotoretako gidariak.

8. taulari erreparatuz gero, bideko ezbeharretako heriotzen gaineko ondorio garrantzitsuak lor ditzakegu adin tarteen eta ibilgailu motaren arabera (autoak, motorra, bizikleta eta oinezkoak). Autoetako heriotza 18 urteko tartetik aurrera nabarmentzen da, eta oinezkoen heriotza tasarekin parekatzen da soilik 64 urtetik gorako tartera iritsitakoan. Horrez gain, autoek harrapatu ohi dituzte oinezkoak, oro har. Hain zuzen ere, nabarmendu nahi duguna zera da: autoen hondamendi potentzial handiena gazteenen eskuetan dagoela. 18 eta 64 urte arteko adinak balioetsiz, heriotza gehienak 10 urte tartean izaten da, 18-20 eta 21-24 tarte laburretan izan ezik. Horregatik, irudikapen grafikoan autoetako gidarien tarte horietako estatistika arinaren ponderazioa aurkeztu dugu, beste adin tarteen gainetik duten garrantzia islatzeko, eta deklamazio «estatistiko» okerretik aldentzeko; izan ere, 30 urte inguruko jendea jo ohi du talde arriskutsuentzat gaur egun.

Zirkulazio istripuan hildakoak 2007 urtean. Errepidean + Hirigunean. Banaketa, adinaren arabera.

Iturria: Espainiako Estadística Institutua



Adinaren faktorea zailtzen duen beste konparazio bat jaso dugu 9. eta 10. taulatan; horietan ikus daiteke adineko gidarien errolda eta adin tarte bakoitzak heriotza eragin duen istripuetan izan duen parte-hartzea. Lehenago ere esan dugu gazte izateak automugikortasunaren esparruan hiltzeko arrisku hirukoitza eragiten zuela; arriskua are nabarmenagoa da arriskua «gidarien» kategoriarara murriztuz gero.

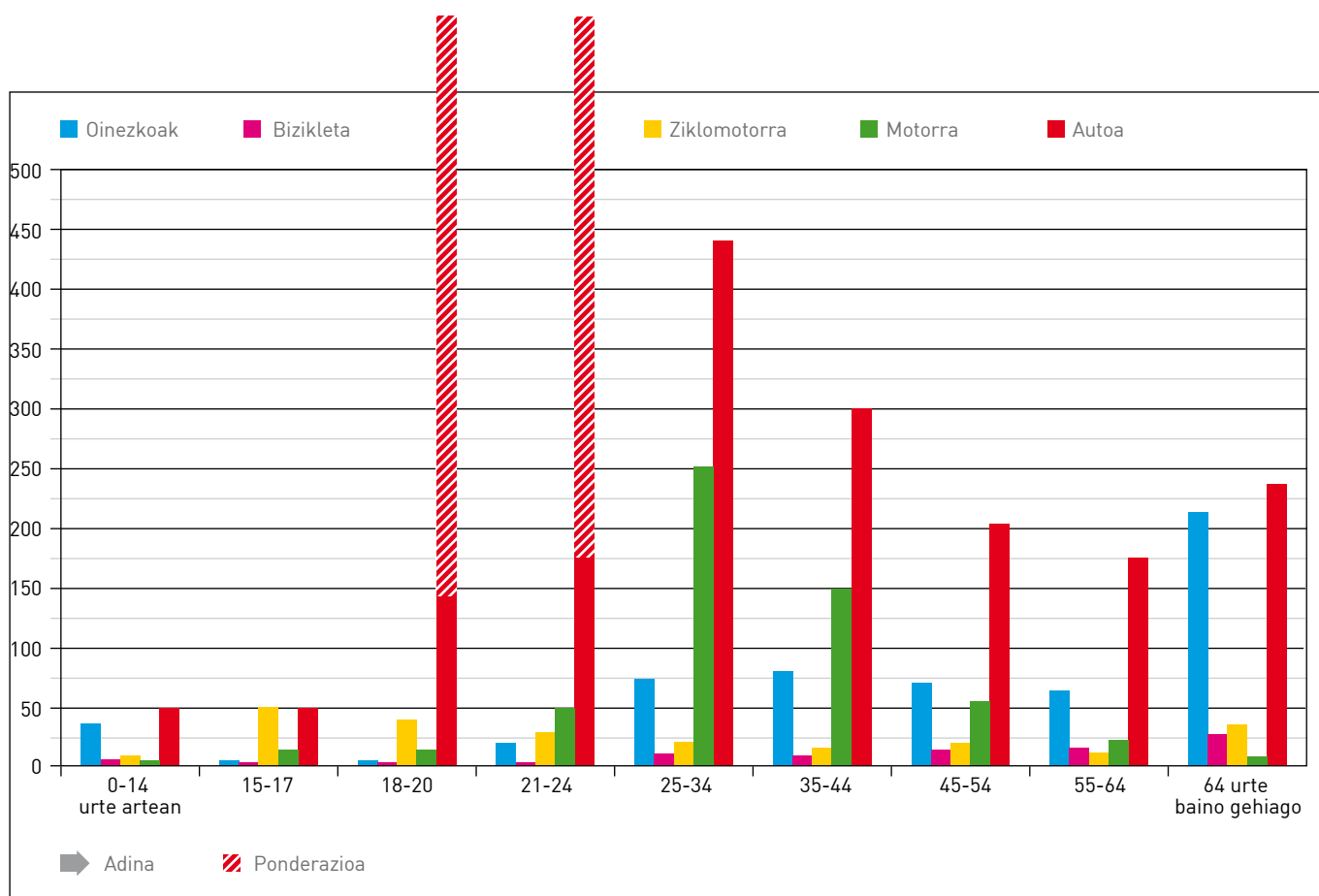
18 urtetik beherako gazteek⁴ ziklomotoretako gidabaimenak lortu ohi dituzte, gutxieneko adina duten % 50ek jarraian lortu ohi du autoa gidatzeko baimena, eta ondoren, 30 urteko tartera joan behar dugu herritar guztien % 83k gidabaimena izan dezan.

Erroldak gidarien profil orokor nahiko zabala marraztu du, 21 urtetik hasi eta 60-65 urtera artekoa. Hala ere, biktimak dituzten istripuetan inplikaturako gidariak gidarien erroldarekin lotzeko orduan adinak duen rol negatiboa agerian geratzen da. Gidaria zenbat eta gazteago, orduan eta inplikazio handiagoa (7. taula).

Biktimak eragiten dituzten istripuetan gutxien inplikaturako adin tarteak (→66) 18-20 adin tartearekin alderatuz gero, ondorioztatuko dugu gazteek arrisku boskoitza dutela.

Orain arte, adina eta generoa uztartuz, biktimak eragingo dituen istripuen sortzaile gisa gazte gizonezkoen profila azaldu da. Alonsoren aburuz (2004), zenbait testuinguru eta jarrera fakto-

reren emaitza da; jarrera faktoretzat hartzen ditu gaitasun fisikoak modu egokian izatea, eta gazteak izaten dituzten eboluzio eta heltze ezaugarriak. Egoera fisiko onean daudenez, gazteek muturretara ahal bezainbeste gerturatzeko duten gaitasuna handietsi ohi dute. Modu argiagoan esanda, gazteak muturrak apurtu nahi ditu, bereak eta besteenak, nortasun propioa, fidagarria eta besteen beharrik ez duena aurkitzeko. Gazteen gorputzaren ezaugarri positiboek gain, erabat garatu ez diren zenbait puntu ere badira, besteak beste arreta maila, lan asko aldi berean egiteko gaitasuna, ikuspegi periferikoaren zehaztasuna, erabakitzeko gaitasunak, askotariko edukiak, horrelako jakintza eskatzen duten egoeretan loturak finkatzen laguntzen dutenak, etab.



Istripuetan hildako gidariak adinaren eta ibilgailuaren arabera, Espainia 2007 (DGT, 2008b).

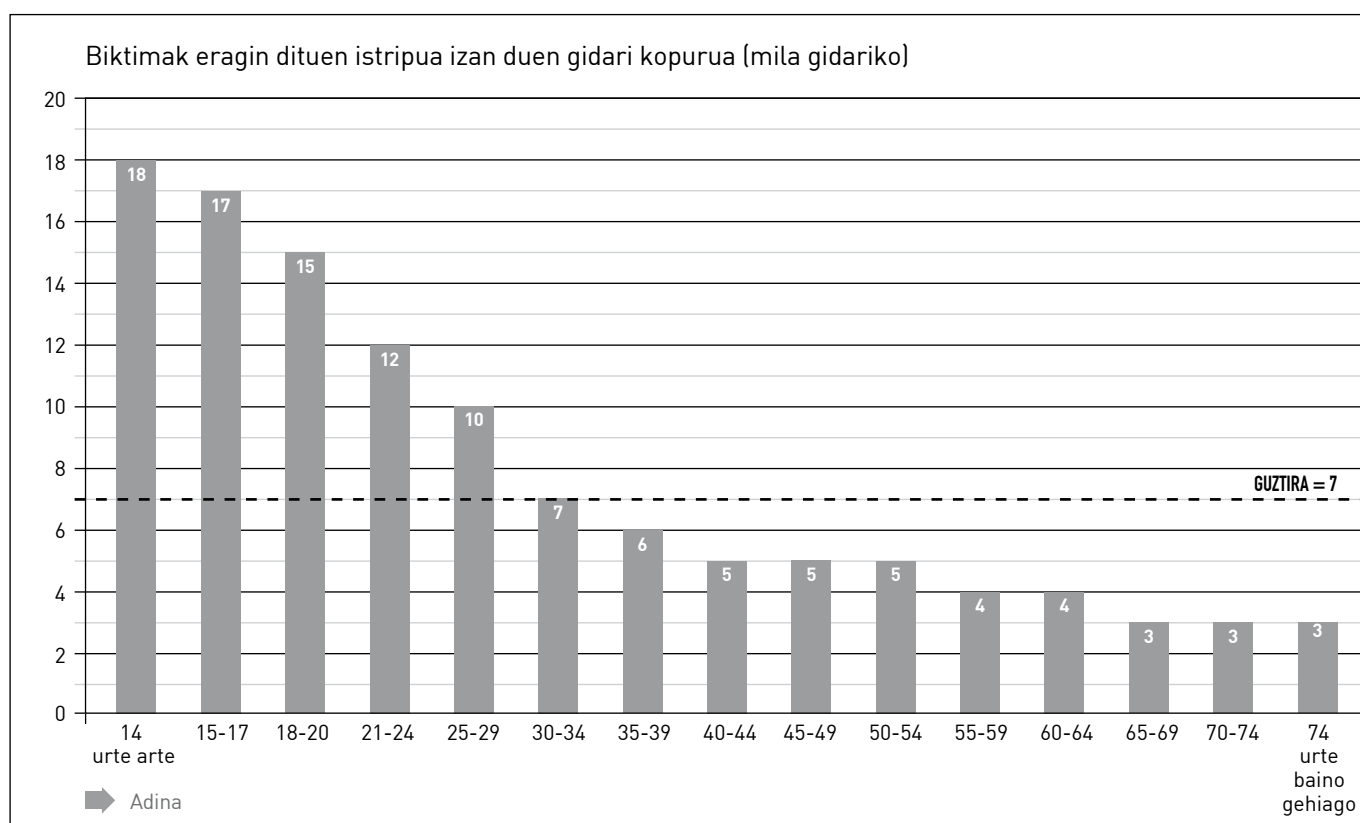
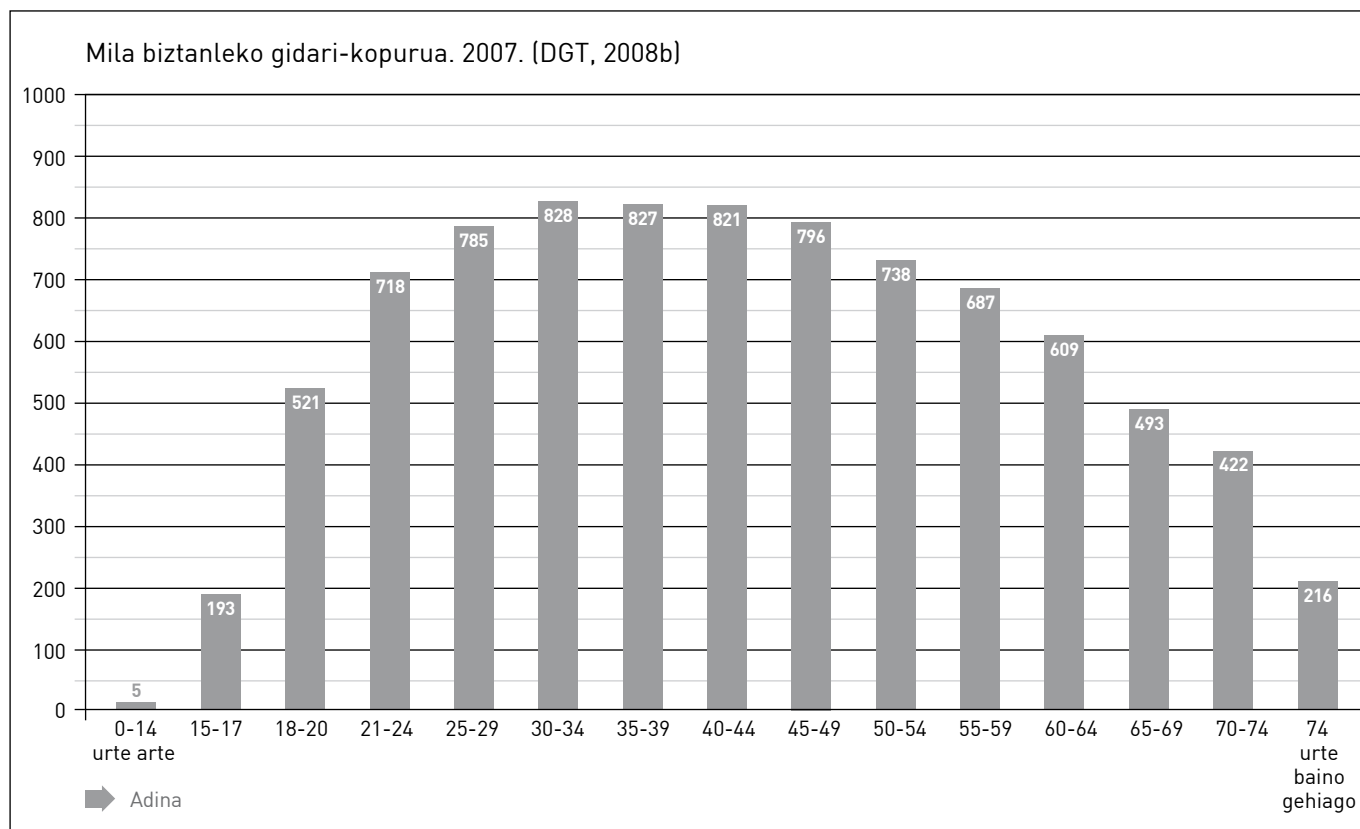
Gorputzaren potentzial ezezagunaren gainean gazteak duen pertzepzioa, zein heltzeko puntua (biologikoa, fisiologikoa eta psikologikoa), guztiak eragiten du gazteak arrisku egoerak gutxiestea, eta horren ondorioz, gutxiespen horrekin bat datozen erantzunak ematea, egoera horiei aurre egiteko edo erantzuteko.

Abiadura mugak gainditu, alkohola edan ondoren gidatu edo segurtasun uhala ez lotzeaz gain, abiadura-oharkabetasuna binomioa nabarmentzen da, eta oharkabetasuna, askotan, teknologia aparatuak erabiltzearekin lotzen da, oso ohikoa baita gazteen artean. Gidariak ibilgailuaren kontrola galtzen duen ohiko istripuetan gertatzen da hori, errepidetik atera edo irrist egiten duenean. Zirkulazio istripu bat edo batzuk izan dituzten gazteen artean, oharkabetasunak hartzen du izandako istripuaren kausa nagusiaren tokia, horren errudun izan zein ez, bakarrik gidatu zein ez. (Alonso et al, 2004). Adina aintzat hartu gabe, oharkabetasuna da errepideetako istripuen % 43ren erantzulea, eta hiriguneetako istripuen % 43rena. Baina gazteen artean are nabarmenagoa

4. Ziklomotoreak gidatzeko baimena duten 18 urtetik beherako gazteak gutxi dira, baina proportzioan arrisku gehiago dute. Kasu horretan, autoetako ezbeharretara mugatzen gara, horregatik ez dugu landuko ziklomotoreetan istripuak izan dituzten 17 urtetik beherakoen kasu berezi hori

da. Gidatzerakoan gailuak erabiltzeko hartzen den denbora tarteak, oharkabetasunak (esaterako telefonoa, irratia edo GPSa), hirigunean gidatzen pasatutako denbora osoaren % 40 hartzen du.

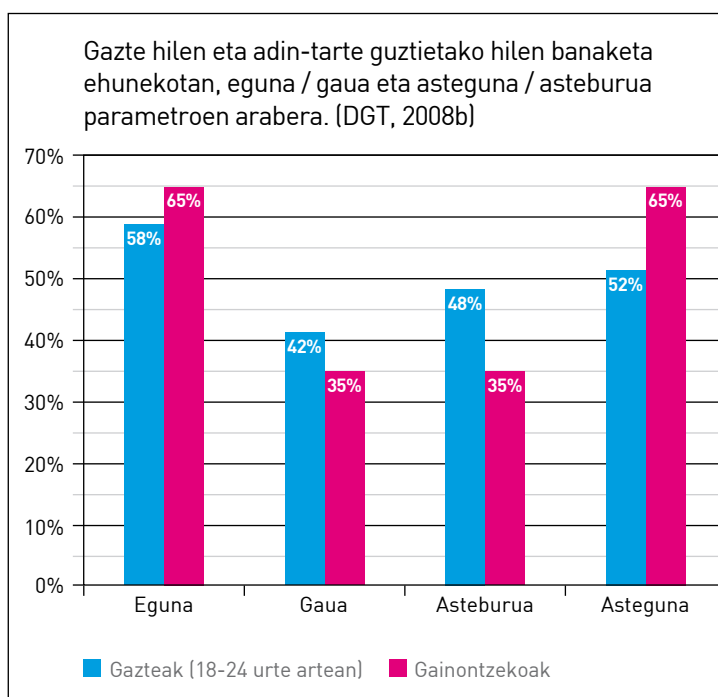
Gazteen istripuen testuinguruari dagokionez, adin guztietako bideko ezbeharretan oso presente dauden bi unerekin lotzen da. Alde batetik, istripuak lanegunetan izan ohi dira, egunean zehar, eta ezaugarritzat izan ohi dute lanerako mugitu behar izatea; beste aldetik, asteburuetan izan ohi dira, gauez, eta ezaugarritzat izan ohi dute aisialdirako mugitzea, eta hori izan ohi da gazteen inplikazio ohikoena.



Gaur egungo kulturen bada indarrean dagoen arau balioetsi bat, eguneroko publizitatean helarazten dena, «izan gazte, izan burujabe» bezalako zerbait. Gazte betiko izatearen apologia da, hogeitun urteetan bueltan gelditu izatearena; horri esker, gizakiak soilik bere onarpenera behar du edozein motatako jarrera onesteko, baina aldi berean, inguruan dituen pertsonen arreta piztu nahi du. Gazteen jokabide eredu hori gidalerro maskulinoek arautzen dute, lehiakortasunak, indarrak, askatasunak. Ikuspuntu horretatik, mundua ez da inoiz hain matxista izan, diskurtso femeninoak gutxitan egiten baitio ihes kategorio maskulinoari. Autoa da horietako bat, eta horren isla da emakumezko gazte bat elkarrizketatu genuenean, hark, Porsche markako autoen miresle izanik, autoan sartzerakoan gizonetzko bat bezala sentitzen zela esan izana.

Prekarietatearen, ametsen eta heldugabetasunaren ondorioz ideia horrek gazteak kaltetzen ditu gehien, eta horren bitartez bizitzaz gozatu nahi dute, nortasuna bilatu eta taldean bereiztea nahi dute. Gidatzerakoan duten esperientzia ezak ez du trebetasuna edo arreta patriarkala deitzen, baizik eta norbera gailentzea bilatzen du. Belaunaldi berria den aldetik errebelatu egin behar dira, hobeto egin behar dute.

Hildakoak gazteak eta gainerako adinetakoak, asteko eguneko eta epeka. (DGT, 2008b)



Gazteen artean ikusten den gainditzeko edo besterik gabe ondo pasatzeko espiritu horretaz gain gurasoak dira trafikoko jarrera eta portaera eredu nagusiak. Hain zuzen ere, gurasoek egindako arau-hausteak errepikatzen dituztela seme-alabek ikusi da (Alonso et al, 2004).

Eboluzio biologiko, psikologiko eta kognitiboari buruzko kontuez gain, gazteen inguru sozialek gidatzerakoan hartzen duten arrisku portaera bultzatzen dute. Publizitatearen kulturen murgilduta egon ohi dira, kotxean kontsumoko eta identitateko produktu zentrala ikusten dute, eta prekariotasunez, ziurgabetasunez eta lehiakortasunez jositako bizitza plana dute. Arriskua nahita bilatzea, beraz, egoera ambiguoan agertzen da. Alde batetik, ikuskizun sozial eta teknokratikoak dena ziurtatuta egotearen ilusioa sortzen du. Beste alde batetik, norberaren interes gutxiko bizitzak daude, gaur egungo perspektibak ez baititu kontuan hartzen iragana eta geroa eta orainaldi intentso, huts eta arduragabearen oinarritzen baita.

Hobetzeko izpiritu horrez gain, edo soilik gazteek ondo pasatzeko duten izpirituaz gain, gurasoak dira oraindik ere zirkulazioko jarrera eta jokabide eredu nagusiak eta gurasoen eta seme-alaben arau-hauste beretsuak ikusi dira (Alonso et al, 2004).

Arlo biologikoa, psikologikoa eta kognitiboa garatzeaz gain, gazteen inguru sozialak ere zirkulazioan izan ohi duten jokabide arriskutsua bultzatzen du. Publizitatearen kultura barneratuta egoten dira, autoa kontsumoaren eta nortasunaren produktu nagusi gisa ikusten dute, prekaritatez, ezjakintasunez eta lehiakortasunez betetako berebaitako plan batean bizi dira. Arriskua nahitaez bilatzekoa, hortaz, agertoki anbiguoan sortzen da: alde batetik, ikuskizun soziala eta teknokratikoa da, eta guztia aseguratuta dagoenaren ilusioa sortzen du. Beste aldetik, batere interesgarriak ez diren norbanako bizitzak daude, iragana eta etorkizuna alde batera uzten dituen perspektiba duena, eta orainaldia, hutsa eta axolagabea, bizitzean oinarritzen dena.

Gazteen eta helduen arteko konparazio eta ondorio puntu batzuk, INTRASeko gutxi gorabeherako datuetatik abiatuz (2005).

GAZTEAK	HELDUAK
<ul style="list-style-type: none"> · Urtero 60.000 gaztek trafiko-istripua dute. · Trafiko-istripuen biktimen % 42 gazteak dira. · Gazteen % 68 auto barruan hiltzen da: % 43 gidari doazela, % 25 bidaiariak dira. · Istripua eragiten duten arau urratze nagusienak aurreratzeak eta kontranozko erreian sartzea dira. · Helduak halako bi dira abiadura-mugak gainditzen dituzten gazteak, eta 65 urte baino gehiago dituztenak halako lau. · Gazteen istripugarritasuna batez ere jokabide arriskugarrien ondorio da. 	<ul style="list-style-type: none"> · Urtero 57.000 helduk trafiko-istripua dute. · Helduen % 63 auto-gidaria da, eta 10etik 3k laneko joan-etorrietan ditu istripuak. · Astegunetan izaten dituzte istripuak, egun argitan eta beste ibilgailu batek kolpatuta. · Denbora gehiago ematen dute gidatzen, eskarmentu handiagoa dute eta, oro har, arauak betetzen dituzte. Helduen istripugarritasuna, ziur aski, luzaroago arriskuan egotearen ondorio da.

1.2. TEKNOLOGIA APARATUAK, ALKOHOLA ETA ABIADURA

Telefonotik hitz egitea, SMS bat idaztea, GPSa erabiltzea, film bat ikustea, ogitarteko bat jatea edo zerbait edatea. Jende askok horrelako ohiturak ditu gidatzen ari denean. Gazteek, bereziki, aparatu digitalen mendekotasun izugarria dute, eta naturaltasunez eta egunero erabili ohi dituzte. Telefono mugikorra da gaur egun gidarien oharkabeen eragile nagusia. Gidatzen ari diren bitartean erabili ohi dituzte, eta horrek istripu arriskua laukoizten du soilik hitz egiten ari direnean. SMSak idaztean, istripuak eragiteko arriskua halako zortzi da. Arrisku indize hauek alkoholak gidariengan duen eraginarekin pareka daitezke (Strayer et al. 2006)⁵.

5. New York Times egunkariak 2009/07/19an argitaratu zuen erreportaje batek Strayer et al-ek egindako ikerketa bati buruzko bideoa nabarmentzen zuen.



Arretarik jarri gabe eta azkar gidatzea konbinazio arriskutsuena da, gidatzean arretarik ez jartzeko iturria edozein izanik. Espainian gizonezkoek denbora gehiago eman ohi duten gidatzen, urtero 6. 000 kilometro gehiago egin ohi dituzte. Emakumezkoek, oro har, ez dute marka hori gainditzen, eta gainera, motelago gidatu ohi dute. Sartre3ko Espainiako atalean 18 eta 24 urte arteko emakumezkoen % 29k baietz erantzun zuten. «Azkar gidatzea gustatzen zaizu?» galderari, eta adin bereko gizonezkoen kasuen % 56k baietz erantzun zuen.

Abiadura gizonezkoek gehiago gustatzeaz gain, alkohola ere bada generoaren beste marka bat. Adin tarte guztietako populazioa aintzat hartuta, emakumezkoek balio gehiago ematen diote alkoholak istripuen kausa gisa duen eragin negatiboari, eta alkohola edan ondoren gidatzen dutenetik hiru laurdenak gizonezkoak dira (Sánchez-Martín, 2005).

1.3. PROFIL SOZIO-DEMOGRAFIKOA

2004. urtean Europako SARTRE3 partzuergoak European driver and road risks azterketa bukatu zuen. Orain arte, hori dugu EBeko gidari arriskutsuen profilei buruzko lan osatuena. Jarraian lan horren zenbait ondorio jaso ditugu:

18 eta 24 urte arteko gazteek, eta oro har, gizonezkoek, bideko ezbeharretan talde arriskutsuentzat dute haien burua. Horrela pentsatzen duten pertsonen profila hau da: ikaslea, ezkongabea, bigarren hezkuntza bukatua eta 1. 300 cc eta 2. 000 cc arteko autoa gidatzen du. Emakumezkoek esperientzia gutxiago izan ohi dute 5. 000 km/urte baino gutxiago gidatu ohi dutelako, eta gizonezkoek urtero 30. 000 km-ra arte gidatzen dutela esan ohi dute.

Beren burua arriskutsuentzat hartzen duten gazteen artean ere generoaren araberako beste desberdintasun batzuk agertzen dira. Gizonezkoen etxebizitza, oro har hirietan eta hiriguneetan izaten dira, eta emakumezkoena, aldiz, nekazaritza inguruetan edo herrietan egon ohi da. Gizonezkoen artean jasotako familia mailako sarrera handiagoaren isla ere bada, emakumezkoekin alderatuz.

Ondoko estekan dago:

http://www.nytimes.com/2009/07/19/technology/19distracted.html?_r=2&sq=car%20distraction&st=cse&adxnnl=1&scp=3&adxnnlx=1248634800-H45+zsbwAcQXb32lhJ8v7g

Emakumezko eta gizonezko horiek beste gidariak baino arriskutsuagoak direla pentsatzea eragiten duten arrazoiak askotarikoak izan daitezke. Esperientziaren eta arriskuaren jarreraren arabera azal daitezke arrazoi horiek, gutxienez partzialki. Emakumezkoak, ziur asko, arrisku egoeran egon daitezkeenaren kontzienteago dira, ez dutelako esperientzia handirik eta dituzten gaitasunak gutxiesten dituztelako; gizonezkoek, aitzitik, dituzten gaitasunak handiesten dituzte, eta hortaz, gidatzerakoan joera arriskutsuak izan ohi dituzte.

1.4. EZBEHARREN ZIFRAK

Liburu Zuria. Europako garraio-politika 2010i begira liburuak hauxe dio: guztietatik, «garraio bide guztietatik, errepide bidezkoa da arriskutsuena eta heriotza gehien eragiten dituen». 2000. urtean ia 40. 000 heriotza eta 1. 700. 000 zauritu eragin zituen Europar Batasunean, eta 14 eta 25 urte bitarteko artean lehen heriotza kausa da (Europar Komunitateen Batzordea, Liburu Zuria 2001). Zoritxarrez datu horrek ez dio kaltetutako pertsonen sexuari erreferentziarik egiten.

OMEren arabera, zirkulazio istripuak munduko hamargarren heriotza kausa dira, eta giza bizitzarentzat bederatzigarren mehatxua (hemen aipatua: Estevan 2002, World Disaster Report, 1998). Horrez gain, 20 urte baino gutxiagoko tartean kausa horren eragindako heriotzak bikoiztu egingo direla ere esaten du (gutxienez 1,2 milioi urteko) eta arreta medikua behar duen munduko hirugarren kausa izatera pasatuko dela. Kontuan hartu behar dugu heriotzen % 90 herrialde txirotan gertatzen direla, nahiz eta herrialde aberatsek ibilgailu kopuru altuagoa izan.

Eusko Jaurlaritzako Osasun Sailburuordetzak eman dizkigun datuen arabera, EAeko heriotza tasari buruzkoak, ez daukagu gai honekin lasaitzeko motiborik, ezta gutxiagorik ere. Hortaz, 2000. eta 2001. urteko txostenek hau diote: «gizonezkoen bizitzan urte potentzial gehien galtzea eragin duten kausa zehatzak motor bidezko ibilgailuen zirkulazio istripuak izan dira» (Erregistro eta Osasun Informazio Zerbitzua, Osasun Saila 2000 eta 2001). Emakumezkoek dagokienez, bularretako tumore txarra izan zen «bizi urte potentzial gehien galarazi zituen kausa», eta horren atzetik datoz motor bidezko ibilgailuen zirkulazio istripuak, 2000. urtean zein 2001ean (ibid.); Gipuzkoan, zirkulazio istripuak izan ziren lehen kausa 2000. urtean. Gizonezkoen heriotza goiztiarren kausei dagokienez, batez ere zirkulazio istripuei dagokie, eta ondoren trakea, bronkio eta biriketako tumore gaiztoa.

Datuak ez dira hor bukatzen. Txosten beraren arabera, 35 urtetik beherako gazteen artean, 2000. urtean (225 pertsona) eta 2001. urtean (198) hildakoen % 50 kanpo faktoreen ondoriozkoak izan

Hondamendiaren dimentsioak ez dira soilik heriotzen kopuruari erreparatuz atzematen; horrez gain, bideetako ezbeharrek istripuan inplikaturako pertsonengan zein horien senideengan dituzten ondorioak ere aintzat hartu behar dira. Miguel Ángel Carrasco Toledoko Paraplegikoen Ospitale Nazionaleko zuzendaria da, eta Autocea aldizkarian egin zioten elkarrizketa batean azaldu zuen ospitalera jotzen duten eta muin lesioa duten pertsonetatik gutxi gorabehera erdiak errepide istripu baten ondorioz pairatzen duela eritasun hori (izan ere, autoan espezializatutako aldizkari batek elkarrizketa egin izanak horri erantzuten dio). Aintzat hartu behar dugu, halaber, egindako adierazpenen arabera ospitale horretara Espainian gertatzen diren gaixo berrien gutxi gorabehera % 35 joaten dela. Carrascok gaineratu du «zirkulazio istripuetan zauritutako pertsona guztien azken datuen arabera, % 80 15 eta 25 urte artekoek dagokiela. Eta gero eta gazteagoak dira, eta lesioak gero eta larriagoak. Gure ospitaleko datuak dira horiek, baina mundu mailan uste dut zifrak eta estatistikak parekoak direla.» Zoritxarrez, ez zigun zauritutako pertsonen sexuari buruzko daturik eman. Ekonomia alderdiari dagokionez, interesgarria iruditzen zaigu zenbait datuen berri ematea:

- Mundu mailako bide ezbeharren kostua 500. 000 milioi dolar ingurukoa da (hauek esanda: Estevan, Murray eta López, 1998).

- Hori gutxi iruditzen bazaigu, «etorkizuneko azterketek diotenez, 2020. urtean zirkulazio istripuetako biktimak artatzea munduko osasun baliabideen % 25 hartzera irits daiteke» (hemen esanda: Estevan, Murray eta López, 1998).

- OMEk argi dio zirkulazio istripuetako zaurituak artatzeak herrialde txiroetako NPGaren % 1 eta herrialde aberatsetakoen % 2 hartzen dutela.

- Liburu Zuriak dio «zirkulazio istripuen zuzeneko kostu neurgarria urtero 45. 000 milioi eurora iristen dela. Zeharkako kostuak (biktimen eta ahaideen kalte fisikoak eta moralak barne) hiru eta lau arteko alde handiagoak izan ziren. Horrek esan nahi du urtero 160. 000 milioi euroko zenbatekoa behar zela, Europar Batasuneko NPGaren % 2» (Europako Komisioen Batzordea, 74).

Espainiar estatuan, REAC erakundeak 2003an Espainiako garraioaren segurtasunari buruzko txostena plazaratu zuen, eta bertan zirkulazio istripuen kostuak kalkulatu zituzten. Txosten hori 2001. urteko datuetan oinarritzen da, eta horietatik zenbait ekarri nahi izan ditugu:

- Kalte materialen kostuak: 5. 870. 000. 000 €
- Administrazio mailako kostuak: 1. 190. 000. 000 €
- Biktima bakoitzeko kostua:
 - Heriotza biktima bakoitzeko kostua 308. 060 eta 724. 740 € artean
 - Hil ez ziren biktima bakoitzeko kostua: 6. 990 eta 13. 750 € artean
- Espainian 2001eko bideko ezbeharren kostuak guztira: - 10. 478. 000. 000 eta 14. 186. 000. 000 € artean

2. FENOMENOAK DUEN ERANTZUN SOZIALA

Fenomeno honen garrantzia ebaluatzeko eragiten duen erantzunaz baliatu beharko bagenu (Administrazioarena, auto ekoizleena, herritarrena), zaila izango litzateke duen larritasunaren berri izatea. Erantzun hori beste fenomeno batzuek eragiten dutenarekin alderatuz gero, esaterako HIESak, edo janariaren kalitateak edo tabakoa kontsumitzeak sortzen dituen osasun arriskuak, edo hegazti gripear diogun beldurrak, argi ikusiko dugu errepideetako eguneroko dramak ez duela merezi duen erantzuna eragiten. (Gogora dezagun EAEko gizonezkoen heriotza tasaren % 45 kanpo kausek eragin zutela 2001ean, eta % 15ean HIESAK).

Administrazioaren jarrera kritikatu dezakegu, baina egia da herritarren artean jarrera hori are etsiagoa dela; esan dezakegu, gainera, oso maila onarekin onesten dela pertsona batzuek «odolezko zerga» gisa kalifikatu dutena, aurrerapenaren trukean gizarteak ordaindu behar duena (batez ere mugikortasunari). Are gehiago, pertsona askok mugikortasunari dagokionez duten jarduerak, nahiak eta desioek egoera larriagoa egiten dute (esaterako, ibilgailu pribatua erabiltzeko mugei uko egitea, edo abiadura). Interesgarria izango litzateke tabako kontsumoaren gaineko murrizketek eragingo litzaketen erantzunak mugikortasunekoekin erkatzea. Horrez gain, interesgarria izango litzateke, halaber, tabakoaren kontsumoak eta zirkulazioak eragiten dituzten erantzunak konparatzea, Administrazioan zein herritarren artean, tabakoa kontsumitzeak eragiten dituen ondorioak zirkulazioak sortzen duen kutsadurarekin konpara daitezke, azken horiek askoz larriagoak izan arren.

Modu berean, European harrigarria iruditzen zaigu (logikoa denez) AEBn armak erabiltzea legezkoa izatea, eta gure ustea urteko biktima kopuruarekin indartzen dugu. Horrek ez digu laguntzen gure errepideetako drama onartzen; izan ere, Estatu Batuetan armekin duten erabilera bera baimentzen dugu gurean ibilgailuekin.

Ez dago zalantzarik: gai honetan ez dago presiorik, eta hortaz, horrek ez du Administrazioa neurri eraginkorragoak hartzera laguntzen edo bultzatzen.

2.1. AUTOAREN LOBBYA

Argi dagoenez, gizarteak fenomeno hori modu horretan toleratzeko azalpen bat egon behar da. «Bidaiaztea ez da inoiz hain arriskutsua izan, baina hain zuzen ere, garraioaren negozioak inoiz ez zuen antzeko dimentsiorik lortu», dio Antonio Estevanek (2002), garraio gaietan aditu den ingurumen aholkulariak. Aintzat hartzen badugu negozio honek dituen onurak, gure buruari galdera hau egin behar diogu: zein da auto ekoizleek bideko segurtasunean duten rola?

Gai hori gure elkarrizketan maiz agertu da, askotan zeharka, abiadurari mugak jartzeak (120 km/h) eta geroz eta azkarrago doazen autoak ekoizteak (240 km/h baino gehiago) duen logika zalantzan jartzen denean.

Ez dago zalantzarik, ekoizleak ekoizten dituzten autoetan segurtasun sistemak garatu eta ezartzeaz kezkatu dira. Baina gehiegizko abiadurarekin gidatzea istripuen kausa nagusietako bat bada, zilegizkoa da galdera hau egitea: zein filosofia, edo zein eredu jarraitu dute segurtasun sistemak diseinatzeko, orain arte ez badute auto motelagoak ekoizteari buruz pentsatu? Argi dago, abiadura interesatzen zaie eta argi dago, baita ere, segurtasunaren, bizitzaren eta pertsonaren osasunaren gaineko interes erreala zalantzan jartzea zilegizkoa dela, heriotza eta ezbehar ugariaren kausa ez baita modu zuzenean lantzen.

Estevanek AEBko adibide interesgarria ekarri digu abiadura mugatzeari dagokionez:

«1973an, petrolioaren krisialdi bete-betean, 55 milia orduko abiadura muga finkatu zen (89 km/h). Autoen ondoriozko heriotza tasa, urteko 26 hildako baino gehiago 100. 000 biztanleko 1973an, 18ra arte jaitsi zen 80ko hamarkadaren erdian. Hala ere, autoen lobbyak abiadura mugak igotzeko kanpainari eutsi zion, eta 1987an lortu zuen» (Estevan 2002, 25. or.).

Ondorioak berehala nabarmendu ziren:

«1993an, abiadura muga 65m/h-ra (105 km/h) igo zuten 40 estatuetan heriotza tasak % 23 egin zuen gora, abiadura muga igo baino lehenago erregistratutakoen aurrean. Hala ere, autoen lobbyak kanpainak bikoiztu zituen abiadura mugak oraindik gehiago igotzeko, eta 1995ean errepideen lege federal berria onetsi zuten; horren bitartez, estatu bakoitzak nahi zuen askatasunarekin finka zezakeen gehienezko abiadura muga. Harrezkeroztik, berrogei estatu inguruk abiadura mugak igo dituzte 70 m/h (113 km/h) edo 75 m/h (121 km/h) abiaduretara arte. 90eko hamarkadan, AEB izan da autoen ondoriozko heriotza tasak jaitea lortu ez duen herrialde garatuetan bakanetako bat, eta urtero 40. 000 eta 42. 000 izan ohi dira» (Estevan, 2002, 25. or; ikusi baita ere Finch, Kompfner, Lockwood eta Maycock, 1994).

Estevanen proposamenari jarraiki, ibilgailu azkarregien arriskua aintzat hartuko bagenu, eta ez balego «publizitate edo korporazio esku-hartzerik» ez litzateke arraroa izango pentsatzea ibilgailuaren zenbait erabilera debekatzea, armekin, tabakoarekin edo giza bizitzarentzat arriskutsua izan daitekeen beste edozein elementurekin gertatzen den bezala. (Estevan, 2002, 21. or.).

Horregatik guztiagatik, nahiko arrazoizkoa dirudi osasuna eta giza bizitza zaintzea ekoizleen interes nagusia ez dela (ez eta Administrazioarena, filosofia hori eteteko ez baitu ezer egiten). Arrazoiren bat dela medio, auto azkarrek gehiago saltzen dute, eta horregatik, ekoizleek erabaki dute bideko ingeniariak garatzea ibilgailuaren abiadurari eragin gabe. Horrez gain, badirudi onartzen dutela «gizakiek auto gehiago izan nahi dituztela, erosoagoak, azkarragoak, eta horiekin ahal bezainbeste lekutara joan nahi dutela, ahal bezain azkar» (ibid.).

Badirudi ekoizleek, Administrazioak eta herritarrek mugikortasunaren aldeko erabakia hartu dutela, bizitzaren aldekoaren orde. Ekoizleek, abiaduraren alde daudelako; Administrazioak, ez saihestegatik; eta herritarrak, ezaugarri horiek dituzten motor bidezko ibilgailuek ematen duten mugikortasunaren trukean arrisku maila oso altua modu onean onartu dutelako. Hori bat dator, neurri handi batean, elkarrizketetan jaso dugun ideiekin, gutxienez elkarrizketatu berri ditugun jarraera interpretatzen badugu.

Baina, lehenago ere esan dugun bezala, ekoizleek ez diote segurtasunaren alde lan egiteari utzi, eta, are gehiago, gaur egun segurtasun gailu gehiago dituzten autoak ekoi

2.2. ARRISKUAK, AUSAZKOAK ETA KONTZIENTEAK

Estevanen arabera, «autoaren segurtasuna bideko segurtasun bihurtzeko, autoen lobbyaren oinarri teknikoak arriskuaren kontzeptua izugarri manipulatu dute, ondoren bideko segurtasunaren eraikin tekniko eta arau-emaila guztiari eusteko» (ibid.). Hain zuzen ere, arriskua bi eratarik definitu dezakegu, alde batetik «pertsona edo gauza bat kaltetu dezakeen egoera» bezala definitzen da; baina horrez gain, «kalte, hondamendi edo ezbehar bat gertatzeko aukera edo kontingentzia gisa ere definitu dezakegu»⁶.

Gaur egungo autoak arriskutsuak dira, giza gorputza ez baitago prestatua abiadura batetik gorako kolpeak jasotzeko. Abiadurak gora eginez gero, ibilgailu gehiago egonez gero, masa handiago izanez gero, arriskuak ere gora egingo du, baina automobilgintzaren industria menderatzen duten faktoreak ere badira (ibid. , 22).

Arriskua kalkulatzeko istripu kopurua eta herritarrak lotzen dira, eta horregatik, zifrak ez dira itxaropentsuak arriskua irizpide gisa hartuz kalkulatzetik lortzen diren zifrekin alderatzen baditugu. Arriskuaren ikuspuntutik, perspektiba oso desberdina da; izan ere, mugikortasun mota honen eragina beste modu batera kalkulatu da, ratioak dira eta ez zifra absolutuak: istripu kopurua egindako distantzia unitate bakoitzeko (istripu kopurua km bakoitzeko); horri esker, gaur egun ditugun ezbehar tasak justifikatu daitezke soilik esanez lehen baino istripu gehiago daudela errepidean auto gehiago daudelako. Argumentu horrekin hobekuntzak goraiatu daitezke, km bakoitzeko gertatu diren istripu kopuruak behera egin duelako.

Bideko segurtasunaren ingeniariak, hortaz, «istripu arriskua gutxitzean» zentratzen da, baina etorkizuneko oparotasuna baldintzatzen duten faktoreetan amore eman gabe (abiadura, kopurua, masa). Helburua, hortaz, egindako kilometro bakoitzeko istripu gutxiago egotea da, hau da, geroz eta ibilgailu gehiago dituen agertokian ez da istripuen kopuru absolutuan murrizketa esanguratsurik egongo.

6. Nueva Enciclopedia Larousse. Ed. Bartzelona, Planeta, 1981.

Egia da bideko ingeniartzaren emaitzak ez dutela balio izan, orain arte, istripuak per capita murrizteko: egindako kilometro bakoitzeko istripu bat izateko aukera gutxiago ditugu orain, baina zirkulazioak eta abiadurak gora egin dute eta horrek orekatu, eta are gehiago, baliogabetu egin du murrizketa hori.

Ibilgailuen ekoizleek bultzatutako bideko segurtasunaren ingeniartzaren eraginkortasunerako oztopo handi bat kontzeptu gako bat erabiltzeari uko egitea da: arriskua orekatzea. Hemen:

Estevanen hitzetan, arriskua orekatzea honetan oinarritzen da:

«Inguru arriskutsu batean kokatutako gizaki guztiek haien jarrera egokitzen dute, arriskuei erantzutearen eta erantzuteak dakartzan arriskuen arteko lotura hobetzeko. Jasotzen duen arrisku maila aldatuz gero, jarrera ere aldatuko du, eta berriz jarrera egokia lortuko du» (ibid. , 23. or).

«Horren ondorioz, zirkulazioari aplikatutako arriskua orekatzeko teoriak ezartzen du batez beste gidariak jarrera arriskutsuagoak izango dituztela babes tekniko gehiago duen inguruan daudela antzematen dutenean, dela haien ibilgailuan dela errepidea hartzen duen azpiegituran. Hori dela eta, zirkulazioko inguru teknikoan jasotako hobekuntzak neutralizatu daitezke, osorik edo partzialki, arriskua orekatzeko mekanismo psikologikoen ondorioz, edo gehiegi ere neutralizatu daitezke, orekatzeko mekanismoen oinarria interpretatiboa eta subjektiboa da erabat. Teoria hori bat dator, oro har, ohar praktikoekin⁷» (ibid. , 23. or.).

Gure ibilgailuetan eta errepideetan segurtasun sentrazioa areagotzen badugu, gure gidariak are arrisku gehiago hartuko dituzte. Segurtasun «sentrazioa» eragiten duten autoak ekoiztea, hortaz, kasu honetan, kaltegarria da, batez ere aintzat hartzen badugu publizitatearen bitartez zauritu ezinako sentrazioa ere helarazi nahi dela.

Horrenbestez, Estevanek dio beharrezkoa dela gidariak antzemandako arriskua aintzat hartzea, «ingeniariei balorazioek kalkulaturako arrisku teknikoak» baino, gidariaren pertzepzioak eta arriskuarekiko duen loturak finkatuko baitu gidatzeko estiloa. Hortaz, beharrezkoa da «gidariaren arriskuen pertzepzioa areagotzeko neurriak aplikatzea. Horrela, autoa gutxiago erabiltzen hasiko dira, eta modu ez hain arriskutsuan gidatuko dute» (ibid.).

Arriskua orekatzeko kontzeptua irizpidetzat hartzen badugu benetako bideko segurtasuna garatzeko, biak ala biak hartu beharko ditugu aintzat, hau da, arriskuaren pertzepzioa zein kolektiboek horrekiko duten lotura. Horregatik, eta aurreko txostenean esan dugun bezala, gizonezkoek arriskuarekin duten loturak (batez ere gazteek) arreta berezia merezi du, kolektibo horretako ezbehar tasa altuaren kausetako bat delako.

Beste alde batetik, gizonezkoek, batez ere gazteek, haien gaitasunak eta trebetasunak modu neurrigabearen baloratzeko joera badute, ez gara laguntzen ariko sentrazio horiek areagotzen dituzten autoetan sartzen baditugu, eta modu zuzenean jarrera arriskutsuak hartzera animatzen baditugu.

7. Estevanek Munichen egindako ikerketa baten adibidea ekarri digu: «Hiru urtez bi taxi talde berdinen istripu kopurua aztertu zen, eta berdinerdinak ziren, salbuespen bakarrarekin: talde bateko taxiek ABS balaztak zituzten eta besteek ez. Emaizten arabera, ABS balaztak zituzten ibilgailuek ezbehar gehiago izan zituzte» (2002, 9. oharra, 25. or.).

3. ARRISKUA, OSASUNA ETA MASKULINITATEAK

3.1. NORTASUN MASKULINOA ERATZEA

Gure lanaren oinarritzat soziobiologia bezalako diziplina baten printzipioak hartuko bagenitu, maskulinitatea eta bideko ezbeharren arteko loturari buruzko galdera erantzun eboluzionista batekin konponduko genuke (hau da, eboluzioaren teorian oinarritutakoa, biologikoki gorputzak ingurura egokitzen direla esaten duena), eta mota horretako erantzunak gai dira eraketa sozial konplexuek ere biologiaren bitartez azaltzeko⁸. Gizonezko gazteen artean bideko ezbehar gehiago izatearen arrazoia gizonezko gazteek dituzten bideko ezbehar tasa testosteronari egotziko genioke, hori baita askotan indarkeriarekin lotzen den hormona. Gauzak horrela, izango genukeen aukera bakarra izango litzateke gure gazteek errepidean bizia galtzen jarraitzearen etsipena.

Mota horretako argumentuak oso errotuta daude bai hedabideetan baita gure gizartean ere, eta horren ondorioz, gure ikuspuntua, erabat desberdina dena, justifikatzera behartuta gaude. Abiapuntutzat hartzen dugun ideia hau da: lotura dago gizonezkoa eta emakumezkoa izateko moduen artean (gorputzak, nortasunak, jarrerak eta sexualitatea) eta guztia erabakitzen duen biologiaren ideiatik urrun dagoen kulturaren artean. Testosterona altu izateagatik edo beste edozein biologia ezaugarriengatik gizonezkoek istripu gehiago izatearen ideia baztertu egiten dugu. Aitzitik, errepidean jarrera oldarkorragoa eta ausartegia izatea gizonezkoa izatea modu jakin batean definitzen duten zenbait balio kulturalekin gehiago lotzen dela uste dugu.

Robert Connellek eman zigun elkarrizketan argi hitz egin zuen gai honi buruz: haren aburuz, jarrera soziala azaltzeko baldintza biologikoak aipatzeak ez da argumentu zientifiko seriotan oinarritzen; are gehiago, horiek «zientzia txarra» edo, «kazetaritza txarra» direla dio. Eta hau ere gaineratu zuen: «Gizonezkoek biologikoki oldarkorragoak badira, zergatik ez dira gidari gehienak errepidean hiltzen? Zirkulazio istripuak izateko programa biologikoa baldin badago guztiak hilda egongo lirateke! Ez du zentzurik! Nola bizirauten dute?».

Hori esanda eta gai horri buruzko bibliografia aztertu ondoren, garrantzitsua iruditu zaigu gure lanak dituen oinarriaren ideiak aipatzea, eta gaur egungo genero eta teoria feministako azterketetatik eratorri ditugunak. Ikuspuntu honen arabera:

Biologiak ez du aukerarik ematen orokortasunak ondorioztatzeko, sexu bereko pertsona barietate zabala dagoelako.

– Sexuaren araberako desberdintasunak, maila intelektualean, izaeran, gaitasunetan, trebetasunetan, edo beste ezaugarri batzuetan, ez dira garrantzitsuak sexu bereko pertsonen arteko desberdintasunekin alderatzen baditugu. Edozein kasutan, emakumezkoen eta gizonezkoen arteko desberdintasunak ez dira nahikoa garrantzitsuak gizarte aldeak justifikatzeko, ez eta sexuen desberdintasunei buruz ditugun usteak ere (esaterako, gidatzeko gaitasuna). Paradoxikoki, beti bilatzen ditugu sexuen arteko desberdintasunak, baita azpimarratu ere, berdinak diren gauzak nabarmendu gabe.

– Mendebaldeko ezagutza zientifikoa sexu desberdintasunen inguruko sineskerak baldintzatzen dute –aldeaz aurretik gai bati buruz pentsatzen dena frogatu nahi izaten da. Hau da, sexuen arteko desberdintasunen gaineko kultura sineskerak bilaketa zientifikoa baldintzatzen dituzte, eta desberdintasun hori berresten duen guztia azpimarratzen dute⁹. Gizonezkoa izatea azaltzen duten definizioen barietateak argi uzten digu nola biologiak baldintzatu egiten dituen, baina ez ditu zehazten.

⁸. Argumentu hori lanean erabili ditugun zenbait iturritan ikusiko dugu, esaterako Oxfordeko Social Issues Research Centerek 2004an argitaratutako lanean.

– Mundu zabaleko kulturek eskaintzen dizkiguten erakunde sozialen barrietateak erakusten digu biologiak baldintzatu dezakeela, baina ez duela zehazten.

– Gizonezkoen eta emakumezkoen arteko desberdintasun biologikoak hain muturrekoak izatea benetan zalantzan jarri dute desberdintasun horiek erlatibizatzen duten azterketek (ezaugarri genitaltetatik hasi eta burmuinera arte, baita hormonak eta glandulak ere). Are gehiago, gaur egun existitzen diren zenbait ideiak (ikus Grosz, 1994; eta Fausto-Sterling, 2000) baztertu egiten dute errotik desberdinak diren bi nortasun (gizonezkoa eta emakumezkoa) existitzea, eta gorputz bakoitzean zientziak femeninoa edo maskulinoa izateko definitutako ezaugarriak nahasten direla defendatzen dute; Horren ondorioz, ezin dugu onartu kultura aldetik maskulinoa/femeninoa aurkaritza oso garrantzitsua izan zela.

– Azkenik, azpimarratu nahi dugu zenbait jarrera oldarkor azaltzeko –esaterako ausartegi gidatzea– testosteronaren teoria erabiliko bagenu, emango lukeela pertsonengan ondorio oso desberdinak izango lituzkeela, eta agresibitatea ez litzateke kasu guztietan areagotuko (buru kontzentrazio maila altua izan dezake, edo lasaitasuna, edo erne egotea¹⁰). Beste alde batetik, lehenago ere esan dugun bezala, sexu bakoitzaren barruan dagoen barrietateak ez du orokortasunik egiteko paradarik ematen.

Garrantzitsua iruditzen zaigu puntu horiek argitzea, gizonezkoen jarrera oldarkorraren ideia bultzatzea (kasu honetan errepidean) soilik biologia zorigaitza delako, eta hori pairatu besterik ezin dugulako egin; ez du konponbideak bilatzen laguntzen, ez eta hemen hizpide dugun fenomeno benetan ulertzen laguntzen. Are gehiago, horrako hori gizonezkoen ezaugarri «naturala» izatea ez badugu zalantzan jartzen, jokabide hori zilegizkotzat jo eta indartu egingo dugu.

Hortaz, giza jokabidea ezin dela soilik kultura aldetik azaldu ulertzen dugu, eta gorputzak (biologikoa) rol adierazgarria jokatzen du horretan. Ildo beretik, gorputz biologikoa eta kulturaren arteko loturaren ideia bultzatzen duten gaur egungo joerekin bat egiten dugu, hori iruditzen baitzaigu ideia interesgarriena eta hedatuena une honetan gorputzaren gainean egindako ikerketen alorrean. Burua/gorputza dualitatea gainditzean datza, edo natura/kultura, gure pentsamenduan oso errotuta daudenak.¹¹ Hain dago errotuta dualitate hori, non alde batera uzteko pentsatzeko beharrezkoa izaten jarraitzen baitu.

Horren adibide argia osatzen dute gizaki basatiek: hau da, zenbait arrazoi direla medio, sozializatorik gabe, egoera basatian biziraun duten haurrak, neskatoak zein mutikoak (Le Breton, 1998). Pertsona horiek ez dute sozializatutako gizaki guztiek ditugun zenbait ezaugarri garatzen, esaterako gorputz postura, mintzamena, hotzaren sentsibilitatea, ikusmena, entzumena, eta baita zenbait hezurren forma ere.

Biologia eta kulturaren arteko loturak aldakortasun tarte zabala ematen digu, gizonezkoa izateak esan nahi duenaren izaera aldakorrean argi geratzen dena, edo gizonezkoen funtsezko ezaugarriak zein diren esatea, nola jokatzen duten (edo nola egin beharko luketen), kultura bakoitzak ematen diguna, une historiko bakoitzak, baita klase sozial bakoitzak ere. Maskulinitatearen definizio transzendentea eta zalantzan jarri ezin dena bilatzea, esentzia naturalean errotutakoa, biologikoa edo transzendentea, une historiko bateko fenomeno sozial gisa hartu behar da.

9. Gaur egun emakumezkoen eta gizonezkoen arteko desberdintasunak azaltzeko erabiltzen diren argumentuak aspaldiko arrazoi arrazistekin parekatu daitezke, eta horrek XIX. mendeko Filosofia Naturalistan ditu oinarriak. Argumentu arrazistak ez bezala, gaur egun oraindik gizonezkoen eta emakumezkoen arteko desberdintasun horiek babesten dutenak ezeztatzeko beharrezko sentitzen dugu, batez ere gaitasunei dagokienez (oso argi ikusten da emakumeak gidatzeko ezintasunari buruzko gizarte sineskeren kasuan).

10. Bordo, 1999. Testosteronaren ondorioei buruzko erlatibizazio hori interesgarria da, askotan oldarkortasunarekin modu argian lotzen baita.

11. Pentsatzeko modu hori erronka bat da gizarte zientziarentzat zein biologiarentzat.

Laburbilduz: gure ikuspuntutik, gizonezkoen gorputzeko ezaugarri biologikoetan oinarritutako maskulinitatearen ideia baztertzen dugu, eta azterketa soziokulturalaren aldeko apustua egin nahi dugu.

Errepidean gizonezkoek duten jokabide oldarkorra nortasun maskulinoari buruzko balio sozialen eta sineskeren bitartez azal daitekeela uste dugu; hain zuzen, gizon bat izatea zer den definitzeko moduaren bitartez.

3.2. ARRISKUA, OSASUNA ETA MASKULINITATEAK

Arriskuak oso rol garrantzitsua du nortasun maskulinoa eratzean eta erakustean. Mota desberdinetako arriskueta jartzea gizon askok gizontasuna erakutsi eta berresteko erabiltzen duten modua da. Eta horietako bat ausartegi gidatzea da.

Maskulinitatea kaltegarria izan daiteke osasunarentzat. Gai honek Osasunaren Mundu Erakundea ere kezkatu du. Erakunde horren arabera, nahi gabe egindako lesioekin lotutako heriotza tasa beti da altuagoa gizonezkoen kasuan emakumezkoen kasuan baino eta zirkulazio istripuen kasuan, gizonezkoek tasak ia hirukoiztu egiten du emakumezkoen tasa. Halaber, zirkulazio istripuetan inplikaturako gizonezkoak eta mutikoak (gidariak edo zuhurtziarik gabeko oinezko gisa) beti emakumezkoak eta neskatoak baino gehiago dira. Zifra horiek direla medio, ez da zentzugabea OMEak ateratako «maskulinitatea kaltegarria izan daiteke osasunarentzat» ondorioarekin bat egitea.

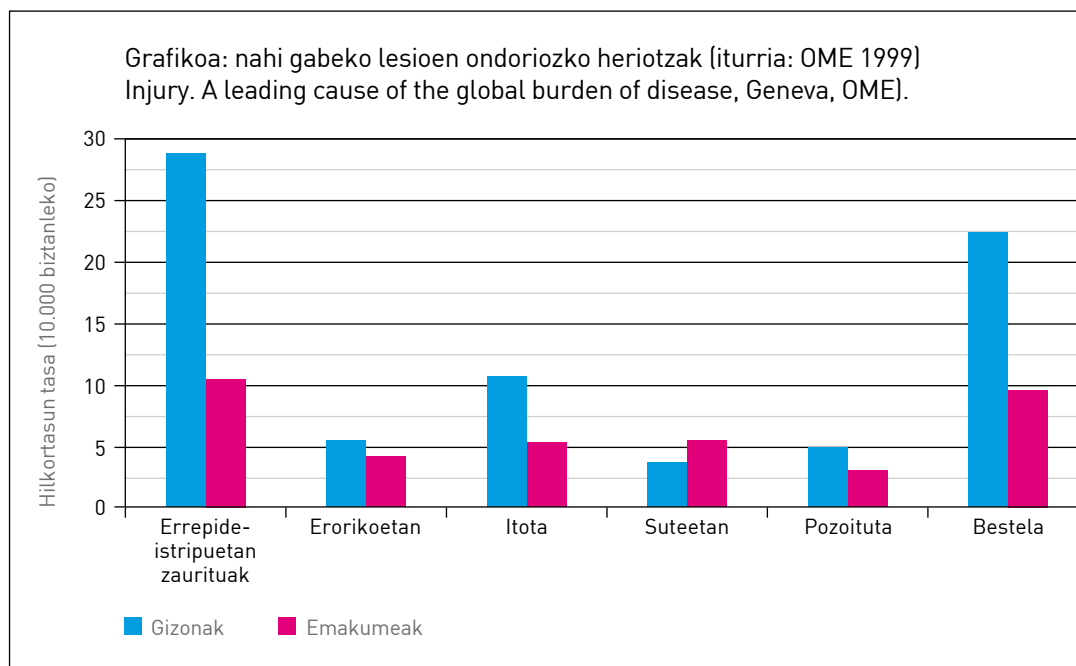
Gizonezkoak istripu gehiagotan izaten dira, eta horrek zerikusiz zuzena du jarrera ausartegiarekin, arriskua onartzearekin eta mina eta lesioarekiko axolagabetasunarekin. Osasun arriskuak eragiten dituzten jarreraren artean alkohola eta drogak gehiegikeriz kontsumitzea ere aipa dezakegu, baita jarrera oldarkorra (borrokak) eta ausartegi gidatzea ere.

Errepideetako ezbeharrak osasuna kaltetzen duten ohitura eta jarrera horien ondorio gisa uler dezakegu. Gizonezko askok osasuna kaltetzen duten ohiturak izaten dituzte (eta hemen jorratzen ari garen gai honetan, baita besteen osasunerako ere: gizonezko gazte gehiago hiltzen dira errepidean, emakumezko gazteak baino gehiago, baina proportzio handiagoan hiltzen dute; Connell: 1995), mota guztietako arriskuak onartzen dituzte, baita ausartegi gidatzea ere.

Ildo beretik, oso interesgarria iruditu zaigu Courtenayen lana, gizonezkoen osasunaren gaia lantzen baitu generoaren ikuspuntutik¹², eta gizonezkoak gutxiago bizitzeari azalpen soziokulturala proposatzen dio, zalantzan jarriz orain arte gailendu diren azalpenak, oinarri biologikoak dituztenak. Gizonezkoak gutxiago bizitzeko azalpen «naturala» saihestezina da, eta hortaz, ezin da zalantzan jarri (Courtenay, 2000: 1. 387); aldiz, ikuspuntu soziokulturalak aukera ematen du gai honen gainean eztabaidatzeko eta esku-hartzeari ate bat irekitzeko.

Generoa eratzeko eta berreraikitzeke zenbait jarduera baliabidetzat erabiltzen dira, esaterako lengoia, lana, kirola, krimena eta sexua. Jarrera horiek egiteko emakumezkoek eta gizonezkoek duten moduak pertsona definitzen laguntzen du genero bati edo besteari atxikita izanaren arabera. Eta generoarekin batera, dagozkien konbentzio sozialak ere onartzen dituzte. Osasunarekin lotutako jarrerak, hortaz, emakumezkoek eta gizonezkoek desberdintasun bat eraikitzeke jarduera bat osatzen dute. Hortaz, Courtenayk diozku «osasunarekin lotutako ekintza generoa eratzeko modu bat da»¹³(Courtenay, 2000: 1. 388).

12. Emakumeen kasuan, aspaldi hasi zen hau egiteko joera.



Geroz eta proba gehiago ditugu gizonetzkoen eta emakumezkoen artean desberdintasun handiak daudela esateko. Osasunarekin lotutako jarrerari dagokienez: gizonetzkoen jokabideetan haien bizitza arriskuan jartzen dute emakumezkoek baino askoz neurri handiagoan (Courtenay, 2000: 1. 836). Jokabide horietatik osasunarekin lotutako ereduak eta sineskerak sortzen dira eta horiek gizonetzkoen jokabidean presio handia egin ohi dute (emakumezkoena baino handiagoa, Courtenayren arabera). Sineskera eta eredu horiek eragiten dute gizonetzkoak burujabe, sendoak, indartsuak eta mardul gisa pentsatzea (Courtenay, 2000: 1. 387).

«Gizon izatearekin» lotutako osasun arriskuak boterea eta agintea izatearekin lotuta daude. Botere zantzu horiek bilatzea da, hain zuzen ere, gizon asko arriskatzera bultzatzen duena. Boterearekin lotzeko eskakizunetako bat beharrianak ezabatu eta mina ukatzea da. Maskulinitate hegemonikoa erakusteko erabil daitezkeen osasunarekin lotutako beste sineskera eta jokabide batzuk ¹⁴ ahultasuna eta zaurkortasuna ukatzea ere biltzen dituzte, baita beste hauek ere: kontrol emozionala eta fisikoa, indartsua eta gogorra izatearen itxura, laguntza behar izatea ukatzea, beti sexuan interesatuta egotea eta jarrera oldarkorak eta nagusitasun fisikoa erakustea (Courtenay, 2000: 1. 389).

Osasunarekin lotutako jarrera horiekin gizonetzkoak boteretsuagoak izatearen ideia indartzen da, baita emakumezkoak zaurkorragoak izatea ere; gizonetzkoak eraginkorragoak direla eta hortaz, emakumezkoen gaitetik daudela, laguntza eskatzea eta osasuna zaintzea jokabide femeninoak direla eta gizon sendoen artean sendoenentzat osasuna eta segurtasuna ez dira garrantzitsuak (Courtenay, 2000: 1. 389). Modu horretan gizonetzkoak «sexu indartsuaren» posizioa indartzen dute emakumezkoek ordezkatzeko duten «sexu ahularen» gaitetik.

Batere osasuntsuak ez diren jarrera hauetan arrisku egoerak onartu edo bilatzen dituztenak azpimarratu behar ditugu. Izan ere, gizon batek bere maskulinitate maila defini dezake modu arriskutsuan gidatuz, edo kirol arriskutsuak praktikatuz, edo horrelako jokabideak jendaurrean izanez, baita horren ondorioak (zauriak, ondorioak) urrezko dominak bezala erakutsiz ere. Ildo be-

13. «The doing of health is a form of doing gender» jatorriz (itzulpena gurea da).

14. Maskulinitate hegemonikoak maskulinitate eredugarriak dira, oro har horrela onartutakoak, eta horretara iristen ez dena gutxietsi egiten da, ez da burujabea edo gutxiago da. Maskulinitate guztiak neurtzeko erreferentzia irudikatzen dute. Hortaz, gizonetzkoak izatea indartsua izatearekin identifikatzen da, arrakasta izatearekin, fidagarria, gai eta kontrolpean izatearekin. Maskulinitate hegemonikoaren ereduak ez da finkoa, baina kulturaren eta une historikoaren arabera aldatzen da. Informazio gehiago 1. eranskinean.

retik, maskulinitatea, askotan osasungarritzat jo daitekeen jarrera eta sineskera guztiek aurkako gisa definitzen da (Courtenay, 2000: 1. 389).

Horrez gain, gogoratu behar dugu askotan arrisku jokabide horiek sozialki zigortu egiten direla. Horren haritik, Javier Rocak argi dio «errepideko ezbeharren arazo handietako bat, hain zuzen ere, hori da, jarrera ez seguru askok, atzetik, gizartearen babes izaten duela. Gidari askok gidatzerakoan egindako ustezko «heroi balentria» horiek kontatzerakoan onarpena eta horrela jarraitzeko pizgarria lortu ohi dute. Gizartearen babes hori faktore erabakigarria da jarrera arriskutsuei eusteko».

Ohitura eta jarrera osasuntsuak feminitate moduarekin eraikita eta horri lotuta izatea da beste arazo bat, osasun zerbitzuak erabiltzea bezala. Horregatik, osasunaren mesedegarri diren jarrera horiek, gizonetzko askoren iritziz, eragin feminizatzaileak dira, eta ikusi dugun moduan, kontra egin behar zaie.

Hemen interesatzen zaigunari dagokionez, zuhurtziazko jarreratzat har daiteke¹⁵ femeninoarekin lotuta izateagatik gizonetzkoek saihesten duten jarrera horietako bat. Rocaren iritziz, «gizonetzkoen gidatzeko moduak, nolabait deitzearren, gehiago jotzen du lehiakortasunera, oldarkortasunera eta indibidualismora. Jarrera femeninoagoa izango duen gidatzeko modua zuhurragoa izan daiteke, ez hain lehiakorra, ez hain oldarkorra, kooperatiboagoa eta ulerkorragoa bide publikoetako beste erabiltzaileekin». Alde batera utzita ohar horrek errealitatea islatzen duen edo ez, egia da zuhurtziaz gidatzeko ideia gidatzeko modu femeninoa dela eta gizonetzko askoren artean ez dela onartzen. Izan ere, zuhurtzia, askotan, «gehiegizko»tzat jotzen da, eta zuhurtzia gehiegikeria hori emakumezkoak txarto gidatzearen arrazoi zela esan ohi da (zuhurtzia, askotan, beldurrekin identifikatzen da). Elkarrizketan Connellek dio gazteek femenino ez bezala eratzeari aginduari erantzuten diotela «eta horretarako duten kultura beldurretako bat errepideetako jarrera da».

Gizonetzko ugari zuhurtziaz gidatzea alor femeninoarekin lotuta egotea gaitzesten dute.

Laburbilduz, jokabide osasungarriak dituzten gizonetzkoak (jokabide femeninotzat jotzen direnak) eta jokabide arriskutsuak izateko gai ez direnak (jokabide maskulinotzat hartutakoak) beste gizonetzko batzuen aurrean mendekotzat senti daitezke, eta haien gizontasuna zalantzan jartzen ari dela senti dezakete (Courtenay, 2000: 1. 390).

Gizon bakoitzak bere gizontasuna modu desberdinean sortu eta erakusten du, eta faktore ugari- ren mende dago hori, esaterako klase soziala, orientazio sexuala, etnia, edo egoera fisikoa. Gizon bakoitzak bere indarra eta sendotasuna erakusteko duen modua faktore horien mende dago, eta hortaz, horretarako zenbait baliabide erabiliko ditu (pistola bat, ukabilak, sexualitatea, lan fisikoa, auto bat, edo karrera profesionala) (Courtenay, 2000: 1. 390). Gorputza bera askotan erabiltzen duen baliabidea izango da. Autoa, motorra, eskura duten beste baliabide batzuk dira, askotan gorputzaren luzapen gisa ere identifikatzen direnak. Hortaz, Rocak gure susmoa indartzen du eta hau berresten du: «baliteke rol maskulino hain markatu hori barneratu duten gizonetzkoek ibilgailua "instrumentalizatzea", hau da, haien bizitzeko modua kanporatzeko erabiltzea».

Botere sozialera, onarpen sozialera edo baliabide ekonomikoetara iristea mugatuta duten gizonetzkoek edo gazteek beste bide batzuk bilatzen dituzte maskulinitatea baliozkotzeko. Indarkeria eta menderakuntza fisikoa oso baliabide erabilgarriak dira, baita jarrera osasuntsuei uko egitea ere –ustez feminizagarriak dira eta hortaz, aurka egin behar zaie–, baita beharrezkoak ez diren arriskuan jartzea eta ausardia erakustea ere. Horregatik, arriskua ez da saihesten, hain zuzen ere arriskuan jartzeko izaerak bihurtzen ditu zenbait jarrera hain erakargarri gizonetzko batzuentzat; esate baterako, ausartegi gidatzea.

15. Interesgarria izango litzateke ikertzea «ondo gidatzeak» gizonetzkoentzat zer esan nahi duen eta segurtasunarekin eta arrisku egoeretako kontrolarekin duen harremana aztertzea. Etnografiari buruzko atalean ikusiko dugu hori.

Argi dago maskulinitate guztiek ez dituztela jarrera horiek izaten. Courtenayk dioen bezala, maskulinitate ez hain osasuntsuak eredu menderatzaileei jarraitzen die, eta beste gizonezko batzuek haien maskulinitatea modu ez hain tradizionalan definitzen dute (Courtenay, 2000: 1. 392). Puntu honetan Rocarekin bat dator, eta horren aburuz «pertsonak pentsatzen eta bizi duten moduan gidatzen dute. Horren ondorioz, rol maskulino hain markatu hori barneratu duten gizonen gidatzerakoan ere azalaraziko dute, baita erosi duten ibilgailuaren arabera ere. Aitzitik, rol maskulinoa ez hain tradizionala duten gizonezkoen kasuan, gidatzerakoan beste jarrera bat izango dute, oso desberdina».

3.3. AUTOAK, MOTORRAK ETA GIZONEZKOAK

Autoek eta motorrek bat-etortze puntu garrantzitsua osatzen dute, gizentasuna definitzeko bi alderdi uztartzen baitituzte: oldarkortasuna eta teknologia. Teknologia eta generoaren arteko loturari dagokionez, Wajcmanek oso ekarpen interesgarriak egin ditu. Autore horren iritziz, teknologia ez dugu zerbait neutroa bezala hartu behar, baizik eta kultura produktu bat bezala, eta jakintza mota bati, gizarte jarduera batzuei eta balore jakin batzuei lotutakoa.

Teknologia maskulinitateari oso lotuta egon da eta egoten jarraitzen du, eta horren ondorioz, feminitatearen aurkako gisa ageri da. Gizonezkoa arrazionaltasunarekin eta indarrarekin lotutako ideiarekin bat dator (batzuetan beharrezkoa da zenbait teknologia erabiltzeko), eta erraz atzean daiteke merkatuari erreparaturik, gizonezkoak jotzen baititu ez soilik indartsuentzat, baita eskuz trebeen eta teknikoki gaituentzat ere, emakumeen gaitetik, fisikoki eta teknikoki ezgai gisa hartzen baititu.

Teknologia eta generoaren arteko lotura hori, gizonezkoentzat lotura positiboa eta emakumezkoentzat negatiboa dena, hain dago errotuta, genero nortasunaren eraketa elementua baita. Wajcmanen hitzetan, gaitasun teknikorik ez izatea feminitatearen ezaugarri bihurtu da, trebezia teknikoa maskulinitatearena bihurtu den bezala. Trebetasun teknikoa eta mekanikoa askotan maskulinitatea neurtzeko modu bat ere izaten da.

Gizonezkoen eta makinen arteko lotura hori, halaber, Espainiako estatuko gazteen kontsumo aukeretan ere islatzen da. Félix Ortegaren arabera (1993), 1990eko hamarkadaren erdian Espainiako gizonezko gazteek kontsumitzen zuten objektu lehenetsiak autoak, motorrak eta abiadurarekin lotutakoak ziren (% 90ean, eta nesken kasuan, aldiz, %, 10). Kontsumitzen diren beste objektu batzuk, hala nola alkohola, lehen gizonezkoen ezaugarri izaten zena, gaur egun ez daude hain berezita, emakumeek ere kontsumitzen dutelako.

José María Espadak egindako ikerketa batean (daturik gabe), motorzaleen munduan exhibizionismoa indar elementu gisa ikusia da. Autore honen iritziz, «motorzaleen exhibizionismoa eta gidatzean duten ausardiak motorrak sinbolo bihurtzen dituzte, ibilgailu baino gehiago. Motorrek independentzia irudikatzen dute, arriskua eta ausardia, estatusa eta boterea. Esfera sinboliko hori indibidualismoarekin lotuta dago, heroitasunarekin eta oldarkortasunarekin» (Espada, daturik gabe: 9). Gure ustez, horrelako ezaugarri asko autoen eta motorrek gidariei aplikatu ahal zaizkie: independentziaren, estatusaren eta boterearen balioak autoen publizitatean errepikatzen dira etengabe.

Besteak aitortzea –batez ere beste gizonezko batzuk– funtsezkoa da gizentasuna baliozkotzeko, eta horrek exhibizionismo dosi ederra inplikatu du, orain aipatu dugun bezala. Horretarako, askotan beharrezkoa da gizentasuna berrestea jendaurrean agerraraziz, botere posiziorik ez duten gizonezko kasuetan bereziki, esaterako gazteen kasuan. Ez zaigu exhibizionismo horren probarik onartzea beharrezkoa iruditzen, guztiok izan ohi gara adierazpen publiko horren lekuko errepideetan eta gure hirietako kaleetan.

Ildo beretik, beste berdintsu batzuekin gidatzen denean –beste gizonezko gazte batzuekin– gidatzeko modua ere aintzat hartu behar dugu. Rocaren iritziz, «lagun taldearekin gidatzea oharkabetasun gehiagorekin eta ausartegi gidatzearekin lotzen da –esaterako, abiadura handiagoarekin–», eta «lagun taldeak eragin negatiboa izan dezake errepideko segurtasunean, batez ere aisialdi arrazoiak direla medio gidatzen ari badira». Gizonezko baten gizentasuna berresteko, oso garrantzitsua da beste gizon batzuen onarpena. Berdinen taldeak protagonismoa izaten duen testuinguru horiek azterketa zehatza merezi dute.

Autoek eta motorrek bat-etortze puntu erabakigarria osatzen dute gizentasuna osatu eta erakusteari dagokionez. Autoen eta motorren munduan maskulinitatea baliozkotzeko alderdi oso garrantzitsuak daude, esaterako:

- Makinekin eta teknologiarekin duten lotura.
- Arriskuarekin duten lotura.
- Oldarkortasuna, indarra eta potentzia bezalako baloreekin duten lotura, baita independentziarekin, estatusarekin eta boterearekin dutena ere.

Autoen eta motorren publizitateak bat-egite horretan oinarritutako mitologia oso boteretsua sortu eta elikatzen du. Connellek behin eta berriz dio autoen publizitateak arreta berezia merezi duela, baita beste hauek ere: maskulinitatearekin lotutako kontzeptuen erabilera gaiztoak eta errepidean jarrera arriskutsuak sustatzen dituen gidatzeko moduek. Horrez gain, publizitateak ematen duen irudia, gazteena orokorrean eta gizonezko gazteena zehazki, oso kezagarria da.

3.4. ARRISKUAREN ALDERDI BATZUK

Mota bateko arriskua zorizkoa eta kanpo arrazoiak eragindakoa da, baina bada beste arrisku mota bat, kontzienteki hartutako erabakiek eragiten dutena, eta «erabaki edo jarrera baten arrakasta aukerak azaltzen dituen ziurgabetasun neurri» gisa uler daiteke (Sánchez Martín, 2003: 256). Hau da, norbere burua probatzearekin lotuta dago, eta emaitza iragartzen du. Giddens-en iritziz, arriskua «emaitzak bermatzeko modu bat da, etorkizuna kolonizatze modu bat» (Giddens, 1995: 171). Arriskuak kontzienteki bilatze hori norberaren gaitasunetan duen konfiantza probatzeko modu bat da, eta horrek inplikazio nabarmenak ditu nortasun bat osatu edo horri eustean, bereziki nortasun maskulinoan. Hortaz, errepidean, Rocaren iritziz, «ausartegi gidatzea emozio biziak bilatzearekin lotu ohi da. Gidari horietako askok, modu horretan, arriskuarekin eta debekatuta dagoenarekin lotutako sentsazioak esperimendatzen saiatzen dira. Hori egia da, gutxienez, erabat kontzienteki egiten den gidatzeko modu ausartegiaren kasuan, eta horren helburu plazera sentitzea denean».

Arrisku kirolekin gertatzen den bezala, ausartegi gidatzea muturreko egoeretan jartzearekin lotzen dugu, eta Sánchez Martínek kirol horiei buruz dioen bezala, «egoera horri aurre egiteko, gure gaitasun guztiak probatzen dituzten arrisku eta gertakizun horiei aurre eta kontrol emozional zorrotza izatea beharrezkoa den kasuetan» (Sánchez Martín, 2003: 267).

Ildo beretik, Sánchez Martínen proposamena jasoz, arriskuak norberaren aurka egitea eragiten du, etengabe gainditu beharreko oztopoekin, pertsonaren barruan dauden oztopoak, kanpoan baino, indarrarekin, kontrolarekin, erresistentziarekin, zailtasunei aurre egiteko gaitasunarekin lotuta daudenak. Horri guztiari esker, arriskua erakargarria da gizonezko askorentzat, horri aurre egiteko plazera «erronka batean irabaztean lortzen dena delako» (Sánchez Martín, 2003: 269). Arriskuak bakoitzak bere gaitasunengan duen konfiantza probatzeko balio du. Gizonezko gazte askorentzat, arriskua nola antzematen duten ez da garrantzitsua, eta hori baino garrantzitsuagoa da erakarritasun horrek haiengan duen eragina.

Arriskuari dagokionez, aintzat hartu beharreko beste elementu bat jabetzeko modu desberdina da. Ezbeharrei buruzko azterketetan hori da interes gehien pizten duen gaietako bat. Gure ikerketa larroak beste norabide batzuetarantz doaz, kasu horretan uste baitugu arriskua atzematea desberdina dela frogatu baino lehen ere, ulertzen dugulako gazte askorentzat arriskua nola atzeman ez dela garrantzitsua, arriskua haien erakargarritasuna baizik. Gure ustez, gazteei dituzten arriskuen berri emanez ez dugu arazoa konponduko, haien erakargarritasuna bera erakargarria delako.

Edozein modutan, arriskuak badu alderdi bat gure arreta merezi duena: arriskua gutxietea norberaren gorputza erasozina dela pentsatzea delako, edo edozein kasutan, benetan dena baino nahiko sendoago eta boteretsuago izaten delako. Roca dio «jarrera ausartegi ugariaren atzean segurua eta arriskutsuari buruzko sinesmen faltsuak egon daitezke, edo arriskuaren pertzepzio gaizki bategatik, besteak beste», eta guk, horrez gain, aipatuko dugu jarrera ausartegiaren atzean norbere gaitasunak modu okerrean atzematea egon daitekeela, hau da, benetan dena baino gehiago direla pentsatzea.

4. AZTERKETA ETNOGRAFIKO¹⁶

4.1. ABIADURA

Abiaduraren gaiari mugatzea erabaki dugu zenbait arrazoi direla medio. Lehenengoa eta garrantzitsua: ezbeharretan rol erabakigarria duelako. Bigarrena: arrisku jokabideekin oso lotuta dagoelako, eta horregatik da hain erakargarria gizonezko gazteentzat. Hirugarrena eta azkena: gure gizartean gorantz doazen zenbait balioekin lotuta daudela modu jakin batean, balio maskulinoekin.

Azter ditzagun alderdi hauek xehetasunez.

4.2. ABIADURA ETA EZBEHARRAK

Abiadurak istripu asko eragiteaz gain, istripu horien larritasun maila ere zehazten du. Ikus ditzagun ondorioei eta ezbeharrei buruzko datu batzuk:

- Abiadura desegokia edo gehiegizkoa heriotza eragiten duten istripuen % 23n agertzen da (DGTaren datuak, «Errepidea ez da zirkuito bat. Moteldu abiadura» kanpainakoa).

- Abiadurari buruzko azterketen arabera, abiadura % 10 gutxituz gero, heriotza eragiten duten istripu kopurua % 40 murriztuko litzateke (Anderson and Nilsson, 1997).

- 3 Abiadura gutxitzen duen km/h bakoitzeko istripuak izateko aukera ere % 3 murrizten da (Taylor et al. , 2000).

- Abiadura 5 km/h gutxituz gero, urtero 11. 000 bizitza salbatuko lirateke (DGT, «Errepidea ez da zirkuito bat. Moteldu abiadura» kanpainakoa).

¹⁶. Hemen jaso ditugun datuak 2005ean Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako departamentuak egindako etnografia azterketa batetik lortu ditugu. Ikusi dokumentu honetako lehen oin oharra.

- Baimendutako abiadura mugaren gainetik abiadura 5 km/h areagotuz gero istripuak izateko arriskua bikoiztu egiten da (Kloeden et al. , 1997).

- Oinezkoen kasuan, inpaktuaren abiaduraren eta larritasunaren artean lotura estua dago. Hortaz, 50 km/h-ko abiaduran oinezko batek heriotza eragingo lioketen zauriak izateko arriskua 10 aldiz handiagoa da, istripua 30 km/h-ko abiaduran egin izanez gero baino (McLean et al. , 1994).

- Horrez gain, eta ingurumen faktoreak aintzat hartuta, 120 km/h-ko abiaduran gidatuko bagenu 100 km/h-ra joan beharrean, erregaiaren kontsumoa ere % 44 areagotuko genuke.

Laburbilduz, eta Haworth eta Symmonsek dioten bezala, «errepidearen diseinuak baimentzen duena baino azkarrago gidatzen duten gidarien sistema gainditzeko tresna boteretsuena seguru asko abiadura moteltzea da, eta aldi berean nolabaiteko segurtasuna bermatzen da. Abiadura pixka bat moteltzearekin ere, zaurietan eragin nabarmena du, eta are garrantzitsuagoa, heriotza eragitean. Hortaz, abiadura moteltzea istripuak gertatzea eta horien larritasuna murrizteko neurri eraginkorra da» (1999).

Stop Accidentes¹⁷ web guneak abiadurak dituen ondorioei buruzko informazioa ematen digu gidatzea. Abiadurak gora egiten duen heinean:

- Ikuspen pertzepzioa murrizten da (tunel efektua)
- Burmuinak gero eta irudi gehiago jasotzen ditu eta ez da gai guztiak erregistratzeko
- Ibilgailua kontrolatzeko zailtasun gehiago
- Akatsak egiteko arrisku handiagoa
- Pneumatikoak ez dira errepidera ondo eransten
- Edozein talka askoz larriagoa da
- Nekeak eta balaztatzeako erreakzio tartek handiagoak dira

Berriz esan nahi dugu, abiadura moteltzea bideko ezbeharrak murrizteko bermea izango litzateke. Hortaz, Zero Ikuspegitik¹⁸ proposatzen da abiadura mugak gorputzak talkak egoera desberdinetan toleratzeko duen gaitasunetara egokitzea. Adibidez, oinezkoentzat eta autoentzat egina dagoen errepide batean abiadura muga ez litzateke 30 km/h-koa baino gehiagokoa izan behar; edo 50 km/h, bidegurutzeetan alboz jotzeko arriskua dagoenean; muga 70 km/h izango litzateke aurrez aurre jotzeko arriskua dagoenean, eta 100 baino gehiagokoa jotzeko arriskurik ez dagoenean (solik azpiegitura elementuekin). Zero Ikuspegitik ikuspuntuak azpimarratzen du abiadura muga horiek handiagotzeko modu bakarra bide egitura eta abiadura areagotze hori onartuko luketen autoak izatea izango litzatekeela, joz gero giza gorputzean izango lituzketen ondorioak areagotu gabe.

Lehenago ere esan dugun bezala, ikuspuntu objektibo batetik, ulertezina dirudi horren gainean muturreko erabakiak hartu ez izana, aintzat hartzen badugu gehiegizko abiadurak nolako ondorioak dituen, abiadura hori Zero Ikuspegiak definituta (kontuan hartuta giza gorputzaren tolerantzia).

17. STOP ACCIDENTES zirkulazio istripuetan kaltetutakoak laguntzeko eta orientatzeko elkarte bat da, zirkulazio istripuetako biktimen senideek eta lagunek sortutakoa Honako helburu hauek dituzte: ·Zirkulazio istripuak murrizteko prebentzio lana egitea. Errepideetako delinkuentziaren aurka borrokatzea baliabide legal guztiak erabiliz. Aldarrikatzea:

- Legea aplikatzea
- Hezkuntza eta informazioa.
- Biktimen eta senideen eskubideak.

Biktimak eta familiak laguntzeko lana egiten dute, lege eta administrazio erreformak bultzatzen dituzte, irregulartasunak salatzen dituzte, errepideko kontzientzia sustatzen eta hedatzen dute, eta erakunde eskudunekin kolaboratzen dute. Stop Istripuak ez du «bideko ezbeharrei» buruz hitz egiten, baizik eta «bideko delinkuentziari» buruz. Izen horrek istripuak eragiten dituzten pertsonen erantzukizunari erreferentzia egin nahi dio, eta inplikaturako guztien erantzukizuna azpimarratzen du. Kexa nagusia, hain zuzen ere, dramaren neurriaren ulertezintasuna da, gizarteak paso egitea. «Bideko indarkeriari» buruz hitz egiten du, «sarraskia», «epidemia» edo «mundu mailako hondamendi isilari» buruz (Nazioarteko Gurutze Gorriaren definizioari berriz helduz). Hala ere, haren ustetan drama hori saihesta daiteke giza jarrerak aldatzea lortuz gero; logikoa da, izan ere, web gune berean diotenaren arabera, zirkulazio istripuen % 90 giza akatsek eragindakoa dira (alkohola, gehiegizko abiadura, seinaleei kasurik ez egitea, distantzia desegokiak, drogak kontsumitzea, sendagaiak, nekea, arreta galtzea, etab.)

Zirkulazio gaietan esku hartzen duten agente guztiak aintzat hartzen baditugu, ulertezina iruditzen zaigu gehiegizko abiaduraren gaia hautu pertsonal bezala horrenbestetan jorratu izana (bereziki kanpainetan); horren ondorioz, gidarien kontzientziaren mende geratzen dira gehiegizko abiadura «hautatzeak» eragin ditzakeen ondorioak. Gure asmoa ez da gidarien erantzukizuna ukatzea, baina garrantzitsua iruditzen zaigu, halaber, Administrazioak, eta batez ere ekoizleek ere, horren ardurak izatea. Gidarien borondate ona eskatzeak ez du ezertarako balio legeak finkatzen dituen abiadura mugak bikoizten duten autoak ekoizten jarraitzen (Stop Accidentes web guneak dioen moduan). Suedian motoretan abiadura mugatzaileak jartzeko auto ekoizleak presionatzen dituzte, eta horrez gain, publizitate mezuak ere neurri batean kontrolatu egiten dituzte.

Halaber, Administrazioa gogorragoa eta eraginkorragoa izan beharko litzateke abiadura kontrolatzeari dagokionez. Radarrak instalatzea eraginkorra dela frogatuta dago, eta horregatik, gomendagarria da radarrak jartzea ezarritako abiadura mugak gainditu ohi diren errepide tarteetan. Horrez gain, komenigarria litzateke abiadura mugatzeko beste mekanismo batzuk ere probatzea (ibilgailauk ekoiztean, errepideetan polizia gehiago jarritz, autobideetako tiketen bidez). Argi dago abiadura mugak gainditu ohi dituzten pertsonen profila identifikatzea ere oso komenigarria izango litzatekeela.

Halaber, Administrazioa gogorragoa eta eraginkorragoa izan beharko litzateke abiadura kontrolatzeari dagokionez. Radarrak instalatzea eraginkorra dela frogatuta dago, eta horregatik, gomendagarria da radarrak jartzea ezarritako abiadura mugak gainditu ohi diren errepide tarteetan. Horrez gain, komenigarria litzateke abiadura mugatzeko beste mekanismo batzuk ere probatzea (ibilgailauk ekoiztean, errepideetan polizia gehiago jarritz, autobideetako tiketen bidez). Argi dago abiadura mugak gainditu ohi dituzten pertsonen profila identifikatzea ere oso komenigarria izango litzatekeela.

4.3. ABIADURA ETA ARRISKUA

Abiada mugatzeko arazo handienetakoa da gizartean onarpen zabala duela abiadak. Hain zuzen ere, sarritan ondo gidatzearekin eta gidari trebea izatearekin lotzen da. Elkarrizketetan harridura geratu ginen, izan ere, errepideko portaera arriskutsuei buruz galdetean, sarriago eta espontaneoki aipatzen ziren zuhurregiztat jotzen ziren portaerak. Askotan, berriz, gehiegizko abiadaren eraginari buruz berariaz galdetu behar izan genuen horri buruzko iritzia eman zezaten.

SARTRE inkestak¹⁹ gidariak abiaduraren gainean duten iritzia bildu du. Estatu espainiarrari dagokionez, emaitzek argi erakusten dute abiaduraren gaineko jarrerak kezagarria dela (DGTK bildutako datuak «Errepidea ez da zirkuitu bat» ekimenean):

- Gidarien erdiek diote batez bestekoa bezain azkar ibiltzen direla errepideetan. Lautik batek dio batez bestekoa baino pixka bat motelago ibiltzen dela, eta % 16k bestek baino azkarrago gidatzen duela aitortu du.

18. ZERO IKUSPEGIA. Bide segurtasuneko filosofia hau Suedian sortu zen 1997an, bertako aginteek errepideetako ezbehar onartezintzat jotzenari erantzuteko. Filosofia hori arautzen duten printzipio nagusiak hauek dira:

Mugikortasuna segurtasunetik eratorri behar da, ezin da segurtasunaren kontura lortu (Tingvall and Haworth, 1999). «Bizitza eta osasuna inoiz ezin dira gizartearen beste onura batzuegatik trukatu» (Ministry of Transport and Communications, 1997). «Norbaite larri zauritu edo hiltzen den bakoitzean, neurriak hartu behar dira antzeko gertaerak saihesteko» (ibid., 1997). Suediako gobernuaren helburu utopikoa hau da: **Suediako errepideetan ez da inolako hil edo larri zauritu behar.**

Utopikoa izanik ere, eraginkorra da. Suedian aplikatzen hasi zirenetik, istripu kopuruak nabarmen egin du behera: lehen 100.000 biztanleko 13,4 hildako izaten zen tasa; orain, aldiz, 5,5. Zero Ikuspegiaren oinarritzko ideia zera da, bide segurtasunaren erantzukizuna sistema diseinatu dutenena eta bideko erabiltzaileena dela. Ez dago zalantzarik, Zero Ikuspegiak jarraitu beharreko eredu sortu du, gutxienez bideko segurtasunarekin benetako konpromisoa existitzen ez den kasuetan, eta osasunaren eta errepideetako ezbeharren inguruko kezka erreala.

- Hala ere, % 73k uste dute gainerako gidariak abiadura mugak sarri gainditzen dituztela, oso sarri edo beti. Horrek esan nahi du aitortzen ez duten arren haiek ere muga gainditzen dutela.

- % 17k aitortzen dute batez bestekoa baino bizkorrago edo askoz bizkorrago ibiltzen direla errepideetan. % 5ek haien burua gainerakoak baino arriskutsuagotzat jotzen dute, eta % 12ren ustez, bizkor gidatzea ez da arriskutsua.

- Norberaren abiaduraren eta arrisku pertsonalaren pertzepzioen artean alde handia dago: handiagoa da batez bestekoa baino arinago gidatzea onartzen duten gidarien taldea, arriskutsuagotzat jotzen dutenen taldea baino.

- % 45ek uste du abiadura muga autobideetan eta autobietan altuagoa izan beharko litzatekeela; uste hori errepide horietan finkatutako mugak gutxiago errespetatzearekin lot daiteke. Gehiengoak (% 78) uste du hiriguneetan egokiak direla. Errepide nazionaletan eta bigarren mailako errepideetan soilik % 26k eta % 15ek uste dute, hurrenez hurren, gaur egungo abiadura mugak baxuak direla.

- Istripu eragile gisa abiadurari erantzukizun gehien emakumezko zaharrenek eta gazteenek leporatzen diote. DGTaren kanpaina honetan abiadurarekin lotutako arrisku handiko edo oso handiko gidarien bi profil identifikatu dira:

ARRISKU HANDIKO TALDEA:

- 40 eta 45 urte arteko gizonezkoak, eta neurri txikiagoan, 25 urteko emakumezkoak.
- 2.000 cc-ko ibilgailuak.
- Autobideetan, errepide nazionaletan eta bigarren mailako errepideetan abiadura muga altuagoak nahi dituzte.
- Ez daude kamera automatikoen bidezko zainketarekin konforme.

ARRISKU OSO HANDIKO TALDEA:

- 25-39 urteko gizonezkoak.
- Ikasketarik edo erdi mailako ikasketarik ez dute.
- Lanean gidatu behar dute.
- Hiri txikietan bizi dira.
- Autobideetan ez dute abiadura mugarik nahi eta bigarren mailako errepideetan ere muga altuagoa izatea nahi dute.

4.4. ABIADURARI BURUZKO IKUSPUNTUAK

Elkarrizketatutako pertsona ia guztiak abiadurari dagokionez jarrera bitxia izan zuten: guztiek onartzen zuten abiadura elementu arriskutsua dela, baina askori kostatzen zitzaien baieztapen hori egitea. Esaterako, gaizki gidatzea zer zen galdetu genienean, bat-bateko erantzun ohikoenak ez ziren izan abiadurarekin lotura duten jarrerari buruzkoak; aitzitik, aurkakoa gertatu zen. Gehiago kritikatu zituzten motelegi gidatzen zuten pertsonak azkarregi gidatzen zutenak baino, eta halaber, gehiago kritikatu zuten gehiegizko zuhurtziaz gidatzea zuhurtziaz gabe gidatzea baino (gogoratu

19. Testuaren laukia: SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe / (Errepideetako Arriskuaren aurrean Gizartearen Jarrerak European) gidarien planteamenduak eta jarrerak ikertzen dituen azterketa da SARTRE, zirkulazioan inplikaturako zenbait faktoreekin lotuta, baita urtez urte duen eboluzioa eta segurtasun maila hobetzeko zenbait herrialdetan egindako ekintzen eragina ere. Ikerketa 1991n abiatu zen eta 15 herrialdek hartu zuten parte; harrezkerotik, bi aldiz aplikatu da berriz ere. 3. SARTRE ikerketan 23 herrialdek hartu dute parte, eta horietako bakoitzean 1.000 gidari baino gehiagori egin zaie galdeketa; guztira 24.372 pertsona aztertu dira. Bildutako informazioak aukera ematen du zirkulazioaren arriskuen pertzepzioak, jarrerak eta gidatzean izandako esperientziak balioztatzeke herrialdeen arabera, eta ezagutza eta jarrerak hobetzeko beharrezko neurriak identifikatzeko; hortaz, horri esker, segurtasun maila ere altuagoa izango da.

dezagun, bide batez, zuhurtzia ezaugarri femeninotzat jotzen dela]. Kasu askotan, abiadura faktore arriskutsua dela gogorarazi behar izan genuen, eta horren ondoren arriskutsua zela onartu zuten. Hala ere, kasu gehienetan baieztapen horri zenbait ñabardura gehitu behar izan zizkioten, eta zenbaitek nabarmendu zuen abiadura, berez, ez dela arriskutsua edo ez dagoela gaizki gidatzeari lotuta; hain justu ere, iritzi hori dute zuhurtzia gehiegiz edo motelegi gidatzearen gainean.

- 40ra ere ez duzu joan behar: 70 km/orduko abiaduran joan zaitezke eta berdin, ondo, lasai-lasai. 70 km/orduko abiaduran zerbait gertatzen bada, gelditu egiten zara. Kontua ez da 40ra joatea, batek baino gehiagok egiten duen bezala. Azkenean izugarritzko ilara egiten duzu. Edozein gauza nahikoa da baten batek arreta galdu dezan, beste batek autoa gelditu eta zartada handia har dezake (Oñati).

- Gidatzea arriskutsua da, badakigu arriskutsua dela, baina gidatzeko moduak eta moduak daude. Ni 200 km/orduko abiaduran joan naiteke eta seguru joan (. . .), baina esaterako 100 km/ordu.

Cristinak ere, zuhurra izatearen itxura ematen duen gidariak, errazago identifikatzen du gaizki gidatzea moteltasunarekin, abiadura gehiegikeriarekin baino:

- Eta zer da, ba, gaizki gidatzea?

- Ba ez begiratzea. Adibidez, zu zure munduan zoaz, nahi duzunean erreiz aldatzen duzu, ez dituzu besteak aintzat hartzen. . . Gaizki gidatzea da, horrez gain, agian motelegi joatea, esaterako biribilgune batera iritsi eta. . . gelditzea.

- (. . .)

- Eta beste aldea, zuhurtziagabetasun gehiegi izatearen kasuan, nola ikusten duzu?

- (. . .) Zuhurtziagabetasun

Oro har, motelegi joanagatik besteei oztopo egiten dieten ibilgailuak gogor kritikatzeko dira. Kasu honetan, modu horretan gidatzeari egindako kritika egokitzen joko genuke –ez, nahitaez, kasu guztietan– besteei oztopo edo traba egiteari zuzendutakoa, eta ez horrenbeste eragiten duten arriskuari buruzkoa. Azkar doan ibilgailu batek egiten duen traba txikiagoa da ezbeharririk ez badago, baina, aldiz, eragiten duen arriskua handiagoa da. Horri dagokionez, interesgarria iruditu zaigu Stop Accidentes elkarteak Jeanne Picardek dioena:

- Ezbeharrak gidatzeko estilo bati zor zaizkiela uste duzu? Erantzuna baiezkoa bada, nola definituko zenuke estilo hori?

- Gidatzeko modu OLDARKORRA ETA HARROA. Bi estiloak existitzen dira: -«kontrolatzen duena», bere ustez, auto gorri edo horia duen gaztea, zirkuitu batean dagoela uste duena. Horrek ez du uste arriskua existitzen denik.

- Gidari harroa, indar handiko autoarekin autobidea menderatzen duena, Audiarekin edo BMWarekin. . . Abiadura muga ez omen dago pertsona horrentzat egina. Bi pertsona mota horien iritziak, besteak ez dakite gidatzen, auto zaharrak dituzte, eta, azken finean, traba egiten diegu.

Ibilgailu bat oso azkar gidatzeak eta ezbeharririk ez gertatzeak, hain zuzen ere, kontrol sententzia eragin behar du, eta horren ondorioz, berezko gaitasunak gain baloratzera garamatza. Jeanne Picardek eman digun profila, «haien ustez besteak ez dakigu gidatzen» dioenean, bat dator, neurri desberdinean, elkarrizketatu ditugun pertsona askoren jarrerarekin (batez ere gizonezkoak). «Nik kontrolatzen dut» sententzia faltsu hori, 18 urteko mutilei erreferentzia eginez elkarrizketatutako batek zihoen bezala, beste adin tarte batzuetan ere oso hedatua dago.

Oro har, esan dezakegu elkarrizketatutako pertsona askoren jarrerak nolabaiteko bihozberatasuna islatzen zutela gehiegizko abiadurari dagokionez –bihurrikeriren bat izango balitz bezala–, edo, are gehiago, abiadura modu argian babesten zuten.

- Ea, adibidez, zuk 120ko abiaduran joateko aukera baduzu, demagun, autobideetan. 120ko abiaduran ezinezkoa da; demagun 160ra, eta hori baino azkarrago doanari isuna jarriko zaio, abiadura

hori nahikoa delako. Baina kontua da guk orain dela 50 urteko abiadura muga dugula, hemen 600, 127, 850 eta horrelako autoak zeuden garaikoa. eta segurtasun baliabideak absurdoak ziren (Andrés).

- Nire autoa 180 km-ko abiaduran ondo joateko pentsatuta badago, zergatik da hori hemen ausartegia, zergatik da bideko segurtasunaren aurkakoa, eta aldiz Alemanian erabat legezkoa da? Zein da desberdintasuna? Hau da, hemen Alemanian baino hiru aldiz motelago bagoaz, zergatik hemengo hildako kopurua da Alemaniakoaren hirukoitza? (Andrés)

Iruditzen zaigu horrelako argumentuek arrisku handia ezkututzen dutela. Elkarrizketatu honen iritziz, azpiegituren hutsunea da neurri handi batean erruduna; zuzen dabil kasuen zati handi batean, baina horrek ez du esan nahi gidariak erantzukizunik ez dutenik. Horrez gain, informazioa ere zuhurtziaz hartu behar da, eta ez dugu aintzat hartu behar soilik Alemanian abiadura mugarik ez izatea –ez da erabateko egia– eta errepideetan hildako gutxiago izatea. Beharrezkoa izango da horren kausak ulertzea eta ezbehar gutxiago izatean zenbait faktorek duten rolaren berri (tartean azpiegitura hobek izatea, bide hezkuntza edo hiritartasun hobea, osasun laguntza hobea, araudia, etab.). Informazio ona izatea funtsezkoa da, batez ere gidatzea bezalako kasuan; izan ere, gidatzearen mundura hurbiltzeko eta horri buruz ikasten den zati handi bat modu informalean egiten da, eta horri norbanakoaren interes edo nahiri zor zaio interes komunari beharrez, eta informazio okerra izatea.

Kasu honetako beste arazo bat zera da: azkar gidatzean trebetasuna erakusten duena gidari ontzat jotzen da, autoa egoera zailetan kontrolatzen dakiena eta ez, ordea, egoera zailak saihesten dituen gidaria edo zuhurtziaz gidatzen duen gidaria. «Gidari on» horien jarrerak gidatzearen gaian ikasteko ezer ez izatea erakutsi dezakete, eta informazio mota bati dagokionez iragazgaitzak dira; jarrera mugatuko dieten zenbait neurriekin ere nolabaiteko erresistentzia izan dezakete.

Aurrerapen teknikoetan erakutsi duten konfiantzak ere arriskua sor dezake: autoak azkarrago mugi daitezke orain, eta segurtasunak ere gora egin du, baina horrek ez du esan nahi abiadura jakin batean gidatzeak arrisku gutxiago duenik orain. Horri dagokionez, zenbait «aurrerapen» teknologiko kritikatu zituzten elkarrizketatutako pertsona batzuek. Esaterako, elkarrizketatutakoen artean esperientzia gehien zuen pertsonak, eta autoetaz maiteminduta dagoenak, uste du gaur egun gidatzea arriskutsuagoa dela, edozein autok abiadura handia har dezakeelako eta potentzia handiko autoak dira.

Pertsona beraren aburuz, gaur egungo autoak aspaldikoak baino errazago gidatu ahal izateak ere eragina du, gaur egungo ibilgailuek direkzio lagundua eta gidatzea errazten duen teknologia dutelako. Gehiegi errazten ote duen ezin dugu galdetu. Beste pertsona batek hau esan zigun:

- Gaur egun auto txiki batek abiadura handia hartzen du. Saxo batek 160 km/ordu ko abiadura ere har dezake; kamioi bat aurreratzeko nahikoa. Baina Saxo horrek 160 km/orduko abiaduran duen egonkortasuna nahiko kaskarra da, baita segurtasuna ere. . . abiadura horretan auto horrekin istripu bat izanez gero. . . hobe horrelakorik ez izatea. (Dani)

Esandako guztia aintzat hartuta, geure buruari galdetu behar diogu zer duen abiadurak horrelako erreakzioak sortzeko, gidariak horrenbesteko erresistentzia izateko abiadura mugatzeaz hitz egiten denean? Gure ustez arrazoi gehiago ere badira, baina arreta berezia eman diegu bi hauei: plazera eta prestigioa.

4.5. PLAZERA

Elkarrizketatu ditugun guztietatik, azkar gidatzearen plazerari buruz argien Fernandok hitz egin zuen, esperientzia gehien duenak. Autoek miresten dutela aitortzen du Fernandok, eta horregatik, hain zuzen ere, bilduma osatzen ari da. Abiadura maite duela onartzen du, eta plazera bera dela medio Benidormera arte joan daiteke 5 orduetan (batzuetan 240 km/orduko abiaduran). Besteek egindako adierazpenetatik ere uler dezakegu azkar gidatzea plazera iruditzen zaiela, baina ez zuten hain argi esan.

- ...azkar joatzeko aukera izanez gero, ondo, baina lehenengo eta behin segurtasuna dago. (Dani)
- Ez daukazu 40 km/orduko abiadura joan beharrik, 70era ere joan zaitezke berdin-berdin. (Oñati)

Edo, esaterako, autobideetan abiadura muga 120 izan beharrean 160 izatea eskatzen duenak. Zergatik? Soilik bere autoa abiadura horretarako joan «daitekeelako» arazorik gabe, edo iristeko presa duelako? Abiadura, egia da, erakargarria da, eta horrek lotura zuzena du sentsazio fisikoarekin. Horrela ez balitz, elkarrizketatu ditugun batzuek egin diguten galderaren aurkakoa egin dezakegu guk, hots, zergatik joan behar dugu 160ra, 120ra joateko aukera badugu?

Lehenago iritsi nahi izatea erantzunez gero, Stop Accidentes elkarteak abiadura ikasleekin lantzeko web gunean emandako fitxa batean eskaini digun informazioa interesgarria izango zaigu. Fitxa horren arabera, azkar joatearen ustezko abantailak ez dira horren positiboak, eta gainera, aurrezten den denbora tartearen gain balioesteko ohitura dugu. Fitxa horren arabera:

- Autobideetan 100 kilometroz 130 km/orduko abiadura joan beharrean 150 km/orduko abiadura joanez gero, 6 minutu aurrezten dira. Gauza bera gertatzen da errepideetan, 100 kilometroko tartean 100 km/ordura joanez gero 90 km/orduko abiadura joan beharrean.

- Gure ibilbideen % 5 da 100 kilometro baino gehiagokoa. Azkarrago mugitzeko aukera dugunetik (70 urte baino ez) distantziak handiagoak dira. Hala ere, arazoia ez da halabeharrez lehenago iristea izan behar, beste faktore batzuk ere eragina baitute, eta horien artean azkar gidatzeak eragiten duen plazera nabarmendu nahi dugu. Abiadurak eskaintzen dituen ustezko plazeraren kausa batzuen gainean fitxa horrek ematen duen informazioa biltzea interesgarria iruditu zaigu:

- Neurofisiologikoki erabat aktibatzea bilatzea. Gidari batek abiadura gehiago hartzen duenean gidatzeko ohituraren monotoniatik ihes egin nahi du. Plazer fisikoa eta sentsoriala da batez ere, eta eszitazioarekin lotuta dago.

- Lan zailak menderatzea. Ibilgailu bat menderatzeak ongizate handiagoak eragiten ditu ibilgailua menderatzen zaila bada. Abiaduraz gidatzea hautatzea zailtasun maila hautatzea ere bada. Plazer psikologikoa da: zure irudiak balio handiagoa izango du eta lehiatzeak pozten zaitu; alegia, beste batzuk baino azkarragoak izatea.

- Arriskuarekin eta heriotzarekin jolastea. Abiaduraren oinarritzko erakargarritasunetako bat da, baita ilunetako bat ere. Plazer anbigua da.

Zer diote guk elkarrizketatutakoek horri buruz? Fitxa didaktika horrek aipatzen dituen alderdie-tako bat lan zailak menderatzea da, eta hortaz, abiadura plazer bihurtzen da. Ideia hori Oñatin elkarrizketatu genuen pertsona batek azaldu zuen, baina ez da abiadurari buruz ari, baizik eta gidatzeari buruz, orokorrean:

- Gidatzeak zer du, plazer izateko?

- Zuri ematen ari zaizun plazera da. Mugitzen ari zarenaz gozatzen duzu. Autoen lasterke-ta bat balitz bezala, zu hor zoaz. . . eramaten ari zarena kontrolatzen ari zara, uste dut hori dela garrantzitsuena. (. . .) Norberaren harrotasuna da, ezta?

- (. . .)

- Eramaten ari zarena ondo eramaten ari zarela, eta iritsi beharreko lekura iristea eta esatea «ostia, primeran!» Niretzat hori garrantzitsua da.

Elkarrizketatu genuen beste pertsona batek ez du zalantzarik (abiadura babesten zuen): norbait-ek azkar dabilen autoa erosten badu, azkar ibiltzea gustatzen zaiolako erosi du.

- Abiadura plazer motaren bati lotuta dago?

- Ea, zergatik jendeak edaten du garagardo bat eta ez tekila bat? Garagardo edatea gustatzen zaielako, eta ez zaielako tekila edatea gustatzen, eta edateaz ari gara, bada, gauza bera da. Esaterako, zuri zergatik gustatzen zaizu gehiago patata tortilla bat jatera esertzea McDonald'seko hanburgesa bat jatea baino? Eta janaria da, gauza bera da. . . Baina ez da gauza bera. Zergatik BMWren iragarkian esaten dute «gidatzearen plazera», (. . .) eta hor doa tipo hori 50 km/orduko

abiaduran eta eskua kanpoan duela? hau gozamina! hori lasaitasuna duena. . . BMW hori ez doa 50eko abiaduran! Ez horixe! (Andrés)

Dirudienez, pertsona horrek argi du azkar joan daitekeen autoa erosten duenak abiadura gus-tatzen zaiolako erosten duela, eta azkar gidatuko du horretaz gozatzeko. Nola egin diezaiokegu uko «tentazio» horri? Badirudi hori esaten digula elkarrizketatu dugunak. Hau da, nola egin die-zaiokegu uko plazer bati, nahiz eta potentzialki kaltegarria dela jakin?

Abiadurak eragiten duen plazera, azalpena alde batera utzita, aintzat hartu beharreko faktore bat da gidatzerakoan ditugun jarrerak ulertu nahi baditugu. Ez zaigu komeni ordezkatzeko duen erakargarritasuna alde batera uztea.

4.6. PRESTIGIOA

Stop Accidentes elkarteak eman digun fitxa didaktika honek, halaber, hau azaltzen du: «mugarik gabeko abiaduraren aldekoak gutxi dira, baina diskurtsoari eusten diote lorpenekin zuzenean lotutako dinamismoaren irudi gazte eta distiratsuarekin. Horientzat, abiadura mugatzea boterea mugatzea da, eta justifikatzeko zenbait argumentu erabiltzen dituzte». Alegia, abiadura presti-giozko balioekin lotzen da, dinamismoarekin, gazte izatearekin eta arrakastarekin.

Abiadurari mugak jartzearen aurrean duten erresistentzia modu horretan azaltzen da, alegia, prestigiozko zenbait adierazlerentzat oztopo delako. Horren haritik, ez da kasualitate hutsa auto garestienak azkarrenak izatea, edo auto merkeak abiadura motelagoak izatea. Argi dago abiadu-ra plus gehiagarri bat dela, eta erakargarria dela; eta horren ondorioz, ordaindu egin behar da.

Abiadura eta horrekin lotutako guztia gure gizartean hazten ari diren balioak dira, eta horregatik dira erakargarriak. Luis Boninok modu honetan interpretatzen du berehalakotasuna balioesten duen gizartean abiadurak duen erakargarritasuna:

– Abiadura eta berehalakotasuna zinez gurtzen dira, eta horren ondorioz, argi dagoenez, pentsatzen jartzea, hausnartzen, denbora ematea, gaizki ikusita dago kultura aldetik, eta ez soilik gizonezkoetan.

Prestigio adierazle gisa duen izaera da Boninoren iritziz auto azkarregiak ekoizten jarraitzeko arrazoietakoa bat:

– ...ezin bada 120 km/h baino azkarrago joan, zergatik egon behar du 200 km/h-ko abiaduran doan auto bat? Ez da logikoa. (. . .) Egia esan, hori zergatik existitzen den azaldu beharko genuke. Argi dago, ez dugu ikusi behar nola mugatzen duten, baizik eta abiadura handiko autoak zergatik existitzen diren azalduko duen zein ikerketa egin behar den zehaztu behar da. Eta berriz gizarte eredu-tara itzuliko gara, argi dagoenez abiadura prestigio adierazle bat delako eta hortaz 300 km/ordu-ko abiadura hartzen duen auto bat behar duzu, eta prestigio gehien duena, Panda bat izatea baino prestigio gehiago duena. Gizarte balioespenean abiadurak duen garrantziaz ere hitz egin zuten. Batek lotura oso argia ikusten ez bazuen ere, besteak ez zuten garrantzi horri buruzko zalantzarik:

- Gai horretan, niri abiadurarekin adarra jo didate.
- Motel doanari adarra jotzen diote motel doalako.
- Azkar doanari ere berdin jotzen zaio adarra.
- Horregatik, batzuetan presionatuta sentitzen zara, berdin du nola jokatzeko duzun.

Baina normalean gehiago izaten da motel gidatzen duenarekin, azkar gidatzen duenarekin baino.

- Imajina dezakezu neska edo mutila den?
- Ez, baina gehienetan mutila izaten da. (Ekaitz)

Gure elkarrizketa guztietan, modu sistematikoan eskatu dugu emakumezkoak eta gizonezkoak bereiztea. Kasu guztietan bereizketa hori elkarrizketatuen gogoan ez gordetzen saiatu gara, hausnarketak alde aurretik ez baldintzatzeko. Gure estrategia orokorrean hitz egiten uztea izan da, esperientziei buruz, inpresioak, balioespenak, etab. , eta ondoren, esandakoaren gainean gizonezkoen eta emakumezkoen arteko bereizketaz hausnartzeko eskatu diegu.

Modu esplizituan galdetu dugu, halaber, gizonezkoen eta emakumezkoen gidatzeko estiloen desberdintasunei buruz duten iritziaz. Erantzunak oso antzekoak izan dira kasu guztietan.

Interesgarria da ikustea elkarrizketatu ditugun gizonezko ia guztiek emakumezkoen gidatzeko modua kritikatzan bazuten ere, deskribatzen zituzten egoera edo jarrera arriskutsuetako protagonistak beti gizonezkoak zirela. Jarraian azalduko dugun lehen adibide honen aurretik elkarrizketatutak emakumeak kritikatu zituen zuhurtzia gehiegi izateagatik eta hortaz, istripuak eragiteagatik:

- Tolosaldean badira kuadrilla batzuk horretan aritzen direnak, liskarrak eragiten (. . .) Gero, gidatzen dutenean jendea molestatzear gain errepidetik gidatzen dute, eta ez dute ezertarako lotsarik.
- Eta talde horretan zer dira mutilak bakarrik edo neskek ere badaude?
- Mutilak. Mutilak. Bai, neskaren bat ere badago, baina batez ere mutilak ibiltzen dira. (Andoni)

Beste adibide bat,

- Herrietako zirkulazioan, arazo handiena motorrak dira, haien kasa ibiltzen direlako. Nik uste dut Donostian ere berdina gertatzen dela.
- (. . .)
- Mutil gazteak dira?
- Oso gazteak. Oraindik ez dute gidabaimena lortzeko adinik.
- Mutilak edo neskek?
- Ez, mutilak, baina beti neskekin doaz. Mutilek gidatze

Arrisku jarrerak identifikatu eta ondoren protagonisten sexua zehazteko ariketa sistematikoki egin genuen, eta kasu guztietatik batean ere ez zen deskribatutakoaren aurkakoa gertatu, zuhurtzia gehiegizko edo motel gidatzearen kasuetan izan ezik. Are gehiago, kasuetako batean, autoetan ez bezala, motorren kasuan emakumezkoen eta gizonezkoen istripuen kopurua parekoa zergatik den galdetu genuenean, zuhurtzia gehiegikeria izan zen justifikazioa, baina motorren ezbeharren kausak, oro har, ibilgailu oso zaurkorra izatearekin lotuta daude, eta ez soilik gidatzeko estiloarekin.

Hortaz, une honetan galdera honetara iritsi behar dugu: Elkarrizketatutako pertsonen nola antzematen eta definitzen dute emakumeen gidatzeko estiloa? Azter ditzagun jasotako erantzunak. Taula honekin ez dugu azterketa sakon bat egin nahi, baina horren gainean hausnartzeko aukera ematen digu. Arreta deitu dugun lehen gauza zera da, gizonezkoen gidatzeko estiloan atributu pasitiborik ez egotea, baina hala ere, elkarrizketatu dugunetako gizon batek bere gidatzeko estiloari buruz –emakumezkoen gidatzeko estiloarekin alderatuz– esan diguna atal honetan ere jaso dezakegu: bere buruari buruz dio errepidean «biziagoa» dela. Hala ere, gizonezkoen gidatzeko moduaren deskribapen pasitiborik ez dagoela esanguratsua bada ere, horrek ez du esan nahi horren gaineko iritzia nahitaez negatiboa denik. Konparazio ariketa bat denez, pentsa daiteke gizonezkoen gidatzeko estiloaren alderdi pasitiboak emakumezkoen alderdi negatiboetatik ondorioztatu daitekeela. Ariketa hori eginez gero, ondorioztatu dezakegu gizonezkoen gidatzeko estiloaren alderdi pasitiboen haritik, gizonezkoak horrelakoak dira:

- ez dute zuhurtzia gehiegirik,
- arrreta gutxiago, beldur gutxiago
- trebeagoak
- oldarkorrangoak
- aurreikusten errazak
- oso seguruak
- zuhurtziagabeak
- ez arriskutsuak
- zuhurtziagabeak
- erraztasunez gidatu behar dute
- ez zaie kostatzen
- gaia menderatzen dute
- konfiantza dute
- egoerak menderatzen dituzte abiadura jakin batean.

Emakumezkoen gidatzeko estiloari erreparatuz, aldiz, eta gizonezkoen atributu beltzak aldatzearen ariketarekin jarraituz, emakumezkoak horrelakoak direla ondorizotatu genuke:

- zentzudunak
- abiadura ez zaie horrenbeste gustatzen
- umilak
- apalak
- ez hain ausartak
- ez oldarkorrek
- hobeto moldatzen dira norbaitek zerbaite irakasten dienean
- abiadurarekin trebeagoak dira
- arriskua ez zaie gustatzen
- arriskua ez zaie gustatzen, ez ausazkoa ez kontzientea
- ez dago indarkeriarik
- ez dute harrotasunik
- behatzaileagoak
- abiadura ez zaie gustatzen
- ez dute oso azkar gidatzen
- kontu handiagoz gidatzen dute
- gauza guztiei gehiago erreparatzen diete
- ez dira haserretzen
- ez dute edaten eta ondoren gidatu
- ez dira leku guztietara autoz joaten
- gehiago pentsatzen dute

Ez dugu nahi ariketa txiki hau gaizki interpretatzea. Gure asmoa ez da estilo bat babestea eta bestea kritikatzeko, baizik eta gidatzeko bi estiloen hautematea aztertzea. Gidari arriskutsuen profilak aintzat hartzen baditugu, ezbeharren kausen gaineko datuak (eta horien artean abiadura nabarmendu behar da) argiago ikusten da ezaugarri positiboak zein negatiboak aintzat hartuta, kasu guztietan gizonezkoen profila dela gidari arriskutsuaren profila (zuhurtziaz gabea, azkar gidatzea gustatzen zaio, ibilgailua gehiegi erabiltzen du. . .).

Konparazio horretatik zein ondorio lor ditzakegu? Oro har, bi dira: Lehena hau da Luis Boninoren hitzekin esanda:

- Gizonezkoen iritziaren arabera, emakumeak txarragoak dira gauza guztietan.

Bigarrena da gizonezkoen iritziz ongi gidatzeak ez duela arriskuak gutxitzea kontuan hartzen. Gizonezkoen iritziz emakumezkoak beti gauza guztietan txarragoak izateari dagokionez, bitxia da ikustea nola emakumezkoen gidatzeko estiloa kritikatzan duten emakumezkoen jarrera askoz seguruagoa delako gizonezkoen aldean, edo, edozein kasutan, ezingo lituzkete istripu oso larriak eragin, arau-haustea ez baitaude gehiegizko abiadurarekin lotuta (zenbat eta abiadura gehiago orduan eta istripu larriagoak izatearen ideari jarraiki)²⁰. Esan daiteke gizonezkoen iritziz emakumezkoak «oztopo» egiten dutela. Interesgarria da ikustea nola bi aldiz pertsona nagusien gidatzeko estiloarekin edo hasiberriekin konparatzen zaien, gizonezkoen eta emakumezkoen gidatzeko desberdintasunari buruz galdetzean.

- Ba ez dakit, baina nik antzematen dut: hori neska da. Edo agian gidabaimena lortu berri duen mutil bat tokatzen zaizu eta dio «ostia, oso gaizki doa». (Oñati)

- Bueno, nik uste emakumea, kasu horretan. . . esan ohi da zuhurtzia gehiagorekin gidatzen duela, askoz hobeto gidatzen duela, istripu gutxiago dituela. . . Baina nik uste ehuneko altu batek, bueno, ez dut esan nahi istripu gehiago eragiten dutenik horregatik baina. . . ez dakit nola esan, zuhurtzia hori, arriskutsuagoak dira. Gizonezkoak ere badira, ehuneko altu bat, eta pertsona nagusietan ikusten da hori. Pertsona nagusiak arriskutsuak dira eta esaten dute «ez, ez, ni motel noa eta ez dut istripurik izango», baina kontua ez da motel joatea. . . (Andoni)

Eta oztopo egiten duenak dagokion lekuan ez egoteagatik egiten du traba, besteek jardura modu normalean garatu ahal duten eta horrela egin behar den zerbaitetan parte hartzeko beharrezko baldintzak ez baititu betetzen. Hortaz, Boninok horrela azaldu digu:

- Gizonezkoen iritziaren arabera, emakumeak txarragoak dira gauza guztietan. Eta gainera, nolabait esateagatik, gidatzen duten emakumezkoak dagokien rolean arau-hauslea da, bere rola etxean egotea baita. Horrenbestez, publikoa ez den guztia, berez, arau-haustea da. Eta gainera gidatu egiten dute, eta gidatzea gizonezkoen ereduari oso lotuta dago. Gizonezkoak gidatu behar du, ez soilik autoan, erabakietan ere, arlo guztietan. Horregatik, argi dagoenez, emakumeak, gidatzen duenean, toki arau-hausle batean dago.

Elkarrizketatu ditugun zenbait pertsonak hausnarketa interesgarria egin dute, alegia, gizonezkoak gidatu ohi duela, berarekin doan emakumezkoak gidatzen jakin arren. Fenomeno bitxi bat da eta ondorio berdineran eramaten gaitu: gidariaren eserlekua ez da toki aproposa emakume batentzat. Mari Luzek dio emakumezkoak kontu handiagoa izan ohi dutela autoa hartzen dutenean ikasteko, baina horren gainean berak aurkitu duen azalpena hau da²¹:

- Neska beti doa gidariaren ondoko gisa. Mutil lagunak ez dizulako autoa hartzen uzten, aitik ez dizu autoa hartzen uzten, nebak ere ez. Hortaz, noiz hartzen duzu autoa? Lanera zeuk bakarrik joan behar duzunean, bananduta zaudenean, edo ez duzunean beste aukerarik. Familia bat igandetan paseatzera doanean galdetu ere ez da egiten. Nork gidatzen du? Gizonezkoak. Eta horren alboan eserita beldur gehiago izan ohi da, edo atzean. Gero seme-alabak datozelako, eta postua kentzen dizute. Uste dut neurri handi batean horregatik gero gidatzen hasten direnean eta ikusten dutenean autoak ez duela hiltzen, zuk menderatzen duzula makina, esaten dute «ui! askoz ere errazagoa da!». Argi dago, ez du zailtasunik: zuk esaten diozunean balaztatuko du, zuk agintzen diozunean joango da azkarrago, baina albokoak ez du hori ikusten. Eta orokorrean gizonezkoak apur bat zakarragoak dira. Hara, aurreratzea ere! Beldurra pasatzen dute, nik uste beldurragatik dela.

20. Makroinkestaren arabera «. . . Gipuzkoan inoiz istripurik izan ez duen emakumezkoen ehunekoak gizonezkoenaren gainetik dago». (2005, 16 or.). Horrez gain, «inoiz isunik jaso ez duen emakumeen ehunekoak % 92ra arte igon da, eta gizonezkoena aldiz % 75 da. » (2005, 17. or.)

21. Makroinkestaren arabera zuzen dabilta, Gipuzkoan «(istripuetan) inplikaturakoetatik gidariaren % 76 gizonezkoak ziren eta % 24 emakumezkoak; hortaz, joerak beti gidariaren ondokoari eragiten dio, eta kasu horretan

Elkarrizketan, beste une batean, Mari Luzek ohar hau egin zuen:

- Neskek eta mutilek berdin erabiltzen al dute?
- (. . .)
- Nik uste gauza bera dela. Bikotea sortzerakoan gertatzen da desberdintasuna. Nik uste dut hortik datorrela. Estatus kontua denez, mutilak hartzen du.

Santiagok fenomeno bera aipatu du azaltzen duenean bidaia luzea denean, bere emazteari gidatzen utzi beharrean presioa sentitzen duela aitortu digu. Cristinak ere gauza bera dio:

- Gidatzetik zer gehiago gustatzen zaie (mutilei)?
- Ez dakit. Nik uste ez dutela horrenbesteko zuhurtziarik. Batez ere abiadura. Oso azkar ibiltzen dira. Neskekin alderatuz, askoz gehiago. Eta bai, gidatzea gustatzen zaie. Uste dut gidatzea askoz gehiago gustatzen zaiela. Esaterako, gidariaren alboan joan nahi badute, beti nahiago izaten dute gidatzea. Badirudi seguruago sentitzen direla, badirudi neska batez ez direla fidatzen.

Ildo beretik, elkarrizketatu gazteenak (17 urte) –eta ez zuen emakumezkoen gidatzeko estiloa kritikatzeko, justu kontrakoa– hausnarketa interesgarria egin zuen amen eta aiten jarrereri buruz.

- Zure iritziz, motorra dutenen artean, neska eta mutila kopuru berdintsua izaten al da?
- Ez. Seguru ezetz. Mutil gehiago.
- Zergatik iruditzen zaizu hori horrela dela?
- Gurasoak. Segurtasunagatik: «Aiene, nire neskatoa! Ez hartu motorra», «Nola hartuko du ba nire neskatoak motorra?» Aita eta alabaren artean. . . (Ekaitz)

Gauza bera dio Mari Luzek:

- Autora igotzerakoan aitak semea gehiago animatuko du: «goazen, igo autora». Eredu horiek asko aldatu dira. Tristea da.

Argi dago emakumezkoen gidatzeko estiloaren kalifikazio negatiboa modu estuan lotuta dagoela errepidean oztopo egitearen ideiarekin. Aurreko txostenean esan genuen bezala, motorraren, errepidearen mundua, tradizioz, oso maskulinoa da. Abiadurarekin, teknologiarekin eta arriskuarekin duen lotura horrek izaera maskulinoa indartzen du, eta horren ondorioz, emakumeen presentziak izaera horri kalte egiten dio, gizonezko askori mundu horren parte izateak ematen dieten prestigio edo estatusa deslegitimatzen du. Gogoratu dezagun arlo baten izaera maskulino horrek, hain zuzen ere, ematen duela prestigioa, eta hortaz, feminizazioa beti arriskutsua da. Emakumezkoak arlo horretatik aldentuta mantentzeko modu eraginkor bat, hain zuzen ere, gidatzeko estiloa desegokitzen jotzea da. Posible da horrela kalifikatzea arlo maskulino batean egokitzen jotzen dena balio «maskulinoekin» definitzen baita. Errepidean zuhurtziaz jokatzeko egokitzen joko bagenu, gizonezkoen eta emakumezkoen gidatzeko estiloen hautematean arabera, gizonezkoek egingo luketela traba, eta ez emakumezkoek²².

Baina estatusarekin zuzenean lotuta ez dagoen beste alderdi bat ere badago. Emakumezkoak, Ekaitzek dion bezala, gehiago babesten dira. Gidatzetik aldentzen saiatzen gara, kasu onenetan arriskutik baztertzen, prestigio eta estatus iturritik urruntzeko. Horrek beste ondorio batera garamatza, eta gure ikuspuntuaren arabera, nahiko kezagarria da: emakumeak errepideetako arriskuetatik aldentzea, emakumezkoak modu horretan babesteak esan nahi du gizonezkoak guxtiago babesten direla, edo, are gehiago, jarrera arriskutsuak izatera bultzatzen direla.

21. Makroinkestaren arabera zuzen dabilta, Gipuzkoan «(listripuetan) inplikaturakoetatik gidarien % 76 gizonezkoak ziren eta % 24 emakumezkoak; hortaz, joerak beti gidariaren ondokoari eragiten dio, eta kasu horretan

Gidatzeko estiloen hautemateak aztertzetik lor dezakegun bigarren ondorioa da gizonetzkoek ondo gidatzeari buruz duten ideia segurtasunaren aurkakoa eta arriskua bultzatzeko dela. Luis Bonino horrela azaltzen du:

– Baina emakumezkoek kontu handiagoz gidatzen dute, kontuz eta motel gidatzea ez dago ondo ikusita hain justu gizonetzkoen ikuspuntutik. Helmugara iristea eta azkar iristea balioesten da. Hortaz, hori arriskutsua izan daitekeela alde batera utzita (emakumezkoek motelago gidatzea edo alboetara begiratzea, beste zerbaitekin arreta galtzea. . .), hori, gizonetzkoen ikuspuntutik antibalore bat da.

Gizonetzkoen eta emakumezkoen gidatzearen hautematearen balioespenaren arabera ongi edo gaizki gidatzearen gainean zer ulertzen den ondorioztatzen badugu, argi dago gizonetzkoen «ongi gidatzea» emakumezkoena baino nahiko arriskutsuagoa dela. Ondorioztatu daiteke, halaber, gizonetzkoen «gaizki gidatzea» traba eta oztopoarekin lotuago dagoela eragiten duten arriskuarekin baino (horiek baitira emakumezkoen gidatze estiloa definitzeko ezaugarriak eta gidari motel eta traketsena). Emakumezkoek, aldiz, «ondo gidatzea» gehiago lotzen dute zuhurtasunarekin eta behatzearekin, eta «gaizki gidatzea» gehiegizko abiadurarekin, zuhurtziaz ez izatearekin eta, oro har, jarrera oldarkorrekin.

– Ni batzuetan urduri jartzen naiz gidatzen doan mutil batekin noanean; nik ez diot zu gaizki zoazenik, zu zure erraitik zoaz, oso ondo. Baina, ez al duzu ikusten hori irten egingo dela, eta ez duela begiratu? Orduan, berdin-berdin irtengo da. Eta gero esan dezakezu «bere errua zen», baina zer egin dezakezu gero, istripua izan eta gero? (Cristina)

Elkarrizketatu ditugun pertsonen gizonetzkoen eta emakumezkoen gidatzeko desberdintasunei buruz galdetu diegunean aurkitu ditugun erantzunetako batzuk hauek dira: Baina ongi eta gaizki gidatzeari buruz galdetu dugunean jaso ditugun erantzunak aztertuz gero, emakumezkoek eta gizonetzkoek esan digutenaren artean desberdintasun handirik ez dagoela ikusi dugu, batez ere gehiegizko abiadurari buruzko galderetan. Makroinkestak eman dizkigun datuei erreparatuz gero, badirudi kezka handiagoa dagoela abiaduraren kasuan, emakumezko gehiagok jotzen baitute istripuen kausatzat: emakumezkoen % 50ek uste du abiadura istripuen kausa ohikoena dela, eta gizonetzkoen kasuan, oster, datu hori % 39,3koa da.

Desberdintasun nabarmen bakarra zera da, gizonetzko batzuek argi eta garbi esaten dutela egoera batzuetan arau edo seinale batzuk ez jarraitzearen aldekoak direla.

Esan behar da gehiegizko abiadura gaizki gidatzearen ezaugarri gisa bat-batean aipatu zuen bakarra gizonetzkoa izan zela (motorra gidatzen duen 17 urteko gaztea). Ez da harritzekoa ohar hori motor gidari batek egitea (gainera ematen du nahiko zuhurra dela, elkarrizketatik ondorioztatu daitekeen bezala), ibilgailu oso zaurkorra delako eta ez duelako inolako babesik ematen balizko istripu batean. Hau da, arriskua autoen kasuan baino gertuago ikusteko aukera ematen du. Cristinak ere zenbait ohar egin zituen motor batean gidatzerakoan abiaduraren arriskuaren gainean, (motor eta auto gidaria da Cristina), baina autoen kasuan gai horri buruz galdetu behar izan genuen. Gainerako kasuetan, adierazpenak egin zituzten soilik gaiari buruz galdetu genien eta modu negatiboan egin zuten, nahiz eta kasu askotan «baina» asko aipatu zituzten. Gaizki gidatzea motelegi gidatzearekin identifikatzeaz gain, ongi gidatzea oso azkar gidatzerakoan egoera menderatzearekin lotzen da.

– Agian emakumezkoek arau-hauste txikiagoak egingo dituzte, eta gizonetzkoek istripu larri gehiago izaten dituzte.

22. Makroinkestaren arabera, Gipuzkoan trafiko istripu batean gidari gisa gizonen %89,6 izan zen tartean eta emakumeen %52,3. Gainera, emakumeak %44,7 izan ziren istripuetan ibilgailuko bidaide gisa eta gizonak, berriz, %6,3 (2005, 55. orrialdea)

- Ea, nik ulertzen dut istripu larriak abiadura kontuengatik gertatzea. Orduan, emakumea sentitzen da. . . . kontua da niri ez zaidala gustatzen. . . . egoerak orokortzeari buruz hitz egitea, ezta? Baina demagun emakumezkoen talde handi batek ez duela egoera menderatzen, edo ez duela nahikoa konfiantza bere buruarengan abiadura handiko egoerak menderatzeko. (Andoni)

Horrela da, azkar gidatu ahal izatea eta autoa menderatzea ongi gidatzearekin lotuta dago nahiko modu orokorrean, edo gutxienez, gehiegizko abiadura ez da bat-batean gaizki gidatzearekin lotzen. Emakumezkoek ez zuten modu esplizituan azaldu gaizki gidatzea azkarregi joatea denik, ez gutxienez elkarrizketatutako gizonetzkoek baino gehiago. Baina hori ez da harritzekoa. Aintzat hartu behar dugu emakumezkoak gizonetzkoen arloan «txertatzen direla», balio «maskulinoek» arautzen dutela hori, besteak beste abiadura modu positiboan balioestea. Gainera, Luis Boninok azaldu digun bezala, balio maskulinoak gizartearen hierarkian oso ondo kokatuta daude, eta hortaz, askoz errazagoa da horiekin bat egitea:

- (. . .) maskulinitatea ez da soilik gizonetzkoek egiten dutena, baizik eta gizartean hierarkian dauden balioak, gizonetzkoek egiten dutena, hori ere bada maskulinitatea. Mundu publikora ateratzen diren emakumeentzat, askorentzat, mundu publikoan integratzeko modu bakarra gauzak gizonen moduan egitea da.

Errepidea «maskulinoa» den bitartean, arriskuari eta abiadurari aurre egiten dieten balio berriak txertatzean erresistentzia handiak aurkituko ditugu –batez ere gizonetzkoen aldetik–, gutxienez gizonetzkoak maskulinitateari hain estu lotuta jarraitzen duten bitartean.

4.9. ERABILERA ETA MUGIKORTASUNA

Aurrez aurre aurkituko dugun arazoetako bat ibilgailuaren erabilera neurritz kanpo normalizatzea da. Herritar nagusi askorentzat ibilgailua erabiltzea eguneroko bizimoduko parte da. Izan ere, eskaintzen duen mugikortasuna funtsezko elementua da eguneroko bizitzaren antolakuntzan. Horren ondorioetako bat arinkeriaz gidatzea da, baita ibilgailua neurritz kanpo erabiltzea eta mugikortasun beharrianak handitzea ere. Eguneroko erabiltzen dugun zerbaitean arretari eta zuhurtziari eustea zaila da. Beti arriskutsuagoa irudituko zaigu ohikotzat ez dugun hori. Hortaz, elkarrizketatu dugunetako batek hau dio autoa erabiltzeari buruz:

- Ohituratu egiten gara eta gero zure parte da (Asteasu)

Landa eremuetako edo neurri ertaineko herrietako gazteek ibilgailua lehenago integratzen dute haien eguneroko bizitzan, eta hiri guneetan baino «grina» gehiagorekin. Mugitzeko beharrianak handiagoa da, udalerrietan zerbitzu jakin batzuk ez daudelako eta aisialdia inguruko herrietan edo hiriburuan bilatu behar dutelako. Ibilgailurik ez izatea benetan bakartuta egoteko mehatxua da.

Getarian elkarrizketatu genuen beste pertsona bat kexatu egin zen autoa horrenbeste aldiz erabili behar izaten zuelako. Landa eremu askotan gertatzen da hori. Gainera, beharrianak gain, gidabaimena lortzera bultzatzen dituen beste arrazoi bat ibilgailuak ematen dien askatasuna da: Donostian bizi diren pertsonak eman zizkiguten arrazoiek lotura handiagoa zuten erosotasunarekin mugitzeko beharrianarekin baino; hala ere, neska batek azaldu zigun motorra segurtasunagatik erabiltzen zuena, eremu urrun batean bizi zelako eta motorra atari parean aparkatu zezakeelako. Donostiako beste elkarrizketatu batek esan zigun auto propioa izateko beharrianak ez zuela, baina nahiago zuela izatea, askatasun gehiago ematen ziolako.

- Autoa erosi duzu behar duzulako?

- Erosi dut. . . autorik ez dut behar, baina beti izan dut nire autoa izateko gogoia, beti nire

aitaren autoarekin ibili naizelako, edo neskalagunarenarekin, edo amarenarekin. Eta ez nuen galdetzen ibili nahi: autoa libre dago?’ eta orain askatasun gehiago daukat, lagunak ditut Bartzelonan eta Madrilan, eta autoa hartu, hara joan, surf egiten dut eta autoz noa, eta inguruetatik mugitzen naiz. Ez dut benetan behar, baina oso ondo datorkit. (Dani)

Gainera, lotuta dago plazerarekin, Danik zioen bezala («erosoa noa norbaitekin, edo bakarrik, musika entzuten. . .») eta askatasunarekin. Ibilgailu bat beharrezkoa ez denean ere, ez dio aukera goxoa izateari uzten. Zergatik egingo diogu uko horri erabiltzeari, abantailak baino ez baditu ematen? Zalantzarik gabe erosotasuna justifikazio sendoa da, eta asmo oneko borondate asko baino boteretsuagoa.

4.10. BESTE ERABILERA BATZUK

Autoek beste erabilera batzuk ere badituzte, argi dago, modu horretan «neurri txikiagoan» baliatzen badira ere; mugitzeko beharrianarekin lotura gutxi dute, eta beste batzuekin lotura handiagoa izaten dute. Elkarrizketatu dugun pertsonetako batek horren gaineko adibide bat eman digu:

– Bada bat egunero hemendik pasatzen dena, Polo bat du, zaharra, eta ez dakit zenbat gauza jarri dizkion (...), eguzkitako betaurrekoekin joaten da, handi-handiak, erdi botata, eta ez dakit zenbat aldiz gorantz eta beherantz pasatzen da, musika oso altu duela. (Andoni)

Deskribapen horren arabera, nahiko argi dago gizon horrek ez duela autoa mugikortasun arrazoiengatik erabiltzen, baizik eta botere gutxiago duten beste arrazoi batzuegatik. Irudi jakin bat ematea, txundituta uztea, elkarrizketatu genuen pertsona baten arabera autoa erabiltzeko modu batzuekin lotura zuzena dute. Elkarrizketatu genituen ia pertsona guztiek bat datoz puntu honetan. Esaterako, Cristinak esan zigun zenbaitek autoa dutela soilik harrokeriaz ibiltzeko. Autoa «harrokeriaz ibiltzeko» erabiltzeak, elkarrizketatu horrek esan zigun moduan, ibilgailuaren erabilera bera baldintzatzen du, Cristinak desberdintasuna ikusten du autoa erabiltzeko maiztasunaz eta erabileraz neska eta mutil lagunaren artean²³. Mutilek gehiago erabiltzen dutela uste du, eta neskak, aldiz, nahiago dute oinez ibiltzea edo bizikletaz, batez ere hiriguneetan.

Autoeskolako gure irakaslearen iritziz ere, mutilek garrantzi gehiago ematen diete zein autotan doazen jakiteari. Hala ere, bere ustez «neskari berdin zaio erdi puskatuta dagoen furgoneta batean joatea». Santiagorentzat, lanbidez psikologoa, autoa erabiltzea gizonezkoen ezaugarria da:

– Gizonezkoentzat botere ikur gisa esanahi handiagoa du, emakumezkoentzat baino(...) Autoa handiagoa bada, zakila ere bai, botere handiagoa, zalantzarik gabe.

Nahiz eta Santiagok autoa modu desberdinean erabiltzearen kotzientzia izan dezakeen, ez da gizarte arautik aldentzen:

– Nire emazteak du autoa une honetan, eta lanera joateko erabiltzen du, baina ez du bidaia luzerik egiten. Nik ez dut horretarako baimenik, oso arraroa izango litzateke. Oraindik ere gizonezkoek egiten dituzte bidaia luzeak. Torremolinosera joanez gero, gizonezkoak gidatzen du. Agian emakumeak eguneroko beharrianetarako erabiltzen du autoa, lan gaietara mugatzen da, etab.

Oñatin elkarrizketatu genituenak horrela erantzun zuten pertsona batzuek autoa boterea erakusteko erabiltzen ote duten galdetu genienean:

- Agian ligatzeko (barreak).
- Bat baino gehiago izango da. Eta asteburuetan distiratsu jarriko du...

Exhibizionismo jarrera bat da, eta horren isla nagusia tuninga da, hori esan zigun behintzat gai honetan aditua denak. Tuninga, halaber, ibilgailu bat muturrera arte pertsonalizatzea da (estetika mailan), eta aditu horren arabera, izaera propioa eta berezitua plazaratzearekin oso lotuta dago. Ibilgailu bat ahal bezainbeste pertsonalizatzea, beste guztietatik bereizi ahal izatea, gizonezko gazte askorentzat oso garrantzitsua da horretan gastatzen dugun dirua kalkulatu gero, hori bihurtzen baita gazte horien diru gastu nagusia. Bestalde, gastu hori ezin da inbertsio gisa hartu, hain pertsonalizatu bihurtzen da autoa, non inork ez baitu nahiko auto hori erosi, haien auto propioa pertsonalizatzea nahiago dutelako; horrez gain, tuneatutako auto batean egindako inbertsioa pixkanaka egin ohi da, eta hortaz erosle batek ezingo luke zenbateko osoa ordaindu. Ekonomia arrazoiak eta tuneatutako autoak aseguratzen zailtasunak alde batera utzita, tuninga fenomeno paradigmatikoa da, gizonezko askok ibilgailuekin duten harreman zabalduaren eredu bat, gehienak muga horretara iristen ez badira ere. Autoa tuneatzen duenaren profila hau da:

– Tuneatzaile klasikoa 24 urte baino gutxiagoko gaztea da, gurasoekin bizi da, eta ez du hipotekaren zamarik, ez krediturik, eta ez du lanik egiten. (...) Gehienek afari batean gasta dezakete diru hori, gutxi gorabehera ondo dagoen leku batean... Tuneatzaileek autoan gastatzen dute, hori da desberdintasuna. (Andrés)

Eta diru kopuru oso handiak erabil ditzake horretan, baina pixkanaka egiten du, kredituen bitartez. Tuneatzaile ez direnek ere badirudi autoan beharrezkoa baino diru gehiago gastatzeko prest daudela, edo behar ez duten auto bat erosten (Dani bezala). Hortaz, hemen ere emakumezkoen eta gizonezkoen artean desberdintasuna dago: Makroinkestaren arabera, auto bat erosterakoan segurtasuna da gehien balioesten dena, nahiz eta emakumeen eta gizonezkoen artean desberdintasuna egon –emakumezkoek ia 10 puntu gehiago ematen dizkiote– (2005, 18. or.).

Emakume asko kexatu egiten dira, lanean diru gehiago gastatzea eskatzen baitzaie. Arropan gizonezkoek baino diru gehiago gastatzea, emakumezkoek irudi jakin bat eman behar dutelako. Hortaz, gastu gehigarri hori gizonezkoek, hain justu, helburu berdinarekin ibilgailuetan gastatzen dutenaren parekoa dela esan dezakegu: maskulinitatearen eta feminitatearen idealen eredu egokitzen den irudia ematea. Ibilgailua da gizonezko batentzat «osagarri» garrantzitsuena, potentzia, kontrola, individualismoa, independentzia, askatasuna eta beste zenbait ideiak lotuta dagoelako. Arropa, oster, aztertuko ditugun beste balio batzuei dagokio, baina kasu batzuetan aipatutako ideien aurkakoei bat datozenekin lotzen dena, esaterako takoi altuak (mugitu ezinarekin lotuago, ez baitira oso erosoak).

Zalantzarik gabe, autoa botere ikur bat izan da, gaur egun da eta izango da. Baina, egia da, ez du botere bera irudikatzen gizonezko batentzat eta emakumezko batentzat. Argi dago gizonezkoek ilusio eta diru gehiago inbertitzen dutela autoan. Horrek ez du nahitaz autoa desberdin erabiltzea eragiten, erabilera maiztasunean zein gidatzeko estiloan edo helburuan. Gizonezko askorentzat, ibilgailuaren garrantzia Oñatin elkarrizketatu genuen lagun baten erantzunean islatzen da; autoa kenduz gero zer kentzen dioten galdetu genion, eta hau izan zen haren erantzuna:

– Zer kentzen didaten? Bihotz erdia kenduko zidaten, bai horixe!

Beste batek, Ekaitzek, gazteagoa eta motor gidariak, hau esan zigun:

– Motorra kentzen badidate. . . ordenagailua bezala, kendu egin baitidate... nire bizia (kenduko zidaten). (...) Motorra kentzen badidate, hondatu egingo naute.

Edozein kasutan, ez dirudi emakumezkoen horrenbesteko prestigio edo estatusa ematen dienik, ez gutxienez gizonezkoen neurri berean. Oso zaila izango litzateke, oso gutxitan partekatzen bai-

23. Makroinkestaren arabera, Gipuzkoan emakumezkoen % 39,9k ibilgailu motaren bat gidatu ohi dute, eta gizonezkoen kopurua % 76,8koa da (2005, 29. or.).

tira emakumezkoen eta gizonezkoen botere ikurrak; izan ere, aurreko txostenean esan genuen bezala, emakumezkoak gizonezkoen alorretan izanez gero, zuzenean eta automatikoki, emakumezkoen prestigioak behera egiten du. Ildo beretik, esanguratsuak dira errepideko segurtasunaren gaineko Makroinkestaren datuak Gipuzkoan gidatu ohi den autoaren jabetzari buruz (2005, 33. or.). Horrez gain, gizonezko batentzat duen balio handiagoa islatzen du Makroinkestako datuei erreparatuz gero, hain zuzen ere, Gipuzkoako lizentzia kopuruen atalean. (2005, 27. or.)

Edozein kasutan, ibilgailuak gizarte estatusarekin duen loturari esker uler dezakegu gizonezkoek ibilgailuekin duten lotura eta muga jartzeari dioten erresistentzia –abiadura zein erabilera–, kontua ez baita autoa «izatea» bakarrik, baita horren erabilera jakin bat egitea ere. Boninoren ustez:

– Gorputza garraiatzea ahalbidetzen duen edozein tresna, eredu maskulinoaren barruan, prestigioa, arrakasta, arrakasta lortzeko moduak, gerra egitea areagotzeko protesi bihurtzen da. Gizonezkoen gorputza tresna gisa hartzen denez, «zerbaitetarako tresna» bezala, ez da barrurantz sentitzen den gorputz bizia, baizik eta zerbait egiteko aukera ematen duen gorputza, lorpenak eskuratzea, mundu honetan norbait izateko. Gorputzari lotzen zaion edozein protesi funtzio horrekin erabiltzen da. Zutitzen ez zaizunean zakil protesi bat jartzetik, hanken artean motor edo auto bat jartzeraino.

4.11. HEZIKETA ETA HEZKUNTZA

Neskak eta mutilak erkatzen baditugu, gidatzearekin duten lotura desberdina da, eta gure elkarriketarako batean jaso dugunez, hezkuntzaren hasiera-hasieratik ikus daiteke hori. Erakusten uzteko erresistentzia oso lotuta dago gazte maskulinitatearen ahalguztiduntasun sentsazioarekin, Boninok gogorarazi digun bezala. Baina horrez gain, eta bereziki emakumezkoa sartu den gizonezkoen esparrua denez (Mari Luz) gaitasunak zein ezagutza neurritz kanpo balioestea ere ohikoa da.

Lotura hori mutil gazte asko gidatzen oso gaztetatik hasteari ere zor zaio, askotan aitaren eskutik hasten dira –ez amak, oro har– edo beste kide batzuegatik, eta hortaz autoeskolara hasi baino lehen «hasiak» sentitzera eramaten ditu. Gidatzearekin dugun lotura, estiloa, askotan hezkuntza araututik at gertatzen da, oso modu berezian gizonezkoen kasuan, mundu honetara oso gazterik iristen baitira (askotan) beste modu batzuen bitartez (lagunak, familia, etab.).

– Nire aitak autoa utzi zidan 14 urte nituenean, ez hirian, betiko aparkalekuan, eta txikitik erakusten zidan (Dani)

Modu berdinean deskribatu du gure tuning adituak gazteak «arte» honetan hasten diren modua:

- Nola sartzan zarete Tuningaren munduan?
- Zenbat urte ditu mutiko horrek? (Tuning aldizkarian agertzen den mutikoari erreferentzia eginez)
- Ba, hamar edo, ezta?
- Ba dagoeneko hasi da. Hau da, 18 edo 20 urteko mutiko tipikoa da, hirugarren edo lauugarren eskuko autoa duenak, mila, bi edo hiru mila kostatu zaiona, eta tuning baxuan hasi dena (...), Eta gero, gainera, anaia gaztea ikusten du eta bere anaiak hori ikusi dutenez, ba hasten doa. (...) Eta argi dago, orain mutikoek tuningean pentsatzen dute, orduan, gidabaimena lortu bezain azkar, tuneatu egingo dute. (Andrés).

Ikaspen «ez formal» hori mutikoen artean arriskutsua izan daiteke, gero zibarena egiten ikasten dute, edo haien artean «sekretuak» partekatzen dituzte, elkarrizketatu genituen batzuek aditzera eman zigutenez. Gidatzeko ohiturei buruz xehetasun gehiago lortzea ezinezkoa izan zen, eta hortaz, ondorioztatu dezakegu ez direla aitortzeko moduko sekretuak. Horrez gain, eta familia ba-

rruan ikusi dugu nola emandako gomendio batzuek istripua izateko arriskua areago dezaketela, elkarrizketatu genuen gizon honek egin zuen moduan, eta bere bost urteko ilobak ondo gidatzean nahi duela esaten badu ere, motor txikia gidatzen duenean «pixka bat zapaltzeko» eskatzen dio; mutikoak ez dio kasurik egiten eta lasai joatea nahiago duela azaltzen du. Gizon horrek semeari auto zahar bat eman zion zibarena egin zezan.

Autoak eta motorrak «prestatzea» (kasu honetan gazteenen artean) motorraren munduan sartzeko beste modu bat da. Donostiko udaltzain batek esan zigun moduan, motor asko trukaturik daude, batzuetan motorra osorik aldatzen diote, eta hortaz zilindrada gutxiagoko itxura izaten dute, eta 49 cc-ko gidabaimenekin gidatzen dituzte. Kasu askotan mutikoek aldatzen dituzte, beti motorrari potentzia handiagoa edo itxura erakargarriagoa emateko asmoz; hortik ondorioztatu dezakegu kasu horietan irudiak nolako garrantzia duen.

Giro honen barruan, bereziki maskulinoa dena, adinak baldintzatzen du mutikoen arteko harremana, eta hasien eta kadeteen arteko harremana bezala uler daiteke. Goierri Konpeti dokumentalean –Iñaki Garmendiarena, Goierriko rally eta autoak prestatzeari buruzkoa–, lehiaketan eta autoak prestatzean hasiak diren mutiko zaharrenak gazteagoekin duten harremana argi ikusten da, ia-ia aita eta semearen parekoa da; gazteenak adiskidetasunez tratatzen dituzte eta «kumeak» izenez deitzen dituzte. Haiei buruz esaten dute, ia-ia maitasunez, «batzuek dagoeneko hartu dituzte ostia batzuk». Ez litzateke oso arraroa izango, kasu batzuetan, hasiera errituei buruz hitz egitea, alegia, gazteak indartzeko errituak, Gizon bihurtzeko.

Berdinen arteko harreman honek eta giro horretan helarazten diren ereduaren eraginaren indarrak azaltzen dute gizonezko gazte askok prestakuntza tartean zein ondoren errepidean izan ohi dituzten hainbat jarrera. Autoeskoletako irakasleek ere gogor kritikatu dute «formazio informal» hori aintzat hartu behar da, batez ere formazio arautuak duen rol «ahula» kontuan hartuz gero. Elkarrizketatu ditugun pertsona guztiak, salbuespenik gabe, autoeskoletan ematen den formazioa kritikatu zuten. Iritzirik horiek elkarrizketatu ditugun autoeskoletako irakasleen erantzunekin laburbildu ditzakegu:

- Autoeskoletan ematen den prestakuntza egokia iruditzen al zaizu?

- Ez. Nik azterketa bat gainditzeko erakusten dieldalako, eta horrek amorrazioa ematen dit. (...) Baina gure irakaskuntza, nahigabe, azterketa batean oinarritzen da neurri handi batean.

Hala ere, errua ez da soilik autoeskolena; Andonik esan digun bezala, ekonomia arrazoiak ere badira. Gutxieneko inbertsioarekin gainditu nahi da azterketa. Luis Boninoren iritziz, autoeskoletan zenbait gaitasun irakasten dira, baina ez da horiek bezain garrantzitsuak diren beste batzuei buruz hitz egiten:

- Irakasteari dagokionez, prestakuntza mota bakarra gaitasun mekanikoena da, eta hori, nire ustez, ondo dago. Baina arriskua hautemateari dagokionez, bakoitzak ahal duenaren neurrian autoebaluatzearen entrenatzean, horretaz ezer ere ez.

Laburbilduz, esan dezakegu aurrez aurre dugun «mundu» honetan, motorraren munduan, alegia, gazte asko oso modu naturalean eta konfiantzaz hasten direla. Mundu horretan mugitzen diren ezagutza eta estiloak autoeskoletan irakasten denak bezainbeste edo gehiago eragiten dute. Hezkuntza informal horretan zuzentzeak eta segurtasunak duten rolari buruzko zalantza bat dugu, logikoa denez; kontrakoa gertatzen dela pentsa dezakegu, eta prebentzio neurriak diseinatzerakoan beharrezkoa da aintzat hartzea, berdinen taldeen artean dagoen eragina oso bortitza eta balio gabetzen oso zaila baita. Giro horretan helarazten den jarrera oldarkorra orekatu ahal izateko modua bilatu behar da.

Irakaskuntza informala garrantzia, gizonezkoen kasuan, bideko segurtasunari buruzko 2003ko Makroinkestaren emaitzetan islatu zen. Azterketa horren arabera, «emakumezkoak denbora gehiago

pasatzen dute gidabaimena edo gidatzeko lizentzia prestatzen eta kalitateari garrantzi gehiago ematen diete autoeskola hautatzeko orduan. Bestalde, gidabaimena lortzeko autoeskolara joan ez diren gizonen kopurua nabarmen altuagoa da emakumezkoena baino» (2005, 13. or.). Hau da, gizonen kopurua ez zuten autoeskolara jo gidatzen ikasteko; autoeskolatik kanpo ikasi zuten eta modu informalean.

Autoeskoletan irakasten den prestakuntzaren kalitateak ere kezkatzen gaitu. Elkarrizketatu ditugun pertsona ugari irakasten den prestakuntzaz kezu agertu dira, eta azpimarratu dute garrantzitsua iruditzen zaiela gazteak bideko hezkuntzan lehenago hasi behar direla, baita autoeskolan hasi baino lehen ere. Egia da konforme ez egotea eta protesta bideko hezkuntza hobetzeko nahi gisa baino, gehiago ulertzen dela herritarrek herritartasunean sortzeko nahi gisa, besteak ere aintzat hartzeko.

4.12. LAGUN DESEGOKIAK

Berdinen arteko harreman honetan, lehiaketek ere (formalak zein informalak) rol erabakigarria izan ohi dute. Rally, autocross zein semaforoan «haserretzea» izan, lehiatzea mundu honetan berdinen artean harremanetan jartzeko modu bat da, eta zoritxarrez, ez da soilik errepide edo hirietatik kanpo gertatzen. Gainerako gizonen kopurua baino gehiago (edo gutxienez, pareko) izatea erakustearen garrantzia gidatzea baldintzatzen duen beste elementu bat da. Horren haritik, bakarrik edo norbaitekin gidatzea –auto batean norbait joatea zein bi edo auto gehiago elkarrekin gidatzea izan– gidatzeko estiloa baldintzatu dezakeen faktore bat da, eta hortaz, arrisku mailan ere eragina izango du. Boninoren iritziz, mutil gazteak etengabe gizon direla erakusteko beharri-zana dute. Bonino nerabeei buruz ari bada ere, gure ustez gizon gazte guztiei zabaldu beharreko ezaugarria da, nerabezaroan nabarmenagoa bada ere:

- Eta hori da nerabezaroan gizon dela berretsi behar duen gaztearen profila, gizonen kopurua baino nerabezaroan gaia hori baita, trebatu eta norberari eta lagun talderen aurrean erakustea dago-kion gizonaren moduan jokatzeko duela.
- Finkatutako balioekin bat etorriz.
- Eta horren haritik, nik uste dut mutiko askok ausartegi gidatzeko estilo hori jokatzeko dutela, gizarte primitiboetan egiten zenaren antzeko zerbait, hasierako erritua. Errepideetan aurkitzen ditugun gauza horietako asko, mutikoak kontrako erreian sartzea, elkarrekin lehiatzen direnean, lehiatzearekin lotuta daude, baina benetan jokoan dagoena balioespena da.

Elkarrizketatu ditugunei beste pertsona batzuetaz inguratuta egoteak gidatzean duen eraginez galdetu diegu, eta inguruko balizko pertsona horiek emakumezkoak edo gizonen kopurua diren zehazteko eskatu diegu. Elkarrizketatu genituenek, oro har, desberdintasunak onartu zituzte, eta lagunak eta senideen edo emakumezkoen artean bereiziz, batez ere neska laguna, horiekin arreta handiagoz gidatzen baitute. Luis Boninoren ustez ere badira desberdintasunak:

- Gizonen kopurua, bikotekidearekin edo lagunekin, edo familiarekin gidatzen dutenean, desberdin gidatzen dute bakarrik gidatzen dutenarekin alderatuz?
- (...) argi dagoena zera da, mutil gazteek, gidatzen dutenean, batek baino gehiagok zuzer-tziagabetasun alderdiak indartzen dituela, besteak erakusten ari baitaie gidatzen zein trebea den.

AEBn gazteen arteko istripuen artean lagunak eraginari buruzko artikulua interesgarria aurkitu dugu, eta emaitzak oso adierazgarriak iruditu zaizkigu txosten honekin lotzeko (Williams, 2001). Artikulu horretan gidarien heriotza tasaren ehunekoetan oinarritutako ikerketa bat aipatzen da; ondorioen artean zehazten du gizonen kopurua bat bidaiarien artean izanez gero 1.000 istripu bakoitzeko heriotzen ehunekoak ia bikoiztu egiten zuela, gidaria emakumea zein gizonen kopurua izan. Bidaiarietatik bi edo gehiago gizonen kopurua baziren, ehunekoak bikoiztu baino gehiago zen. Arrisku gutxien gizo-

nezkoak gidatu eta bidaiari bakarria emakumezkoa zenean izan zela ondorioztatu zuten. Emakumezkoak gidari edo bidaiari izan antzeman zituzten desberdintasunak ez ziren oso adierazgarriak -istripu arriskuak gora egin zuen neurri txikian- (Chen et al. , 2000). Ingalaterran izandako beste azterketa baten emaitzak ere jaso zituen, eta horretan, gizonezko bidaiariekin gidatzen duten gazte gidariek (gizonezkoek eta emakumezkoek, ustez) bakarrik joango balira baino modu arriskutsuagoan gidatzen dutela azaltzen zen, hau da, azkarrago gidatzen dute eta denbora gutxiago itxaroten dute bidegurutzeetan (McKenna et al. , 1998). Williamsen arabera gazteen artean bidaiari kopurua mugatzeak heriotza gehiago prebenituko lituzke gaez gidatzea mugatzea baino, batez ere bi muga horiek uztartzen badira. Muga hori indarrean dago, besteak beste, Zeelanda Berrian.

5. BIBLIOGRAFIA

- Andersson, G. and Nilsson, G (1997) Speed management in Sweden. Lonkoping: Swedish National Road and Transport Institute VTI.
- AUTOCEA (2005) «Miguel Ángel Carrasco Béjar, Toledoko Paraplegikoen Ospital Nazionaleko zuzendari gerentea» AUTOCEA, 2005eko urtarrila, 336. zenbakia (10-13)
- Badinter, E. (1993). XY La identidad masculina, Madril, Alianza.
- Bordo, S. (1999). The Male Body. A new look at men in public and in private, Nueva York, Farrar, Strons and Giroux.
- Brannon, R. ; eta David, D. S. (1976). The Forty-Nine percent Majority: The Male Sex Role, Reading (Mass.), Addeson-Wesley.
- Breines, I. ; Connell, R. ; eta Eide, I. (2000). Male roles, masculinity and violence. A culture of peace perspective, Paris, UNESCO.
- Connell, R. (1995). Masculinities, Berkeley, University of California Press.
- Conway-Long, D. (1994). «Ethnographies and Masculinities», hemen: Brod and Kaufman (eds.), Theorizing masculinities, Thousand Oaks, Sage, 61-81 or.
- Courtenay, W. H. (2000). «Constructions of masculinity and their influence on men's well-being: a theory of gender and health», Social Science & Medicine 50 (2000), 1. 385-1. 401 or. [baliabi-deak: <http://www.elsevier.com/locate/socimed>]
- Chen, L. ; Braver, E. R. ; Baker, S. P. ; and Li, G. (2000) «Carrying passengers as a risk factor for crashes fatal to 16-and 17-years-old drivers». Journal of American Medical Association, 283:157882.
- Europar Erkidegoen Batzordea. (2001) Liburu Zuria. La política europea de transporte de cara al 2010: la hora de la verdad. COM (2001) 370 bukaera.
- Corral, A. (2005) Ideas que funcionan para reducir los accidentes. Suecia, ejemplo de Seguridad. <http://motor.terra.es/motor/articulo/html/mot26803.htm>
- Díez Mintegi, C. (2004). Deporte, cultura y sociedad. Perspectiva de género. Unibertsitateko Kirolari buruzko Biltzarreko Aktak. Euskalduna jauregia azaroaren 25 eta 26a: Bilbo. Trafikoko Zuzendaritza Nagusia (DGT) 2005 «La carretera no es un circuito. Controla tu velocidad» http://www.dgt.es/campana_circuito
- Espada Calpe, J. M. (daturik ez). Hombres, motos y riesgo: androcentrismo y sexismo en el mundo de las motos, [baliabideak: <http://www.telefonia.net/web2/sword>]
- Estevan, A (2002) «Una matanza calculada». El Ecologista, 33. alea, 2002ko azaroa (20-25). Farapi (2007a): Siniestralidad Vial, velocidad y masculinidad. Incidencia de la masculinidad en la conducción temeraria. Gipuzkoako Foru Aldundia.
- (2007b) Zirkulazio arazoak, ikuspegi antropologikoa. Faktore pertsonalak ibilgailu pribatuaren erabileran eta gehiegizko erabileran. Gipuzkoako Foru Aldundia.

- Fausto-Sterling, A. (2000). Sexing the body. Gender Politics and the construction of sexuality, New York, Basic Books.
- Finch, D. J. ; Kompfner, P. ; Lockwood, C. R. ; eta Maycock, G. (1994) Speed, speed limits and accidents (TRL Project Report 58). Crowthorne: Transport Research Laboratory.
- Garmendia, Iñaki (2002) Goierri konpeti, Documentary Premiere/ Front Line Compilation. D. A. E. Donostia.
- Giddens, A. (1995). Modernidad e identidad del yo. El yo en la sociedad en la época contemporánea, Península, Barcelona.
- Eusko Jaurlaritza (2005) Bide Segurtasunari buruzko Makroinkesta, 2003: emaitza nagusiak. 1. Vitoria-Gasteiz: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, 2005.
- Grosz, E. (1994). Volatile bodies: Towards a corporeal feminism, Bloomington (Indiana), University Press.
- Haworth, N. eta Symmons, L. (1999) «Safety and Environment in Vision Zero». Australian Transport Research Forum Conference Proceeding, 2001 apirila, Launceston.
<http://www.monash.edu.au/muarc/projects/ITSERG/atrf.pdf>
- International Federation of Red Cross and Red Crescent (1998). World Disaster Report.
- Kaufman, M. (1994). «Men, Feminism, and Men's Contradictory Experiences of Power», en Brod and Kaufman (eds.), Theorizing masculinities, Thousand Oaks, Sage, 142-164 or.
- Kimmel, M. S. (1994) «Masculinity as Homophobia: Fear, Shame, and Silence in the Construction of Gender Identity», hemen: Brod eta Kaufman (arg.), Theorizing masculinities, Thousand Oaks, Sage, 119-141 or.
- Kloeden, C. N. ; McLean, A. J. ; Moore, V. M. eta Ponte, G. (1997) Travelling speed and the risk of crash involmente (CR172). Canberra: Federal Office of Road Safety.
- Le Breton, D. (1998). Les passions ordinaires. Anthropologie des émotions, Paris, Armand Collin.
- Marqués, J. P. (1997). «Nueva identidad masculina o el olvido de toda identidad», Archivos Hispanoamericanos de sexología, 2. alea, 143-154. or.
- McKenna, A. P. ; Waylen, A. E. ; eta Burkes, M. E. (1998) Male and female drivers: how different are they? Berkshire, United Kingdom: The University of Reading Foundation for Road Safety Research.
- McLean, A. J. ; Anderson, R. W. G. ; Farmen, M. J. B. ; Lee, B. H. and Brooks, C. G. (1994). Vehicle travel speeds and the incidence of fatal pedestrian collision. Volume 1. (CR146). Canberra: Federal Office of Road Safety.
- Messner, M. A. (1992). Power at play. Sports and the Problem of Masculinity, Boston, Beacon Press.
- Monclús, J. (daturik ez) Desplazamientos urbanos: para moverse mejor.
<http://www.seguridadvial.com/HTML/informes/html>
- Ministry of Transport and Communications (1997) En route to a society with safe road traffic. Selected extract from Memorandum prepared by the Swedish Ministry of Transport and

Communications. Memorandum, DS 1997:13.

- Murray, C. eta López, A. (1998) The Global Burden of Disease. Harvard University, Boston, MA, AEB.
- Noble, V. (1992). «A helping hand from the guys», hemen: K. L. Hagan (ed.), Women respond to the men's movement: a feminist collection, San Francisco (California), Pandora.
- Nueva Enciclopedia Larousse. Ed. Planeta, Bartzelona, 1981. Real Automóvil Club de España (2003) La seguridad del transporte en España. RACE.
- Ortega, F. (1993). «Masculino y femenino en la identidad personal de la juventud española», hemen: Ortega, F. (konp.), La flotante identidad sexual: la construcción del género en la vida cotidiana de la juventud, Madrid, Instituto de Investigaciones Feministas (UCM), Dirección General de la Mujer, Madrileko Komunitate Autonomoa.
- Maiatzaren 30eko 772/1997 Errege Dekretua, Gidarien Araudi Orokorra onesten duena (1997/06/06ko BOE) [sarea eskuragarri, ondorengo aldaketekin:
<http://www.igsap.map.es/cia/dispo/11492.htm>
- Sánchez Martín, R. (2003). «Los usos sociales del riesgo: el deporte de aventura como configurador de una ética de la contingencia», hemen: Medina, X. ; eta Sánchez Martín, R. , Culturas en juego. Ensayos de antropología del deporte en España, Icaria, Bartzelona.
- SARTRE 3 Consortium (2004). European drivers and road risk. Part 2. Report on in-depth analyses, Arcueil (Francia) Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) [sarean eskuragarri: <http://sartre.inrets.fr>
- Osasun Erregistro eta Informazio Zerbitzuak, Osasun Saila (2000) Heriotza tasa Euskal Autonomia Erkidegoan. 2000
- Osasun Erregistro eta Informazio Zerbitzuak, Osasun Saila (2001). Heriotza tasa Euskal Autonomia Erkidegoan. 2001.
- Social Issues Research Center (2004). Sex differences in driving and insurance risk. An análisis of the social and psychological differences between men and women that are relevant to their driving behaviour, Oxford, Social Issues Research Center.
- Stop Accidentes www.stopaccidentes.org
- Taylor, M. ; Lyman, D. ; eta Baruya, A. (2000) The effects of drivers's speed on the frequency of road accidents (TRL Report 421). Crowthorne: Transport Research Laboratory.
- Tingvall, C. and Haworth, N. (1999). «Vision Zero. An ethical approach to safety and mobility». Paper presented to the 6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000, Melbourne, 1999ko irailaren 6-7a.
- Thompson, Hunter (1985) Hell's Angels, New York, Ballantine Books, 116 eta 119. or.
- Traffic calming www.fhwa.dot.gov/environment/tcalm/index.htm
- Wajcman, J. (1991). Feminism confronts technology, Pennsylvania, Pennsylvania University Press.
- Welzer-Lang, D. (2000). Nouvelles approches des hommes et du masculin, Toulouse, Press Universitaires du Mirail.

- Williams, A. F. (2001) Teenage Passangers in Motor Vehicle Crashes: A summary of Current Research. Insurance Institute for Highway Safety. Arlington, Va. <http://www.highwaysafety.org>
MASKULINITATEARI BURUZKO ZENBAIT OINARRIZKO KONTZEPTU (Ezbeharrei buruzko Txostenaren dokumentuaren 1. Eranskina)
- MASKULINITATEAREN IRUDIEN ADIBIDE BATZUK AUTOEN ETA MOTORREN PUBLIZITATEA (Ezbeharrei buruzko Txostenaren dokumentuaren 2. Eranskina)

Silla de anea. Pilar Doucastella. Mira Editores, 2003.
Tomates verdes fritos en el café de Whistle stop. Fannie Flagg. Círculo Lectores, 1993.
Un viejo que leía novelas de amor. Luis Sepúlveda. Tusquets, 1997.
Zapatos italianos. Henning Mankell. Tusquets, 2007

Filmak

Abuelo made in Spain. Pedro Lazaga. Espainia, 1957.
A propósito de Schmidt. Alexander Payne. AEB, 2002.
Cinema Paradiso. Giuseppe Tornatore. Italia eta Frantzia, 1988.
Conociendo a Julia. István Szabó. Britainia Handia, 2003.
Cuando menos te los esperas. Nancy Meyers. AEB, 2003.
Cuentos de Tokio. Tokio Monogatari. Japonia, 1953.
Descubriendo a Forrester. Gus van Sant, 2000.
Despertando a Ned. Kirk Jones. Irlanda, 1998.
El crepúsculo de los dioses. Billy Wilder. AEB, 1950.
El cartero (y Pablo Neruda). Michael Radford. Italia eta Frantzia, 1995.
El abrazo partido. Daniel Burman. Espainia, 2004.
El abuelo. José Buch. Espainia, 1925.
El abuelo. Jose Luis Garci. Espainia, 1998.
El hijo de la novia. Juan José Campanella. Espainia-Argentina, 2000.
El viaje de Carol. Imanol Uribe. Espainia eta Portugal, 2002.
El viejo que leía novelas de amor. Rolf Heer. Frantzia-Esp.-Hol.-Australia, 2001.
El viejo y el mar. Jud Taylor. Britainia Handia, 1989.
En el estanque dorado. Mark Rydell. AEB, 1981.
En la ciudad sin límites. Antonio Hernández. Espainia, 2002.
Historia de un beso. José Luis Garci. Espainia, 2002.
Innocence. Paul Cox. Australia, 2000.
La fuerza del cariño. James L. Brooks. AEB, 1983.
Last orders. Fred Schepisi. Britainia Handia, 2001.
Mejor... imposible. James L. Brooks. AEB, 1997.
Paseando a Miss Daisy. Bruce Beresford. AEB, 1989.
Space cowboys . Clint Eastwood. 2000.
Solás. Benito Zambrano. Espainia, 1999.
Tomates verdes fritos. Jon Aunet. AEB, 1991.
Una historia verdadera. David Lynch. AEB, 1999.
Un toque de canela. Tassos Boulmetis. Grezia, 2004.
Volver a empezar. José Luis Garci. Espainia, 1982.

Bideo laburrak:

¿Como quieren ser cuidadas las personas mayores?

<http://youtu.be/6Lvl5yDfZ8Q>

Recomendaciones para cuidadores de personas dependientes

<http://youtu.be/VNfeROx4MO4>

El perfil de la persona dependiente: Obra social de la Caixa

<http://www.youtube.com/watch?v=NcBEHaCddH0>

Sobre la soledad: una visión real y positiva

<http://www.youtube.com/watch?v=8qQGMae5RiE>

Existen fundaciones de ayuda a los mayores

<http://www.amigosdelosmayores.org/>

Claves para aumentar la esperanza de vida: Redes (E. Punset)

<http://youtu.be/XnpHcYU1nc8>

Pep Mascaró, anciano 102 años y bebé (Anuncio Coca Cola)

<http://youtu.be/ao6BkoNs17k>

Mí querido, mi viejo mi amigo (Canción de Roberto Carlos)

http://youtu.be/_5Ji6eMkXUg

Carta a mi viejo (Canción de Alberto Cortez)

<http://youtu.be/c4iPZ5e8Sjw>

7 BIBLIOGRAFIA

1. Madoz V. Soledad, en "10 palabras clave sobre los miedos del hombre moderno". Verbo Divino, Estella. 1998..
2. Bermejo JC. www.humanizar.es/formacion/img_documentos/soledad_mayores.doc (consulta: 2008ko martxoak 1).
3. Boletín sobre el envejecimiento. La soledad de las personas mayores. Observatorio de Personas Mayores. IMSERSO. 2000ko abendua.
4. Álvarez EA. La amistad en la edad avanzada. Geriátrika 1996;.
5. OMS. Salud y envejecimiento. Un documento para el debate. Boletín para el envejecimiento, Perfiles y tendencias. IMSERSO. Observatorio de personas Mayores. 2001eko azaroa.
6. Molinero S. Fragilidad en la esfera social. Rev Esp Geriatria y Gerontología 1997.
7. Sánchez JL, Braza P. Aislamiento social y factores físico sensoriales en la depresión geriátrica. Rev Esp Geriatria y Gerontología 1992.
8. Castro M^aP. La soledad, algo más que no vivir en compañía. Rev Mensajero 1995.
9. Bazo M^aT. La familia como elemento fundamental en la salud y bienestar de las personas ancianas. Rev Esp Geriatria y Gerontología 1991.
10. Laforest J. Introducción a la gerontología. El arte de envejecer. Barcelona: Herder 1991.
11. Iglesias De Usel J. La soledad en las personas mayores: influencias personales, familiares y sociales. Análisis cualitativo. IMSERSO. Madrid 2001.
- 12 Mensajeros de la paz. www.mensajerosdelapaz.com (consulta: 2008ko apirilak 5).
13. Plan gerontológico. www.boe.es (consulta: 2008ko martxoak 2).
14. Plan de Acción para las Personas Mayores 2003-2007. www.seg-social.es/imsero/normativa→ (consulta: 2008ko martxoak 10).
15. Virginia Henderson in Nursing Theories Practice Group.
16. Manual diagnóstico de enfermería, diagnósticos de NANDA (2001- 2002).
17. Zahartze Aktiboaren Liburu Zuria (IMSERSO). 17. zk. 2011.