

XIV. GERRIKO IKERLAN-BEKA

Antolatzaileak:



GOIERRIKO EUSKAL ESKOLA
Kultur Elkarte



MAIZPIDE EUSKALTEGIA



LAZKAOKO UDALEKO
KULTUR BATZORDEA

Laguntzaileak:



kutxa

Euskadiko Kutxa



Lazkao, 2011

© Goierriko Euskal Eskola Kultur Elkartea

Antolatzaileak:	• Goierriko Euskal Eskola Kultur Elkartea Elosegi 16, 1.a esk. 20210-LAZKAO Telef. 943-16 02 82 gee@euskalnet.net • Maizpide Euskaltegia Elosegi 40-bis Telef. 943-88 92 31 20210-LAZKAO • Lazkaoko Udaleko Kultur Batzordea Euskadi Enparantza z/g 20210-LAZKAO Telef. 943-88 64 08
Koordinatzailea:	Mari Joxe Madariaga Irastortza.
Zuzendari Zientifikoa:	Jokin Apalategi Begiristain. Psikologia Sozialeko Katedraduna
Euskara zuzentzailea:	Dionisio Amundarain.
Argitaratzaileak:	Goierriko Euskal Eskola Kultur Elkartea, Maizpide Euskaltegia eta Lazkaoko Udala.
Laguntzaileak:	Gipuzkoa-Donostia Kutxa, Euskadiko Kutxa eta Goierri Beheko Industrialdea.
Egilea:	Maddi Garcia Olaskoaga
Logotipoaren egilea:	Amaia Galarraga Urteaga.
Inprimategia:	Lizarra inprimategia.
1. argitalpena:	2011ko azaroan.
I.S.B.N.:	978-84-934718-3-5
L.G.:	NA-2311-2011

JOSE INAZIO GERRIKO (1740-1824)

Seguran (Gipuzkoan) jaioa. Mutiloan bizi izan zen bertako apaiz. Madrilen ikasi zuen. Bere idazlana, *Cristau Doctrina guztiaren explicacioaren sayaquera, euscarazco platica edo doctriñetan partituric*, bera hil ondoren argitaratu zen (1858an). Liburuaren aurkezpenean esaten denez, argitarateko baimena eman ahal izateko, espainierazko itzulpena eskatzen zioten...



XIX. mendeko Segurako bista.

Joxe Mari Telleria Lezetak 1985ean Lardizal etxeko koadro bati ateratako argazkia.

ANTOLATZAILEEN SARRERA

AUTO IBILBIDEAK. Goierriko gazteen automobil kulturaz.

Gerriko Ikerlan Bekaren XIV. edizioaren emaitza aurkeztera gatoz gaurkoan, bildumako 21. liburukia.

Edizio horretara aurkeztu ziren proiektuak hauek izan ziren:

- "Jose Migel Barandiaranek bildutako ipuin eta narrazioen analisi estatistikoa: ezaugarriak eta tipologiak".
- "Gazteak eta autoa. Goierriko gazteak autoarekin duten harremana".
- "Agauntza erreka uren jatorria trazadore isotopikoak erabiliz".

Hiru proiektu horiek epaitzeko epaimahaia jaun-andre hauek osatu zuten:

- **Anuntxi ARANA MURILLO and.**
Antropologian doktorea eta euskal mitologian ikerlea.
- **Mikel HARANBURU OIHARBIDE jn.**
Psikologian eta Filosofian Lizentziatua, Pedagogian Doktorea eta UPV-EHUko irakaslea.
- **Iñaki ANTIGUEDAD AUZMENDI jn.**
Hidrogeologian katedraduna UPV-EHUko Zientzia eta Teknologia Fakultatean.

"Gazteak eta autoa. Goierriko gazteak autoarekin duten harremana" proiektua saritzea erabaki zuten aho batez. Proiektuaren egilea eta ikertzailea, Maddi Garcia Olaskoaga idiazabaldarra.

Gazteek, Goierriko gazteek autoarekin duten harremana aztertuz burututako ikerlana da eskuartearen duzuna, irakurle.

Gerriko Ikerlan Bekako liburu bilduman 21. alea den honek gazteak izan ditu protagonista: gaztea ikertzaile, gazteak ikergai eta gaia bera ere gazteen interesekoa, guztiz.

Autoa: autoa erabili beharrak, autoa aukeratzeko gustuak, autoaren funtzioak. Mundu zabala, mundu interesgarria... mundu bat XXI. mendeko gizartearen.

Goierriko mugetan gabiltza Gerriko Ikerlan Bekan ikerlanak egiten. Halaxe aritu da Maddi Garcia ere autoaren inguruko bere lanean. Dena dela, alde handiak egongo al dira, konparaketak egiten hasiz gero, Goierri eta beste bailara batzuen artean gai honi dagokionean?

Gure bailarako mugak gainditu eta beste batzuetara zabaldu daitezkeen ikergaiak dira argitaratzen ari garen guztiak. Ikerleei ateak zabalik utzi behar zaizkiela uste dugunez, Gerrikotik sartu eta bertan arrastoa uzten duenak, beste mila bide izaten ditu ikertzeko prest. Gauza bera, Gerrikoren fruituak dastatzen dituenak, dauzkagun hutsunez jabetu eta lehendik egindako ikerlanak aberasten nahiz gai berriak ikertzen, izango du zeregina.

Batere autorik gabeko garaiak behar bada ez, baina oso auto gutxi zegoena ezagutu duen jende asko bizi da oraindik. Garai ez hain urrun horretan bizikletak betetzen zuen lekua eta funtzioa guztiz aldatu dira. Ikusgarria izan ohi zen, adibidez, Fabrika Handiko (CAF) adarrak lanetik irteteko ordua jo ohi zuenean, gure herrietako errepideak bizikletaz betetzen ikustea.

Gaur egun, Maddik bere ikerlanean aztertu eta jakitera eman digunez, gaur egungo gazteen buruetan eta bizimoduan autoak lehen mailako lekua betetzen du. Baina utz ditzagun aurkezpen kontuak eta utz diezaiozun Maddiri berari autoez eta goierritarroz hitz egiten.

Zorionak, Maddi.

Zorionak epaimahaikideok, Anuntxi Arana, Mikel Haranburu eta Iñaki Antigüedad eta zuzendari zientifiko dugun Jokin Apalategiri. Beren erabaki, aholku eta laguntza behar-beharrezkoak izaten ditugu proiektuak jasotzen ditugunetik liburua argitaratzen den arte. Epaia ematean ez da beren lana bukatzen eta hori ondo baino hobeto dakite Gerriko Ikerlan Bekan, edizio desberdinetan, parte hartu duten ikertzaileek eta epaimahaikideek.

Zorionak eta eskerrik asko, baita ere, Dionisio Amundaraini, euskara txukun eta zuzenean, ikertutako informazioa modu irakurterazean ematen laguntzeagatik. Gerriko Ikerlan Bekaren sortzaile izatetik edizioz edizio zuzentzaile fin izatera pasa zitzaigun Dionisio eta ezin ordainduko lana egiten segitzen du.

Hiru erakunde antolatzaileok, Goierriko Euskal Eskola Kultur Elkartea, Maizpide Euskaltegia eta Lazkaoko Udala, talde-lanean aritu gara; geure lanaz arduratuta eta aurrera ere horrelaxe jarraitzeko asmoa eta interesa agertu nahi dizkizuegu.

Aipatu dugun talde-lan horretan partaide diren beste erakunde batzuk ere izendatu nahi ditugu sarrera hau bukatzerako; aipatu eta eskerrak eman, halaber, diru-laguntza eman digutenei, dirua ere ezinbestekoa baita ikerlanen bilduma osatzerakoan: eskerrik asko Gipuzkoa-Donostia Kutxa Fundazioari eta Euskadiko Kutxari.

Zuri, irakurle, on dagizula irakurketak!

ANDONI SARRIEGI,

Goierriko Euskal Eskola Kultur Elkarteko Lehendakaria.

MARIAN BIDE GAIN,

Maizpide Euskaltegiko Zuzendaria.

XABIER ARRASATE,

Lazkaoko Udaleko Euskara Batzordeburua.

AUTOMOBILA GOIERRIKO GAZTERIAN

Sarrera

Gerriko Ikerlan Bekaren XIV. edizioak, 2008an, «Goierriko Gazteen Automobil kulturaz» proiektua nabarmendu zuen beste birekin lehiatu ondoren. Edizio horretarako izendaturik zegoen epaimahaiak irabazle proklamatu zuen ofizialki Lazkaoko Udaletxeko Aretoan 2008-6-27an egin zen ekintza publikoan. Besteak beste, gaia bera adierazgarri gertatu zen proiektu horren aldeko erabakia hartzeko orduan. Gaur egungo gazteriak nola bizi du automobilaren presentzia? Gogora dezagun XX. mendearen hasieran automobil bat pasatzen ikustera jendea mendiz mendi ibilaldi luzetan joaten zela: «Gure aitajaunak-eta esaten zuten haiek Altsasura joan zirela mendiz –hiru orduko bidea–, automobil bat pasatu behar zela eta. Urrutitik ikusi omen zuten etortzen, gorri-gorria, kea ugari botatzen zuela, eta denak begira, nola izan zitekeen tresna hura, zaldirik gabe eta inork bultzatu gabe joaten» (Arratibel, Joxe (1995), *Kontu zaharrak*, Erein. Donostia). Aipaturiko adibidea Ataungo jendearen ingurukoa bada ere, kasua eredugarri gerta daiteke Goierriko beste herrietara ere automobila nolako jakin-minez heldu izan zitekeen irudikatu nahi bada. Goierri osoa XIX. mendearen amaieran industriaren dinamikan sartzen joan zen. Ikus, zehaztasunak nahi badira, Jone Ormazabal Zabaletaren (2008), «*Goierriko Egitura Industrialaren erradiografia*». XIII. Gerriko Ikerlan Beka. Lazkao. Goierri osoa ordu arteko bere lanbideetatik at industriara begira jarriko zuena, hala ere, 1917an sortu zen, Beasaingo CAF eraikitzean. Jende gehiena, euren herrietatik Beasaingo industriara desplazatzekoan, oinez edota bizikletaz joaten bazen ere, pixkanaka autobus zerbitzuak jarri ziren. Autobusek bi zerbitzu mota zituzten, bata trenera zihoazenentzat, bestea fabriketara zihoazen langileentzat. Izan ere, garai haietan automobil pribatuak ez ziren urri baizik ikusten. Ataunen, errepideaz luze eta garairako jendetua zenean, esaterako, hiru automobil pribatu besterik ez zegoen, 1936ko gerra aurretik, eta beranduago ere 1960 urteetaraino horrela izan zen. Gehi, motor bakar batzuk 1960. urteaz gero. Kontrastean, sarreratxo hau idazten ari naizenean, 2010eko uztailaren 14an, ikus zer berri dakarkiguten Gipuzkoako egunkariak. «Euskal Herriko herririk luzeena bezala ezagutua den Ataun gipuzkoar

herriak, euren artean urrunak diren auzoz egina dagoenak, ahalik eta kutsadura txikienez, bere bizilagunen aldairak errazteko, automobil elektriko partekatuen alokairuzko zerbitzu bat edukiko du. Esperientzia, 650.000 euroz gainera kostua duenez erakundeek laguntza beharrezko duena izanik, horren bultzatzaile diren Udalak, Foru Aldundiak eta Iberdrolak aurkeztu zuten atzokoan. Automobil elektriko horiek 160 kilometro egiteko autonomia emango dieten bateriak eramango dituzte». Automobilaren kultura ziztu bizian aldatzen doala garbi dago behintzat!

Gizatarren ezinbesteko mugikortasuna

Betidanik ezin asezkoa dela esan genezake gizatarren mugikortasun-joera. Hala ere, mugikortasun fisikorako bitartekoek mendebaldeko gure kulturaren historia luzean noizbehinka bakarrik lortu dute arrakasta orokor ondoriotsua. Horietarik lehen asmaketa sakona, uraren bidez mugitze kolektiboak ahalbidetu zituen J.K.ren aroa baino 5.000 urte lehenago gertatu zen, egiptoarrek itsasontzia eraikitzea lortu zutenean, hots, eraikuntza gaintzoruduna, tona anitz eramateko prestatua eta itsas handian ibiltzeko ahalmena zituena sortzean. Sormen hori, geroagoko gizatar asmaketa kolektibo gehienak eman direnean izan den bezala, sortzaile izan den gizatar kolektiboak berehala erabili zuen, maleruski, beste gizatar kolektibo batzuk menderatzeko, egiptoar itsas hegitik Siriara bideratuz gero, bertaratzean inbasio bat probokatu baitzuten. Geroztik militarizazioak itsasontzi aurrerapenak sortzeari ez dio inoiz utzi. Hori horrela dela dudarik gelditzen bada, pentsa zenbat bider erabilia izan den itsasontzi militarra gerrate jardueretako bitarteko bezala.

Lurrean mugitze kolektibo lasterrak sortzeko saioak ere beti egin izan dira. Erromatarrek maila bateraino lortu zuten karabana kateatuak erabiltzea, lur gainean mugiaraztea. Baina ildo horretatik, garrantzi handiagokoa izan zen luraren irmotasuna eta leuntasuna harturik kontuan, 1804an Richard Trevilthickek Galesen sortu zuen eraikina, guretzat trenarena dena, zeinak %4 desnibela baino larriagorik ez baitu behar ibiltzeko. Nahiz eta, lehenengo hura errailen gainean baporezko sugurdi batek arrastaka zeramana izan, geroztik termikoak, ikatzezkoak, dieselezkoak eta elektrikoak etorri dira. Hala ere, guztiak trenak deitzen ditugu. Lurrean mugitze kolektiboak egiteko garraio lasterra da. Haren bertsio ugari daude. Gaur egun, gure artean polemiko den AHTren proiektua dela-eta irekitzen ari diren errail bereziko bide-sarea dugu azken lekukoa. Asmaketa honek ere erabilpen militarizatuak ezagutu izan ditu gerrate egoeretan mundua sartu izan den toki eta aldi bakoitzean.

Airea ere baliatu izan da noizbait mugitze kolektibo lasterrak lortzeko. Airearen pisuaren diren aerodinamik hegalazteko saioak hemeretzigarren mendean gauzatu ziren. 1890ean Ader-ek baporezko motorraz lehen hegaldaketa lortu zuen. Geroztik motor eta planeagailu mota berriak etengabeko frogetan egon dira; 1927an, Lindbergh, bakar bakarrik, Atlantikoa igaro zuen bitartean. Orduz gero airea erabiliz egindako mugitze lasterrak gizatarren esku zeudela garbi zegoen. Ondotik asmaketa arlo hau bereganatzea lortu zuen abiazio-militarrak ez dio berrikuntzak egiteari utzi. Gaur egun espazioaren konkistan buru-belarri ibili dabil zientzia aerodinamikoa.

Azkenik, aurkeztu ari garen proiektuaren gai den automobilaren sorrera daukagu. Bertsio kolektibo bat ere baduela ahanzi gabe, noski, mugitze lasterrarako egin den asmatetarik individualizatuena dela azpimarratu behar dugu. Izaera honek mugikortasun psikologikoa ikertzera bultzatzen gaitu. Aztertutako gaiaren berezitasuna dena, hala ere, ez dugu alboratuko. Baina lehenik mugikortasun sozialen motez hitz egingo dugu.

Mugikortasun mota nagusiak

Giza eta gizarte-zientziak «zibilizazio bilakaera» deskribatzekoan nahitaezko kontsideratzen den mugikortasun aldi logikoen ereduak lantzen jardunak dira, nahiz ez diren oraingoz heldu irizpide finko eta eztabaidaz kanpoko liratekeenak eraikitzen. Alde batetik, tradizioa eta aurrerapena elkarrekin egin nahi izango lituzkeenaren ereduak ez delako sinetsgarria eta serioa eta, bestetik, bilakaera, berez, bakarra eta lehen jakinekoei egin nahia onartu ezinezkoa delako. Zibilizazioaren bilakaerak egituren, aldien, desafioen eta jarrearen arabera anizkun direla, ez bairik ez duena baireritzazu gaur egun. Tradizioak atxikitzen dion bitartean modernitatearen bilakaera ukan baitezake zibilizazioak. Tradizioa zentzu desberdinetan erregeneragarria baita. Gisa honetan ulertuz, gizarteak aztertzen badira, tradizioa iraunarazten duen erro-ardatza bera izango litzateke. Zerbait horren aldaketa bistakoa da, baina bere jatorria ez da endekatzen. Honela bada, mota desberdineko mugikortasun emaitzak aurkitzen ahal dira gizarte baten iraupenean. Izenda ditzagun horietarik nagusiak. Mugikortasun soziala definituz, hasteko, esan dezagun gizarte bilakaerarekin agertzen den hainbat mekanismoren presentziari deitzen diogula horrela. Mendebaldeko zibilizazioaren bilakaeran industrializazioa dugu aldaketa horien guztien bilgune. Industrializazioak ekonomia produkzio berrietara eramaten du gizarte eta, hori egitean, ekonomia

tradizionala, hots, oinarrian bete-betean artzaintza eta lugintza zituena, produkzio zola izatetik industriaren lagungarri izatera behartzen du. Enplegu berriak, ordu arte ez ezagunak, sortzen dira. Lanbideen arteko lehia pizten da. Tradiziozko enpleguak galtzaile ateratzen dira batez beste. Irauten dutenak, aldiz, indarberriturik komertzial bilaka daitezke. Elikadura “bio”en kasua da aipagarriena. Hala ere, ez da bakarrik ekonomia arloan errendatzen aldaketa hori. Botere politikoa kutsatzen du bilakaera horrek, haren eginkizunak biderkatuz. Lanbide berriak produktibo bihurtzeko enplegatu egokiak prestatu beharko dira. Hezkuntza orokor berri bati ofiziozkoa gehituko zaio. Gazteak bezala helduak ere horretan heziketa dira. Hau guztia gatazka iturri bihurtzen da. Produkzio emendatuek irabazien partiketa irezpidetara berritzea eskatzen baitute. Zer irezpideren arabera plusbalioak partekatuko dira? Nola baloratuko dira produkzio berriko gaiak, eta zer baliokidetasun izango dute antzinako produkzio sistematik datozen lehengaiekiko? Lehengai mineralak nork balioztatu eta ustiatuko ditu? Eta hori guztia aski ez bada, garai hauetan finantza-kapitalismoa heldu zaigu gizartean araututa zegoen hura bera ere hankaz gora jartzera. Espekulazio antzu miraritsuen lilura sortuz eta etenik gabeko eragina bultzatuz, aurreztaile txiki arruntenak ere bereganatuz irenstea lortu baitu finantza-kapitalismoak. Garbi dagoena da orduan, hau guztia eztabaidatzen gabiltzan une berean kultura zapaltzaile berri bat eraikitzen doala. Horrekin bat, adieraz dezagun ere oraino munduan zehar artzaintzatik eta lugintzatik bizitzen jarraitzen duen hainbat gizarte sektore mugikortasun geografikora bultzatzen ari garela. Behin ere amaitu ez diren migrazioak beste behin ere mundu aurreratuaren beharretara jarri ustiatzen baititu gaur egun ere. Parte garen mundu zibilizatuan ez baikaude oraindik batere ados migrazioak naturalizatzeko orduan. Utopia badirudi ere, noizko onartuko dugu hiritartasun unibertsala migrazioak tratatzeko irezpide egoki bakartzat?

Dauzkagun gizarteak gizatartzea nahi badugu, bereziki gobernuak zerbitzuak landu beharko dituzte. Ongi izatearen zibilizazioa jomugan ukango duen komunikabideen sareak guztien eskumenean egon beharko du: telefonoa, telegrafoa, irratia, telebista eta digitalaren espazio berria. Baita klinikak, ospitaleak, zahar-etxeak eta haurtzaindegia ere. Eta sarrera hau idazten diogun liburuaren gaiari bete-betean erantzunez, garraioen atala topatzen dugu. Itsasozko, airezko eta lurrezko garraioen hedapena, noski. Lurrezko garraioen artean trena eta automobila erantzun kolektiboak izan dira jatorrian. Baina denborak horren zeharkako emaitzetara bideratu gaitu: automobil indibidualaren zibilizaziora, alegia. Aitzinean dugun gizartea gisa honetan begiratzu ikuspegi plan orokor batean zer atal den eta non eta nola kokatzen den aurkezten dugun liburuaren gaia hobeto ulertuko dugu.

Automobilzale indibidualizatuaren diagnosia

Telefono mugikorra eta mugikortasuna gurutzatzen ditu kultura honek. Giza banakoaren portaeren jatorrian beti aurkitzen dugu mugikorra, zeina mugitzera bultzatzen gaituen egoeratzat ulertzen baitugu. Automobila hartzera doan gazteak nolako egoera du automobil indibidualizatuaren kontsumo kulturalan? Ezeren gainetik portaera kolektibo baten aitzinean geundeki. Aipatu automobilzale den gazte hori ez da nahitaez formalki antolatutako talde bateko kide. Hala ere, desantolaturiko giroan txertatzen den gazte horrek, beste gazte automobilzaleekin interakzioan dagoela sentitzen du eta talde anonimo horren nolabaiteko zentzuak eragiten dio. Portaera kolektibo horretatik zintzilik bizi daiteke bi modutara: batzuetan haurridegoan partaide izanez automobil exhibizioen kariatara. Honela denean, jendetza fenomenoaren ematen da, hots, beste kide batzuekin presentzia elkarkideko, berehalako eta aurpegiz aurpegikoa bizi ohi dute. Sarrera egiten diogun liburu honetan zentzu hau bizi dutenen anitz lekukotasun dago. Beste batzuetan, ez dago presentzia fisikodun haurridegorik aurrez aurre, baina gazte automobilzalea, ahoz ahozko edo komunikabide berrien informazio sareen bidez, bere baitan txertaturik duen objektu komun baten jarraitzaile da. Kolektibo dispersatu baten eraginpean bizi da, hots, masa portaeren influentziarekin.

Portaera kolektibo batetik zintzilikatzeak emozio kolektiboetatik janaritze-edatea dakar. Jendetza eta masa portaera kolektibo elementaletan, gertakizun desberdinen arabera, nagusiki agertu daitezkeen emozioak ondoko hauek dira: areriotasuna (arrazakeri gertakariak, talde jazarpena edota sorgin ehizak dira honen lekuko); beldurra (rock kontzertu batean eman daitezkeen izua, zurrumurru faltsuen ondoriozko ilusio kolektiboa ere honen lekuko izango lirateke); poza (kirol garaipen handi baten ospakizuna, fads eta moda kolektiboen kanporatze uneak gogora ditzagun); tristezia (pertsonek ezagun baten ehorzketa, menderatze militar baten etsimena honen lekuko izango lirateke).

Gazte automobilzale baten baitan arrisku faltsuen eragina nabarmenduko genuke, hasteko. Esan nahi baita, arrisku errealik ez dagoenean ere, egoera halakotzat interpretatzera hel daiteke, mentalak eta imaginarioek horrela agintzen dutelako. Horrelakoetan gazte hauek interakzioen bidez buruan eraiki dituzten egoera mehatxatzaileei jarraiki, ondorio errealek eraman ditzakete. Halatan, nahasmendu egoera bat ere sor daiteke arrisku erreala dagoelarik ere ez ikusteraino helduaz. Honen lekuko da, esan dezagun, plazera lortzea beste helbururik gabeko ibilaldietan; 2010. urtean jada hemeretzi pertsona hilak direla Pirinio mendikatean.

Gazte automobilzale batek gehiegizko zorion egoera batzuk ere bizi ditzake. Masa zoriontsuen imitazio olatuek menpean har dezakete. Sukarra, eromena, mania bezala ezagutzen ditugun egoerak bata bestearen ondotik agertzen ahal zaizkio. Neurri gabeko esfortzuak egiteko prest, inongo proportziorik gabeko diru balioak ordain ditzake bere autoaren itxura dela eta. Orduak eta orduak eman ditzake, bere pairamen ahalak erakusteko zentzurik gabeko frogetan sarturik.

Bera den gazte automobilzalea behar den kontsiderazioan hartzen ez dutenak mesprezatzen ahal ditu ondorioz. Areago, fobia moduko portaera olatuak piztu eta eragin ditzake, ekintza antisozialak bideratzeraino, jende arrunta mesprezatuz. Musika eta zarata erabil ditzake bestelakoak direnekin distantzia ezartzeko. Noizbehinka horrelako eszenak karriketan denok bizi izan ditugu.

Gazte automobilzalea bestearen identitate zeinuen harrapari bilaka daiteke. Estatu Batuetan, esaterako, anitz jende omen da preso hartu, kondenatu eta denbora bat kartzelan egitera behartzen denik, identitate ofiziala dutenen jantziak erabiltzeagatik. Janzkera xelebreak eta ile apainketa barregarriak ere horren adierazle izan daitezke.

JOKIN APALATEGI,

Psikologia Sozialeko Katedraduna

AUTO IBILBIDEAK

Goierriko gazteen automobil kulturaz

Maddi Garcia Olaskoaga

Azterlan hau zerbaitek egin badu posible, elkarlana izan da. Informazio elkartrukean oinarritu baita aurrera egiteko. Horregatik:

Elkarrizketa edo talde eztabaidetan parte hartu duzuenoi eskerrik asko. Inkestak erantzun dituzuenoi ere bai, noski. Zuen informaziorik gabe ezinezkoa litzateke.

Azterlanak iraun duen bitartean informatzaile eta aholkulari moduan, eta animo! batekin ondoan izan zaituztedan guztiei.

Eta nola ez, Gerriko Ikerlan Taldeari; mila esker emandako gomendio eta aurrera egiteko emandako indarrarengatik.

AURKIBIDEA

HITZAURREA.....	23
OHAR METODOLOGIKOAK.....	29
Helburuak eta hipotesiak.....	29
Ikerketa-mota.....	30
Ikergai izandako populazioa eta lagina.....	31
Datuak biltzean erabilitako teknika eta tresnak.....	32
Ikerketaren garapena.....	33
AUTOMOBILAZ, GAZTEEZ ETA MUGIKORTASUNAZ.....	35
1. Automobila historian.....	36
2. Automobila gazteen identitatearen moldaketan.....	47
Gaztaroa: aldaketa ugariko epealdia.....	47
Lagun-taldearen garrantzia.....	51
Automobilaren eta gazteen inguruko azterketak.....	53
Autoaren kultura gazteen artean.....	58
<i>Automobila estilo desberdintzaile</i>	58
<i>Autoa gizarteratzeko modu gisa</i>	62
3. Mugikortasun espaziala: ereduak.....	73
Irisgarritasuna: mugikortasun-ahalmena.....	77
Mugikortasun eramangarria.....	80
Mugikortasun aukera berriak: Traffic Calm.....	81
GOIERRIKO GAZTEAK AUTOAREKIN ETA AUTOAZ.....	85
4. Goierriko mugikortasun mapa orokorra.....	86
Goierriko mugikortasun-politikak eta ekimenak.....	91
Goierriko gazteen mugikortasun-ohiturak.....	94
<i>Joan-etorrietarako astegunetako ohiturak</i>	96
<i>Joan-etorrietarako asteburuetako ohiturak</i>	102
5. Autoa erabiltzea gazteen artean.....	107
Autoaren erakargarritasuna.....	108
<i>Gazteen gustuko automobilak</i>	111
<i>Automobila identifikatzailea denean</i>	115
Automobilarekin izandako esperientziak.....	122
<i>Lagun-taldea eta automobil-esperientziak</i>	129

<i>Genero-rolak taldeko harremanetan.....</i>	130
<i>Gidatzean sentitutako ardura.....</i>	132
6. Autoak eragindako arriskuen inguruko bizipenak.....	134
Arriskuaren pertzepzioa	135
<i>Arrisku fisikoaz.....</i>	135
<i>Arrisku sozialaz.....</i>	138
Arriskuzko jarduerak.....	141
7. Loturak: automobilerako jarrerak.....	146
Autoarekiko loturak: pertzepzioak.....	147
Automobilari egotzitako abantailak eta desabantailak.....	153
Garraio-mota desberdinen inguruko iritzia.....	159
Autozaletasuna gazteen artean.....	166
<i>Autozale izateko modu desberdinak.....</i>	168
<i>Zaletasunak besteekin partekatzea.....</i>	174
Rally-zalea izatea.....	177
ONDORIOAK.....	189
EPILOGOA.....	201
ERANSKINAK.....	205
Glosategia.....	206
Taulen zerrenda.....	209
Grafikoen zerrenda.....	211
Irudien zerrenda.....	212
BIBLIOGRAFIA.....	213

HITZAURREA

Autoak. Autoak makina bat aldatu dira sorrera hartatik. «Hamaika ikusteko jaio gara» esango zuen batek baino gehiagok hasiera hartan. Garai batean, berrikuntza askoren aurrean mesfidati zirenek, modernitateko elementu berri haiek deabruak eginak zirela esaten omen zuten. Hala kontatzen dute Goierriko adinekoek, argindarra ekarri zutenekoaz akordatzean. Urtsuarango emakume batek kontatzen zidan gogoan duela bere etxe ondotik nola pasatu zuten kablea. Guztiak asaldatu omen zituen gertaera hark. Gaitzen iturri izango zela uste zuen jende askok. Lau gurpilen gainean tira egiteko asto, idi edo zaldirik gabe lehenengoz *automobile* pasatzen ikusitakoan ere, auskalo zer pasatuko zen inguru hauetako jendearen burutik.

Ordutik, ordea, pasatu da dezente denbora. Antz gutxi dute orduko autoek eta gaurkoek, lehengo paisaiek eta oraingoek. Automobila lurraldearen garapenaren ardatz bilakatu da. Autoak ezarri ditu mugak eta jomugak. Nekez uler dezakegu Goierrik egun duen egitura espaziala autoak izan duen garrantziaz arduratu gabe. Nekezago goierritarren bizimodua autorik gabe. Egunak gaua behar duen bezala eta gauak eguna, autoaren menpeko den gizarte-egitura osatu dugu. XX. mende hasieran agertu zen lau gurpileko automobil hark, ireki zion etengabeko automobilaren garapen lasterrari atea, eta erabat sustraitzea lortu du gure artean, berezko tramankulua izango bagenu bezala, hura gure hanka izango bagenu bezala.

Autoaren kulturen bizi gara. Autoa sakralizatzen iritsi den lurraldean; ezinbesteko bihurtu da, eta ohore egiten diogu. Ohore, autoen gizaritean partaide izaten uzteagatik. Autoa baita zenbaitentzat arrakastarako giltza. Autoaren gorespen erritualetan automobila auto-jabearen kontrolatzaile egiten da; horrela, autoak eman diezaioke norbanakoari izena eta izana.

Autoaren garrantzia handia da adin talde guztien artean, bizitza estilo desberdineko jendearen

artean. Guztiek dituzte auto estrategiak; ikusezinagoak edo ageriagokoak, baina ez da inor autoak eragiten ez dionik. Automobilez bidaiatzea aukeratu ala ez, autoaren kulturen jarrazten du gizarte honek norbanakoa. Alegia, autoaren aurkako taldean edo aldekoan egon gaitzke, baina autoa beti presente dago. Ezinbestean hor baitago. Gu guztion inguruan.

Autoaren paradoxa da, ordea, orain ere autoaz hitz egitera ekarri gaituena. Desioaren eta gorrotoaren arteko balantzan ibiltzen da autoa. Batzuetan desiotik gertuago: ametsen iturri, prestigio emaile. Besteetan gorrotoaren aldera eginez: giza, gizarte eta ingurumen arazoaren iturri. Ezinbestekoa dena ezin eramanik aurkitzen gara sarri. Aldi berean pizgarri eta kezkarri. Obsesioaren aduanan, zaila da atzera begiratzea aurrean duzuna tentagarria bada.

Muga horretan gazteek ez dute zalantzan jartzen automobila erabiltzea beharrezkoa den ala ez. Irabazteko gogoak galtzeko aukerei irabazten die. Lehen aldiz baitute eskura, autoaren bidez, euren kabuz zerbait lortzeko aukera. Norberak zenbat balio duen erakusteko modua izan baitaiteke autoa batzuentzat. Ausardia horregatik, ordea, maiz izaten dira zigortuak gazteak: irabazi grina izateagatik eta hau erakusteagatik. Gizarteko arauak eta balioak oso barneratuak izan eta euren ekintzak horietan oinarritzen direlako. Batere konplexurik gabe, gailentzea izaten da askotan azken helburua. Hori baita egungo gizartearen antolamenduaren giltzarri: besteengandik desberdintzea taldekoa izanez batera. Gazteek, autoa hartzean, helduen harremanen sistema imitatzen dute. Gurasoen edo helduagoen menpeko izan gabe, automobilez lehenengo aldiz agintzeko aukera lortzen dute gidabaimena lortzean, emozioak puri-purian jarritz. Heldu moduan identitatea moldatzeko lehen pausoetariko bat izaten da askotan automobil-gidari edo auto-jabe moduan besteen aurrean aurkeztea.

Erakuste horiek ez dira guztien gogoko izaten. Horrelakoetan, gazteengana bideratzen dira helduen begirada mesfidatienak. Istripuen inguruko berriek, gehiegikeriak eragile izan direla dioten berriek, zifrek zein gazteei buruzko estereotipo desberdinek gazte buruzko iritzi negatiboa sortzen dute. Gizarteko beste kolektibo batzuekin batera, arazotzat jotzen baitira gazteak, gazte izateak berekin arazoa eta liskarra balekar bezala. Gazteek gizarteak ematen dien jende aurrean aurkezteko aukera aprobetxatzen dute, horrelakoetan, ikasitako eran, gogoz, desioz eta sormenez jokatzuz. Gizartetik jasotakoa kaleratzen dute, eta horrekin batera aldagetak proposatu eta aldarrikatzen dituzte. Musika estilo desberdinak, janzkera desberdinak, aisialdia pasatzeko eredu desberdinak... oztopoak jartzen dizkieten aurrean altxatuz euren ideiak mahaigaineratzen dituzte. Autoetan ere adierazpen moduak aurkitzen dituzte. Eredu berrien bila, mundu ikuskera

berrien bila abiatzen direla esan daiteke. Ez dira, ordea, gazteak izateagatik beste mundu batean bizi. Gazteekin eta gazte ez direnekin harremanak izaten dituzte. Guztiekin bizi dira eta, horregatik, ezin da bereizketarik egin. Gehiago dira beste taldetakoekin konpartitzen dituzten gauzak, desberdin bizi dituztenak baino. Gazteek autoa nola erabiltzen duten ulertzeko, autoaren kultura oinarri duen gizarte batean bizi garela konturatzea beharrezkoa da. Auto propioa desplazamendurako garraio hobetsiena den kulturen. Gazteek errepikatu egiten dute ikusitakoa. Autoaren inguruan ematen diren talde antolamenduak ere testuinguru honetan ulertu behar dira. Arriskuak eta gatazkek badute beren lekua; baina hori bakarrik ikusteak errealitatearen irakurketa murriztaile eta sinplea baino ez luke erakutsiko. Autoaren inguruan balio eta ohitura ugari plazaratzen baitute gazteek. Elkar ezagutzeko, dibertsiorako eta elkartasunerako ere balio du autoak. Auto-jarduerekin identifikatzeak gizarte kohesioa eta taldeatasuna sortzen baitu.

Gazteen auto-jarduerak testuinguru zabalago batean kokatzen dira. Behatz erasotzaileetatik alde egin behar da, eta taldeatasun-jardueratzat hartu. Jarduera hauek ez daude hain gazte ez diren horiek egiten dituztenetatik hain urrun. Agian, gordinago aurkezten dira gazten kasuan. Gizarteko balioak purutasun handiagoarekin agertzen dira. Baina balioak funtsean antzekoak dira. Zalantzan jarri beharrekoak ez dira, beraz, gazteen jokaerak, baizik eta gizarte oso baten balioak.

«Auto» terminoa helburu askotarako erabil daiteke: desplazamendurako, askatasun-tresna bezala, ospea lortzeko, etab. Identitatea sortzen eta berreraikitzen laguntzen du autoak, ingurune sozialean integratzen. Eta taldeatasun horrek, norbanakoaren konfiantza handiagotzeaz gain, elkartasuna sortzen du. Batzuek autoa garraio bezala hartuko dute, beste batzuek gozamen bezala. Denetarik dago. Musikari dagokionez, Punk-a edo Jazz-a, Rock-a edo Teknoa gustatzen zaien gazteak dauden bezala, autoaren mundua ere oso zabala da: autoa gustuko ez dutenetatik autoa zaletasun bihurtu dutenetara aukera-pila topa daiteke. Rally, kart, auto zahar, autokross, tuning...zaleen taldeak daude, bakoitzak bere arau eta errepresentazioak dituelarik, beste zaletasun espezifikoengandik desberdintzen dituzten ezaugarriekin.

Gazteek, automobilaren munduan murgiltzean, besteen gizartean murgiltzea bilatzen dute. Ibilgailua horretarako giltzarri bihurtzen da: autoa autonomia lortzeko garraibidea delako batzuentzat. Autonomia, besteeikiko menpekotasunetik alde egiteko. Autonomia, besteen aurrean nortasuna lortzeko. Automobilaren aurrean auto-mota asko gordetzen baitira. Gazteak auto horien bila abiatzen dira.

Ondorengo orrietan autoaren eta gazteen arteko ideia hauetan eta beste batzuetan sakontzen saiatuko gara. Teknologikoki aurreratuak diren gizarte garaikideetan, gazteria eta autoak, askotan bat egiten duten fenomeno dira. Azterlan honen helburua, gazteriak garraiobide arrakastatsuena denarekin dituen harreman-moten inguruan hausnarketa egitea da. Gazte askok autoarekiko ikuspuntu berria jasotzen du gidabaimena ateratzearekin batera. Eta, horrezkero, gazte talde batzuentzat, taldearen antolaketa autoaren ingurukoa bilakatzen da. Industria kulturalak gazteriararen eta autoaren merkatuan sartzeari lortu dute, autoaren irudiaren bidez estiloak¹ sortuz, gazteei zuzendutako autoak eta auto-estiloak sortuz. Gazte taldeen antolaketa ezagutzeko eta automobilaren agerpenak taldearen eguneroko dinamikan eragiten dituen aldaketen berri izateko, garrantzitsua da egungo errealitatearen azterketa testuinguru zabalago batean kokatzea, gazteen mugikortasun-ohiturak eta hauen inguruan dituzten iritziak eta pertzepzioak ezagutzeko eta ulertuz.

Azterlanak bi zati ditu. Lehenengo zatian, gazteriararen eta autoaren arazoa ikuspuntu teoriko batetik lantzen da. Gai honen azterketarako, kontuan hartu beharrekoa da oinarri teorikoen lanketa. Aurrekariak aztertzen dira, bada. Batetik, eginak diren antzeko lanen ekarpenak bilduz eta, bestetik, gazteriararen eta autoaren azterketak egitean eta irakurtzean kontuan izatea komeni diren kontzeptu, ikuspuntu eta ideiak jasoz. Bigarren zatian, berriz, aurreko atalean azaldutako arazoaren inguruan egindako azterketa aurkezten da: Gipuzkoako Goierriko (Euskal Herria) gazteek autoarekiko eta oro har mugikortasunarekiko² duten lotura aztertzen da. Lan teorikoa eta kasu zehatz baten azterketa bateratzen dituen lana da.

Goierriko gazteen automobil-kultura ezagutzeko, lau atal desberdinetan banatzen da lana. Lehendabizi, Goierriko mugikortasun egitura aztertzen da. Bigarren, Goierriko gazteek autoaz egiten duten erabilera ezagutu nahi izan da; automobila zergatik den gazteentzat erakargarria ezagutzeko, eta automobil esperientziak zerk baldintzatzen dituen jakiteko. Hirugarren, arriskuak nola bizi ohi dituzten aztertu da. Laugarren, autoarekiko lotura-maila eta moduak ezagutu nahi izan dira.

Gazteen identitatearen eraikuntzan, autoaren kulturak duen eragina ezagutzeko abiatuko gara. Ibilbide honen bukaerara iritsirik gazteez gehiago jakingo dugun esperantzan. Gazteen kultura

¹ Ikus glosategia.

² Ikus glosategia.

hobeto ulertzeko eta mugikortasun-ereduen inguruan gogoeta egiteko. Atsotitzak dioen bezala, lanak bukaerarik ez du, eta ez da lan honen helburua izango gazteriaren eta automobilaren inguruan egon daitezkeen arazoen konponbidea aurkitzea. Eztabaidarako eta lanerako bidea zabaldu nahi da.

OHAR METODOLOGIKOAK

HELBURUAK ETA HIPOTESIAK

Proiektu hau egiteko ideia 2008an sortu zen. Ikerketaren helburu nagusia Goierriko (Gipuzkoa, Euskal Herria) gazteek autoarekin dituzten harremanak aztertzea izan zen, generoa³ eta formazioa kontuan izanik. Ikerlan hori 2008 eta 2010 bitartean gauzatu zen azkenean. Horretarako, Goierriko 18-29 urte bitarteko gazteen autoaren inguruko erabilera, iritzi eta usteak aztertu ziren. Azterlanaren helburuak lau izan ziren.

Goierriko gazteek autoarekin egiten dituzten jarduerak aztertzea. Goierriko gazteek autoarekin egiten dituzten jarduerak –nola, norekin, zein egoeratan eta zein helbururekin egiten dituzten– ezagutzea. Aldi berean, gazteengan adierazle desberdinek jarduera horretan nola eragiten duten jakitea (generoa, adina, bizilekua, ikasketa-maila edo lan-egoera besteak beste).

- Goierriko gazteek autoaren inguruan dituzten diskurtsoak aztertzea. Gazteek autoaren inguruan duten iritzia zein den jakin nahi izan zen, ibilgailu honekin dituzten harremanak nola bizi duten ezagutzeko. Izandako bizipenak eta horiek autoaren inguruko diskurtsoak eratzean izandako eragina ezagutu nahi izan zen.
- Goierriko gazteek mugikortasun-ereduen inguruan duten iritzia aztertzea. Gazteek mugikortasun fisikoa nola ulertzen duten ezagutzea, garraiobide desberdinen inguruan dituzten diskurtsoak ezagutu eta, horrela, autoak gazteentzat duen garrantziaz jabetzeko, mugikortasunaren testuinguru zabalago batean kokatuz.
- Autoaren erabilera baldintzatzen duten faktoreak identifikatzea. Gazteak autoarekin

³ Ikus glosategia.

honelako edo halako harremanak izatera eramaten dituzten arrazoiak ezagutu nahi izan ziren, eta horretan inguruneak nola eragiten duen aztertzea izan zen xedea.

Ikerketan egiaztatu nahi zen hipotesia honakoa hau zen: gazteek automobila gizarteratzeko tresna gisa erabiltzen dutela, heldutasunerako trantsizio aldian garrantzi berezia hartuz sarri, eta egiten dituzten autoaren erabileraren eta mugikortasun-ereduen inguruko iritziak gizarteko balioetan eta arauetan oinarritzen direla; alegia, gizarte kontsumistaren automobilari buruzko balioetan, zeinak jabetza hobesten duen eta automobila askatasun-sinbolotzat aurkezten duen, eta, generoaren araberrako botere-banaketa desberdintzailean, sexu/genero-sistema⁴ errepikatzen duen.

Analisia egiteko adierazle desberdinak hartu ziren kontuan: adina, sexua, gazteen bizitokia den udalerriko biztanle kopurua, ikasketa-maila, egoera soziala (lanean, ikasten, etab.) eta autozaletasun-maila.

IKERKETA-MOTA

Metodologia kuantitatiboaren zein kualitatiboaren bidez egin zen ikerketa. Azterketa kuantitatiboak garaiko errealitatea datu bihurtzen lagundu zuen. Horretarako, aztergai zen populazioaren lagin zabal bat hartu eta horrek automobilaren inguruan zituen erabilerak eta iritziak jaso ziren. Azterketa kualitatiboak, berriz, gizarte-egituraren sakoneko errealitateen azterketa egiteko parada eman zuen, gazteen automobil-esperientziak ulertzeko eta honen inguruan sortzen eta gauzatzen diren harremanen sareak ikertzeko informazioa lortuz.

Egindako ikerketak izaera deskribatzailea eta azalpenezkoa du. Hau da, egoera zehatz bat ezagutzea bilatzen du –Goierriko gazteek autoarekin dituzten loturen alde desberdinak–; baina,aldi berean, kasu zehatz baten azterketatik haratago, izaera globaleko gaia izanik garai honetan, gaiaren inguruko azterketa teoriko orokor gisa ere erabili ahal izango da. Diogun bezala, egiten diren interpretazio batzuk kasu-azterketa generikotzat hartu ahal izango dira, leku desberdinetan gertatzen den fenomenoia baita hemen jasotzen dena.

⁴ Ikus glosategia.

Momentuan eta lekuan gertatutakoa aztertu zuen ikerketa sinkronikoa izan zen. Horretarako iturri desberdinak erabili ziren: bibliografia ezinbestekoa izan zen lanari forma teorikoa emateko eta antzeko lanen berri izateko; iturri estatistikoak ere analisirako garrantzitsuak izan ziren eta konparaziorako ezinbestekoak; bestetik, landa-lanean zehar jasotako aurrez aurreko informazioak kasu-azterketa egitea ahalbideratu zuen.

IKERGAI IZANDAKO POPULAZIOA ETA LAGINA

Ikerketako aztergaiak, subjektuak, azterketa egin zen bitartean (2008-2010) Goierrin bizitokia zuten gazteak izan ziren. Gaztetzat 18-29 urte bitarteko biztanleak hartu ziren. Bi arrazoi izan ziren kontuan aukera hau egiteko: iturri estatistikoek –Eustat-ek edo Gazteria Kontseiluak, adibidez– 15-29 urte bitartekoak hartzen dituztelako gaztetzat eta 18 urterekin lortzen delako gidabaimena ateratzeko eskubidea, eta horrekin autoarekin izandako esperientzien mota berrietarako aukera zabaltzen delako. Lagina aukeratzean, teknika guztietarako ondorengo adierazle hauek hartu ziren kontuan.

- Adina: bi talde egin ziren. Bata 18-24 urte bitartekoa eta bestea 25-29 urte bitartekoa. Populazioaren erdia 18-24 urte bitartekoa izatea eta beste erdia 25-29 urte bitartekoa izatea zen helburu.
- Bizilekua: udalerri-tamainaren arabera, hiru udalerri tipologia bereizitu ziren. Tipologia bakoitzeko laginaren tamaina bat bera izan zen.
 - 1.000 biztanle baino gutxiagoko udalerriak (udalerri txikiak).
 - 1.000-5.000 biztanle bitarteko udalerriak (udalerri ertainak).
 - 5.000 biztanle baino gehiagoko udalerriak (udalerri handiak).
- Sexua: adin-tarte eta udalerri-tipologia bakoitzerako emakumeen eta gizonezkoen kopuru bera kontuan hartzea zen helburu.

Metodologia kuantitatiborako populazioa, aukeratzeko probabilitate-laginketaren bidez lortu zen. Lagin aleatorio estratifikatuaren bidez lortu zen, adinaren, bizilekua duten udalerri-tamainaren eta

sexuaren arabera. Goierrin 18-29 urte bitarteko gazteak 5.880 ziren (2008): 2.707 emakumezkoak eta 3.211 gizonezkoak. Guztira, 184 inkesta egin ziren; esan bezala, adina, bizilekua eta sexuaren arabera proportzioa mantenduz. Erabilitako konfiantza indizea %85ekoa izan zen, $p=1-q$ izanik eta errore marjina $\pm\%6$ koa.

Metodologia kualitatiboa –elkarrizketak eta talde-eztabaidak egiterakoan– gauzatzeko, aztertutako populazioa aukeratzeko, nahi izandako populazio estratifikatua eta kuota bidezkoa erabili zen, eta ahalik eta aniztasun handiena bilatu zen. Adierazle komunez gain, kasu honetan, beste bat ere kontuan izan zen: zaletasun-maila. Autozaletasun-mailaren arabera hiru kategoria berezitu ziren eta guztietan kopuru bera egotea bilatu zen. Oso zaletuak eta autoetan adituak, zaletuak eta ez-zaletuak. Elur-bolaren⁵ bidez –ezagunen eta hauen ezagunen bidez–, hau da, ezagunen bidez, elkarrizketatuen eta hauen harremanen sarearen bitartez, perfil desberdineko gazteekin kontaktua egin ahal izan zen.

DATUAK BILTZEAN ERABILITAKO TEKNIKA ETA TRESNAK

Ikerketak bi ardatz eta bi zati nagusi behar izan zituen. Batetik, informazioa biltzea eta, bestetik, informazio hori lantzea. Teknika bakoitzak lantze-mota bat eskatzen du. Batetik eta bestetik ateratako ideiak alderatu eta elkarrekintzan aztertu behar izaten dira gero. Horretarako, teknika desberdinak erabili ziren. Batetik, bibliografia-analisia egin zen, interesekotzat jo ziren teoria, kontzeptu eta ideia desberdinak jasoz, laburtuz eta elkar lotuz. Kasu-azterketaren⁶ inguruko datuak eta informazioa ere landu ziren. Horrez gain, inkestak ere egin ziren, kalean, telefonoz eta internetez, eta jasotako datuak matematika softwareaz (excell orria) landu ziren. Teknika kualitatiboei dagokienez, sakoneko elkarrizketa eta talde-eztabaidak egin ziren, hizketaldiak grabatu eta ondoren transkribatu. Horrez gain, behaketa desberdinak egin ziren, oharrak hartuz. Teknika desberdin horiekin lortutako informazioa elkarrekintzan jarri zen interpretazioa egin ahal izateko.

⁵ Elur bola, gizarte-zientzietan egiten diren ikerketetan erabiltzen den lagina aukeratzeko metodoetako bat da: lagina elkarrizketatuek proposatutako eta perfila betetzen duten ezagunen bidez osatzen da.

⁶ Kasu-azterketa ikerketa gauzatzen den bitartean gertatzen ari den gizarte fenomeno zehatz bat aztertzeko erabiltzen den ikerketa metodoa da: ikerketa-esparrua mugatua izan ohi da, gaiari, ikergai den populazioari, espazioari eta denborari dagokionean.

IKERKETAREN GARAPENA

Ikerketa 2008-2010 bitarte garatu zen. Lehen fasean ikerketarako interesgarria zen informazioa jaso zen. Bigarrenik, teknika desberdinak aplikatu ziren, Goierriko gazteen informazioa jasotzeko. Hala, 184 inkesta egin ziren lagin aleatorio estratifikatuaren bidez, aipatutako adierazleen arteko parekotasuna mantenduz. Horrez gain, sakoneko 22 elkarrizketa egin ziren, aipatutako irizpideen arabera, eta bi talde-eztabaida: bata autoetan adituak ziren taldekideez osatua eta beste bat ez-autozaleez osatua. Hiru behaketa zehatz ere egin ziren: bata garraio publikoaren erabiltzaileen perfila ezagutzeko; beste bat Gabiriako Rally Sprintean eta hirugarren bat auto zaharren erakusketa batean. Azkenik, dokumentazioaren analisisa eta landa-lanean jasotako informazioaren interpretazioa egin ziren, eta modu horretan ikerketaren txostena idatzi.

Ikerketarako aukeratutako azterketa-teknikak gauzatzeko arazoak sortu ziren. Inkestak egiteko traba ugari egon zen. Ohitura-ezak eta kontaktuak lortzeko zailtasunak, Goierriko gazteen eta automobilaren arteko lotura-errealitatearen argazkia egitea atzeratu zuten.

AUTOMOBILAZ, GAZTEEZ ETA MUGIKORTASUNAZ

1. AUTOMOBILA HISTORIAN

Autoaren historia ez da oso luzea. Autoak utzitako aztarna ez da nolanahikoa, ordea. Autoak urrutiko zein gertuko lurraldeak zapaldu ditu. Herrialde garatuenetan lurraldea autoaren arabera berrantolatu da, gizartean aldaketa handiak eraginez. Mende batean herrialde horietako ia biztanle guztiak konkistatzea lortu du. Autoaren historiari buruzko laburpen txiki batek, automobilaren inguruan gertatutako eta emandako gertakari adierazgarrienekin eta honen ondorioz emandako aldaketa nagusienekin batera, teknologikoki aurreratuak diren gizarteetan automobilak izandako eragina ulertzen lagunduko digu. Datozen orrialdeetan autoak gaur egungo gizarteetan duen zeregina eta garrantzia ulertzeko zenbait gertaera jasotzen dira, autoaren mapan bidaia egiteko kokatzeko asmoz.

Lehenengo lurrun-gurdia 1784an asmatu zuten Britainia Handian. Ordutik mende bat itxaron behar izan zen, gasolinaz zebilen lehen autoa 1885ean asmatu zuten arte. Garai hartan sortu ziren lehenengo auto-lantegiak ere. Baina benetako auto-iraultza beranduxeago gertatu zen: 1910ean. Urte horretan, Henry Ford-ek bere lantegian ekoizpen-metodo berria ezarri zuen: katean ekoizten hasi zen. Hau da, langile bakoitzak behin eta berriz lan bera egin behar zuen, produkzioa bizkortzeko makina espezializatu berriak sartu zituen eta garraio-kostuak jaitsarazten saiatu zen. Horrela, produkzio-kostuak gutxitu zituen. Langileei emandako soldata, berriz, nahiko handia zen. Modu horretan, langileek dirua aurreztu zezaketen eta diru horrekin auto bat erosi. Henry Fordek kontsumo-gizartearen giltzarria topatu zuen. Langileak, eurak ere kontsumitzaile bihurtzea, alegia.

Garaiko ekonomiarentzat aldaketa nabarmena izan zen. AEBetako langile-klaseak ordu arte luxuzkotzat hartuak ziren ondasunak kontsumitzeko aukera zuen eta, honenbestez, horiek erosteko desira sentitzen zuen. Autoa bezalako produktuak ordu arte klase sozial altuko jendeari zuzendutako ondasunak izan baziren ere, harrezkero, langile-klasearengan klase altukoak bezalakoak izateko desioa piztu zen; horrela klaseen-arteko botere-borrokari murgildu ziren.

Borroka horretan aurrera eginiko pauso bat zen autoa. Agian, horregatik, XX. mende-hasierako literaturan, autoak desioaren antzetzoki bihurtu ziren. Beste produktu askok ere bide bera jarraitu zuten.

Orduko bi potentzia ekonomiko nagusienek, Estatu Batuak (AEB) eta Sobietar Batasunak (SESb), autoari bultzada eman zioten. Lehenengo gerra mekanizatuaren⁷ ostean, Lehen Mundu Gerraren ostean, auto-industria ekonomiaren ardatzetako bat izatera pasatu zen. Kapitalismoak nahiz komunismoak autoaren ekoizpena eta errepideen garapena ahalbidetu zuten. Autoa leku guztietara iristea zen helburua.

Errusian, 1920ean, auto-industria bultzatzea bilatzen zuen plan bat jarri zen martxan. Ordurako sortua zegoen autoen ekoizpen-sare indartsua. Dagoeneko, 1916an, sortua zen Moskuko Autozaleen Elkarte (AMO). Urte bat beranduago kamioien lanarekin hasi zen. AMO arduratzen zen mota guztietako motordun ibilgailuen ekoizpenaz. Autobusak, kamioiak eta klase goreneko autoak ekoizten zituen enpresa publikoa zen. Automobil arruntak egiten, ordea, ez ziren hasi SESBko garaietara arte; 1934an hain zuzen ere. Ordurako, katean produzitzen zituzten kamioiak, eta autoaren ekoizpenari ere modu horretan heldu zioten. Sobietar Batasunean autoa ez zen ibilgailu pribatua; ikuspegi politiko sozialak autoari beste erabilera batzuk eman zizkion. Bigarren Mundu Gerran, automobilgintza helburu militarretara zuzendua zegoen erabat. Baina Lewis H. Siegelbaum-ek (2008) kontatzen duen bezala, Bigarren Mundu Gerra ostean dena aldatu zen. Autoa jabetzan izateko irrikak ez zuen itxaron. SESBko automobilgintza-industriak auto pribatu modernoak diseinatu zituen eta hauen produkzioa handitu. Eta garai hartan hasi ziren errepideak egitera dirua bideratzen ere. Autoaren erabilera orokortu egin zen.

Mundu kapitalistan, alderantziz, eta batez ere AEBetan, Lehen Mundu Gerra ezkerro autoa herrialdeko etxe gehienetara sartu zen. Auto saltzaileek errepideen eraikuntzari lehengo bultzada handia eman zioten⁸. Autoaren inguruko legeak egiten ere hasi ziren. Hain zuzen, 1916ko lege federalak «estatu desberdinak errepideetako sailak ezartzera behartzen zituen, gobernuaren diru-laguntzak jaso nahi bazituzten»⁹. Lege berrien ondorioz, errepide-sistema trinkoagoa bihurtu zen,

⁷ Gerra mekanizatuaz edo korazatuaz hitz egiten da, gerra metodo eta estrategiak gudarako ibilgailu blindatueta (tankeak, etab.) oinarritzen direnean. Gerra modernoaren ezaugarritzat hartzen da, eta I. Mundu Gerra jotzen da lehenengo gerra mekanizatutzat.

⁸ GARCIA OCHOA, S. (2005). "I drive therefore I am: Norteamérica y el automóvil", *Espéculo. Revista de estudios literarios*.: 30.

⁹ Ibid.

hau da, errepide-sarea zabaltzea eragin zuen. Garapena azkarra izan zen, batez ere Estatu Batuetan. James Flink-ek (1976)¹⁰ esaten duen bezala, «autoa jaiotzaz europarra da, amerikarra adopzioz», eta adoptatu zuen herrialde honek eman zion lehen bultzada handia. 1928an Hernest Hoover-ek, lehendakaritzarako kanpainan zera zioen: «bi auto-garaje guztietan»¹¹. 29ko Beheraldi Handiaren ondoren automobilgintzak hartuko zuen garrantzia agerian zegoen. Autoaren inguruan sortutako publizitateak objektu honen kontsumoa bultzatzen zuen. Mundu kapitalistan, auto iragarkiek etorkizun oparo baterako bidetzat agertzen zuten autoa. «Volkswagen»ek 1938an egindako kanpainan, auto-industriara bideratutako bizimoldea bultzatzen zuen, «etorkizuneko oparotasun soziala eta espaziala erakutsiz, autoz *picnic* batera zihoazen hiru emakumeren irudia erakutsiz»¹². Modu honetan Estatu Batuetako etxe askotan autoa mugikortasunaren errege bihurtu zen.

Europar, aldiz, auto pribatuaren erabilera hazteko denbora gehiago behar izan zen. Ingalaterra, Frantzia eta Alemania izan ziren Bigarren Mundu Gerraren aurretik auto-ekoizpen handiena zuten herrialdeak. Auto-ekoizpenaz gain, estatuko errepideen eraikuntza izan zen autoaren erabilera sustatzeko beste gakoetako bat. Alemanian, adibidez, autopistak monumentu nazional zirela esanez egin ziren. Kontinente zaharra errepidez lotzeko herrialde desberdinen proiektuak bere emaitzak eman zituen. Errepide-sarea Milanen eta Italiako lakuen –Italia Iparraldeko laku ugaziz osatutako zonaldeari horrela deitzen zaio– artean hasi zen gauzatzen, Alemanian jarraitu zuen 1936an autopisten eraikuntzarekin, eta beranduago Frantzia, Suitza eta Austria ere errepide-bidezko mugikortasuna garapenaren giltzarri nagusienetakotzat zuen lurralde-proiektuan murgildu ziren. Errepideen eraikuntza mugikortasun-estrategia baino zerbait gehiago zen, ordea. Interes geopolitikoei ere men egiten zien. Hitler-ek, 1939an, Reich eta ekialdeko Prusia Polonia bidez elkartzeko autobide bat eta trenbide bat eraikitzeke agindua eman zuen.

Auto-ekoizpenari dagokionez, enpresa handiak katean egindako produkziara moldatu ziren, horrela enpresa txikiek lehiakor izateari utziz. Hain zuzen, txiki hauek ezin izan zuten aski kapitalik lortu ekoizpen-eredu berrira egokitzeko, eta honenbestez ezin zituzten produktuaren azken kostuak merkatu. Auto bereziak egiten zituzten auto-lantegiek soilik lortu zuten aurrera egitea; luxuzko auto enpresek.

¹⁰ FLINK, J. (1976). *The car culture*. The MIT Press. Cambridge.

¹¹ GARCIA OCHOA, S. (2005). op. cit.

¹² DIMENBERG, E. (1995) "The Will to Motorization: Cinema, Highways and Modernity", *October*. 1995eko uda. 73. bol.: 132.

Enpresa handi guztiek Bigarren Mundu Gerran parte hartu zuten. Hau amaitzean, beste esparruetan gertatu zen bezala, auto-industria modernizatu egin zen. Auto-modelo berrien garapenak, ezaugarri berrieekin eta kontsumo-gizartea sortzearekin batera, auto pribatuen salmenta handiagotzea eragin zuen. Honela, ekonomia kapitalistaren oinarrietako bat bilakatu zen auto-industria. Garapen teknologikoa oso lasterra izan zen.

Teknologia aurreratuko beste herrialdeek ere auto-industriaren aldeko apustua egin zuten. Behe Amerikako (Hegoamerika etab.) herrialdeetan, Argentinan eta Txilen adibidez, edo asiar kontinentean, Japonian adibidez, diru publikoa errepideen eraikuntzara bideratzen hasi ziren. Auto-industriak sortzeko bultzada ematera ere bideratu ziren aurrekontuak. Bigarren Mundu Gerra amaitzean, autoa eta errepideak herrialde hauetako guztietako paisaian ohiko elementu ziren.

Espainiar estatuan 1889an sortu zen salmentarako autoak ekoiztera bideratuko zen lehen enpresa. «Cía General de Coches y Automóviles Emilio La Cuadra Sociedad en comandita» zen. Enpresa horrek 1900ean merkaturatu zuen lehen autoak «La Cuadra» izena zuen. Urte berean onartu zen lehen zirkulazio-araudia ere: «Reglamento para el Servicio de Coches Automóviles por las Carreteras del Estado». Urte batzuk geroago Bartzelonan Hispano Suiza enpresa sortu zen. Pixkana auto-industria lekua hartzen joan zen. Euskal Herrian, «Sociedad Anónima Española Automóviles Darracq» Vitoria-Gasteizen sortu zen 1907an. Urte bat beranduago «Sociedad Anónima Española de Automóviles Renault (SAEAR)» Madrilén eta «JM Vallet» Bartzelonan; bi urte beranduago «Biada, Elizalde y Cía» izena hartuz Miguel Elizalderen jabetzara pasatu zen aurreko enpresa hori eta lehen «Elizalde» autoaren prototipoa atera zuen 1913an. Bartzelona auto-lantegi gehien biltzen zuen ingurune bihurtu zen.

Lehenengo auto-enpresen inguruan, autoaren inguruko lehenengo erakundeak ere sortu ziren. «El Real Club de España» (RACE), adibidez; autoaren erabilera bultzatzeko sortutako elkarteak izan zen. «Reial Automòbil Club de Catalunya»-k (RACC), berriz, 1906an sortuak, bere helburu nagusien artean Katalunian autozaletasuna bultzatzea zuen. Madrilén «Unión de Conductores de Automóviles» (UECA) ere sortu zen. Alabaina, Lehen Mundu Gerrak auto-industriaren garapena geldiaraziko zuen. «Imperia» belgikar enpresaren kasua izan zen horietako bat: bi modelo espainiar estatuan ekoizteko asmoa izan bazuen ere, bertan behera geratu zen proiektua. Hala ere, krisi-garaian auto-industriak martxan jartzeko ahalegina egin zuenik ere bazen: 1917an

Bartzelonako San Andres auzoan «Fábrica Nacional de Automóviles F. Batlló Sociedad en Comandita» sortu zen «España» autoak egiteko.

Automobilak indarra hartzeko, autoaren ekoizpenaz aparte, lehen esan bezala, errepideen eraikuntzak izugarrizko garrantzia izan zuen. Teknika berri batek, 1918an, autoz ibiltzea asko erraztu zuen: porlan zementua erabiltzen hasi ziren espainiar estatuan.

Auto-industria lehen pausoak ematen ari zen garai hartan, lehen aldiz Automobil Aretoek atea zabaltzen zituzten. Baina automobilgintza-industriaren krisia berehala iritsi zen. Bartzelonako nazioarteko kongresuan, espainiar marken balorazio positiboak jaso bazituzten ere, enpresek ez zuten beren momenturik samurrena bizi. «Hispano Suiza», «Rolls Royce»-rekin parekatzen zen hura, ixtear zegoen. «Elizalde» itxiak zituen ordurako bere atea eta «Ricart» krisian zegoen. Denbora laburrean itxi ziren bi enpresak, baina bien artean berri bat sortzeko; horrela jaio zen «Ricart-España» marka. Primo de Rivera-ren diktadurapean modelo berriak protagonismoa hartzen joan ziren: «CEYC-Euskalduna» zegoen horien artean, erabilera militarreko bideratutako autoa. Diktadura honek iraun zuen bitartean, autoaren erabilera areagotzeko ekimen ugari jarri ziren abian. Esaterako, 1926an 2.800 km errepide eraiki ziren eta, José Calvo Sotelo Ogasun Ministro zela, «Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos Sociedad Anónima» (CAMPESA) sortzea erabaki zen. Konpainia honek, gobernuaren dekretuz, petrolioaren banaketaren monopolioa bere esku izatea lortu zuen. Espainiar gobernuak, 1929an (Real Espainiaren babesean), «Espainiako auto-industria nazionala» izeneko sortzea erabaki zuen eta Bartzelonan automobilen fabrika sortu. Dena den, urte gutxi geroago, 1935ean, deuseztatu zuten. Pixkanaka autoaren inguruko zerbitzuak joan ziren sortzen: aseguruak, mutuak, etab.

Gerra Zibilaren hasieran, 1936ean, auto-lantegiek ia ez zuten funtzionatzen. Bartzelonan, Generalitat de Catalunya-k, Josep Tarradellas-ek sinatutako dekretu baten bidez, «Hispano Suiza» kolektibizatu zuen, lantegia langile-komiteak¹³ kudeatua izatera pasatuz. Gerra ostean, auto-industria berriz jaio zen. Eta, 1940an, Joan Soler Güellek auto eta traktoreak konpontzeko «Garaje Central, S.A.» sortu bazuen, urte horretan bertan, Banco Urquijo-k «Sociedad Ibérica de Automóviles de Turismo» (SIAT), turismo autoak ekoizteko lan egingo zuen enpresa, sortu zuen, gerora SEAT izena hartuko zuena. Urte bat beranduago, Madrilen «Mercedes-Benz»-en Automobil

¹³ Kolektibizazio prozesua oso konplexua izan zen eta politikoki lanik asko eman zuena, baina hemen soilik aipatu egin dezakegu.

Industria Sozietate Anonimoa ezarri zen; nahiz eta estatuan marka hau 1906az gero merkaturatuta zegoen, marka alemanak jasotako eskariaren hazkundeak Madrilen produkzio-planta bat zabaltzea eragin zuen. Estatuak automobilgintzaren inguruan bere funtzioak zehaztu eta ardura horiek bere gain hartu zituen, dekretu batez, Espainiako automozioa planifikatu zuelarik. Eta, 1946an, Industria Nazionalaren Institutua (INI) sortu berritan, bere garaian Hispano Suizarenak izan ziren Bartzelonako lantegiak erosi zituen. Han ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones) automobilgintza- eta kamioigintza-enpresa nazionala eta CETA (Centro de Estudios Técnicos de Automoción) automozioari buruzko ikasketa teknikoen zentroa sortu zituen, industria zaharra berritzeko.

Automobilak eta automobilgintzak, XX. mendearen erdialdetik, izaera desberdina hartu zuten. Hori, hein handi batean, gobernu frankistak egin zuen automobilaren gaineko proiektzioaren eraginez gertatu zen. SEAT sozietatea jaio zen, 1950ean, INI, bost bankuren eta Fiat auto-enpresaren arteko akordio baten ondorioz. Espainiar estatuan muntatutako lehenengo SEAT 1400 1953ko azaroaren 13an hasi zen ibiltzen Bartzelonako kaleetan. Baina SEATen merkaturatze esanguratsuen eta entzutetsuen 1957an izan zen: SEAT 600-a zen. Hamarkada bat beranduago, Espainiako desarrollismo-garaian, aldaketaren ikur bilakatuko zen automobila. Ordurako, ordea, 1951n, konpetentziak, Renault-ek, Valladolid-en lantegi bat bazuen. Eta urte gutxi batzuk geroago, 1958an, Citroen-ek Vigo-n lantegi bat zabaltu zuen. Espainia, AEBekin Madril Paktua sinatu zuenetik, AEBetatik jasotzen zituen laguntza ekonomikoekin, nazioartera irekitzeko bidea egiten ari zen. Eta, 1959an, Espainiak autarkia amaitu zuenean Estabilizazio eta Liberalizazio planarekin, auto merkatuak indarra hartu zuen.

Urte horretan bertan, 1959an, eratu zen DGT ere (Zirkulazio Zuzendaritza Orokorra), zuzendaritza, antolakuntza eta koordinazio organo bezala finkatuz. Hau da, Zirkulazio Burutza Zentral gisa. DGTaren zeregin nagusia hasiera hasieratik dibulgazio-lana izan da.

Nazioarteko industrien estatuan beren lekua hartzen zuten bitartean, hamarkada eskasean aldaketa ugari gertatu ziren. FASA eta Renault España SA elkartu egin ziren FASA-Renault sortuz, AUTHIK (Automóviles Hispano Ingleses SA) eta Espainian ezarri zuen produkzioa, eta ENMASA IDASArekin fusionatu zen (Mercedes-Benzenak biak) CISPALS sortuz, etab. Modu honetan, autoa espainiar estatuko ekonomiarentzat oso garrantzitsua bilakatu zen.

Frankismoaren azken urteetan aldaketa asko bizitu ziren. Eta autoen presentziak paisaietan eragindako aldaketak ez dira gutxiagorako. 1950. hamarkadatik aurrera zirkulazioan zeuden autoen kopurua ikaragarri hazi zen. Automobilgintza-enpresek merkatu oso bat zuten aurrean konkistatzeko. Ford enpresak lantegia zabaldu zuen Valentzian 1976an, Ford Fiesta autoa merkaturatuz, ezagutu zutenen imajinario kolektiboan gordetzen den beste autoetako bat. Hortik gutxira, auto- eta kamioi-enpresen arteko ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones) sortu zen. Lehen momentutik aurreko erakundeei txanda hartu zien.

Euskal Herrian ere auto-ekoizpenak indarra izan zuen. Esaterako, Mungian Munguia Industrial S.A. (Munisa) enpresak Goggomobil autoa ekoizten zuen, Alemaniako Hans Glas GmbH enpresarekin sinatutako kontratu bat zela medio; 1962tik merkatuan zituen autoak. Baina hasieran salmenta onak izan bazituen ere, ondorena ez zuen arrakastatsua izan, eta 1968an itxi egin behar izan zuten. Lantegi handien garaia zen dagoeneko. Bizkaian automobilgintzak aurrera egiterik izan ez bazuen, Nafarroan eta Araban bestelako garapena izan zuten. Gasteizen, aipatu bezala, 1907an Darraq enpresa zegoen; 1950an, berriz, IMOSA lantegia sortu zen, Volkswagenen eta Vizcaya eta Bilbao bankuena eta akziodun indibidualena zelarik. Gainera, 1972an, IMOSA eta CIPALSA enpresek bat egin zuten, Volkswagen, Mercedes-Benz, Bizkaiko bi bankuek, Etxeberria familiak eta INIk jarritako kapitalarekin. Handik laster, 80. hamarkada hasiberrian, Mercedes ia lantegi guztiaren jabe egin zen, INIk zuelarik jabegoaren zati txiki bat. Eta 1989an guztia Mercedesen esku geratu zen. Eta Iruñeko Landabenen ere, indartsuenek eta mundu kapitalistan sareak zituztenek lortu zuten aurrera egitea. Hala, 1966an Authi baldin bazegoen, bederatzi urte beranduago SEAT sartu zen, 1984an Volkswagenen esku geratuz. Autoa, Euskal Herriko hiritarren mugikortasun-bide ez ezik, ogibide ere bilakatu zen modu honetara. Jendea autoari kateatzeko modu bat gehiago zen hori.

Geroz eta auto gehiago jarri zen zirkulazioan errepideetan (ikus 1. taula). Batez ere, 80ko hamarkadara arte, autoen salmentak izugarrizko igoera jasan baitzuen epealdi horretan. Hazkundeak 90. hamarkadan ere goraka jarraitu zuen eta gaur ere hala doa espainiar estatuko errepideetan dabilen auto-kopurua (ikus 2. taula). Hala ere, hazkunde-maila ez da beti bat bera izan. Gaur egungoa, esaterako, autoaren hasierako zabalkundea baino askoz ere txikiagoa da. Adibidez, 2003an haren aurreko urtean baino askoz auto gutxiago egon zen zirkulazioan, nahiz eta 2004an 2002ko automobil-parkea erabat gainditua zegoen. Azken urteetako hazkunde-baloreek autoa biztanleen egunerokotasuneko elementua dela agertzen dute. 2006-2007 bitartean, adibidez, hazkundea %5,16 izan zen.

1. taula

Espainiar estatuan zirkulazioan zegoen auto-kopurua urteka¹⁴.

Urtea	Kopurua
1957	145.532
1967	1.334.837
1977	5.944.942
1987	10.218.500
1997	15.297.366
2007	21.760.174

2. taula

Espainiar estatuan zirkulazioan zegoen auto-kopurua epe-aldika (%)¹⁵.

Epealdia	Hazkundera %
1958-1967	89,1
1968-1977	77,51
1978-1987	41,81
1988-1997	33,2
1998-2007	29,3

Autoak errepideak behar ditu ibiltzeko eta, honenbestez, errepideak eraiki ziren, eta tren-sareak indarra galdu zuen. Auto pribatuaren mugikortasun lasterra ahalbidetzen zuen errepide-sarea osatu zen. Espainiar estatuan autoa agertu zenetik, eta beranduago asfaltoa, errepide berriak egin ziren, eta automobilak errepide-paisaia berri haiek hartzen joan ziren. Azpimarragarria da eraiki ziren errepideen km kopurua. Adibidez, 1867an Espainiako errepide-sarea 66.734,6 km-koa bazen, ia mende bat beranduago, 1955ean, 120.763,66 km-tan zehar ibil zitekeen errepidez. Auto-dentsitatea handitu ahala, arazo berriak agertzen joan ziren: automobil-pilaketak, auto-istripuen kopurua igotzea, ingurumenaren kutsadura eta kutsadura akustikoa handitzea, esaterako. Hori dela eta, orain dentsitate handiko errepide gisa izendatzen diren errepideak sortu ziren. Dentsitate handiko errepideak 80. hamarkadaz gero eraiki dira. Estatuan 1990ean dentsitate handiko bideetan 5.126 km zeuden, eta 2007an, espainiar estatuan zeuden 166.011 km-etatik 14.689 km mota honetako bideak ziren.

¹⁴ Ikerketarako egina: urtero zirkulazioan egon diren auto-kopuruen arabera. Iturria INE.

¹⁵ Ibid.

Hego Euskal Herrian ere garapena antzekoa izan da, mugikortasun politika berberen emaitza baita hemen jazotakoa. XX. Mendean Hego Euskal Herrian zirkulazioan zeuden automobilen inguruko estatistikarik ez badago ere, azken hamarkadetako errepide-sarearen tamainari buruzko datuak, automobilak hartu zuen garrantziaren lekuko dira. 1990ean 7.972 km errepide zeuden eta horietatik 531 km dentsitate handiko errepideak ziren. 2007an berriz, 8.154 errepide km-tatik 919 km ziren dentsitate handikoak.

Mugikortasun-politika, batez ere, errepide-bidezko mugikortasun-ereduan oinarritu zen, garraio publikoaren zeregina bigarren mailan utziz. Pixkanaka, automobil pribatuak sustatuz joan ziren, auto pribatua garraiobide nagusiena bihurtu arte. Miralles-Guasch-ek (2002)¹⁶ proposatu zuen bezala, hau da zerbitzu publikoen zeregina: auto pribatuak nagusitzen diren mugikortasun-sistema batean hauek arazorik izan ez dezaten lan egitea da. Zirkulazioa arintzeaz arduratzen dira, auto-ilararik gerta ez dadin lagunduz. Beraz, esan daiteke garraio publikoak, biztanleei leku batetik bestera mugitzeko ematen dien aukeraz gain, zirkulazioa arintzeko funtzioa duela.

Modu honetara, lurraldea autoaren agerpenera moldatu zen. «Teknologia eta lurraldeak termino bakoitzaren definizioaren bidez berrantolatu ziren eta bat egin zuten, bata bestea legitimatu duelarik. Lurraldeak bere formari edo izaerari eutsi nahia agertu du; industri ekoizpenak, berriz, bigarren maila batean gainjartzen den lurralde baten estetika sortu du»¹⁷. Autoak bigarren natura eman dio paisaiari.

Horrekin guztiarekin autozaletasunaren garrantzia ere handitu egin zen. Esaterako, XX. mendean gero lasterketak egiten dira eta autoaren inguruan antolatutako autozaileen taldeak ikusten dira. Adibidez, 1894an egin zen lehen automobil-lasterketa Frantzian: «Le Petit Journal». Eta bat-bateko oihartzuna izan zuen han eta hemen. Belgikan, esaterako, 1896an egin zen lehena, eta Ingalaterran 1897an. Euskal Herriko lehenengo lasterketakoa Lasarteko Zirkuitua izeneko izan zen. Donostiako Alkatea zen Felipe Azcona-k hala nahi eta, 17.815 metroko lasterketa egin zen 1923ko uztailaren 23an. Klasiko bihurtu zen eta Gerra Zibila iritsi arte ospatu.

¹⁶ MIRALLES-GUASCH, C. (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Editorial Ariel Geografía. Barcelona.

¹⁷ DIMENDBERG, E. (1995) op. cit.:112. Dimendbergek, teknologia-aldaketekin lurraldea moldatu dela defendatzen du, lurraldearen itxura aldatuz eta funtzionamendua baldintzatuz.

Espainiar estatuko abiadura handiko lehen zirkuitua eraiki zen 1960an: Jarama zirkuitua, Real Automóvil Club de España-rena (RACE). Espainiako 1 Formulako Sari Handia 1981eko urtarrilaren 23an antolatu zen lehenengoz. Gaur egun, autozaletasuna bizitzeko modu ugari dago. Zaletasunak, pistak, lasterketak, etab. Autoak, bizimolde kontsumistatik harturik, ez zuen soilik garraio-modua, ekonomia eta paisaia aldatu. Autoak, beste elementu batzuekin batera, aisialdia ulertzeko beste modu bat ekarri zuen. Gaur egun autozaletasuna aisialdi-modu bat da askorentzat.

Autoz egindako ibilbideetan oinarritutako bizimodua sortu da. Errepideetan izandako esperientziak gizarteko partaide guztiengana zabaldu dira. Karrilean sartzen gara eta, geziei jarraituz, geure helmugarantz zuzentzen. Kanadan, Japonian edo Euskal Herrian. Herrialde garatuenetako biztanle gehienek egunerokotasuna da errepidea. Marc Augé-k (2005)¹⁸ esan zuen gizaki hipermodenoak ez-lekuetan¹⁹ mugitzen garela. «Honek (supermodernitateak²⁰...) ez-lekuen agerpenari eta ugaritzeari zuzenki lotuta dauden esperientziak eta bakardade-forma oso berriak izatea eragiten dio kontzientzia indibidualari»²¹. Gure joan-etorrietan identitate gabeko lekuek pasatzen garela zioen. Autobideak berdinak direla han eta hemen, aireportuak berdinak direla han eta hemen. Leku horien gainean dugun pertzepzioa bat-batekoa dela dio, diapositibak bezala osatzen dela; leku horietaz gogoratzean gizabanako bakoitzak irudi serieak osatzen dituela. «Argi ikusten da, "ez-lekutat" bi errealtate elkarren osagarriak baina desberdinak izendatzen ditugula: helburu zehatzekin sortutako espazioak (garraioa, merkataritza, aisialdia) eta gizabanakoek espazio hauekin mantentzen dituzten harremanak»²². Garraio-azpiegiturak mugikortasunerako bitartekoak dira, non izaera iragankorrak ingurunearen izaera gainditzen duen. Antzeko moduan mugitzen eta bizi ohi gara munduko leku desberdinetan.

Autoek, eta garraio-ibilgailuek oro har, ezaugarri kontrajarriak partekatzen dituzte. Alde batetik, fisikoki banatzen dute, batak bestea lekuz, baina era berean bata bestearekin leku batean elkartzeko bitartekoak dira. Baina ibilbidea, edo ez-lekua, ez dira horregatik identitate gabeko

¹⁸ AUGÉ, M. ([1992] 2005). *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Gedisa Editorial. Barcelona.

¹⁹ Ez-lekua kontzeptua Marc Augé antropologo frantziarrak definitu zuen eta gerora oso erabilia izan da antropologian, soziologian nahiz beste zientzia-diziplinetan. Trantsiziozko lekuei egiten die erreferentzia; pasarako leku izateagatik ez dute identitatearik eta, honenbestez, ez dira iristen lekua izatera (autobideak, hotelak, aireportuak, etab.).

²⁰ Ikus glosategia.

²¹ AUGÉ, M. ([1992] 2005). op. cit.: 97.

²² Ibid. 98.

lekuak. Ibilbide labur eta ezagunetan, ohiko bidaietan, inguruko ezaugarriek eta lekuaren identitateak indar handia dute. Ingurune ezagunetan identitate aspektu desberdintzaileak topatzen dira. Autoz leku beretik iragaten diren bidaiariek errealitate bat bera partekatzen dute. Ez da leku arrotza. Eta, segur aski, leku horiek espazio berezi eta bakar bihurtzen dituen ezaugarriak izaten dituzte. Posible da autoak ezagutzea, gidariek helmuga berbera izatea, paisaia oso ondo ezagutzea... Bidaiariak ez dira hain arrotzak eta hain anonimoak horrelako egoeretan. Ibiltzea bizitzeko modua baita, agertzeko modua, izateko modua. Autoz eginiko ibiltarteek gizarteko partaide horien bidaia-esperientziak dira eta honenbestez hauen identitatearen eragile. Autoaren bilakaera historikoak eraman gaitu horretara.

2. AUTOMOBILA GAZTEEN IDENTITATEAREN MOLDAKETAN

Gaztaroa, identitatearen moldaketarako garaia da. Gaztaroan erabakiak hartu eta aukerak egin behar izaten direla esan daiteke. Aukerak bizitzako beste aro guztietan ere egiten badira, erabakiak ordu arte baino autonomia handiagoz hartzen diren garaia da gaztaroa, non hartu beharreko erabakiak garrantzi eta esparru desberdinei dagokienak diren, kasu askotan bizitzako norabidea zehaztu nahian hartzen direnak. Gaztaroa helduarorako trantsizioaldi bezala definitu zuen Carles Feixa-k (1993). Arrazoirik ez zuen falta. Asko izan dira gaztaroa definitzen saiatu direnak. Alabaina, zenbat buru hainbat aburu esaten da, eta kasu honetan ere halakorik ez da falta izan.

Gaztaroa: aldaketa ugariko epealdia

Margaret Mead-ek *Coming on age in Samoa* (1928)²³ bere lanean egindako ekarpenak gaztaroaren ikerketan aldaketa esanguratsua eragin zuen. Gaztaroa ez dela arazo unibertsal bat esan zuen, baizik eta ingurune bakoitzean eta une bakoitzean sortzen dela. Samoan gazteekin egindako lanetik ondorioztatu zuen «nerabezaroak ez duela krisi- edo tentsio-epealdi bat irudikatzen; aldiz, interes-multzo eta ariketa batzuen garapen harmonikoak helduarora eramaten ditu pixkanaka»²⁴. Gaztaroa garaikidea dela esan zuen, bada. Gaztaroaren inguruko azterketarako, ikuspuntu eboluzionista nolabait gainditzea zen Meaden ekarpena, gaztaroari buruzko haren definizioak azalpen biologikoa gainditzeko baitzuen, eta, aldaketa fisiologikoak egonagatik, momentuari eta bizi izandako kulturarekin bat doan identitatea eraikitzen den epealdi

²³ MEAD, M. ([1928]1985). *Adolescencia, sexo y cultura en Samoa*. Planeta de Agostini. Bartzelona.

²⁴ MEAD, M. (1928). op. cit.:153 in C. FEIXA i PAMPOLS. ([1998]1999). *De Jóvenes, bandas y tribus: antropología de la juventud*. Ariel. Bartzelona.: 17.

bezala definitzen zuen gaztaroa. Ordutik aurrera, gizarte-zientzietan, gaztaroa espazioan eta denboran aldatu egiten dela defendatu izan da. Era berean Meadek belaunaldi arteko arazoak mundu osoan gertatzen direla baieztatu zuen. «Herrialde bakar batean gertatzen diren gertakizun partikularrak ez dira nahikoa gazte modernoak leku guztietan bizi duten urduritasuna azaltzeko»²⁵ zioen. Ortega y Gasset-ek (1923)²⁶ garai historiko desberdinak bizi izandako pertsonen elkarrekintzaren ondorioztat ikusten zuen belaunaldien arteko talka hau: «alde guztietan izaten dira hiru belaunaldi: gazteak, gizaki helduak eta adinekoak...Euren arteko gatazka eta talkak historiaren ondorio dira»²⁷.

Gaztaroa aldaketa ugariaren aldia izaten da. Gazteak haurtzaroa eta nerabezaroa utzi eta heldutasunerako bidea hartzen du. Horretarako helduenak bezala jotzen diren jarrera, praktika eta diskurtsoak ikasi behar izaten dituzte. Helduak izaten ikasi behar izaten dute. Gazteei buruzko azterketetan beharrezkoa da talde bakoitzaren ezaugarriak kontuan hartzea, «alde bakarreko ereduak ez baitute balio, datu etnografikoen eta historikoen aniztasuna ordenatzeko “mota idealak” sortu behar izaten dira. Kasu bakoitzean, beste barne ezaugarriekin batera aztertu behar izaten dira»²⁸. Talde bakoitzaren barne ezaugarrietan baldintza geografiko, historiko, sozial, etniko zein generokoek eragiten dute, eta hauek ere kontuan izan behar dira.

Tradizioz, helduen gizartean integratzeko, bi faktore beharrezkoak direla ulertzen da: familiarekin barne harremanak haustea eta independentzia ekonomikoa lortzea, hau da, identitate propioa eta lana izatea. «Gazteek dituzten jokaera batzuk (...) sozialki bideratuak dauden beharretan oinarritzen dira: onartua izan beharra, adostasuna, norbera ezagutua izatea eta parte hartzea»²⁹. Hori dela eta, behar horiek lana bilatuz, besteei helduen jokaerak edo jarrera helduak erakutsiz asetzea bilatzen da, horrela gizarteagandik segurtasuna lortzen delarik. Erabaki horiek hartzean jasandako presioak gaztaroa zalantza betetako epealdia izatea eragiten du.

²⁵ MEAD, M. (1970). *Cultura y compromiso: Estudio sobre la ruptura generacional*. Editorial Gedisa. Bartzelona.

²⁶ ORTEGA y GASSET, J. ([1923]1955). “La idea de las generaciones”, *Obras completas, Revista de Occidente*. Madril.

²⁷ FEIXA i PAMPOLS, C. (2006). “Teorías sobre la juventud en la era contemporánea”, *Revista Latinoamericana de ciencias Sociales. Niñez y Juventud*. 4.bol., 2:6 in J. ORTEGA Y GASSET. (1955). op. cit.

²⁸ FEIXA i PAMPOLS, C. ([1998]1999). *De Jóvenes, bandas y tribus: antropología de la juventud*. Ariel. Bartzelona.:18.

²⁹ ZUMALABE MAKIRRIAIN, J.M. (1989). “Personalidad y juventud” in P. DAVILA BALSERA, *Juventud, empleo y tiempo libre*. Euskal Herriko Unibertsitateko Argitalpen Zerbitzua. Bilbao.:17.

Gaur egun, gizarte postindustrialean, gaztaroa ez da familiari edo lanari hain lotua ageri. Erreferentzia-puntuak eta lortu nahi diren helburuak askoz ere dibertsagoak dira. Bigarren Mundu Gerraz gero gertatutako aldaketek eta kontsumoaren kultura sortzeak gazteen belaunaldia altxatzea eta euren artean desberdintzeko formak bilatzea eragin zuten. Hippyak, Rock&Roll zaleak, Heavyak, alternatiboak, etab. Gizartea aldatu egin zen. Carles Feixarentzat (1999)³⁰ bost izan ziren hori eragin zuten faktoreak: 1.) Ongizate-estatua sortu zen, hazkunde ekonomikoa eraginez eta babes sozialeko egoera berri bat sortuz. 2.) Autoritate patriarkalak jasandako krisiak, gazteen eragin-esparrua handiagotu zuen. 3.) Gazteentzat bakarrik zuzendutako merkatua jaio zen. 4.) Mass medien agerpenak mundu osoko gazteek identitate-ikurrak partekatzea ekarri zuen. 5.) Moralaren modernizazioak, kontsumismorantz izandako ohituretan eta jardueretan aldaketak sortarazi zituen. Horrek guztiak gazteriarren identitatearen eraikuntzan aldaketa eragingo zituen³¹.

Modu honetan, 1960ko eta 70eko hamarkadak gaztaroaren borroka adierazteko erreferente bilakatu ziren. AEBetako gazte errebeldeak, Beat Generation-ekoak, Frantziako 68ko maiatzeko mugimendua edo 69ko argentinarrak maiatza matxinatze horien erreferente bilakatu dira. Gazteriak aurre egiten zion gizarteari, bere ideologia defendatzeko. Adierazpen-modu berriak zabaltzen joan ziren mundu postindustrialean. Kontrakulturak kultura berriak topatu eta sortu zituen. Ordu arteko kultura musikal desberdinak, janzteko modu berriak, matxinada moralak eta politikoa egiteko modu berriak sortu ziren. Stuart Hall-ek (1969)³² Beat belaunaldiaren garrantzia azpimarratu nahi izan zuen: 1950-1960 urte bitartean sortutako lehen mugimenduak belaunaldiaren arteko ibilbidearen lehenengo haustura ekarri zuela zioen. Izan ere, poeta, idazle eta artista multzo horrek sortu zuena subkultura berri bat zen. Adiskidetasun bohemio bat sortzeko gaitasuna agertu zuten horrekin. Unibertsitateko irakasleak horretan guztian aldaketaren mezulari izan ziren. Ipar amerikar gazte sektore baten aitzindari ziren, bizitza estilo bat, proiektu sozial berri bat eskuartean zuten gazte-taldea³³. Gaur egun, aldaketa-garai hartan erabilitako adierazpideak aldaketaren ikono dira. Alde horretatik, 60ko eta 70eko mugimenduek ere sona handia hartu izan zuten, eta ikur ugari daude garai hura gogorarazten digutenak. Musika munduan ere izan zuen oihartzuna eta horien erakusgarri dira egun oraindik indarrean dauden zenbait talde: The Beatles, Bob Dylan, Elvis Presley edo Jimi Hendrix, horien artean. Bizitzari buruzko ideologia berriak zeuden aldaketaren muinean. Hyppi mugimendua, esaterako, aldarrikatutako ideologiaren eta bizimoldearen

³⁰ FEIXA i PAMPOLS, C. ([1998]1999). op. Cit.: 43-44.

³¹ Ibid. 43.

³² HALL, S. (1969). *Los hippies: una contra-cultura*. Editorial Anagrama. Bartzelona.

³³ SOLÉ BLANCH, J. (2005). "Antropología de la educación y pedagogía de la juventud. Procesos de enculturación" dirigido por E. FUENTES GOYANES (tesis). Universidad Rovira i Virgili. Tarragona.: 261.

adibideetako bat da.

Baina «gazteek lortua zutela zirudien askatasun hura, handik denbora gutxira ekonomiari, familiari eta hezkuntzari dagokienez, mendetasun berri bihurtu zen, hirurogeigarren hamarkadatik mendebaldeko gizarteetan emandako berregituraketa sozioekonomikoan hori nabari agertuko zelarik»³⁴. Industria kulturalek kultura merkaturatu egin zuten, adierazpen-modu desberdinak produktu bilakatuz. Horrela «gazteriaren kultur irudia gizarte konformismoan, desmobilizazio politikoa eta puritanismoan oinarritua egotera itzuliko zen»³⁵. Eta 80ko hamarkada asimilazio-prozesu honen lekuko izan zen. Gaztaroa luzatu egingo zen, eta gaztaroa bizitzako epealdi bezala definitzera iritsiko ziren. Lanaren ezegonkortasunak, gazteriak ohiko aisia-praktikekin jarraitzeak, familia-menpekotasunak, amatasuna eta aitatasuna atzeratzeak, etab.ek gazteak helduen munduan sartzeko dituen aukerak atzeratzea eragin zuen. Gaztetasuna zalantza-epealdi bilakatu zen horrela. Bizitzan zer egin erabakitzeak garaia, alegia. «Gazteak ez du bera beste inork eta ezerk definitu dezan nahi. Eta pentsatu behar da, bere kokalekua ziurtasun-ezean eta itxarotean oinarritutako identitate gazte eta irekia bilatzearen inguruan ezarri nahi duela»³⁶. Horregatik, Cottet-ek (1994)³⁷ *belaunaldi esekia* bezala izendatu zuen. Weinstein-ek (1989)³⁸, bere aldetik, «gaztaroa itxarotearen adina bezala»³⁹ definitu zuen. Gaztaroa helduen gizarteko parte izatera pasatzeko arauen barneraketa-prozesua dela esan daiteke, zeinetan arau horiek jasotzen joan ahala gaztea esfera horren barnean jokatzeko hasten den eta erabateko integrazioa lortzen duenean amaitzen duen. Horrela, gazteek esparru horietan sartzeko nahiko baliabide ez duten inguruneetan, eta gaztaroa bertute bat bezala ulertzen denean, «gaztaroa pasabide-erritu izatetik egonaldi-erritu izatera pasatzen da»⁴⁰.

Teknologia berriak gazteen kulturaren lekua hartuz joan ziren 1990eko hamarkadan. Bideoak, faxak, ordenagailuak, CDak... Feixak (1999) gazte hauei *X belaunaldia* izena eman zien⁴¹. XX. mendeko azken hamarkadako gazteek gazte-kultura postmodernoa zuten. Eta XXI. mendeko lehen hamarkadan ere joera horrek jarraitu zuen. Aro berrian, Interneta eta telefonia mugikorra zabalduta

³⁴ FEIXA i PAMPOLS, C. ([1998]1999). op. cit.: 45.

³⁵ Ibid.: 45.

³⁶ MOLINA, J.C. (2000). "Juventud y tribus Urbanas". *Última Década*. Iraila. 13.:121-140.

³⁷ COTTET, P. (1994). "Los cambiantes discursos sobre la juventud", *Proposiciones*. 24.bol. 306-309.

³⁸ WEINSTEIN, j. (1989). "problemas de la juventud: desafíos de la sociedad chilena", *Documentos de discusión*. CIDE. Santiago.

³⁹ MOLINA, J.C. (2000). op. cit.

⁴⁰ CAMACHO, J. et al. (2001). "Conclusiones", *Estudios de juventud*. 54.:92.

⁴¹ FEIXA i PAMPOLS, C. ([1998]1999). op. cit. 45.

zeudela, kontsumoan, komunikazioan eta transnazionalitatean oinarritutako gazteria sortu zen.

Lagun-taldearen garrantzia

Gazteek, zalantza-, itxaron-, trantsizio-epealdietan, elkarrekin biltzeko joera ageri dute. Gazteen taldeak banakoari babesa eskaintzen dio, gizartean kokatzen lagunduz. Era berean, taldekideek taldeari identitatea ematen diote eta identitate honekin beste taldeen aurrean taldekideak babestuak sentitzen dira. Taldeek, dituzten eta jasan ditzaketen arriskuen aurrean, bizitza-estrategiak diseinatzen dituztela esan daiteke. Gazte-taldeak, «benetako "segurtasun-sareak" bezala egituratzen dira adiskideen arteko harremanen sareak sortuz eta bizitzako esperientzien alde "on eta txarrak" partekatzeko leialtasun-gune bat eratuz»⁴². Gazteentzat erreferentzia esparruak ugari dira. Familia, eskola, komunikabideak... eta, batez ere bizitzako garai honetan, lagun taldeak. Gazteak behar duen identitatea erreferentzia-talde batetik hartzen du. Izaera informaleko erakundeak dira, idatzi gabeko talde-arauen arabera antolatzen direnak, eta nahiz arau horiek jasota ez dauden, guztiek ezagutzen dituzte eta zorrotz errespetatu behar izaten dira. Talde hauen antolakuntza horretan bat-batekotasunak garrantzia handia izaten du.

Gazte-taldeen artean aniztasuna da nagusi. Talde-mota asko daude, eta hori kontuan hartzekoa da. Gazteria-kategoria ez da batere homogeneoa. «Gazteen errealitateak errealitate desberdintzaileen aniztasuna du bere baitan, egitura eta berezitasun desberdineko faseetatik pasatuz gainera»⁴³. Ekonomia, gizarte, politika, erlijio, lurralde edo genero ezaugarriek horretan eragiten dute. Horrek guztiak taldeak estilo bat edo beste bat izatea eragiten du, eta honen arabera ezartzen dira azpikultura bakoitzeko parametro identifikatzaileak.

Gazte-kultura, gizarte helduarekiko autonomia-maila jakin bat duen gazteen gizarte-antolaketa moduan hartzen badugu, azpikulturaz ari gara, gazte-kategoriaren baitan sortzen diren erakundeen estiloez ari gara, alajaina. Taldeak sinboloen eta erritualen arabera identifikagarriak egiten dituzten ezaugarri multidimentsionalen multzoen emaitza dira estiloak, eta gaztea estilo

⁴² BALLESTEROS, J.C. (2008). "Riesgo, juventud y experiencias de socialización". *Revista de Estudios de Juventud*. Iraila. 82.:88.

⁴³ CAMACHO, J. et al. (2001). "Conclusiones", *Estudios de juventud*. 54.:94.

batetik bestera igaro daiteke helduarorako prozesu horretan. Gizartean, estilo berekoen artean edo besteen aurrean, agertzeko eta jokatzeko moduak dira azken finean, ingurunearen arabera aldatzen direlarik eta denboran dinamikoak izanik.

Taldeen artean desberdintzeko, egitura sinbolikoak garatzen dira. «Identitate soziala identifikatzea ahalbidetzen duen ezagutza-funtzio bat da. (...) Batez ere gazteen artean, taldeen artean bereizteko identitate-ikurrak behar dira»⁴⁴. Alde batetik, sinboloek desberdintzeko helburua dute; bestetik, komunikatzekoa. Sinboloen bidez informazioa iritsarazten da. Sinboloak irakurritz informazioa lortzen da. Jokabideek, gorputz-adierazpenek, arropak, hitz egiteko moduak... banakoa taldearekin identifikatzea ahalbidetzen dute, eta ikuslea azpikultura horri buruz aurretik duen irudiranzko bidaian murgiltzen du zuzenean. Estetika, keinu, hizkuntza, ohitura... jakin batzuek taldekoen irudia estilo jakin batekin lotzera eramaten dute ikuslea. Estilo desberdinei loturiko irudi kulturalak sortzen dira horrela.

Irudi kulturala estereotipo bat izan daiteke. Atzemandako taldea balio positiboekin edo negatiboekin lotzea eragiten duen irudi bat. «Estereotipoak eta aurreiritziak irudietan, hizkuntzan, jarreretan eta jokabideetan norberaren taldearen alde eginiko adierazpenak baino ez dira»⁴⁵, taldearen helburuetarako egiten direnak. Irudi kulturala partekatzen ez dutenentzat, etsaiaren marka edo marka neutral izango lirakeke irudi kulturalak.

Estiloen bidez, gazte-talde gisa bereizteaz gain, gazteek banako bezala ere taldean desberdindu nahi izaten dute. «Fama hori lortzen duenak, babes gehiago jasotzen du bere ingurunetik»⁴⁶. Gailentzea bilatzen da, beti ere talde barnean. Eta hori lortzeko estiloa pertsonalizatzea oso garrantzitsua da. Nork bere identifikazio-ikurrak izateak balio erantsia du jabetzea positiboki baloratua dagoen nabarmentzearen kulturen. Horren «emaitza da ni-aren aurkezpenean nagusitasun-sentimendua azaltzea, gainerako ibiltariek ez dutena publikoan erakustea sortzen duen handikeria: bakarra izatearen zortea»⁴⁷.

⁴⁴ MARGULIS, M. eta URRESTI, M. (argk.) (1996). *La juventud es más que una palabra*. Ed. Biblos. Buenos Aires.:14.

⁴⁵ MAZZARA, B. (1999). *Estereotipos y perjuicios*, Acento Editorial, Bartzelona.:4.

⁴⁶ MOLINA, J.C. (2000). "Juventud y tribus Urbanas". *Última Década*. Iraila. 13.

⁴⁷ DELGADO, M. (2002). "Estética e infamia. De la lógica de la distinción a la del estigma en los marcajes culturales de los jóvenes urbanos" in C. FEIXA et al. (argk.). *Movimientos juveniles en la Península Ibérica, Graffities, Grifotas, Okupas*. Ariel. Bartzelona. 4.

Gaztaroa ez da, alabaina, soilik trantsizioaldia gazteentzat. Trantsizio-indarra da gizarte-egiturarentzat ere, gaztaroak epealdi historiko guztietan gertatzen baitira, eta hauetan azpikulturen bidez, gizarte-egituraren balioak errepikatzeaz gain, aldaketak ere aldarrikatzen baitituzte, hein batean, gizarte aldaketen eragile izanez. Horregatik, «beren euskarri dituzten imajina kultural eta sozialak aldatzen diren ziklo-aldiak bizi ohi dituzte gazte gehienek»⁴⁸.

Automobila errealitate bat da gazte gehienek kasuan; orduan, helduarorako trantsizio-unean, nortasuna eraikitze indarra, ahalmena ematen die. Gainera, taldean egiten den heinean, gizarte-egituren antolamendua eratzen ere laguntzen du. Horregatik, aztertua izan den gaia da gizarte-zientzietan. Autoaren kultura gazteen kultura ere baden kasuetan, gazteek helduen auto-ohiturak hartzerakoan, harremanen sareak osatzerakoan edota azpikulturen batean partaide izaterakoan, autoaren inguruan izandako esperientziek gazteen identitatearen antolaketa eragiten dute. Izan ere, bizitza-esperientziek, etengabe gauza berriak ikastera bideratzen dute gazakia: horregatik, gazteen eta autoaren arteko lotura ere ikasitakoaren eta birsortutakoaren arteko elkarrekintzan oinarritzen dela esaten dugu, etengabe identitatea ere berreraikiz.

Automobilaren eta gazteen inguruko azterketak

Autoaren sorreratik ez da falta izan autoaren erreferentziarik diziplina desberdinetan. Artean, esaterako, autoaren zereginak norabide bat markatu du arlo desberdinen etorkizunean. Literaturan edo zineman, berriz, autoak abenturarako giltzarri izan dira. Bizitza-estilo batetik bestera aldatzeko edo joateko modua, batetik; protagonistak bere hazkuntza pertsonalean egindako barne-bidaiaren metafora bilatuz, beste askotan. Sexu-harremanen lekuko gisa beste batzuetan. Literaturaren historiari jarraituz ere, karruseletako maitasun-istorioen tradizioa autoetako maitasun-istorioetara pasatu zen. Horren lekuko dira amerikar filmetako auto-zineak.

Diziplina zientifiko desberdinek, liburuetan eta zineman kontatutako istorioetatik errealitateko gertaerak aztertze ahalegina eginez, autoa ikergai hartu dute. Egindako azterketa gehienek enpresa-munduarekin zerikusia izan dute. Autoaren errentagarritasuna, merkatu-azterketak,

⁴⁸ FEIXA i PAMPOLS, C. ([1998]1999). op. cit.:103.

finantzaketa-moduak, etab. ekonomialarien eta publizitatean jarduten dutenen arreta erakarri dute batez ere. Autoaren inguruko merkatu-ikerketek indarra hartu zuten. Ekonomia zientzientzat inflexio puntu ere bada beraien paradigmatan. Autoa merkatuan sartzeak, beste elementu batzuk ere tarteko zirela, egungo eredurantz norabideratu baitzuen ekonomia.

Honekin batera, azken urteetan autoa aztertzeke ikuspuntu berri batek indar handia hartu du: ingurumenaren azterketak, alegia. Ingurumenaren kutsadura dela-eta sortzen ari den kontzientziak, autoak isuritako kutsaduraren gainean neurketak egiten eta botatzen duen karbono dioxidoaren maila jaisteko ahaleginak egiten ari dira automobilgintza-enpresak. Alabaina, beste zientzia batzuek ere jarri dute arreta autoaren auzian: historialariek autoaren historia jasoz, geografoek autoaren agerpenak lurralde-antolaketan izandako eragina aztertuz, pedagogoez prebentzio-neurriak proposatuz, psikologoez gidarien jarreraz azalpenak emanaz. Esan daiteke, bada, autoak zientzia-adar oso desberdinak ukitzen dituela. Guztia lotuta baitoa, gizarte-fenomeno bat den heinean. Gizarteko partaideen eguneroko bizitzan garrantzia duelako eta gizarte-egituraketan oinarritzotzat ematen delako, izan dute interesik aipatutako alor desberdinek. Baina, zergatik du horrelako garrantzia autoak?

Hori azaltzen saiatu dira zenbait gizarte-ikerlari. Garrantzitsua da gizartearen funtzionamendua ulertzeko. Soziologiatik eta gizarte-antropologiatik automobila zabaldua dagoen gizarteetan, autoaren garrantzia zein den eta honen kausak azaltzen saiatu dira. Arazoak konpontzeko arazoaren kausak ezagutzea beharrezkoa delako. «Autoa hain itsatsia dago gure bizi-arauetan, hain hedatua dago haren erabilera eta abusua, non hura kontrolatzeko edozein arrazoizko ahalbide egitura-aldaketa sakonean oinarritu behar baita»⁴⁹.

Jörg Beckmann-ek (2001)⁵⁰ autoa agertu zenetik honen erabileran izandako garapena nolakoa izan den aztertu nahi izan zuen. Autoaren erabilera momentuko gizarte-egituraren arabera dela uste izan zuen. «Autoaren erabilera etengabe aldatzen ari da, bai prozesu kolektiboetan eraldaketa sozialak eraginez, bai azkeneko hauei aurre eginez»⁵¹. Autoaren arrisku- pertzepzioari buruz hausnartu zuen: haren arabera, arriskua hor dagoela dakigun arren, arrisku-maila gutxietsi

⁴⁹ SANCHEZ FERREIRA, E., CALERO TABOADA, G. eta TEHÓN SAEZ, H. (2008). *La siniestralidad vial. Un problema desconocido*. Shepa. Malaga. 18-19.

⁵⁰ BECKMANN, J. (2001). "Automobility. A social problema and theoretical concept", *Enviroment and Planning D. Society and Space*. 19.bol. 593-607.

⁵¹ BECKMANN, J. (2001). op. cit.:593.

egiten dugu. Hori izango litzateke auto pribatuaren arrakastaren gakoa: kontuan izaten ez den arriskua. John Urry-k (2004)⁵² ere autoen erabilera aztertu nahi izan zuen. Urryk ere autoaren erabilera gizarte-egituraren arabera aldatzen dela azpimarratu zuen. Gaur egun egiten den autoaren erabileraren zergatiak azaldu nahi izan zituen. Ariketa honetan egiaztatu ahal izan zuen pertsonen garraiorako ibilgailu aukeratuena autoa izatea ez dela pertsona baten edo biren kontua. Autoaren erabiltzeak duen nagusitasunean gaur egun elkarrekintza eta birsorkuntza direla ezaugarri espezifikoak zioen. Autoa, haren ustean, objektu manufakturatua da eta gizarte-zientzietan kapitalismoa definitzen duena; fordismoa eta postfordismoa, kontsumo indibidualaren adibide handiena. Esparru teknikoa eta teknologikoa batzen ditu autoak harentzat; nagusi den mugikortasun modua da eta sinbolo kulturala ere bai; gainera, baliabide naturalak ustiatzearen arrazoi nagusia da. Ezaugarri hauengatik guztiengatik, autoa honela definitzera eraman duten arrazoi hauek guztiek autoa desagertzera eramango dutela defendatzen zuen.

Autoari buruzko azterketa gehienak ez dira, ordea, hain orokorrak izan. Autoa ikertzean, gizarte-gaietatik egindako azterketek gizarte-eremu konketuagoetan jarri dute arreta. Eta horien artean aztertuen izan den analisi unitatea gazteriarena izan da. Kasu askotan gazteria arazo sortzailatzat jo izan delako, arrisku talde bat eta zerbait galtzeko aukera duena. Hein handi batean gazte-kulturen inguruko azterketak dira. Dena den, gazteek autoarekin izandako harremanak aztertzen dituzten ikerketak nahiko berriak dira.

Gazteez eta automobilaz egindako ikerketek beste azpikulturen inguruko ikerketa batzuk izan dituzte aitzindari. Ikerketa hauek oro har zirkulazioarekin lotutakoak eta ibilgailu-mota konketuen ingurukoak dira. Motorzaleen inguruko ikerketak (Chambers, 1983; Cunnen et al. 1985; Willis 1978; Espada Calpe 2000), gazte gidariei buruzkoak (Rothe 1986) eta errepideko istripuei buruzkoak (Rolls et al. 1991) beste batzuen artean.

Soziologian egin diren azterketak beste izaera honetakoak dira gehiago. Hiru autodiziplina-mota bereiz ditzakegu: industria-soziologian autoaz egindako ikasketak (fordismoa, batez ere, eta postfordismoa aztertuz), hiri-soziologiatik egindakoak (autoa agertzeak hiri-esparruak nola baldintzatu eta berrantolatu dituen aztertuz) eta kontsumoaren soziologiatik egindakoak («autoaren kulturak» aztertuz eta mugikortasun soziala gaitzat izanik).

⁵² URRY, J. (2004). "The 'System' of Automobility", *Theory, Culture & Society*. 21.bol., (4/5). 25-39.

Gazteria eta autoa aztertu dituzten kontsumoaren soziologoaren artean, Eamonn Carrabine eta Brien Longhurst (2002)⁵³ daude. Gazteek autoaz egiten duten erabilerak gizarteratze-prozesuen barnean ulertu behar direla diote: «kontsumoa trantsizio bezala har daiteke, batetik, arlo publikorako eta ekonomia formalerako eta, bestetik, arlo pribaturako eta etxeko eremurako trantsizio bezala»⁵⁴. Gizarteratze-prozesuetan, erakusten diren balioak dena merkaturatu daitekeela, arrakasta desberdintasunean oinarritzen dela eta ondasunak jabetzan hartzea dela direnean, Carrabinerentzat eta Longhurstentzat hortxe dago gazteek autoarekiko agertzen duten pasioaren gakoa. Gainera, ikerketan zehar beste auto-ikerketa gehienek kontuan hartu ez duten gai bat aztertzen dute: genero desberdintasunak autoaren erabileran; gizarteratze-prozesuetan ikasten den aspektua da hau ere.

Antropologian ikerketaren objektua autoa izan denean, «autoaren kulturak» aztertu izan dira. Taldeen jokaerak azaldu ahal izateko kasu zehatzak, alegia. Honetan aitzindaria edo lanik ezagunenetakoa behintzat, *Goliath* (1993)⁵⁵ izan zen, Beatrix Campbell kazetariaren lana, kazetaritza baino antropologiatik gertuago zegoen lana, hain zuzen ere. Bertan, Britainia Handiko landa-eremuan autoa gidatzea libretimendu gisa hartzeak sortutako arazoez jarduten du. Gazteen jarrera arriskutsuez, alegia. Bolantean izandako portaera horiek maskulinitate-eredu jakin bati lotuta daudela uste du berak. Suedian, berriz, ingurumenaz aditua eta azterketa kulturalen ikerlaria den Thomas O'Dell-ek (2001)⁵⁶ autoaren bidez suediarrek nola amerikartzen ziren azaltzeko egindako ikerketaren berri eman zuen artikulu batean. Gazteek ondo pasatzeko gidatzen dutela zioen, eta arriskua izatearekin eta arriskuan jartzeko jokaerekin lotzen dute gozamen hori. Defendatzen zuen komunikabideek eta publizitateak gidatzeaz ematen duten irudiak bideratzen dituela gazteak libretimendu-modu horretara. Hedabideek gazteei gidatzeaz eredu oker bat ematen dietela, alegia; arriskua dibertsioarekin lotuz eta gidatze-arriskutsua erakargarri bezala aurkeztuz. Modu horretan, gazteei gidatzea arriskuan jartzea izan behar dela pentsarazten dietela defendatzen zuen O'Dellek. Horren eragilea amerikartze prozesua zela zioen. Iragarkiez bidalitako mezuak eta gazte suediarrek amerikarren antza izateko duten gogoak gazteak zenbait jarduera arriskutsu egitera bultzatzen dituela uste zuen. «Autoa ez zen abentura berri batean sartzeko

⁵³ CARRABINE, E. eta LOUNGHURST, B. (2002). "Consuming the car: anticipation, use and meaning in contemporary Routh culture", *The Editorial Board of The Sociological Review*. 181-196.

⁵⁴ CARRABINE, E. eta LOUNGHURST, B. (2002). op. cit.:187.

⁵⁵ CAMPBELL, B. (1993). *Goliath: Britain Dangerous places*. Methuen. London.

⁵⁶ O'DELL, T. (2001). "Raggare and the Panic of Mobility: Modernity and Everyday Life in Sweden", in Miller (ed.) *Car Cultures*. Oxford, Berg. 105-132.

metafora hutsa, gidatuz amerikar modernitaterantz jotzeko ibilbidea bizkortzea ere bazen»⁵⁷. O'Dellentzat, komunikabideek zabaldutako desioa eta nahia dira horrelako praktiken erantzuleak.

Daniel Miller-ek, berriz, *Car Cultures* (2001)⁵⁸ bere lanean, perspektiba orokorrago bat emanaz, autoa garraibide baino zerbait gehiago dela adierazi nahi izan zuen. Autoaz alor eta ikuspuntu desberdinak landu nahi izan zituen, gizarte-zientzia desberdinetako ikertzaileen ekarpenak jasotzen zituen liburu bat editatuz. Liburuan oso presente dago gazteria. Autoari gizatasuna eman zion. Balioak erantsi zizkion: genero-balioak, moralak, emozioak, etab. Eta gauza bera azaltzen saiatu dira gazteriarren eta automobilen arteko erlazioa aztertu dutenak ere. Hauek dira horietako batzuk: George Lipsitz (1990)⁵⁹ pertsonalizazioaz, Linley Walker, Dianne Butland eta Robert W. Connell (2000)⁶⁰ autoaren kulturaz, hezkuntzaz eta maskulinitateaz egindako ikasketekin, Simon Maxwell (2001)⁶¹ autoaren erabilera ohikoen azterketarekin edo Hannah Graham eta Rob White (2007)⁶², Australian egindako ikerketa batean, gazteen artean gizonezkoek autoaz egindako erabilera aztertuz. Talde identitateen moldaketan autoak zein zeregin jokatzen duen aztertu dute, batez ere. Aspektu ugari lantzen dituzten azpikulturen analisiak dira; banakoen zein taldeen identitateak kontuan hartzen dituzten lanak, posizio soziala edota genero- identitatea.

Antropologian, autoa eta gazteak era orokorragoan aztertu nahi izan dituztenak ere egon dira, hau da, gazteak autoarekin dituzten harremanak oinarri orokorrekin azaltzen saiatu diren lanak. Gianni Marocci-k *L'Auto e i Giovani* (2001)⁶³ lanean autoaren eta gazteriarren arteko erlazioaz teoria lantzen saiatu zen. Bere lana psikologiaren eta antropologiaren uztardura moduan agertzen bazuen ere, lehenengotik gertuago dagoela esan daiteke, banakoen interpretazioari egiten baitie erreferentzia.

⁵⁷ O'DELL, T. (2001). op. cit.: 140.

⁵⁸ MILLER, D. (2001). *Car Cultures*. Berg Publishers. New York.

⁵⁹ LIPSITZ, G. (1990). *Time Pasages. Collective Memory and American Popular Culture*. University of Minnesota Press. Minneapolis.

⁶⁰ WALKER, L., BUTLAND, D. eta CONNELL, R.W. (2000). "Boy on the road: Masculinities, car culture and road safety education", *Men's Studies Press*. 2. bol., 8. 153-166.

⁶¹ MAXWELL, S. (2001). "Negotiating Car Use in Every day live", in D. MILLER (ed.) (2001). *Car Cultures*. Oxford: Berg. 203-222.

⁶² GRAHAM, H. eta WHITE, R. (2007). "Young people, dangerous driving and car culture", *Youth Studies Australia. Azaroa*. 26. bol., 3.

⁶³ MAROCCI, G. (2001). *L'auto e i Giovani. Riflessioni psicologiche e antropologiche*. Armando Editore. Roma.

Autoaren kultura gazteen artean

Autoa gizartean sustraiturik dago esparru eta dimentsio desberdinetan. Mugikortasun-tresna honek gazteen artean duen arrakastaren atzean, autoa integrazioarako tresna bilakatu izana dago. Automobilaren bilakaera historikoak, kontsumo-gizarteko produktu-klabeetako bat izatera eraman du autoa, hau gizarte modernoko biztanle askoren egunerokotasuneko tresna edo errealitate bihurtuz. Horregatik, gazteek, identitatea irudikatzean edo eraikitzean, integrazteko tresnatzat erabiltzen dute autoa, hau aukeratzean kontsumo-gizartearen balioak gauzatuz eta taldeotasun-praktiketan zein erabilpen indibidualean gizarteko balioak errepresentatuz.

Automobila estilo desberdintzaile

Barneratuta dituzten balioak agerrarazten dituzte gazteek autoaren aukera egitean. Autoa izan ala ez izan erabakitzean, autoa erostean nolakoa aukeratzeko den edo autoari pertsonalizatzeko zerbait jartzean, gustu bat agertzen da. Modak, inguruneak, kontsumoak... horiek guztiek eragiten dute horretan.

Honetaz ari gara hemen: Pierre Bourdieu-ek (1981)⁶⁴ *habitus*⁶⁵ edo «praktika batzuk ekoizteko gaitasuna eta klaseetan sailkatu daitezkeenak izatea bezala, eta praktika hauek eta produktu hauek desberdintzeko eta estimatzeko ahalmena (gustua)»⁶⁶ izatea bezala definitu zuenaz. Desberdintzearen lege sortzailea da, eta horren arabera bizitza-estilo desberdinak agertzen dira. «Bizitza-estiloak *habitus*aren produktu sistematikoak dira, elkarren arteko harremanetan jasotzen direnak *habitus*aren eskemen arabera, sozialki kalifikatuta dagoen zeinu-sistema kontuan izanik»⁶⁷. Bourdieuk estiloa eta klasea batera aurkezten zituen, klase baten estilo markatzaileak identitate-zeinu propioak dakartzala azalduz eta ulertuz, eta modu horretan estilo bakoitzari emandako ikurren esanahiak berrindartu egiten direla defendatzen zuen. Gaur egun, kasu batzuetan automobila klase markatzailea izan badaiteke ere –klasea maila sozioekonomiko bezala hartuz–, gehienetan ez dela gizarteko posizioaren adierazgarri esan daiteke. Hala ere, autoa desberdintzailea da. Estiloaren arabera, hau da, norbera den taldeko *habitus*aren arabera,

⁶⁴ BOURDIEU, P. ([1981]1988). *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*. Ed. Taurus. Madril.

⁶⁵ Ikus glosategia.

⁶⁶ BOURDIEU, P. ([1981]1988). op. cit.:169-170.

⁶⁷ BOURDIEU, P. ([1981]1988). op. cit.: 171-172.

automobila estiloaren ikur bilakatzen da. Modu honetara, kontsumo-gizarteak bizitza-estiloak sortu nahi ditu, *habitusak* jendearengan, eta horrela taldeen artean desberdintasunak sortu, merkatua dibertsifikatuz.

Habitus desberdintzailea aspektu ugari osatzen dute. Ekonomia-baliabideek, genero-rolek, etniak, musika-gustuek, kirol kuttunenek, jaki gustukoenek... denek batera gizabanako bakoitza kategoria sozial batekin eta bizitza-estilo batekin lotzera eramaten gaituzte. Talde bakoitzak bere buruaz duen ideiarekin araberakoa da: gorputzarena, estetikarena, etab.

Esan bezala, *habitusak* genero-kategoriaren desberdintasunean ere eragiten du. Kasu honetan bi kategoria zabal baina itxi sortzen ditu, gizartean gailentzen den sexuen banaketa dikotomiko zurrunaren lekuko. Nagusitzen diren maskulinitate- eta feminitate-ereduak ere estilo desberdintzailetzat har daitezke, sexu bakoitzerako praktika desberdinak ezarritik eta askotan jardura horiek elkarren baztertzaila izanik. Batzuk gizonezkoei bakarrik zuzenduak, eta beste batzuk emakumeei soilik zuzenduak. Automobilaren inguruko jarrera eta ikuskera genero-sistema honekin hertsiki lotuak daude. «Eguneroko teknologiarik dagokionez, genero-desberdintasun gehien ematen den esparrua garraio-teknologiarena izango da, segur aski onartuena eta eskuragarrien dagoena; mundu guztiak onartzen du noizbait emakume-gidarien inguruko bromaren bat entzun duela edo haur-mutilen arropetan kamioien edo autoen irudiak direla errepikatuenak»⁶⁸. Iragarkietan eta eguneroko oharkabeen jasotzen diren irudikapen horiek balio desberdintzaileetan eta estereotipuetan oinarrituta daude eta indartu egiten dituzte ikuspegi desberdintzaile hauek. Gaur egun, «publizitatea gure kulturaren prozesu narratiboan jabe egin da»⁶⁹ eta iragarkiek maskulinitateari eta aurretik dauden ideiak eta gizartean nagusitzen direnak elkar-elikatzearen prozesu batean sartzen dira, autoaren mundua mundu maskulino batekin lotzen jarraitzen delarik oraindik ere. Emakumezkoen estiloa eta gizonezkoen estiloa banatzeko ahalegina egiten da.

Emakumeen eta gizonezkoen estiloa definitzerakoan, zein estiloaren beste alde batzuek aritzean, neurri batean taldekatzeko edo azpikultura desberdinen estilo bakoitzaren sortzaileak dira hedabideak. Modak kategoria sozialetan banatzen ditu estiloak: horrela, kontsumoak dauden

⁶⁸ LAW, R. (1999). "Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility", *Progres Human Geography*. 23. bol., 4.: 579.

⁶⁹ VIDAL FERNÁNDEZ, F. (2005). "El papel cultural del consumo en la formación del niño en la segunda modernidad" in Isabel E. LÁZARO GONZÁLEZ eta I. MAYORAL NARROS (koord.), *Jornadas sobre los derechos de menores* 3-2004. 65-78. Madril.: 71.

egitura menperatzaileak indartzen ditu, kontsumitutako produktuen arabera desberdintasunak eraginez. «Gazte-kulturek ez dute muga sozialik desegiten ezta ezabatzen ere»⁷⁰; aldiz, indartu egiten dituzte. Horrela, autoaren jabearen gorputz osoa⁷¹ egitura zabal horretako botere-harreman desberdintzaileen erakustoki bilakatzen da. Horregatik, «tamaina eta diru-balio desberdineko ondasunak izateak plazera sortzen du berez. Gainera, kontsumo-gizarte batean ondasunak izateak, ingurune ezegonkortasun-sentimenduaren aurrean, banako batzuei beren burua aparteko partaide bailiran hartzeko okasioa ematen die»⁷².

Testuinguru horretan, publizitateak kontsumitzaileagan kontsumitu beharra sortzen du. Horretarako, «marken bidez identifikatzeko mekanismoak jartzen ditu abian (*markismoa*⁷³ fenomeno ezaguna da). Kontsumoa eta bizitza-estiloak lotuz, geroz eta handiagoa den menpekotasun egoera baterantz eramaten ditu gizarteko partaideak»⁷⁴. Autoaren kasuan, identitate-objektu bezala agertzen dira. Autoaren bidez, egoera soziala eta estatua edo estiloa eros daitezkeela pentsatzen da, identitatea sinboloen bidez moldatuz. Hori produktura eramanez markaz ariko ginateke. Eta markak gizarte guztiagan –gazterriagan ez ezik, haur eta helduengan ere bai– elementu desberdintzaile bezala jokatzeko du. Komunikabideek etengabe azaleko ideiekin erasotzen diote hartzaileari marka-zaleen piskatzen. Jaurtitako ideiek lekua egiten dute desioen txokorik sakonenean. Arrakasta lortzeko, zein estilo izan behar duen esaten diote hartzaileari. Eta, hori barneraturik, erlazioak estiloen arabera ezartzen dira, eta banakoak ongi aukeratzen jakin behar du. Aukera dagoen neurrian, estilo batekin edo bestearekin identifikatzen da. Gazteek beren parekoekin bat egitea bilatzen dute, eta, Carles Feixaren arabera, horretan ere badute eraginik komunikabideek: «mass mediaren, irratia, diskotekaren edo zinearen bidez, gazteei beren parekoekin gehiago identifikatzea eragiten zien etnia edo klase berekoekin baino»⁷⁵.

Markak bere jabeak izan nahi duen estiloaren isla izan daitezke, bada; horrela, markak edo korporazio-ekipoen ikur-tipo hauek izaten dira neurri batean estiloa asmatzen eta sortzen dutenak.

⁷⁰ ELBAUM, J.N. (1996). "¿Qué es ser joven?" in M. MARGULIS (arg.). (1996). *La juventud es más que una palabra*. Ed. Biblos. Buenos Aires.: 171.

⁷¹ Autoa daukan gaztea autoarekin aurkeztzen da bestearen aurrean. Gorputz biologikoa da horretarako tresna. Baina horrekin batera doaz, erantzen zaizkion berezitasunak ere: arropa, orrazkera...eta baita autoa ere. Pertsonen gorputz soziala horiek guztiek bateraturik osatzen dute.

⁷² CHMIEL, S. (1996). "El milagro de la eterna juventud" in M. MARGULIS. (arg.) *La juventud es más que una palabra*. Ed. Biblos. Buenos Aires.: 92.

⁷³ Ikus glosategia.

⁷⁴ MÉNDIZ NOGUERO, A. (2005). "La juventud en la publicidad". *Revista de Estudios de juventud*. 68. Martxo.: 105.

⁷⁵ FEIXA i PAMPOLS, C. ([1998]1999). op. cit.: 43.

«Marken munduak produktu batzuk desberdintzea eta izen ona ematea baino gehiago egin du. Espazio sozialean balioen egituraketa bat sortu du, eta horren barnean bizi gara, espazio horietan ibiltzen gara eta haien ideologiak irensten ditugu»⁷⁶. Esan dezakegu, markek gizarte garaikidea barnetik taldeetan banatzen dutela, kontsumitzen denaren arabera estiloak sortuz.

Gazteek kontsumitutakoaren arabera estiloak eratzen dituzte. «Estiloa gazte-kulturen manifestazio sinboliko gisa definitu daiteke, elementu materialez eta ez-materialez osatutako koherentzia gehiagorekin edo gutxiagorekin eginiko multzoen bidez adierazita, eta gazteek beren taldeen adierazgarri dela ulertzen dutena»⁷⁷. Marka edo identifikagarri batzuen bidez, taldeak babes egiturak sortzen ditu. Aisia-moldearen, janzkeraren, autoaren estetikaren, musikaren arabera, etab. elkar identifikatzen dira, eta horrek partaide egiten ditu. Industria kulturek indar handia izan dute horretan. Estiloak sortuz eta merkatu zabala eginez. Gazteak aukera du bere estiloa zein izango den aukeratzeko, eta enpresek aukera dute merkatua dibertsifikatu eta salmenta gehiago izateko. Gehienetan, estiloa ez da izaten taldearen sorkuntzatik ateratako zerbait. Sorkuntza merkantilistaz hitz egin daiteke eta, autoaren inguruan, hori nabarmena da. «Marken munduak produktu batzuek, besteen aldean, nabarmendu egiten ditu eta ospea ematen die. Espazio sozialean ezarri dute balio-egitura bat, non gu bizi garen, espazio horietatik pasatuz eta ideologia horiek jasoz»⁷⁸. Hori dela-eta, prestigioa duen markako auto bat izateak prestigioa izatea esan nahiko luke.

Marka horiei loturik doa pertsonalizazioaren beharra. Markekin bezalaxe, pertsonalizazioarekin, besteengandik bereiztea bilatzen da-eta. Bourdieuk klase ertainen artean nabarmentzeak duen garrantziaz hitz egiten zuen⁷⁹. Nabarmentzeak mugikortasun sozialerako balio dezakeela ere uler daiteke: Sorokinek (1927)⁸⁰ mugikortasun soziala «faktore- edo adierazle-multzo baten une bereko elkarrekintzaren ondorio»⁸¹ bezala definitu zuen. Hala ere, egungo gizartean, maila ertaineko biztanleen artean, automobila gehiago da agertzeko modu bat, status sozialaren adierazgarri baino.

⁷⁶ VERDÚ, V. (2005). *Yo y tú, objetos de lujo. El personismo: la primera revolución cultural del siglo XXI*. Debate: Arena abierta. Bartzelona.: 114.

⁷⁷ FEIXA i PAMPOLS, C. ([1998]1999). op. cit.: 97.

⁷⁸ VERDÚ, V. (2005). op. cit.: 114.

⁷⁹ BOURDIEU, P. ([1981]1988). op. cit.: 211.

⁸⁰ SOROKIN, P.A. ([1927]1959): *Social and Cultural Mobility*. The Free Press. New York.

⁸¹ BOUDMAN, R. (1973). *La desigualdad de oportunidades. La movilidad social en las sociedades industriales*. Editorial Laia. Bartzelona: 28.

Egungo gizartean, heldua izateak autonomia izatea dakar eta egoera horretan ospeak botere handiagoa ematen du. Gazteek, automobila gizartean arrakasta lortzeko elementu eta sinbolo moduan aurkezten denez, imitazioa jotzen dute arrakasta lortzeko. Gabriel Tarde-k definitu zuen imitazio estralogikoari jarraituz, arrakasta eragiten duen hori imitatzen dute gazteek horrela. Hedabideetan zein kalean automobila erabiltzearen eta arrakastaren artean ikusitako loturak imitatzen dituzte.

Autoa gizarteratzeko modu gisa

Kontsumo-gizartean automobil-kultura errotua egonik, automobilak gizarteratze-prozesuetan zeregin garrantzitsua izan dezake. Gizartean eragile ekonomiko zein soziala izateko, testuinguru batzuetan automobila baztertua ez izateko tresna izaten da. Hau da, kontsumo-gizartean ekoiztu eta zerbitzuak erosi ahal izateko, testuinguru batzuetan autoa beharrezkoa da, arlo ekonomikotik kanpo ez geratzeko. Eta lagun artean bildu, aisialdia igaro eta batzuetan zaletasunak konpartitzeko ere, beharrezko bilaka daiteke mugikortasuna beharrezkoa den eta automobila horretarako tresna nagusia den inguruneetan.

Gizarteratua izateko saiakera horretan, parekoen taldea gazteentzat erreferente bilakatzen da. Gazteek lagun-taldeetan, egunero, heldutasunaren *performancea*⁶² jartzen dute abian. Autoa gazteentzat objektu preziatua izan daiteke batzuetan eta, horrez gain, gazteek desiratzen eta faltan ematen dituzten helburu askotarako sarbidea ahalbidetu dezake. Horregatik, batzuentzat heldutasunerako bidean pasabide horretarako giltza bihurtzen da autoa. Hau helduentzako elementutzat hartu izan da, askatasunaren sinbolotzat, espazio propioztat; horiek barneratuta, gazteek askatasunerako lasterketan, gurasoekiko askatasuna bilatzen dute. Gidatzeko baimena ateratzea, beste gertakari batzuekin batera –festara ateratzea, esaterako–, gurasoekin duten lotura-harremanetatik askatzeko modutzat har daiteke.

Gazteek esperientzia berriez beteriko mundua ezagutzen dute. Eta aldaketa horietan, gazteen

⁶² *Performancea* ingelesezko hitza da, eta bat-batekotasunez eta inprobisazioz beteriko antzerki eszenikoa esan nahi du. Gizakiok ere bizi garen gizartean rol batzuk ditugu, eta horiek antzeztzen ditugu; gehienetan ikasitakoa bat-batekotasunez eta inprobisazioz antzeztuz.

taldeek bizipen berri horiei aurre egiteko parada eskaintzen dute, ezezaguna denaren aurrean taldean elkartasun- eta laguntasun-jokaerak nagusitzen direlarik. Taldeak erabakitzen du zeintzuk diren autorik gustukoena, taldeak erabakitzen du zein den gidatzeko modurik gogokoena. Partaideak taldean barneratzen dira ahalik eta gehien ideal horietara moldatzeko saiakeran; horrela, taldearen estilora egokitzen dira taldekoen onarpena lortuz eta gizarteko beste sektoreengan talde horretako partaide gisa aurkeztuz. «Kalearen funtzio sozialik nagusia pantaila mekanizatuarena da: besteen arreta erakarri eta publikoaren errekonozimendua lortzeko»⁸³. Horrela, gidatzeko egundoko automobila izatea eta gizarte-bileretan erakustea harrotasun- eta autoestimu-iturri izan daiteke, eta jabetza materialaren eta kapital sozialaren balioa ere erakuts dezake⁸⁴. Gazteek onartuak izatea bilatzen dute, beren gizarte-sarea indartu eta zabaldu ahal izateko eta esperientzia berriak bizi ahal izateko.

Automobilaren funtzioa lekualdatze espaziala baino zerbait zabalagoa dela esatea ez da, beraz, inongo asmakeria. Gazteek, automobila ezezaguna ez duten arren, harremanak izateko modu berriak topatzen dituzte autoarekin epealdi honetan eta, aukera berri horiek tarteko, autoari buruzko ikuspegi berri bat agertzen da beraien bizitzako eszenatokietan. Lau gurgileko makina bizitza berrian lagunduko dien lagun baten moduan har dezakete askok. Autoak, desplazamendurako ez ezik, taldean elkartzeko ere balio baitezake, estilo batekin identifikatzeko modu gisa edo gizarte-sareetan bertakotzeko elementu bezala.

Gizarte garaikidea, adinaren arabera taldeetan eta lagun-taldeetan ez ezik, sexu/genero-sistemaren baitan ere antolatzen da. Eguneroko bizitzan ditugun jarrera gehienak, denak ez esatearren, jaso ditugun balioen emaitza dira; aurre ikasketa baten ondorio. Sexuen arteko desberdintasunak ere ikasi egin ditugu. Genero-rolak ingurune, kulturako eta momentuko gizarte-egituren arabera ezartzen dira. Ez dira estatikoak, baizik eta eguneroko gizarte-prozesuetan etengabe birformulatzen ari dira. Hori dela eta, «generoa, "giza ekintza" edo "gizartea" bezalako kontzeptuak ezin daitezke gizarte-zientzietatik aparte geratu. Ezinezkoa izango litzateke gizarte-zientzietan lan egitea genero-kontzeptua alde batera utzita»⁸⁵. Sexu/genero-sistemak mendebaldean bi genero banatzen ditu: maskulinoa eta femeninoa. Elkar kontrajartzen

⁸³ FORRESTER, L. (1999). "Steer machiners and 'Showing off'" in R White (arg.). *Australian youth subcultures: On the margins and in the mainstream*. Australian Clearinghouse for Youth Studies, Hobart, in H. GRAHAM eta R. WHITE (2007). "Young people, dangerous driving and car culture", *Youth Studies Australia*. Azaroa. 26. bol., 3.: 31.

⁸⁴ GRAHAM, H. eta WHITE, R. (2007). op. cit.: 30-31.

⁸⁵ MOORE, H.L. (2004). *Antropología y feminismo*. Ediciones Catedra. Madril: 19.

diren bi modu gisa aurkezten dira askotan sinplekeriaz beteriko adierazpenetan, talde-kategoria horien barnean egon daitekeen aniztasuna ezkutatuz eta beste irakurketa posible batzuk deuseztatuz. Sexu bakoitzaren jokaerak arautzen dira horrela gizarteko eremu guztietan, automobilaren esparruan ere emakumeei eta gizonezkoei rol desberdinak ezarri.

Genero-rolen zeharkako izaerak gizonezkoen eta emakumeen artean gizarteko esparru guztietan desberdintasunak agertzea eragiten du. Aldi berean, genero-rolak, neurri batean, emakumeek eta gizonezkoek bakoitzak autoa bere modura gidatzea eta haren inguruko pertzepzioa holakoa edo halakoa izatea eragiten du. «Genero-arrazoiengatik emakumeei eta gizonezkoei egozten zaizkien rol desberdinek sexu bakoitzak ibilgailu pribatuarekiko harreman desberdina izatea eragiten du; beste hitz batzuetan esateko, genero bakoitzak baliabide domestikoen banaketa desberdinak izatea, autoa horietako bat dela emanez»⁸⁶. Baina kontuz ibili behar da, emakume/gizonezko, publiko/pribatu, aktibo/pasibo dikotomietara jotzen denean; oposizio horiek errealitatea sinplifikatzeko modu oso zurrinak baitira, eta horrek irakurketa oker batera eraman baikaitzake, desberdintasuna naturalizatuz eta sexuen arteko botere-banaketa indartuz. Horregatik, automobilaren inguruko ikerketetan, autoa genero ikuspuntutik aztertzean, generoa aztertzea garrantzitsua da botere-harremanak ulertzeko, baina «genero-diferentziak buru-belarri markatu nahi izateak arriskua du, gazteek autoa erabiltzean izandako esperientzia klabea, ezaugarritzen dituzten antzekotasunak gutxiesteko joera baitute»⁸⁷. Bolantean ematen diren zenbait jokabide ulertzeko balio dezake genero-analisiak, baina orokortasunek errealitatea desitxuratu dezakete. Zilegi dela esango nuke nagusitzen diren eredu femeninoez eta maskulinoez hitz egitea. Hori baita gizartean pertsonen arteko harremanetarako erabiltzen den oinarrietako bat. Harremanak sexu/genero-sistemaren bidez egiten direnez, hau da, eredu maskulino menperatzaile baten eta menpeko eredu femenino baten bidez, fenomenoaz azaltzeko beharrezkoa da eredu horietan eta berrietan arreta jartzea.

Horrela, automobilen erabiltzaileak diren emakumeen eta gizonezkoen prototipo bat eraikitzen da. Esaterako, esan dezakegu eredu hegemoniko maskulinoak eredu femeninoak baino harreman gehiago duela arrisku-jokabideekin. «Drogak, alkoholak edo beste kontsumo-mota batzuek gizonezkoenak soilik izateari utzi diotenean, beste kontsumo objektu batzuk sortu dira maskulinitasunaren eredu hegemonikoa definitzeko. Autoak, motorrak eta abiadura gustatzea dira

⁸⁶ SABATÉ et al. (1995) in C. MIRALLES-GUASCH (2005). *Transporte y accesibilidad, Jornadas Urbanismo y género. Una visión necesaria para todos*. 2005eko apirilak 27, 28 eta 29. Bartzelona.: 5.

⁸⁷ CARRABINE, E. eta LOUNGHURST, B. (2002). op. cit.: 183-184.

balio horietako batzuk»⁸⁸.

Gidariak pertsonak diren heinean, ordea, bakoitza besteengandik desberdina da, eta gidatzeko moduan zein autoaz egiten den erabileran ikus daiteke hori. Felix Ortega-k (1993), *Masculino y Femenino* liburuan⁸⁹, espainiar gazteen identitatean, maskulinitatearen ezaugarriak zerrendatzean, azpimarratu zuen gizonezkoak abiadura biziaren, motorren eta automobilen zaleak direla. Emakumeek ez zituzten ezaugarri horiek aurkezten. Graham-ek eta White-k (2007)⁹⁰, emakumeen parte-hartzea autoaren kulturaren oso txikia dela zioten, laguntzaile eta ikusle izatera mugatzen dela. Badakigu, ordea, emakumeak ere autoaren kulturaren zati direla. Autoak gidatzen dituzte, autoak erosten dituzte, autoz bidaiatzen dute, etab. Desberdintasuna badirudi erabileran dagoela. Maskulinitate-eredu hegemonikoak autoaren bidez onarpena bilatzen du. Horrela, «autoek maskulinitatearen sinbolo bezala jokatzeko dute eta oinarritzeko dira estatus pertsonalaren eta boterearen finkapenerako»⁹¹.

Oso interesgarria da autoa ardatz duten jardueretan emakumeen eta gizonezkoen zeregina zein den ezagutzea. «Azpikulturen ikerketan interesgarriagoa da definizioetan kulturaren baitako desberdintasunak onartzea eta generoa aztertzea»⁹². Talde hauetan beste taldeekiko desberdintasunak ematen direla jakitea bezain garrantzitsua da genero-desberdintasunak nola eraikitzen diren ezagutzea. Izan ere, gailentzearen desioa gizonezkoen ekintzetan egiaztatu da, bai; halere, partaideen arteko parekidetasun-mailaren berri ematen dute, bai, talde horietan emakumeek jokatzeko duten zeregina zein den jakiteak, bai taldeko partaideek emakumeek oro har duten irudia zein den jakiteak.

Ortega-ren (1993)⁹³ ikerketen arabera, gizonezkoen %90ak autoa gertuko bezala bizi du. Ez da gauza bera gertatzen emakumeentzat. Maskulinitate tradizionalaren ideiak –«gogorra izatearen rol

⁸⁸ ESPADA CALPE, J.M. (2000). "Hombres, motos y riesgo: Androcentrismo y sexismo en el mundo de las motos", *Revista Encarnal*. 1. apirila-ekaina. 23-25.

⁸⁹ ORTEGA, F. (1993). "Masculino y femenino en la identidad personal de la juventud española", in F. ORTEGA (bild.). *La flotante identidad sexual. La construcción del género en la vida cotidiana de la juventud*. Instituto de Investigaciones Feministas de la UCM y Consejería de Presidencia. Dirección General de la Mujer de la CAM. Madrid.

⁹⁰ GRAHAM, H. eta WHITE, R. (2007). op. cit.

⁹¹ GRAHAM, H. eta WHITE, R. (2007). op. cit.: 31.

⁹² WALKER, L., BUTLAND, D. eta CONNELL, R.W. (2000). "Boy on the road: Masculinities, car culture and road safety education", *Men's Studies Press*. 2. bol., 8.:156.

⁹³ ORTEGA, F. (1993). op. cit.

maskulinoa, lehiakorra, emozioak adierazten ez dituen, publikoa, aktiboa eta autonomoarena»⁹⁴ zenbait gizonezko ezaugarri horiekin identifikatzera eramango lituzke, eta ideia hori eszenifikaziora. Gizonezko gazte hauek ez dituzte automobilean arriskuak hartzen hartze hutsagatik, baizik eta, oharkabean bada ere, onartuak izateko erakutsi beharra dutela barneratua dute. Hortxe dago autozale gehienak zergatik diren gizonezkoak ulertzeko giltza.

Maskulinitate hegemonikoaren ikuspegitik, autoarekin mantendutako harremanak, maskulinitatea neurtuko luke: boterea neurtuko luke. Indibidualismoa, heroismoa eta oldarkortasuna agertu behar izaten dituzte. «Maskulinitatea ez dago baldintza biologikoetan, maskulinitasun-izaera lortzeko igarobide errituen bidez frogatu behar da»⁹⁵. Jarreraz gain, beste erakusketa-modu batzuk ere badaude; norberaren autoak horretarako balio izan behar du. Modelo, ezaugarriekin edota pertsonalizazioekin, objektu diren automobilak jabeen ordezkari bilakatzen dira. Modu honetan, auto-estilo eta jarduera batzuek izaera maskulinoa hartzen dute. Eta maskulinitzat jo diren autoaren inguruko jarduerak gauzatzen diren inguruek ere izaera maskulinoa bereganatzen dute. Alegia, espazioak generizatu⁹⁶ egiten dira, dinamikak berrindartuz eta aldaketak oztopatuz. «Espazio generikoak kultura sexuatu baten ondorio dira»⁹⁷, eta espazio horien erabilera batez ere sexu batekoen arabera izaten da, menpekoa den sexuak diskriminazioa jasateko dituen probabilitateak handituz, estereotipoak indartuz eta parekidetasunerako bidean zailtasunak jarritz.

Emakumeek erakustaldia ikusteko –praktika- eta jarrera-multzoa– eta hauek gauzatzen diren leku horietan sartzeko trabak topatzen dituzte batzuetan. Ikusle moduan joateko eta batez ere jarduera horietan parte aktiboa izateko oztopoak topatzen dituzte maskulinitasun-eredu tradizionala oso barneratua dagoen autozaleekin topo egitean.

Estereotipoek erreferentzia-taldearen balio positiboak eta negatiboak indartzen dituzte, menpeko sektoreen kalterako gehienetan. Emakume kategoriaren kasua da. «Genero bat edo bestea aukeratzean, aurretik dauden genero-arauak berregin eta berrantolatzen dira. Generoaren asmakuntza erradikal bat baino gehiago historia kultural baten moduan berregiten den proiektu

⁹⁴ GRAHAM, H. eta WHITE, R. (2007). op. cit.: 32.

⁹⁵ ESPADA CALPE, J.M. (2000). op. cit.

⁹⁶ Espazioak generizatzeaz hitz egiten da, inguruneak espazio konketu bati sexu/genero-sistemaren arabera kategorietako baten ezaugarriak egotzen dizkionean.

⁹⁷ DEL VALLE, T. (1997). *Andamios para una nueva ciudad. Lecturas desde la Antropología*. Cátedra (Feminismos). Madril.: 32.

taktikoa da»⁹⁶. Desberdintasunean oinarritzen diren eta ohikoak diren txisteeak, modu horretan, beren esanahia indartzen dute eta berrindartuta ateratzen dira. Azken batean, estereotipoetan «generoa imitazio-kontu bat da eta imitazio parodiazkoek horixe erakusten dute»⁹⁹. Mass mediek eta iragarkiek ere askotan, euren publikora iristeko, estereotipoak erabiltzera jotzen dute eta lehengo botere-harreman desberdintzaileak berrezartzen eta berrindartzen dituzte horrela.

Autoaz gizarteak duen irudiak bere eragina du gazteek beren genero-irudia eraikitzean, norberaren identitatea barneratzean, gizartean orokortuta den botere-harreman desberdintzaileak berresten dira eta gazteak genero-rol eta estilo horiekin identifikatzen dira.

Emakumeak edo gizonezkoak elkarrekintzan bizi dira, eta elkarrekin osatutako taldeetan antolatzen dira. Taldean aisia-denboran elkartu ohi dira. Orduan joaten da talde-identitatea moldatzen, eta identitate-ikurrak sortzen dira. Aisialdi horretan, gazte-talde batzuentzat autoak beste batzuentzat baino garrantzia handiagoa izaten du. Autoak gazteei debora librea ulertzeko modu berri bat eskaintzen die, kasu batzuetan aisialdiko ekintzetan autoa elementu zentral izatera iristeraino. Batzuek autoa pertsonalizatzen pasatuko dute denbora, besteek oraindik ezagutzen ez dituzten lekuetara joatea nahiago izango dute. Autorik ez izateagatik ezinezkoa zena, aukera posible bihurtzen da autoarekin.

Denbora libre delako kontzeptua bera, bakoitzak duen askatasunaren arabera izango bada ere, gazteen oinarritzko beharren erakustokia izaten dela esan dezakegu. Norbert Elías eta Eric Dunning-ek (1992)¹⁰⁰ aisia-denbora irabazi asmorik gabe pasatzen den denbora bezala definitu zuten. Horrekin lotura izan dezakete, agian, aisialdiari ematen zaion balioa positiboa izateak eta lanari ematen zaiona, berriz, negatiboa. Dena den, Eliasek, irabazi asmorik gabeko denbora dela dioenean, irabazi ekonomikoez ari da, alde batera utzita aisia-denborak izan ditzakeen bestelako ekarpen eta irabaziak. Gazteek badakite hori.

Edmund González-ek zioen «denbora libre norbanakoak atsedean hartzeko, dibertitzeko edo bere ikasketa interes gabekoak garatu eta gizarte-partaidetzan boluntario izateko jardueren multzoa

⁹⁸ BUTLER, J. (1990). "Variaciones sobre sexo y género. Beauvoir, Witting y Foucault" in S. BENHABID eta D. CORNELLA, (ed.) *Teoría feminista y teoría crítica*. Edicions Alfons el Magnànim. València.: 198.

⁹⁹ BUTLER, J. ([1990]2001). *El género en Disputa*. Paidós. Bartzelona.:168.

¹⁰⁰ ELIAS, N. eta DUNNING, E. (1992). *Estereotipos y perjuicios*. Acento Editorial. Madril.

dela, baina lana, familia eta gizarte-betebeharrek alde batera utzita»¹⁰¹. Betebehar horiek ez dira ikusten, ez dira egoten esplizituki agerian, eta modu informalean egoten dira. Horrek ez du esan nahi aisia-denboran egiten diren jarduerak arau egituratu batzuk ez dituztenik; izan ere, talde guztiek izaten dituzte errespetatuak izan behar diren barne arauak. Aisia-denbora taldekide izaten ikasteko modu bat da, eta gazteen gizarteratzea gertatzeko beharrezko bilakatzen da.

Gazteek denbora libre hori ziklotan banatzen dutela esan daiteke. Aisia edozein egunetan ager badaiteke ere, une batzuetan aisialdiak indar handiagoa hartzen du gizarteratze-prozesuetarako: asteburuak horren adibide dira. «Asteburuak egunerokoari zentzia ematen dio, gaztearentzat sutuki bizitzearen parekoa da asteburua, jokatzeko duen eran berritzen ditu, imajinazioz eta sinbiosiz, identitate indibiduala eta taldekoa: "gure denbora" gazte bezala»¹⁰².

Hori kudeatzean ekintza ugari egin daitezke. Eta hala izaten da. Talde bakoitzak baditu bere ekintza gogokoagoak eta, gaur egun, jarduera horietako gehienak kontsumoarekin zuzenki lotuak egoten dira. «Espazioa mugatu eta ordaindu behar izateko joera badago ere, gazteek eurena bezala hartzen dute, taldean, lurralde fisiko bat, eta batzuetan gizarteko beste talde batzuekin gatazkan»¹⁰³.

Ekintza mota batzuk gazte-talde guztiek elkarbanatzen dituzte. Festak horren adibide dira. Guztiek egiten dute festa. Festa egiteko modua alda daiteke taldetik taldera, baina gehienetan partekatzen dituzten ezaugarriak topa ditzakegu. Ohikoa da gazteek jaia egiteko dituzten ohiturak ekintza arriskutsuekin lotzea. Hori dela-eta, gazteen kasuan, jaiaren eta arriskuaren inguruko azterketa asko egin dira. Nahiz eta gaztea arazotzat jo izan den, gazteek jaietan dituzten jokabideak igarobide-prozesuaren zati dira: «egiturazko baldintzek hiritar helduaren estatusa lortzera eraman behar dute. Beste era batera esanda, trantsizio-prozesua nola gertatzen den azaltzen du jaiak, etorkizuneko proiektu pertsonalaren (soziala eta lan mundukoa) definizioetik abiatuz»¹⁰⁴.

Festa gauza sakratua da gazteentzat. Ezin dute galdu. Ondorioz, batzuetan sakralizatuak izaten dira festak gertatzen diren inguruneak, eta baita festa egiteko ezinbestekotzat jotzen diren

¹⁰¹ GONZÁLEZ, E. (1996). "Alternativas del ocio", *Documento de Trabajo INJ* in J.C. MOLINA (2000). op. cit.

¹⁰² MOLINA, J.C. (2000). op. cit.

¹⁰³ CAMACHO, J. et al. (2001). op cit.: 91.

¹⁰⁴ Ibid. 89.

objektuak ere. Jarduera hauek gertatzen diren espazioei eta erabilitako produktuei izaera berezia ematen zaie. Modu honetan, «leku jakinekin lotzen diren baldintzen memoria eratzen da eta sakratutasuna indartzen laguntzen du»¹⁰⁵. Taberna bat, diskoteka bat, mendiko txabola bat edo automobila... festen eszenatoki bihur daitezke. Arropa jakin batzuk; baso bat garagardo, baso edo kopa bat kubata edo beste edozein objektu festa berezi horrekin lotuko dira. Horrela, jaia osatzen duten elementu desberdinek sakratu izaera hartzen dute. Automobila ere espazio gisa, zein ondasun gisa, festarako elementu garrantzitsu bihur daiteke. Jaietara joateko garraiobidea izan daiteke, baina festa egiteko modu ere bihurtzen da batzuetan. Festa-taldeek arteko elkargune gisa, arautua egoten da, neurri batean erritual bihurtzen delarik. Errepikatzen diren irizpide batzuk egon ohi dira jai bakoitzean; gazteak egunerokotasunetik ateratzen dira eta amaitzean ohikotasunera itzultzen. Jarduera edo ekimen hauek gizarte-sareak zabaltzea dute helburu. Horietan, industria kulturaleri loturiko ekintzek, produktu batzuk kontsumitzea eta hauei emandako erabilera direla medio, taldeak identifikagarri egiten dituzte. Daniel Contreras-ek festara ateratzea txirrika kontzeptuarekin azaldu zuen: «gazteen artean identitatea sortzearen dimentsioa, egun, erritualetik gertuago dago soziokulturaletik baino (...); "agertzetik" gertuago "logosetik baino". Hemen kokatzen dugu txirrika, gazteen festa, biografia desberdineko pertsonen zeharkako elkargunea»¹⁰⁶. Gazteak elkartzeko prestatutako mekanismo gisa funtzionatzen du festak, eta gazte-talde batzuentzat jaia egitean, besteen aurrean aurkezteko erabili nahi den norberaren edo taldearen irudia errepresentatzen du automobilak.

Jaietan eta besteetan ere, gazteak askotan automobil-praktika arriskutsuekin lotu izan dira. Gizarte-zientzietan egindako ikerketa ugari gazteen praktika sozialak aztertu ditu. Arriskua gazteen eta autoaren arteko harremanetan ere oso presente dago. Arriskua, jokoaren modukoa da: apustu egiten da, eta irabazi edo galdu egin daiteke. Arrisku-maila arrakasta lortzeko jokoan jartzeko prest dagoenaren arabera neur daiteke. Jarduera arriskutsuak erakustaldi dira, asmo, balio eta pentsaerak adierazteko modu bat. Eta, aldi berean, arrakastara edo porrotera garamatzaten ekintzak. Autoaren inguruko jardueretan modu desberdinetan ager daiteke arriskua: arrisku sozial gisa edo arrisku fisiko¹⁰⁷ bezala.

¹⁰⁵ AUGÉ, M. ([1992]2005). op. cit.: 65.

¹⁰⁶ CONTRERAS, D. (1996). "Sujeto juvenil y espacios rituales de identidad: el caso del carrete", *Proposiciones*, 27.:43 in J.C. MOLINA (2000). op. cit.

¹⁰⁷ Ikus glosategia.

Arrisku soziala Ulrich Beck-ek (1986)¹⁰⁸ proposatutako arriskuaren gizartearen¹⁰⁹ paradigmatik uler daiteke. Hau da, arriskua desberdintasun sozialetan dago, guztientzat aukera berak ez izatea eta ezaugarri sozial jakin batzuk izateagatik biztanleen zati bat arriskuan egotea eragiten dituzten horietan. «“Aberastasun banatzailea” den gizarteko gertaerek eta egoerek arrisku banatzailea den gizarte batekoekin bat egiten dutenean»¹¹⁰ sortzen dira arazoak. Hau da, modernizazioak, milaka objekturen ekoizpenak, teknikak edo jakituriak eta irisgarritasun-mailak jendea marjinatua izateko eta kaltetua gertatzeko arrisku-maila bat sortzen dute.

Alde batetik, autoa edukitzeak, erabiltzeak eta gidatzeak eragin ditzaketen egoerei erantzuteko ahalmen fisikoa, politikoa edota ekonomikoa legoke. Honen arabera, maila sozial desberdinak daude autoari dagokionez: klasearen araberrako arriskuak, ongizate-arriskuak, ingurumen-arriskuak, etab. Automobilaren bilakaerari so eginez, klaseen arrisku espezifikoak izan zen hasieran, automobilak klase soziala ezartzen baitzuen eta horrekin mugikortasun soziala ahalbidetzen. Gaur egun kasu batzuetan autoa estatusaren adierazgarri izan badaiteke ere, ez da beti horrela eta, honenbestez, ez du mugikortasun sozialaren arriskurik. Hala ere, jabetza eta estiloa edo automobilerako gustua baloratzen diren inguruetan automobila gizarte-onarpenerako arrisku-faktore bilakatzen da. Ongizateari dagokionez, baztertua izateko arrisku-mailak talde batetik bestera desberdina izatea eragiten du gizarte-talde bakoitzaren egoerak. Errepideen egoerak, osasun-zerbitzuen estaldurak, etab.ek talde batzuek besteek baino arrisku gehiago izatea ekartzen du.

Beste alde batetik, autoak arrisku sozial orokorra darama bere baitan, politikariek zein iritzi publikoak onartu dutena eta guztiak kaltetzen dituen eta askotan onartu izan dena eta gehienetan atzeraezina dena: autoaren erabilerarako eta erabileraren ondorioz eragindako ingurumen-kutsadura. Baliabide naturalen esplotazioa, airearen kutsadura, sortutako hondakinak, etab. Baina arriskua bizi duen gizartearen logika da hau neurri batean. Ekonomia kapitalistaren berrelikatzea eta berrindartzea. «Honek esan nahi du, arriskuaren gizarteak, gizarte horretako bereko politikari potentzialek eragindako arriskutik eta arrisku egoeretatik ateratako aprobeitxamendu ekonomikoarekin produzitzen duela hori guztia»¹¹¹. Globalizazioaren eta hausturaren gizartea da. Denbora berean milaka aukera batera izateak arriskua izatea eragiten du¹¹².

¹⁰⁸ BECK, U.(1986). *La Sociedad del Riesgo. Hacia una nueva modernidad*. Paidós Iberica. Bartzelona.

¹⁰⁹ Ikus glosategia.

¹¹⁰ BECK, U.(1986). op. cit.: 27.

¹¹¹ Ibid. 29.

¹¹² Ibid. 29.

Fisikoa da aipatutako beste arriskua. Auto-praktiketan arrisku fisikoa errepideko istripuei lotua dago. Kasu honetan, arriskuaren maila arrisku-praktiken eta arrisku-teknologikoaren arabera aldatzen da.

Arrisku fisikoa duten praktikak ohikoak dira gazteen artean. Gazteen droga-kontsumoaren inguruko ikerketek zein istripu-ikerketek hori agertzen dute. Gehienetan, gidatze-praktika arriskutsuenak denbora librean ematen dira, gazteak taldean daudenean, hain zuzen ere. «Oro har istripuak eta, batez ere, gazteek izaten dituzten istripuak asteburuetan gertatzen dira, hau da, aisia-denboran. Egoera horretan, ibilgailua, drogak eta axolagabekeria nahasten dira errepidean, hildako gazteak kopurutan gehiago izan daitezen elementu guztiak elkartuz»¹¹³.

Arrisku-jokaera hauek ez daude, ordea, gazteetan soilik. Gizartean daude. Gizarteratze-prozesu berrietan arriskua ezinbesteko elementu bihurtu da. Arrisku-jarrerak lehiakortasunaren eta gailentzearen kulturaren ondorio dira. «Izatez, denbora, arriskua eta aukera ulertzeko modu berri bat dago»¹¹⁴. Arriskua parekoek norbera onartua izateko aukeratzat hartzen du batek. Horrela bakarrik uler daiteke, arrisku-bizipenen bidez identitatea moldatuz eta berrindartuz batzuek lortzen duten protagonismoa. Arriskupeko frogak gainditzea balio positibotzat hartzen da, eta honek, zenbait gazteri, taldean onartua izateko arriskuak aukeratzat hartzera eragiten dio. Heroi izan nahiak taldeko identitatea lantzerantz eramaten du gaztea, partaide izan eta praktika arriskutsuak eginez, parekoen artean bere jokabidea sariturik ikusi nahi duelarik. Aldi berean, arrisku-jokabideek taldearen identitate-balioak indartzen edo berresten dituzte.

Auto bidezko arrisku-egoeren bila joatean, gizarte-egituran jada bizirik dauden nagusitzearen balioak agerrarazten dituzte gazteek eta, lehenago aipatu bezala, horren lekuko dira antzezkitzen horretan dauden generoaren araberrak desberdintasunak. Nahiz eta autoarekin izandako arrisku-jokabideetan aniztasun handia topa dezakegun, emakumeen eta gizonezkoen artean, maskulinitate hegemonikoak besteen aurrean zertarako gai den erakustea bilatzen du eta, aldiz, feminitate-eredurik zabalduenak, tradizionalki jarrera xaloagoa izan ohi duenak, ez du hori bilatzen. «Maskulinitate hegemoniko tradizionala, izate maskulinoa frogatzen eta adre erakustaldien bidez,

¹¹³ SANCHEZ FERREIRA, E., CALERO TABOADA, G. eta TEJÓN SAEZ, H. (2008), op. cit.: 69.

¹¹⁴ GIDDENS, A. eta HUTTON, W. (argk.). (2000). *En el límite; la vida en el capitalismo global*. Tusquets Editores. Bartzelona. in J.C. Ballesteros (2008). op. cit.: 84-85.

erakutsi beharrean aurkitzen da, eta ondorioz, itxuraz auto-suntsitzaileak diren jokabideak izateko joera handiagoa du»¹¹⁵. Oldarkortasuna, ausarkeria edota lehiakortasuna nagusitzen den maskulinitate-eredu horren adibide dira. Ezaugarri horiek arrisku fisikoa handitzea dakarte erakustaldietan.

Arriskuaren kontzientzia-falta eta nabarmendu nahia istripu-arriskua handitzeko gako izan daitezke. Madrilgo Complutense Unibertsitateak eta Espainiako Zirkulazio Zuzendaritza Orokorrak (DGT) egindako ikerketa baten arabera, gidariek, abiaduraren arriskua ez dute oso kontuan hartzen, nahiz eta abiadura den auto-istripu askoren eragileetako bat. «Gidariek auto pribatuaren abantailak hobesten dituzte, norbanakoaren gidaritza-modua eta autoaren gaineko kontrola ezkatutuz, errepidean gertatzen diren istripuen errua besteen gain utziz»¹¹⁶.

Gazteek autoaren bidez gizarteratzea bilatzen dute, horretarako jokabide desberdintzaileak edota arriskutsuak hartu behar badira, haietara egokituz. Egungo gizartean arrakasta lortzeko ezarriak dauden parametroak betetzeko ahalegina egiten dute esparru desberdinetan, eta lekua bilatze horretan, norberaren identitatea bilatzeko lanean, automobila trantsizio-prozesu horretako bidelagun bihurtzen denean ere, balio horiek modurik gordinenean agerrarazten dira. Elkartzeko eta desberdintzeko tresna dela esan daiteke autoa. Elkartzeko tresna, pertsonak elkartu eta babes-sareak eratzeke erabiltzen denean, eta desberdintzeko tresna, beste talde, estilo eta kategorietatik aparte, norbera agertzeko erabiltzen den kasuetan. Gazteen kultura konplexua bada, gazteen autoaren kultura ere halakoxea da: gizarteratzeko erabiltzen den inguruetan beharrezkoa da; esan behar da gainera ezen istripuak izateko arrisku fisikoa dela-eta gazteen eta automobilaren arteko lotura kriminalizatzen bada ere, autoa behar duen gizartean automobilik ez izateak gizarte-bazterketarako arriskura eramaten duela gaztea. Automobilarekin arriskutsua da mundua eta automobilik gabe ere bai; horra paradoxa.

¹¹⁵ BONINO MÉNDEZ, L. (1994). *Varones y comportamientos temerarios*, Actualidad Psicológica. Ekaina. 24-26. in Espada Calpe, J.M. (2000). op. cit.

¹¹⁶ SANZ ALDUAN, A. (1995). "Autonomía. Apuntes sobre el amor al automóvil y los accidentes de tráfico", *Intervención Psicosocial. Revista sobre igualdad y calidad de vida*. 11.: 40.

3. MUGIKORTASUN ESPAZIALA: EREDUAK

«Autoa oso selektiboa da, garraiobide alternatiboak berdinagoak diren bitartean»

Miralles-Guasch¹¹⁷

Mugikortasun-mota ugairako aukera ematen du autoak. Mugikortasuna ez da soilik espaziala. Mugikortasun fisikoaz gain, mugikortasun ekonomikoa edo soziala ere hor dago. Antropologian eta soziologian gehienbat azken bi dimentsioen inguruko lana egiten bada ere, autoaren funtziorik agerikoena leku batetik bestera mugitzearena dela esan daiteke. Hau da, desplazamenduarena. Norbaiti galdetuko bagenio «zertarako balio duela autoak esango zenuke?», ziur aski garraiorako ibilgailua dela esango luke eta, honenbestez, mugikortasun espazialerako tresna dela esaten ariko litzateke. Baina «mugikortasuna ez da alde batetik bestera ibiltze hutsa, baizik eta bitarteko bezala garraiobideak eta komunikabideak dituen jardueratzat hartu behar da»¹¹⁸.

Lekualdatzea gizarte guztiek egiten duten ekintza da, hau da, mugikortasun espaziala gizarte-mota guztientzako beharrezkoa da. «Antzinako gizarteetatik dator nomadismoaren beharra, eta oinarritzko edukia da: oraindik bisitatu gabeko lekuetara joan, ezagutzen ez diren etara, bideko arrisku berriekin bat eginez, ezagutza berriak jaso, aldaketa berriak eman, pauso bat gehiago eman, interes berri bat ase, desira berri bat bete»¹¹⁹. Gaur egun, bizi-mailarik altueneko gizarteetan mugikortasuna lekualdatze labur, ertain edo luzeak ahal den denbora gutxienean egiteagatik ezaugarritzen da. Garraiobide desberdinek hori posible egiten dute. Jendearen beharrak etxe

¹¹⁷ MIRALLES-GUASCH, C. (2005). op. cit.: 4.

¹¹⁸ LASH (2002) "Foreword". 12 in J.L. MARZÓ (2008). "La movilidad: quietos a la velocidad de la luz" in E. IMAZ (arg.) (2008). *La materialidad de la identidad*. Hariadna Editorial. Donostia.: 306.

¹¹⁹ MAROCCI, G. (2001). op. cit.: 17.

ondoan asetzea gutxirentzat da posible. Gainerakoak ibiltzera kondenatuak daude, oinarritzko eta ez hain oinarritzko beharren bila, garai berrietako desiren atzetik abiatu beharra. Ikasteko edo lanerako, kontsumo-nahiak asetzeko... eguneko agendak garraioaren filosofiak ezarritako parametroen baitan antolatzen dira, jarduera gehienetarako lekualdatzea ezinbestekoa baita. Egun berean leku desberdinetan egotea beharrezkoa izaten da askotan, lanerako, ikasteko edo denbora liberako. Esan bezala, gaur egun aisialdia ere lekualdatzeen arabera antolatzen da sarri, hondartzara, mendira, zentro komertzialera edo zinemara joateko, mugikortasuna beharrezko eginez. Alde batetik, garraibideak eta azpiegituren bultzadak lekualdatzea ohikoena izatea eragin dute, eta aldi berean kontsumo baliabideak garraio-sare hauez baliatu dira, bezeroa erakartzeko.

Teknologikoki garatuenak diren gizarteek mugikortasun espazial handiagoa aurkezten dute eta, gehienbat, garraio motorizatuaren bidez egiten dira lekualdatze hauek. «Garraio-sareek eskualdeko antolamenduaren sistema arteriala osatzen dute»¹²⁰. Garraio-nodoek material, pertsona eta merkataritza-gaien mugikortasun-fluxuak egotea ahalbidetzen dute, mugikortasun espaziala sistema ekonomikoarentzat eta sozialarentzat ardatz garrantzitsu bilakatuz.

Europar, lekualdatze gehienak autoz egiten dira. Eurostatek (2009)¹²¹ egindako ikerketa baten arabera, bidaiarien lekualdatzeen %83 errepidez egiten da, eta Europako biztanleen %72,7 normalean autoz mugitzen da.

Lurraldea eta lur-erabilerak gaur egun garraio- eta komunikazio-azpiegiturak kontuan izanik egiten dira. Ondo komunikatua egoteak edozein zerbitzu jasotzeko abantailak izatea esan nahi du. Errepideek osatzen dute Europako garraio-azpiegituren zatirik handiena: %93. Bi ardatzeko prozesu baten ondorio da hau. Batetik, errepidez ibiltzen diren ibilgailuen agerpenaren aurrean gobernuek autoa sustatzeko egindako lana legoke, horretarako errepideak eginez. Bestetik, errepide bidezko mugikortasunaren inguruan sortu den kultura dago, zeinak lekualdatzeko auto pribatuaren hautua egiten duen, joera hori etengabe indartuz. Automobilerik bidaiatzeko aukera izateko eskaera aldarrikatzen duen gizarte baten aurrean –batez ere auto propioz– eta errepide bidezko mugikortasuna sistema ekonomikoaren estrategietako bat denean –auto-industriak duen garrantzia kontuan izanik eta lurralde-plangintzak egitean espazioaz baliatzeko lehentasunen

¹²⁰ SEGUÍ PONS, J.M. eta MARTINEZ REYNÉS, M.R. (2004). *Geografía de los transportes*, Universitat de les Illes Balears, Palma.: 36.

¹²¹ EUROSTAT (2009). *Panorama of transport 2009 edition*. European Communities. Luxenburgo.

artean errepideen eraikuntza egoten dela ikusirik-, errazago ulertzen da zergatik den automobil pribatua mugikortasunerako ibilgailurik erabiliena.

Auto pribatuaren erabiltzaileak populazioaren gehiengoa izanik, garraio publikoa, guztientzat aukera bera eskaintzen duen hura, duina izatea gauza zailagoa da. Auto-erabiltzaileen arabera antolatzen da mugikortasuna, eta modu horretan indartzen dira mugikortasun-mota honen inguruko zerbitzuak ere. Errepideak, autopistak, aparkalekuak... autoaren erabiltzaile potentzialen eskura dauden zerbitzuak dira. Erabiltzaileak, azpiegitura hauekin kontaktua lortzen duen heinean, lurralde-antolamenduaren egitura barneratzen du, eskualdeetan antolatzen den eta garraio-ardatzetan banatzen dena, hiritarrari errepidezko bidaiari lotutako ikuspegia eskainiz. Bidaietan gehien erabiltzen den ibilgailua da autoa. "Leku guztietara autoz irits gaitezkeenaren" ideia dago atzean.

Autoa aukeren errege denaren sentipena oso barneratua dagoen ideia da. Automobilaren bidez leku asko irisgarri bilakatzen direla uler daiteke, nahiz eta dituen mugak ere kontuan hartu beharko liratekeen: «pertsonek edo banakoen talde bakoitzak bere inguruneko lurralde-antolamenduak ezaugarritzen duenaren arabera iragarritasun espazio-tenporala du, baina baita dituen harremanen, errenta-mailen, gizarteko genero-rolen, adinaren, jatorri soziokulturalen, etab.en arabera ere»¹²². Kostuak, pertsona batzuek autoz bidaiatzeko dituzten ezintasunak, kutsadurak, etab. autoa parekotasunean oinarritutako garraioa ez izatea eragiten dute. Mugikortasun-aukerak eta erabiltzera iristeko gaitasunak hiritarraren mugikortasuna baldintzatzen dute. Izan ere, garraio-baliabideen planifikazioak, garraiobideetarako iragarritasun-mailari eragiten dio. Horiek horrela direla, landa-eremuan mugikortasun-premia handiagoa izaten da, leku hauetan ez baitute hirietan adinako zerbitzurik, hau da, zerbitzuetarako iragarritasun txikiagoa dute. Era berean, «alde batetik, hirietako lurzoruko jardueraren eta haren erabileraren antolaketa eta, bestetik, zoruaren egiturak (trinkoa/barreiatua) baldintzatzen dituzte hein handian mugikortasunaren parametroak (arrazoiak, zertarakoak, distantziak eta, ondorioz, garraiobideak)»¹²³. Eremuz eremu eginiko planifikazioek, hau da, hiri-lurzuaren antolakuntza jarduera-moten, erabileren, dentsitatearen eta eraikinen tipologiaren arabera eratzean, lekualdatze-fluxu batzuk zehazten dituzte, eta populazioak eta ondasunek eskaerak eta eskaintzak

¹²² MIRALLES-GUASCH, C. (2005). op. cit.: 3.

¹²³ DIAZ MUÑOZ, M.A. eta JIMÉNEZ GIGANTE, J.F. (2003). "Transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales según género?", *Segundo Seminario Internacional sobre Género y Urbanismo Infraestructuras para la Vida Cotidiana*, ETSAM, UPM. ALM. Madril.: 2.

kokatzen diren lekuetatik igaro behar izaten dute. «Mekanismoa ez da soilik jardueren banaketan eta sakabanaketan oinarritzen, baita lurzoruaren prezioa merkatuko luketen jarduerak espazio horietatik kanporatzean ere»¹²⁴. Ondorioz, mugikortasun-aukera gutxienez duten sektoreek beren aukerak era mugatuagoan topatzen dituzte.

Ibili beharraren aurrean bakoitzak bere estrategiak bilatu behar izaten ditu. Nahi duen bezala eta, batez ere, ahal duen bezala. Ingurune sozialak, ekonomikoak eta politikoak hiritarrari mugikortasun-baldintza batzuk eskaintzen dizkio, eta hauen artean aukeratzen du. Auto pribatua da arrakastarik handienekoa. Garraio publikorik gabeko eta motordun ibilgailurik gabeko lekualdatzea bigarren mailakoa izan ohi da populazio-dentsitate baxuko inguruetan. Autoa aukeratzeko, ordea, autoz ibiltzeko aukera izan behar da: hau da, gidabaimena izatea, auto bat eskura izatea, gidatzeko gai izatea, nahi izatea, etab. Gizarteko sektore batzuek ezaugarri horiek biltzeko zailtasunak izaten dituzte. Aberastasun-mailak, ahalmen pertsonalak, adinak edo desira pertsonalak aukera hau ezeztatu dezakete.

Garraio publikoa, ondorioz, garraio-modu osagarri bat da, autoa erabili ezin duenari zuzendua. Baina badu beste zeregin bat ere: errepide bidezko garraioa arintzeko ere balio du. «Erabilera publikoko garraio-bideek ibilbide erradialak egiten dituzte; hain zuzen ere auto pribatuek handiki itotzen dituzten ibilbideak; hala, garraio-bide publikoek hiri-sistemaren funtzionamendua bermatzen dute eta erabateko itomena eragozten»¹²⁵. Garraio pribatuak pilaketak eragiten dituen kasuetan, garraio publikoak zirkulazioa arintzeko zeregina hartzen du. Gainera, kasu batzuetan, baliabide publikoak erabiltzaile-kopuru txikia izateak garraioaren eskaintza ere oso mugatua izatea eragiten du, garraio publikoak ere errentagarri izatea bilatzen baitu; horrela garraio pribatua erabiltzeko aukerarik ez dutenek ez dute izaten besteek bezalako baliabiderik mugitzeko.

Munduak, 2009an, bizi zuen krisi ekonomiko globala zela eta, bizi-maila altueneko herrialdeetako gobernuak auto-merkatua berrindartzeko politika jarri zuten abian. Automobilgintza-enpresei diru-laguntzak ere eman zizkieten¹²⁶. Honela, autoen ekoizpena suspertzeaz eta auto pribatuen salerosketa handitzeaz gain, autoa ezinbestekoa den ideia zabaltzen zen hiritarren artean.

¹²⁴ MIRALLES-GUASCH, C. (1999). "La irrupción del transporte privado en la ciudad", *Ecología política*. 17.: 8.

¹²⁵ MIRALLES-GUASCH, C. (2005). op. cit.: 4.

¹²⁶ Espainiar estatuan, esaterako, Industria, Turismo eta Merkataritza Ministerioak (MYTIC) eta ICO-k 2009an autoa erosten laguntzeko laguntza-finantzabide bat jarri zuen abian, auto zaharrak gutxiago kutsatzen duten batzuekin ordezkatzeko helburuarekin.

Posizionamendu hauek, gobernuenak, oso kontuan hartzekoak dira, askotan defendatzen duten eramangarritasunaren¹²⁷ ideiarekin ez baitatoz bat.

Irisgarritasuna: mugikortasun-ahalmena

Mugikortasun-mota aukeratzea norbanakoak dituen aukeren arabera da. Hau da, irisgarritasuna¹²⁸ da gakoa. Pertsona orok objektu bat erabiltzeko, leku bat bisitatzeko edo zerbitzu batera iristeko, bere ahalmen fisiko eta teknikoek aparte duen aukera-gradua da irisgarritasuna. Beraz, esan dezakegu, irisgarritasuna, mugikortasunari dagokionean, ibilbide bat egiteko, leku batera iristeko edota zerbitzuetara iristeko ahalmen-maila dela. «Mugikortasunaren dimentsio espaziala da irisgarritasuna»¹²⁹. Espazioan zehar egindako ibilbideetan irisgarritasun fisikoa ez da baldintza bakarra, mugikortasuna soziala eta ekonomikoa ere bada-eta. Lekualdatzeko aukeratutako mugikortasun-mota hiru dimentsio hauekin egoten da lotua.

Garraioaz hitz egitean, mugikortasunaz eta irisgarritasunaz alegia, badira bi adierazle atzera utzi ezinekoak: distantzia eta abiadura. Espazioa eta denbora kontuan hartzea ezinbestekoa da. Desplazamendu orok bi dimentsio horiek ditu bere baitan, eta bata zein bestea nola ulertzen ditugun jakitea oso interesgarri da, mugikortasun-ezaugarrien nolakotasunera jotzeko. Oso planifikatutako egunetan bizi gara: jaikitzen garenetik badakigu zenbat gauza egin ahal izateko denbora izango dugun. Gauza preziatutzat hartzen da denbora. Galtzeko ez daukaguna. Denboraren presentzia uneoro gurekin dago. Dena denboraz kontabilizatzeko ohitura dugu. Lanorduetatik hasi eta lo orduak arte, egun osoan kronometroaren menpe funtzionatzen dugu. Espazioarekiko ikuspegia, berriz, oso bestelako da. Espazioa bizitzeko gune bezala ikusten bada ere, leku desberdinen arteko tartea oztopotzat hartzen da, zerbait egitea zailtzen duen trabatzat. Espazioa, beraz, desplazamenduetan denbora-unitate bilakatzen da. Traba hori une bateko alferrikako denbora dela pentsatuz, hau da, denbora-galera dela, distantzia hori ahalik eta lasterren igaro beharrekoa dela. Modu honetara, distantziak dimentsio espaziala galtzen du eta denbora-dimentsio izatera pasatzen da. Ez da neurtzen zenbateko distantzia egingo den bidean, baizik eta zenbat denbora beharko den desplazamendua burutzeko.

¹²⁷ Ikus glosategia.

¹²⁸ Ikus glosategia.

¹²⁹ MIRALLES-GUASCH, C. (2002). op. cit.: 41.

Ondorioz, desplazamenduak laster egin behar direlako ideia dago barneratua hiritar supermodernoen artean. Ahalik eta denbora justuenarekin abiatzen da gidaria helmugarantz. Ahalik eta lasterren egin nahi du bidea, eta haserretu egiten da bidean denbora luzatzera behartuko duen norbait edo zerbait aurkitzen badu. Denbora-nozioa espazioari aplikatzeak bidaiariarengan lasterrago lekualdatu beharra sortzen du.

Irigarritasun kontzeptua barneraturik dela eta mugikortasun-sistema garaikidea ezberdintasunean oinarritzen dela onarturik, irigarritasunaren inguruko politika publikoak egiten hasi ziren. Guztientzat irigarria den mugikortasun-eredu bat lortzea izango litzateke helburua. Politika hauek hiru ardatzen baitan egituratzen dira: irigarritasun arkitektonikoari buruzko politikak, informazioaren eta komunikazioaren ingurukoak eta, berrienak, irigarritasun espazialari buruzkoak. Lehenengoak 80. hamarkadan hasi baziren ere moldatzen, irigarritasun kontzeptua garatu egin da ordutik. Mugikortasun eta irigarritasun kontzeptuak aldatuz joan dira.

Europar Batasunean, esaterako, 1997an urritasunen bat duten pertsonen beste edozeinen aukera berak izan behar dituztela dioen araua egin zen¹³⁰. Irigarritasunerako bidea zabalduko zuen dokumentua, ordea, bi urte beranduago etorri zen. «Europar Batasuneko oinarritzko eskubideen karta»¹³¹ mugikortasun, irigarritasun eta eramangarritasun kontzeptuen garapena ahalbidetu zen. Hain zuzen, 21. artikuluan hiritar guztien parekotasun-egoera azpimarratzen zen: «Diskriminazio oro debekatzen da, eta zehazki sexu, arraza, kolore, jatorri etniko edo sozial, ezaugarri genetiko, hizkuntza, erlijio edo sinesmen, iritzi politiko edo bestelako, nazio gutxiengo bateko kide, ondare, jaiotza, gabezia, adina edo sexu-orientazio izateagatik»¹³². Zehaztasun handiagoz, gabeziaren bat dutenek integrazioarako eta mugikortasunerako duten eskubidea aitortzen da¹³³ eta ingurumenaren babesarekin bat doazen politikak direla bidea ezartzen da,

¹³⁰ Kontseiluaren 1996/136 EBAO Ebazpena, 1996ko abenduaren 20koa, Pertsona ezinduen aukera-parekotasunaz aipatu Kontseiluaren eta Europar Batasuneko Estaturikideetako Ordezkarien Ebazpena, *Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala*, 1996/12, 1997ko urtarrilaren 13a.

¹³¹ Europar Batasunaren 2000/C364/EBAO Gutuna, 2000ko abenduaren 20koa, Europar Batasuneko oinarritzko Eskubideen Gutuna (ES, DA, DE, EL, EN, FR, IT, NL, PT, FI, SV), *Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala*, 2000/C364, 1/22.or., 2000ko abenduaren 18a.

¹³² Europar Batasunaren 2000/C364/EBAO Europar Batasuneko oinarritzko Eskubideen Gutuna, III. Kapituluak, Berdintasuna, bereizketarik gabe, *Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala*, 2000/C364, 21. Art., 1/22, 2000ko abenduaren 18a.

¹³³ Europar Batasunaren 2000/C364/EBAO Europar Batasuneko oinarritzko Eskubideen Gutuna, III. kapituluak, Berdintasuna, pertsona ezgaituen integrazioa, *Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala*, 2000/C364, 26. Art., 1/22, 2000ko abenduaren 18a.

garapen eramangarriak¹³⁴ izan behar duela oinarri azpimarratuz.

Baina esan daiteke, arauak baino gehiago, ildo honetatik bultzatu dena eramangarritasunari lotutako ideia batzuk izan direla. Gomendioak baitira mugikortasunaren eta irisgarritasunaren inguruan jasotakoak. Horien artean esanguratsuenak, 2000. urtean aurkeztu zen «Landa-eremuko irisgarritasuna»¹³⁵ izeneko gomendio-gutuna izan zen. Estatu guztiei zuzendutako gomendioak dira, baina betetzera behartu gabe. Europar Batasuneko estatukideek mugikortasunaren garapen irisgarria bultzatzeko barne legediak egin dituzte. Zenbait estatuk bazuten beren legea Europak honen aldeko jarrera hartu zuenerako.

Irisgarritasun arkitektonikoari buruzko legeak izan ziren lehenengo aipatu eta gauzatu zirenak. Ezintasunak dituzten pertsonen eskubideen errekonozimenduarekin erlazonaturik daude. Portugalek, esaterako, bazuen lege bat zerbitzu guztiak hiritar guztien eskura egon behar dutela esaten duena¹³⁶. Irlandak ere ezarriak zituen ordurako bete beharreko irisgarritasun irizpideak. Ordurako, 1993an Nazio Batuen Erakundeak (NBE) «Gabeziaren bat duten pertsonen aukera parekotasunerako araudia» kaleratu baitzuen eta kontzientzia sortu. NBEren gomendioen atzetik, gainerako herrialdeek abian jarri zituzten irisgarritasun arkitektonikoari buruzko araudiak. Suedian, Alemanian edota Espainian 2002an eman zen aldaketa. Espainiar estatuan 1982ko lege bat zegoen elbarrituen integrazioa kontuan hartzen zuena¹³⁷, baina zaharkitua zegoen eta honi zegozkion lege eta administrazio-aldaketak egin ziren; garraio-bideekin eta komunikabideekin zerikusia izango zuten aldaketak ziren.

XX. mendearen amaiera aldera, teknologia eta komunikazio-sareen erabiltzaile-kopurua hazi zela-eta, irisgarritasun-plan berriak jarri ziren abian; hauek teknologiarekin eta informazioarekin zuzenki lotuak. Espainiar gobernuak «Plan de acción Info XXI»¹³⁸ plana gauzatu zuen. Batez ere, teknologia berrietan murgiltzera zuzenduta zeuden, eta zehazki interneteko sarbidea lortzeko helburua zuten. Mota honetako gidalerro ugari hartu zen.

¹³⁴ Europar Batasunaren 2000/C364/EBAO Europar Batasuneko oinarritzko Eskubideen Gutuna, IV. kapituluak, Elkartasuna, ingurumenaren babesa, *Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala*, 2000/C364, 37. Art., 1/22, 2000ko abenduaren 18a.

¹³⁵ Osoko bilkurako 2000/C317/EBAO Irizpena, 2000ko azaroaren 6koa, Landa-eremukotako irisgarritasun-gutuna, *Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala*, 2000/C317, 2000ko azaroaren 6a.

¹³⁶ 1999.07.30 WAI.

¹³⁷ 1982/13/EAO Legea, 1982ko apirilaren 7koa, Urritasundun pertsonen Gizarte Integrazioarako Legea (LISMI), *Estatuko Aldizkari Ofiziala*, 1982/103, 11106-11112.or., 1982ko apirilaren 30a.

¹³⁸ Espainiako Gobernuak 2001.

Mugikortasun espazialaren testuinguruan topa daitezkeen ordenantzak berriak direla esan genezake. Mugikortasun eramangarria da horien guztien helburua. 2009ko apirilaren 30ean «Estrategia Española de Movilidad Sostenible», Espainiako mugikortasun eramangarriaren¹³⁹ plana onartu zen, mugikortasuna ulertzeko eta sustatzeko modu berrien aldeko apustua eginez. 2008-2009ko Mugikortasun-plan eramangarria jarri zuten abian: bertan zehazten dira segidako urteetan garraio- eta mugikortasun-politiketan egin beharreko jarraibideak zein izango diren. Garraio publikoa sustatu behar dela eta mugikortasunak ardatz nagusitzat eramangarritasuna izan behar duela jasotzen da bertan.

Autonomi Erkidego bakoitzak ere zeregin garrantzitsua izango du, garraioa eta lurralde-antolamendua hauen esku geratzen baita neurri handi batean. Lurraldeko mugikortasun espazialaren planak garatzea eta gauzatzea hauen egitekoa da. Hego Euskal Herria (Nafarroa eta EAE) legedia, arau eta ordenantza hauen menpe dago, espainiar estatuaren legeen baitan antolatzen den heinean. Nafarroako gobernua zein Eusko Jaurlaritzak bere lurraldeko antolamenduaren ardura dute, araubide orokor horiek kontuan harturik, eskualde funtzionalak berrantolatzeko, etorkizuneko lurraldearen egitura diseinatzeko eta modu honetan etorkizuneko mugikortasun-joerak arautzeko.

Mugikortasun eramangarria

Eramangarritasuna mugikortasun-plan eta estrategia ororekin batera agertzen da. Eramangarritasunak, ordea, esanahi mamitsua du eta, araudietan eta gomendioetan bera azaltzeko toki zabala hartzen bada ere, ez da gehiegi zehazten; horregatik, ulertu ahal izateko, sorrerako testuingurua ezagutzea garrantzitsua da. Brundtland-eko txostenean¹⁴⁰ (1997) jasotzen da definizioa. Nazio Batuak eta Mundu Mailako Ingurumen Kontseiluak egindako elkarlanaren ondorio izan zen, eta Rio-ko Adierazpenean¹⁴¹ (1992) sortu zen. Adierazpen horren arabera, hona

¹³⁹ Ikus glosategia.

¹⁴⁰ Estatu desberdinek 1987an NBEarentzat eginiko txosten sozioekonomikoa.

¹⁴¹ 1992ko ekainaren 3tik 14ra. Lotesleak izan gabe legez sortutako legeen multzoa da. Adierazpenak Giza Ingurunearen Nazio Batuen Batzarreko adierazpena (Stockholm, 1972) berrestea eta garatzea bilatzen zuen.

zer den eramangarritasuna: «egungo belaunaldien beharrak asetzea, baina hurrengoei euren beharrei erantzuteko aukera utziz». Ekonomiari, gizarteari zein ingurumenari dagokio. Oreka bilatzea izango litzateke helburua. Horretarako gizarte-antolakuntzaren berregituratzea eta teknologia berrikuntzak ezinbestekotzat jo ziren.

Europar Batasunak abian jarri ditu zenbait proiektu eramangarritasunaren bidean. Indartsuena *Europar Batasuneko Garraioaren Liburu Zuria*¹⁴² (2001) da, aldaketa suposatzen zuena. Garraiobide eta garraio-azpiegitura eramangarrien aldeko estrategiak proposatzen ditu, eta lan leerroak gomendatzen dira bertan. Garraio-sareek eta azpiegiturek ingurumenean duten eragina arautzeko ahalegina egin zen liburu honetan. Horrela onartu zen 1996an ibilgailuen gehieneko CO₂ isuria arautzen duen airearen kutsadurari buruzko araudia ere: «garraioen kutsadura atmosferikoaren legea»¹⁴³. Azken aldaketa 2008an¹⁴⁴ egin zen. Espainiar estatuan, autonomia erkidego bakoitzak bere eramangarritasun- eta garraio-planak egin zituen.

Eramangarritasun-politikak garatu dira leku desberdinetan, erakunde desberdinek defendaturiko mugikortasun eramangarria abiapuntu izanik. Mugikortasun eramangarriak ingurumenaren, ekonomiaren zein parekotasun sozialen arteko oreka bilatuko lukeelarik, irisgarritasuna helburutzat jotzen da. Eramangarritasuna ez baita soilik ingurumen-parametroa, CO₂ emisioetan neurtzen dena, gizarte-antolakuntza irisgarria eta parekideagoa ere eskatzen du. Eramangarritasunak hausnarketa ekartzen du, lurralde-antolamendua abiadura- eta distantzia-parametro berriei aldatzea suposatzen du, antolamendu sozioekonomikoaren aldaketa eskatzen du.

Mugikortasun aukera berriak: *Traffic Calm*

Eramangarritasun kontzeptuaren garapenak eta erakunde politikoen aldetik mugikortasunaz hitz egitean termino hau erabiltzeko eginiko ahaleginek, mugikortasun-eredu nagusia zalantzan jarri

¹⁴² Europar Batasuna (2001). *El Libro Blanco de Transportes de cara al 2010*. Europar Kontseilua. Luxenburgo.

¹⁴³ Kontseiluaren 1996/62/EBAO Ebazpena, 1996ko irailaren 27koa, Ingurumen-airearen ebaluazio eta kudeaketaren inguruan, *Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala*, 1996/L296, 1996ko azaroaren 21a.

¹⁴⁴ Kontseiluaren 2008/50/CE Araudia, 2008ko maiatzaren 21ekoa, Europako Parlamentuan eta Kontseiluan, aire-ingurumenaren kalitateari buruz eta Europako atmosfera garbiago baten alde, *Europar Batasunaren Aldizkari Ofiziala*, 2008/L152/1, 2008ko ekainaren 11.

izana erakusten dute. Auto pribatuak sortutako zirkulazio-arazoak eta eguneroko mugikortasunean erabilitako baliabideen kopurua dela-eta egindako kritikek gaur egun auto pribatuan oinarritzen den mugikortasun-eredua zalantzan jartzera eraman ditu zientzialari ugari. Baita sistema ekonomikoa bera ere. Motordun ibilgailuak garrantzia hartzen hasi zirenetik, lurralde-garapenak errepide bidezko mugikortasuna oinarritzat hartu zuen. Horrek hiri-sare sakabanatua sortzea eragin du, non hirien arteko merkatu- eta ekoizpen-sarea ekonomiaren ardatz bilakatu den eta, honenbestez, zerbitzuetara iristeko garraiobideren bat erabili behar izatea oso ohikoa den. Hau ez da gertatzen soilik landa-eremuetan, non hiritarrek supermodernitateko zerbitzuez asetzeko hirietara joan behar izaten duten. Hiriak ere periferiarantz hazi dira eta askotan lurralde-eremu zabala okupatuz, oso biztanle-dentsitate baxuko eremuak sortu dira, non zerbitzuak falta diren. Hori dela-eta bada *hiri konpaktuaren* aldeko apustua egiten duenik. Hau da, bada populazioa ahalik eta lur-eremurik txikienean pilotzea defendatzen duen korronterik, horrela lurzoru gutxiago erabili beharko eta lekualdatze gutxiago egin beharko liratekeela azpimarratuz. Beste zenbait korrontek sistema ekonomikoa errotik aldatzea proposatzen du, tokian tokiko produkzioa bultzatzearen alde eginez, eta horrela lekualdatzeen kopurua jaitsiko litzatekeela pentsatuz, bai eta mugikortasun horrek eragindako zeharkako kalteak ere.

Gaur egun, alabaina, zaila da gure buruan autorik gabeko hiria irudikatzea. Motor-hotsik gabeko hiriak, bozina soinurik gabeak, non gelditu agintzen duten semafororik gabeak. Hiriaren irudi kolektiboa, automobilaren inguruko antolamendu-sistema bati loturiko pertzepzio sentsozial batzuei lotua dago. Zirkulazioak ingurumenean zein banakoen osasun fisiko eta mentalean eta gizarte-osasunean sortzen dituen arazoez biztanleen zati bati hiriguneetan autoaren lekua zalantzan jartzera eragin diote eta mugikortasun-proposamen berriak mahaigaineratu dira, hiri-eremuetarako mugikortasun-eredu berrien aldeko aldarrikapenak eginez. Gaur egungo egoerak aztertu eta eredu berriak proposatzeko saiakera ugari egin da. Donald Appleyard-ek¹⁴⁵ (1981) eginiko azterlan batean, zirkulazioa arinagoa zen lekuetan hiritarren arteko harremanak ugariago eta hobeak zirela ondorioztatu zen.

Pixkanaka, eta hirietan oinezkoek motordun ibilgailuen aurrean lehentasuna izan behar dutela aldarrikatzen duten gizarte-mugimenduekin batera, plangintza-politikak *traffic calm* mugimenduak emandako zenbait aholku kontuan hartzen hasi ziren. «Zirkulazioa lasaitzea ideia txalogarria da. Izan ere, plazer hutsagatik beste baten etxean sartzea bezain lotsagarria da gainerako jendearen

¹⁴⁵ APPLEYARD, D. (1981). *Livable Streets*, University of California Press. California.

espazio publikoa norberarentzat hartzea»¹⁴⁶. Eredu erlaxatuago bat defendatzen da, abiadura nagusi izango ez den eredu bat, barealdia eta lasaitasuna hiriguneetan eguneroko ezaugarri izango dituen. Mugikortasun pribatuan oinarritu beharrean, garraio publikoa ardatz izango duena. Garraio-baliabide gutxiago erabiltzeko modua, alegia, eta guztien mugikortasuna ahalbidetzen duena; azken batean, eredu eramangarriagoa.

¹⁴⁶ WARD, C. (1996). *Contra el automóvil. Sobre la libertad de circular*. Virus Editorial. Bartzelona.: 191.

GOIERRIKO GAZTEAK AUTOAREKIN ETA AUTOAZ

4. GOIERRIKO MUGIKORTASUN MAPA OROKORRA

Goierni eskualdeko errepideen mapa, errepide-kopuruari dagokionez, ugaria bezain trinkoa da. Maila guztietako errepideak ditu eta, armiarma-sarearen moduan, errepide txiki eta handi, nagusi eta bigarren mailako, autobide eta mendi-bide, bidegurutzez bidegurutze elkarlotzen dira. Eskualdearen ezaugarrietako bat herriguneak lurraldean zehar sakabanatuak egotea da, eta horrek garraibide-sarearen konplexutasuna areagotzen du.

Mugikortasunaren funtzionamendua ulertzeko eta plan berriak egiteko oso garrantzitsua da lurraldean kokatzen jakitea; ingurunearen ezaugarriak zein diren ezagutzea. Gipuzkoako Goierni eskualdean (Euskal Herria) egin zen jarraian azaltzen den gazteen eta autoaren arteko loturari buruzko azterlana. Gipuzkoako hego-ekialdean dago Goierni, Nafarroarekin muga eginez ekialdetik eta Arabarekin hegoaldetik. Zonalde menditsua da, bailara txiki ugariz osatua. Ipar isurialdeko tontor garaienetan jaiotzen diren errekaetok haran estuak sortzen dituzte, harik eta Goierniko beheko aldera iritsi arte, Oria ibaian bat eginez eta haran zabaleko paisaiari lekua eginez. Lurraldearen nolakotasun horrek, gaur egun, asentamenduak batez ere ibaien ardatzei jarraiki kokatuak egotea eragin du. Ibai-adar ugari daude, haran ugari sortuz eta, ondorioz, biztanleria sakabanatua dago lurraldean dauden herriguneetan. Goierniko eskualdeak dituen 271,3 km²-etan 18 udalerri daude.



1. irudia: Goierri eskualdeko udalerrien mapa.

Udalerrien arteko desberdintasunak oso nabariak dira, biztanleriari zein ekonomia-jarduerei dagokienean. Udalerrien arteko lekualdatze-fluxuak goierritar askoren eguneroko eginbehar dira ondorioz. Eskualdeko biztanleria, dentsitatez, oso desberdin banatzen dela esan daiteke. Batez beste, 177 biztanle badaude ere km² bakoitzeko, zenbaki-kopuru hau ezin zaie aplikatu eskualdeko udalerrri guztiei. Mugikortasuna ardatz duen lurralde batean, biztanleriaren batez besteko dentsitatearen mapa ez da adierazgarria. Alderantziz, datu hori nahasgarri gerta liteke. Udalerriaren azalera oso txikia bada, nahiz eta oso biztanle gutxi izan, dentsitate handia agertzean interpretazio okerrak egin daitezke. Dentsitate altuko inguruneak zerbitzuekin lotzeko joera ager baitaiteke, eta horrek errealitatearen desitxuratzea eragiten baitu. Horregatik, zehaztu behar da,

Goierriin dentsitate baxuko ingurune ugari daudela, herriguneetatik sakabanaturik etxebizitza ugari baitago, eta ondorioz mugikortasun-joerak ere desberdinak direla goierritarren artean.

3. taula

2008ko urtarrilaren 1ean zeuden biztanleak udalerrika.

Udalerri bakoitzeko biztanle kopurua			
Altzaga	156	Legorreta*	1.448
Arama	188	Mutiloa	236
Ataun*	1.639	Olaberria	968
Beasain	13.515	Ordizia	9.759
Gabiria	449	Ormaiztegi	1.308
Gaintza*	130	Segura	1.417
Idiazabal	2.214	Zaldibia*	1.492
Itsasondo	629	Zegama*	1.439
Lazkao	5.354	Zerain	241
Guztira		42.582	

Iturria: Udalek emandako datuetatik.

* EUSTATetik ateratako datuak.

Biztanle gehien bizi diren lur-eremuetan biltzen da zerbitzu gehien. Eskualdeko lurralde-antolamenduan gune hauek erdigune dira. Udalerriko biztanleriaren tamainaren eta herrian topa daitezkeen zerbitzu-eskaintzaren artean lotura estua egoten da, lekualdatze-ohiturak baldintzatzen duena. Hiru udalerri handienek –Lazkao, Ordizia eta Beasain– biltzen dituzte zerbitzu gehienak. Ondorioz, gainerako goierritarren ezinbesteko helmuga dira. Erakarri egiten dute inguruko herrietako jendea, erdigunerako eta kanporanzko etengabeko garraio-fluxuak eraginez.

Goierri barneko desplazamenduak mugikortasunaren %85 dira eta eskualde arteko desplazamenduak, berriz, %5. Gainerako mugimenduak EAETik ateratzen diren edo bertara

sartzen diren desplazamenduak dira. Euskal Herriko beste eskualde batzuekin alderatuz, desplazamendu-maila altua dagoela nabarmendu daiteke. Eskualdeko barne mugimendu asko lantokiaren eta ikastetxearen kokapenaren arabera dira. Goierriko langileen %87k lanerako ibilgailuren bat hartzen du. Eta ikasleen %71,7k ere horrela egin behar izaten du. Horretarako erabilitako ibilgailurik ohikoena auto pribatua da. Horregatik, Goierriko ibilgailuen parkea ere nahiko handia da. 2001ean 1.000 biztanleko 432 auto zeuden, Gipuzkoan 1.000 biztanleko 411 auto zeuden bitartean. 2008an, berriz, 1.000 biztanleko 706,77 auto pribatu zeuden, Gipuzkoan 1 000 biztanleko 435 auto zeuden bitartean.

4. taula

Auto propioen parkea udalerrika. 2008.

Auto pribatuak			
Altzaga	46	Legorreta	706
Arama	89	Mutiloa	103
Ataun	89	Olaberria	625
Beasain	5.862	Ordizia	3.936
Gabiria	264	Ormaiztegi	660
Gaintza	77	Segura	682
Idiazabal	1.174	Zaldibia	755
Itsasondo	313	Zegama	673
Lazkao	2.574	Zerain	133
Guztira		30.096	

Iturria: Eustat.



2. irudia: Irun-Gasteiz autobidea eta trenbidea Beasain parean.

Autoa da goierritarren mugikortasun-eredu nagusia. Errepide-sarea baita lekualdatzeko azpiegiturarik nagusiena, N1 errepideak gurutzatzen baitu eskualdea. Eskualde arteko errepide bidezko mugikortasun-tasa altua denez, garapen ekonomikoaren eta espazialaren arabera errepide-azpiegiturak garatu dira, trenbidea edo bestelako azpiegiturak baina gehiago.

Errepideek betetzen dute elkartzeko funtzioa, baina beste arazo batzuk ere badakartzate, hala nola ingurumenaren kutsadura eta zirkulazio-istripuak izateko arriskua. Goierrirako datu zehatzik ez badugu ere, Gipuzkoa lurraldean istripuen tasak urtez urte asko aldatzen direla ikus dezakegu. Errepide bidezko lekualdatzeetan ematen dira istripu gehien. Gipuzkoan 2008an 9.320 istripu gertatu ziren, eta horietako 6.967 kasuetan (%74,75) automobilak zeuden tartean, horietatik %23,7etan egon ziren zaurituak edo hildakoak. 2004an 5.948 auto-istripu gertatu ziren, %24,8 kaltetu egon ziren; 2000. urtean, berriz, 7.232 auto-istripuetatik %19,2k jasan zituen kalteak. Beraz, ezin daiteke esan istripu-kopuruen eta hauen ondorioen artean erlaziorik dagoenik. Istripu-arriskua txikiagotu daitekeen arren, errepideak berekin du arriskuaren zoria.

Goierriko mugikortasun-politikak eta ekimenak

Mugikortasun-politika desberdinek Goierriko garraio-plangintza mugatzen dute. Hiru erakunderen artean banatzen dira betebeharrak: Eusko Jaurlaritza, Gipuzkoako Foru Aldundia eta Udalak. Azken kasu honetan, Goierriko Garapen Agentzia (Goieki), eskualdeko herri guztiak bateratzen dituen, arduratzen da hein handi batean zeregin honetaz. Guztiek mugikortasun-plan hauek egitean hamaika adierazle desberdin hartzen dituzte kontuan, eta beti ageri dira bi helburu nagusi: mugikortasun-plan irisgarria eta eramangarria egitea.

Eusko Jaurlaritzak 2002an aurkeztu zuen «Garraio Jasangarriaren Gidaplana». Bertan irisgarritasunak toki handia hartzen du: «irisgarritasunak, edozein pertsonak edo gauzak, bere kasa nahiz kanpoko ekintzaren baten bidez, edonora eta edonoiz askatasun osoz heldu ahal izatea esan nahi du»¹⁴⁷ jasotzen da. Irisgarritasunak hiru alderdi dituela ere azpimarratzen da: fisikoa, funtzionala eta eskubidezkoa. «Irisgarritasun fisikoa edozein lekutara iristeko behar den azpiegitura jartzean datza. Irisgarritasun funtzionalak azpiegitura hori era eraginkorrean erabiltzen duen sistema edo garraiobide bat dagoela adierazten du; eta, azkenik, irisgarritasun-eskubidea zuzenbidezko edozein subjektuk duen oinarritzko ezaugarria da, eta horregatik egiten dira irisgarritasuna sustatzeko legeak, eskubide hori era unibertsal eta orokorrean bermatzeko»¹⁴⁸ irakurtzen da txostenean. Irisgarritasuna soilik mugikortasun espazialarekin lotuta hartzen du plan honek, dimentsio sozialak eta ekonomikoak horretan eragina izan dezakeela kontuan izan gabe.

Gipuzkoako Foru Aldundiak, berriz, mugikortasun irisgarriaren alde eginez, udalerriei mugikortasun-planak eta ekintza zehatzak aurrera eramateko diru-laguntzak ematen dizkie.

Goierri eskualdean planak egin eta gauzatzeaz Goieki, Goierriko Garapen Agentzia, arduratzen da. Erakunde hau da koordinatzaile eta sustatzaile nagusia. Agenda 21 egitasmoak bultzatu du hori hein batean. Mugikortasun-ohiturak aldatzea ezinbestekoa da ingurumena ahalik eta gutxien

¹⁴⁷ EUSKO JAURLARITZA (2002). *Garraio Jasangarriaren gidaplana*. Garraio eta Herri Lan Saila. Vitoria-Gasteiz.: 21.

¹⁴⁸ EUSKO JAURLARITZA (2002). op. cit.: 21-22.

kaltetua izan dadin. Goiekik irisgarritasunaren eta mugikortasunaren aldeko kanpainak egin ditu. «Azpiegitura gehiago eraikitzea zenbait kasutan irtenbidea izan daitekeela pentsatzen badugu ere, behin eta berriz gainezka egiten dute, mugikortasuna hazi ahala. Horregatik, administrazioaren aldetik nahitaezkoak dira ekimen publiko handiagoa eta kudeaketa hobea»¹⁴⁹ adierazi du. Honekin batera, irisgarritasuna bermatu behar dela defendatzen du: «bai mugitzeko eta komunikatzeko zailtasunik handienak dituzten pertsonentzat, bai eta gizarte guztientzat ere»¹⁵⁰. Mugikortasun eramangarriaren plana egiten ari da 2009an.

Irisgarritasunaz gain, eramangarritasunak ere mugikortasunaren giltzarrietako bat izan behar duela diote erakunde desberdinek. Eusko Jaurlaritza, Garraio Jasangarriaren Gida-Planean, garraio eramangarriaren alde lan egitera konprometitzen da. Ekonomikoki errentagarria izatea, hiritar ororen eskura egotea, CO₂ emisio ahalik eta txikiak isurtzea eta Europar Batasuneko araudira moldatzea, erregai alternatiboak bultzatzea eta lurralde-antolamendu egokiago bat bideratzea beharrezkotzat jotzen da bertan¹⁵¹. Gipuzkoako Foru Aldundiak ere, «2007-2011 Kudeaketa Plana»¹⁵² delakoan, mugikortasun eramangarriko kudeaketa-plana gauzatzearen alde egiten du, eta Europak egindako gomendioak jarraitzen ditu. Horretarako gaur egun dauden garraio-mota guztiak bultzatzearen alde ageri da. Goierriko Garapen Agentziak, bere aldetik, mugikortasun eramangarriaren lasterketan, 2004. urtean lehen eramangarritasun-diagnosia egin zuen non mugikortasunari ere tarte bat eskaintzen zitzaion. Goiekik egindako txostenetan, eramangarritasunaren alde egiten da. Goierriko mugikortasun-plana 2009an egin zen, Agenda 21 eta Udal talde 21ek sustaturiko helburu zerrenda.

Erakundeek erabiltzen duten kontzeptua da, batez ere, eramangarritasuna. Erakunde-testuinguru batean sortu zen eta, ondorioz, erakundearen egiturara moldatua izan da. Horregatik, kontzeptu zalantzarik ez dela esanez kritikatu izan da maiz. Kontzeptu bat delako, ideia orokor batzuk ezartzen dituen, baina araudi zehatzik aplikatzen ez zaiona. Eramangarritasun-maila neurtzea zaila da. Aurkitu dira, ordea, horretarako adierazleak eta formulak (oinatz ekologikoa, adibidez). Gaur egungo sistema ekonomikoan eramangarritasuna lortzea oso zaila da; eramangarriagoa izan

¹⁴⁹ GOIEKI_a (2004). *Diagnóstico de sostenibilidad del Goierri*. Ingurune. Prospektiker.:6.

¹⁵⁰ GOIEKI_b (2004). *Iraunkortasunak 12 irizpide ditu*. Goieki. Ordizia. :6.

¹⁵¹ EUSKO JAURLARITZA (2002). op. cit.: 26.

¹⁵² GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA (2007). "2007-2011 Kudeaketa Plana", - Gipuzkoako estrategia. [<http://www.gipuzkoaestrategia.net/upload/documentos/eu/pdf/plan20072011eu.pdf>] (2007ko azaroa).

daiteke, baina, erabateko ingurune fisikoaren, sozialaren eta ekonomikoaren arteko oreka lortzeko, bizimoduan eta ekoizpen-sisteman errokoagoak diren aldaketak beharrezkoak dira. Gaur egungo gizarte-antolaketa ez dago desberdintasunik ez egoteko prestatua. Gizarte-egitura eta lurralde-antolamendua hierarkietan antolatzen da. Ondorioz, ez da arau zorrotzik ezartzen eta eramangarritasunaren helburua lortzeko egiten den ahalegina ez da handiegia. Benetako apustu garbi batek gizarte-egitura desberdintzailea hankaz gora jartzea eskatuko luke, eta horrek nahasmendu handia sortuko luke.

Autoek, ekoizpenean, erabileran zein erretiratzeko garaian ingurune sozial, ekonomiko zein ingumenekoan desoreka sortzen dute. Auto eramangarri eta irisgarria lortzea gauza zaila da. Berdinagoa izan daiteke, hau da, irisgarriagoa, edo desberdintasun gutxiago eragin ditzake, alegia, eramangarriagoa izan.

Erakundeetatik defendatzen diren mugikortasun-politikekin ezin emango da pauso gehiegi irisgarritasunerako eta eramangarritasunerako bidean. Egindako pauso guztiak izango dira txalogarri, baina, ideietan oinarritutako planak gainditzeko, mugikortasun-eredu berriak bultzatzea ezinbestekoa izango da, zeinak gizarte-egitura orokorrean ere aldaketak ematea eskatuko duen.

Mugikortasun-eredu berrien aldeko ahotsak Goierri eskualdean ere entzun dira. Goierriin ere ikusi dira, batez ere herriguneetan, aldaketaren zantzuak, hirigintzatik hasi eta banako gisa biztanleek egindako aldarrikapen eta bizi-ohituen aldaketetan. Kaleak oinezkoentzat egitea, autoen erabilera herriguneetan bigarren mailako bihurtzea edota autoa ez erabiltzeko kanpainak horren lekuko dira. Baita lanera bizikletaz edo oinez joatea erabaki dutenena ere, autoa hartu beharrean. Automobilak sortzen dituen arazoen inguruko kontzientziazioaren lekuko dira horiek guztiak.

Traffic Calm-aren ideiak Goierriko bizilagun batzuk zenbait ekimen abian jartzera eraman ditu. Gizarte-ekimen hauek autoari alternatiba bilatzen saiatu dira. Autoa etxean uzteko eskaerak eginez, bizikletaren aldeko aldarria eginez zein oinez ibiltzearen alde agertuz. Guztiak ere mugikortasunaren oinarrian motordun eredurik ez dutenak.

Goierriko gazteen mugikortasun-ohiturak

Mugikortasun modurik aukeratuena auto bidezkoa dela esan dugu. Goierriko 18-29 urte bitarteko gazteen artean ere autoa da lekualdatzeko ibilgailurik erabiliena. Pertsonak adina arrazoi edo gehiago daude hori azaltzeko. Automobilak gaztearentzat bizitzeko modu berri bat eskaintzen duen tresna dira. Autoa multidimentsionala da: garraio-tresna da, taldearena da, pertsonala da, soziala da. Horrek autoaren eragin-esparruak ugari izatea eragiten du, eta, ondorioz, autoarekiko lotura-mota ugari sor litezke.

Goierriko gazteek autoaren dimentsio desberdin horiekin lotura estua dute. Adin-tarte honetako gazteen gehiengoak (%94,5) auto-gidabaimena du (ikus 20. taula). Gizonezko gehiagok du gidabaimena emakumek baino, baina bi kasuetan ere hamarretik 9 baino gehiago dira gidabaimena dutenak. Udalerrri-tamainaren arabera ere desberdintasunak daude. Udalerrri handienetan %88,5ek du gidabaimena. Beraz, portzentajeak handia izaten jarraitzen du.

5. taula

Auto-gidabaimena edukitzea adin-tartearen, lurraldearen, udalerrri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	Goierri	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbide Heziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasten eta bestelako egoeretan	Lanean edo Langabezia
Bai	91,3	97,7	94,5	100	95,1	88,5	93,5	95,5	97,0	96,9	66,7	94,4	94,5
Ez	8,7	2,3	5,5	0,0	4,9	11,5	6,5	4,5	3,0	3,1	33,3	5,6	5,5
Guztira	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Gidabaimena duten horietako askok du automobil propioa (%70,8) (ikus 6. taula). Gizonezkoen

artean kopuru hori handiagoa da (%79,4) emakumeen artean baino (%62,2). Gainerakoek beste norbaiten autoa erabiltzen dute. Herri txikienetan auto propioa dutenen kopurua handiagoa da; biztanlerik gehien duten herrietan, berriz, autoa dutenen kopurua, handia izan arren, beste herrietan baino txikiagoa da. Lanean ari direnen artean gehiagok du autoa jabetzan (%75,) ikasle direnen artean baino (%63,9).

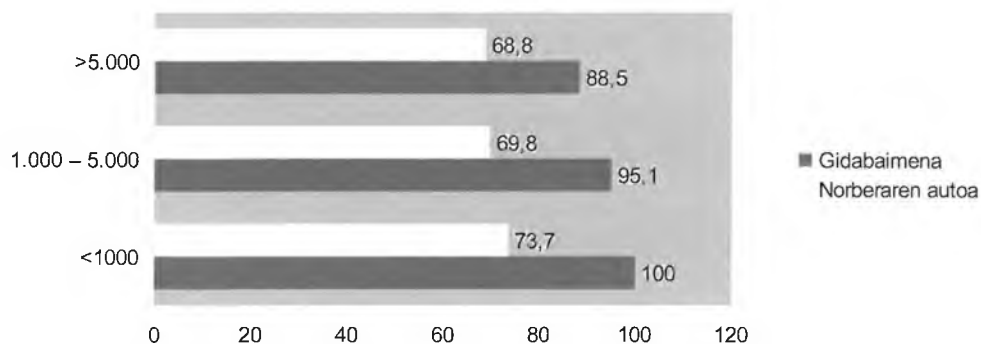
6. taula

Gidabaimena dutenen artean, erabiltzen duten autoaren jabetza, adin-tartearen, lurraldearen, udalerritainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	Goierti	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasleak	Lanbide Heziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasten eta bestelako egoeretan	Lanean edo Langabezian
Norberaren autoa	62,2	79,4	70,8	73,7	69,8	68,8	82,7	58,9	68,0	82,8	62,5	63,9	75,1
Beste norbaiten autoa	37,8	20,6	29,2	26,3	30,2	31,2	17,2	41,2	32,0	17,2	37,5	36,1	24,8
Guztira	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

1. grafikoa

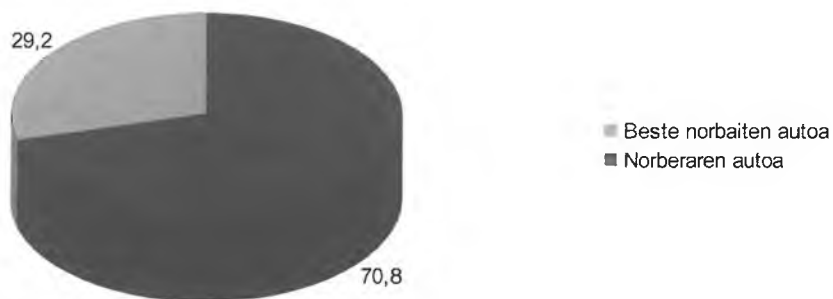
Auto-gidabaimena eta automobila jabetzan izatea Goierriko gazteen artean. (%)



Joan-etorrietarako astegunetako ohiturak

2. grafikoa

Goierriko gazteek erabiltzen duten autoaren jabetza. (%)

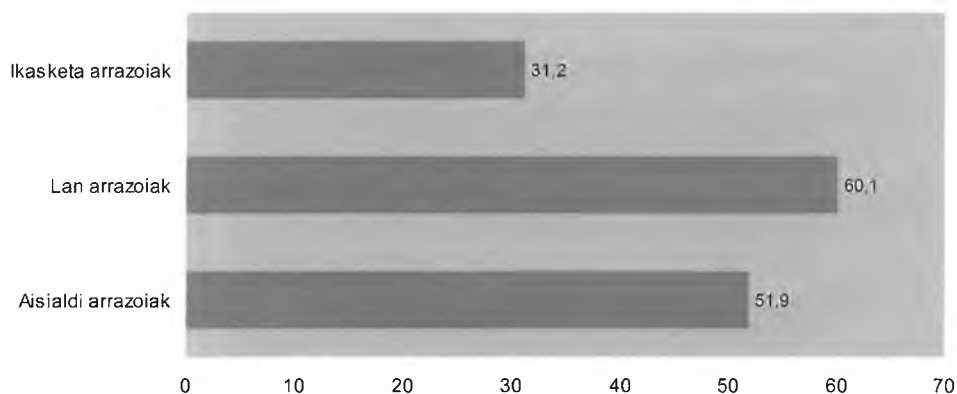


Gazteen astegunetako mugikortasun-ohituren azterketak gazteek lekualdatzeko duten beharra agerian uzten du. Goierriko gazteek –lan egiteko, ikasteko zein aisia-denboran nahi dutena egiteko– lekualdatzeko premia sentitzen dute, eta desplazamendua ibilgailuz egiten dute.

Gazteen %31,2k garraiobideren bat hartzen du ikasketa-arrazoiak tarteko. Lan-arrazoiengatik lekualdatzen direnen kopurua handiagoa da (%60,1), eta aisia-arrazoiengatik, berriz, ia erdia (%51,9) lekualdatzen da.

3. grafikoa

Astegunetako mugikortasuna ikasketa-, lan- eta aisia-arrazoiengatik Goierriko gazteen artean. (%)



Ikasketa-arrazoiengatik garraiobideren bat hartzen dutenen artean, 1.000 biztanle baino gutxiagoko herrietako gazteak dira gehiengoa (%45,9); ondoren 1.000-5.000 biztanle bitarteko udalerrietan bizi direnak datoz (%27,9) eta udalerri handienetan bizi direnak gero (%19,8). Horien artean, aipatzekoa da, gizonezkoak (%26,2) baino emakume (%36,2) gehiago mugitzen dela ikasketa-arrazoiengatik eta, 18-24 urte bitartekoen artean ikasle gehiago dagoenez, hauek gehiago lekualdatzen direla ikasteko arrazoiengatik (%36,6), 25-29 urte bitartekoak baino (%25,8). Lekualdatze gehienak lanbide-heziketako zentroetara joateko izaten dira (%43,1), eta bigarren maila batean daude unibertsitate-ikasketarako egiten diren lekualdatzeak (%25,5) eta bigarren mailako edo lehenagoko ikasketak egiteko zentroetara egiten diren bidaiak (%25). Lanbide-heziketako zentroetara bidaia gehiago egotea gazte ikasle gehienek lanbide-heziketako zikloak egiten dituztelako izan daiteke.

Lan-arrazoiaren kasuan, Gipuzkoako (%41,3) eta EAEko (%37,5) gazteen joerarekin alderatuz, askoz ere handiagoa da Goierrin lekualdatze-tasa (%60,1). Lan-arrazoiengatik mugitzen diren gazteen portzentajeak, bizi diren udalerriaren arabera, beste helburuetarako ez bezala, handiagoak dira udalerri handienetan txikienetan baino.

Ikasketagatik eta lanagatik, ibilgailuz (autoz, bizikletaz, zerbitzu publikoz, etab.) egiten diren lekualdatzeen datuak ezin interpreta daitezke; ez behintzat ikasketari edo lanari buruzko gazte-populazioaren informaziorik gabe. Baina 2009an zeuden joerak azaltzeko balio dute.

Aisialdiko praktikak gauzatzeko egiten diren lekualdatzeak, ikasketek eta lanak eragindakoak ez bezala, errazago interpreta daitezke. Aisialdia gazte guztiek duten zerbait da; aldiz, lanik gabe edota ikasi gabe egon daitezke. Aisialdiko lekualdatzeak aukera autonomoago bezala uler daitezke. Nahiz eta gizarteak berak, bere funtzionamendua dela medio, aisialdia sistema-antolamendura bideratzen duen, aisia-aukera ugari dago. Astegunetako aisiaz egiten diren desplazamenduen gehiengoa zerbitzurik gutxiena duten udalerrietako gazteek egiten dute (%81,9); udalerri ertainekoen artean ia erdiak egiten du desplazamenduren bat (%44,3) eta udalerri handienekoen artean egiten da lekualdatze gutxiena (%29,5).

7. taula

Astegunetako mugikortasuna aisiaren arrazoiengatik, adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	Goierrri	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	15-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbida Heziketa	Bigarren mailakoak eta leheniagokoak	Ikasketen eta bestelako egoeretan	Lanean edo Langabeztan
Bai	50,0	53,8	51,9	81,9	44,3	29,5	50,5	53,3	51,9	53,8	50,0	50,0	53,8
Ez	50,0	46,2	48,1	18,1	55,7	70,5	49,5	46,7	48,1	46,2	50,0	50,0	46,2
Guztira	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Udalerri-tamainaren arabera, lekualdatze-kopuruak oso desberdinak dira. Zenbat eta biztanle gutxiago izan udalerriak, orduan eta lekualdatze-tasa altuagoak ematen dira oro har. Eta, alderantziz, herrigune handienetako gazteek lekualdatzeko joera txikiagoa dute, nahiz eta portzentajeak handia izaten jarraitzen duen. Aldiz, sexuak, adinak, ikasketek edo lan-egoerak ez dute joera hauetan aldaketa nabarmenik eragiten.

Mugikortasunerako egindako aukerak kontuan hartuz, Goierriko gazteen aukera nagusia, desplazamenduak egiteko, automobila da (%75,4) (ikus 8. taula). Horrekin batera, baina askoz ere neurri txikiagoan, oinez (%27,9) eta garraio publikoz (%27,3) eginiko ibilbideak nagusitzen dira.

Biztanle gutxieneko udalerrietan bizi diren gazteek autoz ibiltzeko joera handiagoa dute. Eguneroko bizitzan udalerri handiagoetara joan behar izatea egon daiteke horren atzean. Deigarria da, halaber, gazteenak (18-24 urte artekoak) direla automobila gehien erabiltzen dutenak.

Garraio publikoaren erabilerari dagokionez, gizonezkoek (%24,8) baino gehiago erabiltzen dute emakumeek (%29,8). Eta, oro har, Gipuzkoan (%34,2) gazteek gehiago erabiltzen dute garraio

publikoa eskualde honetakoek baino (%27,5). Kasu honetan ere 18-24 urte bitartekoek erabiltzen dute garraio publikoa gehienik (%28,0), nahiz eta 25-29 urte bitarteko gazteekiko alde handiegirik ez aurkeztu (%26,6).

8. taula

Astegunetako mugikortasun-ohiturak, adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	EAE	Gipuzkoa	Goleiri	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbide Hoziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasketen eta bistelako egoeretan	Lanean edo Langabezian
Oinez	26,6	29,2	89,7	89,9	27,9	18,0	32,8	32,8	28,0	27,8	22,6	33,8	41,7	13,9	26,2
Autoa	75,5	75,4	49,3	57,8	75,4	85,2	73,8	67,2	77,4	73,4	79,2	70,8	66,7	80,6	75,2
Garraio Publikoa	29,8	24,8	46,4	34,2	27,3	31,1	23,0	27,9	28,0	26,6	25,5	32,3	25,0	27,8	28,3
Motorra	0,0	0,0	4,2	4,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Besterik	1,1	6,7	17,2	12,8	3,8	1,6	1,6	8,2	1,1	6,5	5,7	1,5	0,0	0,0	4,8

Iturria: EAEko eta Gipuzkoako datuak Eusko Jaurlaritza-k (2008) eginiko *Euskadiko gazteriaren mugikortasun espazialaren ereduak* izeneko lanetik atera eta kalkulatu dira.

Lekualdatzeko aukeratutako moduen baturak ez du 100 ematen, gazte bakoitzak aukera bati baina baino gehiagori erantzun baitiezaiokie. Hau da, lekualdatzeko aukera desberdinak har ditzake.

Lekualdatze horietarako, automobila lehenesten dute gazteek, eta gehienetan auto propioa izaten da erabiltzen dutena (ikus 9. taula). Gazte goierritarren %59k bere autoz bidaiatzeko ohitura du. Gipuzkoako (%54,9) eta EAEko (%46,0) joerekin alderatuz, handiagoa da auto propioa erabiltzen duten gazte goierritarren portzentajea. Gainera, autoa hartzeko joera handiagoa da udalerri txikietan, aurretik aipatu dugun bezala, herri hauetako biztanleek euren beharrak asetzeko duten lekualdatze-premia dela medio. Adinari dagokionez, 25-29 urte bitartekoak dira norberaren autoz bidaiatzeko ohitura handiena dutenak (%64,2), eta lanean edo langabezian daudenak (%65,2).

Goierriin bigarren ibilgailurik erabiliena tren da. Goierriarren %26,2k tren hartzeko ohitura du ibilbide batzuetarako. Beste norbaiten autoan bidaiatzen dutenen antzeko zifretan mugitzen da tren erabiltzen dutenen kopurua. %24,0 dira besteen autoetan bidaiatzeko ohitura dutenak. Kasu honetan ere gehiago dira emakumeak.

Deigarria da, halaber, autobusaren erabilera txikia. Goierriko gazteen %4,9k soilik du autobusa hartzeko ohitura, Gipuzkoako gazteen %28,3k autobusa hartzeko ohitura duen bitartean. 1.000-5.000 biztanle bitarteko udalerrietako gazteek erabiltzen dute gehiena. Zerbitzuaren eskaintzari lotua egon daiteke hori. Adinari dagokionez, gazteenek egiten dute autobusaren erabilera gehiena.

9. taula

Astegunetan erabiltzen diren garraiobideak, adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	EAE	Gipuzkoa	Goierri	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbide Heziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasketen eta bestelako egoeretan	Lanean edo Langabezian
Norberaren autoa	53,2	64,8	46,0	54,8	59,0	65,6	52,5	59,0	53,8	64,2	61,3	58,5	50,0	52,8	62,1
Norbaiten autoa	24,5	23,4	26,6	42,5	24,0	21,3	32,8	18,0	24,7	23,3	25,5	20,0	41,7	36,1	22,1
Autobusa	7,4	2,4	28,2	28,3	4,9	1,64	8,2	4,9	7,5	2,3	2,8	7,7	8,3	8,3	3,4
Aldiriko tren	27,7	24,7	19,9	21,6	26,2	34,4	16,4	27,9	28,0	24,4	28,3	27,7	8,3	13,9	30,3
Bizikleta	7,4	7,9	18,3	20,2	7,7	11,5	11,5	0,0	7,5	7,9	6,6	9,2	8,3	11,1	6,9
Motorra	0,0	0,0	5,0	7,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Besteak	5,3	0,1	12,45	3,4	2,7	0,0	0,0	8,19	5,4	0,0	1,9	4,6	0,0	0,0	3,4

Iturria: EAEko eta Gipuzkoako datuak Eusko Jaurlaritza-k (2008) eginiko *Euskadiko gazteriaren mugikortasun espazialaren ereduak* izeneko lanetik atera eta kalkulatu dira.

Lekualdatzeko aukeratutako moduen baturak ez du 100 ematen, gazte bakoitzak aukera bati baino gehiago erantzun baitiezaioke. Hau da, lekualdatzeko aukera desberdinak har ditzake.

Baina nora joateko lekualdatzen dira gazteak? Goierriko gazteek astegunetan egindako ibilbide gehienak, eskualde barneko mugimenduak (%60,7k) izaten dira (ikus 10. taula). Baina ez dira gutxi Goierritik ateratzeko eta itzultzeko egiten direnak ere (%45,3). Udalerrri barneko lekualdatzeak, besteen aldean, gutxi dira (%13,1).

Emakumeen eta gizonezkoen helmuga aztertzean, desberdintasun nabarmenak ageri dira. Oso gutxi dira, Goierritik ateratzen diren gizonezkoak astegunetan (%0,6); emakumeak, aldiz, aski gehiago (%44,7). Lan eta ikasketa-zentroen kokapenaren arabera izango da hau neurri handi batean. Gizonezkoek Goierriin bertan topatzen duten bitartean zeregin horietarako lekua, emakumeen gehiengoak kanpora joan behar izaten du.

10. taula

Astegunetako mugikortasuna lekualdatze-tokiaren arabera, adin-tartearen, lurraldearen, udalerrri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	Goierri	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbide Heziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasketen eta bestelako egoeretan	Lanean edo Langabuzian
Udalerrrian	10,6	15,6	13,1	9,8	13,1	16,4	10,8	15,4	15,1	9,2	16,7	16,7	12,4
Goierriin	63,8	57,6	60,7	82,0	60,7	39,3	64,5	56,9	56,6	69,2	58,3	66,7	60,7
Goierritik ateratzeko	44,7	0,6	45,3	47,5	41,0	47,5	45,1	45,5	44,3	46,2	58,3	47,2	46,2

Iturria: EAEko eta Gipuzkoako datuak Eusko Jaurlaritza-k (2008) eginiko *Euskadiko gaztearen mugikortasun espazialaren ereduak* izeneko lanetik atera eta kalkulatu dira.

Lekualdatzeko aukeraturako moduen baturak ez du 100 ematen, gazte bakoitzak aukera bati baina baino gehiagori erantzun baitieziaioke. Hau da, lekualdatzeko aukera desberdinak har ditzake.

Joan-etorrietarako asteburuetako ohiturak

Asteburuetako mugimenduak astegunekoak ezbezalakoak dira; pentsatzekoa da, herritarren gehiengoarentzat, egun-tarte hauek aisialdiarekin lotuta daudela. Hori dela-eta, lekualdatzeen izaera ere desberdina izaten da. Ibiltarteak zein desplazamenduen helmugak desberdinak izaten dira, gehienentzat aisialdi-denbora izaten baita.

Lekualdatze-moduei dagokienez, joera nagusia mantentzen den arren, asteburuetako mugimendu-ohiturek ez dute astegunetakoen antz handiegirik. Gazteen %82,5k autoz bidaiatzen du (ikus 11. taula). Aste barnean, aldiz, %75,4k. Nabarmentzekoa da autoz bidaiatzen dutenen kopurua handiagoa dela gizonezkoen artean emakumeen artean baino. Halaber, udalerrri txikietan, alegia 1.000 biztanle artekoetan, denek erabiltzen dute autoa asteburuetan.

Asteburuetan oinez ibiltzen direnen kopurua (%37,7) astegunetakoa (%27,9) baino handiagoa da. Kasu honetan gizonezko oinezkoak emakumezko oinezkoak halako bi dira ia. Udalerrri handienetako gazteak, gainera, gehiago ibiltzen dira oinez.

Garraio publikoa bigarren mailakoa da. Gazteen %16,9k soilik erabiltzen du garraio publikoa asteburuetan; astegunetan, berriz, %27,3k. Asteburuetan ere, gehiago dira garraio publikoaren aldeko hautua egiten duten emakumeak gizonezkoak baino. Udalerrri ertainetakoek eta handienetakoek erabiltzen dute gehiena, eta 18-24 urte bitartekoek, ikasle direnek edota langile aktibo ez direnek.

Bestelako garraiobideak erabiltzen dituztenen kopuruak gora egiten du asteburuetan. Talde honetan sartzen dira kamioi, bizikleta, taxi eta bestelako ibilgailuak. Astean barna gazteen %3,8k egiten badu garraiobide hauen erabilera, asteburuetan %11,5ek erabiltzen ditu. Batez ere, udalerrri txikietako gazteek erabiltzen dituzte, 18-24 urte bitartekoek eta lanean ari direnek.

11. taula

Asteburuetak mugikortasun-ohiturak, adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	Goleiri	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbide Hoziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasketen eta bestelako egoeretan	Lanean edo lanean ez
Oinez	26,6	48,8	37,7	13,1	39,3	60,7	35,5	39,9	44,3	24,6	50,0	38,9	37,9
Autoa	75,5	89,5	82,5	100,0	72,1	75,4	79,6	85,4	83,0	81,5	83,3	77,8	84,8
Garraio Publikoa	20,2	13,6	16,9	3,2	22,9	24,6	20,4	13,4	17,0	18,5	8,3	19,4	16,6
Motorra	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Besterik	14,9	8,1	11,5	26,2	3,3	4,9	15,1	7,9	7,5	20,0	8,3	8,3	4,8

Iturria: EAEko eta Gipuzkoako datuak Eusko Jaurlaritzak (2008) eginiko *Euskadiko gazteriaren mugikortasun espazialaren ereduak* izeneko lanetik atera eta kalkulatu dira.

Lekualdatzeko aukeraturako moduen baturak ez du 100 ematen, gazte bakoitzak aukera bati baina baino gehiagori erantzun baitiezaioke. Hau da, lekualdatzeko aukera desberdinak har ditzake.

Eta autoa bada mugikortasunerako ibilgailurik erabiliena, autoz bidaiatzean, astegunetan ez bezala, asteburuetan gehiago dira beste norbaiten autoan bidaiatzen dutenak. Emakumeak baino gizonezko gehiago ibiltzen da beren automobilerik, eta, aldiz, beste norbaiten autoan ibiltzen direnen artean gehiago dira emakumeak (ikus 12. taula). Adinari dagokienez, nor bere autoz ibiltzen direnen gehiengoa 25-29 urte bitartekoa da eta lanean ari dena da.

Norberaren autoz ibiltzen diren gazteak Goierri %59,6 diren bitartean, Gipuzkoan %27,8 dira. Eta antzeko tarte gertatzen da besteen autoan ibiltzen direnekin ere. Goierri besten norbaiten autoan ibiltzen diren gazteen kopurua %54,6 den bitartean, Gipuzkoan %25,4koa baino ez da; erdia baino gutxiago. Honek erakusten du Goierriko gazteek, oro har, lurralde historikoko gazteekin alderatuz, lekualdatzeetarako automobila erabiltzeko joera handiagoa dutela.

Trenaren erabilerari dagokionez, autoaren aldean askoz ere gutxiago hartzen dute trena asteburuetan gazteek. Gazteen %17,5ek erabiltzen du errail gaineko ibilgailua, astean barna %26,2k erabiltzen duen bitartean. Udalerrri handienetan bizi direnek erabiltzen dute gehien (%32,8), eta gutxiena, berriz, herri txikienetakoei (%3,3). Kontuan hartu behar da, ezaugarri honetako bi udalerrietatik soilik pasatzen dela trena (Itsasondo eta Arama) eta udalerri ertainetan ere, herrigunetik gertu, trenak geltokia bi udalerritan soilik duela (Legorreta eta Ormaiztegi).

12. taula

Asteburuetan erabiltzen diren garraiobideak adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	EAE	Gipuzkoa	Goiheri	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbide Heziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasketen eta bestelako egoeretan	Lanetan edo Langabotzian
Norberaren autoa	54,3	64,9	22,2	27,8	59,6	65,6	52,4	60,7	54,8	64,4	61,3	60,0	50,0	52,8	62,7
Norbaiten autoa	56,4	52,8	25,5	25,4	54,6	59,0	59,0	45,9	57,0	52,2	53,8	56,9	58,3	63,8	53,8
Autobusa	4,4	4,4	18,6	23,4	4,4	1,6	8,2	3,3	5,4	3,4	4,7	7,7	0,0	8,3	4,8
Aldiriko trena	19,1	15,9	17,4	16,1	17,5	3,3	16,4	32,8	19,4	15,6	22,6	15,4	8,3	16,7	20,0
Bizikleta	6,4	5,6	—	—	6,0	13,1	5,0	0,0	6,5	5,5	4,7	7,7	8,3	5,6	6,9
Motorra	0,0	0,0	—	—	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Besteak	8,5	2,5	3,6	5,3	5,5	9,8	0,0	6,6	8,6	2,4	2,8	10,8	0,0	0,0	3,4

Iturria: EAEko eta Gipuzkoako datuak Eusko Jaurlaritzak (2008) egindako *Euskadiko gazteriaren mugikortasun espazialaren ereduak* izeneko lanetik atera eta kalkulatu dira.

Lekualdatzeko aukeratutako moduen baturak ez du 100 ematen, gazte bakoitzak aukera bati baino baino gehiagori erantzun baitiezaioke. Hau da, lekualdatzeko aukera desberdinak har ditzake.

Autobusaren erabilera asteburuetan are txikiagoa izaten da; dena den, astegun edo asteburu izan, bi kasuetan ere, oso gutxi erabiltzen da. Astegunetan gazteen %4,9k erabiltzen badu autobusa; asteburuetan %4,4k baino ez du erabiltzen. Kasu honetan ere, astegunetan bezalaxe, 1.000-5.000 biztanle bitarteko udalerrietako gazteak dira autobusaren erabilera handiena egiten dutenak.

Eta azpimarratzekoa da, asteburuetan bizikletaz ibiltzen diren gazteen kopurua autobusez ibiltzen direnena baino handiagoa dela. Gazteen %6,0 bizikletaz lekualdatzen da asteburuetan.

Asteburuetako mugikortasunerako ibiltartea zabaldu egiten da astean zeharrekoarekin alderatuz. Alegia, gazteek asteburuetan eginiko lekualdatzeen distantziak luzeagoak izan ohi dira oro har. Goierriko gazteen artean asteburuetan udalerri barneko lekualdatzeetarako automobilaren erabilera astegunetako joeraren antzekoa bada ere, eskualde arteko mugimenduak askoz ere gehiago izaten dira (ikus 13. taula). Aldiz, eskualde barnekoek nabarmen egiten dute behera, (%82,0 astegunetan eta %56,8 asteburuetan), eskualdetik ateratzeko joera handitzen delarik. Astebarruko egunetan gazteen %47,5 ateratzen bada Goierritik, asteburuetan %84,7k egiten du kanpora. Hau da, asteburuetan goierritar gazte gehienek eskualdetik ateratzeko ohitura dute.

Oro har, emakumezkoek eta 18-24 urte bitartekoek lekualdatzeko joera handiagoa aurkezten dute asteburuetan. Egun hauetan, udalerri barneko mugimenduetan, herri txiki eta ertainetan automobila hartzeko joera handiagoa da. Azalera handiena duten herriguneetan ez bezala, aparkatzeko arazo gutxiago izaten da asteburuetan eta bizilekuaren eta herrigunearen arteko distantzia ere handiagoa izan daiteke etxe sakabanatu ugari inguruneetan. Eskualde barneko lekualdatzeei dagokienez ere, herri txikienetakoen mugikortasun-maila askoz ere handiagoa da asteburuetan (%80,3); aldiz, herri handienetan, zerbitzuak eskurago dituztelako-edo, eskualdeko mugikortasuna (%34,4) askoz ere txikiagoa da. Azpimarratzekoa da era berean, asteburuetan eskualdez kanpora egindako irteerak askoz ugariagoak direla; ia-ia bikoiztu egiten da eskualdetik irteten direnen kopurua astegunetako kopuruekin alderatuz.

13. taula

Asteburuetan mugikortasuna lekualdatze-tokiaren arabera adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	EAE	Gipuzkoa	Goiern	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbide Hoziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasketen eta bestelako egoeretan	Lanean edo Langabezian
Udalerrian	13,8	5,8	54,9	53,5	9,8	11,5	13,1	4,9	14,0	5,6	6,6	12,3	33,3	22,2	7,6
Eskualdean	62,8	50,8			56,8	80,3	55,7	34,4	63,4	50,2	50,9	66,2	58,3	61,1	56,5
			44,7	46,1											
Eskualdetik ateratzeko	87,2	82,2			84,7	80,3	75,4	98,3	88,2	81,2	84,0	87,7	75,0	83,3	86,2

Iturria: EAEko eta Gipuzkoako datuak Eusko Jaurlaritzak (2008) eginiko *Euskadiko gaztearen mugikortasun espazialaren ereduak* izeneko lanetik atera eta kalkulatu dira.

Lekualdatzeko aukeratutako moduen baturak ez du 100 ematen, gazte bakoitzak aukera bati baino gehiagori erantzun baitiezaioke. Hau da, lekualdatzeko aukera desberdinak har ditzake.

Laburbilduz, Goierriko gazteen mugikortasuna automobilean oinarritzen dela esan daiteke. Udalerrri barneko mugimenduetarako gehiengoak inolako ibilgailurik ez duela hartzen dioten arren, herri arteko zein eskualdeko lekualdatzeak ohikoak dira, eta ibilbide horietarako ibilgailurik aukeratuena automobil pribatua da. Automobilearekin lekualdatzeko kultura honen adierazgarri da 18-29 urte bitarteko ia gazte guztiek izatea gidabaimena. Gainera, hamarretik zazpi du automobil propioa. Edozein lekualdatzetarako erabiltzen da. Horrela, astegun edo asteburu izan, automobila erabiltzen da gehienetan; egindako bidaiak, aste barnean batez ere, Goierri barnekoak izaten dira, eta asteburuetan gehiago dira eskualdetik kanpora eginiko joan-etorriak. Garraio publikoak, autoaren indarraren aurrean, ez du arrakasta handiegirik gazteen artean, hamarretik 2,7k erabiltzen du aste barruan eta asteburuan 1,6k bakarrik. Aipatzekoa da, trena dela garraio publikoa erabiltzen duten gazte gehienek aukeratzen dute garraibidea, autobus-zerbitzua oso gutxik erabiltzen duelarik. Beraz, Goierriin, gazteen mugikortasunaren errege dela esan daiteke automobila.

5. AUTOA ERABILTZEA GAZTEEN ARTEAN

Gazteek hautu asko dituzte egiteko norberaren nortasunaren eraikuntzan. Autonomia lortu behar izaten dute heldutasunerako bidean. Aurrerantzean zer egingo duten erabaki, nola bizi nahi duten, ardurak hartu. Automobila, beste hainbesteren artean, horretarako tresna izaten da batzuentzat; igarobide-erritu horren sinbolo bihurtzeraino.

Auto ugariren bila hasitako abentura da. Gazteak nork bere identitatea landu eta eratzen du esparru desberdinetan erabaki propioak hartuz: nork bere izaera definitzen du, besteen aurrean norbanako aske moduan agertuz. Autoaren nortasuna definitzeaz ari garela, prozesu horretan, Goierriko gazte askorentzat automobilak leku esanguratsua izaten du. Automobilaren bidez autonomia pixka bat lortzen dutelako, automobila erabiltzeak ere norberaren identitatea eratzen laguntzen duelako. Automobilaren bidez, gazteek beste auto horiek (besteen aurrean aurkezteko modua, lagunekin harremanak izateko era, denboraren eta planen antolamendua erabakitzea, etab.) sortu, aldatu edo berrindartu egin ditzakete. Autoa erabiltzeak, horrela, bi dimentsio hartzen ditu. Automobilaren bila murgiltzen da gaztea, autonomia aurkitzeko asmoz. Automobila gizarteratzeko tresna garrantzitsu izan daiteke. Gizartean balio positiboak ditu, eta honenbestez integraziorako baliabide izan daiteke. Goierriko gazteek ere automobila erabiltzen dute nork bere autonomia bilatze horretan.

Gazteek automobila erakargarri ikusteko arrazoi ugari dago. Gizarte-egitura¹⁵³ ekonomiko eta sozialera moldatzeko tresna izan daiteke; autoak, esaterako, gaur egun beharrezko bihurtu den mugikortasunerako aukera ematen baitu. Mugitzeko aukerak dituenak gizartean arrakasta izateko aukera gehiago dituela esan daiteke, nahiz eta, horrez gain, arrakasta izateko beste aldagai ugari ere eragiten duen. Automobilak, mugikortasunerako tresna gisa eta kontsumo-gizarteko objektu-

¹⁵³ Ikus glosategia.

ikono den eran, norberaren lekua gizartean bilatzen lagun diezaieke gazteei. Hori dela-eta, gazteen nolakotasunak desberdinak izanik, automobila erabiltzeko erak ere ugari dira, helburu askotakoak eta gizarteko balioen arabekoak.

Autoaren erakargarritasuna

Goierriko gazte gehienentzat automobila erakargarria da. Batzuek autonomia lortzeko aukeratzat hartzen dute. Izan ere, Goierriko lurralde-antolamenduak, herrigune sakabanatuekin eta, honenbestez, lanleku, ikastetxe eta zerbitzu-eskaintza sakabanatuarekin, mugikortasuna beharrezko egiten baitu biztanleriaren zati handi batentzat, egungo bizitza-sistemarekin jarraitzeko.

Mugikortasuna bizirauteko gizakiak duen sistema izanik, egungo gizarte-antolamendua lekualdatze ugari eta bizkorretan oinarritzen da, eta Goierriko gazteen lekualdatze-maila altua horren lekuko baino ez da. Sistema ekonomiko eta sozialaren funtzionamenduan, komunikabideak eta garraio azpiegiturak klabe dira, ekonomia transnazionalaren garai honetan, garraio-sare zabal eta bizkorrak hobesten direlarik oro har, leku batetik besterako distantzia ahalik eta lasterren egin nahiz. Horrela, garraio-aukerarik duen edonor leku desberdinetan egon daiteke egun berean helburu desberdinetarako. Gazteek ere barneratua dute lasterka bizitzearen eta distantziak ahalik eta denbora gutxienean egin behar izatearen-idea.

Automobila lekualdatzeko tresna den heinean eta harekin bidaiatzeko bide-azpiegitura lasterrak nonahi aurki daitezkeen egunotan, Goierriko gazte zenbaitek dio automobila beste garraiobide batzuen ondoan bizkorragoa delako aukeratzen duela: «*Une bat iritsi zen autoa behar nuena. Bestela, Bilbora joateko goizeko zazpietan atera behar izaten nuen eta ez nintzen gaueko bederatziak arte itzultzen. Banituen aurrezki batzuk eta autoa erostea erabaki nuen*» (18-24 urte, emakumea, 1.000-5.000 biztanle). Automobilak beren ibilbidea nahi duten orduan egiteko aukera ematen die gazteei. Hori da Goierriko gazteentzat autoaren abantailarik nagusiena: denbora norberak bere eran antolatu ahal izatea. Gazteen erdiak (%50,9) autoak ematen duen ordutegi-askatasuna azpimarratzen du; bitartean, herenarentzat (%31,1) garrantzitsuena helmuga aukeratzeko askatasuna da. Autoa askatasunez mugitzeko tresna da, beraz, gazteentzat.

Automobila, lekualdatzea errazten duen tresna izanik, beste garraiobide batzuen aldean, jarduera gehiagotarako sarbidea eta astia ematen duen garraio-aukeratzat dute gazteek. Hala nola, lanera joateko, lagunekin elkartzeko, erosketak egitera joateko edo familia bisitatzeko. Ekintza horietako batzuetarako automobila beharrezkotzat jotzen dute gazteek. Askok, lana topatzeko adibidez, automobila beharrezkoa dela diote: «*Autoko gidabaimena etorkizunera begira atera nuen. Lan-eskaintza bat ikusten duzunean, beti autoko gidabaimena eskatzen dizute. Gainera, lanera joateko ere garraio publikoa ez dago beti eskura. Beno, egia da orain arte ez dudala beharrik izan...*» (25-29 urte, emakumea, >5.000 biztanle). Mugitzea beharrezkotzat jotzen da, eta gazteek ez dute garraio publikoaren eskaintza nahikoa denik uste norberaren lekualdatze-beharra asetzeko.



3. irudia: Garraio publiko desberdinen geltokia Beasainen.

Automobila mugitzeko lagungarri dela esatea ez da nahikoa gazte batzuek automobila izateko erakusten duten grina azaltzeko. Izan ere, Goierriko gazteek automobila gizarteratzeko tresna gisa ere bizi dute. Heldutasunerako bidean, gizarte-egituretara moldatu behar izaten du gazteak, eta lekualdatze-kopurua aldatzea eta desplazamenduak ahalik eta lasterren egin nahi izateak gizarte lehiakor baten arauetara moldatzeko ahalegina erakusten du. Gazteak autoa heldutasun-ikurtzat du. Autoa lekualdatze berriei erantzuteko aukera da. Lan-mundura, ikasketa berrietara zein aisia-eredu berrietara moldatzeko aukera ematen du autoak. Automobila gidatu ahal izatea gizartean onartua izateko modu bat bezala ikusi behar dugu. Besteen artean eroso sentitzeko modua da

batzuetan, talde bateko kide izateko balio du beste batzuetan. Aurkezpen-irudi bat da eta, aldi berean, elkarrekintzarako elementu bat. Automobilak gazteentzat autonomia pertsonal, sozial eta ekonomikoa lortzeko balio duela esan dezakegu bada; alegia, norberaren askatasun pertsonalerako, besteekin harremanak izateko, identitate pertsonala agertzeko eta lanerako aukera ematen duen tresna.

Askotan autoko gidabaimena ateratzeko ez dute arrazoi nabarmenik izaten gazteek. Naturaltzat jotzen dute 18 urte betetzean gidabaimena ateratzea; garaia heldu dela autoeskolara joan eta izena emateko konturatuko balira bezala da. Barneratua duten prozesuaren unea da: «*Bete nituen 18 urte eta gidabaimena atera nuen. Ez nuen zaletasunik edo beharrik. Atera egin nuen, besterik gabe. Mundu guztiak bezala*» (25-29 urte, emakumea, <1.000 biztanle). Gehienek 18 urte eta 20 urteren bueltan ateratzen dute gidabaimena, eta horrela egiten ez dutenek inguruko lagunen eta familiakoen partetik gidabaimena ateratzeko presioa jasan izan dutela kontatzen dute: «*Nik ez nuen beharrik sentitzen. Baina nire kuadrilako guztiek zuten gidabaimena, eta gehienek autoa ere bai. Ni besteen txistegai nintzen. "Hi bakarrik falta haiz! Azkena geratu haiz! Atera beharko duk, ba, gidabaimena?" Eta pentsatzen dut azkenean amorratu nindutela eta atera nuela. 26 urterekin gidabaimena ateraz eta autoa erosiz bukatu nuen. Eta orain alde guztietara autoz joan ohi naiz*» (25-29 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Gidabaimena ez izateak, batetik bestera joateko garraio publikoaren arabera antolatzea edo inguruko menpeko izatea dakar, eta hori, hein batean, askatasunaren mugatzailatzat jotzen da. Hori barneratua duen gizarte batean, gainera, gazteren batek arrazoi batengatik edo bestearengatik erabakitzen badu ez duela gidabaimenik nahi, autoaren apologia egiten duen ingurune sozialaren aldetik kritikak jasan behar izaten ditu. Horrek, buruhauste ugari sor ditzake erabakia hau hartu duen gaztearengan, bere burua baztertua, ulertu gabea edo menpekoa sentitzeraino. Goierrin ia gazte guztiek uste dute beharrezkoa dela automobileko gidabaimena izatea egungo bizimoduan moldatu eta lorpenak izateko. Horregatik, auto-gidabaimena lortzen denean, ospatzekoa izaten da. Txartela lortzeak denbora luzez itxarondako altxorra lortzea esan nahi du, eta horrekin batera bizitza berri baterantz emandako lehen pausoa da. Balio positiboa du: lorpen handia da. Une hori aprobetxatzen da gidabaimena dutenen eta ez dutenen arteko aldea azpimarratzeko. Artean gidabaimenik lortu ez dutenei gogorarazten zaie zerbait falta dutela, ez direla artean gazte oso.

Lekualdatzeko ez ezik, inguruko onarpena lortzeko ere balio du automobilak. Onarpena, alegia, mugitzeko tresna izanik, arrakasta lortzeko tokira joatea ahalbidetzen duelako eta, horrekin batera, automobilari, bere horretan objektua den aldetik, egozten zaion botereagatik. Automobilak

kontsumo-gizartearen sinboloetariko bat da, jabetzaren, indibidualismoaren eta askatasunaren ikurtzat saldu izan dena. Gazteek arrakastarako eredu horiek imitatzen dituzte.

Auto-industriak etengabe arduratu dira, automobila objektu desberdintzaile bihurtzen. Marken bidez, boterearen mailaketak egin dira, estiloak sortu edo merkaturatu dira eta gidatzeko modu desberdinak zabaldu. *Habitus* desberdintzailearekin auto-jabeak edota gidariak gizartean duen posizionamendua edo ideologia adierazten du. Goierriko gazteen artean ere ikus daiteke hori, estilo desberdinak topa daitezke automobilaren inguruan ere; baina esan daiteke gizarte kontsumistaren patroiak direla eredu nagusi: lehiakortasuna eta markismoan oinarritutako joerak, hain zuzen ere.

Gazteen gustuko automobilak

Gazteentzat gidabaimena atera ostean, autoa edukitzea erronka bilakatzen da. Baimenak ahalmena besterik ez baitu ematen. Baina ahalmen hori gauzatzeko beharrezkoa da autoa. Autoa eskura izatea ezinbestekoa da gizartean gidari gisa aurkezteko. Orduan hasten dira autoaz bakoitzak dituen balioak ikuskor bilakatzen. Gazte askok hasieran gurasoen autoa erabiltzen du, baina denborarekin euren gustuko autoa erosten dute: «*Hasieran oso auto eskasekin ibili nintzen. Etxekoak, jendeak kentzen zituenak... Baina batekin istripu bat izan nuen. Bestearekin nindoala, 100.000 pezetaren truke eman zidatenarekin nindoala, traktore batek aurretik eraman ninduen, auto guztia txiki-txiki eginda utziz. Nik ez dakit nola atera nintzen handik. Gero, nire lehengusuak kendu zuen zahar bat eduki nuen eta, kasualitatea, lapurtu egin zidaten eta erreta azaldu zen. Eta, azkenean, diru gehixeago gastatu eta auto seguruago bat erostea erabaki nuen. Aukera bat aprobetxatu nuen eta, azkenean, bigarren eskuko Golf bat erosi nuen» (25-29 urte, emakumea, 1.000-5.000 biztanle). Eta badira gidabaimena atera eta denbora gutxira automobil berria erosten dutenak ere: «*Autoa etxean erosi zidaten. Nire arreba eta niretzat zen. Niri auto potenteago bat gustatuko zitzaidan, baina azkenean auto on bat erosi genuen. Kolorea eta dena. Egia esan, auto hura niretzat izan zen*» (18-24 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle).*

Gazte gidariak, oro har, automobila nahi izaten du beretzat. Nolako automobila nahi izaten duten

beste kontu bat da, ordea. Gazteen artean gustu eta aukera desberdinak egoten dira, logikoa denez. Automobila mugikortasunerako batetik bestera ibiltzeko soilik nahi izaten dutenak eta autoaren itxurari baliorik ematen ez dietenak daude batetik: *«Niri modelo eta kolorea ez zait axola. Ez diot begiratzen motorrari ere. Automobila erosi berri dut, bigarren eskukoa eta, aukeratzean, prezioari, kontsumoari eta 8-10 urte bitartean irauteko moduan egoteari begiratu diot»* (25-29 urte, emakumea, 1.000-5.000 biztanle). Goierriko gazteen %56,3k dio automobil bat aukeratu behar balu funtzionaltasunari erreparatuko liokeela (ikus 4. grafikoa). Hau da, autoa erabili behar duen hartarako egokia izatea, norberaren neurrikoa izatea nahiko luke: *«Nik ez dut furgoneta bat nahi. Etxetik lantegira joateko nahikoa dut neure auto txikia. Eta oportetara urtean behin joateko ez dut horrelakorik behar»* (25-29 urte, gizonezkoa, <1.000 biztanle). Emakumeek funtzionaltasunari (%64,9) gizonezkoek (%47,7) baino garrantzia handiagoa ematen diote. Emakume gazte askok auto txiki erabilgarriak nahi dituela dio, aparkaleku bila arazo gutxiago izateko eta ikusten baitu egiten dituen joan-etorrietarako nahikoa duela hori. Auto-saltokietan ere auto ertain eta txikiak batez ere emakumeek erosten dituzte eta, aldiz, gizonezkoek auto handiagoak nahiago dituzte: *«Neskek praktikotasuna, funtzionaltasuna bilatzen dute oro har. Segurua izan dadila, modularitatea, etab. Oro har, horrela izaten da. Mutilek, aldiz, ez diote horrenbeste begiratzen praktikotasunari. Normalean behintzat argi izaten dute zein auto erosi nahi duten eta beste balio batzuk izaten dituzte. Geroz eta potentzia handiagoko autoak erosteko joera dute. 140 zaldiz gorakoak. Egia esan, hori segurtasuna da, erabiltzen jakin behar da, baina errepidean bizkortasuna da eta segurtasuna ematen du»* (auto-saltzailea). Motorraren indarrari gazteen %14,7k ematen badio lehentasuna, mutilak dira horien artean garrantzia handiena ematen diotenak. Automobila genero-balio kulturalaz kutsatutako ibilgailua dela esan genezake. Automobilaren inguruan emakumearen eta gizonezkoaren rolak etengabe bereizten dira. Gazteek automobilen inguruan dituzten gustu, erabilera zein pertzepzioetan, maskulinitate-eredu hegemonikoaren erudia oso nabarmen agertzen da. Gizonezkoek indarra eta ausardia erakutsi behar izatea, alegia. Zaldi askoko autoak eredu hori indartzen du. Sinbolikoki gizonezkoak potentzia handiko autoa hartzen duenean, handitasuna, indarra, ausardia, lehiakortasuna zein boterea agertuko lituzke. Iragarkien bidez ere inkontzienteki bidaltzen den mezua izaten da. Gizonezkoek autoak saltzeko erabiltzen den estrategietako bat da, gizonezkoaren eta autoaren arteko binomioa boteretsua dela azaltzen duena. Hau da, autoaren indarrak boterea ematen du: botere soziala, familiako boterea, botere sexuala, etab. Aldiz, feminitatea eta autoa uztartzen direnean ez da boterearen zantzurik irudikatzen; ez gizartean, ez fikzioan ere. Auto-saltzaileak zioen bezala, praktikotasuna eta segurtasuna bilatzen du gehiago emakumeak: zaintzaren eta arduraren eredutik gertuago dago hau. Baina diskurtsoan eredu tradizionalak indartu arren, badira zaldi askoko motorreko automobilak dituzten emakumeak, eta baita segurtasunaz arduratzen diren

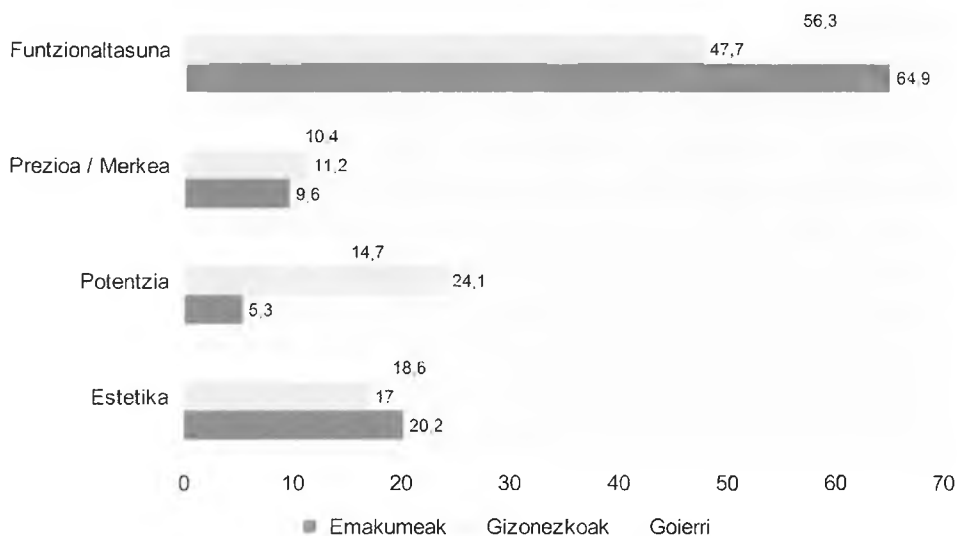
gizonezkoak ere.

Baina potentziatik eta praktikotasunetik aparte, badira automobila aukeratzean kontuan hartzen diren beste alderdi batzuk ere. Horietako bat itxura edo estetika da. Formak, koloreak, materialak...; azken batean, polita izatea. Gazteen %18,6k garrantzirik handiena honi ematen dio. Sexuaren arabera, emakumeen eta gizonezkoen artean, oro har, desberdintasunak daude. Gizonezkoek automobil ikusgarriagoak nahi izaten dituzte; tamaina txiki, ertain edo handikoak izanik ere, sport autoak eta kolore klasikoak (zuria, gorria, beltza) aukeratzen dituztenak asko dira. Lehiaketetako autoen edota auto dotoreen imitazioa bilatzen da horrelakoetan, boterearekin identifikatzeko ahalegina egingo bailitzan. Emakumeen artean, aldiz, tamaina txikiko edo ertaineko automobilak gehiago aukeratzen dira, eta koloreei dagokienez ere aukera zabala da. Estetikaz edo autoaren itxuraz hitz egitean, gazteek zuzenean auto-marka eta modelo jakinekin lotzen dituzte beren gustuak. Automobil-etxeen merkaturak ezagutzen dutela erakusten du horrek, automobilaren kulturaren lekuko. Aukera altueneko markei balio baikorragoa ematen zaie, eta pentsatzen da zenbat eta garestiagoa izan, orduan eta hobe dela alde guztietatik. Markismoak, gizarte guztian bezala, gazteengan ere eragiten du: «*Nik Audi bat ekarriko nuke. Motorrez ez dut ulertzen, baina Audi markarekin maitemindua nago*» (18-24 urte, emakumea, 1.000-5.000 biztanle). Estilo-kontua da azken batean eta markak ere badu horretan zerikusirik. Zenbait automobil gazteei begira merkaturatzen da, eta iragarkiak gazte hauei zuzentzen zaizkie, arrakasta izateko auto bezala azalduz. Autoaren kontsumoa eraginez, merkaturak ere gustu eta estilo desberdineko jendearentzako automobilak topatzen dira.

Funtzionaltasuna, estetika eta potentzia garrantzitsuak baldin badira, gazteentzat autoaren kostua ere garrantzitsua dela pentsa daiteke. Aldiz, %10,4k baino ez luke kontuan hartuko autoaren kostua, lehen momentuan. Gazte batzuentzat automobilarena beren poltsikotik ordaindutako lehen diru-gastu handia izaten da, eta, beste gasturik ezean, epeka ordainduz erostea ez zaie gastu handia iruditzen: «*Nik argi dut ze auto erosiko nukeen. Bai, garestia da, eta orain lanik gabe nago, baina bankura zoaz eta dirua ematen dizute*» (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Beste batzuek, ordea, ez dute dirutzarik gastatu nahi izaten: «*Ahizpa eta biontzat erosi dugu autoa. Txikia da, normaltxoa, aukera erdikoa segurtasun kontuagatik, baina ez dugu gehiagoren beharrik. Zertarako eduki bi auto, batekin molda bagaitezke. Gastua besterik ez litzateke izango*» (25-29, emakumea, >5.000 biztanle).

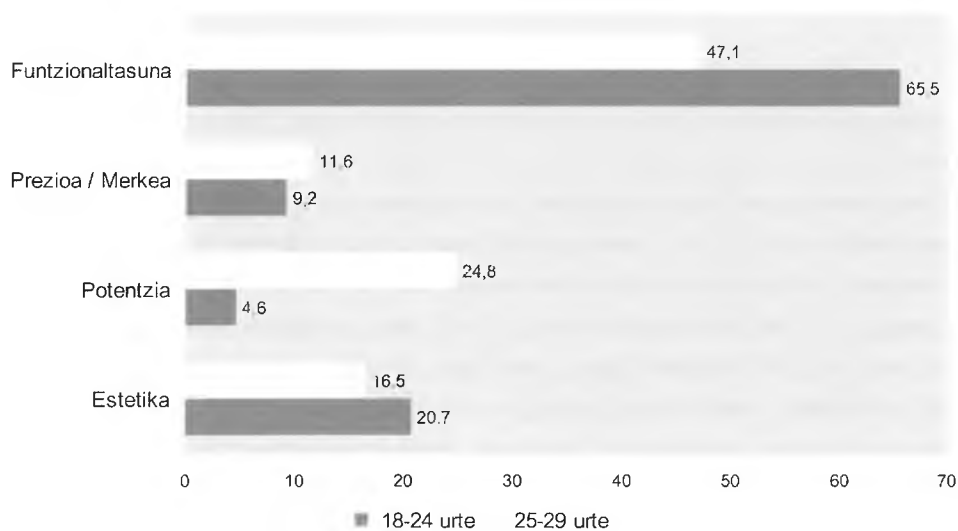
4. grafikoa

Autoaren ezaugarriarik gogokoena sexuaren arabera. (%)



5. grafikoa

Autoaren ezaugarriarik gogokoena adinaren arabera. (%)

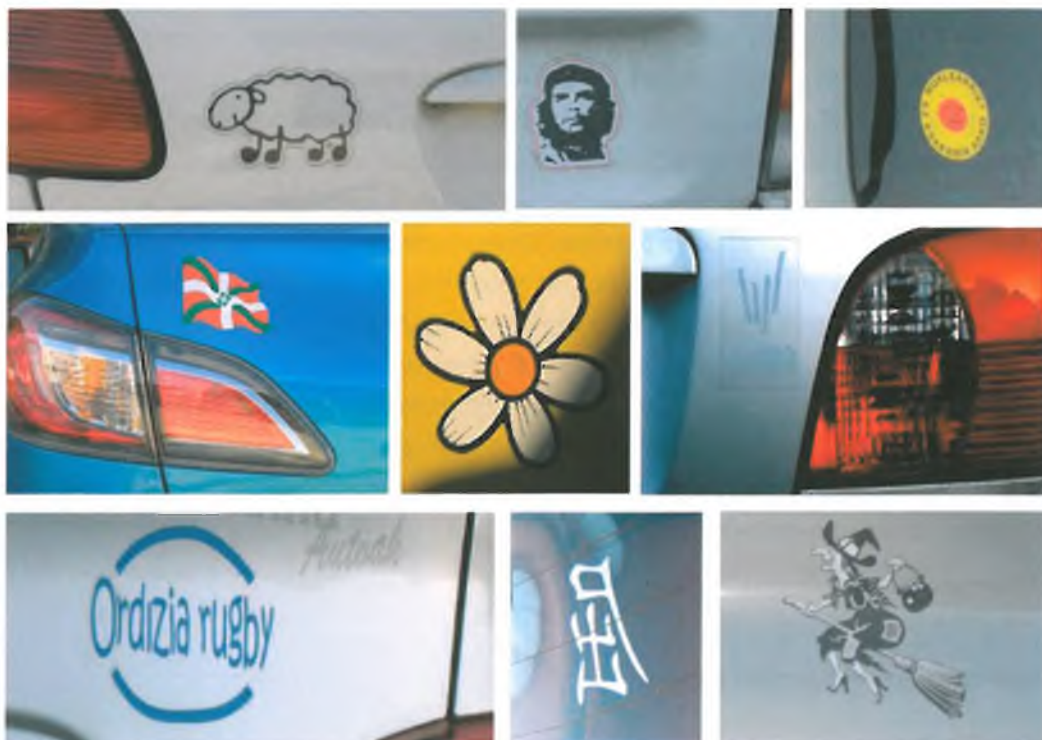


Autoaren inguruko gustuak aldatu egiten dira, ordea, eta gazteak horren lekuko dira. Batzuek dagoeneko izan dituzte jabetzan auto desberdinak, eta badakite autoa erosteko garaian ere aldatu egiten direla lehentasunak. Hala, adin bakoitzak automobil-mota baten ideia duen ustea oso zabalduta dago. Hasieran auto ertainak eta txikiak nahi izaten dira; adinarekin, berriz, gero eta handiagoak. Bi arrazoi nagusitzen dira aldaketa honen beharra azaltzean. Nagusia haurrak izatearekin lotua dago. Behin adin batera iristean, haurrak izaten hastean auto handiak behar izatearen ideia oso zabalduta dago: *«Oraingoz ez nuke nahi nire autoa baino handiago bat hartu. Baina urte batzuk barru auto familiar bat nahi nuke. Seme-alabak badituzu, beharrezkoa duzu»* (18-24 urte, emakumea, 1.000-5.000 biztanle). Hala, asko dira, auto familiarrak erostea erabakitzen dutenak, etorkizunari begira. Auto berria erostean, bikoteen kasuetan, maiz auto familiarrak erosten dituzte, etorkizunean seme-alabak izateko asmotan daudelako. Beste arrazoi bat ere ezkututzen da auto handi bat erostearen atzean. Zenbaitentzat seguragoa da autoa handiagoa denean. Batetik, auto handiak prestatuago egoten direla uste delako, istripuetan babes handiagoa eskaintzeko. Bestetik, autoarekin arriskuan ibiltzen ohituta dauden gazteek, automobil handiak dituztenean, horrelako jokoak alde batera uzten dituzte. Gazteek automobil handiak erostean *finkatzea* bilatzen dute. Uler genezake, bada, gaztetetasunaren amaierarako arotzat hartzen dutela auto handiak erostearena. Helduen ardurak hartu eta beste modu batera bizitzen hastearekin, alegia. Gaztetetasunaren amaiera irudikatuko luke, heldutasunaren hasierarekin batera. Gazte batzuek, dituzten auto motak, bilakaera pertsonal baten ondorio direla uste baitute: *«Nire lehenengo autoa zaharra zen. Gastu handia zuen eta kendu egin nuen. Orduan auto berri bat erosi nuen, txikia edo ertaina, neure gustukoa. Orain, 4 urte ditu baina matxura batzuk izan ditu, eta erabaki dut saltzea eta berri bat erostea. Monobolumen bat erosi dut neure burua finkatzeko bidean eta aurrera begira. Zeure burua finkatzeko auto handia behar duzu. Ez egiteko autoarekin erokeriarik errepidean, eta hemendik lau edo bost urtera ere ez aldatu behar izateko, bizitzaren aldaketa tarteko»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Horrela, helduen autoarekiko harremanak imitatu nahian, helduen autoen ezaugarriak eduki nahi izaten dira. Iragarkiei eta gizarteko eredu jarraiki, deigarriegia ez izatea bilatzen da, nahiz eta askotan nabarmentzeko eta kategorizaziorako ezaugarriak ez diren baztertzen.

Automobila identifikatzailea denean

Izan ere, gazteentzat erakargarriak diren automobilak deigarriak direnak izaten dira askotan. Bakoitzak bere estilokoa baina automobil dotorea nahi izaten du. Hori dela-eta automobiletan,

askotan, jabearekin identifikagarriak egiten dituzten ezaugarriak topa daitezke. Pertsonalizazioak izaten dira. Autoari erantsitako apaingarriak. Txikiak nahiz handiak izan daitezke, eta zaletasun handienetatik oroigarri edo gustuko alderdi txikietaraino joan daitezke: pegatinak, ispiluko zintzilikarioak, usainkiak, bolantea, etab. Automobila beste modelo berdinekoengandik desberdintzen dute ezaugarri horiek. Autozaletu batzuen artean, automobilei aldaketa asko egiteko joera handia izaten da: «Niri autoa gustatu egiten zait. Neuk pertsonalizatu dut. Eta barrutik ere bai. Sentitzen den zerbait da. Auto distiratsuak gustatzen zaizkit. Dotoreak dira. Formak ere garrantzitsuak dira, estetika. Soinua ere bai, zilindrada altua izatea, zaldi asko eta barrutik pertsonalizatua egotea. Horretarako, kontuan izan behar da baina egunero erabiliko duzun auto bat dela. Eta ezin diozu gustuko duzun guztia sartu» (18-24 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Lehenengo automobilei pertsonalizazio gehiago egiten dizkiete gazteek. Baliteke berrikuntza delako izatea haien bizitzan, baina urteak pasatu ahala pertsonalizazio txikiak baino ez dituzte egiten eta ez dira edonorentzat ikuskor izaten.



4. irudia: Goierriko autoetan topa daitezkeen eranskailu moduko pertsonalizazioetako batzuk.

Pertsonalizazioek identitatearekin zuzeneko zerikusia dutela esan daiteke. Pertsonalizatutako autoetan auto-jabearen informazioa ageri da. Estiloaren arabera jaso ditzake autoa ikusten duen edonork jabeak dituen zaletasunak, ideologiak edota haren bizitza-esperientzien inguruko informazioa. Horrela, Goierriko gazteen automobiletan oso zabalduta dagoen ardi latxen ikurrak euskal nazio-sentimendua ager dezake, «Nuklearrik? Ez, eskerrik asko» pegatinak ideologia ekologista agertuko du; modako diskotekako pegatinak edo ohiko tabernako pegatinak subjektua aisialdian kokatzen laguntzen du edota World Rally Car-aren pegatinak zein «+ coches, - futbol» pegatinak autoaren jabea autozalea dela adierazten digu. Pertsonalizazio grinak autoari aldaketa handiagoak egitera ere eraman dezake auto-jabea. Hori gertatzen da autozale amorratu diren gazte batzuen artean.

Izatearen eta irudikatzearen arteko borroka da identitatea, eta besteak beste, autoaren bidez egiten dute hori gazteek. Besteek ikusten dutenaren eta norberak nahi duenaren arteko borrokan murgiltzen dira automobilaren bidez. Autoaren erabiltzaile izateko modua edozein izanda ere, une horretan, auto-jabea besteen aurrean ezaugarri bat gehiago izatera pasatzen da: «halako autoa duen hori». Norberarekin eta besteekin izateko modu bat ezartzen da. Goierriko gazteen gehiengoari (%64,5) ez zaio axola duen autoaren arabera identifikatua izatea (ikus 14. taula). *«Automobilari ez diot garrantzi handiegirik ematen, eta inoiz ez naiz pentsatzen jarri ere horretan. Niretzat automobila leku batetik bestera eramango nauen tresna da, eta kito»* (18-24 urte, <1.000 biztanle, emakumezkoa). Ideia hau partekatzen dute emakume gehienek, eta baita gizonezko gehienek ere, gizonezkoen artean automobila eta pertsona lotzeari garrantzia gehiago ematen zaion arren. Beste batzuek, ordea, gustuko dute beren burua automobilarekin lotzea (%16,4). Gehienetan, autoa pertsonalizatua duten gazteak izaten dira hauek, eta gizonezko gehiago egoten dira hauen artean: *«Jendea duen autoarengatik ezagutzen duzu. Hori, bai, nahiz eta autoa aparkatu orduko, beste pertsona bat izan. Baina nor zaren esateko modu bat da autoa. Jendeak nire autoarengatik ezagutzen nau eta gustatzen zait hori»* (18-24 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). 25-29 urte bitarteko gazteen artean, udalerritikienetan bizi direnen artean, alegia, automobilaren eta identitatearen arteko lotura handiagoa izaten da gainera. Lanean edo ikasten egoteak ere, antza, eragiten du honekiko ideia desberdinak izaten. Ikasten edo bestelako egoeraren batean dauden artean gehiengoari ez zaio axola autoarekin identifikatua izatea (%77,8). Hala ere, gehiago dira, autoaren bidez identifikatuak izatea nahi dutenak nahi ez dutenak baino. Lana dutenen edo langabetuen artean ere, ikasleen artean baino gehiagok nahi du autoaren bidez identifikatua izatea. Ikasleen kasuan, batzuek ez dute beren automobilaz identifikatzerik nahi, erabiltzen duten automobila gustatzen ez zaielako. Izan ere, artean etxeko

autoa erabiltzen dute, edo aurrezten ari dira ametsetako autoa erosteko helburuarekin: «*inporta inporta. Nahiago dut autoa kontuan ez hartzea, ez dut eta batere gustukoa*» (18-24, gizonezkoa, <5.000 biztanle). Beraz, esan daiteke, gazteen %30 inguruk kontuan hartzen duela automobilaren bidez bere burua besteen aurrean aurkeztea.

14. taula

Norberaren autoaren bidez identifikatua izateko gogoia, adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	Goierrri	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbide Heziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasketen eta bestelako arloetan	Lurrean edo Langabazian
Bai	13,8	19,0	16,4	24,6	9,8	14,7	14,0	18,8	18,9	13,8	8,3	11,1	18,7
Ez zait axola	71,4	57,6	64,5	57,4	70,5	65,6	72,0	57,0	59,4	70,8	75,0	77,8	70,5
Ez	7,4	18,8	13,1	16,4	6,6	16,4	7,5	18,7	17,9	7,7	0,0	2,8	10,8
Ed /Ee	7,4	4,6	6,0	1,6	13,1	3,3	6,5	5,5	3,8	7,7	16,7	8,3	0,0
Guztira	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Gehienek, beren autoa identifikatzaile gisa ikusten ez duten arren, parekoez, hau da, inguruko gazteez hitz egitean, uste dute autoaren bidez nork bere burua besteen aurrean azaltzea bilatzen dutela. Kasu horietan askotan ageri da maila soziala edo ekonomikoa agertu behar izatearen ideia: «*Gure herrian autoaren kontu hau beti egon da. Harro-fama dugu hemengoek. Eta ondo merezia. Hemen, duen autoaren arabera baloratzen da pertsona. Eta gazteek hori bilatzen dute: norbait izatea. Kate bat da. Autoa, arropa, etxea... estatus bat ematen dizute horiek. Hemen, adibidez, alokairuan bizitzea gaizki ikusia dago. Beti nahi izaten dugu gehiago eta gehiago eta gehiago. Denok lehian bizi gara*» (25-29 urte, emakumea, 1.000-5.000 biztanle). Izan ere, Goierriko gazteen gehiengoak argi badu ere duen automobila ez dela maila sozialaren edo klase sozialaren erakusgarri (%75,5), beste batzuek posizio sozialaren adierazgarri dela defendatzen dute (%16,4)

(ikus 15. taula). Pertzepzio honen arabera, autoa mugikortasun sozialerako tresnatzat har daiteke, eta ideia horren baitan hartutako jarrera desberdinak ulertzen lagun dezake.

EAEko eta Gipuzkoako gazteek duten pertzepzioarekin alderatuz, gazte goierritar gehiagok uste du auto-mota ez dagoela maila sozialari lotua. Nabarmentzekoa da, Gipuzkoako gainerako probintziako eta autonomi erkidegoko gazteen datuak, gai honi dagokionez, oso antzekoak direla eta, aldiz, Goierriko gazteen bizipena oso bestelakoa dela. Hala ere, badira Goierriin ere desberdintasunak eta udalerrri handienetan bizi direnen artean gehiago dira autoa eta klase soziala elkarrekin lotzen dituztenak, lurraldeko gainerakoen joerari jarraiki.

15. taula

Autoa gizarte-klase bateko seinale delako pertzepzioa adin-tartearen, lurraldearen, udalerrri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak		Gizonezkoak		EAE		Gipuzkoa		Goierri		<1.000 biztanle		1.000-5.000 biztanle		>5.000 biztanle		18-24 urte		25-29 urte		Unibertsitate ikasketak		Lanbide Heziketa		Bigarren mailakoak eta lehenagokoak		Ikasketen eta bestelako egoeretan		Lanean edo Langabeztan	
	Bai	Ez	Bai	Ez	Bai	Ez	Bai	Ez	Bai	Ez	Bai	Ez	Bai	Ez	Bai	Ez	Bai	Ez	Bai	Ez	Bai	Ez	Bai	Ez	Bai	Ez	Bai	Ez	Bai	Ez
Bai	16,0	16,8	37,4	39,1	16,4	9,8	5,0	34,4	16,1	16,7	17,9	15,4	0,0	0,0	20,9															
Ez	73,4	77,6	57,7	53,9	75,5	88,6	78,8	59,0	74,2	76,8	74,5	76,9	75,0	94,4	76,3															
Ed /Ee	10,6	5,6	4,9	7,0	8,1	1,6	16,2	6,6	9,7	6,5	7,6	7,7	25,0	5,6	2,8															
Guztira	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Iturria: EAEko eta Gipuzkoako datuak Eusko Jaurlaritzak (2008) eginiko *Euskadiko gazteriaren mugikortasun espazialaren ereduak* izeneko lanetik atera eta kalkulatu dira.

Autoa identitate-erakusle den heinean, hau da, besteen aurrean aurkezteko modua denez, arropa edo norberaren fenotipoak diren bezala, erabiltzailearen irudi bat ematen die besteei. Irudi hauek beren balioak izan ditzakete. Aldekoak edo aurkakoak. Alegia, besteari buruzko iritzia izan

Hori baita helburua azken finean: besteek banakoarengandik espero dutenaren eta norberak besteen aurrean aurkeztu nahi duenaren arteko oreka bilatzea, horrela, onartua izateko. Automobilak, Goierriko gazteentzat, lagunen artean eta lan-esparruan garatzen laguntzen duen elementua da, lekualdatzea funtsezkotzat duen gizarte-sarean oinarritzen den eskualdean bizi baitira, non harreman ekonomiko, laboral zein sozio-afektiboak errepide bidezko lekualdatzeen bidez gauzatzen diren.

Automobilarekin izandako esperientziak

Automobilekin izandako esperientziak, gidari gisa edo ikusle bezala, automobilaren inguruko pertzepzioaren eta jarreraren eragile izaten dira. Automobilak erakargarri dira gazte askorentzat; lortu nahi dituzten helburuetarako esperantza handitzen die. Kontzienteki edo oharkabean, horretan lagunduko dietela barneratuak dituzten jokabideak imitatzen dituzte gazteek. Gehienek barneratua dute automobila beharrezkoa izango dutela lan-munduan eta egungo gizartean arrakastaz garatu ahal izateko; hala, pertsona bakoitzak bere bizitza-prozesuan autoarekin izan beharreko jarrera batzuk jasotzen ditu. Batek automobilean lasterka ibiltzen gozatzen ikas dezake; bitartean, beste batek arduratsua izan behar duela jaso eta seinale guztiak errespetatzen saiatu beharko duela barneratuko du. Pertsona guztiak gara desberdinak eta horrenbestez autoarekiko esperientziak ere halaxe izaten dira: ugari eta desberdinak. Dena den, gizarte berean bizi garenez, esan daiteke, autoa erabiltzeko moduan ere estiloak desberdindu daitezkeela.

Goierriko gazteen artean automobilarekin izandako bi esperientzia-mota desberdindu daitezkeela esan daiteke. Batetik, automobilarekin zuzeneko elkarrekintzan izandako esperientziak daude eta, bestetik, egun, Internet dela eta, esperientzia birtualez ere hitz egin daiteke. Autoarekin aurreko esperientzia goierritar orok duen arren, Internet bidezkoa, autozaletuek izaten dute batik bat. Interneta munduko edozein alderdiren erakusleihu bihurtu den honetan, autoek, autozaletasun desberdinek eta autozaletuek ere badute hor beren lekua. Garai batean, eta orain gutxiago, aldizkarien bidez lortzen bazen autoen inguruko zuzeneko informazioa, gaur egun Internetera jotzen dute gazteek. Automobilak eguneroko fenomeno ukigarri dira gazteentzat, baina sare bidezko dimentsioa ere har dezakete.

Goierriko parajeetan errepideak ez dira falta, baina ingurune batzuetan automobil-dentsitatea

askoz handiagoa izaten da, herriguneetako kaleak autoen igarobide eta loleku dira. Autorik gabeko herririk imajinatzea nekeza izango litzateke gaur egun, lekualdatzeko ibilgailurik erabiliena automobila den honetan. Gazteek, oro har, edozein mugimendutarako autoa hartzen dute. Ohituak daude automobilaren errealitatera, lekuak hurbil ala urruti dauden pentsatzen jarri gabe, lekualdatzeko beste aukerarik ote dagoen zalantzan jarri gabe: *«Ni, autoa izan aurretik, kalera oinez jatsi behar zela esaten zutenetakoa nintzen. Orain ez dakit autorik gabe ibiltzen. Edozertarako. Eta, egia esan behar baldin badut, askotan aparkatzen ere denbora behar izaten duzu, eta azkenean oinez ala autoz, antzeko! Baina ohitura da!»* (18-24 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Baina udalerri-tamainak ere eragiten du horretan. Udalerrri handienetan bizi diren gazteek, zerbitzuak herrian bertan dituztenez, askotan ez dute lekualdatzeko ibilgailurik hartu beharrik izaten. Gainera, kaleko auto-pilaketak eta horrek aparkatzeko sortzen dituen arazoak direla-eta, gehiengoa oinez mugitzen da udalerrian: *«Hemen kalera jaisteko, autoan bazatoz, ezinezkoa da. Jira eta jira ibili behar izaten duzu. Hobe da autoa garajea utzi eta lasai jaistea. Azkenean, dena dago nahiko hurbil»* (25-29 urte, emakumea, >5.000 biztanle). Udalerrri ertainetan bizi direnen artean, herrian bertan mugitzeko, gehiengoa oinez ibiltzen den arren, automobilerik mugitzea ere ez da arraroa. Batzuetan, beste nonbaitetik etorri eta etxera joan gabe, zuzenean kalean geratu izateagatik eta, beste batzuetan, gero norabait joateko planen bat egiten bada ere, prest egoteko aitzakian: *«lagunak egoten garen tabernara jaistean, automobilerik joaten naiz askotan. Badaezpada ere, Beasainera edo Ordiziara joatea erabakitzen badugu ere. Gehienetan ez gara joaten, baina horrela ez duzu autoaren bila alper-bueltarik eman beharrik izaten. Gainera, hemen autoa aparkatzeko arazorik ez da izaten, ez da herri handietan bezala»* (18-24 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Udalerrri txikienetan bizi diren gazteen artean, berriz, bestelakoa da egoera. Udalerrrian bertan ez dira askorik mugitzen. Etxetik irtetean, beharrak asetzeko automobila hartu behar izaten dute, dela lanera joateko, dela ikastera, dela erosketetara edo medikutara.

Izan ere, edozein helburutarako, mugitzeko modurik aukeratuena automobil bidezkoa izaten da. Ikasketa-, lan- edota aisialdi-kontuak direla eta, automobila da ibilgailurik erabiliena. Lan- edo ikasketa-arrazoiengatik automobila erabiltzen denean, ibilbideak berdinak izaten dira eta, antzeko orduetan egiten direnez, lekualdatzeen esperientziak antzekoak izaten dira. Lanean ari diren gazte askorentzat, automobila beharrezkoa izaten da lantokira joateko: *«Herri txiki batean bizi naiz, nire lantokia industrigune batean dago, eta hara iristeko, eta gainera laneko ordutegian, automobila beharrezkoa da. Ez dago beste biderik»* (25-29 urte, gizonezkoa, <1.000 biztanle). Batzuek lanlekurako bidaia herriko zenbait lagunekin batera egiten badute ere, gehiengoa nor bere autoz joaten da: *«Lanera joateko herriko bost elkartzen gara, eta egunero txandaka eramaten dugu*

artean, gizonezkoek, gidabaimena atera eta lehenengo urteetan, festara joatean errealitate hori askotan aipatzen dela kontatzen dute: *«beti ibiltzen gara kuadrilan, norbaitek autoa ekartzen duenean, esaten: estreinatu beharko duk ezta? Bromatan. Baina guk kuadrilan, gidabaimena atera genuenean, bai esaten genuela hori, eta horretarako autoa behar genuela. Neskatan egitea agian zailagoa zen autoa izatea baino, baina saiatzen ginen... Adinaren kontuak. Gero pasatzen da bolada hori»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Zinemak eta literaturak automobilaren inguruan bildutako maitasun-istorioek automobilla sexualitate-aferetarako gune desiragarri bilakatu dute.

Beste batzuetan, autoa bilakatzen da festaren zentro eta aitzakia. Auto-estilo bereko jendearen topaketak egiten direnean (marka konkritu bateko autoen topaketak, adibidez *seat seiscientos* autoarenak, edo itxura jakin bateko autoen topaketak, *tunning* autoak, esaterako) edota auto-lasterketetan autozaleak elkartzen direnean, automobilaren zeregina bestelakoa izaten da. Autoak erakusketako objektu izaten dira. Kasu horietan, autoa sakralizatzeraino irits daitezke gazteak, autorik gabe festak zentzua galduko zukeen-eta, eta festarik gabe ez bailitzateke egongo haratagoko unibertsorik.

Festaren helburuetako bat jendea ezagutzea izaten da gaztaroan, harremanen sareak zabalduz eta elkartruckerako eremuak sortuz. Sareak zabaltzeko eta sendotzeko balio du autoak, beste udalerrietako jendea ezagutzeko eta ezagunekin eta ezezagunekin harremanak izateko aukera ematen baitu askotan.

Jaia bezala, bada gazteentzat eta, oro har, gizartearentzat oso ohikoa den beste egiteko bat: erosketak. Kontsumitzea arrakastaren lekuko den jendarte honetan, gazteentzat, batez ere, arropa edo beren zaletasunetarako materiala erostea oso garrantzitsua izaten da. Nahi denaren eta ahal denaren arteko oreka gordez, aukeratzeko askatasunez –askatasun mugatua izan arren– gazteek kontsumo-gizarteko desioak asetzen dituzte horrela. Gazteen %67,2k hartzen du ibilgailua erosketak egitera joateko. Udalerrri-tamainaren arabera, ez dago alde handiegirik, nahiz eta herri handienetakoak lekualdatzen diren gehiena horretarako. Erosketa hauek egitera, Gipuzkoako hiriburura zein zentro komertzialetarako joaten da gazte asko eta asko, automobila izanik horretarako ibilgailurik erabiliena: *«Normalean Urbilera edo Garberara (zentro komertziala) joaten naiz erosketak egitera. Herriko dendetan ere ibiltzen naiz baina erosoagoa da hara joatea, autoa erraz aparka dezakezu eta denda-pila duzu leku horietan»* (25-29 urte, emakumezkoa, >5.000 biztanle). Donostiara joaten direnen artean, askok trena hartzen du, erosotasuna dela-eta:

«Enkarguren bat Donostian egin behar dudanean, trenean joaten naiz. Lehen automobiler joaten nintzen, baina N-1 errepidea ez dago oso ondo eta, gero Donostian aparkalekua ordaindu behar duzu. Trenean lasaiago joaten naiz» (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Eskualdetik irteteko ohitura handia dago horrelako kontsumo-ohituretarako.

16. taula

Gazteek aisialdian lekualdatzeko dituzten arrazoiak adin-tartearen, lurraldearen, udalerrri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	Goierni	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbide Heziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasketen eta berriak egiteko	Lanean edo Langabetan
Erosketak egiteko	74,5	60,0	67,2	63,9	65,6	72,1	75,3	59,1	65,1	70,8	75,0	69,4	68,2
Kultur ekitaldietara joateko	60,6	60,6	60,6	59,0	50,8	72,1	61,3	59,9	66,0	53,8	58,3	52,8	64,1
Ekitaldi politikoetara joateko	14,9	20,1	17,5	24,6	18,0	9,8	15,1	19,9	18,9	16,9	16,7	16,7	18,6
Festa egiteko	77,6	73,2	75,4	85,2	78,7	62,3	74,2	76,6	79,2	70,8	75,0	86,1	74,5
Kirola egiteko	26,6	24,8	25,7	26,2	29,5	21,3	26,9	24,5	24,5	30,8	16,7	25,0	26,9
Familia bisitatzeke	50,0	48,4	49,2	41,0	52,5	54,1	50,5	47,9	50,9	47,7	9,2	58,3	48,3
Turismoa egitea	57,4	44,2	50,8	34,4	44,3	73,8	58,1	43,5	52,8	44,6	75,0	52,8	51,7
Besterik	12,8	12,4	12,6	16,4	8,2	13,1	12,9	12,3	13,2	13,8	8,3	13,9	13,1

Lekualdatzeko aukeratutako tokien baturak ez du 100 ematen, gazte bakoitzak aukera bati baino baino gehiagori erantzun baitiezaioke. Hau da, toki batera edo gehiagorako gehiagotara lekualdatu daitezke.

Antzeko zerbait gertatzen da kultur ekitaldietara joaten diren gazteekin ere. Kontzertu, antzerki, zinema, jaialdi edo antzeko ekimenetara joaten direnean, gazteen %60,6k lekualdatu behar izaten du. Alde batetik, eskaintza-kontua dela esan dezakegu eta, eskaintza eskualdean bertan izanik ere, lekualdatzea beharrezkoa izaten da. Dena den, kultur eskaintza zabalagoa izaten da udalerri handienetan, eta gazte batzuk eskualdetik ateratzen dira gustukoaren bila: *«nik musika dut gustukoa, eta entzutera joaten naizen taldeen kontzertuak Goierrin ikus-entzutea ezinezkoa izaten da. Bilbora joaten dira, Donostiara... Goierrin "Sustraiez Blai" jaialdia egiten da; egon daitezke beste zita batzuk ere, baina urtean zehar ez da Donostian edo Bilbon adina aukerarik izaten»* (25-29 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Baina, batez ere, gazteen artean kultura kontsumitzeko modurik zabalduena zinemara joatea da; eta kasu horietan ere normalean eskualdetik irteten dira: *«Film gehiago izaten dira aukeran zinema handietan. Goierrin zinema bakoitzean ordu horretan aukera bakarra izaten da, eta hori aukeratu behar izaten duzu. Baina, egia esan, normalean ez zaigu burutik pasatzen hemengo zinemetara joatea. Zuzenean kanpora joaten gara»* (25-29, gizonezkoa, <1.000 biztanle).

Eta aipatu horiek badira ere gazte gehien mugitzen duten jarduerak, beste zenbait ere oso kontuan hartzekoak dira. Esaterako, familia bisitatzeko gazteen ia erdia lekualdatzen da (%49,2), kirol arrazoiak tarteko gazteen %25,7 eta ekitaldi politikoetan parte-hartzeko %17,5. Hauez gain, aisialdian beste jarduera batzuetarako lekualdatzen direnak ere badira. Denbora librean sartzen dira opor egun, zubi, asteburu edo egun-pasarako bidaiak ere. Kasu horietan, gazte goierritarren erdiak dio (%50,8) turismoa egiteko lekualdatzen direla.

Aisialdiko jarduera horietako asko lagun artean egiten da; parekoen artean. Gertaera berriak elkarrekin esperimentatzeko beta ematen die aisialdiak gazteei, lagunak egiteko eta besteekin ondo pasatzeko une izanik. Jarduera horietako batzuetan automobilak ere hartzen du parte. Batzuetan ezinbesteko bihurtzen da autoa nahi den ekintza gauzatzeko; besteetan ohiko elementu bihurtzen da. Ordu arte batera egiten ez zituzten jarduerak izaten dira askotan, lehenago, automobilik ez zutenean, lekualdatze batzuk taldean egitea gauza konplexua izaten baitzen. Gazteak kuadriletan autoz joaten dira: beste herrietako jaietara, erosketak egitera, zinemara, egun-pasa, oporretara: *«koadrilan mugitzen garenean, beti autoz joaten gara. Nahi duzun lekura nahi duzunean joateko askatasuna ematen dizu. Festetara edo erosketak egitera. Egun-pasa. Eta batzuetan asteburua pasatzera. Autoak betetzen saiatzen gara. Kanpora bagoaz, berriz, Bartzelonara adibidez, trenez joan ginen»* (18-24 urte, emakumea, 1.000-5.000 biztanle). Automobilaren bidez, harremanak izateko modua aldatzen da.

Lagun-taldea eta automobil-esperientziak

Leku batetik bestera joateko ez ezik, harremanak aldatzeko tresna bihurtzen da automobila gazte batzuentzat, harremanetarako ohiko elementu bihurtzen denean. Autozko jarduera horiek taldetasun-izaera jakin baten barnean gauzatzen dira, jarduerak taldeak positibotzat jotzen dituen balio, jokaera eta gustuen arabera antolatzen direlarik.

Autozale diren lagun-talde batzuen kasuetan, adibidez, automobila elkarguneko elementu zentral bihurtzen da. Automobilaren aitzakian garatzen dira laguntasun- eta babes-dinamikak, harreman-mota desberdinak, gozamina lortzeko jarduerak burutzeko guneak. Hala ere, horietan taldearen estiloa, automobilaren inguruko jardueren ondorio ez ezik, elementu kultural ugariaren topaketaren emaitza izaten da: testuak, musika, objektuak, erritualak, hizkuntza, estetika... elkartzen dira automobilarekin, estilo bat sortuz. Goierrin lagun-talde askotan automobila euren hitz-aspertuetako gai bilakatzen da; horrela, taldekoeen automobil-gustuak zehazten joaten dira, bestelako estiloak dituztenekiko desberdintasunak sortuz. Baina autozale izan ala ez, gazteen artean automobil-estiloaren araberrako iritziak eratzen dira estilo desberdinez. Elementu kultural desberdintzaileak azpimarratzeko joera izaten dute. Batzuetan besteekiko iritziak errespetuan oinarritzen dira: *«nire automobila tunneatua dago. Baina niri gustatzen zaidalako egiten dut. Pentsatzen dut Rally-etako autoaren ezaugarriak jarri dizkionak bezala jokatzeko dudala. Askotan gertatzen da, ordea, jendeak uste izatea tunniga egiten dugunok eroak bezala ibiltzen garela errepidean. Autobidean gertatu izan zait rallyetako autoa nire aldamenean jartzea, ni pikatu nahian bezala, eta ez dakite gure autoak ez daudela prestatuak lasterka ibiltzeko; bestela, txikitu egingo liriteke. Nik bestelako guztiak errespetatzen ditut»* (18-24 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Estilo oso markatuen artean komunikazio-bideak gutxi izaten dira, ordea, eta elkarrekiko enpatia ere ez da erraza izaten aurkitzea: *«Horiek, musika horrekin, bum bum bum. Ez dakit, berek jakingo dute zertan dabiltzan, baina nik ez dut ulertzen»* (18-24 urte, emakumea, 1.000-5.000 biztanle). Gazteek parekoeen arteko elkartasuna bilatzen dute batik bat.

Autozaleen gehiengoak, hala ere, ez du automobilaz bizitza-estilo bat egin. Automobila bizitzan elementu garrantzitsua den arren, beraien lagunarteko harremanak ez dira oro har automobileen oinarritzen: *«nire kuadrilan ez zaizkie automobilak gustatzen. Bakarrik ari ohi naiz honetan, Interneten begira edo, bestela, osabarekin komentatzen, baina lagunekiko nire harremanetarako automobila ez da, ez, hizketa-gai. Gustatuko litzaidake, hala ere!»* (18-24, emakumea, 1.000-5.000 biztanle). Ohiko lagun-taldeetan, pertsona adina zaletasun egon ohi da, eta, honenbestez,

batzuek, automobila zaletasun bezala konpartitzeko, beste modu batzuk bilatzen dituzte. Zaletasuna konpartitzen duten lagunak elkartuz, automobilen inguruko ekintzetara joanez (lasterketak, etab.) eta, geroz eta gehiago, Interneteko autozaleen komunitateetan parte hartuz, gazteek beren gogoko estiloarekin agertzeko gune bat bilatzen dute horrela: *«Rally lasterketak ikustera joatea gustatzen zait. Horretarako, herriko zenbait lagun elkartzen gara. Denak ez gara kuadrilakoak, baina automobil zaletasunak elkartzen gaitu»* (18-24 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Autoaren inguruko taldetasun egiturak sortzen dira horrela, denboraldi baterako sareak osatuz, autoaren inguruan antolatzen diren aisia-jarduerak abian jartzeko. Zaletu hauetako batzuek, aurrez aurreko harremanak izateaz gain, auto-estiloaren baitako harremanak bizi izaten dituzte birtualki, Internet bidez. Gazte hauek beren zaletasun berak dituzten gazteekin bat egiten dute web orri espezializatueta: batez ere, automobil-foruetan. Gai ugariak daude: auto modeloaren arabera, zaletasunaren arabera, bidaiatzekoak, etab. Goierriko gazteek ere parte hartzen dute horietan. Informazioa eta iritziak elkarrekin trukatzeko guneak izaten dira, non norberaren identitatea autoak ematen duen. Automobilaren bidez lortutako harremanen sareak osatzen dira modu horretan, batzuetan laguntasun eta harreman sendoak sortuz: *«Bai, nik lagun onak egin ditut Internetez. Gero, topaketak egiten ditugu. Egun batean, leku batera joan eta asteburua bertan pasatu, autoei aldaketak egiten eta. Eta azkenean lagun-talde bat sortzen da»* (25-29 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Autoaren inguruko jarduera hauek ohiko aisialdietako lagunetatik aparte egiten dira eta, hori dela eta, ingurukoek ez dute jakiten sarritan zein den lagunaren autozaletasun-maila.

Genero-rolak taldeko harremanetan

Goierriko gazteen artean, autozale edo ez autozale, taldetasun-praktiketarako, automobilak zeregin garrantzitsua betetzen du. Automobila lagunak elkartzeko eta elkartutako taldea esperientzia autonomoetara eramateko erabiltzen da. Automobila erabiltze horiek, ordea, ez dira libreki erabakitzen, baizik eta barne arauak eta gizarteko balioek baldintzatzen dituzte. Hala, automobila erabiltzean, genero-rol tradizionalak berebiziko garrantzia izaten dute. Automobilak, emakumeen eta gizonezkoen errealitateko elementua izanik ere, zenbaitetan modu desberdintzailean erabiltzen direla esan daiteke. Maskulinitate lehiakor, ausart eta nabarmentzatilea gustukoa duenaren ereduak indar handia izaten jarraitzen du gazteen artean. Errepideko ibilbideetan maskulinitasun-eredu hegemonikoaren jarraitzailea izateak gidaria arriskuak ugaltzearen eragile izatea esan nahi du. Hau da, lehiaketa guztietatik kanpo egiten diren

jardueretan, gainerako gidariek eta oinezkoek ez dute ezagutzen besteak arauak gainditzeko asmoak dituela, eta horrenbestez istripu-arriskua hazi egiten da. Maskulinitasun eredu tradizionala azken muturrera eramanez, arin gidatuz eta zirkulazio-arauei muzin egiteko ausardia erakutsiz, gizontasuna frogatu beharko balute bezala, gizonezko gazteen artean ohikoak dira gailentze-praktika horiek. Lagun-taldeetan txalotu egiten da erakuste hori: *«pikatu egiten zaituzte, harrotu egiten zara, eta beno... Eta nire lagunek ere gauza bera. Berotu egiten gara eta arriskua hartzen dugu»* (18-24 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Aldiz, ezaugarri horiek dituzten emakumeak aurkitzea zailagoa izaten da. Hori dela eta, automobila aisia- eta bizi-estilo bihurtu duen emakume gutxi topa daiteke. Gizartea, oro har, ez dago ohitua emakumezkoak ausardia erakustaldiak egiten ikustera, autozaletasuna gizonezkoaren esparrutzat hartu izan baita denbora luzez, eta horrelako erakustaldi-kasuen aurrean emakumetasuna zalantzan jartzen da sarritan, automobil jakin bat izateak edo modu batean gidatzeak norbait bat-batean maskulino bilakatuko balu bezala: *«nire neska autozalea izatea gustatuko litzaidake. Baina nik neuk ez nuke nahi hark berak kriston autoa izatea eta guk egiten duguna egitea. Hau mutilen gauza bezala ikusten dugunez, sozialki horrela hartzen da; egia da, neskaren bat horrelako zerbait egiten ikusten dudanean, pentsatzen dudala: "hau mari-mutila, hau!", edo "ze makarra!"»* (18-24 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Automobilaren eta gizontasunaren arteko lotura hauek nonahi egiten dira, txisteetan eta elkarrizketetan ere bai; horrela, automobila gizontasunari lotua geratzen da eta emakumeentzat egina ez izatearen ideia indartua. Hala ere, geroz eta gehiago dira automobiler egindako jarduera ausartetan dabiltzan emakumeak. Neurtutako jarduera ausartetan –lasterketetan eta erakustaldietan– gizonezkoen aldean emakumezkoak gutxi badira ere, parekoen taldean oso eroso sentitzen direla diote gehienek, eta parekidetasunez funtzionatzen dutela taldean. Aldiz, taldekoak ez direnenengandik jasan behar izaten dituzte irainak: *«rallyetan ibiltzen direnen artean oso ondo tratatzen gaituzte. Beste bat gehiago bagina bezala. Baina kalean beste kontu bat da. Kalean bai entzun behar izaten ditudala astakeriak»* (18-24 urte, emakumea, 1.000-5.000 biztanle). Guztiek patroiz beraren pean gidatzen eta automobila erakusten duten eremuetatik kanpo, botere-banaketa desberdintzailea agerian geratzen da.

Autoaren erabilera ausartak batzuetan errepideko bidaiarientzat arriskutsuak izan daitezke; zirkuituetan, berriz, arriskua kontrolatuago egoten da. Dena dela, praktika horiek egunerokoak izan ohi dira. Batzuentzat buru-arinkeria galantak izaten dira, eta beste batzuentzat plazererako ariketa. Boterea ausardiarekin lotzen da gailentzen diren ereduak imitatuz; gazte batzuek praktika ausart horiek egiten jarraitzen dute. Horrekin batera, praktika ausarten atzean adrenalinak gorputzean sortzen duen erreakzio kimikoaren ondorioz sorturiko sentimendu atsegingarriak esperimentatu

nahi izatea ere badago. Bakoitzak bere modura: batzuek taldean lortzen dute praktika horiek egiteko indarra eta babesa, eta beste batzuek bakarka gozatzen dute arriskua zirikatzen: *«niri pixka bat jolasten duten gidariekin joatea gustatzen zait. Bakarrik noanean jolasten dut nik. Baina nire lagunekin (neskak dira) ezin daiteke hori egin. Aztoratu egiten dira! Mutilekin bazoaz, orduan bai, normalean egin dezakezu»* (18-24 urte, emakumea, <1.000 biztanle). Izan ere, bidaiarien arabera aldatu egiten da gidatzeko modua ere. Gizonezko gazte batzuen kasuan taldean joateak ausarkeriara eramaten dituela esan badugu ere, gazte guztiek ez dute horrela jokatzeko. Gainera, gizonezko zein emakume batzuek eredu hori kritikatzeko dute, partekatzen ez duten gizentasun-eredu bat dagoela praktika horien atzean uste baitute, eta beste gidatze-eredu batzuk ere badaudela agertu nahi izaten dute: *«mutilak... batzuk gizonagoak dira, zarata ateratzeagatik edo jokaera arriskutsuak izateagatik. Nik, ez dut hori ulertzen. Beno, baina denetik dago»* (18-24 urte, emakumea, 1.000-5.000 biztanle). Hala, eredu ausart hori jarraitzen duten automobil-gidariekin ere, egoeraren eta konpainiaren arabera, gidatzeko modua aldatzen dutela onartzen dute: *«etxekoekin eta neskarekin gidatzen noanean, pertsona normal bezala joaten naiz. Errespetatuz, gauzak ongi eginez. Bakarrik noanean batzuetan haizeak ematen dit eta eroa bezala joaten naiz. Beste batzuetan pertsona normal bezala joaten naiz»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Gidari guztiei gertatzen zaie hau. Egoera pertsonalak eragin egiten du automobila gidatzean: hori dela eta, ondoan doanak gustuko izango duela pentsatzen duen modura gidatzen saiatzen dira batzuetan gazteak.

Gidatzean sentitutako ardura

Gidatzean gazteen artean eragiten duen beste faktore bat ere bada, ordea, eta ia guztiek kontuan hartzen dutena: ardura. Automobilerik bidaiatzeak arduratsua izatea eskatzen du, baldin eta norberarekiko eta besteekiko arrisku-maila handitu nahi ez bada behintzat. Emakumeen artean, oro har, ardura-maila handiagoa izaten dela azpimarratzen dute gazteek: *«neskak, oro har, arduratsuagoak dira. Ez dira mutilak bezala ibiltzen. Oro har, noski. Mutil guztiak ez gara horrela ibiltzen. Baina, bai, neskak zentzudunagoak dira alde horretatik. Mutilok badugu zer ikasi horretatik»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Emakume ala gizonezko, guztiek sentitzen dute ardura, batzuetan praktika arriskutsuak gauzatzean horren jabe ez izan arren. Etengabeko gidatze kontzientzia egitea ez da erraza, batez ere, ohiko ibilbideak egiten direnean, arduraren kontzientzia galdu egiten baita. Ez-ohiko egoerek, ordea, arduratsua izatera eragiten dute. Hori gertatzen zaie batzuei automobilerik bidaiariak eramatean: *«nahiago dut autoz bakarrik joan.*

Bestela, presioa handia izaten da. Bai, hobeto gidatzen duzu... baina, gainera, gidatzea gustuko dut eta batzuetan konfiantza gehiegi hartzen dut, baina jendearekin noanean izaten den arriskuaz askoz ere gehiago konturatzen naiz. Eta ez litzaidake gustatuko istripu bat gertatzearen ardura nire gain hartzea» (25-29 urte, emakumea, <1.000 biztanle). Arduraren sentiera oso handia bihurtzen denean, ordea, gazteek automobilari beldurra hartzen diote eta ahalik eta gutxien erabili nahi izaten dute automobila.

Autoaren erabilera pertsona batetik bestera aldatzen den bezala, animoak, bidaia-lagunek edota errepidearen egoerak ere momentu batetik bestera aldarazten dute gidatzeko modua. Hortaz, autoarekin bizitako esperientziak ere aldatu egiten dira; epe laburrera eta bai luzera ere izandako esperientziek zuzeneko eragina izaten dute. Gazteek, oro har, ardura-sentimendua dute eta arduraz jokatzeko errepidean, nahiz eta batzuei une batzuetan ahaztu egiten zaien honetaz jabetzea.

6. AUTOAK ERAGINDAKO ARRISKUEN INGURUKO BIZIPENAK

Arriskuak automobila erabiltzean hazi egiten dira. Istripu-arriskuak, ingurumen-arazoak, iristeko oztopoak... Gertaera negatiboak bizitzeko okasioak handitu egiten dira automobilaren inguruan. Bi noranzko izaten ditu arriskuak autoan ibiltzea erabaki duenagan: arrisku-maila handitzea eta jendeari eta ingurumenari eragitea. Automobila mugikortasunerako ibilgailurik aukeratuena da gazteen artean, automobilaren eta arriskuaren kulturen hazi eta txertatu izanaren erakusgarri. Kontsumo-gizartean lehiakortasuna saritzen da, non arrakasta izateko ausarta izan behar den eta, arriskuan jarritz, ordu artekoa galtzeko arriskutik pasatu behar den, gehiago irabazi nahi baldin bada. Testuinguru horretan, gazteentzat automobilarekin egindako jarduerak onartzea trukean lortzen dutenaren alde borrokatzea dela esan daiteke.

Gazteek autoaren bidez lagunen arteko harremanen sarea handitzen dute, lana aurkitzeko erraztasuna dutela sentitzen dute, euren kontsumo-beharrak asetzen dituzte, gizarteak babesten dituela sentitzen dute, esperientzia dibertigarriak izaten dituzte eta batzuetan, gainera, gidatzea gozamen-iturri bihurtzen da. Nahiko aspektu automobilak izan ditzakeen arriskuak kontuan ez hartzeko, pentsa genezake. Baina gazteek arrisku horiek bizi dituzte eta, sarri ezikusiarrena eginagatik, sor daitezkeen kalteak baloratzeaz ere arduratzen dira. Batzuetan istripu-arriskuaz edota arrisku sozialez ohartzen ez diren arren, beste batzuetan arduratsuago jokutzen dute. Gidariaren barne balioek eta momentuko egoera emozionalak modu batera edo bestera jokatzera eramaten dituzte gazteak, erabaki batzuk edo besteak hartzera. Arriskuaren pertzepzioak baldintzatzen ditu automobilarekin eginiko jarduera arriskutsuak.

Arriskuaren pertzepzioa

Automobilez ibiltzea erabakitzen den unetik arrisku-maila bat onartzeko alde zurrerako jarrera agertzen da. Automobilak bere baitan dakartza arrisku fisikoa, istripu-arriskua alegia, gidariari berari eta errepideko gainerako ibiltariei eragiten diena, eta arrisku soziala, zeinak gizartearen desorekak eragiten dituen, mugitzeko aukeretan desberdintasunak sortuz, guztiena den ingurumenean eragin kaltegarriak eraginez, etab. Gazteek neurri handiago edo txikiago batean horiek balantzan jartzen dituzte automobila hartzen duten bakoitzean. Askotan, era mekanikoan egiten den aukera baten moduan, arriskuak hartzea erabakitzen da, arriskuen azterketa kontzienterik egin gabe, eta erabakitakoa garraio kolektiboa defendatzen duen norberaren ideologiari kontrajarriz sarritan. Beste batzuetan, arriskuaren termometroa pizten da gazteen kontzientzian.

Arrisku fisikoaz

Errepidean, autoa gidatzean sortzen diren egoerek eta hartzen diren erabakiek erabat baldintzatzen dituzte bidaiak. Hartutako neurriak konfiantzaren, segurtasunaren, beldurraren edo kontzientzia mailaren baitakoak izan daitezke. Bidaietan, arrisku fisikoa presente egoten da, baina bidelagun hau ez da beti kontuan hartzen: *«adibidez, haserre banago eta automobila hartu behar badut, ikaragarritzko abiadan hasten naiz. Une horretan ez dut pentsatzen arriskurik egon daitekeen ala ez. Haserrea botatzeko modua izaten da. Eta, beno, egunerokoan ere, autoa hartzen dudanean ez dut pentsatzen: arduratsua izango naiz?, zerbait gerta daiteke?»* (25-29urte, emakumezkoa, >5.000 biztanle). Automobila eguneroko joan-etorrietarako elementu bihurtzen denean, ohikotasunetik atera gabe, haren erabilera gehiago egiten da ohituraz arduraz baino: *«askotan autoan sartzen naiz, iristen naiz joan behar nuen lekura, eta galdetzen diot neure buruari: nola iritsi naiz? Nire gauzetan pentsatzen joaten naiz, kontzentraturik. Batzuetan beldurra ematen dit horrek. Ez naiz kontziente izaten gidatzen noala. Eta pentsatzen dut: zerbait gertatzen bazait, zer?»* (25-29 urte, emakumezkoa, <1.000 biztanle). Gidatetik arreta desbideratzeak istripu-arriskua handiagotzen du, eta gazteak horretaz jabetzen dira.

Auto-istripuak izan ahal izateak gazteengan kezka sortzen du. Hala, automobilaren desabantailarik handiena istripuak gertatzeko arriskua dela dio Goierriko gazteen %24,7k. Horien artean, kezkarik handiena udalerrri txikienetan bizi direnek izaten dute. Automobila edozertarako hartu behar izaten

Arrisku sozialaz

Arrisku soziala ulertzeko moduan, aldiz, ez da istripuen kasuan bezala bilakaerarik gertatzen. Gazte batzuentzat automobilaren zeharkako eragin hauek kezkarriak badira ere, oro har esan daiteke, gazteek ez dutela honetan gehiegi pentsatzen eta ez diotela garrantzi handiegirik ematen.

Gazteek, oro har, automobilean oinarritzen den gizarte batean mugikortasunerako desberdintasunak ematen direnaren, ideia hori ez dute barneraturik. Automobila nahi ez dutenek, gidatu ezin dezaketenek edo erosterik ez dutenek, aukera gutxiago dituzte automobila nagusi den mugikortasun-ereduan automobila eskura dutenek baino, baina gazte askok ez du hori horrela ikusten: *«autobusak ere badaude nahi duenarentzat, ez dut uste nik, autoa erabiltzearen aldeko hautua egiteagatik, inorekiko desberdintasunik eragiten dudarik»* (18-24 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Banakotasunaren kultura gazteen artean zabalduta dago, bakarka jokatzearen ondorioz sortu daitezkeen eraginak norbanakoarentzat direla barneratua baitago. Hala ere, gazte batzuek, automobilak besteen menpeko egin dituen pertsonak hurbil dituztenean, beste modu batera ikusten dute arazoa: *«autobus gutxi daude Beasainera joateko. Beraz, erosketaren bat edo bestelakorik egin behar denean, automobila erabiltzea hobe izaten da, eguerdian joan eta iluntze arte itzuli gabe egon nahi ez baduzu behintzat. Gure amona joaten denean, bila joaten gara automobilerik. Autobusetan jende gutxi ibiltzen garenez, autobus gutxi daude eta, gure amona bezala, azkenean jende bat automobila dugunon menpeko bihurtzen da»* (18-24 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Automobila ez izateak gainerako gizarteak bizi duen erritmoan ez ibiltzea esan nahi du Goierrin; gazte gehienek, gehiengoaren taldean sartzen direnean, automobilean oinarritutako gizarte-eredu baten aldeko apustuak eragiten dituen desberdintasunak ahazten dituzte. Gizarteratu eta arrakasta lortzeko ahaleginean, ikusezin bihurtzen baitira menpeko sektoreak.

Ingurumena zaindu behar dela eta, produktu eramangarriak egin behar direla esatea modan dagoen unean bizi gara. Eramangarritasun-printzipioak dienez, ingurumena ez da kaltetua izan behar, oreka mantendu behar baita ondorengo belaunaldiek oraingo baliabide naturalez disfruta dezaten. Gizartean kontzientzia sortu da ingurumenaren inguruan eta Goierriko gazteek ere ingurumenarekiko ardura badutela esan daiteke. Ardura hori, ordea, ez da oso handia; Gipuzkoako eta EAEko gazteek ingurumenaren inguruan duten ardura-maila baino txikiagoa da (ikus 17. taula).

Oro har, ingurumenaren kutsadura kontuan harturik, ardura-maila 6,04koa da. Aldiz, errepideko ibilgailuek sortutako kutsaduraz agertzen duten kezka txikiagoa da: 5,97koa.

17. taula

Ingurumenaren kutsadura-egoerarekiko kezka-maila adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (0tik 10erako puntuazioa)

	Emakumeak	Gizonezkoak	EAE	Gipuzkoa	Goleiri	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbide Heziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasketen eta bestelako egokieretan	Lanean edo Langabeztan
Ingurumenaren kutsadura oro har	6,03	6,05	7,50	7,02	6,04	6,15	5,77	6,20	6,07	6,01	6,27	6,15	5,70	5,61	6,17
Errepideko gehiegizko ibilgailu kopuruak eragindako kutsadura	6,27	5,67	6,81	6,85	5,97	6,30	5,81	5,80	6,26	5,68	5,81	6,40	5,70	5,88	6,00

Iturria: EAEko eta Gipuzkoako datuak Eusko Jaurlaritza-k (2008) eginiko *Euskadiko gazteriaren mugikortasun espazialaren ereduak* izeneko lanetik atera eta kalkulatu dira.

Gazte batzuek oso kontzientziatuak daudela diote, baina beren iritzien, ideologiaren eta praktiken artean kontraesanak topatzen dituzte: «kezkatzen nau munduarekin egiten ari garenak. Dena errepidez betetzen ari gara, atmosferara gasak isurtzen ditugu, zarata eragiten dugu alde guztietan... ozono-geruza zulatzen ari omen da, jendeak gaixotasun mordoa duela, mendiak txikitzen ditugu errepideak zabaltzeko. Hau baldin bada eramangarritasuna...! Baina gu ere mundu honetan bizi gara, eta autoak emaniko erosotasunaz gozatzea nahiago izaten dugu askotan, garraio publikoa erabili ordez. Izugarritzko kontraesanak sortzen dizkit gai honek. Ez nuke horrela jokatu nahi, baina zurrunbiloan erortzen naiz» (25-29 urte, emakumezkoa, >5.000 biztanle). Gazteen %17,5k uste du automobilak duen desabantailarik handiena sortzen duen kutsadura dela. Horien artean, emakumezkoak dira gehienak.

8. grafikoa

Automobilaren desabantailarik nagusia sortzen duen kutsadura dela uste duten gazteak sexuaren arabera (%)



Hala ere, gehienek, ingurumenaren kutsaduraz hitz egitean, zerbait abstraktuaz hitz egiten dute. Diskurtso moduan ikasitako zerbait bezala, ingurumena babestearen aldeko jarrera agertuz, baina kutsaduraren eraginak kontuan hartu gabe: *«ingurumena eta hori guztia babestearen alde nago, bai, baina guk zer egin dezakegu. Azken batean automobilak kutsatuko du, baina geroz eta gutxiago kutsatzen omen dutenak ateratzen ari dira...»* (18-24 urte, gizonezkoa, <1.000 biztanle). Gazte askorentzat automobilak eragindako kutsadura kezkarria da, baina egunerokoan ez dute kontuan hartzean. Bigarren mailakotzat jotzen dute, eta batzuek uste dute horretaz arduratzeak ere ez duela merezi: *«azken batean mila gauza daude oso kutsagarriak, automobila baino kutsagarriagoak. Bestela, has daitezela industria gehienak ixten. Egia esan kezkatu behar dela iruditzen zait horretaz ere, baina bere neurrian. Orain, kutsagarria dela-eta ez gara gaizki sentitzen hasiko autoz ibiltzeagatik, ezta?»* (18-24 urte, emakumezkoa, >5.000 biztanle).

Gazteek, oro har, automobilaz pentsatzean, ez dute arrisku soziala kontuan izaten. Automobilaren eragin negatiboak automobil-istripuetara mugatzen dira. Ondorioz, autoa erabiltzean ingurumenean egin daitekeen kaltea edo gizarteko talde bat baztertzeko ari izatea ez da kontuan hartzen normalean. Automobila erabiltzean izaten den jarrera pertsona banakoaren erakusgarria da, zeinetan kalteak, banakoari eragiten ez dion bitartean eta ikusezin izaten jarraitzen duen heinean, ez diren kontuan hartzen.

Arriskuzko jarduerak

Arriskua modu batera edo bestera hauteman arren, arriskuzko praktikaren bat ia gidari guztiek egin dute noizbait. Oharkabea, automobilean arriskuaren probabilitatea handitzea oso erraza da. Nahikoa izaten da ezusteko txiki bat. Errepidean hamaika izan daitezke arriskua eragiten duten faktoreak. Hala ere, zenbait jokabidek handiagotu egiten du istripuak izateko probabilitatea. Abiadura bizian ibiltzeak, nekatua egon eta autoa gidatzeak edo drogaren baten pean gidatzeak, esaterako. Adin-tarte guztietan zabalduak dauden praktika arriskutsuak dira hauek. Hala ere, batzuetan nahita hartzen dira arrisku batzuk. Jakinik ere zenbait jarrerak istripuak izateko aukerak gehitzen dituela, probabilitate hori gutxietsi egiten da. Gaztaroan automobilaren lehen esperientzien emozioarekin eta konfiantza handiarekin, jarduera arriskutsuak aski izaten dira. Goierriko gazteen artean ere horixe gertatzen da. Taldeko berotasunak eraginda edota parranda batean edandako alkoholaren eraginez, ohartu gabe, gazteek automobil-erabilpen desegokiak egiten dituzte.

Praktika arriskutsuak norberak bakarrik egin baditzake ere, askotan lagun artean egin ohi dira: *«lagun artean goazenean askok fantasmarena egiten du. Lasterrago gidatu, biraren bat egin agian, autoa bat-batean ziztu bizian jarri... Nire autoa ez dago horretarako prestatua eta ni ez naiz tontakeriak egiten ibiltzen. Baina kuadrila guztietan dago beti horrelakoren bat»* (18-24 urte, gizonezkoa, 1000-5.000 biztanle). Batez ere, gizonezkoez osatutako taldeak dira honetan dihardutenak. Horrelakoetan, maskulinitate-eredu hegemonikoa kopia-tuz, ausardiaren eta lehiakortasunaren erakustaldi bihurtzen da gidatzea, parekoen taldean bidaiatzean. Aisialdiako praktika bezala bizi ohi dira une hauek eta ez lekualdatze-behar baten ondorio gisa. Lagun arteko plana automobilean modu arriskutsuan ibiltzea izaten da batzuetan: *«Lagunekin zoazenean, badakizu, tontoarena egin behar izaten da pixka bat. Elkar pikatu, azeleratzailea zapaldu, balaztatu, biraren bat egin... betikoa. Bai, gaizki dago hori egitea, baina nork ez du ba horrelakorik egin?»* (18-24, gizonezkoa, <1.000 biztanle). Gazteek ondo pasatzen dute modu honetara, adrenalina askatuz, esperientzia gogorak biziz eta lagun artean ondo sentituz. Ez dira izaten arrisku-mailaren jabe, ez behintzat ekintzak burutzeko unean. Eta ezbeharrik pasatu ezean, behin eta berriz jarraitzen dute gazteek horrelakoetan, aldian aldian nork bere marka gainditzeko saiakeran.

Arriskuak egunerokotasunean ere badiren arren, jaiarekin elkartzean arrisku-okasioak ugaltu

egiten dira. Taldean edo bakarka, automobilaren eta gidarien kontrolik egiten ez den jaietan arriskua presente egoten da gehienetan. Hau da, automobil-lasterketa batean parte-hartu ezean, jaiaren eta automobilaren kulturak bat egiten dutenean, arrisku-maila ikaragarri hazten da.

Festa, gauarekin eta arrisku-faktoreekin lotuta, oso aztertua izan den fenomeno da. Festak berez drogen erabilerarik ez badakar ere, gizartearen gehiengoak lotu egiten ditu biak. Hala ere, tartean drogak egon ala ez, festa-giroan gazteen artean autoz ibiltze arriskutsuak hazi egiten direla esan daiteke. Festak aisialdirako, askatasunerako eta gozatzeko denbora esan nahi du gehienetan, eta horrek automobilaren alde txarrak ezkututzen lagundu dezake. Drogen erabilerak eta automobilaren erabilerak bat egiten dutenean, ordea, arrisku-maila handiagotu egiten da, eta gidariak gaitasun gutxiago izaten du arriskuaz jabetzeko eta, hortaz, baita honi aurre egiteko ere. Orduan gertatzen dira gazteek izaten dituzten istripu gehienak.

Goierriko gazteen ia erdiak aitortzen du noizbait alkoholaren edo drogaren baten eraginpean gidatu duela (%45,4) (ikus 18. taula). Sexuaren, adinaren zein ikasketa-mailaren arabera, ez da alde nabarmenik izaten honen inguruan. Baina gazteek ez dute honekiko kezka handiegirik agertzen. Istripu-arriskuaz eta honek sor ditzakeen ondorioez ez dira jabetzen. Drogen kultura batean heziak izan dira ospakizunerako; hain zuzen, edari alkoholikoak eta batzuetan bestelako drogak behar direla sinestarazi dien kulturari. Horrek alkoholaren eraginpean egotea, gazteen iritzian, zerbait negatiboa ez izatea dakar eta, horrela, autoan drogen eraginpean gidatzeak izan ditzakeen arazoak ez dira neurtzen. Hori dela-eta asteburuetan eta festetan, autoarekin eginiko jarduera arriskutsuak ohikoak izaten dira gazteen artean. Arriskuaren jabetze-maila txikiagotu egiten baita drogak hartu eta gidatu arren, ezer ez dela gertatzen sinestarazten den ingurune batean.

Gazteek badakite normalean, festara joaterako, itzulera nola egingo duten. Alkohola edo drogak hartzeko asmotan dabiltzan batzuek taxian egingo dute itzulia, poltsikoan eramango dute konfiantzazko taxi-gidariaren zenbakia apuntatuta, edo zein lagunek ez duen edango erabakita egongo da. Baina beste batzuek, edanda ere, autoz nola itzuli erabakitzen dute: batzuetan planak egingo dira autoz bide alternatiboak hartzeko, kontrolik ez harrapatzeko; besteetan aurretik etxeratzen den lagunen bati esango diote kontrola badago abisatzeko. Eta bidean oztoporik aurkituko ez dela ziurtatuz gero, drogen eraginpean egonik ere, automobila hartuko dute: *«autoz joango zara; bestela, igual taxi bat ordaindu behar duzu, eta bakarrik ordaintzeko diru asko izaten da... itzultzeko orduan, ohean sartzea beste pentsamendurik ez duzula, ba, autoa hartzen duzu.*

Badakit gaizki dagoela, baina egin egiten duzu. Hurrengo egunean konturatzen zara horretaz» (24-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Arriskua gutxietsi egiten dute gazteek, eta ia beti beldur gehiago izaten diote kontrol batekin topo egiteari istripu bat izateari baino.

18. taula

Alkoholaren edo drogaren baten pean gidatu dutela erantzun dutenen kopurua adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	EAE	Gipuzkoa	Goierrri	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbide Hoziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasketen eta bestelako egoeretan	Lanean edo Langabezian
Bai	44,7	46,1	29,4	36,8	45,4	59,0	49,2	27,9	45,2	45,6	44,3	44,6	58,3	52,8	45,0
Ez	48,9	47,1	69,3	63,2	48,0	41,0	39,3	63,9	49,4	50,8	50,0	47,7	33,3	41,6	51,4
Ed /Ee	6,4	6,8	1,3	0,0	6,6	0,0	11,5	8,2	5,4	7,8	5,7	7,7	8,4	5,6	3,6
Guztira	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Iturria: EAEko eta Gipuzkoako datuak Eusko Jaurlaritzak (2008) eginiko *Euskadiko gazteriarren mugikortasun espazialaren ereduak* izeneko lanetik atera eta kalkulatu dira.

Eta asko badira drogaren baten eraginpean gidatu izan dutenak, are gehiago dira alkoholaren edo drogaren baten menpean zihoan gidariren batekin noizbait bidaiatu izan dutela dioten gazteak (%67,7). Kasu hauetan deigarria da, Goierrin EAEn eta Gipuzkoan baino gazte gehiagok esaten duela alkoholaren eraginpean gidatu izan duela edo egoera horretan aurkitzen zen gidariren batekin bidaiatu izan duela: *«Goizaldean etxera iristea bakarrik pentsatzen duzu eta pisu gehiago du nahi horrek istripu bat izan dezakezula pentsatzeak baino»* (18-24 urte, emakumezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Hala ere, alderaketa hau ez da zorrotzegi hartu behar, galderak berak norberaren balioak zalantzan jartzen dituenenez, erantzunak gehiago edo gutxiago molda badaitezke. Ideia orokor bezala hartu beharko da, beraz.

19. taula

Alkoholaren edo drogaren baten pean zihoan gidariren batekin bidaiatu izan dutela erantzun dutenen kopurua adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	EAE	Gipuzkoa	Goierrri	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbide Heziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasketen eta bestelako egoeretan	Lanean edo Langabeztan
Bai	69,1	66,3	39,1	44,0	67,7	72,1	72,1	59,0	69,9	65,5	65,1	72,3	66,7	75,0	69,2
Ez	23,4	10,6	60,1	55,1	17,0	27,9	16,4	6,6	23,6	10,4	29,2	21,5	25,0	19,4	29,3
Ed /Ee	7,5	23,1	0,8	0,9	15,3	0,0	11,5	34,4	6,5	24,1	5,7	6,2	8,3	25,6	1,5
Guztira	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Iturria: EAEko eta Gipuzkoako datuak Eusko Jaurlaritzak (2008) eginiko *Euskadiko gazteriaren mugikortasun espazialaren ereduak* izeneko lanetik atera eta kalkulatu dira.

Kontrolen beldur izaten dira Goierriko gazteak. Istripuak izateari baino beldur gehiago diote isun bati eta, batez ere, gidabaimenik gabe geratzeari: «*oraingoz behintzat bolada oneko nago. [istripurik ez duzulako izan?] Ez ez, (barreak) ertzainek ez nautelako inoiz geratu. Istripuak izan ditut, bai, handia bat, gainera*» (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Radarrei eta alkoholemia-frogei beldur gehiago diete gazteek beren buruari edo errepideko beste ibiltariei gerta dakiekeenari baino. Dena den, Puntukako gidabaimena indarrean denetik, automobila edanda ez hartzeko mekanismoak gehiago bilatzen dituztela adierazten dute gazte-kuadrilek: «*Orain puntuekin-eta ez dago txantxetan ibiltzerik. Azkenaldian autoa eramaten duenak ez du edaten. Txandaka ibiltzen gara hori egiten. Eta, bestela, taxia hartzen saiatzen gara*» (18-24 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Beste batzuek nahiago izaten dute automobilean lo egin: «*lehen joaten ginen edan eta; hala itzultzen ginen etxera. Ikaragarriak egin izan ditugu. Orain denok edaten badugu, automobilean lo egiten dugu, eta ondoren etortzen gara. Erabaki genuen ia ez egitea erokeriarik, eta betetzen dugu*» (25-29 urte, emakumezkoa, 1.000-5.000 biztanle).

Hala ere, gazte askok automobila hartzen jarraitzen du jarduera arriskutsuak egiteko. Arrisku fisikoari neurria hartzea ez da erraza izaten. Ausardia eta arriskuak gaitzitzea balio positibotzat dituen gizarte batean hazten diren gazteek balio horiek adierazten dituzte arriskuaren bidez.

7. LOTURAK: AUTOMOBILERAKO JARRERAK

Goierriko gazteek automobilarekin dituzten harremanak estuak direla ezin uka daiteke. Objektu material izanik ere, eguneroko laguna da gazte gehienentzat. Automobilean egiten dituzte lekualdatze gehienak, automobilak ematen die sarbidea lan-mundura zein aisialdi-modu berrietara; heldutasunerako bidean bidelagun da gehienentzat automobila, bizi-molde berri baterako sarrera irudikatuz.

Automobilaren eta gazteen arteko lotura desioaren eta beharraren artean funtsatzen da. Desiragarria da autoa, egozten zaizkion balioek oro har arrakasta irudikatzen dutelako, eta gazteek horiek jarraitzen dituztelako. Askatasun-ikurren erakusle delarik, automobila desiragarria da. Eta beharrezkoa ere bada askorentzat, Goierriko testuinguruan, mugikortasuna ezinbestekoa izanik, automobil bidezko lekualdatzea baita bide bakarra. Batzuetan desioa eta beharra uztartzen dira, automobila atseginerako tresna bihurtuz. Beste batzuetan beharra bakarrik geratzen da, mugikortasuna oinarrian duen gizarte bateko arau bilakatuz, eta horrelakoetan menpekotasunetik gertuago egoten da automobila.

Gazteak automobilarekin harreman konplexuak bizi izaten ditu. Desiragarri duenean, gazteak bizia emango balio bezala gertatzen da, lagun baten modura tratatzen duelarik, harekin abentura batean murgilduz. Automobila bidelaguna da horrelakoetan, erotismo handikoa, erakargarri eta tentagarria. Halabeharreko harremanetan, berriz, erabiltzailearen eta makinaren artean alde biko harremanak izaten dira, erabiltzailearen menpekotasunean oinarritutako tentsio handiko lotura dutenak: erabiltzaileak kontrolatu beharko lukeen arren, batzuetan makina da erabiltzailea kontrolatzen duena. Erakargarritasuna, beldurra, boterea, menpekotasuna, gozamina, sufrimendua... bizipen ugari nahasten dira. Horiek guztiek, gazteen esperientzia gazi-gozoek eragiten dute automobilaren pertzepzioa eta harekiko loturak sortzean.

Hala, batzuentzat hain da lotura estua, non automobila, lekualdatzeko tresna izateaz gain, bizitza-estilo bat bilakatzen dela. Goierriin autozale ugari dago, oro har automobila atsegin duena eta zaletasun berezien jarraitzaile dena. Aisialdian autoarekin esperientziak izatea helburu izaten duena.

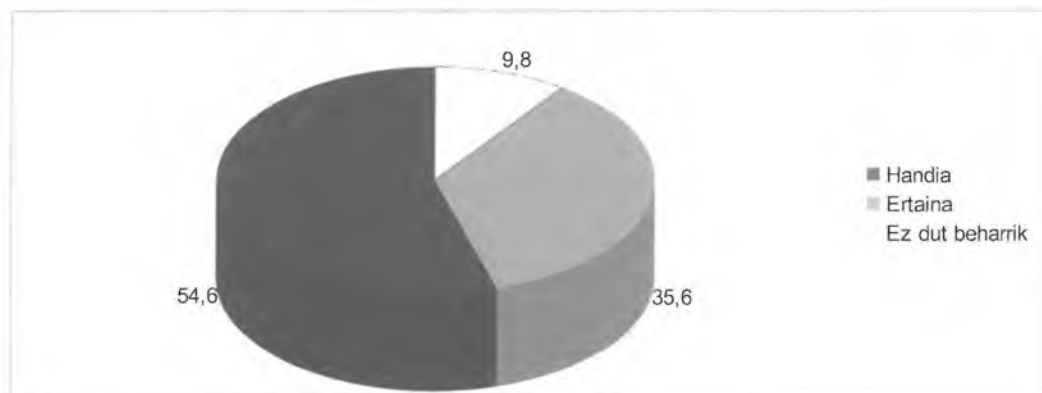
Autoarekiko loturak: pertzepzioak

Auto bidezko mugikortasun-ohiturek, praktika desberdinek, autozaletasunak, identifikazio-beharrak edota gustuak gaztearen eta autoaren artean harremanak sortzen dituzte. Arrazoi desberdinak tarteko, bakoitzak autoarekin izandako bizipenek mugatzen dituzte harremanen nolakotasunak. Automobila ohiko elementu bilakatzean, eguneroko planetan autoak lekua duenean, automobila behar izatearen eta nahiaren arteko muga ez da hain argi geratzen. Izan ere, biak uztarturik, batzuetan menpeko egiten du erabiltzailea eta beste batzuetan aske. Automobilaren eta gizakiaren arteko lotura hori harreman konplexua da, autoarekiko pertzepzioa ere aldatu egin baitaiteke unearen arabera.

Goierriko gazteen %54,6k autoaren behar handia duela sentitzen du (ikus 9. grafikoa). Automobila hauentzat ezinbestekoa da. Egunero alde batetik bestera ibiltzen ohituak daude: lanerako, ikasteko edo erosketak egiteko. Eta horietara iristeko bide bakartzat gaur egun automobila dela uste dute: «*Automobila, noski, beharrezkoa da. Automobilik gabe ate asko ixten zaizkizu*» (18-24 urte, emakumea, 1.000-5.000 biztanle). Gehiago dira autoa beharrezkoa dela dioten artean gizonezkoak emakumeak baino. Udalerri-tamainak ere eragiten du eta, hala, 1.000 biztanle baino gutxiago duten udalerrietan bizi diren gazteen artean, guztiek uste dute autoa beharrezkoa dela eurentzat: «*Nire etxean bizita, herrigunetik aparte dago, automobilik ez baduzu, ezin izango zenuke ezer egin. Etxetik atera nahi badugu eta egungo bizitza-erritmoa jarraitu, automobila beharrezkoa da*» (18-24 urte, gizonezkoa, <1.000 biztanle). Garraiobide publikoak eta zerbitzuak eskura izateak garraiobide pribatuaren behar-maila txikiagotzen du, eta hori antzematen da gazteen adierazpenetan: «*Guk Ordizian trena eta autobusa ditugu. Beraz, leku gehienetara joateko molda gaitzke autorik gabe. Ohitura falta da, agian, eta automobilak ematen duen erosotasuna da beharra baino gehiago*» (18-24 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle).

9. grafikoa

Goierriko gazteek duten pertzepzioa autoa beharrezkoa izateaz. (%)



Izan ere, udalerrri handienetan bizi diren gazteen artean gutxiago dira autoaren behar-maila handia dela uste dutenak (ikus 20. taula). Behar-mailaren sentipenean mugitzeko aukerek eragiten badute ere, ohiturak eta bizi-moldeak ere badute zerikusia. Automobileraz ibiltzera ohitzean, behararren pertzepzioa handitu egiten da. Horregatik, adinarekin aldaketak nabarmentzen dira. Gidabaimena atera eta lehenengo urteetan sentitzen den automobilaren behar-maila txikiagoa izaten da, gerora sortzen den lotura estuaren aldean: «*Automobila premia bihurtu dugu. Lehen ibiltzen ginen autobusean, baina ohitu gara erosotasunera eta orain ez zaigu bururatzen esatea: autobusean noa gaur*» (18-24 urte, emakumea, 1.000-5.000 biztanle). Automobila edozer lekualdatzetarako erabiltzeaz gain, helduaroko zenbait eginkizunetarako hura beste irtenbiderik ez dute topatzen gazteek. Ikastetxera joateko gehienetan, garraio kolektiboa erabiltzeko aukera egoten bada ere; lantokira joateko ez du automobila hartu beste aukerarik izaten gazte askok: «*lantegira joateko dudak aukera bakarra automobila da. Ikastetxera joateko autobusak egoten ziren, baina behin lanean hasiko zarenean automobila beharrezkoa da. Batetik, lantegian bazabiltza, hura ia beti herrigunetik aparte egon ohi delako eta garraio biderik ez delako iristen hara eta, bestetik, txandaka lan egiten dutenentzat –ni ez naiz hala ibiltzen–, ordu batzuetan gauez, adibidez, ez da izaten garraio publikorik*» (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Bizitzako egitekoak aldatu ahala, Goierriin, helduaroko jarduerak egitera pasatzea automobilarekin oso lotua egoten da eta, honenbestez, gazte askok lotura hori halabeharrez egin behar duela sentitzen du.

Hala ere, guztiak ez dira pentsaera berekoak. Gazteen %35,6k autoaren behar-maila ertaina dela

irizten baitu. Hau da, batzuetan, lanerako adibidez, beste aukerarik ez dutela uste izan arren, beste zenbait ibileratarako automobila aukera egokia dela uste dute: «*autoa beharrezkoa ez da. Baduzu autobusa, trena... Egun osoa galduko duzu agian bidean, baina aukerak badaude. Baina, beno, batzuetan beharrezkoa izaten da. Adibidez, leku aparte batean lan egiten baduzu edo herri txiki batera joan beharra, nire kasuan baserrira joateko, ez da izaten horrelakoetan beste aukerarik*» (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Halere, 1.000-5.000 biztanle arteko udalerrietan automobilaren alternatibatzat jo ohi dute han izan ohi duten garraio publikoaren eskaintza. Horrek, ordea, ez die mugitzeko nahiko ahalmen ematen eta, honenbestez, automobila erabiltzea lekualdatu ahal izateko modu bakarrenetakoa bilakatzen da. Ondorioz, batzuetan bat eta besteetan bestea erabili beharrean, automobilaren aldeko apustua egiten dute.

20. taula

Autoa behar izatearen pertzepzioa adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	Golemi	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbide Heziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasketen eta bestelako egoeretan	Lanetan edo Langabezia
Handia	52,1	57,1	54,6	72,1	50,8	41,0	51,6	57,6	50,0	58,7	36,4	50,0	52,8
Ertaina	38,3	32,9	35,6	27,9	42,6	36,1	38,5	32,7	39,2	30,2	63,6	44,1	35,9
Ez dut beharrik	9,6	10,0	9,8	0,0	6,6	22,9	9,9	9,7	10,8	11,1	0,0	5,9	11,3
Guztira	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Gutxiengoa izanik ere, badira gazte batzuk beren bizimoldearekin jarraitu ahalko luketela diotenak, automobila izan gabe ere (%9,8). 1.000 biztanlez azpiko udalerrietan iritzi horretako pertsonarik ez daiteke topatu; aldiz, herri handiagoetako gazte batzuek ez dute automobilaren beharrik sentitzen: «*autorik gabe ere molda zaitezke. Ohiturak aldatzea baino ez da. Eta, gainera, jende gehiagok egingo balu hori, garraio-eskaintza ere handiagoa izango litzateke*» (25-29 urte, emakumezkoa,

>5.000 biztanle).

Automobilarekiko harreman horiek ezinbestekoak egiten direnean, menpekotasun-loturaz hitz egin daiteke. Mugikortasunerako denbora jakin bat dagoenean eta mugitze horretarako eskura den garraibide bakarra automobila denean gertatzen da hau. Halaber, automobilarekiko lotura handia edo menpekota dagoela esango genuke, lekualdatzeko aukera desberdinak egonik ere, arrazoi argirik gabe automobila erabiltzeko beharra sentitzen denean. Hau da, autoz ibili nahi izatea azken mugara eraman eta desioa premia bilakatzean, automobilaren menpeko bihurtzen da gidaria.

Goierriko gazteen erdiak (%50,8) automobilarekiko lotura handia duela sentitzen du (ikus 10. grafikoa). Hala, gazteek automobilaren arabera antolatzen dute eguneroko jardura. Horrela, automobilik ez duten egunetan arazoak izaten dituzte antolatzeko: *«automobila garajejan uzten duzu, eta eguna arraro bilakatzen da ia. Automobilarekin momentuan momentukoa egin dezakezu, baina, ez duzunean, dena denborari dagokionez garaiz planifikatu behar duzu. Pentsatzen duzu, kiroldegira joango naiz, eta ezin duzu, edo erosketak egitera supermerkatu, eta ezta. Eta automobila prest noiz izango duzun pentsatzen pasatzen duzu eguna»* (25-29 urte, emakumezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Automobilik ez izateak eragiten dituen egoera deserosoak beste batzuentzat, ordea, nahigabe bilakatzen dira. Automobilean askatasuna aurkitzen denean, hura pasio bilakatzen da eta, horrelakoetan, menpekotasuna, lotura ekintzetan ez ezik, lotura afektiboetan ere sustraitzen da: *«nik autoa denerako erabiltzen dut. Ez banaiz mugitu behar ere bai. Nik egunero erabiltzen dut autoa, ez banaiz kalera jaisten ere jira bat ematen dut. Inoiz ez naiz geratuko autoz jira bat eman gabe. Oporretara joandakoan bakarrik... Aurten kuadrilakoak Benidormen izan gara aste betez, eta itzultzeko ezinaz erreta nengoen ia. Bai, bai. Etxera ailegatu eta ohera sartzerako autoa abiarazi nuen. Ondo ote zegoen, badaezpada ere. Lagunei kontatu eta esaten zidaten, zu ez zaude burutik sano! Goizeko 7:30etan neka-neka eginda iritsi ginen, baina ni autora»* (18-24 urte, emakumezkoa, 1.000-5.000 biztanle).

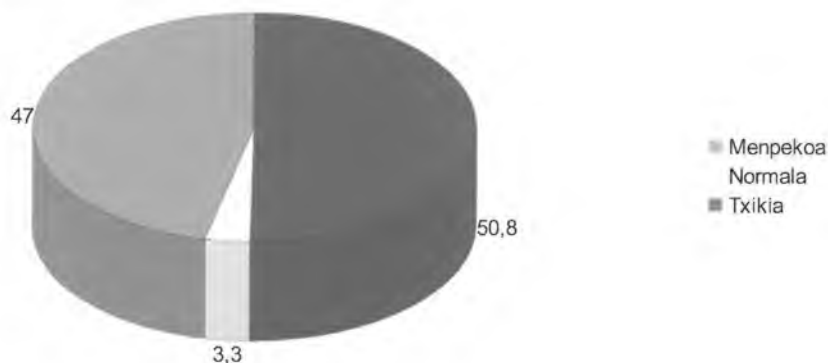
Gazteen beste erdiak, gutxi gorabehera (%47), automobilarekiko lotura normala duela dio. Egungo gizarteko joerari jarraitzen diola horrek uste dute hauek. Gizarte-egitura automobil pribatuan oinarritua egonik, hura aukeratzea joera baten barnean ipintzen dute, eta ez menpekotasun-moduan: *«Autoa beharrezkoa edo ia beharrezkoa da hemen bizitzeko. Hortaz, ez dut uste menpekotasuna denik. Ni Donostian biziko banintz, autobusean ibiliko nintzateke, baina hemen aukerarik onena automobila da. Leku batetik bestera ibili beharra dugu, eta horretarako biderik onena automobila da hemen»* (25-29 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Automobila

hauentzat kontrolpean duten tresna izaten da.

Aldiz, oso gutxi dira automobilarekiko lotura txikia dutela diotenak (%2,2). Automobilari oso gutxitan erabiltzen duen gazte asko topatzea Goierriin zaila da. Izan ere, norberarena izan ala beste batena, autoa hartzea, oinez ibiltzea bezalaxe, automatiko bihurtu den ekintza da gehienentzat. Automobilari erabiltzea, gustuko izan ala ez, eguneroko errealitatearen parte baita askorentzat.

10. grafikoa

Goierriko gazteek autoarekiko duten loturaren pertzepzioa. (%)



Autoarekiko lotura-sentimendu horretan, faktore desberdinek eragiten dute. Inguruneak, genero-rolak¹⁵⁴, adinak, ikasketa-mailak edo egin beharreko ibilbideek ere baldintzatzen du sentimendu hori. Udalerrri-tamaina da baldintzatzaile nagusienetakoa. Aipatu bezala, garraio-zerbitzu gutxien dituzten udalerrietan, mugikortasunerako automobila aukerarik erosoena eta eskurago dagoena izanik, lotura estuagoa izaten da. Horregatik, gazte gehiago da ingurune hauetan automobilari oso lotuak bizi direla diotenak (ikus 21. taula). Automobilari halabeharrez hartu behar izaten baitute. Aldiz, udalerri handienetan bizi diren gehienek ez dute horrela bizi, garraio-zerbitzuen eskaintza zabalagoa baita hauetan.

Baina ingurune sozialak ere eragiten du. Autozalea izateak, aisia-ohiturak automobilaren inguruan gauzatzeak edota autoa identitatearen ikurtzat hartzen den gizarte-sareetako partaide izateak

¹⁵⁴ Ikus glosategia.

automobilaren menpekoago egiten du erabiltzailea. Automobilaren lehen urteetan, lotura handi hori gizonezkoena izan zen batik bat, auto-erabiltzaileen, gidarien eta jabeen artean gehienak gizonezkoak baitziren. Urteekin, emakumeak automobilarekin lotura bera izatera pasatu dira. Datu hauek xehetasun handiagoz aztertzen badira, ordea, gizonezkoek eta emakumeek autoarekiko duten lotura-sentimenduan desberdintasunak topa daitezke. Gaur egungo gazteek automobila erabiltzeko dituzten eretan, heredatutako zenbait genero-rol agertzen dira; eta horrek oraindik ere, alde handiarekin ez bada ere, automobilarekiko harremana sentitzeko moduan eragiten du. Gizonezko gehienek autoarekin duten loturak menpeko egiten dituela dioten bitartean (%56,9), emakumeen gehiengoak lotura hori normalizat definitzen du (%55,3), emakume askorentzat mugitzeko tresnetako bat besterik ez baita izaten: «*Autoa erabiltzen duzu, ona delako. Beharrezkoa izatea erlatiboa da. Baina erosoa da*» (25-29 urte, emakumea, 1.000-5.000 biztanle). Gizonezkoen artean gehiago dira automobilari balio sinbolikoak egozten dizkietenak, hura identitatedun objektu bihurtuz eta harekiko harreman estuagoa sortuz: «*autoa pertsonalizatua dut, eta beti nabil zer gehituko, ideiak begiratzen Interneten, beste autoetan fijatzen. Bai, batzuetan menpetasunezkoa da harremana, autoarekiko mendetasuna dut*» (18-24 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Maskulinitate-eredu gogorraren eta automobilaren arteko harremanak estutu egiten du objektuaren eta erabiltzailearen arteko harremana.

Udalerriaz, generoaz edo zaletasunaz gain, automobilarekiko kontaktua erabiltzaile aktibo modura hasten den garaiak ere eragiten du automobilarekiko senti daitekeen loturan. Alegia, automobilaren munduan, gidabaimena ateraz eta automobila erabiliz edo autoa zaletasun bihurtuz, autoarekiko harreman estuagoa sortzen da. Horrela, bigarren mailako ikasketak edo lehenagokoak dituztenek lanbide-heziketako ikasketak egin dituztenek baino lotura estuagoa garatzen dute. Ikasketak lehenago uzteak norberaren zaletasunetarako denbora gehiago uzten duelako eta jende horrek, oro har lanean lehenago hasten denez, diru-sarrerak ere badituelako autoa izateko: «*eskola bukatzean, lan egin behar nuela esan zidaten, eta dirua irabazten hasi nintzen. Eta, 18 urterekin gidabaimena ateratzean, ez nuen autoa erosi, baina aitarena hartu nuen eta aldaketak egin nizkion. Banuen eserleku berriak erosteko, autoa margotzeko, musika ekipoa jartzeko eta nahi nituen gauzak egiteko. Ikasten ari ziren nire lagunek ezin zuten hori egin*» (18-24 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Unibertsitateko ikasleek, aldiz, kasu askotan, ikasketak direla eta, gidabaimena 18 urterekin aterata ere, eta automobilaren erabiltzaile izanik ere, automobila ez da haien arreta-gune bihurtzen; horregatik, autoarekiko loturaren pertzepzioa txikiagoa izaten dute. Adina eta ikasten edo lanean jardutea baldintzatzaileak dira, beraz. Adinean gora egin ahala, loturaren intentsitatea jaisten da. Horregatik, gazteenen artean, hau da, ikasle gehien biltzen diren adin-tartean, autoarekiko lotura estuagoa da; 25-29 urte artekoentzat, berriz, automobilak

garrantzia galtzen du.

21. taula

Oro har autoarekiko duten lotura pertzepzioa adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	Goierrri	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbide Heziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasketen eta bertsolako egoeretan	Lanean edo Langabeztan
Handia	44,7	56,9	50,8	55,7	57,4	39,3	55,2	46,4	43,2	53,3	90,0	64,7	45,3
Normala	55,3	38,7	47,0	44,3	42,6	54,1	44,8	49,2	52,9	46,7	10,0	35,3	51,8
Txikia	0,0	4,4	2,2	0,0	0,0	6,6	0,0	4,4	3,9	0,0	0,0	0,0	2,9
Guztira	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

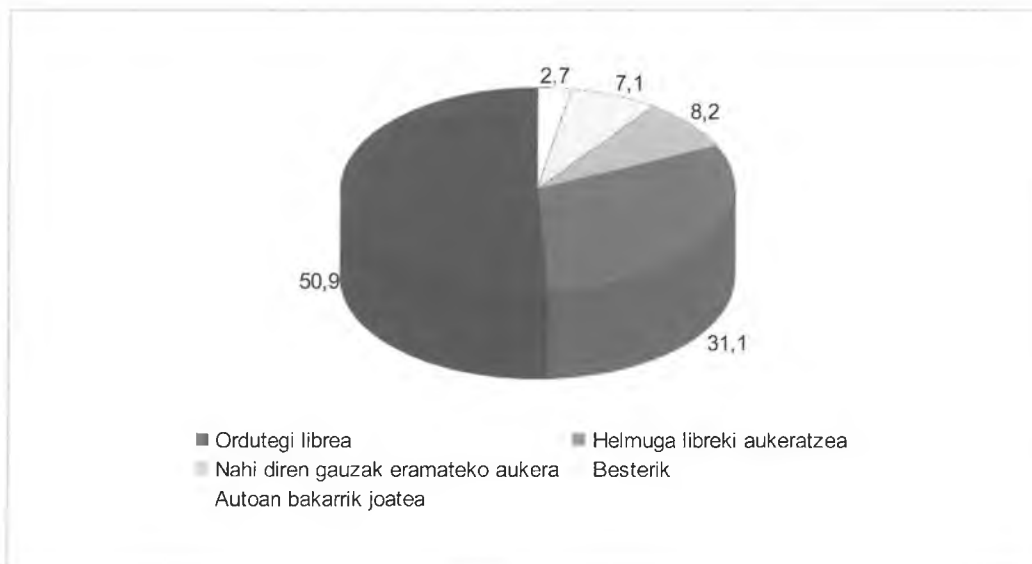
Automobilari egotzitako abantailak eta desabantailak

Gazteek, oro har, automobilarekiko duten lotura nahiko estua da. Automobilaren gazte gehienek gertuko tresna da, eta datuek errealitate hori islatzen dute. Gainera, autoaren abantailak azpimarratu ohi dituzte sarritan, automobilarekiko duten lotura estuarekin pozik daudela agertuz: «*automobila askoz ere erosoagoa da beste garraiobideak baino*» (18-24 urte, emakumezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Autoaren abantailarik nagusienetakoa, gazteen erdiaregi iritzi (%50,9), hura erabiltzeko ordutegi mugarik ez izatea da (ikus 11. grafikoa). Ordutegi librearen askatasuna adierazten du, nahi denean edonora joan ahal izateko aukera. Eta, horrekin loturik, gazteen beste zati handi batek ere askatasunerako elementutzat hartzen du automobila, helmuga librearen abantaila nagusienekotzat jotz (%31,1%). Gazteek unean uneko erabakiak hartzea dute gustuko. Lasterka bizi den gizarte bateko adibidea baino ez da hau, banaka baina sarean antolatzen den gizarte baten

mugikortasun indibidualaren isla: «*Automobila baduzu, nahi duzun tokira joan zaitezke. Ez zara autobusa noiz etorriko den edo trenaren ordutegiari begira egongo. Plana egin eta di-da burutu. Hori da onena; bestela, denbora asko galtzen da*» (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Denbora preziatua da, eta lekualdatzeak ahalik eta denbora gutxienean egitea hobesten da. Bidean ahalik eta denbora gutxien galtzeko, gazteek automobila dela ibilgailurik lasterrena uste dute: «*Autoz lasterrago ailegatzen zara bizikletaz, autobusez edo trenez baino. Goierrin mugitzeko tresnarik onena automobila da*» (18-24 urte, emakumezkoa, <1.000 biztanle). Autoz noiz eta nora joan erabakitzea erabaki indibiduala izaten da gehienetan, bidaia gehienak gidariak bakarrik egiten baititu. Gazte batzuentzat, gainera, automobilak ematen duen aukerarik nagusienetakoa hori da (%7,1): bakarrik joatearena. Batzuentzat, ezagunen begi-bistatik babesteko modua da eta automobilak espazio intimo eta pribatua ematen die, askorentzat lehenengo espazio pribatua: «*barregarria dirudi, baina egun batzuetan ero-haizeak jotzen nau, eta autoan hasten naiz kantatzen, jarrita daramadan cd-ko kantuak abesten. Buila batean, baina gozatzen. Nahi beste garrasi egin dezaket, han ez dago inor kexatzeko, ezta gaizki kantatzen dudala esateko ere. Eromena da, baina ikaragarri ondo pasatzen dut*» (18-24 urte, emakumea, 5.000 biztanle). Espazio pribatu hori, batzuetan, bakarka baino gehiago kideekin partekatzen da. Taldean erabakitzen da nora eta noiz joan, baina beti ere helburu komun bat duten pertsonen artean; mugikortasunerako arrazoi bera dutenen artean, alegia.

11. grafikoa

Autoaren abantaila nagusia Goierriko gazteen iritziz (%)



Automobilarekiko lotura sentitzearen arrazoiak autonomia eraikitzearekin du zerikusia. Gazteek nork bere ardura nahi izaten dute eta independentziaz jokatu nahi izaten dute esparru desberdinetan, eta, automobila gidatuz, nork bere bizitzaren gidari izatea irudikatzen dute horrela. Automobilarekin, hein batean, autonomia eta askatasuna lortzen da, eta hori dela eta askatasun-pertzepzio batez hitz egin daiteke, benetako kontrolaz baino gehiago. Automobila erabiltzea erabakitzen badu gidariak, ez da soilik barne desio batek bultzatu duelako; ingurune sozialak ere automobila erabil dezan bultzatzen du. Autoaren erabateko erabilera aske eta kontzientea egitea ez da posible. Muga horien jabe izan ahala, askeagoa izango da automobilarekiko erlazioa. Horregatik, kontraesan ugari sortzen dira: nahiaren eta beharko lukeenaren artean, desioen eta kontzientziaren artean. Automobilak alde positiboak bezalaxe baititu negatiboak ere.

Desabantaila nagusiak zerrendatzeko garaian, kostu ekonomikoa, ingurumenaren kutsadura, gidatzeak sortzen duen estresa, istripuak edota aparkatzeko arazoak aipatzen dira batik bat. Gazteak ez dira ados jartzen arazorik nagusienetakoak zein diren esateko garaian. Gazteen %28,9k autoaren kostu ekonomiko altua azpimarratzen du. Automobila izateak hasierako gastu ekonomikoa eta mantenu-gastuak eragiten ditu, eta gazteentzat egiten duten lehen ordainketa handia izaten da gehienetan: «*Autoa oso garestia da. Lehenengo erosi behar duzu, gero ikuskapenak, izorratzen dela eta konponketa, aseguruia, eta beti gastua eta gastua*» (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Autozale diren batzuek, gainera, ezaugarri zehatz batzuetako automobila nahi izaten dute, eta horrek gastuak handitzen ditu: «*autoari aldaketak egin dizkiot. Dirua izango banu, automobil berria ekarriko nuke, baina dena ezin da. Oso zaletasun garestia da hau*» (18-24 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Hori da gizonezkoen artean automobilaren desabantailarik nagusia, baita 25-29 urte dituztenen artean ere. Halaz guztiz, bada bestelako usterik duenik ere eta, kostua handia dela onartu arren, desabantaila hori positiboki hartzen duenik: «*gustura egindako gastua ez da gastu izaten*» (25-29 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle).

Desabantailen artean, azpimarragarrienetakoa den beste aspektu bat istripuak izateko probabilitatea haztea izaten da. Gazteen %24,6k autoaren alderik okerrenetakoa hori dela uste du. Batez ere, emakumeak dira aspektu hau azpimarratzen dutenak. Emakumeek, oro har, ardura gehiago agertzen dute gidatzean, eta praktika arriskutsuak egiteko joera txikiagoa aurkezten dute: «*mutil asko fantasmarenak egiten ibiltzen da autoz. Konturatu gabe arriskuan jartzen ari direla eta besteak ere arriskuan jartzen dituztela. Neskak, oro har, arduratsuagoak gara*» (25-29 urte, emakumezkoa, <1.000 biztanle). Maskulinitate-eredu hegemonikoak gizonezko batzuek ausardia

erakustera eramaten ditu eta, horrelakoetan, istripuak gertatzeko aukera gutxietsi egiten da. Adierazgarria da istripu-arriskuaz hitz egitean erabiltzen den terminologia. Gazteek automobilari eta errepideari *errespetua* dietela azpimarratzen dute behin eta berriro. Arriskua elkarbanatu egiten da horrela, gidariaren esku soilik ez geratuz, eta automobila, errepidea eta beste gidariak ere arriskuaren erantzule bihurtuz. Arduraz jabetzera eramaten ditu horrek neurri batean gazteak eta, honenbestez, automobila arduraz erabiltzera bultzatzen ditu: «*beldurrik ez dut. Errespetua bai. Errespetua beti behar da, baina beldurra banu, ez nuke automobilik hartuko*» (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Ardura banatua egoten da eta, horrenbestez, gutxietsi egiten da askotan arrisku erreala. Hala ere, batzuetan *beldurra* hitza ere erabiltzen da istripua gertatzeko beldur direla azpimarratzeko. Kasu hauetan, beldurrari eginiko erreferentziak iraganari begiraturik egiten dira. Ezusteko hura gertatzean pasatutako beldurra, auto-praktika arriskutsuez gogoratu eta gerta zitekeenaz pentsatzen hastean sentitutako beldurra edo izandako istripuetan pentsatzean bizitako beldurra. Etorkizuneko automobil-esperientziak, berriz, errespetuz hartzen dira; ausardia erakutsi beharraren eta arduraren arteko orekaren erakusgarri moduan. Gaur egun, nonahi hitz egiten da errepide-segurtasunaz: automobil-iragarkietan, zirkulazio-zuzendaritza emandako prentsaurrekoetan edota aldizkarietako erreportajeetan. Iragarkietan, adibidez, automobilaren segurtasun-maila asko azpimarratzen da eta, hori frogatzeko, gizonezkoek eginiko automobilaren gidatze oso arriskutsuak agertzen dira. Mezu horiek ikusleak barneratu egiten ditu, segurtasuna eta ausardia batera hartuz. Segurtasuna eta praktika arriskutsuak batera jartzean, hala ere, ez da beti lortzen arrisku-maila jaistea. Arrisku-maila ez da asko txikitzen, baldin eta segurtasunean irabazitakoa praktika ausartetan galtzen bada. Balazta-sistema hobea izateagatik bat-bateko gelditze gehiago egiten badira edo, automobila lurrari hobeto itsasten zaion neurrian, bihurguneetan arinago sartzen bagara, segurtasunean irabazitakoa gidariaren ausardiarekin galtzen da. Komunikabideek zabaldutako ereduak identifikatuak sentitzen direnek ausardiaz jokatzeko ereduak barneratzen dituzte, arriskuaren pertzepzioa txikiagotuz. Baliteke, eredu horretatik kanpo geratzen direnek horregatik dutela arriskua automobilaren desabantailarik handiena bezala sentitzea: emakumezkoek eta 18-24 urte bitarteko gazteek.

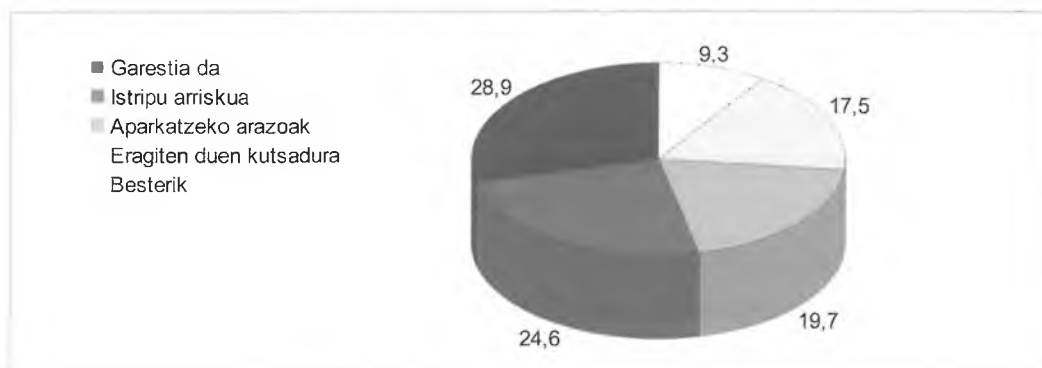
Automobilaren desabantailen artean gazteek aipatzen duten beste aspektu bat aparkatzeko arazoarena da. Gazteen %19,7k hori dela uste du automobilaren desabantailarik handienetakoa. Aparkatzea lehenbailehen egin beharreko jardueratzat izaten dute eta, honenbestez, automobila non utzi ez topatzeak urduri jartzen du gidari asko eta asko: «*Aparkatzea geroz eta zailagoa da. Bueltak eta bueltak eman behar izaten dituzu. Eta presa baldin baduzu, akabo! orduan eta zailagoa*» (25-29 urte, emakumezkoa, >5.000 biztanle). Goierrin, batez ere udalerrri handienetan, aparkatzeko arazoak daude, eta gazteek automobila erabiltzearen alde hau ez dute gogoko.

Horregatik, batzuek automobila erabiltzeari utzi egin diote udalerrri barruan mugitu behar dutenean eta baita eskualde arteko lekualdatzeetarako ere. Donostiara joaten den gazte goierritar askok trenean egiten du bidaia, hiriburuan topatzen dituzten aparkatzeko arazoak direla eta. Guztiek ez diete, ordea, deserosotasun honi ordezkorik topatzen eta, aparkatzeak haserrerik eragiten diela onartzen duten arren, automobila ez dute alboratzen: *«aparkatzearen kontua geroz eta okerrago dago. Hala ere, nahiago dut automobilerik ibili. Lehengo astean, Donostiara joan behar izan nuen. Amak esan zidan, zoaz trenean, baina nik ezetz. Nahiago izan nuen parkinga ordaindu eta gero itzulian aparkaleku bila bueltak eta bueltak eman, trenean joan baino»* (18-24 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Automobilaren erabilera arazo bihurtu da kaleetan. Goierrin ohitura da, gainera, automobila etxe ondoan aparkatzekoa. Automobilaren kopurua hazteak aldatu du hau; aldiz, autoerabiltzaileen pentsamendua alde honetatik ez da aldatu: *«etxe ondoan lehenago egoten zen lekuri aparkatzeko, baina orain batzuetan zaila izaten da. Kalera zoaz eta taberna batean geratu bagara, han inguruan aparkatzeko ere larri. Geroz eta zailagoa da»* (25-29 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Gazte askok automobilerik edonora joan daitekeenaren pertzepzioa barneratua du eta, hau egitea ezinezkoa gertatzean, ezinegona sentitzen du.

Ezinegona sortzeko arrazoi gehiago ere topatzen dute, ordea. Gazteen %17,5entzat automobilerik sorturiko ingurumenaren kutsadura da autoaren alderik okerrenetakoa. Emakumeei ardura handiagoa ematen die kontu honek gizonezkoek baino, eta gazteenek 25-29 urte bitartekoek baino kontzientzia handiagoa dute ingurumena errespetatu behar izateaz. Hala ere, gazte askok, kezka hau izan arren, galduta sentitzen dela dio, nola jokatu ez dakiela: *«kutsadurak kezkatzen nau. Baina autoarekin bakarrik ez da ezer konponduko»* (18-24 urte, emakumea, <1.000 biztanle).

12. grafikoa

Autoaren desabantaila nagusienetakoa Goierriko gazteen ustez. (%)



Gazteek automobilari aurkitutako arazoak ez dira automobilaren erabileran islatzen. Automobilera lotzen dituen handiagoa da, automobiletik aldentzen dituen baino. Automobilaren alde txarrenetakoak baloratzeko garaian, abantailak baloratzeko orduan baino zailtasun gehiago dituzte. Alde txarrenetakoak zerrendatzen direnean, gazteak ez dira ados jartzen kalteen neurriari dagokionean. Batentzat kutsadura ikaragarri kaltegarria da; ondokoari, berriz, ez dio deus axola ingurumenean sor ditzakeen aldaketak. Urliarentzat aparkatzeko lekuri ez izateak haserrealdi galanta suposa dezake; halako hark, berriz, gogoko izan dezake hori bera, horrela autoan denbora gehiagoz ibiliko dela pentsatuz. Bada, ordea, zenbait joera hau edo hura nahiago izateko garaian, bata edo bestea gorrotatzean. Gizarteko arauen arabera izaten dira horiek, hau da, bakoitzak hazi eta garatu den ingurunean ikusi eta ikasitakoak. Horregatik, gazteen joerek gizarte oso bateko balioak agertzen dituzte. Hala, automobilaz duten pertzepzioan genero-banaketa erraz atzeman daiteke. Gazteen artean, emakumeak arduratsuago agertzen dira autoaz mintzatzean; aldiz, gizonezkoek eredu ausart eta arriskutsuak ekartzen dituzte ahora. Gizonezko batzuek ausarkeriaren eta norgehiagokaren eredia jarraitzen dute, gizarte honetan automobiler horrela jokatzu boterea lor daitekeela erakusten baita; gazte hauek afektuz zein praktikaz oso gertu sentitzen dute autoa. Eredu hau jarraitzen dutenen artean, normalean, ingurumena kutsatzea edo auto-istripuak gertatzeko probabilitatea ez da kontuan hartzen: ingurumena zaindu ala ez, horrek ez baitio eragiten gidariari botereari dagozkionetan; aldiz, arrisku gehiago hartzeak, botere handiagoa lortzeko aukera eskaintzen du. Kaltegarritzat jotzen dira, ordea, automobilaren beste aspektu batzuk: adibidez, aparkatzeko arazoak izatea, honek espazioa elkarbanatu behar izatea baitakar eta automobilaren erabilpen indibidual eta lehiakorrean horrek ez baitu lekuri; bestetik, kostu ekonomiko altua ere ez da gustukoa izaten: norberaren baliabide ekonomikoek mugak ezartzen baitizkiote jabetzaren bidez boterea lortu ahal izateari. Esan beharra da, batetik, maskulinitasun-eredu hau ez dutela gizonezko gazte guztiek betetzen eta, bestetik, badiela ezaugarri horiek betetzen dituzten emakumeak. Baina emakumeek, oro har, automobilaren inguruko desabantaila nagusien artean beste alderdi batzuk azpimarratzen dituzte kezkagarri: ingurumenaren kutsaduraren gainean eta istripuak gertatzearen inguruan sentiberatasun handiagoa agertzen dute. Tradizionalki, feminitateari egotzi izan zaion besteen zaintza egon daiteke horren hondoan edo balio lehiakorrak barneraturik ez izatea. Kontua da, aldea dagoela gizonezko eta emakume gazteek automobila hautemateko duten moduan. Eta bakoitzak bere modura bizi baditu ere, harreman hauetan joera orokor batzuk nabarmentzen dira.

Generoarekin bezala, antzeko zerbait gertatzen da adinarekin ere: helduenek automobilaren desabantailen artean kostu ekonomikoa eta aparkatzeko arazoak azpimarratzen dituzten bitartean, gazteenek istripu-arriskua, kostu ekonomikoa eta eragindako kutsadura azpimarratzen dituzte.

Lehenengoen kasuan, sistema ekonomikorako moldaketa ageri da, non merkatu-baloreak aplikatzen diren; bigarrenen kasuan, berriz, autoaren ikuspuntu orokorragoa hartzen da kontuan, ekologiaren ideologiatik eraikitakoa. Gazteenek, oro har, sutsuago agertzen dute automobilarekiko lotura, aurkakoekin eta aldekoekin, idealizatutakoaren eta bizi izandakoaren arteko borrokan.

Garraio-mota desberdinen inguruko iritzia

Aldeko eta kontrako, automobil pribatua da ibilgailuetan erregea; baina gazteek, hau erabiltzeko arrazoi ugari topatzen badute ere, beste garraiobide batzuk ere erabili ohi dituzte. Ez dira gazte asko alde batetik bestera ibiltzeko ohikoak ez diren aukerak erabiltzen dituztenak, baina dena den, guztiek noiz edo noiz erabili izan dute. Gehienetan garraio publikoa izaten da. Batzuek institutura joaten ziren garaitik ez dute autoa besterik hartu izan: «gidabaimena 18 urterekin atera nuenetik, ez dut beste garraiobiderik hartu. Beno, hegazkina behin, Kanarietara joan ginelako oporretan. Eta ez zegoelako beste aukerarik. Baina bestela inoiz ez» (25-29 urte, gizonetako, >5.000 biztanle). Baina gogoan dituzte garraio publikoak erabiltzen zituztenean izandako esperientziak. Beste batzuek sarriagotan erabiltzen dute gidabaimena izan arren, auto pribaturik ez dutelako edo garraio pribatua erabiltzea baino nahiago izaten dutelako: «Donostian ibili nintzen ikasten. Trenean egiten nituen joan-etorriak. Automobilak banuen, baina erosoagoa zen trenean» (18-24 urte, gizonetako, >5.000 biztanle). Autoaren gaineko iritziak dituzten bezala, hauetan, bidaiatzean izandako bizipenetan oinarrituz, mugitzeko aukera desberdinen inguruko iritziak sortzen dira.

Goierriko garraio-zerbitzuekin izandako esperientzia kaskarrak eta automobilean jarritako ilusioak bigarren mailako egiten dituzte azken hau ez beste garraiobideak gazte gehienentzat. Goierriko garraio-eskaintza publikoa nahiko murrizta da eta horrek errepideko ibilbide pribatuak bultzatzen ditu. Izan ere, gazteen erdiak Goierriko garraio publikoaren eskaintza eskasa (%51,9) dela uste du; zati batek nahikoa (%28,4) dela iritzi du, eta oso gutxik dio ona (%19,7) dela (ikus 22. taula). Udalerrri txikienetara apenas iristen da autobusik, bi edo hiru aldiz egunean kasurik onenean eta, honenbestez, udalerrri txikietan bizi direnek automobilez mugitu behar izaten dute derrigor: «guk ez dugu autoz ibili beste erremediorik. Ez dago autobusik ia. Gainera, gehienak aparte dauden etxe edo baserrietan bizi gara eta autobus-geltokira jaisteko autoa behar izaten dugu ia» (18-24 urte, gizonetako, >1.000 biztanle). Garraio publikoarekiko hurbiltasun-falta horrek gazteen balorazio

ezkorra eragiten du. Udalerrri ertainetan autobus-zerbitzuaren eskaintza handiagoa den arren, garraio publikoarekiko ikuspuntua ez da baikorragoa: ia gazteen erdiak (%49,1) eskaintza eskasa dela dio, %44,3ak nahikoa dela eta soilik %6,6k uste du zerbitzua ona dela. Trenaz eta autobusaz ari dira. Trena tamaina honetako bi udalerritatik pasatzen da eta, udalerrri hauetan bizi direnek, trena pasatzen den beste herrietako gazteek bezala, garraio publikoaren eskaintza zabala dutela diote: *«hemen trena ere badugu eta horrekin eskaintza badago»* (25-29 urte, emakumezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Beste udalerrietan, ordea, eskaintza publikoa autobusera mugatzen da eta autobus-zerbitzua ez dela oso ona diote, oro har. Batzuentzat autobus-eskaintza ez da nahikoa; baina, batez ere, autobusak ez direla ibiltzen beren orduan azpimarratzen dute: *«hemengo autobusean ezin zara ibili. Igual pasatu da, igual ordu erdi bat beranduago iristen da, igual ez da azaltzen... batek daki. Eta egunero horrela ibiltzeko... Gidabaimenik ez nuenean ibiltzen nintzen, baina orain ez nago prest. Neguan, euritan, hotzak eta autobusaren zain...»* (18-24 urte, emakumezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Aldiz, trena ere erabiltzen dute hauetako batzuek eta trenaren inguruko iritzia hobea da: *«trena eroso da. Trena hartzeko Beasainera edo Ordiziara joan behar izaten dugunez, askotan, autoz zuzenean joaten gara Donostiara edo goazen tokira, pentsatu gabe trena dagoela. Baina trena benetan eroso da eta nahiko lasterra dela esango nuke»* (25-29, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Eta trena da udalerririk handienetan bizi diren gazteek gehien erabiltzen duten garraibide publikoa eta, aldi berean, autobusa gutxien hartzen dutena. Garraio-eskaintzaz diren balorazio positiboenak gazte hauek egiten dituzte: %29,1ek eskaintza ona dela dio eta %22,3k nahikoa dela. Hala ere, garraio publikoaren eskaintza eskasa dela diotenen kopurua ere kontuan hartzekoa da, %42,7k uste baitu ez dela nahikoa. Tren- eta autobus-zerbitzu zabalagoa izan beharko litzatekeela eta merkeago diote: *«autobusean ez dakit hemengo jendea ibiltzen den. Nik uste dut, batez ere herri txikietakoak ibiltzen direla gehiago. Eta horientzat ez da nahikoa. Eta trena ondo dago, zenbat eta ordutegi zabalagoa hobeto, baina ondo dago»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Ordutegiaz eta erabiltzeko aukerez gain, beste alderdi batzuei begiratzen dienik ere izaten da, ordea: *«trena ordutegiz ondo dago, baina ez zait batere gustatzen. Ikasten nabilela egunero hartzen nuen trena. Baina hain ziren deserosoak Renfeko aulkiak. Gogor gogorrek dira. Noizbehinka joateko ez da ezer gertatzen, baina egunero ibiltzeko... Nik mania hartu diot trenari eta dena aulkiengatik»* (18-24 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Zenbat buru hainbat aburu dio atsotitzak eta gazteen artean ere iritzi desberdinak topa daitezke.

22. taula

Garraio publikoaren eskaintzaren balorazioa adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	Goleiri	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbide Heziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasketen eta bestelako egoeretan	Lanean edo Langabeztan
Ona	10,6	28,8	19,7	21,3	6,6	31,1	10,3	29,1	24,5	11,7	10,0	11,1	21,6
Nahikoa	34,0	22,8	28,4	14,7	44,3	26,2	34,5	22,3	26,5	26,7	70,0	52,8	23,0
Eskasa	55,4	48,4	51,9	64,0	49,1	42,7	55,2	48,6	49,0	61,6	20,0	36,1	55,4
Guztira	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Batzuentzat, garraio publikoa ez da gazteen mugikortasun-ohituretarako pentsatua: «*garraio publikoek zerbitzua ematen dute, baina nik uste dut gazteengan ez dutela pentsatzen. Bai, egunean barna lanera joateko eta bat eta beste. Baina hortik aurrera ez dute pentsatzen. Trena edo autobusa jarriko balute gauetan...* Azkenean, erosotasuna. Azkenean, autoak nahi duzun lekura eramaten zaitu» (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Gazteen eskarien artean, garraio publikoari dagokionean, eskari komun bat badela esan daiteke: gaueko trenak eta autobusak nahi dituzte. Jaietara joandakoan, itzulian autoa edo taxia hartu beharrik ez izateko: «*taxia hartzen dugu askotan, baina garestia da. Hobe izango litzateke autobusak jartzea sarri-sarri eta, horrela, jende gutxiagok hartuko luke autoa mozkortuta*» (18-24 urte, emakumezkoa, >5.000 biztanle). Gogoan dituzte Tolosako Inauterietarako edo Donostiako Aste Nagusirako jartzen dituzten tren-zerbitzu bereziak. Gehienek erabili izan dituzte noizbait eta ideia paregabea dela irizten dute: «*lehen izaten ziren Tolosako inauterietan-eta gaueko trenak. Gau-jaia izena zuten, bai! Oso ondo zeuden horiek. Bai, eta aste nagusitan ere izaten dira*» (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Gaueko autobusak ere eskatzean, gogoan dute orain urte batzuk autobusak jarri zituztela: «*akordatzten naiz jarri zituztela. Ibili ere, ibili nintzen inoiz, baina orain funtzionatzen al dute?*» (18-24 urte, emakumezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Gazteek, gaueko zerbitzuak nahi

dituzten arren, ez dute ezagutzen dagoen eskaintza. Askok froga moduan egon zirela uste du eta ez daki gaur egun ere badela gaueko autobusik: *«lehen egon ziren autobusak, baina orain ez dut uste dagoenik. Ondo zeuden eta, ni ibili nintzenean, jendea ibiltzen zen, baina garaiz samar izaten zen azkena: 3:00etan edo. Gehiago jarri beharko lirateke»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Ezagutza falta dago, beraz, batetik eta, bestetik, ordutegi zabalagoa eskatzen dute gazteek.

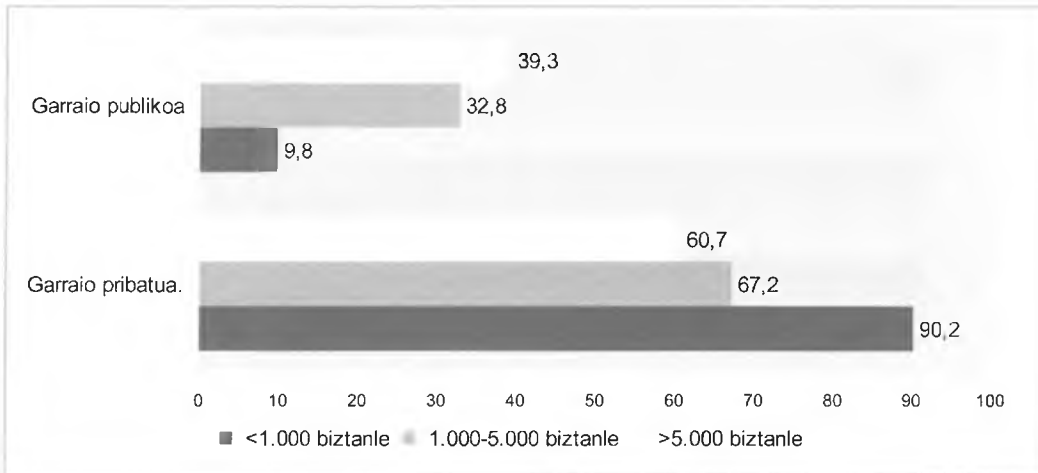
Izan ere, garraio publikoa zenbaitentzat ezezaguna da. Gazte gehienek ez dute erabiltzen ohituraz garraio publikoa eta ez dute egungo garraio-eskaintza zein den ondo ezagutzen. Garraio pribatua erabiltzera ohituak direlarik, garraio publikoa soilik noizbehinka ibiltzeko aukera bihurtzen da eta lehentasunak aldatzeko joerarik ez da antzematen; hain zuzen ere, askotan, garraio publikoarekiko pertzepzio negatiboak automobilarekiko lotura estutzea dakar.

Gazteek, publikoaren ala pribatuaren aldeko apustua egiten duten galdeturik, garraio pribatua nahiago dutela erantzuten dute. Gazteen %72,7k argi du nahiago duela garraio pribatua. Ezaugarri guztietako gazteen artean gertatzen da hau, autoari oso lotuak sentitzen baitira, eta automobilik gabe ez baitira gai beren bizitza imajinatzeko: *«etxeko atean bost minutu oro metroa izango banu ere, uste dut automobila hartuko nukeela»* (18-24 urte, gizonezkoa, >1.000 biztanle). Automobilean jarritako ilusioen ondotik, etorkizunari buruzko ametsetan ere presente izaten dute autoa; automobila, mugitzeko tresna ez ezik, karga sinboliko eta afektibo handiko objektua baita.

Emakumezkoak dira, udalerrri handienetan bizi direnak, gazteenak eta lanean ari direnak, garraio publikoaren alde gehiena egiten dutenak. Hala ere, nabarmen ageri da kasu guztietan garraio pribatuaren alde egiten dutela gazteek. Garraio publikoa eraginkortasun-ezarekin lotzen dute eta, ondorioz, ez dute hori aldatuko den itxaropenik. Garraio publikoa denbora galtzearekin lotzen da eta, ondorioz, berez garraio publikoaren alde egiten dutenek ere zalantzan jartzen dute aukera hori erreala izango ote litzatekeen: *«garraio publikoa erabiliko nuke, nire ordutegira moldatuko balitz. Baina beti presaka baldin bagabiltza...»* (25-29 urte, emakumea, >5.000 biztanle).

13. grafikoa

Garraio-motaren aukeraketa (publikoa ala pribatua) norberaren lehentasunen arabera, udalerri-tamainaren arabera (%)

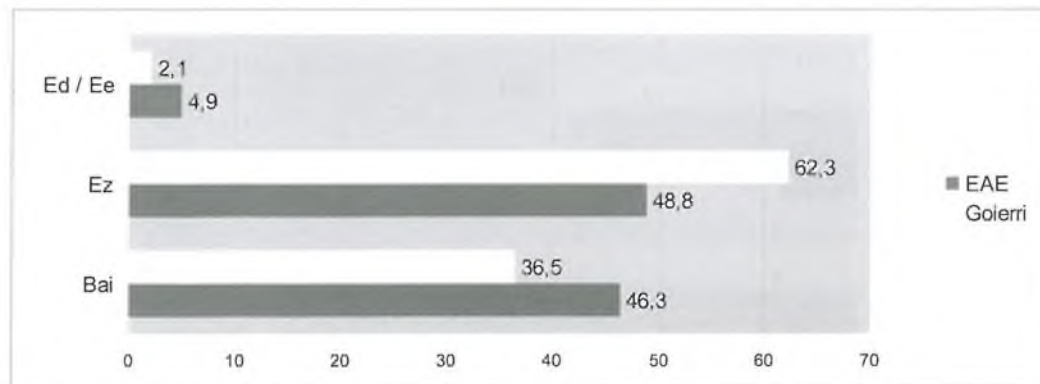


Garraio pribatuan ibiltzea arazo bilakatu da testuinguru batzuetan. Gazteak horren lekuko dira eta garraio publikoaren beharraz jabetzera eramaten ditu: *«lantokian-eta problema handia dago. Bakoitza bere autoz joaten da. Baina aparkalekuak ere beteta daude. Ni orain, batzuetan, oinez joaten naiz, baina han lekurik izaten ez dudalako. Oinez joaten naiz, ezin izaten dudalako tailerraren atean aparkatu»* (18-24 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Automobila erabiltzeko arazorik izan ezean, autoa hartzen dute gazteek.

Baina garraio publikoaz gain, mugitzeko beste bide batzuk ere bultzatu nahi izan dira erakundeetan. Azken urte hauetan ugaritzen joan diren bidegorriek joan-etorriak bizikletaz egitea bilatzen zuten. European nabari den joera da aipatu hori. Esan daiteke EAEn eta Goierrin bidegorriek oraindik ere ez dutela beren lekua egin. Eskualdeko gazteen %35,5ek erabili du noizbait bidegorriren bat; aldiz, EAEn proportzioa %46,3koa da.

14. grafikoa

Goierriko gazteek bidegorriez egiten duten erabilera (%).



Dena den, mugimendu hauek aisia-denboran egiten dira eta ez dute toki jakin batera joatea helburu izaten. Bidaia bera izaten da helburua eta, horrenbestez, ezin daitezke kontuan har lekualdatze moduan. Bide hauek, gainera, oinezkoentzat ere badira eta, horrenbestez, lekualdatzeetarako erabilikó balira, arriskutsuak izango lirateke: «*bidegorriak egin dituzte, baina arriskutsuagoa da askotan bidegorritik joatea errepidetik joatea baino. Jende-pila ibiltzen da oinez*» (25-29 urte, gizonezkoa, 5.000 biztanle). Bidegorriak ez dira hartu batetik bestera joateko mugikortasunerako modu bezala, denbora-pasarako gunee bezala baizik.



5. irudia: bidegorria Legorretan.

Azken finean, automobila mugitzeko eredu gisa ez dago krisian. Mugikortasunaren egungo ereduak arazo asko sortzen duen arren, ingurumena dela, istripuak direla, garestia dela, ibilgailu-pilaketak direla, diru-arazoak direla, irisgarritasun-arazoak... garrantzitsuagoak dira automobilaren abantailak. Goierriko gazteen erdiak uste du zirkulazioan sortutako arazoak ez direla larriak Goierriin (%49,7). Gipuzkoako gazteek eta EAEkoek ez bezala, goierritarrek ez dute zirkulazioan arazo larririk ikusten.

23. taula

Zirkulazio-arazoen larritasunaz duten pertzepzioa adin-tartearen, lurraldearen, udalerrri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	EAE	Gipuzkoa	Goierri	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbide Heziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasten eta bestelako egoeretan	Lanean edo Langabezia
Arazo larria da	31,9	41,3	68,4	78,9	36,6	47,5	23,0	39,3	32,3	40,9	36,3	32,8	27,3	20,6	37,9
Ez da arazo larria	47,9	51,5	24,3	16,4	49,7	50,9	42,6	55,7	48,4	51,0	53,9	54,1	27,3	41,2	55,0
Ed / Ee	20,2	7,2	7,3	4,8	13,7	1,6	34,4	5,0	19,3	8,1	9,8	13,1	45,4	38,2	7,1
Guztira	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Iturria: EAEko eta Gipuzkoako datuak Eusko Jaurlaritza-k (2008) eginiko *Euskadiko gazteariaren mugikortasun espazialaren ereduak* izeneko lanetik atera eta kalkulatu dira.

Laburbilduz, Goierriko gazteek automobilarekiko lotura estua dutela esan behar da. Nahiago dute, automobila garraio publikoaren aldean, autoaren abantailak desabantailen aldean askoz ere gehiago baloratzen baitira. Gizarte indibidual, lehiakor eta kontsumistaren ondorioa da hori.

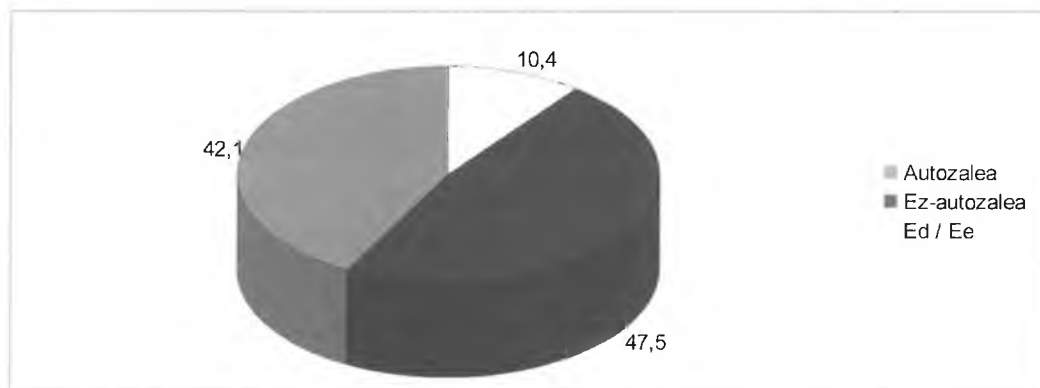
Autozaletasuna gazteen artean

Autozaletasunak, automobilak gustuko izan eta aisialdian edota lanerakoan, automobilaren inguruan ibiltzea esan nahi du. Zaletasun ugari dira, gustuko auto-estiloaren edo kirolaren arabera, zaletasuna bizitzeko moduaren arabera. Batentzat entretenigarria dena beste batentzat bizia izan daiteke. Automobilaren mundua oso heterogeneoa da eta autozaletasun desberdinen ugaritasunak ere horixe erakusten du.

Goierriko gazteen artean autozaletasuna nahiko nabarmena da. Autozale izatera gazteen erdia iristen ez den arren, ez da urruti kopuru hori. Beren burua autozaletzat definitzen ez dutenak gehixeago dira, eta zalantza egiten dutenen kopurua handia da.

15. grafikoa

Autozaletasuna Goierriko gazteen artean. (%)



Hala ere, autozaletasun-modu ugari topa daiteke zaku horretan (ikus 24. taula). Sexua kontuan hartzen badugu, esaterako, gizonezko gehiena (%68,2) autozale da. Alderantziz, emakumeen %63,8k bere burua ez du autozaletzat jotzen eta askoz ere gutxiago dira autozaletzat aurkezten direnak (%16,0). Hala ere, zalantza egiten dutenen kopurua nahiko handia da (%20,2) gizonezkoekin konparatuz.

Autozale gehienek familian aurkitzen dituzte beren zaletasuna eta autoarekiko grina bultzatu dituzten pertsonak: «Nire aitari beti gustatu izan zitzaion etxean auto ona izatea. Eta, batez ere,

koinatuari. Koinatuaren aitzak tailer bat du eta ni rallyak ikustera eramaten ninduen» (18-24 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Gogoan dituzte izandako lehen aldizkariak, lehen aldiz lasterketa bat ikustera joan zirenekoak edota, besterik gabe, autoaren inguruko jolasak. Modu honetara, diote ezen beste norbaitek erakutsi diela autozale izaten.

Adinari dagokionean ere desberdintasun azpimarragarriak topatzen ditugu. Esaterako, 18-24 urte bitartekoen artean autozale gehiago daude 25-29 urte bitartekoen artean baino. Eta, aldiz, ez-autozaleen artean gehiago dira 25-29 urte bitartekoak: *«niri betidanik gustatu izan zaizkit autoak. Beno, agian orain atentzio gutxiago jartzen diet. Baina nire osabak ez du autoa beste konturik. Eta, ni txikia nintzela, bera nire aiton-amonekin bizi zen eta ni beti haien etxean egoten nintzen. Eta beti jolasten genuen zilindroek zein edukiera duten asmatzera edo baita modeloak ere. Eta akordatzan naiz kriston ondo pasatzen nuela. Orain egia esan gutxiago fijatzen naiz» (25-29 urte, emakumea, 1.000-5.000 biztanle).*

Autoei begira egotea atsegin dute autozaleek. Hein handi batean, jasotakoaren arabera baikara. Hala, familiak zaletasuna izaten laguntzen badu, lagunarteak ere izaten du eraginik eta, gehienetan, gustuko automobilen estila ere ezartzen du: *«nire etxean ez dut inoiz auto-konturik entzun. Baina lagunak nituen oso rally-zaleak eta ni ere hasi nintzen rallyak ikustera joaten, autoen zilindradei-eta begiratzen, eta gustatu egin zitzaidan» (18-24 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Erreferente autozale bat egoten da ia beti autozale baten atzean.*

Autozale izaten ere ikasi egiten denez, garrantzia izaten du autozale potentziala testuinguru batean edo bestean mugitu izanak. Hori ikus daiteke gazte autozaleen perfilean, ikasketak-mailaren arabera autozaletasun-maila desberdina baita. Unibertsitate-ikasketak dituztenen artean, autozaletasun-maila txikiagoa da, lanbide-heziketa edo lehenagoko ikasketak dituztenena baino. Gazteek auto-gidabaimena eskuratu eta lehen urteetan duten denbora-banaketaren ondorio da. Gainera, unibertsitarioek beste interes batzuei ematen diete lehentasuna normalean, eta sarrera ekonomikoak eskura izaten ere beste gazteak baino beranduago hasten dira, gehienetan. Hori dela-eta, automobil-zale izanik ere, esperientzia pertsonal autozale izateko baliabiderik ere ez dute izaten. Bigarren mailako edo lehenagoko ikasketak dituzten gazteen artean, aldiz, autozale gehiago izaten da; hain zuzen ere, baliabide horiek badituztelako askotan eta autozaletasunari denbora eskaintzeko aukera ere izaten dutelako.

Autoarekiko zaletasuna garestitatz jotzen dute gazteek eta autozale izatea kontsumoarekin lotzen. Hain zuzen, norberari dagokion estiloko automobila behar izaten dute, berria edo pertsonalizatua, eta hori ez duen autozaleak zerbait falta duela sentitzen du: «*Nahiko nuke beste auto bat izan. Baina oraingoz ezin dut, aldatu dizkiot neureari bolantea eta, baina beste zerbait nahi dut. Egunero pentsatzen dut nolako autoa nahi izango nukeen, Interneten begiratzen dut eta kalkulatzan dut zenbat kostatuko litzaidakeen*» (18-24 urte, emakumezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Hori dela eta, lanean ari diren gazteen artean autozale gehiago dira ikasten ari direnen artean baino.

24. taula

Autozaletasuna adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	Goleiri	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbide Heziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasten eta bestelako egoeretan	Lanean edo Langabeztan
Autozalea	16,0	68,2	42,1	47,6	32,8	45,9	48,3	35,9	26,4	56,9	66,7	19,4	46,2
Ez-autozalea	63,8	31,2	47,5	36,0	55,7	50,8	45,1	49,9	54,7	36,9	33,3	61,2	44,8
Ed / Ee	20,2	0,6	10,4	16,4	11,5	3,3	6,6	14,2	18,9	6,2	0,0	19,4	9,0
Guztira	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

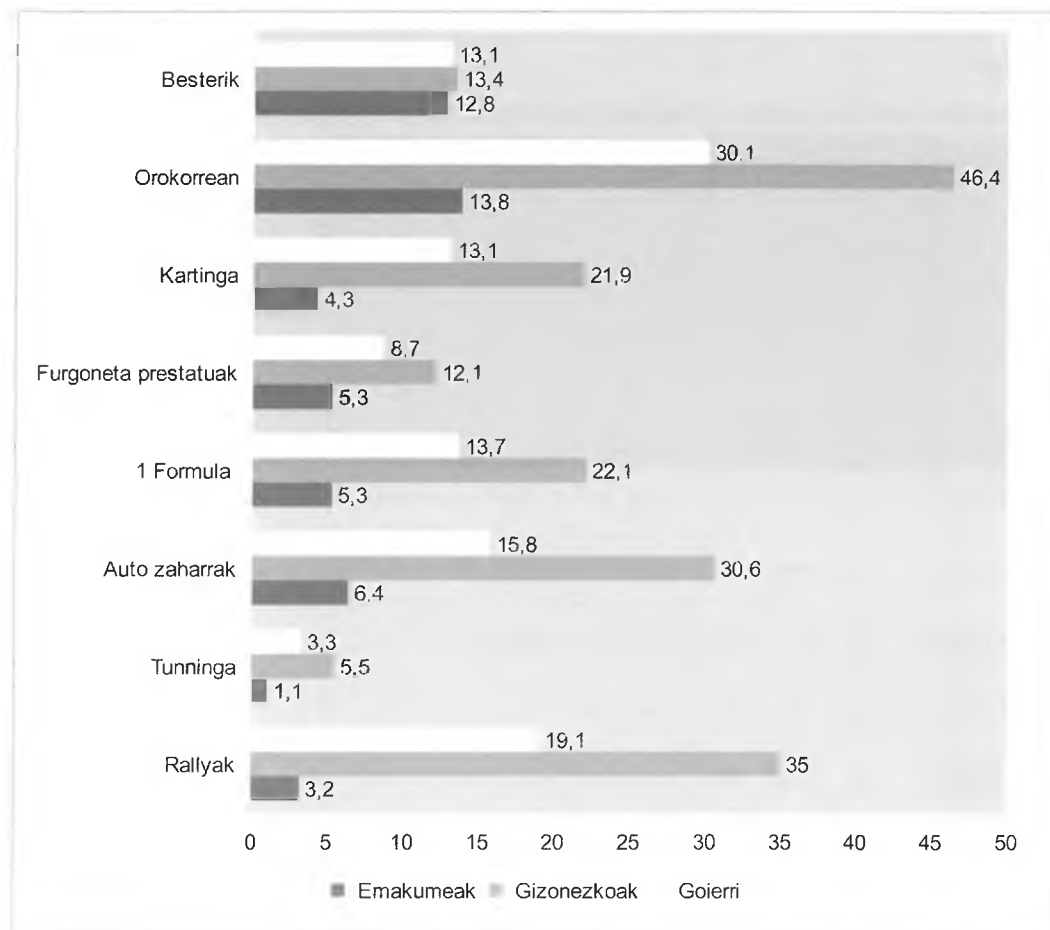
Autozale izateko modu desberdinak

Autozaletasun-mota desberdinak daude. Gazte autozaleen %30,1ek, oro har, autoaren mundua gustuko duela dio. Baina zaletasun zehatz batez ari denean, zale gehien dutenak auto-rallyak dira (ikus 16. grafikoa). Ondoren, beste hauek datoz hurrenez hurren: auto zaharren zaleak, 1

Formularen jarraitzaileak, kartinga gustuko dutenak, bestelako autozaletasunak dituztenak (autokrossa, kamioiak, motorrak, 4x4ak etab. aipatzen dituzte), furgoneta prestatuen zaleak eta, zale gutxiagorekin ia, tuning-jarraitzaileak.

16. grafikoa

Autozaletasunaren motak Goierriko gazteen artean. (%)



Aurretik aipatu dugun bezala, emakumeen zaletasun-maila askoz ere txikiagoa da eta nabarmen agertu ohi da hori emakumeen zaletasun-mota desberdinen inguruko azterketa egiten denean (ikus 25. taula). Gizonezkoak baino askoz emakume gutxiago ageri da zaletasun bakoitzean. Goierriin zaletu gehien dituen estiloa rallyena bada, Goierriko emakume gazteen %3,2k soilik du

bere burua rally-zaletzat, gizonezkoen %35ek bere burua talde honetan sartzen duen bitartean. Badirudi udalerri-tamainak ere baduela zaletasun-motan zerikusirik. Rally-zale gehiago daude 1.000 biztanlez azpiko udalerrietan besteetan baino. Eta 1 Formula-ren jarraitzaileen artean alderantzizkoa gertatzen da: gehiago dira 5.000 biztanle baino gehiago dituzten udalerrietan. Tunning-zaleen kopuruak ere joera bera jarraitzen du; alegia, 5.000 biztanle baino gehiagoko udalerrietan tuning-zale gehiago dira.

25. taula

Autozaletasun-motak adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)

	Emakumeak	Gizonezkoak	Goierri	<1.000 biztanle	1.000-5.000 biztanle	>5.000 biztanle	18-24 urte	25-29 urte	Unibertsitate ikasketak	Lanbide Heziketa	Bigarren mailakoak eta lehenagokoak	Ikasketen eta bestelako egoeretan	Lanean edo Langabezia
Rallyak	3,2	35,0	19,1	32,8	9,8	14,7	18,7	19,5	9,4	33,8	25,0	5,6	22,7
Tunninga	1,1	5,5	3,3	0,0	1,6	8,2	3,3	3,3	1,9	1,5	25,0	0,0	4,1
Auto zaharrak	6,4	30,6	15,8	14,7	14,7	18,0	18,7	12,9	6,6	24,6	25,0	5,6	16,5
1 Formula	5,3	22,1	13,7	8,2	8,2	24,6	15,4	12,0	15,1	7,7	33,3	8,3	15,9
Furgoneta prestatuak	5,3	12,1	8,7	9,8	9,8	6,6	6,6	10,8	6,6	7,7	0,0	8,3	6,2
Kartinga	4,3	21,9	13,1	14,7	8,2	16,4	7,7	18,5	3,8	9,2	41,7	5,6	9,0
Oro har	13,8	46,4	30,1	27,9	26,2	36,1	24,2	36,0	19,8	29,2	58,3	16,7	28,3
Besterik	12,8	13,4	13,1	13,11	9,8	16,4	12,1	14,1	12,3	12,3	25,0	8,3	17,9

Autozaletasun motaren baturak ez du 100 ematen, gazte bakoitzak aukera bati baino gehiagori erantzun baitiezaioke. Hau da, zaletasun mota bat baino gehiago izan ditzake.

Edozein dela ere bakoitzaren estiloa, lana dutenak dira zaletasun bakoitzerako jarraitzaile gehien ematen dutenak; etxebizitza-moduan prestatutako furgoneten kasuan izan ezik, ikasleak baitira hauekin gehien amesten dutenak. Eta, ikasketa-mailari dagokionez ere, 1 Formula-ren jarraitzaileen artean izan ezik, unibertsitateko ikasketarik ez duten gazteak dira autozaletasun desberdinetarako jarraitzaile gehien dituztenak.

Autozale izanik ere, modu askotan praktika daiteke autozaletasuna: Informazioa kontsultatuz Interneten, liburu edo aldizkarietan, lasterketetara joanez, lagunekin hitz eginez, erakusketetara joanez, hauetan parte hartuz. Autozaletasuna bizitzeko moduaren arabera maila desberdinak daudela esan daiteke. Batzuk noizbehinka Interneten foruren batera sartzen dira, edo lasterketa bat ikustera joaten. Beste batzuek, ordea, denbora eta dedikazio handiagoa eskaintzen diote: autoari etengabe aldaketak eginez, topaketetan parte hartuz, lasterketetan lehiatuz, lasterketa-garaian ahal den gehienetara joanez, argazkiak ateraz, etab. Azken hauei autozale aktibo deituko diegu, eta lehenengoei pasibo. Goierrin oso gutxi dira autozaletasuna modu aktiboan bizi duten gazteak: gustuko duten horretan, protagonista sentitzen diren zaletuak. Aktiboa izateak gazteentzat zaletasun horietan parte hartzea esan nahi du. Adibidez, Rally-zale askok, rallyak ikustera noizbehinka joaten diren arren, beren burua zale pasibotzat jotzen dute lasterketan protagonista moduan parte hartzen ez dutela eta: «*Gabiriako rallyra-eta joaten gara edo Urbasako igoerara... inguruan egiten direnetara. Baina ez lasterketetan parte-hartu, ezta lasterketa guztiak jarraitu ere, ez. Bigarren mailako jarraitzailea naizela esango nuke. Eta ez lasterketa guztietan bideoak grabatzen ari ohi diren horietakoa*» (18-24 urte, gizonezkoa, <1.000 biztanle). Autozaletasun-mota guztietan gehiago dira zaletu pasiboak edo ikusleak. Rally-zaleak, auto-zaharrak gustuko dituztenak, 1 Formula-ren jarraitzaileak eta, oro har, automobilak gustuko dituztenak, ikusle moduan, automobilen inguruko berriak jarraitzen edota autoei begiratuz gozatzearekin konformatzen dira.

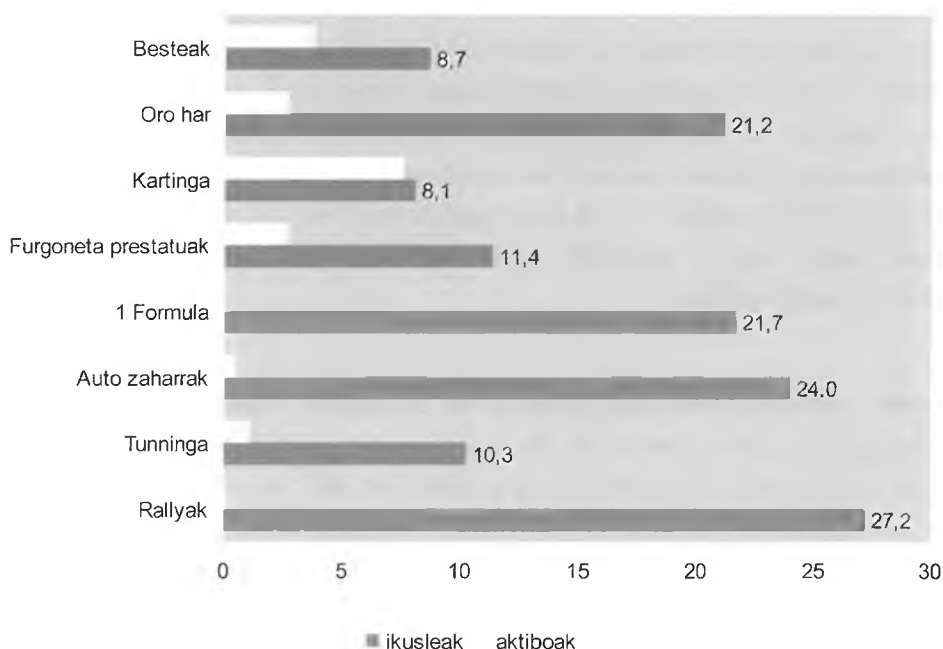
Gehienetan, autozale direnek autozaletasun-mota desberdinak maite dituzte. Pertsona berak zaletasun bat baino gehiago izan ohi du: «*Ni rally-zalea naiz, baina esango nuke automobilak oro har gustatzen zaizkidala. Ze autokrossa ere gustukoa dut edo 1 Formula korritzen denean beti egoten naiz telebista aurrean. Auto zaharrak ere politak iruditzen zaizkit eta Ordizian topaketa egin izan denean joan izan naiz ikusminez*» (25-29 urte, emakumezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Beste batzuek diote aktiboki parte hartzen dutela. Batez ere, kartingera joaten dira gazteak zirkuituan ibiltzera: «*lagunen artean, noizbehinka joan izan gara kartingera. Ikustera ere bai, baina ibiltzea gustatzen zait batez ere*» (18-24 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Praktikatzen diren

zaletasunak ere bat baino gehiago izaten dira batzuetan. Gustuko estilo bat baino gehiago izatea posible baita: «niri rallyak ere gustatzen zaizkit, tunning-zalea banaiz; beno, nire autoa tunneatua dago, bai, baina joan izan gara lagunak rallyak ikustera ere. Eta askotan karreretara. Ez du bata bestea kentzen. Azken batean, bakoitzak helburu desberdina izaten du: tunninga estetikoa da gehiago eta rallyak abiadura dira. Bakoitzak du bere erakargarritasuna» (18-24 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle).

Zaleturik gehien duen automobil-estiloko gazteak dira, bada, gustuko estiloa kanpotik gehien jarraitzen dutenak: rally-zaleak. Aldiz, zaletu gutxien dituztenen artean daude gehiena praktikatzaren diren jarduerak eta estiloak: kartingean ibiltzea eta kanpin erako furgonetak erabiltzea. Hala ere, autozaleek, estilo bat ala beste gustatu, modu batean edo bestean horietaz gozatzeko moduak bilatzen dituzte.

17. grafikoa

Autozaletasun-mota desberdinak praktikatzeko moduak. (%)





6. irudia: 2009ko Gabiriako Rally Sprintean ateratako Rally estiloko autoa.



7. irudia: Tuning estiloko automobila Beasainen.

Estilo bakoitzak badu bere berezitasuna. Guztiak ere desberdin konpartitzen direla esan daiteke. Gazteek rally-zaletasuna, tunning-zaletasuna eta kartinga parekoen taldean bizi ohi dituzte. Aldiz, auto zaharren eta 1 Formula-ren jarraipena familiarean partekatzen den zaletasuna izaten da gehiago. Automobilaren eta furgonetaren aukeraketa eta erabilera, berriz, indibidualagoa dela esan daiteke, oihartzun mediatikorik ez duten heinean.

Zaletasunak besteekin partekatzea

Taldean egiten diren automobil-praktikak ia beti gaztaroan egiten diren automobilaren inguruko jarduerak izaten dira. Taldean elkartzeko balio izaten die zaletasunak; gustuko duten zerbait egiten duten bitartean, talde bateko partaide izateko aukera ematen die. Oro har, arriskuarekin lotzen direlako, gizartean oso begi onez ikusten ez diren ohiturak dira: ohiturak bizi eta praktikak egiten dituzte eta, horretarako, taldetasunak aurrera jarraitzeko indarra ematen die. Gazteek taldearen bidez euren gizarte-sarea osatzen dute eta autonomiaz agertzen dira besteen aurrean; alde batetik, gizarteko ekimenak eta balioak berreginez eta, aldi berean, sormenez eta aldarrikapenak eginez.

Tunninga, adibidez, gizartean itxurari edo estetikari ematen zaion garrantziaren ondorioztat har daiteke: bakarra eta polita izan nahiaren mezua, automobilera eramaten dute tunning-zaleek, autoari bere jatorrizko itxura erabat aldatuz eta ikusten duten guztien begirada erakarritz. Kolore biziko automobilak izaten dira eta apaingarri ugari izaten dituzte. Normalean, automobilari barrenak jartzen zaizkio, horrela, autoaren txapa lurretik gertuago jarritz. Aldaketa horretan laguntaldea aritzen da, bere autoaren diseinua bakoitzak erabakitzen badu ere: «*Ni foru batean ibiltzen naiz. Hor ikasten dut, adibidez, soinu-ekipo berria autoari nola sartu. Elkarri azaltzen diogu geure pertsonalizazioak nola egin ditugun. Geure autoaren argazkiak jartzen ditugu, besteek ikusteko. Polita da elkartruke hori*» (18-24 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Ez da lasterketak egiteko autoa izaten, ez baitago prestatua laster ibiltzeko; itxura da auto hauetan garrantzitsuenak.

Rally-zaleek, berriz, gizartean zabalduak diren beste balio batzuk aurkezten dituzte: lehiakortasuna eta adorea. Kartingean ere antzeko zerbait agertzen da. Rally-zaleen automobilen lasterketetako autoak imitatzen dituzte sarri, kontuan izanik errepide arruntetan ibiltzeko homologatuak egon

behar izaten dutela. Rally-autoaren bereizgarriak hauek izaten dira: gurpiletako hagun zuriak, lasterketan erabiltzen direnena bezalako bolantea eta gasen ihes-tutua zabala eta askotan zaratatsua izatea.

Azken batean, taldetasun-jarduerak botere bila eginiko praktika bezala har daitezke. Komunikabideetan boterea lortzeko beharrezkotzat ematen diren aspektuak barneratzen dituen jendearen praktikak baitira autoaren zaletasun-mota desberdinetan egiten direnak. Gizartean, ordea, ez dira oso ondo ikusiak zaletasun hauek, arriskutsutzat jotzen baitira, bai fisikoki eta baita sozialki ere. Rally-zaletasuna eta kartingean ibiltzea arrisku fisikoarekin lotuak daudela pentsatzen da, eta istripuak gertatzeko probabilitatea hazten dutela. Tunning-zaleak, berriz, tribu urbanotzat hartzen dira eta, autoaren itxuraren bidez euren gustu eta sentimenduak adieraztea bilatzen dutenez, hierarkia sozialari eginiko kritika guztiak bezala, hauek ere ezbaian jartzen dira. Estereotipo negatibo ugari daude talde hauen inguruan eta, taldeen funtzionamendua gertutik ez ezagutu arren, edonork izaten ditu hauek definitzeko hitzak: «*niri rallyak, ba ez. Horrenbeste matxito, jende oilartu, exhibizionista. Ez naiz inoiz egon, baina ez pentsa gogorik dudarik ere*» (25-29 urte, emakumezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Taldeen artean ere gertatzen dira horrelakoak. Ezjakintasunez kritikatu den talde batekoa izateak ez du esan nahi kritikatu den horrek berak beste talde batez beste horrenbeste egingo ez duenik. Rally-zale askok, esaterako, tuning-zaleez barre egiten du: «*Fantasma hutsak dira. Autoak kolorez beterik, musika-ekipoan diru-mordoa utzirik*» (18-24 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Izan ere, rally-zaleentzat potentzia da garrantzitsua eta maskulinitasun hegemonikoaren¹⁵⁵ antzezpen gogorrena egiten dutenen artean ez da oso egokitzen ematen itxuraz gehiegi arduratzea. Talde batekoak ala bestekoak izan, gizarteko joera orokorretik desberdintzen diren heinean, zigortuak izaten dira.

Auto zaharrak eta 1 Formula, berriz, familia-giroan bizi izaten dira. Aurreko zaletasunetan ez bezala, hauetarako ez da adin-mugarik eta haur, heldu zein gazte, denetik topa daiteke. Familian belaunaldi desberdinen artean banatzen den zaletasuna izaten da gehienetan. Hala, auto zaharrak ikusteko azokak egiten direnean, han aita-semeak ikustea ohikoa izaten da. Goierrin egiten direnetan gazteen presentzia ez da izaten oso handia eta, batez ere, publiko maskulinoa biltzen dela esan daiteke. Hauek izaten dira, batik bat, autoen xehetasunei begira denbora gehien pasatzen dutenak. Bertara espresuki joan diren emakume-taldeak ez dira maiz ikusten, gainera. Eta oso gutxi dira auto zaharren bat jabetzan duten gazteak. 1 Formularen jarraipena ere, batik

¹⁵⁵ Ikus glosategia.

bat, familian egiten dela esan daiteke. Azken urteetan komunikabideek eskainitako oihartzuna dela-eta jende asko egin da 1 Formularen jarraitzaile. Familian ikusi eta komentatzen da: «*Gure etxean, 1 Formula badago, hori ikusten dugu. Denek, amak, aitak... Eta goizeko 6etan botatzen badute, noizbait jaiki ere egin izan da baten bat*» (25-29 urte, emakumezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Lagun-taldean Monakoko zirkuitura bidaiatu duenik ere izan da, lasterketa bertatik bertara ikustera: «*Beasainen bada kuadrila bat behin baino gehiagotan bidaiatu duena Monakora lasterketa ikustera*» (25-29 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Hala ere, parekoen taldera mugatzen ez diren talde-praktikak dira hauek.



8. irudia: Olaberriako kartinga.

Bakarka edo modu pasiboan bizi duten jarraitzaileen zaletasun-maila ez da gizartean oso begi bistakoa izaten, hauen jarrerak ez direlako besteentzat deigarri. Gizarteko partaideak, automobilaren kultura oso sustraitua dagoen ingurune batean mugitzen direnez, oso ohituak daude automobilaren inguruko erreferentziak ikustera; horregatik, gehiengoa ez da ohartzen, autoaren inguruko ekintza eta pertsonalizazio txikiak hor daudela. Norbait autozale gisa identifikatuko da, autoaren inguruko jarduera deigarriak egiten dituenen. Han eta hemen agertzen dira, ordea, autozaletasunaren erreferentziak, autozaletasun-maila altuaren erakusgarri.

Markismoaren fenomenoak, esaterako, auto-etxe jakinak edukitzeko ahalegina eginez, horren erakusgarri da. Markismoa oso zabaldua dago eta autoen pertsonalizazio txikiak ia autozale gehienek egiten dituzte. Erabaki hauek indibidualki hartzen dira, eta norberarentzat izaten dira, nahiz eta gero automobila lagunekin edo familiakoekin batera erabili: «*argi nuen zein auto nahi*

nuen. Rally-zalea naiz, baina ez nuen nahi autoa hagin zuriekin, eta lasterketan erabiltzen dena balitz bezalako. Banekien zein modelo nahi nuen eta gero arduratu nintzen nire gustuko ezaugarriak jartzeaz» (gizonezkoa, 18-24 urte, 1.000-5.000 biztanle). Zaletasunari loturik ezkutuan geratzen diren jarduera txiki hauek, batzuetan ingurukoekin partekatzen diren arren, normalean bakarka egiten dira.

Gauza askotan gertatzen den bezala, autoaren munduan ere aniztasun handia da. Baina badirudi zaletasun desberdinetako elementuak dituztenek ere zenbait aspektu elkarbanatzen dituztela. Gazteen artean automobil-zaletasuna askotan taldetasun-harremanen baitakoa izaten da, baina, aldiz, adinarekin izaera honetako taldeetan parte hartzeari utzi egiten zaio.

Rally-zalea izatea

Goierrin autozale bat topatzen baduzu, probabilitate handia izango da hura rally-zalea izateko. Bertan ibiliz, hagin zuridun edota Racing jartzen duen autorek bat ere topatuko duzu akaso. Azken urteetan rallyetakoak bezalako autoak geroz eta gutxiago ikusten badira ere, badira batzuk; halere, beste auto askotan topa daitezke rallyei modu diskretuagoan eginiko erreferentziak: eranskinak horren lekuko izan ohi dira. Oinezkoari auto-jabearen inguruko informazioa ematen diote.

Rally-zale izatea batzuentzat bizitzeko modu bat da. Horiek, gehienetan, aisialdiko zati handi bat rally-munduan murgiltzeko erabiltzen dute. Hala ere, beren burua zaletutzat duen gehiengoaren artean, rallyak aisialdiko planen artean noiz-behinkako egitamu izaten dira. Rally-lasterketak direnean, hauek burutzen diren lekua izaten da rally-zaleen topagune, baina topaketa horien eraginak beste eremuetara ere zabaltzen dira. Rally-zaleen jokaerak desberdinak izaten dira erritual horietan, duten lekuaren eta zereginaren arabera; horrela, rally-zaleen antolamendu soziala berreginez, zaletua izatearen grina indartu egiten da parte-hartzaileengan.



9. irudia: Rally-zale batzuek autoak pertsonalizatzen dituzte rally-lasterketako autoen antza izan dezaten. Gurpilen hagunak, bolantea edota zaletasuna agertzen duten eranskailuak jartzea ohikoa da.

Rally-egunean protagonistak diren pilotu eta kopilotuek, antolatzaileek, pilotuen lagunek eta ikusleek parte hartzen dute. Antolamendu handia eskatzen du rallyak. Pilotuak goizean goiz biltzen dira irteera-puntuan. Orduan, epaileak auto guztiak begiztatzen ditu araudiko betekizunak dituztela bermatzeko: *«egiaztapena deitzen diote horri, eta egoten dira epaile batzuk, eta begiratzen dizute ea segurtasuneko gauza guztiak ondo dituzun, trukatzetik egin ote diozun eta, horrela, suposatzen da kontrolatzen dutela, nahiz eta batzuetan ez diren enteratzen. Egia da. Eta automobila lasterketan parte hartzeko baimentzen badute, orduan eranskin bat ematen dizute autoan jartzeko non “verificado” jartzen duen»* (25-29 urte, emakumezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Pilotuak, kopilotuak eta karreran zehar mekaniko lanetan zein bestelakoetan aritzen diren lagunak ere bertan biltzen dira. Automobilak, baimena jasotzen dutenean, parke itxian geratzen dira, hau da, autoak aparkalekuan geratzen dira eta lasterketa hasi arte ezin izaten da hartu ezta moldatu ere. Horregatik, goizean barna, ikusleak automobilak bertatik bertara ikustera hurbiltzen dira, autoak konparatuz eta aukera badute piloturen batekin hitz egiteko aprobeztatzuz: *«Gabiriako Rallyan*

Korta jatetxeko aparkalekuan egoten dira automobilak. Bertara joatea gustatzen zait. Autoak ikusi, zer nolako bolantea duten, motorrari erreparatu, aulkiak... ba, dena ondo ikuskatu. Konparatzen ditugu, eta entretenigarria izaten da» (18-24 urte, gizonezkoa, >1.000 biztanle). Bitartean, zirkuituan zehar zaleak lekuri onenen bila ibiltzen dira, bihurguneak izaten direlarik gehienek gustuko leku. Parkea zabaltzen denean, automobilerik ilaran jarri behar izaten dute irteerako puntua eta, lehenengo beroketa-saioaren ostean, lasterketa hasten da, minutu gutxiko tartean abiatzen direlarik pilotua eta kopilotua denborarik onena egiteko asmoz. Ibilbidean zehar zaleak egoten dira, protagonistak animatzen. Egin beharreko pasaldiak egin ostean, parke itxira itzultzen dira lasterkariak. Bertan, berriro autoen ikuskapena egiten dute epaileek; horrela, autorek bati zerbait arraroa aurkitu dutela edota arauz kanpoko aldaketarik ez dietela egin bermatzeko. Hau amaitzean, denbora onenaren arabera sariak ematen dira. Ikusle asko ez da egoten sari-banaketan, lasterketako ibilbidean daudelako, sari-banaketako lekua aparte geratzen baita.

Festa-egun honetan parte hartzeko baina, rally-zalea izatera iritsi behar da. Gehienek haurtzaroan hasi zuten autoarekiko zaletasuna. Zaletasuna familatik etorri zitzaielako edo halako batean deigarri egin zitzaielako. Haurtzaroan hasten dira batzuk rally-munduekin kontaktua izaten: «*ni txikitatik joaten nintzen lasterketak ikustera. Eta zeinek lagundua dudanetik, denetara joaten naiz. Hemengoetara eta hemen ez denean, Madrilerara joaten gara kuadrilan. Kuadrila ez da handia izaten, auto batekoa. Eta Kataluniara eta, oso gustura joaten gara*» (18-24 urte, emakumea, 1.000-5.000 biztanle). Gehienak, berriz, nerabezaroan edo gidabaimena eskuratu berritan inguratzen dira: «*niri ez datorkit zaletasuna gurasoengandik-eta. Baizik eta denak bezala hasi ginen saltsan, gustatu eta segitu egin genuen*» (25-29, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Ezustean harrapatua geratu zenik ere izaten da horien artean: «*eta oraindik begien aurrean dut lehenengo ikusi genuen kartela: "RallySprint de Gabiria: 1999". Eta ikustera joaten baldin bagara! Eta horrelaxe, kartel bat ikusi, jo, ba, hori ondo egongo da, goazen ikustera... Han geratu ginen biok eta izan zen, karrera hura ikusi eta "nik hau nahi dut". Ume txikiek esaten dute ba, "nik hau nahi dut", eta "nik hau nahi dut", eta "nik hau nahi dut". Halaxe. Eta urte horretan bertan, lau hilabete beranduago, auto bat erosi zuen (berarekin zegoen lagunaz ari da), gero beste bat... hau da... autoa preparamatzeko... Baina izan zen: ikusi eta "nik hori nahi dut"» (25-29 urte, emakumezkoa, 1.000-5.000 biztanle).*

Ikusle moduan rally-zalea egitearen aldean, protagonista bihurtzeak, ordea, beste konpromiso-maila bat eskatzen du. Pilotuek erabaki gogorra izaten dela diote: «*hasiera batean ez dakizu gustatuko zaizun ala ez, zer mundu den hori. Ezezaguna-edo, baina nik uste dut aurreneko urtea izaten dela txarra, edo arraroa, baina gero asko gozatzen dela autoarekin. Karreretan noski.*

gazte hauek ez dute arriskutsua denik uste: *«rallyak ez dira batere arriskutsuak. Kontrolatua egoten da ia dena. Hasieran izan dezakezu kolperen bat, baina gero ez. Okerragoa da kalean horrela ibiltzea. Eta zaletu batzuen kokapena ere, zirkuituan, arriskutsua izaten da batzuetan, baina rallyetan autoan joatea, ez noski»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Automobila tentsio betean gidatzeak sortzen dien adrenalina askatzea eta atsegin sentimendua dituzte gustuko: *«sentitzen dudana ez dakit hitzekin esaten. Hasieran izaten da une bat tentsio handikoa. Baina, gero, justu bukatzen duzunean kriston lasaitasuna sentitzen da. Ez dakit, adrenalina guztia botako bazenu bezala. Eta kuriosoa da, ze zuk karrera bukatzen duzunean, orduan sentitzen duzu nekea. Zoazen eran, aktibo zaude, baina bukatzean, "nekea hartu diat gaur" diozu. Eta abiadurak ere sortzen du halako sentsazio polit bat»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle).

Lasterketa den heinean, lasterkariek barru-barrutik bizi ohi dute, eta nolabait rallyko protagonistak direla esan daiteke, erritualeko elementu zentral dira eta eurak gabe ez litzateke zaleen arteko topaketarik egingo. Baina batzuetan ikusleen aldera ere pasatzen dira auto-gidari horiek. Ikuspuntua aldatu egiten da horrelakoetan, konpartitu egiten baitute hein batean lasterketa-kideekin laster gidatzearen esperientzia. Batzuek, ordea, behin beste aldean egonik, ez dute gozatzen begira: *«ni aspertu egiten naiz. Auto bat, eta beste bat. Zu lasterketan bazabiltza, bai, baina bestela ez dit ezer esaten. Hasieran bai, guztietara joaten zara, baina gero nekatu egiten zara»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle).

Baina profesionalen gain, badira lasterketa bakar bat ere galtzen ez duten zaletuak. Askotan bideo- edo argazki-kamera eskuan dutela topatuko ditugu. Elkar ere ezagutzen dute eta informazioa eta iritziak elkarbanatzen dituzte: *«hara joaten gara eta gustukoa egiten dugu. Ni bakarrik joaten naiz batzuetan, baina ia betikoak, denok ezagutzen dugu elkar»* (18-24 urte, gizonezkoa, <1.000 biztanle). Internet bidez ere aritzen dira batzuk foruetan, lasterkarien autoen berezitasunak komentatuz, emandako ikuskizunari buruzkoak edota lasterketan grabatutakoak zintzilikatu eta besteen eskura jarritz. Askotan, lasterkariengandik oso hurbileko sentitzen dira. Izan ere, rally-denboraldian haien jarraitzaile sutsu izaten dira eta harreman berezia sortzen da guztien artean. Noizbehinkako ikusleak ez bezala, ez dira jartzen bihurguneetan, baizik eta zuzen-guneetan jartzen dira: *«guri gustatzen zaigu arin nola joaten den ikustea edo nondik sartzen den bihurguneetan... Kontrola ikusteko... Abiadura ikustea gustatzen zaigu. Ez naiz joaten bihurgune zorrotzetara, bihurgune itxietara eta horrelako tokietara. Azken batean denbora onena egiteko ez da birak egiten ibili beharrik, ikuskizuna ez baita helburua. Autoa kurba-sarreran eta irteeran kontrolatu egin behar izaten da denbora ona egin nahi bada»* (25-29 urte, emakumea, 1.000-5.000

biztanle).

Aldiz, rally-zaleen gehiengoa ez legoke talde honetan. Topaketa hauetan aurki daitezkeen ikusle gehienak noizbehinkakoak direla esan daiteke. Rallyak festa egiteko eta ikuskizunerako gune gisa definitzen dituzte: *«egun polita izaten da Gabiriako Rallya. Aurreko egunean erosketak egin, eta parrilla, janari ugari eta edaria eraman eta goizean goiz joaten gara. Egun-pasa joatea da kontua, eta, autoak gustatzen zaizkigunez, ba, ondo pasatzea»* (18-24 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Lagun-kuadrilak ikustea ohikoa izaten da. Gehienak biraguneetan jartzen saiatzen dira, puntu horietan autoak mantsoago pasatzen direlako eta, ikuskizun gertatzen den bat pasatzen bada hurbilagotik bizitzeko: *«niri ikuskizuna gustatzen zait. Birak egitea, hotsa ateratzea, autoak buelta ematea... horrek du grazia. Bestela, pasatzen dira, baina aspergarri samarra egiten zait»* (25-29 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Horregatik, maiz entzuten dira autozale hauengandik pilotuei ikuskizun bat eskaintzeko eskaerak, *eman eurre* eta *zapalduiok* bezalako hitzekin. Ikusleen nahia betetzen ez dutenean irainak entzuten dira sarritan. Irainak txistu-eran izaten dira batzuetan eta, pilotua gizonezkoa denean, maskulinitasuna zalantzan jarriz egiten dira, *maritxu* bezalako hitzekin; horrela adierazten dute maskulinitasun hegemonikoaren eta eredu horren erakusgarritzat hartzen dutela berek rally-mundua. Pilotuak neskak direnean, berriz, aipatu diren bezalako eskaerak ez betetzea normalizat jotzen da. Mota honetako zaletu gehienek automobila eta gailentze-praktikak gizonezkoentzat gauza natural bezala hartzen dituzte.

Autozale hauetako batzuek, aurreko gauean hasten dute festa. Lasterkariak balira bezala ibiltzen dira biharamunean rallya egingo den bideetan: *«joan izan gara. Jende dezente elkartzen da, eta batzuek benetako ikuskizuna eskaintzen dute. Baina geroz eta zailagoa da hori, geroz eta kontrol gehiago baitago»* (18-24 urte, gizonezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Gazte hauek rally-lasterkariak imitatzen dituzte praktikan eta baita itxuran ere batzuetan. Rally-zalearen estetika erabiltzen dute. Hau da, euren autoak rallyetako autoak bezala jantzten dituzte. Hagun zuriak, bolante deportiboa, eskuleku berria, etab. Baina ez dira lasterketakoak bezalakoak izaten, hauek berez lekualdatze arrunterako prestatuak baitaude; bestelako segurtasun-neurriak izaten dituzte gainera, rallyak imitatzen direnean; erabiltzen dituzten errepideak edozeini zabalik egoten dira eta, jakina, arrisku-egoera handiagotu egiten dute. Identitatearen eraikuntzan hartzen duten eredia izaten da, non edukitzea izatearen parekotzat ematen den jendartean mota honetako industriak merkatu berria aurkitu duen. Rally-zaleak ez direnen artean, hau da, gizartean, oro har, rally-zaleen inguruko irudia, talde honetan oinarrituz eraikitzen da.



10. irudia: Gabiriako 2009ko Rallysprinteko irudia.

Rally-zale batzuk, batez ere pilotu eta kopilotuak eta rallyak bereziki jarraitzen dituztenak, ez daude ados jarrera agresibo horiekin eta uste dute rally-zaletasunaren kalterako izaten dela: *«azken finean horiek dira gehiengoa eta hots handiena ateratzen dutenak ere. Bat mozkortuta errepidera atera dela rally erdian, besteak ez dakit zer egin duela, rally-itxurako autoarekin tontoarena egiten pasatzen direla autobidean. Ez gara denak horrelakoak, baina jendeak berotu egiten ditu giro horrek. Eta horrek benetan zale garenoi kalte egiten digu»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Jarrera horiek dituzten gehienak ezin direla izan oso zaletu aipatzen dute euren burua oso rally-zaletzat dutenak: *«alde handia izaten da, eguraldiaren arabera. Euria ari duenean, oso jende gutxi doa. Eta benetan gustuko dutenak gaur egun horrelakoak dira»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle).

Rally-zale aktiboak kezkatuak daude rallyen aurkako mugimendu bat sortzen ari delako, uste baitute ezjakintasunean edo rallyaz ematen den ideia oker batean oinarritzen direla horretarako

erabiltzen diren argudioak: *«Kalean erakustaldiak egiten ibiltzen direnek kalte handia egiten digute. Pilotuak, oharrak hartzera doazenean ere, normal ibiltzen dira. Jende bat dedikatzen da tontoarena egitera eta, gero, erru guztiak pilotuarenak izaten dira. Horrek min asko egiten du. Jendeak horrekin erlazionatzen du rallya, baina gehienak ez dira izaten aipatu jende horren jokabidearen zale. Ematen den irudia, arriskutsuena: hori da kalte egiten diguna»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Rallyetan ibiltzen direnek rallyak kirol gisa onartzea nahiko lukete eta ez dute uste arriskutsua denik: *«arriskuko kirol bat ez. Nik jarreretan kontrolatuta daramat»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Gazteak, rallyak eta arriskua zaku berean sartzearekin, uste dute desitxuratu egiten dela automobilaren zein gaztediaren irudia: *«karreraren eta egunero autoa erabiltzearen artean ez dago zuzeneko erlazorik. Jendeak duen irudia da arazoa»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Horietako batzuek, irudi horretatik desmarkatu nahian eta besteengan irudi negatiborik ez sortzeko, estetika horretako autoak edukitzeari utzi diote: *«rallyetan gabiltzanon kaleko automobilak normaltxoak dira. Ez dira deigarriak. Nik lehen banuen estiloko bat, baina orain ez dut nahi. Ia lotsagarri bihurtu da»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Estereotipoak alde batera utzi nahi dituzke: *«jende askok erlazionatzen ditu: karreratan ibiltzen zarelako badirudi kalean horrela ibiltzen zarela. Eta jendeak esan izan dit: “ni ez noa zurekin. Zu gaizki ibiltzen zara”»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle).

Rally-zale batzuek sentitzen dute maite duten aisialdia-modua arriskuan dagoela. Pilotuek eta kopilotuek, gainera, salatzen dute eraso jasaten dutela maiz; beraiei lana ez dela kontuan hartzen iruditzen zaie: *«Ezjakintasun handia dago. Jakingo balute zer-nolako sakrifizioa eskatzen duen honek... Dirua, denbora...»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Autozale batek gauza horiek baloratu beharko lituzkeela eta azken urteetan rally-topaketak ikuskizun izatetik parranda egiteko topagune izatera pasatu direla uste dute: *«jendea parrandara joango balitz bezala joaten da. Nik uste dut aldatu egin dela. Ez dakit zergatik, baina aldatzen ari da»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle). Horren ondorioz, autoa axola ez zaion jendea inguratu dela uste dute eta horren adibidetzat hartzen dituzte gertatzen diren gehiegikeriak: *«ni ia aspertu naiz, segun zein jartzen zaidan aldamenean. Autozale ez direnak autoak ikustera joaten dira azken batean. Botilak hartu eta bizkarra emanda edo edozer gauza esaten. Bira bat ere ez duela egiten-eta maritxu deitzen. Eta horrelako gauzak, eta horrek asko sutzen nau»* (18-24 urte, emakumea, 1.000-5.000 biztanle).

Rally-lasterkarien aldetik, bada gustuko ez duten beste jarrera bat ikusle batzuegan: sexu- eta sexualitate-diskriminazioarena. Halako horiek maskulinitasun-eredu gogorraren aldarria egiten dutela ohartzen dira, eta hori moztu beharra dela diote. Lasterkariak beren artean errespetuz

jokatzen dutela uste izan arren, ez da gauza bera gertatzen zaletu batzuekin. Emakume izatea edota homosexualak izatea egozten diete euren iritziz gizontasunik agertu ez duten pilotu gizonezkoei, hauek gutxiesteko. Pilotuak edo kopilotuak emakumezkoak direnean, barre egiten diete, barregarri utziz, gogoraziz gizonezkoen esparruan sartu direla.

Hala ere, gertuko babes osoa sentitzen dutela diote rallyen inguruan dabiltzan emakumeek: *«rallyetan ibiltzen direnen artean oso ondo tratatzen gaituzte. Beste bat gehiago bagina bezala. Kalean, bai, astakeriak entzun behar izaten ditut. Rally-zale batzuek irainak botaz joaten dira hor zehar. Gero, badirudi denak horrelakoak garela. Baina, benetan zaletuak garenon artean, erabateko babesa izaten dugu»* (18-24 urte, emakumea, 1.000-5.000 biztanle). Izan ere, emakumeak rallyetan ikustea nahiko gauza berria da. Automobilismoaren inguruko androzentrismoa¹⁵⁶ gaindituz, rallyetan parte-hartzeko erabakia hartzen duten emakumeak gero eta gehiago dira. Lehiakortasun-praktikarako emakumeek automobila erabiltzea ez da ohikoa izan. Horregatik, harridura sortzen du batzuegan: *«batez ere, juergan. Urrutira: Schumacher! Eta holako hitzak. Kuriosoa. Behin joan nintzen tabernara aitarekin eta gizon batek esaten zien besteei, poteoan zebiltzala: "E hi! Hoi pilotoa dek!" "Arrazoi zeukak gainera, ile gorriarekin eta!"»* (18-24 urte, emakumezkoa, 1.000-5.000 biztanle). Batzuetan, ordea, aipamen horiek emakumeak gizonezkoen aldean gutxiesteko erabili ohi dira; era inkontzientean askotan, baina, aldi berean, gizonezkoen eta lasterketen berezkitasuna berretsiz eta emakumeen menpekotasuna berrindartuz.

Rally-topaketek aukera ematen dute lagunaren artean elkartzeko eta beste jende bat ezagutzeko, baina azken boladan barne zatiketak ematen direla dirudi, rally-eredu desberdinak defenditzen dituztenen artean. Baina badira rallyak debekatu beharko lirakeela diotenak ere, uste baitute ingurumenarentzat kaltegarriak direla, bai mendian egun horretan biltzen den jendearengatik, bai airera botatako gasengatik, bai sortutako zaratak inguruko faunarengan eragin negatiboa duelako, batez ere. Rally-zaleak, honen jakitun diren arren, ez datoz bat honekin: *«ekologistak haserre dabiltza, lasterketak direla eta hauen aurka eginez. Eragindako kutsadura, zarata... arazo handiak daude. Hori modakoa dela uste dut. Orain kontu hauekin hasi behar ote dugu? Ez dugu uste horrelako zentzurik duenik hogeik karrera kentzeak. Garraio publikoa egunero erabiltzen ez duen jendea kontzientziaztea askoz ere garrantzitsuagoa da»* (25-29 urte, gizonezkoa, >5.000 biztanle).

¹⁵⁶ Ikus glosategia.

Rallyen kriminalizazioaz hitz egiten dute jarraitzaileek. Ingurumenean kalteak sortzea edota bestelako arazoen errudun izatea leporatzen zaienean, erabiltzen diren arrazoiak batzuetan okerrak direla diote eta, beste batzuetan berriz, rally-zale batzuen jarrera arduragabea oinarritzen direla. Izan ere, rally-zale sutsuek uste dute noizbehinkako jarraitzaile batzuek izaten dituzten jarrera oldarkorrek rally-zaleen kolektiboarekiko ikuspuntu ezkorra eragiten dutela: *«lasterketara doaz eta lasterketari horiek bihurtzen dira azkenean haien idolo. Eta, gero, horrela ibiltzen dira errepidean»* (25-29 urte, emakumezkoa, >1.000 biztanle). Rally-zale batzuek lasterketa eta egunero errepidean ibiltzea ez dituztela desberdintzen diote, eta hortik datozela arazoak.

Automobilaren erabileraz eredu oker bat bultzatzen dute horrela autoarekin jarduera arriskutsuak egiten dituzten gazteek. Rally-lasterketek gazte hauek, autoa era arriskutsuan erabiltzera bultzatzen dituela esan daiteke. Eredu oker bat zabaltzen dela hauengan. Kontuan izanik, jai-giroko jarduerak, askotan, sakralizatu egiten direla, rallyen inguruko festetan lasterkariek eginiko auto-erabilerak eredu bihurtzen dira batzuentzat.

Horrez gain, rally-lasterketetan, ikusle batzuen artean, drogak, jarduera arriskutsuak eta jaia autoarekin bat eginda aurkezten dira. Horrek jaiaren eta automobil-erabilera arriskutsua modu naturalean bizitzera eramaten ditu gazteak. Ondo pasatzeko eta arrakasta lortzeko eredu gisa uler daiteke hau. Rally-lasterkariak, oro har, eredu hauekin amaitu behar dela defendatzen dute.

Rally-zaleen taldea oso zabala da eta, auto-gidari, mekaniko, jarraitzaile, argazkilari edo festa-zale izan, denetarik izaten du taldeak. Hala ere, talde batzuk nabarmentzen dira, jendarteko diskurtso desberdinen adierazgarri. Baina guztiek bilatzen dute aisialdiaz gozatzea eta lagun artean, junto, giro atsegina bizitzea. Gizarteko egitura orokorrak berregiten dituzte taldeen antolamenduan, bakoitzak bere talde txikiaren ezaugarri diren sinboloak erabiliz, diskurtsoak eta aldarrikapenak defendatuz.

Goierriko gizarte-egituran errotua da automobila. Gizarte-antolamendurako beharrezko bilakatu da autoa eta gazteengan ere hala ageri da. Lurralde- eta ekonomia-politikek eta automobil-industriek horretara bideratzen dute jendea, mendebaldeko deitua den gizartearen inguruetan, mugikortasun pribatua sustatuz. Kontsumo-gizarteaz ari gara, non iragarkien bidez beharrak sortarazten diren eta objektu bat beraren inguruko merkatu zabala sortzen den, helburu bera duten produktu desberdin ugari eskainiz, erosleak, gustuaren eta estiloaren arabera, nahi duena aukeratzeko egokiera izan dezan. Gauza bera gertatzen da automobilarekin; gizarte-sektore desberdinetarako automobilak saltzen dira, kolore, itxura eta ezaugarri oso desberdinekoak. Gazteei zuzendutako merkatu bat eta, logikoa denez, saltzen diren produktu horiek ekoizteko industria-alor bat ere badago; gazte batzuek gazte-identitatea eraikitzeke erabiltzen duten produktuaz ari gara. Hala ere, Goierriko gazte gehienek ez dute jabearen gazte-izaera agertzen duen aspektuko automobilik izaten. Esan daiteke, gazteen artean auto-mota batzuk gailentzen direla, adinaren, generoaren, bizi diren udalerriaren eta zaletasun-mailaren arabera. Aukeraketa horiekin, identitate-ikur bilakatzen dira automobilak; gazteek besteen aurrean beren autonomia aurkezteko modua bilatzen dute objektu honetan.

Gazteek automobilekin egiten dutena gizarte egituran-gertatzen dena erreproduzitzea da eta, automobila Goierriko helduen gizartean oso garrantzitsua delarik, haren bila hasten dira aukera izan orduko. Gazteen helburua gizarteratzea da, hau da, helduen gizarteko partaide izatea, autonomiarekin eta identitate propioarekin.

Gazteek, ekonomian zein gizarte-mailan autonomo izateko, mugikortasuna beharrezkoa dela pentsatzen dute eta Goierriin, gehienek, hori bermatuko duen garraiobide bakartzat dute automobila. Hau da, lanerako zein kontsumo guneetara joateko automobila beharrezkoa dela uste dute, gaur egun dagoen mugikortasun-antolamenduekin ezinezkoa bailitzateke arrakasta izatea esparru horietan. Gainera, lana izatea edo merkatuko zerbitzuen kontsumitzaile izatea laguntzeaz gain, **gazteek gizarte-sarea zabaltzeko duten beharra asetzeko ere baliagarri da automobila, garraiobide den heinean gazteak elkartzeko balio baitu eta batzuetan gazteen elkargune ere bihurtzen baita, gazte autozaleen kasuan, estilo edo talde bateko kide izateko balio duelarik, taldeak ematen duen lagunarteko babes egiturak autoaren bidez eraikiz.**

Goierriko 18-29 urte bitarteko gazteen %94,5ek du autoko gidabaimena, eta automobil propioa dutenak ere gehiengoa dira. Autoaren erabilera eta honen behar-maila aldatu egiten dira bizilekuaren arabera: horrela, udalerri txikienetan bizi diren gazteek sentitzen duten autoaren

beharra handiagoa da eta, ondorioz, automobila gehiagotan erabiltzen dute. Leku batean ala bestean bizi, hala ere, automobila da garraibiderik erabiliena, gazte gehienek batetik bestera ibiltzeko tresnarik eraginkorrena automobila dela uste baitute. **Garraio publikoaren eskaintzaz eta lekualdatzeko beste moduez iritzi eskasa dute, zerbitzu gutxi dagoela irizten dute eta.** Gazteek Goierriko irisgarritasun-maila zalantzan jartzen dute horrela. Horrez gain, kontuan hartu behar da gizarte osoak automobila mugikortasunerako barneratua duen eredurik nagusia dela eta autoari hamaikaxo balio positibo egotzi izan dizkiola kontsumo-gizarteak, komunikabideak direla medio; horrenbestez, gazteek barneratua dute hori guztia eta, beraz, autoaren jarraitzaile inkontziente bihurtzen dira.

Automobila ez beste mugikortasun-bideak jokoz kanpo daude Goierriko gazteen artean. Automobila da batetik bestera ibiltzeko gehienetan aukeratzen den tresna, berezko ibilgailua hura bailitzan, beste aukerak ezkutuan-edo gelditzen direlarik. **Automobilaren alde onak soilik baloratzen dira eta bigarren mailan geratzen dira autoa dela-eta sortutako arazoak eta beste mugikortasun-aukerak.** Ingurumena kutsatzeko kezka-maila ez da oso handia; zenbat eta urte gehiago izan, orduan eta ardura txikiagoa agertzen dute gazteek aipatu puntu horretaz. Esan dezakegu Goierriko gazteek, oro har eta oraingoz, ez dutela *Traffic Calm* mugimenduarekin bat egiten. Esan daiteke, lurralde-plangintzetan agertzen diren mugikortasun eramangarria bezalako kontzeptuetatik haratago, eramangarritasuna gazteentzat kontzeptu teoriko bat baino ez dela. Arriskuaren gizartean bizitzearen apustua egiten dute. Automobila dute gustuko eta ezin dute imajinatu egunerokotasunean beren burua oinez, bizikletan, motorrean edo trenean.

Horregatik, eguneroko lekualdatzeetan, ibilbide laburretarako edo ertainetarako ere automobila aukeratzen dute. **Astebarruan, batez ere, eskualde barneko joan-etorriak egiten dira eta bidaiari bakarra joaten da gehienetan autoan, lanerako edo ikastera joateko batik bat; asteburuetan, berriz, autoa eskualde arteko joan-etorrietarako erabiltzen dute gazteek,** egunerokoaz kanpoko aisialdia-praktikak gauzatzeko eta, sarritan, lagunekin edo familiarekin bidaiatzeko. Aldiz, ez da gauza bera gertatzen **distantzia luzeak egitean, oporretara joatean adibidez; horrelakoetan nahiago izaten dute gazteek garraio kolektiboak erabili.**

Auto-gidari bezala izandako esperientzia horietan –auto-bidaiari moduan zein autoaren kulturari bizi diren hiritar gisara–, gazteek izandako bizipenek baldintzatzen dute gazte bakoitzak automobilarekin duen lotura. Gehienek **familiako joan etorriak auto bidez egin izan dituzte umetatik, eta, horrela, heldutasunerako mugikortasun-eredu bilakatzen da automobila.**

Gainera, autoa askatasunarekin ere lotu izan denez, 18 urterekin adinez nagusi izatera pasatu eta automobileko gidabaimena lortzeko eskubidea lortzean, gaztea askatasunaren bila murgiltzen da automobil-gidari bihurtzeko abenturan. **Automobila askatasunaren eta heldutasunaren sinbolotzat dute gazteek, eta horrek handitu egiten du autoaren beharra sentitzea.** Automobila arrakastaren sinboloa da gazteentzat.

Autoari buruzko idealizazioek eta inguruak auto-erabiltzaile izateko egiten duten ezkutuko presioak, gidari gisa agertzero eramaten ditu gazteak, Goierri eskualdeko autoaren kultura hertsian. Automobila gizartean arrakasta izateko ezinbesteko elementutzat hartzen da. Kontsumo-gizarteak, askatasuna eta propietate pribatua bata bestearekin lotu ditu, edukitzea eta kontsumitzea autonomia izatearekin parekatuz. **Gazteek helduen ereduak eta publizitatearen bidez jasotakoak imitatzen dituzte autora hurbiltzean, hura jabetza pribatuak ematen duen prestigio mailaren eta erabilera indibidual eta pribatuaren erakusleihu bihurtzen dutelarik.** Gazteetako batzuek, hori bilatzen dutelako eta gehienak inkontzienteki, beren burua agertu nahi izaten dute horrela besteen aurrean, norberaren gustuaren eta ahalmenen arabera autoarekin; ez dira ohartzen, ezaugarri batzuk bete nahi izatean, gizarteko egiturak sendotzen ari direla eta ustez libreki eginga den aukera horren atzean gizarte kontsumistarekiko menpekotasuna dagoela.

Gazteek ez dute edozein auto nahi izaten, bakoitzaren estiloari dagokiona baizik. Goierriko **gazte gehienek autoaren funtzionaltasuna (%56,3) bilatzen dute, eta bigarren mailakotzat dituztela diote beste aspektuak, hala nola, segurtasuna, estetika edota prezioa.** Ezaugarri hauek ere kontuan izaten dituzte, ordea, eta gehienek, besteek autoaren bidez identifika ditzaten bilatzen ez duten arren, ahal den neurrian euren gustuko autoak nahi izaten dituzte eta ez dira prest izaten edozein auto hartzeko, kontziente baitira automobila, arropa bezala, besteen aurrean aurkezteko modu bat dela. Halaber, autoz ibiltzean istripuak gerta daitezkeela jakitun dira eta, ondorioz, automobilak airbaga eta balazta-sistema aurreratuak izatea ere eskatzen dute.

Estilo hori bi modutara hartzen dela esan daiteke. Batetik, markismoaren arabera eta, bestetik, autoa zaletasun eta talde-adierazpenaren arabera. Automobilaren markak zehazten du norberaren estiloa, bizitza-filosofia agertzen du, kontsumo-balioak, eta Goierriko gazteek, oro har, izen oneko markako automobilak nahi izaten dituzte, horien atzean segurtasuna eta onarpena bilatzen baitute. Eta gazte horien artean gutxiengo batek, automobil zaletuak izanik, gustuko duten zaletasunaren estilora pertsonalizatzen dituzte beren autoak zale diren autozaletasunaren motaren baitako autokoak imitatuz. Dena dela, gazte askok du bere autoari gehigarri edo aldaketak egiteko

ohitura, **pertsonalizazio txikiekin, autoa erabiltzailearekin zuzenean lotzen duten identitate ikur bihurtuz.** Goierriko gazteen artean oso zabaldua dago hau, eta autoari jarritako eranskinak, ispiluko zintzilarioak edota txapel batek autoaren jabea nor den adierazten dute. Horrela, gazteak autoaren bidez ere agertu egiten du bere burua: aukeratutako automobilak, haren egoerak edota pertsonalizazioek jabeek informazioa ematen dute. Batzuetan autoa, nahita adierazpen-tresna bihurtzen denean, gizarteko aldarrikapen zabalagoen erakusleho izaten da; gazte askok, adibidez, ardi latxaren bidez euskal nazio-sentimendua agertzen du –Tolosako (Gipuzkoa) lagun-kuadrila batek euskal kultura sustatzeko ikurtzat hartu zuenetik, Euskal Herri osoko automobiletan (batez ere Hegoaldean) topa daiteke eranskina–. Autoa guztion egunerokotasunean zein barneratua dagoen erakusten du horrek, autoa bera komunikatzeko eta aldarrikapenerako tresna bilakatzen delarik ia oharkabea.

Pertsonalizazioez hitz egitera pasatzen bagara, badira gazte batzuk euren autoari sekulako aldaketak egiten dizkietenak. Goierriko autozaileen artean ere badira horrelakoak, nahiz eta Goierriko autozale gehienek beren automobila ez duten autozaletasun-estilo batera moldatzen, baizik eta hauen autoak merkatu zabaleko eskaintzaren balioen arabera izaten dira. **Goierri autozaletasunaren maila nahiko altua da, ia gazteen erdiak bere burua autozaletzat baitu eta beste erdiak ere ez baitu ezezko borobilik ematen. Zaletasuna, batez ere, bi faktorek baldintzatzen dute: ingurune autozalea izateak eta baliabide ekonomikoak izateak.** Autozale amorratu askok txikitatik bizi izan du autozaletasuna, gehienetan familiartekoren baten eragina dela medio. Beste asko, nerabezaroan, lagunartearen eraginez inguratzen da. Baina faktore ekonomikoak ere zeresan handia du: automobila gustuko izanik, eta gazteagoa izan eta baliabide gehiago eduki, orduan eta handiagoa izaten da autozaletasuna. Horregatik, lanean lehenago hasi izan direnen artean autozale aktibo –edo estilo bateko kide– gehiago egoten dira. Automobil estilo jakin bateko jarraitzaile aktibo izateak gastu ekonomiko handia suposatzen du, eta gazte hauengan, irrikak eta ahalmenak bat egiten dutenean, zaletasuna indartu egiten da; normalean, ikasten ari diren adin berekoak ez bezala, diruaz gain, denbora libre gehiago izaten baitute automobilaren munduan barneratzeko. Halere, adinarekin eta zenbat eta gidari moduan automobil-esperientzia handiagoa izan, orduan eta mota honetako jarraitzaile gutxiago aurki daiteke, automobilak berritasun izateari uzten baitio eta beste kezka eta interes berriak agertzen baitara gazteen bizitzan.

Autozalea izateko, automobilerako gustu batzuk izanik ere, ez dago estilo jakin batekoa izan beharrik, eta ikuspegi horretatik bizi dute gazte askok eta askok zaletasuna. **Autozaletasuna**

praktikatzeko modu desberdinak daude. Bakarka egiten direnetatik taldean egiten direnetara; hor da, orobat, jarduera birtuala (batez ere, Internet erabiliz), prentsaren eta hedabideen bidez (aldizkari, egunkari espezializatu eta telebista); baina *in situ* egiten direnak ere (mekanika- edo apainketa-lanak, lagun artean automobila aisialdirako erabiliz edota estilo bat aitzakiatzat harturik topaketak eginez). Normalean, gazte autozaleek iturri eta autozaletasunaren modu guztietara jotzen badute ere, jarduerarik ikusgarriena, autozaleek ez ezik kaleko jende orok esperimenta dezakeelako, automobilarekin taldean egindakoa izaten da. Goierriko gazte autozaleen artean, gehienek automobil-mota guztiak gustuko badituzte ere, horietako asko rallyen jarraitzaile bezala agertzen dira. Rally-zaleen artean, beste zaletasun-mota desberdinetan bezalaxe, oso ezaugarri desberdineko pertsonak topa daitezke. Rally, auto-kross, automobil zahar edota tuning-zalea izan, praktika bereko jarraitzaileen artean heterogenotasuna nagusitzen da. Gazteek, oro har, estilo berekoak talde itxitzat eta erabat homogeneousat hartzen badituzte ere. Autozaleak diren taldeen estiloen inguruan sortutako estereotipoek talde hauekiko pertzepzio okerrak eragiten dituzte. Estilo hauen atzean, zaletasuna bizitzeko modu desberdinak dira eta zaletasunaren inguruko aldarrikapen desberdinak egiten dituzte.

Autozaleak elkarrekin biltzen dira aisialdian eta taldeko jardunean automobila erdigune izaten da. **Estilo bereko taldeetako kideak eta estilo horren zale diren gazteak elkartzen dituzten topaketak ere egiten dira** noizbehinka. **Gizarte-sareak eta harremanak zabaltzeko aukera ematen dute topaketa horiek.** Gehienetan, festa moduan antolatzen diren topaketa izaten dira, lasterketa baten aitzakian edo autoen erakusketa batean eginak, haietan automobila sakralizatzen iristen delarik; izan ere, ondo pasatzeko eta gizarteratzeko oinarrian hartzen den aitzakia izaten da automobila. Festa eta topaketa hauek lagun-sarea handitzen laguntzen dutenez eta parte-hartzaileengan zoriontasuna eragiten, autozaletasuna eta estiloa indarturik ateratzen dira.

Aipatu bezala, Goierriko gazteek autozaletasunaren mota desberdinak dituzte gogoko. Automobil-estilo desberdinak daude eta bakoitzak autoen inguruko gustu bera partekatzen duen jendea du jarraitzaile eta, talde horretakoa izateko, arau batzuk bete behar izaten dira; hala zehazten dira bai autoak izan beharreko ezaugarriak, bai mekanika eta estetika jakin bat, bai autoaren erabiltzailearen jarrera eta egin daitezkeen edota egin behar diren auto-praktikak. Aspektu horien guztien balorazioak zehazten du gazte bat zein estilotakoa den. Esan daiteke Goierriko **estiloak, batez ere, lagun-talde edo kuadrilen arabera banatzen direla; autozaleak diren lagun-taldeetan, kideek estilo bereko automobilak dituzte gustuko.** Estilo desberdinek adierazpen-modu desberdinak dituzte; horrela, autoaren erabiltzailea estilo bateko edo besteko dela ikusten

du jendeak. Talde horiek barne arauen arabera antolatzen dira, eta arau horietan hainbat elementu agertzen da: alde batetik, gizarteko balioak eta, bestetik, partaideek gazte bezala dituzten ikusmoduaren eta ideologiaren aldarrikapena. Gazteen artean elkartzeko, babes-egiturak sortzeko eta bizitza-filosofia komun bat elkarrekin banatzeko balio dute talde hauek.

Jarraitzaile gehiena duen automobil-estilo desberdintzailea gazteen artean rally-estiloa da.

Rallyen inguruko bizitza-estiloa atsegin dute; aldiz, gutxi dira rally-munduan lasterkari bezala parte hartzen dutenak. Gazte rally-zale batzuek, Rally-lasterketako automobilak imitatzen dituzte beren automobiletan eta euren burua rally-zaletzat hartzen dute helburua edota erreferentzia auto-lasterkariak baitira. Ez dira agertzen rally estiloa duen banako edo talde bezala; soilik, kirol jakin baten jarraitzaile dira. Goierriin hain da handia rally-zaletasuna autozaleen artean, non autozalea terminoa erabiltzen baita rally-zalea esan nahi denean; esango balitz bezala gazte autozaleak berez rally-zale direla. Baina rally-zaleez gain, beste estilo batzuetako autozale gazteak ere topa daitezke: tunning-zaleak, auto zaharrak gustuko dituztenak, etab. Azken estilo hauen jarraitzailerik baden arren, inork gutxik praktikatzen ditu.

Nahiz auto-estilo edo tribu bateko taldekidea izan, nahiz autozalea izan edota nahiz bereziki auto-jarraitzailea ez izan, askotan agertzen da autoa Goierriko gazteen taldeko aisialdian. Automobilak taldetasuna bultzatzeko erabiltzen da, hau da, gizarteratzeko. Izan ere, **automobilak gizarte garaikidean arrakasta izateko gakoetako asko bateratzen ditu: lasterka bizitzea, mugikortasunean oinarritutako bizitza, etengabeko kontsumoa eta bereizgarritasunaren bilaketa, lagun-sarea behar izatea eta aisialdirako zaletasun bat sortzea.**

Batzuetan, ordea, taldetasun horrek baditu alde negatibo batzuk ere. Goierriko gazte batzuen artean, aisialdiak, automobilak eta jarduera arriskutsuek bat egiten dute. **Gidaritzako praktika arriskutsuetan gazte gehienek parte hartu izan dute inoiz; jarduera horren oinarrian bi arrazoi daudela esan daiteke: automobila adrenalina askatzeko edota erakustaldiak egiteko erabiltzea eta automobila alkoholaren edota drogen eraginpean erabiltzea.** Lehenengo jarduera hori, batez ere, gizonezkoek osatutako taldeetan burutzen da. Bigarrena, ordea, emakumezkoek zein gizonezkoek burutzen dute; izan ere, gazteen ia erdiak onartzen du drogen eraginpean inoiz gidatu izan duela.

Gazteek automobila ez dute arriskuarekin zuzenean lotzen. Haatik, hartarako okasio-eremu

gisa bizi dute. Hori dela-eta, praktika arriskutsuak burutzeko orduan, ez dute baloratzen istripuak izateko duten arriskua. Euren burua arriskuan ikusi ostean edota ondorioak ikusi ondoren egiten dute hausnarketa hori, gehienetan. Horrek ez du esan nahi gazteek ardurarik ez dutenik, zenbait kasutan kontzientzia-maila bigarren mailakoa dutela baizik. Gizartean positibotzat jotzen diren aspektuen bila egindako praktikak izaten dira maiz: individualismoak, lastertasunak eta norgehiagokak bat egiten dute gizartean eta modu gordinean agertzen dira gazteengan. Helduen gizartean gazteak arazotzat hartzen dira, ordea, eta praktika hauek gazteen jokaera berezi eta desbideratutzat; ez da kontuan hartzen iragarkietan zein gizarte osoaren eguneroko bizitzan bultzatzen diren jokabideetan duela oinarria gazteen portaera horrek eta arduragabetasuna ez dela, esplizituki eta berez, gazteengan ageri den ezaugarria.

Izan ere, automobil-erabiltzaile diren Goierriko gazte guztiek dute ardura-sentimendua, maila handiagoan ala txikiagoan. Arrisku fisikoaz edo istripu-arriskuaz jabetzen dira, batez ere. Hala, gazteen laurdenarentzat autoaren desabantailarik larrienetakoa istripu-arriskua da. Gainera, handiagoa izaten da kezka hau automobila gehien erabiltzen dutenen artean. Hala ere, ez dira istripuen beldur izaten. Kontuan izan behar da Gipuzkoan 2008. urtean 38 hil zirela. EAEn urte horretan istripuz hildakoen %21 25 urtez beherakoak izan ziren, eta %31 25-45 urte bitartekoak. Gazteak, ordea, **istripua izateko arriskuak baino gehiago kezkatzen ditu egunerokoan kontrol polizialean gidabaimeneko puntuak kentzeko edo autoko gidabaimenik gabe geratzeko arriskuak, ez baitute oro har barneratua istripua beraiei gerta dakiekeela.** Esaterako, gazteen erdiak onartzen du alkoholaren edo drogen eraginpean inoiz gidatu duela. Arrisku fisikoa duten praktiketan gazteak ikustea errazagoa dela esan daiteke, batez ere gizonezko taldeez ari garenean. Horrela, maskulinitasun hegemonikoa frogatu nahi izaten dute, ausardia erakutsiz.

Aldiz, gazteen artean, arrisku-fisikoarekiko baino arrisku sozialarekiko ardura-maila txikiagoa da. Besteekiko eta, oro har, gizarte osoarekiko izan dezaketen eraginean ez dute gehiegi pentsatzen. Gazte gehienei, automobila, irisgarritasun-ikuspegitik, desberdintzaile izan daitekeenik ez zaie ia inoiz burutik pasatu.

Ingurumena da gehien kezkatzen dituen zeharkako eragin eremua, batez ere gazteenen artean. Baliteke, kezka hori hezkuntza-sisteman parte hartu duten denboran ingurumenaren inguruko sentsibilizazio-lan gehiago egin izanaren ondorioa izatea. **Hala ere, kezka-maila ertaina dela esan behar da** eta, nahiz gaur egun, marketingean auto berdeez edo atmosferara gas kutsakor gutxiago isurtzen duten automobilen aldeko apustua egiten den, ez dirudi mezu horrek

gazteengan eragin handiegirik izan duenik. Iragarkien helburua bestelakoa baita: saltzea. Ez dute autoek sortutako kutsaduraren inguruko hausnarketarik bultzatu nahi, segurtasun-sentsazioa sortu nahi dute erabilitako mezuekin; kutsadura, horrenbestez, bigarren mailan geratzen da.

Batzuek ardura dutela esan arren, beren burua egoera hori aldatzeko ahalmenik gabe sentitzen dute oro har eta, honenbestez, ardura-sentimenduaren maila txikiagotu egiten da. Esan daiteke, gainera, arriskuaren pertzepzioa eta ardura-maila desberdinak dituztela, adinaren arabera. Adibidez, 18-24 urte bitartekoak arrisku sozialak kezkatzen ditu gehien eta 25-29 urtekoak, aldiz, arrisku fisikoak: istripuak izateko arriskuak batez ere.

Automobilarekiko ikuspegi dinamikoaz ari gara, beraz, hau da, aldatu egiten da bizi izandako esperientzien arabera; hori dela-eta desberdina izaten da autoarekiko ikuspuntua hiru aro hauetan: autoko gidabaimena atera aurretik, atera eta gutxira eta urte batzuk pasatzean. Hala, gazteenek praktika arriskutsu gehiagotan parte-hartzen dutela kontatzen dute; helduenek, berriz, praktika arriskutsuak egiteko bolada pasatu dutela edo pasatzeko neurriak hartzen ari direla.

Automobilaren alderdi desberdinetan sexu/genero-sistema agertzen da. Hain zuzen, automobilaren erabileran, taldeen egituraketan, automobilaren estiloan, automobilaren kontsumo-ohituretan, automobila hautemateko moduan zein mugikortasunari buruzko diskurtsoetan, generorol banaketa desberdina ematen da. Emakumeek eta gizonezkoek automobila erabiltzekoan zein honetaz pentsatzean ezaugarri asko partekatzen dituzte; hala ere, badira zenbait ezaugarri, praktikan eta, batez ere, irudikapen kolektiboan, ezaugarri desberdintzaile moduan agertzen direnak. **Autoa bizitzeko modu maskulinoa eta femeninoa bereizten dituzte gazteek. Emakumeena balio kolektiboko eta arduratsuko definitzen duten bitartean, gizonezkoena modu indibidualeko, ausardiako eta lehiaketako gisa agertzen dute. Hein batean banaketa hori agertzen dela esan daitekeen arren –zenbait ezaugarri maskulino edo femenino orokor atera daitezke–, genero-kategoria¹⁵⁷ hauetako bakoitzaren barnean eta kanpoan hamaikatzko aukera topa daitezke. Goierriko gazteek autoaz duten iritzia, pertzepzioa eta harreman-mota genero estereotipoek baldintzatzen dituzte kasu askotan.** Kanean, eguneroko bizitzan entzuten dira emakumeen eta gizonezkoen gidatzeko moduak desberdinak direla adierazten duten esamoldeak. Komunikabideek agertzen dute emakumeak eta gizonezkoak automobila zeregin desberdinetarako izaten dutela. Gazte batzuek, gizarteko beste pertsona batzuek bezala,

¹⁵⁷ Ikus glosategia.

estereotipaturiko rol hauek erreproduzitu egiten dituzte automobilean.

Automobilaz pentsatzean zein hura erabiltzean, generoaren arabera botere-banaketa desberdintzailea agertzen da. Automobilak gazte guztiek erabiltzen badute ere, harekin duten harremana desberdina izaten da, eta generoak, besteak beste, desberdintze horretan eragiten du, maila handiagoan edo txikiagoan. **Automobila generizatutako, hau da, genero bihurturiko objektu dikotomikoa da; alegia, izaera maskulinoa edo femeninoa esleitzen dio gizarteak autoari erabiltzaileak honetaz egiten duten erabileraren arabera. Maskulinitasun hegemonikoaren nolakotasun gordinenak plazaratzen dira maiz; gizonezko batzuek, izan ere, automobila beren gizon-izaera berresteko erabiltzen dute** (nahiz eta hori inkontzienteki egin), **automobila boterea erakusteko erabiltzen dutelarik.** Automobilak potentzia handikoak eta ikusgarriak nahi izaten dituzte eta, batez ere lagunen artean, auto-gidatze arriskutsuak egiten, adorea, ausardia eta kontrola erakustearekin batera. Emakumeen artean, aldiz, nolakotasun hauek gutxitan ikusten dira, autoaren erabilera-mota hauek gizonezkoenak bailiran hartu izan baitira; eta emakumeak euren burua arduratsuago zaintzen duten pertsonatzat hartzen. Autoaz aritzean, botere-banaketa hori beste generoaren inguruko iritzietan agertu beharra izaten du jendeak; adibidez, eredu menperatzailea jarraitzen duten gizonezkoek emakumeen gainetik egotea erakutsi behar izaten dute, emakumeek duten gidatzeko modua zalantzan jarritz, bai iseka eginez, gaitasun gutxiago dutela esanaz, bai gizonezkoenak direla uste duten jokaerak emakume bati ikustean, halakoari emakumetasuna kenduz. Emakume gazte askok maskulinitate-eredu hori ez du onartzen eta aurre egiten diete maskulinitasun hegemonikoari egozten zaizkien jokaerei. Goierriko **emakume gazteek ez dute lehen bistan deigarri izan nahi izaten eta gehienek ez dute ulertzen gizonezko askok duen bere burua erakusteko grina.** Emakumeek, oro har, auto txikiak dituzte gogoko eta gidatzean kontzienteagoak izaten dira sor daitezkeen arazoen inguruan eta besteei eragin diezaieketen kalteez. Genero-harremanean agerturiko boterea sinbolo bihurtzen da automobiletan.

Gizonezkoen osatutako **gazte autozaleen taldeetan**, automobilaren erabilera desberdinak eta gustu desberdinak topatu arren, maskulinitasun hegemonikoari lotutako jarrerak topatzen dira sarri. **Balio sexistak gailentzen dira, automobilaren eremuan, aisialdian eta lagun artean, gizonezkoen esparrura mugatu nahirik bezala. Hala ere, esan behar da praktika-eremua zenbat eta profesionalizatuagoa egon, orduan eta ingurune parekideagoak topa daitezkeela.** Izan ere, aisialdiak eta autozaletasunak bat egiten dute emakumeengan ere, eta badira Goierriko gazteen artean horren zenbait adibide; batzuk oharkabea pasatzen diren arren, geroz eta

gehiago dira talde hauetan parte hartzeko aukera aldarrikatzen duten emakumezkoak ere. Emakume hauek topatzen dituzte gizonezkoekin batera parekide izaten diren guneak ere eta, generoa kontuan izan gabe, autozaletasuna oinarrian duten gazte taldeetako partaide izaten dira. Lagun dituzten adiskideekin gustura sentitzen dira, eta, lagun hauek gizonezkoak direnean, emakumeei parekotasun-eskubidea aitortzen diete. Aldiz, gizarteko beste esparru batzuetan eta, batez ere, gizonezkoak soilik mugitzen diren kasuetan, autozaleen artean gutxiespen-mekanismoak mantentzen dira.

Automobila gazteen artean objektu arrakastatsua da; izan ere, faktore ugariaren arteko elkarrekintzaren ondorioa da gazteen eta autoaren artean ezartzen den harreman estu hori: harreman estua, konplexua eta korapilatsua; besteak beste, batetik bestera ibiltzeko ohiturak, marketingak, kontsumorako joerak, korrika bizi behar izatearen sentimenduak, genero-sistemak, bizi izandako esperientziek zein aisialdi-ohiturek eragiten dute harreman estu hori, automobila ikusteko eta erabiltzeko orduan. Gizarte-egitura zabalago batean ulertu behar da lotura hori; izan ere, ez da izaten gizarteko beste sektore batzuek automobilarekiko dituzten bizipenak ezbezalakoa. Gazteek, autonomia duten eta heldutasunerako bidean diren heinean, indar handiagoz bizi ohi dituzte balio kulturalak eta, honenbestez, begi-bistakoago egiten dira. Eta gizarteko sektore helduagoentzat gaztea eta automobila binomioa arazoan iturri gertatu izan bada ere, gizarte-egitura osoa da jokoan dena. Hala ere, gazteek, hein handi batean, automobila bizitzeko modua jasotako eran erreproduzitzen badute ere, aldaketak ere eragiten dituzte. Garapenak aldaketa dakar eta horixe egiten dute gazteek automobilaren erabiltzaile diren heinean. Mugikortasunaren oinarrizko eredutzat automobila berresten dute, baina berrikuntzak aldarrikatzen eta sartzen dituzte, gizarteko beste esparruetako borrokak automobilera ekarritik: emakumeen partaidetza autozaleen artean bultzatuz eta horrela parekidetasuna bultzatuz, adibidez.

Autoaren historia lasterrak erabat errotu du automobila gizarte garaikideko bizilagunengan. Goierriko gazteentzat automobila harremanak izateko eta bizitzeko modu bat da, bizi diren parajeen joan-etorriei dagokienez baldintzatuak daudelako, bizi diren eskualdean automobila oso sustraitua dagoelako eta arrakasta izateko beharrezkotzat jotzen dutelako. Automobilaren hazkundea moteltzen eta egonkortzen zen garaian hazi dira, gehienentzat lekualdatzeko eredurik nagusiena automobila izan denean. Askatasunaren sinboloa da automobila gazteentzat, bizitzako etapa berri baterantz emaniko pausoa da gidabaimena lortzea, eta hortik aurrera ezartzen diren loturak, gaztearen esperientzien, gizarte-kontsumistaren balioen eta unean unean sortutako lotura berrien arabera izan ohi dira.

EPILOGOA

Hitz-atze honen helburua Goierriko gazteek automobilaren inguruan duten kulturaz hausnarketa egitea da. Hitzaurrean aurreratu dugu azterketa honen helburua Goierriko gazteek automobilaren inguruan dituzten ohituretara eta, oro har, mugikortasunaz dituzten pertzepzioetara inguratzea zela. Azterketa eginik eta ikusirik Goierriko gazteengan ematen den automobilarekiko lotura egungo gizarteko ekonomia-sisteman eta harremanak izateko moduan oinarritzen dela, gizarte-konplexu honetako hari-mataza askatzeko moduetariko bat garraio-sisteman aldaketak egitea da. Garraioak ekologian, ekonomian zein giza mailan sortzen dituen arazoei aurre egin nahi bazaie, ezinbestekoa izango da aldaketa global eta konplexu hauei erantzuna bilatzeko garraio-sistema gizartekoi, kolektibo eta ingurumenarekiko errespetagarriena denaren aldeko apustua egitea. Garraio-sistemaren helburua guztientzako lekualdatze duina izatean finkatu beharko litzateke; horretarako, gaur egun garraio pribatuak dituen jabetzaren, indibidualtasunaren, norgehiagokaren eta arrakastaren balioak alde batera utzi beharko dira; hau da, merkatua (egungo kontsumo-gizartean hartzen den moduan, marketing-kanpainaren, mezu inkontzientearen eta markismoaren fenomenoan oinarritzen dena) eta garraio-sistema beste era batean hartu beharko lirateke.

Globalizazioaren garai honetan, gauza zaila da edozein esparru kontsumo-gizartetik aparte ulertzea. Horietako adibideetako bat baino ez da automobilarena. Automobilak kontsumo-gizartean duen lekua garrantzi handikoa da. Kapital handia kontzentratzen da automobil-merkatuaren inguruan, automobilgintzan, errepidegintzan zein publizitatean eta marketingean. Munduko ekonomiaren funtzionamendurako oso garrantzitsua da. Globalizazioa edo harreman transnazionalak bi komunikabide-moten –telekomunikazio eta garraio sistemen– garapenak ahalbidetu baditu, horretan guztian automobilak izandako papera ezin ahantz daiteke. Automobilak mundu osoan ekoizten eta saltzen dira, eta hauek ibiltzeko beharrezkoa zuten erregaia (petrolio) ere, orain arte, mundu-mailako puntu jakin eta ekonomikoki estrategikoetatik bideratu izan da. Besteak beste, automobilari lotua den ekonomia-sistema eraiki da; modu horretan kontsumo-

gizarteko partaide guztiak automobil-industriaren (zentzu zabalean hartuz) menpeko bihurtu dira. Honek esan nahi du, automobilaren inguruko industriak, krisian sartuko balira, ekonomia-sistema osoa desegonkortasun-egoerara eramango luketela. Sistema ekonomikoa ahula dela agertzen du horrek, aldi laburrerako pentsatua dagoena. Hein batean, 2008an mundu-mailan bizi izan zen krisi-egoerak sektore askotan izan zuen eragina eta automobil-industria ere geldiarazi zuen, horrek ekarri zuen kapitalaren mugimendu-erak sortutako ekonomiaren hazkunde negatiboarekin batera. Hori zela eta, ekonomia garatuko deitzen diren gobernuetako askok eragin zituen automobilgintza sustatzeko ekimenak. Horrek ez du eragingo aldaketa nabaririk, ordea, egungo ekonomiaren egoera berrindartzeaz aparte. Izan ere, epe laburrerako irtenbidea da hori, unean uneko arazoa leuntzen duena, baina errotik konpondu gabe.

Maila horretako ekonomia-eredua aldatzea ez da ahuntzaren gauerdiko eztula. Urte luzez eratu izan dena ezin suntsi daiteke bat-batean. Behin gizarteak kontsumo-ohitura jakin batzuk barneratu eta gizarte-sareak horien baitan antolatu dituenen, egun batetik besterako aldaketaz hitz egitea ezkutaketan jolas egin nahi izatea izango litzateke. Horretarako, beharrezkoa da ekonomia berregituratzea, garraioaren inguruko balioetan eta ohituretan pixkanakako aldaketa-prozesua eragingo duena; horrela bakarrik lortuko da ekonomiaren dibertsifikazioa eta menpekotasunen haustura. Menpekotasunaren loturek aukera bilakatu beharko lukete.

Garraiobideen esparrura eramanik, beharrezkoa da garraiobide pribatutik kolektiborako saltoa egitea. Horien artean automobila da arazo gehien sortzen duen garraiobidea eta, hori ikusirik, abantailak ere badituen arren, ahal den heinean beste ibilgailu-eredu batzuen aldeko apustua egin beharko litzateke. Horretarako, lurralde-plangintzak egiterakoan kontuan hartu beharreko parametroak ez lirateke oinarrituko orain arte bezala automobil pribatuan, baizik eta garraioaz egindako plangintzek eta haien erabiltzaileek sare horien behararen inguruko gogoeta berritzaileak kontuan izan beharko litzuzkete. Automobil pribatua gaur egun hartzen den moduan bultzatzen duten bestelako ekoizpenak eteten joan beharko lukete (errepideak, hiriak eta herriguneak betetzen dituzten aparkalekuak, etab.), mugikortasun-eredu osagarrien aide. Automobil pribatua garraio publikoaren osagarri izatea litzateke helburua, garraio publikoa garraio pribatuaren osagarri izan beharrean. Plangintzak teoria eta kontzeptuak praktikara eramateko bideak bilatu beharko litzuzke. Mugikortasunerako egiten diren bide alternatiboak egunerorako aukera izatea bilatu beharko luke benetan. Bidegorriak egiten badira, jendea lanera, kalera, ikastetxera, etab. bizikletan joateko ibilbide-aukera izan beharko lukete. Egungo planek, eramangarritasuna edo irisgarritasuna kontuan hartzen badituzte ere, ezer gutxi egiten dute

automobila ez diren beste garraiobideak sustatzeko eta, hala, nekez hurbilduko gara kontzeptu teoriko horietara. Autobus-zerbitzuak, tren-zerbitzuak, oinezkoen bideak, bizikleta-bideak... erabiltzea bultzatu behar da.

Mugikortasun-eredu kolektibo edo publiko horien inguruko kanpaina ugari jasotzen dugu etxeko postontzian, irratia edo telebista piztean. Inork gutxi sinesten du, ordea, mezu horietan. Askotan, esperientzia txarrek eraginda (ordutegiak ez direlako betetzen, kostua garestia delako, etab.) aukera hori baztertua geratzen da betiko, garraio publikoa ezezagun geldituz. Mugikortasun-ereduak aldatu nahi badira, ordea, erabiltzaile potentzialek eskaintza arrakastatsua jaso behar dute, informazioarekin batera. Hasiera batean ekonomikoki galerak sortzeak ez du esan nahi zerbitzuak porrot egin duenik: gizarte guztiaren ardura da mugikortasun-eredua aldatzea, bizi-kalitatea eta ingurumenaren egoera babestu nahi badira, guztion ardura da kostu hori guztion gain hartzea. Luzerako lanak piztuaraziko du kontzientzia. Eredurik ezean, lehenean jarraituko du garraio-sistemak.

Etengabeko eta arlo guztietan eginiko sentsibilizazio-lanak eramango du gizarte hau aldaketara: etxean, lan-esparruan, hezkuntzan, kalean, eredu diren lekuetan (iragarkietan, lasterketetan, etab.) landu beharreko garraioan, erabilera arriskutsuak eta baztertzailak ekiditeko orduan. Soilik, automobila hartzeko ohitura beste aukera batzuekin ordezkatzuz, automobilari balio kontsumistak, jabetzazkoak eta indibidualak kenduz, eta ingurumenari buruzko eraginen inguruan gizartea heziz lortuko dira automobilaren menpeko ez diren gazteak. Eredu berri horietan lan egin beharko litzateke gizartean oro har, jarrera desberdintzailetan eta botere-harremanetan oinarritzen diren banaketak hausteko: parekidetasuna landuz, genero-harremanetako estereotipoak gaindituz eta lekualdatze-ordurako aukera-berdintasuna azpimarratu eta aldarrikatuz, estiloaren, etniaren, kulturaren edo erlijioaren arabera izan daitezkeen zapalketa-irudiak hautsiz eta ibilgailuei boterearen balioa kenduz. Halaber, egungo kontsumo-gizartearen ezaugarri den korrika ibili beharra ere mugikortasunera iristen da, ibilbideak aukeratzean ahalik eta lasterren lekualdatzeko modukoak hartuz; ikuspuntu hau gainditu eta bidaia-esperientzia bezala hartuko balitz, arrisku fisikoaren maila ere txikiagoa izango litzateke.

Automobila erabiltzen duten gazteei arriskutsuak eta arduragabeak izatea eta beste makina bat kalifikatibo negatibo jartzen zaizkie automobilarekin agertzen direnean. Gizartean, oro har, arriskutsutzat jotzen da automobilaren eta gazteen arteko uztardura, irakurketa erredukzionista eginez eta gaztea arazo sortzaile gisa definituz, izaera-kategoria hori berezkoa balu bezala.

Gazteen arazotzat hartze hori alde batera utzi beharra dago; izan ere, gazteak gizartearen isla baino ez dira eta, oro har, ez dira beste adin-taldeetakoak baino arriskutsuagoak. Horretan ere lan egin beharra da, arazoa autoari erantsitako balio kulturaletan dagoela ulertzeko eta, gazteengan modu gordinagoan agertzen bada ere, ez dela gazteen berezko arazo jakiteko. Automobila gizartean lorpenerako bide dela ikusten den bitartean, jaso dituzten eredu arriskutsuetan (lehiakortasuna, arin ibiltzea, erakusgarritasuna, ausardia, etab.) oinarrituz erabiliko dute gazteek automobila. Umore-apur bat erabiliz eta autokritikara bultzatzen duten mezuekin bat eginez, gizarte osoaren lana da lantzen dituen balioen inguruko gogoeta egitea.

Honekin ez nuke esan nahi automobila deabrua bera dela. Automobila berez ez da arazo, baizik eta automobilari ematen zaion boterea. Autozaleek, esaterako, zergatik ez dute izan behar aukera auto-lasterketaz, auto-apainketaz, etab. gozatzeko? Soilik, botere-harreman desberdintzaileak sortzeari utzi behar dio. Automobila erabiltzen den esparruaren eta testuinguruaren arabera baloratzen jakin behar da. Adrenalina askatu nahi duenak, zaletuen guneetara jo dezake, han adrenalina askatu, lehiatu edo nahi duena egin. Autozaleen topaketaren eta kaleko erabileraren arteko muga lausoak nahastu egiten ditu gizarteko partaideak, baina garrantzitsua da esparru desberdinak ongi desberdintzea: mugikortasunerako garraio-sistemak eta zaletuen guneak. Horretarako, zaleen guneetan antolatzaileek eta protagonistek, eredu izanez, bi espazio hauek desberdintzearen eta sentibilizazio-lana egitearen ardura izango lukete; besteren artean, bidaiatzearen jardura eta ondo pasatzearena.

Egungo automobil pribatuak behar bat izateari utziko dionean, autoak gizarte egituratzaile izateari utziko dio, garraio-sistema beste era batekoa izango da. Gizakiak berezkoa du mugitu beharra eta orduan ere hala jarraituko du. Baina espero dezagun orduan gazteak askeago izango direla, gizarte kontsumistaren kanonetatik askeago, eta gizarte-egituraren akatsen erantzukizunaren mailan askeago.

ERANSKINAK

GLOSATEGIA

Androzentrismoa: gizartea aztertzeko orduan gizonezkoaren ikuspuntutik egitea; alegia, ikuspegi bakarra agertuz, emakumea begirada horretatik aparte utzi eta, honenbestez, bigarren mailako bihurtuz. Hau gertatzen da batzuetan sexuen arteko botere-banaketa desberdintzailea gertatzen den gizarteetan, non zientziak gizarteko genero-egiturak bere egiten dituen, kaleko harremanak bezala azterketak ere sexista bihurtuz.

Arrisku fisikoa: jarduera batean parte-hartzen duen banakoak edo taldeak kalte pertsonalak jasateko duen probabilitate-maila.

Arrisku soziala: jarduera batean gizarteko beste pertsonengan, oro har, kalteak eragiteko probabilitate-maila.

Arriskuaren gizartea: arrisku sozialak, politikoa, ekonomikoa eta industrialak erakundearen kontrolatik eta industriaren babesetik kanpo geratzeko joera duen gizarte modernoaren izaera da; hartan bizimoldeak mundu-mailako arriskuak eragin ditzake (aberastasunen banaketa desberdintzailea eraginez, ozono-geruza zulatuz, baliabideen ustiaketak direla eta gerrak sortuz, etab.) eta subjektuaren eguneroko bizitzan porrota, bizitzeko arrisku-maila hazten duen bizitzaren prozesuaren lastertasuna dela medio (jardueretan, teknologia berrietara moldatzean, adibidez teknika berriek sortutako arrisku berriengatik automobilaren kasuan, etab.) (Ulrich Beck-en definizioan oinarrituz).

Generoa: gizarte bakoitzak pertsonen arteko elkarrekintzan sortzen, berresten eta eraldatzen dituen sexu-desberdintasunen gaineko nolakotasun eta esanahi kulturalak.

Genero-kategoria: sexu biologikoaren gainean egindako gizarte-interpretazioak sortzen duen ezaugarri komuneko talde bakoitza, zeinetan ezaugarri ugariko pertsonak topa daitezkeen (maskulinoa eta femeninoa, adibidez, edo talde batzuk).

Genero-parekidetasuna: gizaki orok gizarte-eskubide berak izatea esan nahi du, genero-identitatearengatik inor baztertua izan gabe, norberaren gaitasun pertsonalak garatzeko eta hautatzeko askatasun osoz.

Genero-rolak: genero-kategoria bakoitzari gizarteak arau gisa esleitzen dizkion jokamoldeak.

Gizarte-egitura: gizarte-egitura kontzeptua maiz erabiltzen da, gizarte-zientzietan. Ingurune batean bizi diren biztanleek, taldeek eta erakundeek osatzen duten sareaz hitz egiteko erabiltzen da. Sare horren antolamendua, harremanak izateko moduan eta teknologiaren erabilera oinarritzen da; horrela, harremanak izateko arauak aldatu ahala sarea berregituratu egiten da.

Eramangarritasuna: egungo belaunaldiek duten beharrak asetzeko moduak hurrengoei euren beharrei erantzuteko uzten dien aukera-maila, jasangarritasuna edo iraunkortasuna ere deitua. Garapen eramangarriaz hitz egiten da baliabide horiek modu orekatuan kudeatzen direnean eta desberdintasun sozialak, ekonomikoak eta ingurumenari dagozkionak ekiditen direnean.

Estiloa: habitus bera partekatzen duen talde edo kategoria soziala.

Habitus: gizarteko partaideengan mundu-ikuskera eta bizitzeko modua eragiten dituen gizarte-egitura egituratzailea; hau esan nahi da: subjektu bakoitzak, jaiotzen denetik barneratzen ditu gizarte-egiturak besteekin elkarrekintzan ari den heinean eta horietan oinarritzen ditu gero bere pentsamenduak, pertzepzioak eta baita jokamoldeak ere (Pierre Bourdieuren definizioari jarraiki).

Irisgarritasuna: pertsona orok objektu bat erabiltzeko, leku bat bisitatzeko edo zerbitzu batetara iristeko duen aukera-maila, bere ahalmen fisiko, tekniko eta ekonomikoez aparte.

Maskulinitasun hegemonikoa: maskulinitasun tradizional edo menderatzaile ere deitua, zeinak gizonezkoen boterea agertzea bilatzen duen rolen bidez, ausardi, adore, indar eta lehiakortasun-erakustaldiak eginez.

Markismoa: kategorien edo estiloen artean bereizteko, subjektuek marka edo etxe jakineko produktuekin beren burua identifikatu eta halakoak lortzeko egiten duten saiakera-fenomenoa. Kontsumo-gizartean gertatzen da; produktuak, publizitatearen bidez, identitatearen ikur bilakatzen dira eta gizarteko partaideek arrakasta izateko horien beharra sentitzen dute.

Mugikortasuna: pertsonen eta ondasunen lekuz aldatzeko duten ahala: lanerako, ikastetxera joateko edo osasun, kultura nahiz bestelako arrazoiengatik batetik bestera joateko ahala, edozein dela ere horretarako modua (garraio mekanizatuaren bidez, bizikletaz, oinez edo beste modu batez).

Mugikortasun eramangarria: lekualdatzeko erabilitako denbora eta kostua onargarria duen eta ingurumenean eta gizartean izandako eragin negatiboa txikiagoa duen mugikortasun-mota.

Sexu/genero-sistema: sexu biologikoaren gainean interpretazio bereizlea egiten duen gizarte-sistema, sexu-kategoria bakoitzari elkarren artean desberdintzaile diren rol, balio, arau eta portaera sozialak atxikiz eta horien artean hierarkia-harremanak sortuz. Generoaren arabera botere-harremanak ezartzen dituen gizarte-sistema da, non gizonezkoek emakumeek baino botere handiagoa duten, gizonezko izate hutsagatik.

Supermodernitatea: Marc Auge antropologoak landutako kontzeptua da (autoreak frantsesez *hypermodernité* erabili zuen). Modernitatea gertatzea eragin zuten kausak areagotzean sortutako gizarteaz aritzeko erabiltzen du. Gizarte supermodernoan informazio gehiegi, irudi gehiegi eta indibidualismo gehiegi dago, eta horrek historia bizkorrago doala sentitzera eramaten ditu

hiritarrak. Gizartea ez da atzera begira bizi, egunez egun moldatzen doan ideologian oinarritzen du bizimodua; orainaldian bizi den gizarte hiperinformatu, hiperbisual eta hiperindibiduala da.

TAULEN ZERRENDA

1. taula	Espainiar estatuan zirkulazioan zegoen auto-kopurua urteka	43. orrialdea
2. taula	Espainiar estatuan zirkulazioan zegoen auto-kopurua epe-aldika (%)	43. orrialdea
3. taula	2008ko urtarrilaren 1ean zeuden biztanleak udalerrika	88. orrialdea
4. taula	Auto propioen parkea udalerrika. 2008.	89. orrialdea
5. taula	Auto-gidabaimena edukitzea adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	94. orrialdea
6. taula	Gidabaimena dutenen artean, erabiltzen duten autoaren jabetza, adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	95. orrialdea
7. taula	Astegunetako mugikortasuna aisiaren arrazoiengatik, adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	98. orrialdea
8. taula	Astegunetako mugikortasun-ohiturak, adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	99. orrialdea
9. taula	Astegunetan erabiltzen diren garraiobideak, adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	100. orrialdea
10. taula	Astegunetako mugikortasuna lekualdatze-tokiaren arabera, adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	101. orrialdea
11. taula	Asteburuetako mugikortasun ohiturak, adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	103. orrialdea
12. taula	Asteburuetan erabiltzen diren garraiobideak, adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	104. orrialdea
13. taula	Asteburuetan mugikortasuna lekualdatze-tokiaren arabera adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	106. orrialdea
14. taula	Norberaren autoaren bidez identifikatua izateko gogoia adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	118. orrialdea
15. taula	Autoa gizarte-klase bateko seinale delako pertzepzioa adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	119. orrialdea
16. taula	Gazteek aisialdian lekualdatzeko dituzten arrazoiak, adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	127. orrialdea
17. taula	Ingurumenaren kutsadura-egoerarekiko kezka-maila adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (0tik	139. orrialdea

10erako puntuazioa)

18. taula	Alkoholaren edo drogaren baten pean gidatu dutela erantzun dutenen kopurua adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	143. orrialdea
19. taula	Alkoholaren edo drogaren baten pean zihoan gidariren batekin bidaiatu izan dutela erantzun dutenen kopurua adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	144. orrialdea
20. taula	Autoa behar izatearen pertzepzioa adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	149. orrialdea
21. taula	Oro har, autoarekiko duten lotura-pertzepzioa adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	153. orrialdea
22. taula	Garraio publikoaren eskaintzaren balorazioa adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	161. orrialdea
23. taula	Zirkulazio-arazoan larritasunaz duten pertzepzioa adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	165. orrialdea
24. taula	Autozaletasuna adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	168. orrialdea
25. taula	Autozaletasun-motak adin-tartearen, lurraldearen, udalerri-tamainaren, ikasketen eta sexuaren arabera. (%)	170. orrialdea

GRAFIKOEN ZERRENDA

1. grafikoa	Auto-gidabaimena eta automobila jabetzan izatea Goierriko gazteen artean. (%)	95. orrialdea
2. grafikoa	Goierriko gazteek erabiltzen duten autoaren jabetza. (%)	96. orrialdea
3. grafikoa	Astegunetako mugikortasuna ikasketa-, lan- eta aisia arrazoiengatik Goierriko gazteen artean. (%)	96. orrialdea
4. grafikoa	Autoaren ezaugarriak gogokoena sexuaren arabera. (%)	114. orrialdea
5. grafikoa	Autoaren ezaugarriak gogokoena adinaren arabera. (%)	114. orrialdea
6. grafikoa	Autoak izen ona ematen duelako pertzepzioa lurraldearen arabera. (%)	120. orrialdea
7. grafikoa	Autoaren desabantailarik handiena istripu-arriskua dela uste duten gazteak udalerri-tamainaren arabera. (%)	136. orrialdea
8. grafikoa	Automobilaren desabantailarik nagusia sortzen duen kutsadura dela uste duten gazteak sexuaren arabera. (%)	140. orrialdea
9. grafikoa	Goierriko gazteek duten pertzepzioa autoa beharrezkoa izateaz. (%)	148. orrialdea
10. grafikoa	Goierriko gazteek autoarekiko duten loturaren pertzepzioa. (%)	151. orrialdea
11. grafikoa	Autoaren abantaila nagusia Goierriko gazteen iritziz. (%)	154. orrialdea
12. grafikoa	Autoaren desabantaila nagusienetakoa Goierriko gazteen ustez. (%)	157. orrialdea
13. grafikoa	Garraio-motaren aukeraketa (publikoa ala pribatua) norberaren lehentasunen arabera, udalerri-tamainaren arabera. (%)	163. orrialdea
14. grafikoa	Goierriko gazteek bidegorriez egiten duten erabilera. (%)	164. orrialdea
15. grafikoa	Autozaletasuna Goierriko gazteen artean. (%)	166. orrialdea
16. grafikoa	Autozaletasunaren motak Goierriko gazteen artean. (%)	169. orrialdea
17. grafikoa	Autozaletasunaren mota desberdinak praktikatzeko moduak. (%)	172. orrialdea

IRUDIEN ZERREDA

1. irudia	Goierri eskualdeko udalerrien mapa.	87. orrialdea
2. irudia	Irun-Gasteiz autobidea eta trenbidea Beasain parean.	90. orrialdea
3. irudia	Garraio publiko desberdinen geltokia Beasainen, 2010, Maddi Garcia.	109. orrialdea
4. irudia	Goierriko autoetan topa daitezkeen eranskailu moduko pertsonalizazioetako batzuk, 2010, Maddi Garcia.	116. orrialdea
5. irudia	Bidegorria Legorretan., 2009-2010, Maddi Garcia.	164. orrialdea
6. irudia	2009ko Gabiriako Rally Sprintean ateratako Rally estiloko autoa, 2010, Maddi Garcia.	173. orrialdea
7. irudia	Tunning estiloko automobila Beasainen, 2010, Maddi Garcia.	173. orrialdea
8. irudia	Olaberriako Kartinga, 2010, Maddi Garcia.	176. orrialdea
9. irudia	Rally-zale batzuek autoak pertsonalizatzen dituzte rally-lasterketako autoen antza izan dezaten. Gorpilen haguna, bolantea edota zaletasuna ageri duten eranskailuak jartzea ohikoa da, 2009, Maddi Garcia	178. orrialdea
10. irudia	Gabiriako 2009ko Rallysprinteko irudia, 2009.	184. orrialdea

BIBLIOGRAFIA

- APPLEYARD, D. (1981). *Livable Streets*, University of California Press. California.
- AUGÉ, M. (1997). *El viaje Imposible. El Turismo y sus imágenes*. Gedisa Editorial. Bartzelona.
- AUGÉ, M. ([1992]2005). *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Gedisa Editorial. Bartzelona.
- BALLESTEROS, J.C. (2008). "Riesgo, juventud y experiencias de socialización", *Revista de Estudios de Juventud*. 82. Iraita.
- BECK, U. (1986). *La Sociedad del Riesgo. Hacia una nueva modernidad*. Paidós Iberica. Bartzelona.
- BECKMANN, J. (2001). "Automobility. A social problem and theoretical concept", *Enviroment and Planning D. Society and Space*. 19. bol. 593-607.
- BENHABID, S. eta CORNELLA, D. (2001). *El género en disputa: el feminismo y la subversión de la identidad*. Paidós. Mexiko.
- BOUDMAN, R. (1973). *La desigualdad de oportunidades. La movilidad social en las sociedades industriales*. Editorial Laia. Bartzelona.
- BOURDIEU, P. ([1981]1988). *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*. Ed. Taurus. Madril.
- BUTLER, J. (1990). "Variaciones sobre sexo y género. Beauvoir, Witting y Foucault" in S. BENHABID eta D. CORNELLA. (ed.) *Teoría feminista y teoría crítica*. Edicions Alfons el Magnàmin. Valentzia.
- BUTLER, J. ([1990]2001). *El género en Disputa*. Paidós. Bartzelona J. CAMACHO et al. (2001). "Conclusiones", *Estudios de juventud*. 54. 89-95.
- CAMACHO, J. et al. (2001). "Conclusiones", *Estudios de juventud*. 54. 89-95.
- CAMARERO RIOJA, L.A. (2000). "Jóvenes sobre la tierra y el asfalto. Los ocios de los jóvenes rurales y urbanos", *Estudios de juventud*. 50. 63-81.
- CARROL, L. (1992). *Alicia a través del espejo*. Ediciones Cátedra. Madril.

- CASTELLS, M. (2006). *La Sociedad Red*. Alianza Editorial. Madrid.
- COTTET, P. (1994). "Los cambiantes discursos sobre la juventud", *Proposiciones*. 24 bol. 306-309.
- CHAMBERS, D. (1983). "Symbolic equipment and the objects of leisure images", *Leisure images*. 2. 301-315.
- CHMIEL, S. (1996). "El milagro de la eterna juventud" in M. MARGULIS. (arg.). *La juventud es más que una palabra*. Ed. Biblos. Buenos Aires. 85-193.
- CUNNEN, C., et al. (1985). *Dynamics of collective conflict: Riots at the Bathurst Bike Race*. North Ryde, Law books. Sydney.
- DÁVILA LEÓN, O. (2005). "Adolescencia y juventud: de las nociones a los abordajes", *Última Década*. 21. 83-184.
- DELGADO, M. (2002). "Estética e infamia. De la lógica de la distinción a la del estigma en los marcajes culturales de los jóvenes urbanos" in C. FEIXA et al. (argk.) *Movimientos juveniles en la Península Ibérica, Graffities, Grifotas, Okupas*. Ariel. Bartzelona.
- DEL VALLE, T. (1997). *Andamios para una nueva ciudad. Lecturas desde la Antropología*. Cátedra (Feminismos). Madril.
- DÍAZ MUÑOZ, M.A. (1995). "Género y estructura urbana en los países occidentales", *Anales de geografía de la Universidad Complutense*. 15. 267-279.
- DIAZ MUÑOZ, M.A. eta JIMÉNEZ GIGANTE, J.F. (2003). "Transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales según género?", *Segundo Seminario Internacional sobre Género y Urbanismo Infraestructuras para la Vida Cotidiana, ETSAM, UPM*. ALM. Madril.
- DÍAZ DE RADA IGÚZQUIZA, V. (2003). *Tipos de encuesta y diseños de investigación*. Universidad Pública de Navarra. Iruñea.
- DIMENDBERG, E. (1995). "The Will to Motorization: Cinema, Highways and Modernity", *October*. Uda. 73. bol. 90-137.
- ELBAUM, J.N.(1996). "¿Qué es ser joven?" in M. MARGULIS (arg.). (1996). *La juventud es más que una palabra*. Ed. Biblos. Buenos Aires.
- ELIAS, N. eta DUNNING, E. (1992). *Estereotipos y perjuicios*. Acento Editorial. Madril.

ESPADA CALPE, J.M. (2000). "Hombres, motos y riesgo: Androcentrismo y sexismo en el mundo de las motos", *Revista Encarnal*. Apirila-ekaina. 1. 23-25.

ESPAINIAKO GOBERNUA (2001). *Info XXI. Plan de Acción (2001-2003) de la Iniciativa del Gobierno para el desarrollo de la sociedad de la información. Plan "E-Europe 2002"*, CISI/99/4 FIN. Zientzia eta Teknologiaren Ministerioa. Madril.

ETECÉ, Otoño- invierno (2005). *En doble fila*. 17.

EUROPAR BATASUNA (2001). *El Libro Blanco de Transportes de cara al 2010*. Europar Kontseilua. Luxenburgo.

EUROSTAT (2009). *Panorama of transport 2009 edition*. European Communities. Luxenburgo.

EUSKO JAURLARITZA (2002). *Garraio Jasangarriaren gidaplana*. Garraio eta Herri Lan Saila. Vitoria-Gasteiz.

EUSKO JAURLARITZA (2004). *Euskadiko gazteak 2004*. Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia. Vitoria-Gasteiz.

EUSKO JAURLARITZA (2008). *Euskadiko gazteriaren mugikortasun espazialaren ereduak*. Eusko Jaurlaritza. Kultura Saila. Vitoria-Gasteiz.

EUSTAT (2001). *1997-1999 bitarteko istripu tasaren deskribapena eta istripuak kontzentratzen diren tarteak*. Eustat. Vitoria-Gasteiz.

FARAPI (2005). *Errepideko ezbeharra. Abiadura eta maskulinitasuna. Maskulinitasunak ausartegi gidatzean duen eragina*. Gipuzkoako Foru Aldundia. Donostia.

FARAPI (2007). *Mugikortasuna eta generoa. Gipuzkoan, garraio publikoa emakumeen beharrei egokitzeari buruzko azterlana*. Gipuzkoako Foru Aldundia. Donostia.

FEIXA I PAMPOLS, C. (1993). *La joventut com a metàfora*. Generalitat de Catalunya. Secretaria General de Joventut. Bartzelona.

FEIXA I PAMPOLS, C. ([1998]1999). *De Jóvenes, bandas y tribus: antropología de la juventud*. Ariel. Bartzelona.

FEIXA I PAMPOLS, C. (2006). "Teorías sobre la juventud en la era contemporánea", *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales. Niñez y Juventud*. 4. bol., 2. 1-18.

FEIXA I PAMPOLS, C. eta PORZIO, L. (2004). "Los estudios sobre culturas juveniles en España

(1960-2003)", *Estudios de juventud*. 64.

FLINK, J. (1976). *The car culture*. The MIT Press. Cambridge.

GARCIA OCHOA, S. (2005). "I drive therefore I am: Norteamérica y el automóvil", *Espéculo. Revista de estudios literarios*. 30.

GARMENDIA, I. eta MENDIZABAL, A. (2002). *Goierri Konpeti*. Documentary Premiere/Front Line Compilation, D.A.E. Donostia.

GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA (2007). "2007-2011 Kudeaketa Plana", - Gipuzkoako estrategia. [<http://www.gipuzkoaestrategia.net/upload/documentos/eu/pdf/plan20072011eu.pdf>]. (2007ko azaroa).

GIUCCI, G. (2000). "Amor sobre ruedas: el automóvil en los trópicos", *Cuadernos Hispanoamericanos*. 601-602. 27-38.

GOIEKI_a (2004). *Diagnóstico de sostenibilidad del Goierri*. Ingurune. Prospektiker.

GOIEKI_b, (2004). *Iraunkortasunak 12 irizpide ditu*. Goieki. Ordizia.

GRAHAM, H. eta WHITE, R. (2007). "Young people, dangerous driving and car culture", *Youth Studies Australia*. Azaroa. 26. bol., 3.

HERNANDEZ ARISTU, J. (2001). "Jóvenes entre el empleo y sí mismos: orientación y seguimiento de procesos de integración laboral. Medios de apoyo en las transiciones al mundo laboral" in A. LOPEZ BLASCO eta J. HERNANDEZ ARISTU (bild.). *Jóvenes más allá del empleo*. Nau Llibres. Valentzia.

HALL, S. (1969). *Los hippies: una contra-cultura*. Editorial Anagrama. Bartzelona.

IBAÑEZ AGUIRRE, C. (1989). "Juventud y empleo en Euskadi" in EHU (arg.) *Juventud, empleo y tiempo libre*. Euskal Herriko Unibertsitateko Argitalpen Zerbitzua. Bilbo.

KAUFMAN, M. (1994). *Hombres, placer, poder y cambio*. Centro de investigación para la acción femenina (CIPAF). Santo Domingo.

KLEIN, N. (2001). *No Logo. El poder de las marcas*. Paidós Ibérica. Bartzelona.

KING, G., KEOHANE, R.O. eta VERBA, S. (2000). *El diseño de la investigación social: la inderencia científica en los estudios cualitativos*. Alianza. Madril.

- LASAOZA CASTELLANOS, M.J. (2005) "Ciudad y Mujer", *Encuentros en la Arquitectura de la Universidad de Alcalá*, ETSA. Madril.
- LAW, R. (1999). "Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility", *Progres Human Geography*. 23. bol., 4. 567-588.
- LIPSITZ, G. (1990). *Time Pasages. Collective Memory and American Popular Culture*. University of Minnesota Press. Minneapolis.
- LEINBACH, T.R. (2000). "Mobility in development context: changing perspectives, new interpretations an the real issues", *Journal of transport Geography*. 8. 1-9.
- MAROCCI, G. (2001). *L'auto e i Giovani. Riflessioni psicologiche e antropologiche*. Armando Editore. Erroma.
- MARGULIS, M. eta URRESTI, M. (argk.) (1996). *La juventud es más que una palabra*. Ed. Biblos. Buenos Aires.
- MARTÍN CASARES, A. (2006). *Antropología del género. Culturas, mitos y estereotipos sexuales*. Cátedra (Feminismos). Madril.
- MARZÓ, J.L. (2008). "La movilidad: quietos a la velocidad de la luz" in E. IMAZ (arg.) (2008). *La materialidad de la identidad*. Hariadna Editorial. Donostia.
- MAXWELL, S. (2001). "Negotiating Car Use in Every day live", in D. MILLER (arg.) (2001). *Car Cultures*. Oxford: Berg. 203-222.
- MAZZARA, B. (1999). *Estereotipos y perjuicios*, Acento Editorial, Bartzelona.
- MEAD, M. ([1928]1985). *Adolescencia, sexo y cultura en Samoa*. Planeta de Agostini. Bartzelona.
- MEAD, M. (1970). *Cultura y compromiso: Estudio sobre la ruptura generacional*. Editorial Gedisa. Bartzelona.
- MÉNDIZ NOGUERO, A. (2005). "La juventud en la publicidad". *Revista de Estudios de juventud*. 68. Martxo.
- MILLER, D. (2001). *Car cultures*. Berg Publishers. New York.
- MIRALLES-GUASCH, C. (1999). "La irrupción del transporte privado en la ciudad", *Ecología política*. 17. 7-16.

MIRALLES-GUASCH, C. (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Editorial Ariel Geografía. Bartzelona.

MIRALLES-GUASCH, C. (2005). *Transporte y accesibilidad, Jornadas Urbanismo y género. Una visión necesaria para todos*. 2005eko apirilaren 27, 28 eta 29. Bartzelona.

MOLINA, J.C. (2000). "Juventud y tribus Urbanas". *Última Década*. Iruila. 13. 121-140.

MOORE, H.L. (2004). *Antropología y feminismo*. Ediciones Catedra. Madril.

O'DELL, T. (2001). "Raggare and the Panic of Mobility: Modernity and Everyday Life in Sweden", in D. MILLER (arg.) *Car Cultures*. Oxford, Berg. 105-132.

ORTEGA, F. (1993). "Masculino y femenino en la identidad personal de la juventud española", in F. ORTEGA (bild.). *La flotante identidad sexual. La construcción del género en la vida cotidiana de la juventud*. Instituto de Investigaciones Feministas de la UCM y Consejería de Presidencia. Dirección General de la Mujer de la CAM. Madril.

ORTEGA Y GASSET, J. (1955[1923]). "La idea de las generaciones", *Obras completas, Revista de Occidente*. Madril.

PADAWER, A. (2004). "Nuevos esencialismos para la antropología: las bandas y tribus juveniles, o la vigencia del culturalismo", *KAIRÓS, Revista de Temas Sociales*. Urria. 14.

PREMIUS, H., NIJKAMP, P. eta BANISTER, D. (2001). "Mobility and spatial dynamics: an uneasy relationship", *Journal of transport*. 9(3). 167-171.

PUIG PEÑALOSA, X. (1989). "Sociedad de consumo y cultura de Ocio" in EHU: *Juventud, empleo y tiempo libre*. Euskal Herriko Unibertsitateko Argitalpen Zerbitzua. Bilbo.

REID, H. (2000) *Women and transport: moving forward*. The Scottish Government.

ROLLS, G., et al. (1991). *Accident risk and behavioural problems of young drivers*. AA Foundation for Road Safety Research. Basingstoke.

ROTHER, J.P. (1986). *Young drivers involved in injury-producing crashes: What they say about lives and the accidents*. Insurance Corporation of British Columbia. Vancouver.

SAN MARTIN GUTIÉRREZ, S. eta Díez-Bernal Rebolleda, F.M. (2003). "La fidelidad del consumidor a las marcas de automóviles", *Cuadernos de Estudios Empresariales*. 13. 325-341.

SÁNCHEZ FERREIRA, E., CALERO TABOADA, G. eta TEJÓN SÁEZ, H. (2008). *La*

sinistralidad vial. Un problema desconocido. Shepa. Málaga.

SANZ ALDUAN, A. (1995). "Autonomía. Apuntes sobre el amor al automóvil y los accidentes de tráfico", *Intervención Psicosocial. Revista sobre igualdad y calidad de vida*. 11. 37-45.

SANZ ALDUAN, A. (2003). "La movilidad urbana sostenible: el papel del automóvil como nudo gordiano", *Euskonews & Media*. 197.

SEGUÍ PONS, J.M. eta MARTÍNEZ REYNÉS, M.R. (2004). *Geografía de los transportes*. Universitat de les Illes Balears. Palma.

SIEGELBAUM, L.H. (2008). *Cars for Comrades. The life of the Soviet Automobile*. Cornell University Press. Ithaca.

SOLÉ BLANCH, J. (2005). "Antropología de la educación y pedagogía de la juventud. Procesos de enculturación" Enrique Fuentes Goyanes-ek zuzendua (tesia). Universidad Rovira i Virgili. Tarragona.

SOROKIN, P.A. ([1927]1959): *Social and Cultural Mobility*. The Free Press. New York.

THORSON, O. (1998). "Movilidad sostenible", *La factoria*. Otsaila-maiatza. 5.

URRY, J. (2004). "The 'System' of Automobility", *Theory, Culture & Society*. 21. bol., (4/5). 25-39.

VALDERRAMA CARABALLO, A. (2006). – Ambit Maria Corral *Los jóvenes, hacia una nueva sociabilización*. [<http://www.ambitmariacorral.org/?q=node/110>]. (2006ko urtarrila).

VERDÚ, V. (2005). *Yo y tú, objetos de lujo. El personismo: la primera revolución cultural del siglo XXI*. Debate: Arena abierta. Bartzelona.

VESTER, F. (1997). *El futuro del tráfico*. Flor del Viento Ediciones. Bartzelona.

VIDAL FERNÁNDEZ, F. (2005). "El papel cultural del consumo en la formación del niño en la segunda modernidad" in I. E. LÁZARO GONZÁLEZ eta I. MAYORAL NARROS (koord.), *Jornadas sobre los derechos de menores 3-2004*. 65-78. Madril.

WARD, C. (1996). *Contra el automóvil. Sobre la libertad de circular*. Virus Editorial. Bartzelona.

WALKER, L., BUTLAND, D. eta CONNELL, R.W. (2000). "Boy on the road: Masculinities, car culture and road safety education", *Men's Studies Press*. 2. bol., 8. 153-166.

WEINSTEIN, J. (1989). "Problemas de la juventud: desafíos de la sociedad chilena", *Documentos*

de discusión. CIDE. Santiago.

WILLIS, P. (1978). *Profane Culture*. Routledge and Kegan Paul. Boston.

ZUMALABE MAKIRRIAIN, J.M. (1989). "Personalidad y juventud" in P. DAVILA BALSERA, *Juventud, empleo y tiempo libre*. Euskal Herriko Unibertsitateko Argitalpen Zerbitzua. Bilbao.

ITURRI ESTATISTIKOAK

DGT - Dirección General de Tráfico (www.dgt.es)

EUSTAT – Euskal Estatistika Erakundea (www.eustat.es)

INE - Instituto Nacional de Estadística (www.ine.es)

EUROSTAT – European Statistics (ec.europa.eu/eurostat)

GOIERRIKO EUSKAL ESKOLAREN ARGITALPENAK

GERRIKO Liburu Saila

1. *Astez aste. Alfabetatzeko.*

Egileak: Testua: G.E.E.

Azala: Joxe Mari Telleria

Editoriala: PAX Argitaletxea. Lazkao, 1979.

2. *Ahaide Nagusiak. Argazki-Hitza. Ikusentzunezkoa.*

Testugilea: J.A. Leunda

Itzulpen eta osagarriak: G.E.E.

Marrazkigilea: J.M. Telleria

Eragilea: G.E.E. Lazkao

Inprimatzailea: Anaitasuna. Usurbil.

Argitaletxea: PAX. Lazkao.

3. *Euskal Kanta Xorta.* 1981.

4. *Euskal Aditza. Alfabetatzeko.*

1982. G.E.E.

Egileak: J.M. Aranburu, D. Amundarain, P.J. Aranburu, M. Bidegain, A. Idiakez, M.A. Maiz.

Inprimategia: G. Lizarra.

5. *Ixtorioa moldatu-1. Eskolaumeak txori-habia bila.*

G.E.E. 1982.

6. *Baserri zaharra. Baserri-tresnak.*

G.E.E.

7. *Goiherrin kalea euskaldundu-1.*

G.E.E. 1984.

8. *Aditz ariketak I. Indikatiboera. Euskalduntzeko.*

G.E.E. 1985 GERRIKO Argitaletxea, Antsotegi S.A.

Benditarren Inprimategia, Lazkao.

9. *Aditz ariketak II. Baldintzera, ahalmenera, menpekoak, beste batzuk.*

G.E.E. 1986. GERRIKO Argitaletxea, Antsotegi S.A.

Aralar Inprimategia, Ordizia.

10. *Esaldi Esaldi konposatuak. Koordinatuak, menpekoak eta beste batzuk.*

G.E.E. 1987. GERRIKO Argitaletxea, Antsotegi S.A.

Aralar Inprimategia, Ordizia.

11. *Deklinabide ariketak.*

G.E.E. 1988. GERRIKO Argitaletxea, Antsotegi S.A.

Aralar Inprimategia, Ordizia.

12. *Esamoldeak.*

G.E.E. 1989. GERRIKO Argitaletxea, Antsotegi S.A.

Aralar Inprimategia, Ordizia.

13. *Hizkuntza Ordezkapenaren Nondik-Norakoak Goierrin.*

G.E.E. 1992. GERRIKO Argitaletxea, Antsotegi S.A.

Beneditarren Inprimategia, Lazkao.

14. *Alfabetatzearen hastapenak Goierrin. Aurresaioak eta 1967tik 1975erakoak.*

Goierriko Euskal Eskola Kultur Elkarte. Lazkaon, 1999an.

GERRIKO IKERLAN BEKAKO BILDUMA

- I. 1. ***“Basogintza Goierriin XVIII-XX. Mendeetan, Harizti-Pagadi eta Sail Zuhaizgabebetatik Gaurko Pinudietara”***. Mikel Sarriegi Etxezarreta.
 - ***“Urbia-Oltzeko Artzantza”***. Andoni Aizpuru Murua.
 - ***“Artzantzaz artzain Familia batekin”***. Ainhoa Galparsoro Sarriegi.
 Goierriko Euskal Eskola, 1990

- II. 2. ***“Etnografiazko ikerlan bat”***. Nekane Arratibel.
 - ***“Meatzaritza Goierriin (1850-1950)”***. Josune Zaldua, Beatriz Herreras
 Goierriko Euskal Eskola. / Maizpide Euskaltegia, 1991

- III. 3. ***“Juan Inazio Iztueta Etxeberria (1767-1845)”***. Pello Joxe Aranburu, Marian Bidegain, Antton Idiakez, Iñaki Rezola.

4. ***“Goierriko Biztanleria (1860-1986)”***. Arkaitz Arruabarrena.

G.E.E. / M.E. 1992

- IV. 5. ***“Klaudio Otaegi (1836-1890)”***. Pello Joxe Aranburu, Marian Bidegain, Antton Idiakez, Iñaki Rezola.

6. ***“Migrazio mugimenduak Olaberrian”***. Arkaitz Arruabarrena.

Goierriko Euskal Eskola / Maizpide Euskaltegia / Lazkaoko Udala, 1993

- V. 7. ***“Jose Ignazio Gerriko Enatarriaga (1740-1824) eta bere Cristau Doctrina Guztiaren Explicacioaren Sayaquera (1858)”***. Pello Joxe Aranburu, Marian Bidegain, Antton Idiakez, Iñaki Rezola.

8. ***“Sasieta Mankomunitatea, zabortege kontrolatua”***. Garai Arruabarrena.

G.E.E. / M.E. / L.U., 1994

- VI. 9. ***“Goierriko euskara”***. Joxe Migel Azurmendi.

10. ***“Karobiak Ataunen”***. Nekane Urdangarin, Leire Munduate.

11. ***“San Adrian eta inguruen kondaira”***. Xabier Azurmendi.

G.E.E. / M.E. / L.U., 1996

- VII. 12. ***“Jose Felix Amundarain Muxika (Zegama, 1755-Mutiloa, 1825), Goierriko idazle ezezaguna”***. Pello Joxe Aranburu, Marian Bidegain, Antton Idiakez, Iñaki Rezola.
13. ***“Zegamako euskara”***. Joxe Migel Azurmendi.
G.E.E. / M.E. / L.U., 1998
- VIII. 14. ***“Jose Otxoa Arin (1672-1743), gipuzkera literarioaren aitzindari”***. Pello Joxe Aranburu, Marian Bidegain, Antton Idiakez eta Iñaki Rezola.
15. ***“Frantzisko Areso Tolosa (1869-1954), euskal etnomusikari berreskuratua”***. Nerea Muruamendiaraz Aranburu.
G.E.E. / M.E. / L.U., 1999
- IX. 16. ***“Goierriko hizkeraren kokapenerako. Goierriko hizkera toloaserriko hizkerarekiko harremanetan: zenbait ezaugarriren nolakotasunaz eta hedaduraz”***. Irene Hurtado Mendieta.
G.E.E. / M.E. / L.U., 2001
- X. 17. ***“Bisoi europarra (Mustela lutreola, L.), mundutik desagertzeko arriskuan dagoen karniboroa Goierriin”***. Iñaki Irizar, Jorge Gonzalez, Idoia Villate, Nere Amaia Laskurain.
G.E.E. / M.E. / L.U., 2003
- XI. 18. ***“Zergatik euskaraz. Goierriko euskaltegietakiko ikasleen motibazioak. Ikerketa psikosoziolinguistikoa”***. Maite Otegi Jauregi.
G.E.E. / M.E. / L.U., 2006
- XIII. 19. ***“Eta gerra etorri zen. 36ko gerraren eragina Ataungo eguneroko bizimoduan”***. Ainara Gorostizu Mujika eta Nerea Elias Mujika.
G.E.E. / M.E. / L.U. 2008
20. ***“Goierriko egitura industrialaren erradiografia”***. Jone Ormazabal Zabaleta.
G.E.E. / M.E. / L.U. 2008
- XIV. 21. ***“Auto ibilbideak. Goierriko gazteen automobil kulturaz”***. Maddi Garcia Olaskoaga.
G.E.E. / M.E. / L.U. 2011



Maddi Garcia Olaskoaga

1984an jaioa.

Geografian, eta Kultur eta Gizarte Antropologian Lizentziatua Euskal Herriko Unibertsitatean (EHU). Ikerketa Etnografikoa, Teoria Antropologikoa eta Kulturarteko Harremanak Graduondoko Masterra Bartzelonako Unibertsitate Autonomoan (UAB).

