

ERREPIDETAKO EZBEHAR-TASA ETA MASKULINOTASUNA

Beatriz Moral Ledesma,

FARAPI S.L., Gizarte Antropologia Aplikatuen Aholkularia

(www.farapi.com)

Txosten hau Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasun eta Lurralde-Antolaketa Saileko Lur eta Garraio Zuzendaritzarako egindako ikerketa batean, "Errepidetako Ezbeharrak eta Maskulinitatea" izenekoan, oinarritu da.

Ikerketa horren xedea modu ausartian gidatzea eragiten duten faktore soziokulturalak zehaztea zen:

maskulinitatearen eta jokabide arriskutsuen arteko lotura. Lido horretan, gizon gazteen ezbeharrak altuagoa azaltzeko arrazoiak ikusi/ulertu nahi ditugu.

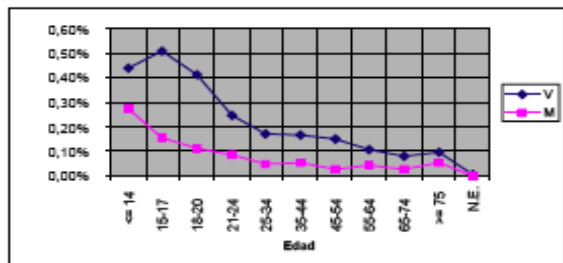
Ikerketa hau egiteko, bi alderdi nagusi hartu ditugu oinarri gisa:

- estatistika datuak. Datu horiek argi eta garbi adierazten dute gizonek ezbeharrak altuagoa dutela (bereziki gazteek).
- maskulinitateari buruzko ikerketak. Ikerketa horien bitartez, arriskuaren eta maskulinitatearen arteko harremana azter dezakegu.

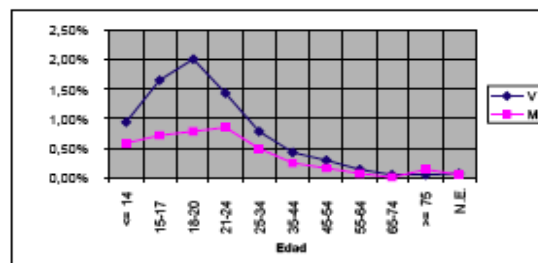
Emakume eta gizonek errepidean duten jokabideen arteko ezberdintasunen ikerketa bat izanik, lehenik eta behin, zerbait argitu nahi dugu jarraian aztertuko dugunari buruz, aurrerago txosten honi buruzko "gehiegizko interpretaziorik" egin ez dadin. Argi eta garbi utzi nahi dugu, hemen aztertuko dugun jokaera *gizon batzuen* dela soilik, ez gizon guztien. Baina, identifikazio hori eredu nagusian dago oinarrituta. Gizon-eredu hori orokorrean onartu eta hedatuta dago. Ondorioz, errepidean arrisku-egoerak sortzen dira, eta egoera horiek ez dute larritasunaren arabera erreakziorik sortzen, gizonen jokabide "naturalizat" jotzen denez, ez baitute atenez ematen. Eta eredu hori da, hain zuzen ere, hemen aztertuko duguna. Gainera, gizon guztiek modu ausartean gidatu ez arren, egia da gidari ausartegi guztiak gizonezkoak direla, eta horregatik, gai horri buruzko galdera batzuk proposatu behar ditugu.

Estatistika-datu batzuk

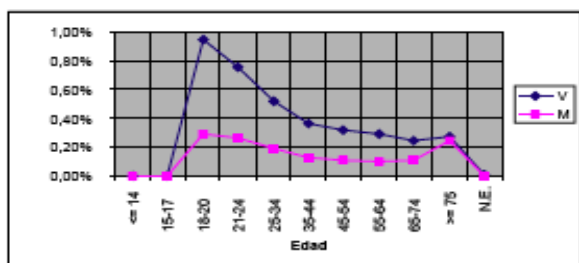
Ondoko grafiko hauetan emakumeen eta gizonen ezbehar-tasa ageri da, errepidekoa (ezkerreko zutabean) eta hirikoa (eskuineko zutabean). Datuak 2003. urtekoak dira, eta emakumeen nahiz gizonen gida-baimenen kopuru osoa hartuta kalkulatu dira.



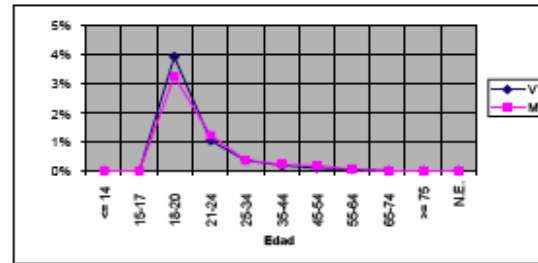
Gráfica 8: conductores-as de ciclomotor implicados-as en accidentes de tráfico con víctimas en carretera, distribuidos por sexo, datos ponderados sobre el total de carnés de cada sexo y edad, 2003 (elaboración propia a partir de estadísticas de la DGT).



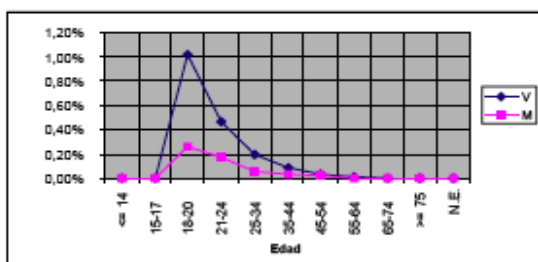
Gráfica 14: conductores-as de ciclomotor implicados-as en accidentes de tráfico con víctimas en ciudad, distribuidos por sexo, datos ponderados sobre el total de carnés de cada sexo y edad, 2003 (elaboración propia a partir de estadísticas de la DGT).



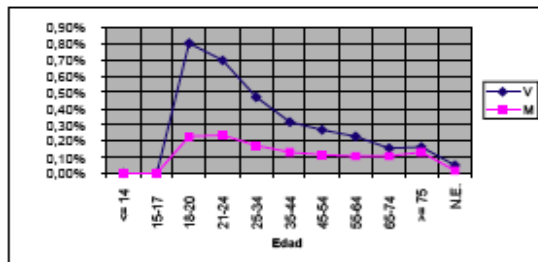
Gráfica 12: conductores-as de turismo implicados-as en accidentes de tráfico con víctimas en carretera, distribuidos por sexo, datos ponderados sobre el total de carnés de cada sexo y edad, 2003 (elaboración propia a partir de estadísticas de la DGT).



Gráfica 16: conductores-as de motocicleta implicados-as en accidentes de tráfico con víctimas en ciudad, distribuidos por sexo, datos ponderados sobre el total de carnés de cada sexo y edad, 2003 (elaboración propia a partir de estadísticas de la DGT).



Gráfica 10: conductores-as de motocicleta implicados-as en accidentes de tráfico con víctimas en carretera, distribuidos por sexo, datos ponderados sobre el total de carnés de cada sexo y edad, 2003 (elaboración propia a partir de estadísticas de la DGT).



Gráfica 18: conductores-as de turismo implicados-as en accidentes de tráfico con víctimas en ciudad, distribuidos por sexo, datos ponderados sobre el total de carnés de cada sexo y edad, 2003 (elaboración propia a partir de estadísticas de la DGT).

Kasu guztietan, hiriko motozikleta gidarien kasuan ez ezik, argi dago gizonen portzentajea askoz ere handiagoa dela, bereziki gazteena. Kontuan hartu behar da, batez beste, gizonek emakumeek baino kilometro gehiago gidatzen dutela. Hala ere, datu horrek ez ditu aipatu berri ditugun proportzioak baliogabetzen, bestela, ezberdintasun hori adin guztietan agertuko bailitzateke. Beraz, grafiko guztietan, gizon gazteen mailan ageri den igoera horrek txosten honetan aztertuko dugun gizon-ereduari dagokio.

Identitate maskulinoaren eraketa

Gure lana soziobiologia eta antzeko zientzien irizpideetan oinarrituko bagenu, maskulinitasunaren eta errepidetako ezbehar-tasaren arteko harremana azalpen eboluzionista baten bidez arrazoituko genuke (hau da, eboluzioaren teorian oinarrituko litzateke, eta teorian horren arabera, gorputzak biologikoki ingurunera egokitzen dira). Azkenik, teoria horren arabera, gizon gazteek errepidetan

ezbehar-tasa handiagoa izateko funtsezko arrazoia testosterona dela esango genuke, gehienetan agresibitatearekin lotzen den hormona. Beraz, teoria horren arabera, aukera edo irtenbide bakarra gazteak errepidetan hiltzen uztea da.

Baina gure proposamenak ez dauka irizpide horrekin zerikusi handirik. Guretzat, oinarrizko ideia da gizonen eta emakumeen izaera (haien gorputzak, identitateak, jokabideak eta sexualitatea) eta kultura lotuta daudela. Ez dugu uste gizonek testosteronaren edo beste ezaugarri biologiko baten ondorioz errepide-istripu gehiago dituztenik. Aitzitik, gure ustez, gizonek errepidean duten jokabide oldarkorra eta arriskutsuak zerikusi handiagoa dute gizonen berariazko balore kultural jakin batzuekin. Horrez gain, gizon gazteek biologikoki alde aurretiko eraso-jarrera izango balute, orduan, zergatik ez dira gidari gehienak errepidean hiltzen?

Hori argi utzi ondoren, eta gai horri buruzko bibliografia aztertu eta gero, garrantzitsua iruditzen zaigu gure lanaren oinarriak azaltzea, egungo genero-ikerketen eta teoria feministaren arabera egindakoa baita. Ikuspuntu horren arabera:

- Adimen-gaitasunari, izaerari, trebetasunei edo beste ezaugarriei dagokienez, sexu bereko pertsonen arteko ezberdintasunak kontuan hartzen baditugu, sexuen arteko ezberdintasunek ez dute garrantzirik. Hala ere, emakume eta gizonen arteko ezberdintasunak ez dira nahikoa indarrean dauden ezberdintasun sozialak justifikatzeko, ezta sexuen arteko ezberdintasunei buruz dauden sinesmenak frogatzeko ere (esaterako, gidatzeko trebetasuna). Paradoxa bada ere, sexuen arteko berdintasunak bilatu beharrean, sexuen arteko ezberdintasunak azpimarratzen dira.
- Historian zehar, mundu osoko kulturetan egon diren antolaketa sozial ezberdinek argi eta garbi uzten dute, biologiak gizartea baldintzatu dezakeela, baina ezer ez duela behin betiko zehazten.
- Gizon eta emakumeen arteko ezberdintasun biologikoak oso era nabarmenean jarri dira zalantzan, ezberdintasun horiek erlatibizatzen dituzten ikerketak egin baitira (sexu-organoen arteko aldeak, burmuinekoak, hormonak eta guruinetakoak) (ikus Grosz, 1994; eta Fausto-Sterling, 2000).
- Azkenik, azpimarratu nahi dugu, jokabide oldarkor jakin batzuk justifikatzeko testosteronaren teoria erabiliko bagenu ere (modu arriskutsuan gidatzea, adibidez), testosteronak pertsona bakoitzean oso ondorio ezberdinak sortzen dituela, eta ez duela zertan oldarkortasuna areagotu behar (batzuetan arreta handitu dezake, bestetan,

lasaitasuna edo arreta areagotzen ditu¹).

Hala eta guztiz ere, badakigu gizakien jokaera ez dela kulturaren bitartez bakarrik azaltzen, eta gorputzak (hau da, elementu biologikoek) ere paper garrantzitsua duela. Ildo horretan, gaur egungo joerekin bat gatoz. Ikuspuntu-joera horien arabera, gorputz biologikoaren eta kulturaren artean harreman estua dago, eta gure ustez, ikuspuntu hori da interesgarriena, gai horri buruz egindako ikerketetan nagusia baita.

Biologiaren eta kulturaren arteko elkarreraginak aldagarritasun-tarte handia dauka, gizonaren izaera, gizonen ezaugarri zehatzak, haien jokaerak (edo ustezkoak behintzat) oso aldakorak baitira, bai kulturaren, momentu historikoaren edo klase sozialaren arabera. Maskulinitasunaren definizio garrantzitsu eta ukaezina, funts natural, biologiko eta ukaezinean oinarritutakoa, aurkitzeko, momentu historiko zehatz bateko fenomeno sozial bat hartu behar da kontuan.

Laburbilduz: gure ustez, maskulinitasuna ez da gizonen gorputzaren ezaugarri biologikoetan oinarritzen, eta askoz ere egokiagoa da azterketa soziokulturala egitea. Gure iritziz, gizonak errepidean duten jarrera oldarkorra identitate maskulinoari lotutako sinesmen eta balore sozialei lotuta egon daiteke (hau da, gizon baten izaera zehazten duten elementuekin dauka zerikusia).

Maskulinitasunak

Azken hamarkadetan, generoari buruzko ikerketetan, eta bereziki, maskulinitasunei buruzkoetan, aurrerakuntza handiak egin dira, eta horri esker, gizarte-egiturak, genero arteko harremanak eta genero-identitateak (pertsona bakoitzaren izaeraren funtsa) askoz ere hobeto ezagutzen ditugu.

Ikerketa honetan, maskulinitasunen ikerketen esparruan orokorrean adostutako elementuak hartu ditugu oinarritzat, identitate maskulinoa eratzeko prozesu amaigabea ulertzeko gakoak eman baitizkigute². Ez dugu xehetasun handirik emango, baina gako horiek oso era laburrean azalduko ditugu:

- Ez dago maskulinitasun eredu bat soilik, hainbat eredu daude. Hala ere, maskulinitasun hegemoniko bat dago (ereduzkoa, orokorrean onartutakoa)
- Identitate maskulinoa gorputzaren egintza fisikoen bidez sortu eta adierazten da (umetatik mina jasatea, "gogorrigo" bihurtzeko prozesuak, keinuak, gorputz-jarrerak, jardura fisikoa eta abar).
- Gizona izatea boterea edukitzea da, eta beraz, maskulinitasuna menderapenaren

¹ Bordo, 1999. Testosteronaren eraginaren erlatibizazio hori interesgarria da, askotan agresibitatearekin ia zuzenean lotzen baita.

² Breines, Connell, y Eide, [2000]; Connell [1995]; Conway-Long [1994]; Kaufman [1994]; Kimmel (1994); Welzer-Lang [2000] hartzen ditugu oinarritzat.

performance bihurtzen da.

- Askotan, indarkeria gizontasunaren ezaugarri nabarmenena, eta batez ere, eskuraerrazena da. Indarkeria arriskua, erronka eta antzeko kontzeptuekin lotzen da.
- Beraz, funtsean behintzat, gizon izatea emakume ez izatea da. Hau da, nolakoa izan behar den zehaztu orde, nolakoa izan behar ez den azpimarratzen da (gizontasun-ezaugarriak ez duten gizonak emakumetzat edo horien baliokide sinbolikotzat jotzen dira: homosexualtzat.)
- Identitate maskulinoak etengabeko adierazpenak behar ditu. Beste gizonen onarpena behar du, eta ondorioz, etengabeko azterketa bat gaititu behar da, ekintza gogoangarriak egin behar dira, arriskuan jartzea (Marquesek “laguntaldeko terrorismo” gisa definitzen duena [1997]; horren adibide garbia da “Rebel without a cause”, gazteleraz *rebelde sin causa*, filma).

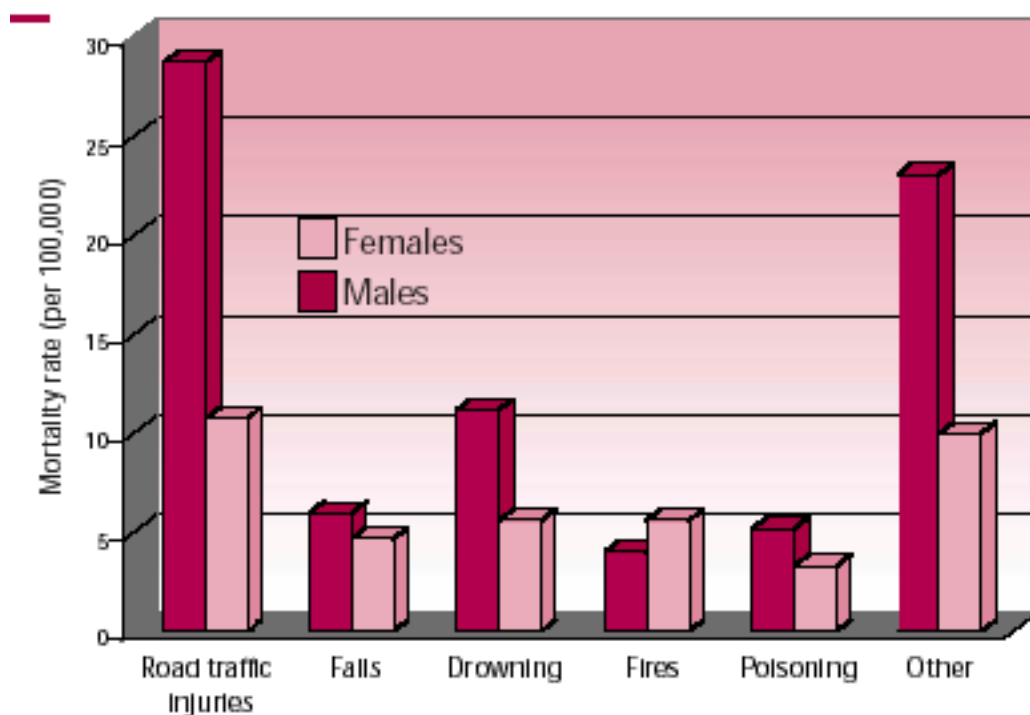
Hori guztia aipatu ondoren, osasunaren ikuspegitik, gizontasunaren eta arriskuaren arteko harremana aztertuko dugu.

Maskulinotasunak, osasuna eta arriskua

Identitate maskulinoa eratzean, arriskua oso garrantzitsua da. Hainbat egoeratan **arriskuan egotea, gizon askok beren gizontasuna frogatu eta berresteko erabiltzen duten modua da**. Arrisku horietako bat **modu arriskutsuan gidatzea da**.

Gai hori ikuspuntu ezberdinen arabera aztertu daiteke, eta guk osasunarena aukeratu dugu. Jokabide arriskutsuak (bakoitzaren eta gainontzekoen) osasunari kalte egiten dioten arazoak dira, eta osasuna (zehazki) nahiz gorputza (orokorrean) ulertzeko modu jakin baten arabera dira. Beraz, ez da harritzekoa Osasunaren Mundu Erakundea gizonen ezbehar-tasa (ez errepidetan soilik) izugarri areagotu izanagatik kezkatzea, eta argitaratutako txosten batean “maskulinotasuna osasunarentzat kaltegarria izan daitekeela” esatea.

Osasunaren Mundu Erakundea (OME) gai horrekin kezkatuta dago. **Erakunde horren arabera, nahigabe egindako zaurien ondorioz gertatutako heriotza-tasa askoz ere handiagoa da gizonetan emakumeetan baino** (ikus 1. grafikoa), eta errepide-istripuen kasuan, gizon-kopuruak emakume-kopurua ia hirukoizten du (2,7). Halaber, trafiko-istripuetan, gizon eta mutiko gehiago daude (esaterako, gidari edo oinezko ausartegiak).



Gráfica 1: mortalidad global por lesiones no intencionadas (fuente: OMS [1999] Injury. A leading cause of the global burden of disease, Ginebra, OMS).

Zalantzarik gabe, jokabide arriskutsu askok gorputza ulertzeko moduari daude lotuta: pertsona bat ahula dela gehiago konturatzen den heinean, ez da arrisku fisikoetan horrenbeste jarriko, gehiago zainduko da; eta alderantziz. Gizonek istripu asko izaten dituzte, eta istripu gehienak jokabide arriskutsuaren ondorio dira, arriskua onartzen baitute eta ez baitiote beldurrik min eta zauriei. Gure ustez, ikuspuntu hori gizonen gorputza zauriezintzat jotzen delako sortzen da (gizonen gorputza horrelakoa da, edo horrelakoa izan behar da). Ikuspuntu hori gizon askoren jokabidean, baita gizarte-antolaketa osoan ere, islatzen da. Beraz, horren errua ez diegu gizonei bakarrik egotzi behar.³

Errepidetako ezbeharrak ohitura horien eta osasunerako jarrera kaltegarrien ondorio dira (eta gai honetan, bai bakoitzaren nahi gainontzekoen osasunerako kaltegarria ere: errepidetan emakume gazteak baino gizon gazte gehiago hiltzen dira, baina beste pertsonak askoz ere hein handiagoan hiltzen dituzte; Connell: 1995): modu arriskutsuan gidatzea.

Emakumeek eta gizonen osasunarekiko dituzten ohitura eta jarrerei dagokienez, Courtenayren lana oso interesgarria da. Egile horrek gizonen osasuna generoaren ikuspuntuaren arabera

³ Osasuna arriskuan jartzen duten jokabideen artean, alkohol eta droga gehiegi kontsumitzea, jarrera oldarkorrak (borrokak) eta ausartegi gidatzea daude, besteak beste.

aztertzen du. Era horretan, gizonak bizitza motzagoa zergatik duten azaltzeko, azalpen soziokulturala ematen du, orain arte nagusitu diren arrazoi biologikoak zalantzan jarritz. Ikuspuntu "naturalaren" arabera, gizonak bizitza motzagoa izatea saihestezina da, eta beraz, eztaba daezina (Courtenay, 2000: 1.387); ikuspuntu soziokulturalaren arabera, berriz, ideia hori eztaba da garria da, eta ondorioz, esku-hartzea sustatzen hasteko aukera dago.

Genero-identitatea hainbat ohituren arabera eta horiek egiteko moduen arabera eratu eta berreratzen da. Ohitura horien artean aipagarriak dira bai janzkera edota sexu-ohiturak, keinuak, lanbide-aukeraketa eta beste hainbat zaletasun ere. Gizonen eta emakumeen ereduak ohitura batzuei edo besteei egozten zaizkie. Ondorioz, askotan entzuten dugu gizon jakin bat "ez dela benetako gizona" edo emakume jakin bat "ez dela benetako emakumea" bere sexuan berezkoak ez diren jarduerak egiten ari delako, edo jarduera horiek ez dituelako modu jakin batean egiten. Genero-identitatea osasunean islatu eta adierazten da. Modu horretan, Courtenayren ustez, "osasunari lotutako ohiturak generoa osatzeko modu bat dira"⁴

Osasunarekin zerikusia duten jarreretan, gero eta frogak gehiago ditugu, eta frogak horien arabera, emakumeen eta gizonen arteko ezberdintasun nagusienetako bat gizonak osasuna askoz ere gehiago arriskuan jartzen dutela da (Courtenay, 2000: 1.836). Arriskuak "gizon izateari" lotutakoak dira, hau da, boterea dutela frogatzeko jarrera eta testuinguruekin lotutakoak: izan ere, gizon askok, botere-ezaugarri horiek eskuratzeko, beren burua arriskuan jartzen dute, askotan, inolako beharrik gabe.

Horrelako jarrerak gizonen gorputza zauriezintzat jotzen delako agertzen dira. Ideia hori premiak ezeztatzeko ohituren bidez indartzen da; hau da, mina eta gorputzaren zaurikortasuna ukatuz eta indartsuaren itxurak eginez (Courtney, 2000: 1.389). Jokabide eta ohitura horien bidez, sinesmen kultural jakin batzuk finkatu egiten dira. Sinesmen horien arabera, gizonak emakumeak baino boteretsuagoak eta indartsuagoak dira, gizonen gorputza emakumeena baino eraginkorragoa da, eta beraz, emakumeak baino hobeak dira. Ondorioz, laguntza eskatzea eta gorputza zaintzea emakumeen ohiturak dira, eta gizon indartsuenentzat, osasunak eta segurtasunak ez dute batere garrantzirik (Courtenay, 2000_1.389). Ildo horretan, askotan, maskulinitasuna jarrera osasungarrien kontrako ikuspegi gisa ulertu ohi da (Courtenay, 2000: 1.389), premiak eta zainketak ez baitira gizonentzat beharrezko ikusten.

Osasunarentzako jokaera kaltegarri horien artean, arrisku egoerak onartu edo bilatzen dira, eta besteak beste, ekintza horiek gizonen zauriezintasuna azpimarratzen dute. Izan ere, gizon batek, modu arriskutsuan gidatuz, kirol arriskutsuak eginez, jokabide horiek edota horien ondorioak (zauriak) domina gisa jendaurrean erakutsiz, maskulinitasun maila neurtu dezake. Horrez gain, aipatu behar dugu, jokabide arriskutsu horiek askotan sozialki zigortuta egoten direla. Beraz,

4 "The doing of health is a form of doing gender" originalean (itzulpena guk egindakoa da).

gizartearen indarra funtsezkoa da jokabide arriskutsuak ez desagerrarazteko, bereziki errepidekoak, eta batez ere indar hori beste gizonak ematen dutenean.

Beste arazo bat da jarrera eta ohitura osasungarriak emakumeei dagozkiela uste dela. Horregatik, gizon askok, jarrera osasungarriak izateak emakumeago bihurtzen dituztela uste dute, eta lehen ikusi dugun bezala, horri aurre egin behar diote, gizona izateak batez ere emakume ez izatea (edo haren edozein baliokide: haur edo homosexual) esan nahi baitu. Guretzat gai interesgarria dena; hau da, modu zuhurrean gidatzea, gizon askok alde batera uzten dituzten jokabideetako bat da, emakume bihurtzen dituztela uste baitute. Gizon gazteek emakume ez direla frogatu behar dute "eta horretarako baliabide kultural bat gidatzeko jokaera da"⁵.

Adierazpen horrek (emakumeen gizonak baino era zuhurragoan gidatzen dutela) errealitatea islatzen duen ala ez alde batera utzita, egia esan, zuhur gidatzea emakumeen gidatzeko modua denez, jokabide horrek arbuioa sor dezake gizonen artean. Ikerketa honetako landa-lanean egindako elkarrizketetan ondorioztatu da, askotan, emakumeek gidatzerako orduan "gehiegizko" zuhurtzia dutela interpretatzen dela, eta zuhurtasuna hori gaizki gidatzen dutelako daukatela. Halaber, emakumeek ere zuhurtzia hori beldur edo baldartasunarekin lotzen duela ere ikusiko dugu.

Lehen aipatu dugun bezala, gizonak hainbat baliabide erabiltzen dituzte identitate maskulinoa sortu eta adierazteko. Arazo nagusia da indarkeria eta nagusitasun fisikoa oso baliabide eskuragarriak direla, jokabide osasungarriak ukatzea bezala (beharrezkoak ez diren arriskueta jarriz eta ausardia erakutsiz), eta botere-ezaugarri eskuragarriagoak, esaterako aberastasuna, karrera profesionala eta bestelako estatus-markak ez bezala. Arriskua (indarkeria bezala) ez da alde batera uzten (hori izango litzateke logikoena⁶), baizik eta gizontasuna berresteko baliabide egokia delako bilatzen da, baita oso eskuragarria delako eta emaitza "bermatuak" dituelako: zoritxarrez, badirudi bere bizitza arriskuan jartzen duen gizon baten gizontasuna ezin dela zalantzan jarri. Jokabide oldarkorraren ondorioz, hain zuzen ere, gizon askorentzat jarduera jakin batzuk ez dira batere erakargarriak: modu arriskutsuan gidatzea gogortasuna, ausardia, kontrola, indarra eta bestelako ezaugarriak frogatzeko modu erraza da.

Argi dago maskulinitasun guztiek ez dituztela jokabide horiek onartzen. Egia esan, Courtenayk aipatzen duen bezala, osasunari kalte gehien egiten dioten maskulinitasunak eredu hedatuenak dira, beren maskulinitasuna era ezberdinago batean adierazten duten gizonenak ez bezala (Courtenay, 2000: 1.392). Ideia horretan bat dator Javier Rocarekin, Valentziako Unibertsitateko Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vialeko teknikariarekin. Izan ere, Javier Roca ikerketa

⁵ R. Conellek lan honetarako egin genion elkarrizketan.

⁶ Argumentu eboluzionistak erabiliko bagenu, bidezkoa izango litzateke esatea biziraupena gainontzeko guztiaren gainetik dagoen sena dela esatea; baina, oraingoan, badirudi gizontasuna bizirik jarraitzeko nahiaren gainetik dagoela.

honetarako elkarriketatu genuen, eta haren hitzetan “pertsonek bizi eta pentsatzen duten moduaren arabera gidatzen dute. Ondorioz, rol maskulino indartsu hori onartuta daukaten gizonak, beren autoa gidatzean, baita autoa erostean ere, rol hori nolabait adieraziko dute. Horren rol maskulino tradizionala ez duten gizonak, berriz, gidatzean oso jarrera ezberdina izango dute”.

Aipatu berri dugun guztia kontuan hartuta, bi ideia azpimarratu behar ditugu: 1) jokabide osasuntsuak dituzten gizonak (emakumeagoak direla uste da) eta egoera arriskutsuak (maskulinoztat jotzen direnak) onartzen ez dituzten gizonak beste gizon batzuen mendean aurki daitezke, beren gizentasuna zalantzan dagoela ikusten baitute (Courtenay, 2000: 1.390); eta 2) errepidea da gizon askok beren gizentasuna berresteko erabiltzen duten eszenatokia, betiere, jokabide arriskutsuen bidez. Jarraian, gizentasuna frogatzeko, errepidea horren egokia nola bihurtzen duten ezaugarri batzuk aipatuko ditugu.

Autoak, motorrak eta gizonak

Autoak eta motoak bat-egite puntu garrantzitsua dira, gizentasunaren ezaugarri garrantzitsuak biltzen baitituzte: Teknologia, arriskua, oldarkortasuna, nabarmenkeria eta abar. Genero-identitatea zehazteko faktoreak dira, identitate maskulinoaren kasuan, modu positiboan; eta emakumeen kasuan, espero den bezala, modu negatiboan.

Teknologiari eta generoari dagokionez, Judith Wajcmanek oso ekarpen interesgarriak egin ditu. Wajcmanen arabera, teknologia ez da elementu neutroa, produktu kultural bat baizik, eta gainera, ezagutza-mota bati, ohitura sozial batzuei eta balore jakin batzuei lotuta dago.

Teknologia beti egon da maskulinitasunari oso lotuta, eta feminitatearen aurka. Izan ere, gizona arrazionala eta indartsua dela uste da (teknologiak erabiltzeko batzuetan beharrezkoak diren ezaugarriak). Ideia hori argi eta garbi islatzen da lan-merkatuan, gizonak indartsuagoak eta eskuekin abilagoak direla uste da, baita teknikoki trebakuntza hobea dutela ere. Emakumeak, berriz, fisikoki eta teknikoki ezgaiak direla uste da (eta hain zuzen ere, horregatik, emakumeak gidari txarrak direla sustatzen da).

Teknologia eta generoari dagokionez, gizonentzako harreman positiboa eta emakumeentzako harreman negatiboa izatea horrenbesteraino dago errotuta, non genero-identitatearen funtsezko elementu bihurtu da. Abilezia teknikorik ez izatea, Wajcmanen ustez, feminitatearen berezitasun bihurtu da, abilezia teknikoa maskulinitasunaren berezitasuna bihurtu den era berean. Ondorioz, abilezia tekniko eta mekanikoa maskulinitasuna neurtzeko modu bihurtu da.

Errepideen eta autoen mundua bertako makinek; hau da, autoek eta motorrek zehazten dute, eta beste makina batzuek bezala, teknologiarekiko genero-ezberdintasuna agerian jartzeko balio dute. Makinekin harreman negatiboa dutenez, emakumeak errepidetatik kanpo uzten dira, eta ondorioz, mundu hori gizonen esparrua da soilik.

Makina eta gizonen arteko lotura hori Espainiako Estatuan gazteek duten kontsumoan islatzen da. Felix Ortegaren arabera (1993), 1990eko hamarkada erdialdera, Espainiako mutil gazteek gehien kontsumitzen zituzten objektuak, autoekin, motorrekin edo abiadurarekin zuten zerikusia (kontsumoaren %90. Emakume gazteen artean, berriz %10 osatzen zuen kontsumo horrek).

Gainontzekoen onarpena (bereziki beste gizonena) funtsezkoa da gizentasuna berresteko. Horrek esan nahi du, lehen aipatu dugun bezala, erakuskeria-dosia behar dela. Horretarako, gizentasuna adierazpen publikoen bidez berresten da, bereziki, boterean ez dauden gizonen kasuan, besteak beste, gazteen kasuan. Ildo horretan, errepidea, oso eskuragarria izateaz gain, eszenatoki ezin hobe da. Baina errepidea, zertarako da eszenatoki?

Jose Maria Espadak (s.d) egindako ikerketa baten arabera, motozaleen munduko erakuskeria indar-elementu gisa ulertzen da. Autore horren arabera "motozaleen erakuskeriari eta gidatzean duten trebetasunari esker, motorrak ibilgailuak baino zerbait gehiago bihurtzen dira. Motorrek independentzia, arriskua, ausardia, estatusa eta boterea islatzen dituzte. Mundu sinboliko hori bakartasunari, heroitasunari eta oldarkortasunari dago lotuta (Espada, s.d: 9). Izan ere, errepidea horrelako baloreak adierazteko; hau da, oldarkortasuna eta arriskua adierazteko leku ezin hobe da. Horrez gain, autoak edo motorrak boterearekin zerikusia duten baloreak islatzen ditu, eta ondorioz, maskulinitasunaren eredu hegemonikoa islatzen du: ospea, potentzia, indarra, bakartasuna eta abar, publizitate-agentziek behar bezala ustiatzen dutena.

Auto eta motoen iragarkietan, gizon-eredu jakin bat osatzen duten faktoreak indartzen dituen mitologia oso botereatsua sustatzen da. Beraz, autoen iragarkietan arreta berezia jarri behar da, maskulinitasunari eta gidatzeari lotutako kontzeptu okerrak erabiltzen diren ikusteko, eta ondorioz, errepidetan jokabide arriskutsuak sustatzen ote diren ikusteko.

Arriskuaren alderdi batzuk

Arriskua ez bezala (zoriaren eta kanpo-baldintzen arabera), galzoria erabaki kontzienteen ondorioa da. "erabaki edo jokabide baten arrakasta-aukerak islatzen dituen zalantza-neurria" dela esan daiteke Sánchez Martín, 2003: 256). Hau da, zerbait frogatu eta emaitza jakin bat lortuko dela aurreikustea. Giddensek, galzoria "emaitzak bermatzeko baliabide gisa, etorkizuna kolonizatzeko modu gisa" ulertzen du (Giddens, 1995: 171).

Galzoriak kontzienteki bilatzea bakoitzaren ahalmenetan daukagun konfiantza probatzea da, kontrola gauzatzeko modu bat, bereziki identitate maskulinoa eratzean eragin handia duena.

Arrisku-kiroletan bezala, modu arriskutsuan gidatzea muturreko egoerak probatzeko modu bat da, eta Sanchez Martinek kirol horiei buruz adierazi zuen bezala "kirolariak egoera horri aurre egiteko, ahalmen guztiak probatzen dituzten arrisku eta galzoriei aurre egiteko, eta ahalik eta kontrol emozional handiena izateko" (Sánchez Martín, 2003: 267).

Illo horretan, Sánchez Martínen proposamena aipatuko dugu; hau da, galzoria nork bere buruaren aurka egitea, eta etengabe gainditu beharreko oztopoak gainditzea da (batez ere pertsonaren barneko oztopoak) , eta zerikusi handia dauka pertsona horren indar, trebetasun, kontrol, erresistentzia eta oztopoak gainditzeko ahalmenarekin. Baldintza horien guztien ondorioz, galzoria erakargarria da gizon askorentzat, horri aurre egiteak sortzen duen plazerra "erronka bat irabazi ondoren eskuratzen dena bezalakoa baita" (Sánchez Martín 2003: 269). Zalantzarik gabe, galzoria oso faktore garrantzitsua da identitate maskulinoa finkatu eta adierazteko. Izan ere, identitate horrek etengabeko adierazpenak behar ditu bai bakoitzak bere buruarekin nahiz gainontzeko gizonekin.

Luis Boninoren arabera (maskulinotasunetan aditua, eta ikerketa honetarako elkarriketatu genuena), kontuan hartu behar da gizon gazteek etengabe gizon direla frogatzeko premia dutela, bai beren aurrean baita gainontzekoen aurrean ere. Beraz, Boninok bezala, modu arriskutsuan gidatzea sarbidapen-erritu gisa uler daiteke. "Gauza horietako asko errepidetan bertan ikusten ditugu. Gazte asko aurkako norabideko bidean sartzen dira, orpoz orpoko lasterketetan jolasten dute. Jokabide horiek lehiarekin dute zerikusia, baina beren ospea dago jokoan". Ospe edo balorazioa, gehienetan, gogortasun-prozesuei lotuta egon ohi da, eta prozesu horiek ezinbestekoak dira gizon "bihurtzeko". Horrez gain, beste arazo larri bat da, ez dela nahikoa horrelako frogak gaitzitzea. Izan ere, "gizonen" mailan *mantendu* beharra dago, eta horretarako, gizonek frogak gaitzitu behar dituzte behin eta berriz, edozein "ahulezia" adieraziz gero, aurretik frogatutako guztia ezetsita geratuko bailitzateke.

Galzoriari buruz kontuan eduki beharreko beste elementu bat haren hautematea da. Izan ere, ezbehar-tasei buruzko ikerketetan, elementu horrek sortzen du interes gehien. Gure ikerketaildoak beste esparru batzuk aztertzen ditu. Izan ere, gure ustez, arriskua hautemateko modu ezberdinak daudela frogatu arren, gizon gazte askorentzat, garrantzitsuena ez da galzoria nola hautematen den, haren erakargarritasuna baizik. Gure ustez, irtenbidea ez da gazteen galzori horien benetako arriskua zein den ulertzea; hain zuzen ere, haientzat arriskua baita erakargarria.

Hala eta guztiz ere, beste elementu batean arreta jarri behar dugu: galzoria bakoitzaren gorputza zauriezina dela edo benetan dena baino indartsuagoa eta boteretsuagoa dela pentsatzeak sortzen duen arriskua gutxietea. Rocak dio "jokabide ausartegiak edo arriskutsuak segurtasunari eta arriskuari buruzko uste ala ideia faltsuek sorrarazitakoak izan daitezke, edo arriskua gaizki hautemateagatik sortutakoak, besteak beste". Horrez gain, guk aipatu behar dugu jokabide ausartegi horiek *bakoitzaren gaitasunak* gaizki ulertzeagatik ere sor daitezkeela; hau da, benetan baino gaitasun gehiago dituztela pentsatzeagatik; eta Courtenayren arabera, akatsa hori askoz ere ohikoagoa da gizonen artean, gorputza maskulinoaren zauriezintasunari balio handiegia ematen baitaio.

Lagunarte ezegokiak Gainontzeko gizonak baino gehiago (edo behintzat berdinak) direla frogatzeak gidatzeko moduan eragin handia du. Ildo horretan, baita ere ikusi dugu, bakarrik edo norbaitekin gidatzea (autoan norbaitekin batera joatea edo beste auto batzuekin batera taldean gidatzea) gidatzeko modua, eta ondorioz, arrisku-maila baldintzatzen duen faktore bat izan daitekeela.

Bakarrik edo lagunaren batekin gidatzeak ere gidatzeko modua baldintzatzen du. Gazteek beste gazte batzuekin batera gidatzen dutenean, jarrera ausartegiak edo arriskutsuak areagotu daitezke, gidatzean duten ausardia ala abilezia frogatu nahi izaten baitute.

Rocaren arabera "lagun-taldearekin gidatzea distrazio eta jarrera arriskutsuekin lotuagoa dago (besteak beste, abiadura handiagoa)" eta "lagun-taldeak bide-segurtasunerako kalteak ekar ditzake, bereziki ongi pasatzeko gidatzen badute". Gizonentzat, gizentasuna berresteko, gainontzeko gizonen onespenez izatea oso garrantzitsua da.

Izan ere, gazteen artean, lagunak istripu-tasetan duten eraginari buruzko ikerketa asko egin dira. AEBtan egindako ikerketa baten emaitzek (Williams, 2001) hori berresten dute. Ikerketa horretan, ibilgailuko bidaiari-kopuruaren araberrako gidarien hilkortasun-tasa jaso zen. Ikerketa horren arabera, gizonezko bidaiari bat izatean, 1.000 istripuko heriotza-tasa ia bikoiztu egiten zen, gidaria gizon ala emakume izan. Ibilgailuan gizonezko bi bidaiari edo bi baino gehiago doazenean, portzentaje hori ia bikoiztu egiten zen (Chen eta l. 2000). Ingalaterran egindako beste ikerketa baten arabera, gizonezko bidaiariekin gidatzen duten gazteek (ustez, gizonek emakumeek baino gehiago), bakarrik baino modu arriskutsuagoan gidatzen dute; hau da, azkarrago gidatzen dute, eta bidegurutzetan ez dute horrenbeste denbora itxaroten (McKenna eta al. 1998).

Williamsen arabera, gidari gazteen ibilgailuetan bidaiari-kopurua mugatuko balitz, gauetan gidatzeari buruzko mugekin baino heriotza gehiago saihestuko lirateke, bereziki bi murrizketa horiek konbinatuko balira. Zelanda Berrian, adibidez, murrizketa-mota hori indarrean dago.

Beraz, puntu honetan Josep Vicent Marquesek asmatutako kontzeptu bat aipatuko dugu: kuadrilako terrorismoa. Gizon askok beren buruari eta gainontzekoei ekintza kaltegarriak eta/edo iraingarriak gauzatzeko egiten duten presioa da, era horretan beren gizentasuna frogatzeko eta gizon-taldera sartu edo bertatik ez ateratzeko. "Terrorismo" hori gizonek errepidetan duten jarreraren eta muturreko jarreretan nahiz jarrera arriskutsuetan islatzen da.

Epilogo

Txosten honetan ez diogu gizon gazteen gidatzeko moduari kritika soil bat egin nahi izan, bi zentzutan arazo horri buruz ohartarazi nahi izan dugu. Alde batetik, gure ustez funtsezkoa da istripu-tasei buruzko azterketetan generoaren aldagarria kontuan hartzea, errealitatea ulertzeko orduan informazio baliagarria ematen baitugu, eta informazio hori ezinbestekoa baita prebentzio-neurriak hartzerako orduan. Sexuaren arabera bereizitako datuak aurkitzeko arazo handiak izan ditugu, eta horrelako datuek gure lana askoz ere gehiago zehazten lagunduko ligukete. Bestetik,

txosten honek gure gizarteak gizonezko gazteekiko duen jarrerari eta haurrak hezi eta sozializatzen dituen moduari buruz ohartarazi nahi du, gizarteak bultzatzen baititu gazteak arriskua bilatzera, minaren aurka anestesiatzera, zauriezintasuna, kontrola eta indarra adieraztera. Ildo horretan, indarkeriazko ekintza gehienetan gizon gehiago egoteak gure mutilak nola sozializatzen ditugun pentsarazi beharko liguke.

Gai hau jorratzerakoan daukagun arazo nagusia da fenomeno ikusezina dela, bi arrazoi direla-eta: egoera hala izatera ohituta gaude; eta beraz, ez gara arazoa hautemateko gai (indarkeriaren ondoriozko heriotza gehienak gizonezkoenak izaten dira, eta normala edo "naturala" iruditzen zaigu); eta halaber, indarkeria gizonen jarrera naturalaren barne dagoela jotzen da.

Izan ere, gizonek hiltzen jarraitzea horren normala iruditzen zaigu, non arriskuan bagaude, hau esango dugu: "lehenbizi emakumeak eta haurrak".

BIBLIOGRAFIA

Bordo, S. (1999). *The Male Body. A new look at men in public and in private*, New York, Farrar, Strons and Giroux.

Breines, I.; Connell, R.; eta Eide, I. (2000). *Male roles, masculinity and violence. A culture of peace perspective*, Par's, UNESCO.

Chen, L.; Braver, E.R.; Baker, S.P.; eta Li, G. (2000) "Carrying passengers as a risk factor for crashes fatal to 16- and 17-years-old drivers". *Journal of American Medical Association*, 283:1578-82.

Connell, R. (1995). *Masculinities*, Berkeley, University of California Press.

Conway-Long, D. (1994). "Ethnographies and Masculinities", Brod and Kaufman (ed.), *Theorizing masculinities*, Thousand Oaks, Sage, 61-81 orr.

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 orr. [on-line ikusgai: <<http://www.elsevier.com/locate/soscimed/>>].

Espada Calpe, J. M. (n.d.). *Hombres, motos y riesgo: androcentrismo y sexismo en el mundo de las motos*, [on-line ikusgai: <<http://www.telefonia.net/web2/sword/>>].

Fausto-Sterling, A. (2000). *Sexing the body. Gender Politics and the construction of sexuality*, New York, Basic Books.

- Giddens, A. (1995). *Modernidad e identidad del yo. El yo en la sociedad en la Época contemporánea*, Península, Barcelona.
- Grosz, E. (1994). *Volatile bodies: Towards a corporeal feminism*, Bloomington (Indiana), University Press.
- Kaufman, M. (1994). "Men, Feminism, and Men's Contradictory Experiences of Power", Brod and Kaufman (ed.), *Theorizing masculinities*, Thousand Oaks, Sage, 142-164 orr.
- Kimmel, M. S. (1994) "Masculinity as Homophobia: Fear, Shame, and Silence in the Construction of Gender Identity", Brod and Kaufman (ed.), *Theorizing masculinities*, Thousand Oaks, Sage 119-141 orr.
- Marqués, J. P. (1997). "Nueva identidad masculina o el olvido de toda identidad", *Archivos Hispanoamericanos de sexología*, n.º 2, 143-154 orr.
- McKenna, A.P.; Waylen, A.E.; eta Burkes, M.E. (1998) *Male and female drivers: how different are they?* Berkshire, Erresuma Batua: The University of Readingf Foundation for Road Safety Research.
- OME (1999) *Injury. A leading cause of the global burden of disease*, Geneva, OME
- Ortega, F. (1993). "Masculino y femenino en la identidad personal de la juventud española", Ortega, F. (comp.), *La flotante identidad sexual: la construcción del género en la vida cotidiana de la juventud*, Madril, Instituto de Investigaciones Feministas (UCM), Emakumearen Zuzendaritza Nagusia, Madrilgo Autonomia Erkidegoa.
- Sánchez Martín, R. (2003). "Los usos sociales del riesgo: el deporte de aventura como configurador de una ética de la contingencia", Medina, X.; eta Sánchez Martín, R., *Culturas en juego. Ensayos de antropología del deporte en España*, Icaria, Barcelona.
- 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>