

**UNIVERZA V LJUBLJANI  
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE**

**Andrej Naterer**

**ANTROPOLOŠKA ANALIZA SUBKULTURE CESTNIH OTROK**

**Doktorska disertacija**

**Ljubljana, 2010**

**UNIVERZA V LJUBLJANI**  
**FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE**

**Andrej Naterer**

**ANTROPOLOŠKA ANALIZA SUBKULTURE CESTNIH OTROK**

**Doktorska disertacija**

**Mentorica: dr. Vesna Vuk Godina**

**Ljubljana, 2010**



## IZJAVA O AVTORSTVU

### doktorske disertacije

Spodaj podpisani/-a Andrej Naterer, z vpisno številko 21019488,  
sem avtor/-ica doktorskega dela z naslovom: Antropološka analiza subkulture cestnih  
otrok

S svojim podpisom zagotavljam, da:

- je predložena doktorska disertacija izključno rezultat mojega lastnega raziskovalnega dela;
- sem poskrbel/-a, da so dela in mnenja drugih avtorjev oz. avtoric, ki jih uporabljam v predloženem delu, navedena oz. citirana v skladu s fakultetnimi navodili;
- sem poskrbel/-a, da so vsa dela in mnenja drugih avtorjev oz. avtoric navedena v seznamu virov, ki je sestavni element predloženega dela in je zapisan v skladu s fakultetnimi navodili;
- sem pridobil/-a vsa dovoljenja za uporabo avtorskih del, ki so v celoti prenesena v predloženo delo in sem to tudi jasno zapisal/-a v predloženem delu;
- se zavedam, da je plagiatstvo – predstavljanje tujih del, bodisi v obliki citata bodisi v obliki skoraj dobesednega parafraziranja bodisi v grafični obliki, s katerim so tuje misli oz. ideje predstavljene kot moje lastne – kaznivo po zakonu (Zakon o avtorstvu in sorodnih pravicah, Uradni list RS št. 21/95), prekršek pa podleže tudi ukrepom Fakultete za družbene vede v skladu z njenimi pravili;
- se zavedam posledic, ki jih dokazano plagiatstvo lahko predstavlja za predloženo delo in za moj status na Fakulteti za družbene vede;
- je elektronska oblika identična s tiskano obliko doktorske disertacije ter soglašam z objavo doktorske disertacije v zbirki »Dela FDV«.

V Ljubljani, dne 1.11.2009

Podpis avtorja/-ice: 

## **Zahvale:**

Pričujoči tekst je nastal po desetih letih raziskovalnega dela v Ukrajini, v tem času pa sem skoraj celo leto preživel izključno na terenu. Da mi je uspelo svoje delo izpeljati, se moram zahvaliti številnim ljudem.

Posebej se moram zahvaliti svoji družini, predvsem Neži, Brinu in Gabru, ki so vztrajno in potrpežljivo prenašali moje številne odsotnosti. Zahvaliti se moram tudi družini Antonenko, ki me je vsako leto sprejela in me gostila v času mojega bivanja v Ukrajini. Posebna zahvala pa gre tudi cestnim otrokom v Makejevki, da so me sprejeli in bili pripravljeni sodelovati ter mi tako omogočili, da svoje delo sploh začnem in tudi izpeljem.

Zahvaliti se moram tudi svoji mentorici, dr. Vesni V. Godini. Njeno dolgoletno mentorstvo je odigralo bistveno vlogo, da sem z delom na terenu sploh začel, poskrbela pa je tako za ustrezen nivo izpeljave terenskega dela kot tudi za izpeljavo dokaj zapletene analize zbranih podatkov. Še posebej se ji zahvaljujem za potrpežljivost, vzgojne prijeme, ki jih je vztrajno in dosledno izvajala, ter za vodstvo, ki mi je omogočilo, da sem med delom ohranil osebno in družinsko integriteto.

Posebna zahvala gre tudi dr. Andreju Fištravcu, in sicer za vse spodbude, vodenje, refleksije, predvsem pa brezpogojno dostopnost pri vseh mojih prošnjah za pomoč.

Upam, da bom v času svojega življenja dobil priložnost, da svoj dolg do ljudi, ki so mi pri mojem delu pomagali, vsaj delno povrnem.

Maribor, 31. 10. 2009

## **Povzetek**

Pričujoča doktorska disertacija predstavlja antropološko analizo subkulture cestnih otrok v ukrajinskem mestu Makejevka. Analiza temelji na podatkih, zbranih z longitudinalnim antropološkim terenskim delom, ki je potekalo med letoma 2000 in 2009, temeljilo pa je na kombinaciji kvalitativnih in kvantitativnih pristopov. Glavne metode, ki so bile za zbiranje podatkov uporabljene, so vključevale opazovanje z udeležbo, etnografske in delno strukturirane intervjuje ter vizualne metode, kot dopolnilni metodi pa sta bili uporabljeni opazovanje brez udeležbe in vprašalnik. V raziskavi je sodelovalo 68 otrok, ki so v času raziskovanja živeli v štirih skupinah na različnih lokacijah mesta Makejevka. V raziskavo je bilo vključenih tudi več predstavnikov vladnih in nevladnih organizacij, več predstavnikov centrov za resocializacijo cestnih otrok, nekaj predstavnikov policije in kriminalistične službe, ob redkih priložnostih pa tudi starši cestnih otrok.

Prvi del teksta tvori po geografskem in disciplinarnem ključu opravljen pregled študij cestnih otrok. Ta pregled izpostavlja številne lastnosti in okoliščine, značilne za cestne otroke po svetu. Najprej jasno pokaže, da so cestni otroci globalni pojav, saj je cestne otroke mogoče najti na vseh kontinentih in so značilni tako za države v razvoju kot tudi za visoko razvite zahodne družbe. Kolikšno je število cestnih otrok v svetu, ni znano. Nekatere ocene govorijo tudi o 150 milijonih otrok, vendar so netočne, saj po večini vključujejo le otroke iz držav v razvoju, v nobeno oceno pa niso vključeni cestni otroci iz bivših socialističnih in komunističnih držav. Med glavnimi dejavniki, ki vplivajo na motivacijo za beg otrok na cesto, so modernizacija, nenadzorovana urbanizacija, ruralno-urbane migracije, politične, naravne in socialne katastrofe, revščina, dezintegracija družine, zlorabna in disfunkcionalna družina. Medtem ko je v nerazvitih družbah glavni dejavnik revščina, v zahodnih družbah izstopajo kot razlogi za odhod na cesto družinski spori, v post-socialističnih državah pa tranzicija kot skupek negativnih socialnih in ekonomskih vplivov na družino.

Pregled pokaže tudi, da cestni otroci v globalnem merilu kažejo številne podobnosti. Povprečna starost cestnih otrok je od 12 do 15 let, velika večina pa je dečkov. Otroci so na cesti vključeni v številne ekonomske aktivnosti, med katerimi izstopajo otroško delo, beračenje in zbiranje odpadnega materiala, v nekaterih državah pa tudi nelegalne dejavnosti, kot sta otroška prostitucija in prekupčevanje z narkotiki. Tudi za samo populacijo cestnih otrok je uporaba omamnih sredstev osnovna značilnost. Med univerzalno zastopanimi

omamnimi sredstvi so tobačni izdelki, alkohol in inhalanti, prisotne pa so tudi lokalno specifične substance, kot so na primer *khat*, *marihuana* in *baltuška*. Kljub temu da so otroci deklarirani kot brezdomni, ohranjajo relativno tesne stike s svojimi družinami. Družine cestnih otrok so po večini disfunkcionalne, v smislu, da predstavljajo zaradi ekonomskih, medosebnih in emocionalnih razlogov za otroke manj primerno okolje. Družine cestnih otrok prav tako kažejo značilno obliko, ki je matrifokalna, očetje pa so po večini fizično oziroma funkcionalno odsotni. Cestni otroci se na cestah ne pojavljajo kot posamezniki, ampak vedno v skupinah, ki kažejo značilnosti subkultur. Subkultura ima kot oblika socialne organizacije funkcionalno vlogo nadomestitve izostale družine, nudi pa tudi alternativno obliko bivanja, ki je za preživetje otrok na cesti nujna. Subkultura prevzame socializacijo otrok v cestno življenje, iz otrok naredi akterje in jih opremi s kulturnim, subkulturnim in socialnim kapitalom, brez katerega otroci na cesti ne bi preživel. Na ta način, kljub temu da življenje na cesti ni lahko in da otroci predstavljajo viktimizirano in marginalizirano populacijo, številni cestni otroci kažejo boljše psihofizične karakteristike kot njihovi vrstniki, ki živijo doma.

Drugi del disertacije predstavlja analizo podatkov, ki so bili zbrani z lastnim terenskim delom. Ko gre za sestavo populacije cestnih otrok po spolu, velja, da je med 68 respondenti bilo 52 (76,5 %) fantov in 16 (23,5 %) deklet. Povprečna starost v celotni populaciji je bila 13,6 let. 47 (69,1 %) respondentov je kot svoj dom navedlo cesto, 21 (30,8%) respondentov pa družino. Med glavnimi razlogi za beg otrok na cesto izstopajo slabe življenjske razmere v družini, alkoholizem in nasilje, pri otrocih pa je prisotna matrifokalna oblika družine. Med 68 respondenti jih je imelo 43 (63,2 %) prisotna oba starša, 18 (26,3 %) le mater, 1 (1,5 %) le očeta, 6 (8,8 %) pa staršev ni imelo. Od 66 (100 %) respondentov, ki so med raziskavo navedli obliko družine, jih je 36 (52,9 %) opisalo svojo družino kot popolno, 32 (47,1 %) pa kot nepopolno, dezintegrirano oziroma enostarševsko. Med 68 otroki jih je 50 (73,5 %) opredelilo situacijo v družini kot problematično, 18 (26,5 %) pa jih je menilo, da v njihovih družinah ni izrazitejših problemov. Med najizrazitejšimi problemi izstopajo alkoholizem, ki se pojavlja po večini tudi v kombinaciji z brezposelnostjo in inhalanti. 60 (88,2 %) jih je poročalo o participaciji v enem od vzgojno-izobraževalnih programov institucij, 8 (11,8 %) pa jih ni nikdar hodilo v šolo.

Glavni vir dohodka cestnih otrok v Makejevki je beračenje, ki se v 60 (88 %) primerih pojavlja v kombinaciji z drugimi dejavnostmi, predvsem zbiranjem odpadnega materiala in z občasnim delom. Zaslužen denar otroci po večini porabijo za zadovoljevanje lastnih,

predvsem hedonističnih potreb, v nobenem primeru pa s tem denarjem ne podpirajo družinskega proračuna. Največ denarja otroci namenijo zabavi in omamnim sredstvom. Med najbolj zastopanimi omamnimi sredstvi so tobačni izdelki, inhalanti in alkohol, v večini primerov (37 otrok, 54,4 %) pa se pojavljajo v kombinaciji. V eni od skupin se pojavlja tudi intravenozno uživanje psihotropne substance, *baltuške*. Glede frekventnosti uporabe omamnih sredstev je 59 (86,5 %) respondentov povedalo, da omenjene substance uporablja redno, osem (12 %) občasno, eden (1,5 %) pa nikoli.

Za cestne otroke v Makejevki je prav tako značilna subkulturna formacija skupin. Subkulture cestnih otrok, kot jih danes najdemo v Makejevki, so zelo podobne subkulturam *besprizornikov*, ki so se po vrsti političnih, socialnih in ekonomskih kriz v dvajsetih letih prejšnjega stoletja pojavili v Sovjetski zvezi. Izjemne podobnosti med zgodovinskimi primeri cestnih otrok na tem geografskem in kulturnem področju se kažejo tako v sami pojavnosti otrok kot tudi v delovanju skupin, načinu obnašanja posameznikov, izkoriščanju obstoječe infrastrukture, pa tudi v sistemu norm in vrednot subkulture ter v socialni strukturi skupin.

Sodobne subkulture cestnih otrok v Makejevki se kažejo v obliki fluidne organizacije, ki je nekje med subkulturo na eni in 'plemenom' (neo-tribe) na drugi strani. Gre za deviantno in ne delinkventno subkulturo. Otroci se kot pripadniki subkulture kažejo kot zelo kompetentni akterji, posedujejo pa obsežen kulturni in subkulturni kapital. Subkultura cestnih otrok razpolaga z različnimi oblikami fizičnega in simbolnega prostora in članom na ta način omogoča preživetje in umestitev v občo ukrajinsko družbo. Jedrni del prostora predstavlja *tipluha*, sistem podzemnih rovov toplovodne napeljave, ki je hkrati zasebni prostor subkulture. Polzasebni prostor za subkulturo predstavlja tržnica in ta je prostor glavne aktivnosti skupine ter posameznih cestnih otrok. Javni prostor in hkrati najširši geografski okvir v kognitivni shemi cestnih otrok pa predstavlja mesto Makejevka. Subkulturne kognitivne sheme poleg geografskih shem vključujejo tudi kognitivne sheme časa, orientacije, oddaljenosti, sheme privatne in skupne lastnine, sheme predmetov, sheme vrednosti in pomembnosti, ter druge, za subkulture cestnih otrok specifične kognitivne sheme. Ključna pri oblikovanju kognitivnih shem je aktivna participacija v subkulturi in ta je nerazdružljivo povezana s procesi asimilacije in integracije, ki se odvijajo skozi socializacijo posameznega otroka v člana subkulture cestnih otrok. Ključno za delovanje subkulture cestnih otrok v Makejevki in za zagotavljanje skupinske kohezije je oblikovanje specifičnega subkulturnega stila, še posebej kar se tiče uživanja omamnih sredstev. Pri tem gre namreč za serijo

subkulturno kolektivnih dejanj, kar se v najbolj elaborirani obliki kaže pri intravenoznem uživanju *baltuške*. Uporaba *baltuške* je namreč oblika rituala, ki ob vsaki izpeljavi redefinira skupino, vzpostavi novo stopnjo kohezije, hkrati pa transformira in združi družinske vloge v subkulturne vloge in na ta način izvede subkulturno simulacijo izostale družine.

Iz primerjave cestnih otrok v Makejevki s cestnimi otroki po svetu izhaja, da obe populaciji izkazujeta tako številne podobnosti kot tudi razlike. Tako cestni otroci v Makejevki kot tudi cestni otroci po svetu so urban pojav, zelo podobni pa sta tudi distribucija po spolu in povprečna starost otrok ter subkulturna formacija skupin. Glede razlogov za beg na cesto so cestni otroci v Makejevki podobni cestnim otrokom v razvitih državah, kjer je primarni dejavnik, ki otroke potisne na cesto, disfunkcionalna družina, nasilje in drugi problemi v družini ter nizek življenjski standard, medtem ko je za otroke v nerazvitem svetu značilno, da na cesti pristanejo zaradi ekonomskih dejavnikov. Cestni otroci v Makejevki so podobni cestnim otrokom v drugih post-socialističnih državah, kjer so procesi modernizacije in tranzicije odigrali odločilno vlogo pri oblikovanju fenomena cestnih otrok. Iz primerjave podatkov izhaja tudi, da je tako za cestne otroke v Makejevki kot tudi za cestne otroke drugod po svetu značilno, da prihajajo iz matrifokalnih družin, za katere so značilni odsotni očetje in dominantne matere.

Življenje na cesti je velikokrat za otroke zlorabno tako v Makejevki kot tudi drugod po svetu, otroci pa vseeno ohranijo relativno tesne stike s svojimi družinami. Za vse cestne otroke je značilno, da so na cesti vključeni v številne ekonomske aktivnosti, predvsem pa izstopajo otroško delo, beračenje in zbiranje odpadnega materiala. Cestni otroci v Makejevki od svetovnega povprečja bistveno ne izstopajo, odstopanja se pojavljajo le pri otroškem delu, ki ga je med njimi bistveno manj. Tako za cestne otroke po svetu kot tudi za cestne otroke v Makejevki je značilna uporaba omamnih sredstev, med katerimi so največkrat navajani tobačni izdelki, inhalanti in alkohol. Za nekatere cestne otroke v Makejevki je značilna tudi uporaba intravenoznih narkotikov, česar pa med cestnimi otroki po svetu ni opaziti. Kljub izjemni razširjenosti omamnih sredstev med cestnimi otroki in relativno slabim in zlorabnim življenjskim razmeram otrok je s strani otrok navedeno lastno psihofizično stanje relativno dobro.



## **Abstract**

This doctoral dissertation presents an anthropological analysis of the subculture of street children in the Ukrainian city of Makeevka. The analysis is based on data gathered through longitudinal anthropological fieldwork that was performed between 2000 and 2009, was based on the integration of qualitative and quantitative methodological approaches. The main methods that were used included participant observation, ethnographic and semi-structured interviews and visual methods; additionally, the methods of observation without participation and questionnaire were employed. The research population included 68 street children that were living in 4 different location within the city of Makeevka. There were also several representatives of governmental and non-governmental organizations, representatives of the local police and criminal investigative units and, on a few occasions, parents of the street children participating in the research.

The first part of the doctoral dissertation presents a review of major studies of street children from the geographical and disciplinary points of view. The review sets out several different characteristics and circumstances that are specific to street children throughout the world. First of all, it shows street children as a global phenomenon that is to be found on all continents and is not typical only of developing countries, but can also be found in highly developed western societies. The exact number of street children in the world is not known. Some sources estimate the number to be as high as 150 million; these however are inaccurate, for they are mostly based on the numbers of street children in developing countries, and none of the statistics include the street children in formerly socialist and communist countries. Among the major factors that influence children's motivation to run away from home are modernization, uncontrolled urbanization, rural-to-urban migration, political, natural and social catastrophes, poverty, family disintegration and abusive and dysfunctional families. While poverty as a major motivational factor plays an important role in developing countries, in developed countries major factors are conflicts in the family; in post-socialist countries, on the other hand, transition exerts negative social and economic impact on the family.

The review also points out further important similarities of street children as a global population. The average age of street children is from 12 to 15 years, and the vast majority of them are boys. Once they land on the street, children are included in various economic activities, mostly child labour, begging and collecting scrap materials in some countries.

However, they also take part in illegal activities such as child prostitution and drug trafficking. Substance abuse is one of the most basic characteristics of the lives of street children. Among the universally present substances are cigarettes, alcohol and inhalants, but also locally specific substances like *khat*, *marjuana* and *baltushka*. Although these children are declared as homeless, they maintain relatively tight and frequent family ties. Their families are, however, dysfunctional, in the sense that they constitute an inappropriate environment for children, from economic, interpersonal and emotional standpoints. The families of street children have a distinct, matrifocal formation within which their fathers are physically or functionally absent. Street children do not emerge on the streets as individuals, but always as a group that can be described as a subculture. The subculture has, as a form of a social organization, the function of substitute from their absent families and provides an alternative way of living, which is crucial for their survival. The subculture also performs socialization of the children into street life, and forms them into active participants, equipped with cultural, subcultural and social capital, without which these children could not survive on the street. On this basis, although life on the street is not easy and street children are a victimized and marginalized population, many street children show better psycho physical status than their peers living at home.

The second part of the dissertation offers an analysis of the data gathered through anthropological fieldwork among street children in Makeevka. Among 68 participants, there were 52 (76.5 %) boys and 16 (23.5 %) girls. The average age was 13.6 years. 47 (69.1%) respondents gave the street as their primary living environment, and 21 (30.8%) respondents stated their families as their primary environment. Major motivational factors for running away from home are poor living conditions within the family, alcoholism, domestic violence and the matrifocal configuration of the family. Among 68 respondents, 43 (63.2 %) had both parents present, 18 (26.3 %) only the mother, 1 (1.5%) only the father and 6 (8.8 %) of them had no parents present. From 66 (100 %) respondents, reporting on the form of their families, 36 (52.9 %) of them described their family as complete, and 32 (47.1 %) of them as incomplete, disintegrated or as single parent family. 50 (73.5 %) of 68 respondents described their family situation as problematic, 18 (26.5 %) respondents, however, stated there were no major problems within their families. Among the major problems within the families are alcoholism, which is often combined with unemployment and substance abuse. 60 (88.2 %) children reported participation in some form of educational programme, while 8 (11.8 %) had never attended any educational programme.

A major source of income for street children in Makeevka is begging, which in 60 (88 %) cases is combined with some other form of economic activity, mostly collecting scrap materials and occasional jobs. Money is mostly spent on pleasure, and nothing is contributed to the family budget. Most of the money is spent on alcohol, cigarettes and inhalants, which represent the most common combination of abused substances (37 children, 54.4%). Within one group of street children, intravenous consumption of the psychotropic substance *Baltushka* is also present. Regarding the frequency of substance abuse 59 (86.5 %) respondents reported consuming these substances regularly, 8 (12 %) occasionally and 1 (1.5 %) never.

Another characteristic of street children in Makeevka is the subcultural formation of the groups. The subcultures among street children, as they are found today in Makeevka, are remarkably similar to the subcultures of *Besprizorny*, which emerged after a series of political, social and economic crises at the beginning of the previous century in the Soviet Union. Similarities among street children within this geographical and cultural milieu can also be observed not only on the level of the appearance of individual street children, but also on the level of subcultural functioning, subcultural behaviour of individuals, use of available infrastructure, subcultural norms and values, the social structure of the subculture and other elements.

Modern subcultures of street children in Makeevka take the form of fluid organizations, and could be placed between traditional subcultures on the one hand, and neo-tribes on the other. Subcultures of street children are deviant and not delinquent. As subcultural participants, street children display great competence, and they possess vast cultural and subcultural capital. A subculture of street children has at its disposal different forms of physical and symbolic space and on this basis enables its participant's survival and their placement within Ukrainian society. The core of their subcultural physical and private space is the *tipluha*, an underground system of heating installation. A semi-private subcultural space is the marketplace, which also forms the space for major activities of the group and of individual street children. A public space and at the same time the outer geographical limit of the street children's cognitive scheme is the city of Makeevka. Along with geographical schemes, their subcultural cognitive schemes also include cognitive schemes of time, orientation, distance, private and collective property, schemes of objects, schemes of value and importance and

other cognitive schemes that are specific to the subculture of street children. A crucial factor in the formation process of these cognitive schemes is active participation in the subculture, which is inseparably tied to processes of assimilation and integration of an individual into the subculture. Another crucial factor in assuring group cohesion is the formation of a collective subcultural style, particularly in the area of substance abuse. Substance abuse among street children comprises a series of collective acts, the most elaborate demonstration of which can be found in the intravenous consumption of *Baltushka*. The consumption of *Baltushka* is a ritualized action, which in every separate act redefines the group, establishes a new level of group cohesion and at the same time transforms and fuses family roles and relations into subcultural roles and relations, while performing a subcultural simulation of the absent family.

Comparison of the subcultures of street children in Makeevka with street children elsewhere in the world revealed several important similarities but also differences. Street children in Makeevka and street children throughout the world are an urban phenomenon; they have similar gender distribution within groups, a similar average age and similar subcultural characteristics within groups. With regard to motivation for running away from home, the street children in Makeevka show similarities with street children in developed countries, where the primary push-factors are a dysfunctional and abusive family and a low living standard, in contrast to developing countries, where the primary push-factors are mostly economic. Street children in Makeevka are also similar to street children in other post-socialist countries, where modernization and transition have played a crucial role in creating the phenomenon of street children. Street children in Makeevka as well as street children around the world come from families with a matrifocal structure, for which absent fathers and dominant mothers constitute one of the basic characteristics.

Life on the street is often abusive for both street children in Makeevka and street children around the world; nevertheless the children retain relatively close contact with their families. Once living on the street, children are included in numerous economic activities, above all child labour, begging and the collection of scrap materials. Street children in Makeevka do not deviate from this scheme, although there is significantly less child labour among them. For street children in Makeevka as well as for street children around the world, substance abuse represents a basic characteristic and is mostly focused on cigarettes, alcohol and inhalants. In absolute contrast to street children elsewhere in the world, among some street

children in Makeevka, intravenous consumption of narcotics can also be found. Despite extensive substance abuse among these street children and relatively poor and abusive living conditions, their self-reported psycho-physical state appears to be relatively good.

## Kazalo

1 UVOD .....	22
2 OPREDELITEV ZGODOVINE POJAVA CESTNIH OTROK, UPORABLJENIH KONCEPTOV IN TEMELJNIH POJMOV TER OPRAVLJENIH RAZISKAV TEGA FENOMENA.....	27
2.1 ZGODOVINA POJAVA CESTNIH OTROK.....	27
2.2 RAZSEŽNOST POJAVA CESTNIH OTROK.....	28
2.3 KONCEPT CESTNIH OTROK, DEFINICIJE IN KATEGORIZACIJE.....	29
2.4 IZVOR PROBLEMA .....	36
2.5 OBRAVNAVA POJAVA CESTNIH OTROK PO GREGRAFSKEM KLJUČU .....	39
2.5.1 AZIJA IN PACIFIK.....	41
2.5.2 AMERIKA.....	44
2.5.3 AFRIKA.....	49
2.5.4 BLIŽNJI VZHOD .....	54
2.5.5 EVROPA .....	56
2.5.6 AVSTRALIJA .....	60
2.5.7 CESTNI OTROCI V SVETU.....	67
2.6 OBRAVNAVA POJAVA CESTNIH OTROK PO DISCIPLINARNEM KLJUČU .....	78
2.6.1 ANTROPOLOŠKE ŠTUDIJE CESTNIH OTROK .....	78
2.6.1.1 Študije cestnih otrok s področja socialne in kulturne antropologije .....	78
2.6.1.2 Študije cestnih otrok s področja fizične antropologije.....	87
2.6.1.3 Študije cestnih otrok s področja vizualne antropologije .....	90
2.6.2 ŠTUDIJE CESTNIH OTROK V DRUGIH DISCIPLINAH .....	93
2.6.2.1 Sociološke študije cestnih otrok.....	93
2.6.2.2 Študije cestnih otrok s področja psihologije .....	98
2.6.2.3 Študije cestnih otrok s področja izobraževanja.....	102
2.6.2.4 Študije cestnih otrok s področja socialnega dela.....	104
2.6.2.5 Študije s področja zdravja in razvoja cestnih otrok.....	106
2.6.2.6 Sklep.....	111
3 SUBKULTURA IN NJENE ZNAČILNOSTI.....	118

3.1 KAJ JE TO SUBKULTURA? .....	118
3.2 NEKATERI ELEMENTI SUBKULTURE .....	122
3.2.1 Lifestyle, življenjski slog .....	122
3.2.2. Delinkventnost in delinkventna subkultura.....	123
3.2.3. Podtalni sistem vrednot .....	124
3.2.4 Kulturni kapital, subkulturni kapital in njuna produkcija .....	125
3.2.5 Subkulturni stil .....	127
3.2.6 Biografije, kariere.....	128
3.3 O NASTANKU, NARAVI IN 'SMRTI' SUBKULTURE .....	128
3.3.1 Sklep.....	135
3.4. SOCIOLOŠKO RAZISKOVANJE SUBKULTUR .....	136
3.4.1 Čikaška šola.....	136
3.4.2 Birminghamska šola.....	143
3.4.3 Post-subkulturistični pristopi.....	147
3.4.4 Sklep.....	151
3.5 ANTROPOLOŠKA RAZISKOVANJA SUBKULTUR .....	154
3.5.1 Osnovne značilnosti urbane antropologije .....	155
3.5.2 Zgodovina urbane antropologije .....	158
3.5.3 Raziskovalne tradicije znotraj polja urbane antropologije.....	160
3.5.4 Antropološke raziskave subkultur.....	162
2.5.5 Sklep.....	171
4 EMPIRIČNA ANALIZA SUBKULTURE CESTNIH OTROK V MAKEJEVKI .....	175
4.1 METODE .....	175
4.1.1 Predstavitev metode .....	181
4.1.1.1 Opazovanje z udeležbo.....	183
4.1.1.2 Intervju .....	187
4.1.1.3 Vizualne metode.....	189
4.1.1.4 Vprašalniki .....	193
4.1.1.5 Opazovanje brez udeležbe.....	194
4.1.2 Triangulacija metode.....	196
4.2 PREDSTAVITEV PODATKOV .....	200
4.2.1 Distribucija po spolu .....	204
4.2.2 Distribucija po starosti .....	204

4.2.3 Mesto bivanja.....	205
4.2.4 Razlogi za beg od doma.....	207
4.2.5 Šolska participacija.....	208
4.2.6 Prisotni starši.....	212
4.2.7 Oblika družina.....	213
4.2.8 Problemi v družini.....	215
4.2.9 Otrokov vir dohodka.....	216
4.2.10 Poraba denarja.....	219
4.2.11 Omamna sredstva.....	219
4.2.12 Življenje na cesti.....	221
4.2.12.1 Življenje na cesti v primerjavi z življenjem doma.....	222
4.2.12.2 Nasilje.....	224
4.2.12.3 Pomoč pri reševanju težav na cesti.....	225
4.2.12.4 Socialne mreže.....	228
4.2.12.5 Načrti za prihodnost.....	230
4.3 CESTNI OTROCI KOT PRODUKT TRANZICIJE.....	231
4.3.1 Besprizorniki in družbenopolitični kontekst.....	232
4.3.1.1 Značilnosti besprizornosti.....	236
4.3.1.2 Obseg besprizornosti.....	238
4.3.2 Recepcija cestnih otrok v Makejevki.....	239
4.3.2.1 Predstavitev podatkov.....	239
4.3.3 Umestitev cestnih otrok v Makejevki v družbeni in zgodovinski okvir.....	243
4.4 CESTNI OTROCI V MAKEJEVKI KOT SUBKULTURA.....	250
4.4.1 Subkulturne oblike prostora.....	251
4.4.1.1 Fizični subkulturni prostor.....	251
4.4.1.1.1 Migracije.....	252
4.4.1.1.2 Makroprostor – mesto.....	260
4.4.1.1.3 Mezoprostor – mestna četrt in mikrorajon.....	263
4.4.1.1.4 Mikroprostor – tipluha, tržnica in okolica.....	269
4.4.1.1.4.1 Tipluha.....	270
4.4.1.1.4.2 Tržnica in okolica.....	278
4.4.1.2 Subkulturni javni, zasebni in polzasebni prostor.....	283
4.4.1.3 Simbolni subkulturni prostor.....	290
4.4.2 Subkulturne kognitivne sheme.....	292



4.4.2.1 Lastnina, predmeti in percepcija vrednosti .....	292
4.4.2.1.1 Privatna lastnina cestnih otrok .....	293
4.4.2.1.2 Lastnina skupine kot subkulture.....	295
4.4.2.1.3 Lastnina, vezana na polzasebni prostor, dostopna članom subkulture.....	296
4.4.2.1.4 Lastnina, vezana na javni prostor.....	297
4.4.2.2 Percepcija vrednosti .....	297
4.4.2.2.1 Percepcija vrednosti, vezana na denar.....	298
4.4.2.2.2 Percepcija vrednosti, vezana na pomembnost.....	299
4.4.2.2.3 Sklep.....	300
4.4.2.3 Subkulturni kognitivni modeli časa in prostora .....	301
4.4.2.3.1 Subkulturni kognitivni modeli časa.....	301
4.4.2.3.2 Subkulturni kognitivni modeli prostora .....	305
4.4.2.3.2.1 Koncepti jedra in meje prostora ter vrat.....	305
4.4.2.3.2.2 Koncept pozicioniranja, oddaljenosti in orientacije.....	308
4.4.3 Subkulturna kolektivna in individualna identiteta .....	310
4.4.3.1 Procesi integracije in asimilacije v subkulturi cestnih otrok.....	316
4.4.3.1.1 Integracija skozi čas .....	316
4.4.3.1.2 Integracija skozi funkcije .....	317
4.4.4 Socialna organizacija skupin.....	320
4.4.5 Subkulturni stil.....	324
4.4.5.1 Uživanje omamnih sredstev kot subkulturno kolektivno dejanje .....	325
4.4.5.2 Baltuška.....	327
4.4.5.2.1 Sestava baltuške, nabava in priprava sestavin .....	328
4.4.5.2.2. Konzumiranje baltuške .....	335
4.4.5.2.3 Učinek baltuške in posledice uporabe.....	338
4.4.5.2.4 Percepcija baltuške v skupini .....	342
4.4.5.2.5 Uporaba baltuške kot obred.....	344
4.4.5.2.5.1 Obredni predmeti.....	346
4.4.5.2.5.2 Uporaba baltuške kot darovanje in fuzija družinskih vlog.....	349
5 PRIMERJAVA IN VREDNOTENJE .....	353
5.1 OVREDNOTENJE: KONCEPTI, DEFINICIJE IN KATEGORIZACIJE CESTNIH OTROK.....	353
5.2 OVREDNOTENJE UGOTOVITEV, VEZANIH NA OSNOVNE ZNAČILNOSTI CESTNIH OTROK...	354
5.2.1 Cestni otroci in urbano okolje.....	354

5.2.2 Starost cestnih otrok.....	355
5.2.3 Distribucija po spolu .....	355
5.3 RAZLOGI ZA BEG NA CESTO .....	356
5.3.1 Politične, socialne in naravne katastrofe .....	356
5.3.2 Modernizacija.....	357
5.3.3 Revščina .....	358
5.3.4 Disfunkcionalna družina .....	359
5.3.5 Problemi v družini.....	361
5.3.6 Nasilje v družini .....	362
5.4 CESTNI OTROCI IN DRUŽINSKE VEZI .....	362
5.5 MATRIFOKALNOST .....	364
5.6 HABITAT CESTNIH OTROK.....	365
5.7 CESTNI OTROCI IN VKLJUČENOST V EKONOMSKE AKTIVNOSTI.....	366
5.8 ZLORABNO OKOLJE CESTNIH OTROK.....	368
5.9 CESTNI OTROCI IN OMAMNA SREDSTVA .....	370
5.10 ZDRAVSTVENO STANJE CESTNIH OTROK .....	371
5.11 SUBKULTURNA NARAVA SKUPIN CESTNIH OTROK.....	372
5.11.1 Subkultura cestnih otrok vs. pleme cestnih otrok .....	372
5.11.2 So cestni otroci delinkventna ali deviantna subkultura?.....	374
5.11.3 Umestitev subkulture cestnih otrok v koncept freeganovske subkulture in mainstreamovske kapitalistične kulture .....	375
5.11.4 Podtalni sistem vrednot.....	377
5.11.5 Vrednotenje konceptov kulturnega kapitala, subkulturnega kapitala na primeru cestnih otrok v Makejevki.....	378
5.11.6 Vrednotenje koncepta subkulturnega stila med cestnimi otroki v Makejevki ....	379
5.12 LONGITUDINALNOST .....	380
5.13 SKLEP .....	382
6 ZAKLJUČEK.....	386
7 VIRI.....	391
7.1 LITERATURA.....	391
7.2 SPLETNE STRANI.....	423
7.3 VIDEO IN FOTO MATERIAL .....	428
8 PRILOGE.....	429

Priloga 1: Pregled držav Azije in Pacifika .....	429
Priloga 2: Pregled ameriških držav .....	456
Priloga 3: Pregled afriških držav .....	485
Priloga 4: Pregled držav Bližnjega vzhoda .....	546
Priloga 5: Pregled evropskih držav .....	558
Priloga 6: Primer videodnevnikarja .....	DVD
Priloga 7: Primer etnografske intervjuja .....	DVD
Priloga 8: Primeri delno strukturiranih intervjujev .....	DVD
Priloga 9: Fotografije, ki so jih zbrali cestni otroci .....	DVD
Priloga 10: Zbiranje in prodaja odpadnega železa .....	DVD
Priloga 11: Tipluha v centru Makejevke .....	DVD
Priloga 12: <i>Ljuk</i> .....	DVD
Priloga 13: Proces priprave in uporabe baltuške .....	DVD
Priloga 14: Posledice uporabe baltuške .....	DVD
Priloga 15: Uvajanje novega konzumenta - primer Kristine .....	DVD

### **Seznam grafov, tabel, kart in fotografij**

- Shema 2.1: Razsežnost problema cestnih otrok
- Shema 2.2: Razumevanje pojava cestnih otrok
- Shema 4.1: Triangulacijski načrt metode
- Shema 4.2: Pojav *besprizornišzva*
- Shema 4.3: Small Office – manjša *tipluha* v centru Makejevke
- Shema 4.4: Shematski prikaz *tipluhe* v centru Makejevke
- Shema 4.5: Shematski prikaz *ljuka (tipluhe)* na Dakih
- Shema 4.6: Shematski prikaz *tipluhe* na Ziljonem
- Shema 4.7: Shematski prikaz tržnice na Puški
- Shema 4.8: Umestitev javnega in individualno zasebnega prostora, polzasebnega prostora in kolektivno zasebnega prostora
- Shema 4.9: Eksterni in interni čas
- Shema 4.10: Kolektivna in individualna identiteta
- Shema 4.11: Struktura skupine 1
- Shema 4.12: Struktura skupine 3
- Shema 4.13: Konzumiranje *baltuške* kot darovanje

Graf 2.1: Glavni razlogi za iskanje pomoči

Graf 2.2: SAAP programi, ki so na voljo otrokom in mladim glede na starost

Graf 2.3: Mladi iskalci pomoči v primerjavi s starejšimi in vrsta pomoči, ki jo ponuja SAAP

Graf 2.4: Število SAAP prosilcev od leta 1997 do 2002

Graf 2.5: Element, ki so predmet zaskrbljenosti med brezdomnimi mladimi in mladimi z nastanitvijo

Tabela 2.2: Primarni vs. sekundarni habitat

Tabela 3.1: Formalne in podtalne vrednote

Tabela 3.2: Značilnosti freeganovske in kapitalistične kulture

Tabela 4.1: Pregled podatkov

Tabela 4.2: Distribucija po starosti

Tabela 4.3: Mesto bivanja s frekvenco vračanja

Tabela 4.4: Šolska participacija s frekvenco

Tabela 4.5: Prisotni starši

Tabela 4.6: Oblika družine

Tabela 4.7: Oblika družine z ločenimi starši

Tabela 4.8: Problemi v družini

Tabela 4.9: Vir dohodka

Tabela 4.10: Uporaba kombinacij omamnih sredstev

Tabela 4.11: Frekventnost uporabe omamnih sredstev

Tabela 4.12: Dejavnosti otrok v različnih oblikah prostora

Tabela 5.1: Primarni vs. sekundarni habitat

Tabela 5.2: Značilnosti freeganovske kulture, subkulture cestnih otrok v Makejevki in kapitalistične kulture

Tabela 5.3: Formalne in podtalne vrednote v primerjavi z vrednotami cestnih otrok v Makejevki

Karta 4.1: Potek migracij

Karta 4.2: Doneck in Makejevka

Karta 4.3: Karta Makejevke z mestnimi rajoni

Karta 4.4: Karta Makejevke glede na število cestnih otrok

Karta 4.5: Center Makejevke

Karta 4.6: Mikrorajon Ziljoni

Karta 4.7: Mikrorajon Daki/Puška

Karta 4.8: Geografska področja aktivnosti skupin v centru Makejevke

Fotografija 4.1: Nova *tipluha* v centru Makejevke

Fotografija 4.2: Žmih na viborki, nefiltrirana *baltuška*, vanačka, bajan

Fotografija 4.3: Viborka, garaž

# 1 UVOD

Padec Berlinskega zidu je v trenutku, ko se je zgodil, v očeh številnih vzhodnoevropskih držav pomenil začetek nove dobe, dobe, ki bo zaznamovana z modernizacijo, demokracijo, sodobno obliko zahodnega kapitalizma, predvsem pa z osvoboditvijo izpod represije totalitarnih socialističnih sistemov, ki so več kot polovico stoletja vladali v tem delu sveta. Zmaga je bila popolna in v tistem trenutku nihče ni niti slutil kataklizmičnih socialnih, ekonomskih in političnih posledic, ki so sledile in katerim so številne bivše socialistične države še vedno izpostavljene.

Ekonomskim krizam so v številnih državah sledile tudi politične in nekatere, oranžna revolucija v Ukrajini in rožnata v Gruziji na primer, so mejile na oborožene konflikte, oziroma že kar na državljanske vojne. Socialne krize so na drugi strani potekale tišje, vendar z bistveno nezadržnostjo, vztrajno in destruktivno. Milijoni ljudi so se znašli na robu preživetja, ujeti v urbane predele in brez alternativ. Tako imenovana »tranzicija« se je v tej luči pokazala kot evfemizem zahodnega sveta in še vedno ji ni videti konca. Kolaps socialističnega sistema je privedel do oblikovanja disfunkcionalnega sistema socialnega skrbstva (prim. Garrett 2000; ILO/IPEC 2000), globoko je posegel v družino (prim. Alexandrescu 2002; Lukašinska 2002), hkrati pa je privedel tudi do krize norm in vrednot, ki so potrebne za oblikovanje in normalno delovanje »moderne ekonomije in družbe« (Adorka 1993, 330). Države v tranziciji so tako ostale na pol poti, nezmožne opraviti korak naprej, torej v obljubljeni moderno dobo, hkrati pa nezmožne vrnitve v prejšnje, sicer totalitarno, pa vseeno stabilno stanje.

Razpad bivše Sovjetske zveze je povzročil množične migracije v mesta in ekonomsko krizo, ki je veliko družin potisnila pod mejo revščine in zadostne socialne varnosti za tiste, ki jo potrebujejo. To je povzročilo v moderni Rusiji vrnitev dolgo pozabljenega fenomena – fenomena zanemarjenih in brezdomnih otrok.

(ILO 2000, 2)

Cestni otroci, ki so se v številnih državah v tranziciji začeli pojavljati v letih po padcu Berlinskega zidu, so le eden od simptomov globoke socialne krize. Otroke na cesti je mogoče najti v vseh večjih mestih v Rusiji (prim. OLI/IPEC 2000; Stephenson 2001; Baker 2008 idr.), Ukrajini (prim. Naterer 2007) in številnih drugih bivših Sovjetskih republikah (prim. Eurasinet 2008), pa tudi v drugih, danes evropskih državah, kot so na primer Latvija (prim. Lukašinska 2002), Bolgarija (prim. HRW 1996b) in Romunija (prim. Alexandrescu 2002).

Kolikšno je število teh otrok, je neznano, saj ni niti enotnega mnenja, da ti otroci sploh obstajajo.

Cestni otroci so globalen pojav (prim. Aptekar 1993; Aptekar 1994; Agnelli 1986; Sondhi-Garg 2004 idr.) in ocene njihovega števila v svetovnem merilu segajo od 30 do 150 milijonov. Med cestnimi otroki je bilo izvedenih veliko študij in te relativno dobro pokrivajo pojav tako v geografskem kot tudi v disciplinarnem merilu. Največ študij je bilo izvedenih v Afriki (prim. UNESCO 1995; Bibars 1998; Salami in van Beers 2003; Young 2003; CSC 2004; Sexton 2005; SOCPD 2007; CSC 2008 idr.), Aziji (prim. Unesco 1995; Silva 1996; West 2003; Sondhi-Garg 2004; CSC 2009 idr.) in Srednji in Južni Ameriki (prim. Aptekar 1992; Aptekar 1993; Rizzini in Lusk 1995; UNESCO 1995; Inciardi in Surratt 1997; CSC 2008 idr.), torej v manj razvitih regijah sveta, čeprav je cestne otroke mogoče najti tudi v modernih zahodnih družbah, na primer v ZDA (prim. Wright, Witting in Kaminsky 1993; Aptekar 1994; CWLA 2008 idr.) in Kanadi (prim. Dachner in Tarasuk 2002; Kelly in Caputo 2007 idr.). Opravljene študije so se osredotočale predvsem na slabe življenjske razmere cestnih otrok (prim. CSC 2002; West 2003; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008 idr.), na motivacijske dejavnike za beg na cesto (prim. Aptekar 1988; Aptekar 1994; Marshall 2003; Sondhi-Garg 2004), na družinsko situacijo (prim. Aptekar 1994; Awad 2002 idr.), na oblike viktimizacije (prim. Rane 1994; West 2003 idr.), na otroško delo (prim. ILO 1993; ILO 2001, Dachner in Tarasuk 2002 idr.) in na zagotavljanje ter varovanje pravic otrok (prim. HRW 1996a; HRW 1996b idr.). Največ študij je bilo izvedenih v okviru disciplin, ki proučujejo zdravje in razvoj cestnih otrok (prim. English 1991; UNESCO 1995; Gross, Landfried in Herman 1996; Panter-Brick, Todd in Baker 1996; de la Barra 1998; Vega in Gutierrez 1998; Lalor 1999; ILO 2000; CSC 2002; Dachner in Tarasuk 2002; CSC 2004a; UNICEF 2005; CSC 2009 idr.), socialno delo z njimi (prim. Danglesh 1992; UNESCO 1995; Byrne 1999; ILO 2000; CSC 2004a; UNICEF 2005; CSC 2006; CSC 2008; CSC 2009 idr.), njihovo izobraževanje (prim. UNESCO 1995; Epstein 1996; CSC 2001; Rodriguez in Martinez 2002; CSC 2003; CSC 2006; CSC 2008; CSC 2009), njihov psihološki razvoj in značilnosti (prim. Aptekar 1988; Aptekar 1989; DiCarlo, Gibbons, Kaminsky, Wright in Stiles 2000; Young 2003 idr.) in v sociologiji (prim. Aptekar 1988; Gutierrez in Vega 2003; Marshall 2003; Sondhi-Garg 2004 idr.), zelo malo študij pa je bilo izvedenih na področju antropologije (prim. Chitradub 1998; Trussell 1999, Magazine 2003).

Osrednja tema pričujoče doktorske disertacije se nanaša na antropološko analizo subkulture cestnih otrok v ukrajinskem mestu Makejevka. Podatki, ki so predstavljeni v pričujoči disertaciji in so osnova za izpeljano analizo, so bili zbrani z longitudinalnim terenskim delom med skupinami cestnih otrok v ukrajinskem mestu Makejevka. Terensko delo je potekalo med letoma 2000 in 2009, temeljilo pa je na kombinaciji kvalitativnih in kvantitativnih pristopov. Težišče je bilo na kvalitativnih pristopih, na način, kot jih predpisujejo avtorji s področja antropološke metodologije (prim. Malinowski 1970; Burgess 1993; Godina 1998, 265–290; Flick 2002; Denzin 2009) in metodologije raziskovanja cestnih otrok (prim. Bemak 1996; Apteekar 2000), vključevali pa so opazovanje z udeležbo, intervjuje (v etnografski in delno strukturirani različici) in vizualne zapise. Kot dopolnilo glavnim metodam sta bili uporabljeni tudi dodatni metodi, in sicer vprašalnik z zaprtimi vprašanji ter opazovanje brez udeležbe. V raziskavi je sodelovalo 68 otrok, ki so v času raziskovanja živeli v štirih skupinah na različnih lokacijah v mestu Makejevka.

V skladu z antropološkim pristopom smo ves čas raziskovanja tendirali k ohranjanju odprte pozicije raziskovalca (prim. Bemak 1996; Apteekar 2000; Flick 2002; Denzin 2009 idr.), zato si eksplicitnih in elaboriranih hipotez nismo zastavili<sup>1</sup>. Kljub temu pa smo svojo analizo raziskovalnih podatkov osredotočili okoli treh temeljnih raziskovalnih vprašanj:

1. Ali je pojav cestnih otrok v Makejevki rezultat družbenopolitičnih sprememb v Ukrajini?
2. Ali se cestni otroci v Makejevki razlikujejo od cestnih otrok drugod po svetu?
3. Ali so skupine cestnih otrok v Makejevki subkulture?

---

<sup>1</sup> V prijavi in delovni verziji doktorske disertacije sem imel poleg raziskovalnih vprašanj navedene tudi hipoteze in sicer:

1. pojav cestnih otrok v Makejevki rezultat družbenopolitičnih sprememb v Ukrajini;
2. cestni otroci v Makejevki se razlikujejo od cestnih otrok drugod po svetu; in
3. skupine cestnih otrok v Makejevki so subkulture.

Na drugem doktorskem seminarju je bila podana pripomba, da v kvalitativnih raziskavah hipoteze niso primerne. O tem, ali naj kvalitativne raziskave vsebujejo hipoteze ali ne, je bilo veliko napisanega (primerjaj Silverman 2000; Burgess 1993 idr.), sem pa sam podano pripombo v celoti upošteval in v disertaciji razpravljam le o raziskovalnih vprašanjih. Tako tudi v zaključku naloge ne bom preverjal hipotez, temveč sumariziral ugotovitve povezane z vsakim od treh raziskovalnih vprašanj.



Prvi del disertacije je namenjen predstavitvi teoretskih izhodišč obravnavanja oziroma analiziranja cestnih otrok. Za izpeljavo antropološke analize subkulture cestnih otrok v Makejevki bomo najprej izvedli pregled zgodovine, konceptov in temeljnih pojmov ter najpomembnejših dosedanjih raziskav cestnih otrok (glej *2 Pregled zgodovine, konceptov in temeljnih pojmov, ter opravljenih raziskav*). V drugem poglavju bomo nato opravili osnovni pregled zgodovine pojava cestnih otrok (glej *2.1 Zgodovina cestnih otrok*), sledi pregled razsežnosti pojava cestnih otrok (glej *2.2 Razsežnost pojava cestnih otrok*), nato bomo izvedli pregled konceptov, definicij in kategorizacij cestnih otrok (glej *2.3 Koncept cestnih otrok, definicije in kategorizacije*), opravili pa bomo tudi pregled študij, ki so se ukvarjale z raziskovanjem izvora problema cestnih otrok.

Osrednji del drugega poglavja predstavljata dve podpoglavji, pregled pojava cestnih otrok v svetu (glej *2.5 Obravnava pojava cestnih otrok po geografskem ključu*) in pregled študij cestnih otrok glede na disciplinarno področje (glej *2.6 Obravnava pojava cestnih otrok po disciplinarnem ključu*). V podpoglavju *2.5 Obravnava pojava cestnih otrok po geografskem ključu* bomo opravili pregled študij cestnih otrok v 81 državah oziroma v 6 regijah sveta, in sicer v Afriki, azijsko-pacifiški regiji, Ameriki, Evropi, regiji Bližnjega Vzhoda in v Avstraliji. V podpoglavju *2.6 Obravnava pojava cestnih otrok po disciplinarnem ključu* bomo opravili pregled študij cestnih otrok glede na disciplinarno področje. Študije bomo razvrstili v 7 disciplinarnih skupin, in sicer v antropološke študije cestnih otrok, sociološke študije cestnih otrok, študije cestnih otrok s področja psihologije, izobraževanja, študije cestnih otrok s področja socialnega dela in v študije s področja zdravja in razvoja cestnih otrok. Glede na to, da gre v pričujoči nalogi za antropološko analizo cestnih otrok, bomo več pozornosti namenili pregledu antropoloških študij. V ta namen bomo antropološke študije dodatno razvrstili v podskupine, in sicer na študije cestnih otrok v socialni in kulturni antropologiji, študije cestnih otrok v fizični antropologiji in študije cestnih otrok v vizualni antropologiji. Za osnovne vire smo uporabili najreprezentativnejše študije, ki so bile dostopne in v literaturi s področja cestnih otrok tudi največkrat navajane avtorje.

Tretje poglavje namenjamo analizi koncepta subkulture (glej *3 Subkultura in njene značilnosti*). Poglavje bomo začeli z vprašanjem o bistvu subkulture (glej *3.1 Kaj je to subkultura?*), na njega pa bomo skušali odgovoriti s pomočjo pregleda najosnovnejših elementov subkulture (glej *3.2 Nekateri elementi subkulturnega sveta*) in pregledom pristopov, ki govorijo o nastanku, naravi in koncu subkulture (glej *3.3 O nastanku, naravi in*

*smrti subkulture*). Izvedli bomo tudi pregled treh glavnih tradicij v raziskovanju subkultur, torej pregled glavnih idej in predstavnikov Čikaške šole, birminghamske tradicije in post-subkulturnih pristopov (glej 3.4 *Sociološka raziskovanja subkultur*). Nato bomo opravili pregled antropoloških študij subkultur (glej 3.5 *Antropološka raziskovanja subkultur*), v katerega bomo vključili oris zgodovine in glavnih značilnosti urbane antropologije, predstavili pa bomo tudi nekaj tipičnih primerov antropoloških študij subkultur (glej 3.5.4 *Antropološke raziskave subkultur*).

V drugem delu pričujoče disertacije se bomo lotili antropološke analize subkulture cestnih otrok v Makejevki (glej 4 *Empirična analiza subkulture cestnih otrok v Makejevki*). Po predstavitvi metodološkega aparata, ki smo ga uporabili pri opravljanju terenskega dela (glej 4.1 *Metode*), se bomo lotili predstavitve podatkov (glej 4.2 *Predstavitve podatkov*), cestne otroke v Makejevki pa bomo obravnavali tako kot produkt tranzicije, kot tudi v zgodovinski perspektivi (glej 4.3 *Cestni otroci v Makejevki kot produkt tranzicije*). Cestne otroke v Makejevki bomo analizirali tudi skozi optiko subkulture (glej 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*), pri čemer se bomo ukvarjali z elementi, kot so na primer subkulturne oblike prostora (glej 4.4.1 *Subkulturne oblike prostora*), kognitivne sheme (glej 4.4.2 *Subkulturne kognitivne sheme*), subkulturna lastnina in percepcija vrednosti (glej 4.4.2 *Subkulturne kognitivne sheme*), kolektivna in individualna identiteta (glej 4.4.3 *Subkulturna kolektivna in individualna identiteta*), socialna organizacija skupin (glej 4.4.4 *Socialna organizacija skupin*). Namen tega poglavja je predstaviti zbrane podatke, iz njih izpeljati osnovne značilnosti subkulture cestnih otrok v Makejevki in jih analizirati skozi optiko subkulturnih značilnosti.

V petem poglavju pričujoče disertacije pa se bomo ukvarjali s primerjavo in vrednotenjem v disertaciji predstavljenih primerov cestnih otrok, opravljenih študij, predstavljenih konceptov raziskovanja in analiziranja ter lastnih terenskih podatkov. Ovrednotili bomo temeljne koncepte in definicije (glej 5.1 *Ovrednotenje: Koncepti, definicije in kategorizacije*), nekatere ugotovitve o značilnostih cestnih otrok (glej 5.2 *Ovrednotenje ugotovitev, vezanih na osnovne značilnosti cestnih otrok*), razloge za beg na cesto (glej 5.3 *Razlogi za beg na cesto*) in elemente, kot so zlorabno okolje cestnih otrok (glej 5.7 *Zlorabno okolje cestnih otrok*), subkultura cestnih otrok (glej 5.11 *Subkulturna narava skupin cestnih otrok*) in subkulturni stil cestnih otrok (glej 5.11.6 *Vrednotenje koncepta subkulturnega stila med cestnimi otroki v Makejevki*).

## **2 OPREDELITEV ZGODOVINE POJAVA CESTNIH OTROK, UPORABLJENIH KONCEPTOV IN TEMELJNIH POJMOV TER OPRAVLJENIH RAZISKAV TEGA FENOMENA**

V pričujočem poglavju je predstavljen kratek pregled zgodovine proučevanja cestnih otrok, razsežnosti pojava in osnovnih pojmov.

### **2.1 Zgodovina pojava cestnih otrok**

Cestni otroci, gledano zgodovinsko, niso nov pojav. Številni avtorji navajajo zgodovinske primere družb, katerih sestavni del je bilo življenje na cesti, vključno s pojavom cestnih otrok. V literaturi se pojavlja v delih, kot so »Oliver Twist« Charlesa Dickensa (1838), »Les Miserables« Victorja Huga (1862) in »Maggie: dekle s ceste« Stephena Crana (1893). Pojav cestnih otrok, kot ga poznamo danes, se sicer pojavi v času industrijske revolucije v 19. stoletju, vendar ga je mogoče zaslediti tudi že prej.

V srednjem veku, po propadu Otroške kampanije v 1212, bi se naj bande mladoletnikov klatile po deželi. Preživljali so se po večini s plenjenjem, starejši so skrbeli za mlajše, preden so jih potem prodali v suženjstvo v Južno Francijo in Italijo.

(Agnelli 1986, 45)

Leta 1803 je znašalo število otrok, starih med osem in dvanajst let, ki so delali in živeli na cestah v Londonu 9288, do leta 1876 se je število teh otrok povzpelo na približno 30.000 (Schurink 1993, 267). Policijski podatki iz leta 1852 govorijo o 10.000 potepuških otrocih na cestah New Yorka, podobno situacijo najdemo v tem času tudi v Bostonu in Chicagu (Sondhi-Garg 2004, 30).

Najobsežnejše zgodovinske zapise pojava cestnih otrok iz poznega 19. in zgodnjega 20. stoletja na področju Anglije najdemo v dokumentih organizacije »Barnardo Homes«, ki jo je ustanovil Thomas John Barnardo. S svojim delom je začel v drugi polovici 19. stoletja in 1872. začel pošiljati zapuščene in osirotele otroke k družinam v Kanadi. Delo je na začetku potekalo preko organizacije »Home of Industry«, ustanovljene 1869 s strani Annie Macpherson, in do 1939 jim je samo v Kanado uspelo emigrirati okoli 20.000 otrok.

V zgodnjih letih prejšnjega stoletja je bila tudi Sovjetska zveza izpostavljena zelo obsežnemu socialnemu problemu brezdomnosti. Pojav, ki so ga na tem območju poimenovali *bezprizornost*, je zajel otroke in mladostnike, ki so ostali brez staršev in skrbnikov ter so bili prepuščeni sami sebi. V določenih obdobjih je situacija postala še posebej kritična in število teh otrok se je povzpelo na nekaj milijonov. Pojav *bezprizornosti* se je obdržal dovolj časa, da so se znotraj populacije začele oblikovati skupine z značilnostmi subkulture (Bosewitz 1988), hkrati pa so se pojavili tudi poskusi sovjetskega sistema, da bi se s problemom uspešno spopadli in ga odpravili.

Oktober 1917 sta revolucija v Rusiji in državljanska vojna ustvarili veliko pomanjkanja in cestni otroci naj bi bili v tem času pogost pojav (Agnelli 1986). Preživljali so se s pomočjo manjših opravil, z beračenjem in krajo, njihovo število pa je bilo ocenjeno na šest do deset milijonov.

V zadnjih tridesetih letih, še zlasti od leta 1984, ko je UNICEF uradno označil problem cestnih otrok kot globalen problem, se je število poročil in raziskav na tem področju povečalo. Jasno pa je postalo tudi, da cestni otroci niso le problem nerazvitih držav, ampak da jih najdemo tudi v visoko razvitih zahodnih družbah (Dachner in Tarasuk 2002). Na tej točki je ponovno treba izpostaviti države bivše Sovjetske zveze in ostale postsocialistične države, ki so po mnenju številnih avtorjev še posebno izpostavljene temu problemu (Alexandrescu 2002; ILO 2000) in v katerih število cestnih in zapuščenih otrok v letih po padcu berlinskega zidu skokovito narašča.

## **2.2 Razsežnost pojava cestnih otrok**

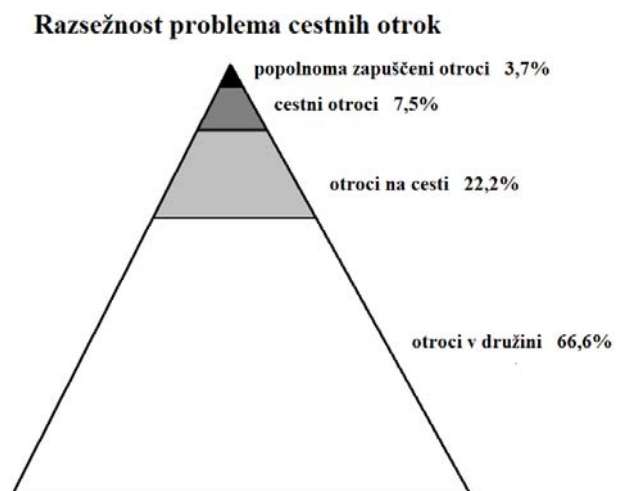
Kljub neenotnemu mnenju v zvezi s številom cestnih otrok, tako v področnem kot tudi v svetovnem merilu, pa obstajajo okvirne ocene razsežnosti pojava. UNICEF ocenjuje število cestnih otrok v svetovnem merilu na 30 milijonov (Agnelli 1986), WHO govori o številu, ki se giblje med 10 in 100 milijoni, Združeni narodi pa kar o 150 milijonih cestnih otrok po svetu. Po podatkih organizacije Inter American Parliament Group on Population in Development (Inter American Parliament Group on Population in Development 1984, v Sondhi-Garg 2004, 10) znaša število zapuščenih otrok v Aziji 20 milijonov, v Afriki in Srednjem Vzhodu 10 milijonov in 30 do 40 milijonov v Latinski Ameriki. Iz ocene so izvzete vse države, za katere velja, da so razvite oziroma modernizirane, čeprav se tudi v njih pojavljajo otroci, ki živijo na cesti. Istega leta, torej 1984, je poročilo organizacije Association

of Children`s Court Judges of Brazil ocenilo število otrok na cestah Brazilije na 30 milijonov, medtem ko naj bi bilo otrok na cestah Latinske Amerike in Karibov več kot 50 milijonov (ibid.).

Ennew in Milne sta na podlagi podatkov Unicefovega poročila iz leta 1984, demografskih indikatorjev in figur izvedla poskus globalne ocene števila cestnih otrok, ki kaže, da 75 % vseh otrok živi doma, 25 % otrok pa večino časa ali ves čas živi na cesti in so izpostavljeni velikemu številu elementov viktimizacije (ibid., 11).

Peter Tacon, ustanovitelj in vodja organizacije za pomoč cestnim otrokom CHILDSHOPE, je oblikoval diagram za oceno razširjenosti problema cestnih otrok:

Shema 2.1: Razsežnost problema cestnih otrok



(Ennew, J. in Milne, B. 1989, *The Next Generation – Lives of Third World Children* v Sondhi-Garg 2004, 14).

Neenotnosti v ocenah pa ne gre predpisati le različnim pristopom k pojavu, razlikam v definicijah problema in kategorijah »cestnih otrok« ali pa dinamični naravi pojava. Težavo velikokrat predstavlja tudi specifična nacionalna in lokalna politika, ki si zavestno ali nezavedno zatiska oči pred omenjenim problemom in na ta način onemogoča učinkovito oceno in pristop k reševanju problema.

### 2.3 Koncept cestnih otrok, definicije in kategorizacije

Širina koncepta »cestni otroci« zajema izjemno obsežno pojmovno polje in sega od »otrok, ki delajo«, pa vse do mladoletniške delinkvence. Del težave s širino koncepta je v tem, da cestni

otroci sami po sebi ne predstavljajo homogene skupine, saj so kot posamezniki pripadniki različnih manjših skupin oziroma subkultur (Sondhi-Garg 2004, 2). Tako uporaba koncepta »cestni otroci« ostaja široka in številni poskusi oženja njegove uporabe še niso privedli do zadovoljive in univerzalne definicije termina (prim. Aptekar 1994; Lusk 1992).

Po mnenju številnih avtorjev je ravno širina koncepta glavni problem pri oblikovanju standardne definicije (prim. Aptekar 1994; Lusk 1992; Oritz 1992; Sondhi-Garg 2004). Kljub mnogim poskusom omejevanja koncept še vedno zajema številne kategorije, ki segajo od »zapuščenih otrok«, »otrok brez družin«, »otrok v nevarnosti«, otroškega dela, zlorabe otrok, mladinske delinkvence do otrok, ki živijo na cesti. Vzajemno in izmenično prekrivanje kategorij onemogoča ustrezno klasifikacijo, ki bi predstavljala prvi korak k oblikovanju definicije in koncepta otrok (Agnelli 1986; Dromnjak 1986), še posebej tistih, ki preživljajo velik del svojega časa na cesti, brez da bi razvili skupne in kategorično specifične značilnosti.

Vseeno pa obstajajo izdelane stereotipizacije, povezane s cestnimi otroki:

Njihova obleka je komaj primerna, vsa raztrgana in zakrpana, lase imajo nepočesane, roke in obraze umazane in zdi se, da imajo tisti »vrag ga vzemi« odnos do sveta. Živijo na svoj način in pripovedujejo neverjetne zgodbe, da bi naberačili več denarja, govorijo jezik s ceste, ki jim kot skupini zagotavlja identiteto, so divje samostojni. Neradi zaupajo odraslim, čeprav velikokrat spoštujejo lojalnost do svojih vrstnikov, še posebej, ko so se pridružili skupini ali bandi cestnih otrok.

(Tyler 1986 v Levenstein 1994, 5)

Tylerjev opis cestnih otrok ne vsebuje le opisa, ampak tudi elemente, ki kažejo na subkulturno naravo skupine cestnih otrok, povsem na način, kot sta elementarne aspekte predstavila Lee (Lee 1945) in Gordon (Gordon 1947). Kot prvo gre za imidž, ki je predstavljen kot niz elementov, ki oblikujejo specifičen videz cestnih otrok (Aptekar 1994; Beazley 2003 idr.). Kot drugo gre za specifičen način obnašanja, ki je značilen za cestne otroke (Aptekar 1994; Beazley 2003 idr.). In kot tretje gre za njihov specifičen jezik (Aptekar 1994; Beazley 2003 idr.). Dejstvo, da imamo pri cestnih otrocih opraviti s subkulturo in ne z nekakšno amorfnó skupino, je zelo pomembno, saj nam ravno to omogoči aplikacijo konceptov in metod, vzpostavljenih na področju teorij subkultur.

Večina definicij, ki se pojavljajo v raziskavah pojava cestnih otrok, temelji na predpostavkah, predstavljenih v zgoraj navedeni stereotipizaciji, kar pa nikakor ne odpravi težav s širino

uporabe koncepta. Kljub temu da univerzalne definicije še ni, pa obstajajo poskusi znanstvenega definiranja pojava, oženja in razmejevanja koncepta. Na ta način nastajajo sicer partikularne, a vseeno jasnejše opredelitve pojava cestnih otrok.

Cestni otrok, kot ga definira Myles Ritchie (1999), je "otrok, ki je mlajši od 18 let, razen če je navedeno drugače, ki iz različnih razlogov zapusti svojo družino začasno ali trajno, živi na cesti in je nezadostno preskrbljen s strani odgovornih odraslih". Cestni otroci kot skupina so torej definirani znotraj vseobsegajočega termina 'otroci v posebno težkih okoliščinah (children in especially difficult circumstances)'. Znotraj tega področja so dalje kategorizirani kot 'brezdomni otroci (homeless children)', podkategorija 'otroci, ki živijo na cesti (children living on the street).

(Sondhi-Garg 2004, 4)

Da bi vzpostavili jasen koncept »cestnega otroka«, je kategorijo treba ločiti od ostalih, navidezno podobnih skupin. Kategorije »cestnih otrok« ne gre v celoti enačiti s kategorijo »zapuščenih otrok«. »Nekritična raba besede "zapuščenost" je pogosta v medijih in literaturi s področja socialnega dela. Najdenčki, cestni otroci, žrtve vojne, otroci v prostituciji in otroci beguncev so bili vsi predstavljeni kot zapuščeni. Nejasna raba izraza le-tega oropa vse njegove analitične vrednosti (Panter-Brick in Smith 2000, 1). Po mnenju avtorice tovrstna nekritična raba sploh ni nenavadna. Izraz »zapuščeni« nosi s seboj namreč tudi izredno močan čustven naboj, ki v medijih in poljudni literaturi odigra pomembno vlogo, za področje znanstvene terminologije pa v tej obliki nikakor ni primeren. Poskusi zbitritve pojma »zapuščenost« so sicer bili izvedeni, a kljub temu termin ostaja le nekaj več kot *ad hoc* klasifikacija, ki ne prodre do jedra problema. Po mnenju Tolfreeja je težava v tem, da dvojnost kategorije »zapuščeni otroci« enači situacijo, v katero je bil otrok postavljen, ko je zapuščen, s situacijo, v kateri potem tudi naprej živi (prim. Panter-Brick in Smith 2000, 2–3). Je pa termin »zapuščeni« odigral ključno vlogo pri specifikaciji podskupin cestnih otrok, glede na naravo njihovih vezi s svojimi družinami:

Childhope (1993) razlikuje tri podskupine: 'otroci na cesti', ki ostanejo v rednem stiku s svojimi družinami, 'otroci ceste', ki živijo ločeno od svojega družinskega okolja, vseeno pa vzdržujejo občasne stike in 'zapuščeni in zapostavljeni otroci', ki živijo povsem sami zase.

(ibid., 3)

Glavni prispevek te tipologije je v povezovanju termina »zapuščenost« pri izpostavljanju vezi med otrokom, starši in skupnostjo. Koncept pa je še vedno nejasen, sploh če ga apliciramo na

otroka, ki lahko igra dvojno vlogo: kot zapuščen ali kot zapuščajoč (Panter-Brick, v Smith 2000).

Panter-Brick in Smith izpostavljata pojem »zapuščenosti« kot socialni konstrukt, ki ga je nujno prepoznati kot stereotip, ki temelji na prevladujoči predstavi o »primernem« otroštvu.

Otroštvo je prikazano kot socialni konstrukt, ki ne more imeti univerzalne veljavnosti: obstaja namreč množica zgodovinsko in kulturno specifičnih otroštev. Iz tega sledi, da mora biti tudi zapuščenost obravnavana znotraj specifičnega zgodovinskega in kulturnega konteksta.

(ibid., 4)

Vseeno pa otroci, ki delajo, in cestni otroci, torej otroci, ki »po definiciji preživijo dalj časa izven nadzora odraslih skrbnikov, predstavljajo jedrno podobo "zapuščenih otrok"« (ibid., 131), torej populacije otrok, ki so bili zapuščeni v najširšem smislu. Zapuščenost se lahko pojavlja v obliki moralne ali fizične zapuščenosti s strani staršev ali pa kot zapuščenost s strani družbe, v kateri otroci živijo. V skrajni obliki zapuščenosti gre po mnenju Veala, Tylorja in Linehana za izostanek upanja in otrokovega čuta za samega sebe, na tej točki pa so otroci že prepoznani kot potencialna nevarnost za družbo (ibid.).

Podobne težave se skrivajo v konceptu »otroci, ki delajo«. Kljub sovpadanju s konceptom »cestnih otrok« tudi teh dveh ne moremo izenačiti.

... izraz "otroci, ki delajo", skriva dve skupini. Prvič, večina cestnih otrok lahko sploh preživi, le zahvaljujoč majhnim, dolgotrajnim in utrujajočim opravilom. Na ta način jih (cestne otroke) opišemo kot otroke, ki delajo, a so na nek način prosti. Drugič, to so otroci, ki so izključeni iz običajnega otroštva in s svojim delom pomagajo svojim družinam.

(UNESCO 1995, 12)

Kljub temu da se otroci, ki delajo, pojavljajo na cesti tako kot cestni otroci, se od njih tudi bistveno razlikujejo. Glavna razlika je, da ohranijo določeno stopnjo povezanosti s svojo družino. Najdemo jih v veliki večini držav v razvoju, pojavljajo se v urbanih naseljih v relativno neorganiziranih ekonomskih dejavnostih, predvsem proizvodnih in predelovalnih dejavnostih. »Večina je stara od 7 do 17 let in kljub temu, da ima veliko teh otrok družino, kamor bi se lahko vrnili, po večini ostajajo na cesti, kjer delajo in živijo (Sondhi-Garg 2004, 17). Delo, ki ga opravljajo, je zaradi slabih, pogosto izkoriščevalskih pogojev dela nevarno ne



le za njihovo zdravje, ampak tudi za njihov psihosocialni razvoj. Iz tega izhaja, da koncept »cestni otroci« v določenih primerih sovпада s konceptom »otrok, ki delajo«. Ravno socialna izoliranost je značilnost, ki se veže na »cestne otroke« in »otroke, ki delajo« (Marshall 2003). »Kako potem pride do socialne izolacije znotraj družine? Povsem preprosto. Starši otroka ne morejo obravnavati kot otroka« (Marshall 2003, 15). Po Marshallovem mnenju so cestni otroci »socialni izolati«, kar naj bi bila njihova glavna definicija: »socialna izolacija je glavna spremenljivka pri napovedovanju in identifikaciji pojava, ki mu pravimo "cestni otroci"« (ibid., 19).

Eden prvih poskusov kategorizacije otrok, ki jih najdemo na cesti, je bil izveden leta 1984 s strani organizacije UNICEF. Na podlagi otrokovih socialnih vezi je bil oblikovan tristopenjski model:

1. *otroci v nevarnosti* (children at risk) – otroci, ki sicer delajo, a z denarjem, ki ga zaslužijo, pomagajo svojim družinam, v katerih tudi živijo; denar, ki ga zaslužijo, ni osrednji del družinskega proračuna, a je vseeno dobrodošel;
2. *otroci na cesti* (children on the street) – otroci, ki so zaradi stiske v družini prisiljeni delati in na ta način finančno podpirati svojo družino; ti otroci ponavadi opustijo šolanje in se v celoti posvetijo delu;
3. *cestni otroci* (children of the street) – otroci, ki dobesedno živijo na cesti, s svojimi družinami pa imajo relativno redke stike oziroma stikov z družino nimajo; to so otroci, ki so odrasli na cesti, cesta je njihovo primarno življenjsko okolje.

Ta shema predstavlja v literaturi največkrat uporabljeno kategorizacijo cestnih otrok.

Lusk (1992) pa predlaga štiristopenjsko kategorizacijo:

1. *otroci, ki delajo na cesti, a živijo doma* (family-based street workers): otroci, ki ohranjajo neposreden stik s tradicionalnimi socialnimi strukturami in delajo na cesti iz ekonomskih razlogov;
2. *neodvisni delavci na cesti* (independent street workers): otroci, ki občasno že živijo na cesti, njihov stik z družinami pa je relativno začasen in z zasluženim denarjem ne podpirajo družinskega proračuna;
3. *cestni otroci* (children of the street): otroci, ki živijo na cesti, stikov s svojimi družinami nimajo, saj gre ponavadi za pobegle ali zapuščene otroke in sirote; ti otroci

ponavadi niso vključeni v programe socialnih institucij, po večini se preživljajo z nelegalnimi aktivnostmi in so tudi sami velikokrat žrtve kriminala in spolnih zlorab;

4. *otroci družin, ki živijo na cesti* (children of street families): otroci družin, ki jim cesta predstavlja prostor, v katerem živijo in delajo; Sondhi-Garg jih omenja kot »pavement dwellers« v Indiji oziroma prebivalci »favel« v Braziliji (Sondhi-Garg 2004, 8).

Pallana in Simab v članku »*Street children of Afganistan*« (prim. Rane 1994) na primeru cestnih otrok v Kabulu ločita tri kategorije:

1. *sirote*: otroci, ki so izgubili oba ali enega od staršev, ponavadi očeta, drugi starš pa za otroka ni sposoben skrbeti (posebno skupino predstavljajo otroci, katerih očetje so emigrirali, izginili med politično vstajo ali vojno in so klasificirani kot mrtvi);
2. *otroci obubožanih* (destitute children): otroci, ki imajo sicer žive starše, ampak ti ne morejo skrbeti za njih zaradi invalidnosti, bolezni, starosti ali ekstremne revščine;
3. *potepuhi* (wanderers): otroci, ki imajo oba starša živa, družina pa ni pretirano revna; ti otroci ponavadi hodijo v šolo, življenje na cesti pa predstavlja njihov način preživljanja prostega časa, zlasti med vikendi.

Kljub posameznim prikazanim kategorizacijam pa še vedno ostaja potreba po univerzalni definiciji cestnih otrok. Definicije, ki so na področju študij cestnih otrok v splošni uporabi, so velikokrat prirejene stroki, ki se s problemom ukvarja, in področju, na katerem se problem pojavlja.

Nandana Reddy je v »*Street Children of Bangalore: A Situational Analysis*« (Reddy v Ganesan 1996) oblikovala definicijo, ki je v uporabi tudi pri UNICEF-u:

Cestni otroci so tisti, za katere je postala cesta (v najširšem pomenu besede, na primer nenaseljene hiše, puščava ipd.) kot njihova družina, njihov pravi dom. Gre za situacijo, v kateri ni nikakršne zaščite, nadzora ali usmerjanja s strani odgovornih odraslih.

(Reddy 1992 v Ganesan 1996, VII.)

Cosgrove definira cestnega otroka kot »vsakega posameznika pod starostno mejo večine, čigar obnašanje je večinoma neskladno z družbenimi normami in čigar primarna podpora ... ne prihaja iz družine oz. njenega substituta« (Cosgrove 1990 v Sondhi-Garg 2004, 3). Po Aptekarjevem mnenju ta definicija implicira, da stopnja družinske vpletenosti in deviantnega

vedenja medkulturno ne variira (Aptekar 1994). Tudi Sondhi-Garg (ibid., 8) dokazuje, da najdemo v Indiji cele družine, »pavement dwellers«, ki živijo in delajo izključno na cesti. V tem kontekstu je življenje na cesti za otroka boljše, kot bi bilo, če bi ostal v neprimerni družini, kjer bi bil izpostavljen zlorabam.

Poskus definicije, ki ga razvije Schurink (Schurink 1993), temelji na značilnostih cestnih otrok, ki so po avtorjevem mnenju univerzalne:

1. cestni otroci so prikrajšani glede hrane, obleke, zatočišča in osnovnih dobrin, kot sta na primer zdravniška oskrba in izobraževanje;
2. starost cestnih otrok sega od sedem do osemnajst let, s povprečno starostjo štirinajst let;
3. večino med cestnimi otroki predstavljajo fantje;
4. otroci po večini prihajajo iz revnih, velikokrat člansko preobremenjenih družin, kjer so ponavadi zanemarjani, zlorabljeni in prikrajšani;
5. cestni otroci preživijo na cesti s pomočjo opravljanja 'nenavadnih del', »na primer pomoč pri parkiranju vozil, čuvanje in pranje avtomobilov, prodaja časopisa, sadja ter zelenjave, beračenje in prostitucija, uživanje in preprodaja drog in ostala manjša kriminalna dejanja« (Schurink 1993, 268);
6. cestni otroci so posebno občutljivi na socialne, seksualne in psihološke zlorabe, katerim so izpostavljeni na cesti;
7. družino cestnih otrok je v njihovem življenju zamenjala »specifična oblika skupinskega življenja (subkultura), ki jo označuje specifičen imidž, obnašanje in jezik in tudi posebna pravila, ki temeljijo na enkratnem sistemu norm in vrednot (ibid., 268).

Definicija, ki jo ponuja Manandhar v članku »*A situation relating to street children in Nepal*« (prim. Rane 1994), govori o cestnih otrocih kot o otrocih, ki so viktimizirani in/ali pri katerih so zanemarjene njihove osnovne potrebe. V Nepalju najde tri kategorije teh otrok:

1. otroke, ki preživijo dnevno od 5 do 8 ur na cesti in se potem vrnejo domov k staršem, v revne predele mesta;
2. otroke iz oddaljenih vasi, ki imajo le še občasne stike s starši;
3. otroci, ki so bili dobesedno zapuščeni s strani staršev in že od vsega začetka živijo na cesti.

Ne glede na vse izvedene poskuse definicij in kategorizacij ostajajo pozicije glede razumevanja pojava cestnih otrok neenotne. Očitno je, da številni koncepti tudi s serijami številnih lastnih popravkov ne morejo zadovoljivo zaobjeti dinamične in fluidne narave pojava cestnih otrok. »Cestni otroci pa ostanejo cestni otroci, ne glede na to, kako jih imenujemo. So socialni izolati, pregnani na cesto iz svojih domov« (Marshall 2003, 114).

Sami bomo lastno razumevanje kategorije cestne otroke sicer utemeljili na UNICEFOVI kategorizaciji (1984), vsebinsko pa bomo kategorijo kombinirali s kategorijo *potepuhov* (wonderers) Pallane in Simabe (prim. Rane 1994). Cestne otroke razumemo kot visoko kompetentne akterje, z izjemnim socialnim in kulturnim kapitalom, ki jim omogoča preživetje na cesti. Večina obstoječih kategorizacij cestnih otrok namreč predstavlja cestne otroke kot žrtve brez alternative, s čimer pa se, na podlagi opravljenega pregleda študij cestnih otrok v svetu, predvsem pa lastnih raziskovalnih izkušenj, ne moremo strinjati.

## 2.4 Izvor problema

Izhajajoč iz obstoječe in uveljavljene serije neenotnih in partikularnih definicij, konceptualizacij in kategorizacij, tudi v zvezi z razumevanjem razlogov za beg otrok na cesto ni enotnega mnenja.

Po mnenju številnih avtorjev (prim. Agnelli 1986; Sondhi-Garg 2004) je treba s tem v zvezi upoštevati številne medsebojno delujoče dejavnike, od ekonomskih, socialnih, političnih, okoljskih, družinskih do individualno-psiholoških. »Medsebojno prepleteni politični, ekonomski in psihološki pogoji, ki potisnejo otroke na ceste, so preveč kompleksni, da bi lahko ta pojav v svetovnem merilu enostavno razložili« (Sondhi-Garg 2004, 32).

V glavnem prevladujeta na tem področju dve teoretski poziciji: ena se osredotoča na individualni psihološki ustroj otroka; druga pa na socialno okolje, iz katerega otrok prihaja. V prvem primeru naj bi specifičen psihološki ustroj potisnil otroka na cesto oziroma ga motiviral za beg od doma. Druga pozicija pa izpostavlja razmere v ožjem in širšem socialnem okolju, ki naj bi potisnile otroka iz tradicionalnih okvirjev socializacije. Teoretska pozicija, ki izpostavlja psihološki ustroj otroka, tako v ospredje postavlja »problematičnega otroka« ter navaja dejavnike, kot so impulzivnost, slabo razvit superego, slabo razvita samopodoba in pomanjkanje družabnosti (Sondhi-Garg 2004, 32). Nekateri psihologi izpostavljajo tudi

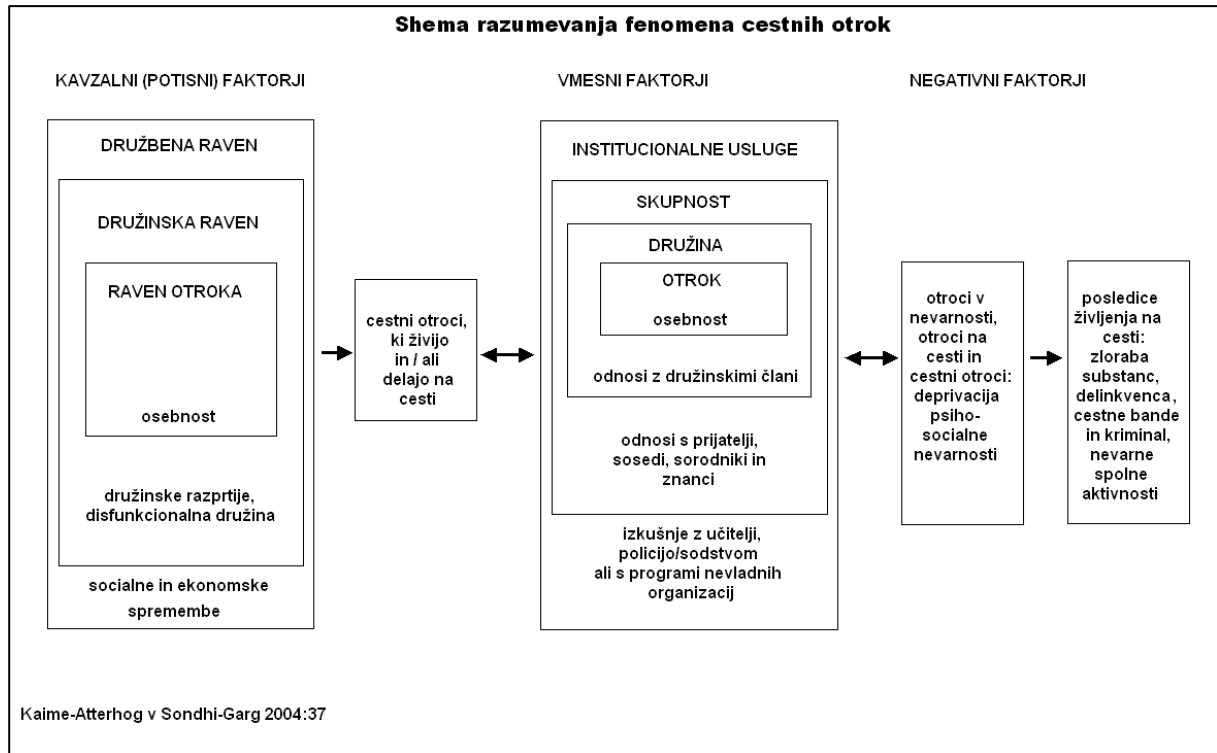
otrokov motivacijski sistem, ki otroke privede do bega na cesto v iskanju večje avtonomije in aktivne participacije v socialnem okolju (Agnelli 1986). Druga teoretska pozicija, ki izpostavlja socialne dejavnike, pa vidi beg od doma kot obliko »samorešitve iz neprimerne oziroma škodljivega okolja« (ibid.). V tem primeru študije izpostavljajo otrokovo družino, ki zaradi neprimerne socialne, ekonomske ali politične situacije ne funkcionira ustrezno in tako ustvari za otroka neprimerno okolje. Dejavniki, ki jih avtorji te pozicije največkrat izpostavljajo, so revščina, ruralno-urbane migracije, socialni razdori in družinska kriza (prim. Sondhi-Garg 2004, 33).

Obstaja pa tudi tretja teoretska pozicija, ki je nekakšna integracija obeh omenjenih pozicij in izpostavlja interakcijo med osebnimi, torej psihološkimi dejavniki, in dejavniki okolja, torej socialnimi dejavniki. Felsman (1981) tako govori o nujnem »kontekstualno-integrativnem pristopu«, ki bi upošteval interakcijo med dejavniki, kot so individualna psihologija, temperament, inteligenca in osebnost (prim. Sondhi-Garg 2004, 33) ter okoljem. Repetti, Taylor in Seeman (prim. Sondhi-Garg 2004, 33) predlagajo »integriran bio-behavioristični profil«, ki se osredotoča na družino. V primerih, ko družina negativno vpliva na fizičen in mentalen razvoj otrok in mladostnikov, se oblikujejo »rizične družine« in te predstavljajo za otroka neprimerno, celo zlorabno socialno okolje. Konceptualna shema razumevanja pojava cestnih otrok, ki jo predlaga Kaime-Atterhog (prim. Sondhi-Garg 2004, 37), vključuje individualni, družinski in strukturalni, torej kulturni, socialni in politični nivo. Pojav cestnih otrok je po Anarfiju (prim. Anarfí 1997) v tej shemi razumljen kot rezultat individualne in kolektivne ranljivosti. Shema (glej *Shema 2.1: Razumevanje pojava cestnih otrok*) predstavlja ta pojav kot obliko kontinuuma: na eni strani so vzročni dejavniki, med katere spadajo tudi otrokove osebnostne lastnosti in individualni motivacijski dejavniki, ki otroka potisnejo na cesto; sledi družinska situacija, ki predstavlja otrokovo primarno socialno okolje; ter širše socialno okolje, v katerega je družina umeščena. Na ta način so nivoji ne le medsebojno odvisni, ampak tudi vzročno-posledično povezani – spremembe na katerem koli nivoju se bodo manifestirale na obeh ostalih nivojih.

V teoriji sprejeti in največkrat navajani dejavniki, ki vplivajo na oblikovanje pojava cestnih otrok, so tako: slaba družinska situacija, revščina, brezposelnost, preobremenjenost družine, dezintegracija družine, neodgovorno starševstvo, odsotnost staršev, nasilje v družini oziroma širšem socialnem okolju, zanemarjanje in zloraba otrok, alkoholizem in narkomanija. Nikakor pa ni mogoče zanikati individualne komponente, ki jo je mogoče najti v psihologiji

posameznega otroka in ki se kaže v dejstvu, da otroci na cesto bežijo kot posamezniki in ne kot populacija.

Shema 2.2: Razumevanje pojava cestnih otrok



Tudi glede oblikovanja pojava cestnih otrok med avtorji ne obstaja enotno mnenje. Ne glede na številne ekonomske, politične, družbene in družinske dejavnike, ki jih avtorji izpostavljajo, ostaja beg vsakega otroka na cesto individualno dejanje. Tako je mogoče razumeti pojav cestnih otrok le skozi podrobno analizo vsake posamezne zgodbe, ki je individualno umeščena v svoj, enkratni socialni okvir.

Na nek način so otroci ujeti na stičišču med tradicionalnimi in modernimi vrednotami. Tradicionalno videnje otrok je zastaralo. Naša socialna realnost je na preizkušnji v 'sedaj', to pomeni, kaj v resnici obstaja in kako se s tem spopademo. Narava posameznikove realnosti ... se ne poraja v vakuumu. Temelji na socialnih realnostih, ki jih oblikujemo skozi interakcijo z drugimi.

(Charon 1995 v Marshall 2003, 53)

Sami se bomo v pričujoči nalogi glede razumevanja oblikovanja pojava cestnih otrok postavili na stran kontekstualno-integrativnega pristopa (prim. Felsman 1981). V veliki meri namreč soglašamo z ugotovitvijo, da je otrokov beg na cesto rezultat kombinacije individualno-psiholoških in socialnih dejavnikov.

## 2.5 OBRAVNAVA POJAVA CESTNIH OTROK PO GREGRAFSKEM KLJUČU

V svetu pojav cestnih otrok ni enovit. Dejavnikov, ki vplivajo na to neenovitost, je veliko. Velik vpliv na razlike imata na primer kulturno in družbenopolitično ozadje, slednje pa je v veliki meri vezano tudi na geografsko lego države. Vseeno pa je mogoče vsaj na splošni ravni izpostaviti nekatere elemente, ki so skupni takorekoč vsem cestnim otrokom po svetu.

Cestni otroci so v povprečju stari 12,5 leta (Aptekar 1994, 198). Distribucija po spolu je za svetovno populacijo približno takšna: 70 % je dečkov, 30 % deklic (ibid., 196). Enaka distribucija se kaže tudi na lokalni ravni, razen v predelih, kjer so razširjene specifične ekonomske dejavnosti. Tako je praviloma na področjih, kjer je več otroške prostitucije, več deklet, na področjih, kjer je več otroškega dela, pa je več fantov.

Večina otrok je zapustila svoje družinsko okolje predvsem iz ekonomskih razlogov, čeprav igrata tudi družinska situacija in vrstniški vpliv pomembno vlogo pri motiviranosti za beg od doma (prim. Aptekar 1994; Marshall 2003; West 2003; Sondhi-Garg 2004). Otroci po večini prihajajo iz imigrantskih družin, ki so praviloma matrifokalne. Družine otrok so v glavnem iz nižjega razreda, za katerega je značilen nizki življenjski standard, velikokrat tudi skrajna revščina, za katero so otroci praviloma v svojih družinah tudi socializirani (prim. Aptekar 1994; Baker, Panter-Brick in Todd 1997; Marshall 2003; West 2003; Sondhi-Garg 2004).

Otroci so na cesti izpostavljeni predvsem slabim življenjskim razmeram, zanje pa je velikokrat značilno, da so celo boljše, kot je stanje v družinah otrok (prim. Aptekar 1994; Marshall 2003; West 2003; Sondhi-Garg 2004). Nekatere študije izpostavljajo tudi primere, pri katerih je bilo psihofizično stanje cestnih otrok bistveno boljše kot stanje kontrolne skupine otrok, ki so živeli pri svojih obubožanih družinah (prim. Panter-Brick, Todd in Baker 1996 in Baker, Panter-Brick in Todd 1997). Slabe življenjske razmere na cesti vključujejo tudi fizične in spolne zlorabe ter otroško delo, ki mu je populacija cestnih otrok izpostavljena manj kot celotna populacija otrok, ki jih je mogoče srečati na cesti (prim. Aptekar 1994; Marshall 2003; West 2003; Sondhi-Garg 2004). Bistvena razlika med obema skupinama je tudi v tem, da cestni otroci s svojim denarjem praviloma ne podpirajo svojih družin in jim zaslužek velikokrat ostane, kar je potencialni argument proti viktimizirani podobi cestnega otroka. Med ekonomskimi aktivnostmi izstopajo predvsem občasna dela, prekupčevanje,

zbiranje odpadnega materiala in beračenje. Pojavlja se tudi otroška prostitucija, vendar ne kaže, da bi bil ta pojav globalen, saj ga je kot stalen vir dohodka mogoče evidentirati le v nekaterih državah.

Med univerzalnimi elementi gre omeniti še življenje v skupinah (prim. Aptekar 1994; Beazley 2003; Sondhi-Garg 2004), ki kažejo značilnosti subkultur (prim. Chitradub 1998; Beazley 2003; Sondhi-Garg 2004). Skupina naj bi ščitila posameznika in mu nudila psihološko in fizično oporo, igrala pa naj bi tudi vlogo substituta za izostalo družino. Za subkulture cestnih otrok po svetu je značilna predvsem socialna organiziranost življenja v skupini, privzemanje novih identitet in socializacija posameznikov v cestno kulturo.

Kot eno pogosto prisotnih značilnosti cestnih otrok gre omeniti še zlorabo različnih omamnih substanc (prim. Aptekar 1994; Lalor 1999), ki je po mnenju številnih avtorjev univerzalen pojav med cestnimi otroki. Izstopajo uporaba alkohola, tobačnih izdelkov in inhalantov, vedno znova pa je med različnimi skupinami mogoče opaziti tudi uporabo lokalno-specifičnih substanc, ki jih na drugih področjih ne najdemo.

V pričujočem poglavju so predstavljeni primeri cestnih otrok v državah, ki so razvrščene po kriteriju števila cestnih otrok v naslednje regije: Azija in Pacifik (poročilo opravljenega vsebinskega pregleda držav je v Prilogi 1: Pregled držav Azije in Pacifika), Amerika (poročilo opravljenega vsebinskega pregleda držav je v Prilogi 2: Pregled ameriških držav), Afrika (poročilo opravljenega vsebinskega pregleda afriških držav je v Prilogi 3: Pregled afriških držav), Bližnji Vzhod (poročilo opravljenega vsebinskega pregleda držav je v Prilogi 4: Pregled držav Bližnjega Vzhoda), Evropa (poročilo opravljenega vsebinskega pregleda držav je v Prilogi 5: Pregled evropskih držav) in Avstralija. Primeri študij cestnih otrok so izbrani bodisi na podlagi svoje reprezentativnosti in zanimive lokalne specifike, bodisi na podlagi odmevnosti študije, ki je bila opravljena na tem področju, predvsem pa zato, ker omogočajo vpogled v značilnosti svetovne populacije cestnih otrok.



### 2.5.1 Azija in Pacifik

Polovica svetovne populacije živi v azijsko-pacifiški regiji: 30 % ljudi je revnih in 40 % je otrok in mladih. Regija ima države z velikimi razlikami v velikosti, političnih strukturah in ekonomijah, od Kitajske, ki je z 1,2 milijarde ljudi najštevilčnejša država na svetu, do majhnih pacifiških narodov z le nekaj tisoč ljudmi, kot na primer Niue (2.000) in Palau (20.000).

(West 2003, 11)

Po ocenah nevladnih organizacij naj bi bilo vseh otrok v tej regiji tudi več deset milijonov (prim. West 2003, 1). Večina, celo več kot 70 % cestnih otrok, naj bi bila dečkov (prim. West 2003, 24), njihova povprečna starost pa naj bi bila pod 15 let (prim. West 2003, 14). Natančno število cestnih otrok v tem delu sveta ni natančno znano, saj cestni otroci po večini niso predmet popisov prebivalstva. Problem pa je tudi v definiranju cestnih otrok:

Problem aplikacije standardnih definicij v azijsko-pacifiški regiji je dvojen. Prvi del problema predstavlja težava oblikovanja ekvivalentov v različnih državah in kulturah. Drugi del problema pa predstavljajo prekrivajoče se kategorije, ki so trenutno v uporabi, in ki vključujejo otroke, ki so imeli izkušnjo s cestnimi otroki, so bili sami cestni otroci ali pa lahko postanejo cestni otroci.

(West 2003, 12)

Problema v zvezi z oceno cestnih otrok v regiji sta dva (ibid., 2):

1. zelo težko je v celotni regiji vzpostaviti univerzalne kriterije za izvedbo takšne ocene (ibid.);
2. problematične so same kategorije in definicije, ki so trenutno v uporabi na področju proučevanja cestnih otrok (ibid., 2).

V azijsko-pacifiški regiji je torej doma skoraj polovica svetovne populacije otrok in po mnenju številnih avtorjev tudi cestnih otrok (prim. West 2003, 6, 11). Regija je prav tako ena najrevnejših na svetu (prim. CSC 2009, n. p.), ki jo pestijo tudi podhranjenost in nepismenost prebivalstva (ibid.) ter številne pandemične bolezni (prim. UNECO 1995; CSC 2009).

Glavni razlog za beg otrok na cesto v tem delu sveta je revščina (prim. Silva 1996; West 2003; Sondhi-Garg 2004), takoj za njo pa zlorabna oziroma razpadla družina ter zavrženi oziroma osiroteli otroci. Za ta del sveta so značilni tudi otroci, ki na cesti pristanejo zaradi oboroženih spopadov, v katere so otroci tudi sami vključeni (prim. West 2003; Sondhi-Garg

2004). zelo pogoste so tudi zlorabe otrok v družini, ki vplivajo kot faktor in so pogosto navajan razlog za beg na cesto (prim. Silva 1996; Sondhi-Garg 2004).

Na cesti otroci opravljajo različna dela in njihove aktivnosti segajo od zaposlitve v proizvodnih obratih do beračenja in zbiranja odpadnega materiala (prim. Chitradub 1998; BBS 2003; West 2003; Sondhi-Garg 2004), vključeni pa so tudi v kriminalne aktivnosti, prostitucijo in preprodajo mamil (prim. Chitradub 1998; West 2003).

Cestni otroci so sicer zelo kompetentni (prim. Kobarakaran 2004, n. p.; Temalaru 2005, 57–58), vseeno pa so izpostavljeni slabim življenjskim razmeram (prim. BBS 2003), ki so posledica njihove brezdornosti. Med zlorabami izstopajo ekonomske, na primer otroško delo (prim. West 2003), fizične (prim. HRW 1996a) in spolne, na primer otroška prostitucija (prim. Chitradub 1998), izpostavljeni pa so tudi zdravstvenim težavam in nevarnim substancam (prim. Chitradub 1998; West 2003; Sondhi-Garg 2004).

Sankcioniranje oziroma rehabilitacijo in reintegracijo cestnih otrok v družbo otežuje predvsem partikularnost in fragmentiranost pristopov in programov, ki so na voljo (prim. Kobarakaran 2004; Sondhi-Garg 2004; Temalaru 2005), pomanjkanje politične volje in resursov (prim. CSC 2001; CSC 2003a) ter tradicionalne države, ki so v nekaterih družbah v regiji izjemno močne (prim. CSC 2003a).

Pregledane študije, ki so bile izvedene v omenjeni regiji (glej Priloga 1), imajo številne pozitivne aspekte, med katerimi gre najprej izpostaviti izjemno dobro gradacijsko pokritost pojava cestnih otrok. Študije, ki se lotevajo analize cestnih otrok na makro-nivoju, oziroma na ravni regije, so sicer redke (prim. West 2003; BBS 2009), vendar dobro obravnavajo cestne otroke na tej ravni (ibid.). Najštevilnejše študije se ukvarjajo s pojavom cestnih otrok na ravni države, oziroma na mezo-ravni (prim. UNESCO 1995; CSC 2001; CSC 2003a; Temalaru 2005; CSC 2008; Eurasinet 2008). Največja prednost teh študij je, da zelo dobro opišejo situacijo cestnih otrok na nacionalni ravni, opredelijo nacionalne dejavnike, ki potisnejo otroke na cesto, opišejo obstoječe programe resocializacije in reintegracije cestnih otrok ter definirajo dejanske in potencialne pomanjkljivosti teh programov (ibid.). Prednost teh študij je tudi, da sistematično obdelajo nekatere elemente cestnega življenja ter ekonomski in zdravstveni položaj cestnih otrok, kar omogoča vpogled v dejavnike, ki na prvi pogled niso vidni (ibid.), so pa za razumevanje pojava cestnih otrok izjemno pomembni.

Manj številne, vendar za pričujočo nalogo najzanimivejše študije cestnih otrok iz tega dela sveta, pa so študije, ki se nanašajo na mikro-raven (prim. Hong in Ohno 2005), oziroma na lokalno raven (prim. Baker, Panter-Brick in Todd 1997), velikokrat celo na raven skupine (prim. Hanssen 1996; Sondhi-Garg 2004), oziroma subkulture cestnih otrok (prim. Chitradub 1998; Beazley 2002). Prav te študije nam omogočajo zelo podroben vpogled v vsakodnevno življenje subkulture cestnih otrok (prim. Chitradub 1998; Beazley 2002), omogočajo pa tudi razumevanje dejanske situacije posameznega otroka, motivacijskih dejavnikov za beg na cesto in oblikovanje potencialnih rešitev (prim. Sondhi-Garg 2004), ki bi temeljile na dejanskih potrebah otrok ter bi bile tako učinkovitejše od obstoječih (prim. Chitradub 1998; Sondhi-Garg 2004).

Kot največjo pomanjkljivost pregledanih študij gre izpostaviti njihovo časovno omejenost. Predstavljene študije so namreč ozko časovno zamejene (prim. Hanssen 1996; Baker, Panter-Brick in Todd 1997; Chitradub 1998; Sondhi-Garg 2004; Hong in Ohno 2005), opravljene so bile v omejenem časovnem okviru, medtem ko jim longitudinalni vidik po večini manjka. Longitudinalnost bi študijam omogočila razumevanje funkcioniranja pojava cestnih otrok skozi čas in prostor, razumevanje dinamike razvoja, veliko bolj poglobljeno pa bi bilo tudi razumevanje potencialnih rešitev problema cestnih otrok. Predstavljene študije je tako treba razumeti znotraj omenjenih zamejitev, torej kot 'časovno prostorske zabeležke' situacije cestnih otrok.

Za nadaljevanje pričujoče naloge je iz opravljenega pregleda študij cestnih otrok v azijsko-pacifiški regiji treba izpostaviti nekatere pomembne ugotovitve:

1. oblikovanje pojava cestnih otrok je v večini držav v azijsko-pacifiški regiji vezano vsaj delno na procese modernizacije, delno pa na tradicionalne socialne vzorce, ki so v regiji še vedno zelo močni (prim. Chitradub 1998; CSC 2001; West 2003);
2. pojav cestnih otrok v azijsko-pacifiški regiji je vezan predvsem na urbana naselja (prim. Chitradub 1998; CSC 2001; West 2003; Sondhi-Garg 2004);
3. otroci v azijsko-pacifiški regiji pristanejo na cesti predvsem iz ekonomskih razlogov (prim. Silva 1996; Chitradub 1998; CSC 2001; West 2003; Sondhi-Garg 2004);
4. pomembno vlogo pri oblikovanju pojava cestnih otrok v tej regiji igra disfunkcionalna družina (prim. Chitradub 1998; CSC 2001; West 2003; Sondhi-Garg 2004);

5. cestni otroci so marginalizirani (prim. Baker, Panter-Brick in Todd 1997; Chitradub 1998; CSC 2001; West 2003; Sondhi-Garg 2004) in viktimizirani (prim. Segal in Ashtekar 1994; Chitradub 1998; Sondhi-Garg 2004);
6. cestni otroci so na cesti vključeni v številne ekonomske aktivnosti (prim. UNESCO 1995; Chitradub 1998; CSC 2001; West 2003; Sondhi-Garg 2004);
7. cestni otroci živijo v skupinah, ki se velikokrat kažejo kot subkulture (prim. Panter-Brick, Todd in Baker 1996; Baker, Panter-Brick in Todd 1997; Chitradub 1998; Sondhi-Garg 2004), za katere so značilni:
  - a) subkulturni način življenja na cesti (Chitradub 1998), ki vključuje manifestni (imidž, način obnašanja in jezik) in latentni (nivo subkulture) nivo participacije posameznikov v subkulturi;
  - b) uporaba omamnih sredstev (prim. Chitradub 1998; Sondhi-Garg 2004);
  - c) vzajemni vrstniški vpliv članov subkulture pri oblikovanju motivacije za beg od doma na cesto ter pri ohranjanju 'cestnega vzorca' (prim. Chitradub 1998; Beazley 2002; Beazley 2003; Sondhi-Garg 2004);
  - d) obstoj serije subkulturnih mehanizmov (prim. Chitradub 1998; Beazley 2002; Beazley 2003; Kombarakaran 2004; Sondhi-Garg 2004), ki omogočajo članom relativno dobro adaptacijo življenja na cesti (prim. Panter-Brick, Todd in Baker 1996, 448).

### 2.5.2 Amerika

Pojav cestnih otrok v Ameriki se razlikuje glede na geografsko lociranost (cestni otroci v Južni, Srednji in Severni Ameriki - glej *Priloga 2*). Cestni otroci se Ameriki pogosto povezujejo z regijo Srednje in Južne Amerike, predvsem zato, ker je, tako z zgodovinskega vidika kot tudi zaradi trenutnega obsega, v teh državah najbolj razširjen (prim. Aptekar 1992; Aptekar 1993; Aptekar 1994). Na obseg pojava kaže naslednja ugotovitev:

Čeprav ima Latinska Amerika le 10 % celotne svetovne populacije otrok, ima skoraj 50 % celotne populacije cestnih otrok na svetu. Število cestnih otrok v Latinski Ameriki je enako celotni populaciji Kolumbije in celotne Srednje Amerike.

(Aptekar 1992, 326)

Ocene glede števila otrok na cestah v tem delu sveta so različne in segajo celo do 50 milijonov (prim. Aptekar 1994). V primeru, da je ta številka natančna, to pomeni, da je 45 % vseh otrok v tem delu sveta brezdomnih (prim. Holinsteiner in Tacon 1983 v Berry, Dasen, in Saraswathi 1997).

Otroci v regiji postanejo brezdomni v veliki meri zaradi ekonomskih razlogov (prim. Aptekar 1992; Aptekar 1994; UNESCO 1995; Inciardi in Surratt 1997; CSC 2008; CWLA 2008), ki so v zadnjih dvajsetih letih še dodatno okrepljeni zaradi nekontrolirane urbanizacije in modernizacije (prim. Aptekar 1994). Revščina, na primer, ki je v državah Srednje in Južne Amerike prisotna že vrsto generacij (prim. Aptekar 1994), je ustvarila vzorec oblikovanja tako pojava cestnih otrok, kot tudi otroškega dela (prim. Abcrust 2008; ILO 2009). Družbeni, gospodarski in politični procesi so v tem delu sveta specifično vplivali tudi na družbene in kulturne razlike, ki vplivajo na vse nivoje družbenega življenja, tudi na družino (prim. Aptekar 1993; Aptekar 1994). Poleg slabo delujočih in razpadlih skupnosti predvsem specifična oblika družine (prim. Aptekar 1989, n. p.; Berry in drugi 1997, n. p.) odločilno vpliva na povečanje števila cestnih otrok.

Elite in množice imajo v Latinski Ameriki na primer različne družinske tradicije. V elitnih latinsko ameriških družinah so očetje prisotni in močni. Fantje so vzgojeni tako, da se naučijo spoštovati avtoriteto, za razliko od obubožanih latinsko ameriških družin, za katere je običajno, da so ženske v središču družine. Fantje so, bolj kot v spoštovanje avtoritete, vzgojeni v zgodnjo neodvisnost od doma. (Berry, Dasen in Saraswathi 1997, n. p.)

Kot pomembne dejavnike pri oblikovanju pojava cestnih otrok gre omeniti še migracije iz ruralnih v urbane predele (prim. Aptekar 1994), zlorabno družinsko okolje (prim. Pangea 2008) in vrstniški vpliv (prim. Dachner in Tarasuk 2002). V primerjavi z ostalimi regijami v svetu je sicer manj begunskih otrok zaradi vojne (prim. Aptekar 1994; CSC 2004; CSC 2008), vseeno pa igrajo pomembno vlogo naravne katastrofe (prim. Rizzini in Lusk 1995), kot so, na primer, poplave in suše. Vsi dejavniki skupaj že dolga leta sodelujejo pri oblikovanju pojava cestnih otrok, ki jih nekateri avtorji imenujejo celo »izgubljena generacija Latinske Amerike« (prim. Rizzini in Lusk 1995, 391).

Kot zelo pomembne gre izpostaviti tudi razlike med družbenimi razredi, ki v tej regiji igrajo še posebno pomembno vlogo (prim. Berry in drugi 1997, n. p.). Cestni otroci prihajajo večinoma iz nižjega razreda in stigma manjvrednosti se jim s tem, ko pristanejo na cesti, le še

bolj izostri. Nekateri avtorji menijo, da je celo sam termin *cestni otroci*, ki je v splošni uporabi, razredno obarvan. Tako na primer Nancy Sheper-Hughes in Daniel Hoffman (Pangea 2008, n. p.) opažata, da uporablja v Braziliji ta termin višji, premožnejši razred, da opiše otroke nižjega razreda, za katere pa sploh ni nujno, da v resnici živijo na cesti. Velikokrat se torej zgodi, da so kot cestni otroci opredeljeni tisti otroci, ki živijo pri svojih družinah, na cesti pa le opravljajo delo, oziroma tam preživijo del svojega časa.

Kar zadeva Severno Ameriko je bila ta v osemdesetih letih prejšnjega stoletja prizorišče dramatičnih socialnih in ekonomskih sprememb, kar je bilo povezano z brezdomnostjo v Združenih Državah Amerike in ostalih državah na kontinentu (prim. Wright, Witting in Kaminsky 1993). Do tedaj je bila percepcija brezdomnosti v ZDA dokaj stereotipizirana in omejena na starejše, bele moške, ekonomsko, socialno in psihološko zlomljene in utopljene v alkoholu. Avtorji Wright, Witting in Kaminsky (ibid., 1) v svoji študiji ocenjujejo, da se je situacija danes spremenila do te mere, da ženske, otroci in mladi predstavljajo skoraj 40 % vseh brezdomnih v Združenih državah Amerike.

Ko se je med brezdomci v ZDA dvignil proporcionalni delež žensk in otrok, so ti postali bolj podobni cestni populaciji tretjega sveta, kjer so brezdomnost, dezintegracija družine, izkoriščanje in zapuščenost otrok problemi, ki so v zadnjih desetih letih v porastu.

(Wright, Witting in Kaminsky 1993, 1)

Države v Severni Ameriki pa vseeno, podobno kot evropske države, ne poznajo lokacij, kjer bi lahko našli večje število otrok, ki živijo brez nadzora odraslih.

Kar pa imajo Združene države in razvit svet, je veliko delinkventne in nasilne populacije, ki jo je po večini mogoče najti v revnih urbanih predelih. Cestni otroci pa so manj delinkventni, oziroma so, kot sem že omenil drugje, bolj žeparji kot razbojniki (Aptekar 1994, 203).

Pomembno je tudi socialno ozadje otrok in mladih, ki se znajdejo na cesti (prim. Aptekar 1994). V nerazvitem svetu gre predvsem za otroke iz družin iz nižjega sloja (ibid.); otroci brezdomnih, revnih, brezposelnih in marginaliziranih ostanejo, oziroma postanejo najprej brezdomni. V Združenih državah pa je največ brezdomnih otrok in mladih iz srednjega sloja.

Za otroke iz Severne Amerike, ki pobegnejo od doma, je veliko bolj značilno, da so na cesti zaradi družinskih razprtij kot pa revščine. Skoraj 80 % ameriških otrok, ki so pobegnili, je bilo fizično ali

spolno zlorabljenih. Le 20 % cestnih otrok v Latinski Ameriki je na cesti zaradi fizične ali spolne zlorabe.

(Aptekar 1994, 203)

Pojav cestnih otrok se sicer, kot smo že povedali, v določenih elementih razlikuje glede na geografsko lociranost, glavni dejavniki, ki oblikujejo brezdomnost otrok v Ameriki, pa so po večini isti (prim. Priloga 2: Pregled ameriških držav). Izstopajo ekonomski dejavniki (prim. Aptekar 1993), predvsem revščina in brezposelnost, v zadnjih dvajsetih letih pa jih je še dodatno okrepila nekontrolirana urbanizacija (prim. Abcrust 2008). Tako sta revščina in ruralno-urbane migracije, ki sta v državah Srednje in Južne Amerika prisotni že vrsto generacij, ustvarili vzorec oblikovanja pojavnosti cestnih otrok in otroškega dela na cesti, kar je vplivalo tudi na družino (prim. Berry in drugi 1997). Lahko sklenemo, da igra družinsko okolje v celotni regiji pomembno vlogo pri oblikovanju brezdomnosti otrok (prim. Aptekar 1989; Aptekar 1994; Rose in drugi 1992; Rizzini in Lusk 1995; Dachner in Tarasuk 2002; Kelly in Caputo 2007; CSC 2008; Hickler in Auerswald 2009), ki velikokrat zaradi zlorabnih elementov (prim. Aptekar 1988; Wright in drugi 1993), kot so alkoholizem, zasvojenost, brezposelnost in psihično ter fizično nasilje, potisne otroke na cesto.

Otroci in mladi, ki se v Ameriki znajdejo na cestah, so izpostavljeni predvsem slabim življenjskim razmeram (prim. Aptekar 1988, Aptekar 1993; Aptekar 1994; Wright in drugi 1993; UNESCO 1995), podhranjenosti (prim. Dachner in Tarasuk 2002), številnim boleznim (prim. Raffaelli in drugi 1993), zlorabam substanc (prim. Noto in drugi 1997; Inciardi in Surratt 1998) ter ekonomskim (prim. Rose in drugi 1992; Wittig in drugi 1997), fizičnim (prim. Givefuture 2009) in spolnim zlorabam (prim. Raffaelli in drugi 1993). Da bi se obvarovali pred omenjenimi oblikami zlorabe, so se otroci organizirali v skupine (prim. Aptekar 1988; Aptekar 1992; Aptekar 1993; Dachner in Tarasuk 2002; Hickler in Auerswald 2009), ki delujejo kot substitut odsotne družine in nudijo članom materialno in emocionalno podporo (prim. Aptekar 1993, n.p.; Dachner in Tarasuk 2002, 1043–1044).

Resocializacijski in reintegracijski programi, namenjeni cestnim otrokom, ki so v omenjeni regiji v teku, so sicer številni (prim. Pangea 2008; Abcrust 2008) vendar je njihov učinek relativno omejen. Eden glavnih problemov je otroško delo, oziroma vpletenost otrok v ekonomske aktivnosti, ki so postale pomemben del gospodarstva v regiji (prim. Pangea 2008; Abcrust 2008; ILO 2009).

Med številnimi pozitivnimi aspekti študij ameriških cestnih otrok (prim. Priloga 2) gre najprej izpostaviti zelo dobro analizo pojava cestnih otrok na mikro-nivoju. Študije natančno opišejo življenje skupin cestnih otrok (prim. Raffaelli, Koller, Reppold, Kuscick, Krum in Denise 2001; Ribeiriao in Ciampone 2001; Gilfoyle 2004) in vsakodnevno situacijo na cesti (ibid.), nekatere pa orišejo tudi socialno-kulturni kontekst pojava cestnih otrok (prim. Aptekar 1993; Aptekar 1994). Številne študije (prim. Aptekar 1993; Aptekar 1994; Huang in drugi 1994; Noto, Nappo, Galduroz, Mattei in Carlini 1997; Wittig, Wright in Kaminsky 1997; Inciardi in Surratt 1997; Dachner in Tarasuk 2002) so zaradi svoje poglobljenosti tudi zelo uporabne kot izhodišče, oziroma kot osnova za oblikovanje inovativnih in bolj usmerjenih programov resocializacije in reintegracije cestnih otrok.

Kot glavno pomanjkljivost študij je treba izpostaviti njihovo časovno omejenost. Študije so bile namreč izvedene v omejenem časovnem intervalu in ker ne vključujejo longitudinalne časovne komponente, tudi ne morejo zajeti dinamike razvoja posameznih skupin cestnih otrok in posledično ne morejo v celoti razumeti logike razvoja pojava cestnih otrok. Potrebno bi bilo torej na obstoječe osnove, ki so zastavljene v opravljenih raziskavah, aplicirati longitudinalni pristop, ki bi odpravil to pomanjkljivost in omogočil poglobljen vpogled v pojav cestnih otrok v Ameriki.

Kot ključno za nadaljevanje naloge je iz opravljenega pregleda študij cestnih otrok v Ameriki (glej Priloga 2) treba izpostaviti naslednje ugotovitve:

1. oblikovanje pojava cestnih otrok je v večini držav v ameriški regiji vezano vsaj delno na procese modernizacije (prim. Aptekar 1994);
2. pojav cestnih otrok v ameriških državah je vezan predvsem na urbana naselja (prim. Aptekar 1994; Inciardi in Surratt 1997; CSC 2004; CSC 2008), čeprav se v nekaterih, predvsem latinsko ameriških državah, pojavlja tudi v ruralnih predelih (Aptekar 1994);
3. ključno vlogo pri oblikovanju pojava cestnih otrok v tej regiji gre pripisati disfunkcionalni družini (prim. Aptekar 1989; Berry in drugi 1997) in nasilju v družini (prim. Aptekar 1994; CWLA 2008; Pangea 2008; Hickler in Auerswald 2009);
4. otroci v tej regiji pristanejo na cesti predvsem iz ekonomskih razlogov (prim. Aptekar 1992; Aptekar 1994; UNESCO 1995; Inciardi in Surratt 1997; CSC 2008; CWLA 2008); še posebej je to prevladujoči dejavnik za države Latinske Amerike (prim. Aptekar 1994), medtem ko je v državah Severne Amerike največkrat navajan dejavnik



- za beg otrok na cesto nasilje v družini (prim. Aptekar 1994; CWLA 2008; Pangea 2008);
5. cestni otroci državah Amerike so marginalizirani (prim. Aptekar 1994);
  6. cestni otroci v ameriški regiji se na cesti vključujejo v številne ekonomske aktivnosti (prim. Aptekar 1994);
  7. med cestnimi otroci je močno razširjena uporaba omamnih sredstev (prim. Aptekar 1994; Huang in drugi 1994; Noto, Nappo, Galduroz, Mattei in Carlini 1997; Wittig, Wright in Kaminsky 1997; Incardija in Surrata 1998);
  8. cestni otroci v številnih ameriških državah živijo v skupinah, ki se velikokrat kažejo kot subkulture (prim. Raffaelli, Koller, Reppold, Kuscick, Krum in Denise 2001; Ribeiria in Ciampone 2001; Gilfoyle 2004), za katere so značilni:
    - a) subkulturni način življenja na cesti (Aptekar 1993; Gilfoyle 2004);
    - b) močan vzajemni vrstniški vpliv članov subkulture (prim. Dachner in Tarasuk 2002; Gilfoyle 2004);
    - c) serija subkulturnih mehanizmov (prim. Aptekar 1993; Gilfoyle 2004), ki omogočajo članom zelo dobro adaptacijo življenju na cesti (ibid.);
    - d) etabrirano mesto v lokalni ekonomiji in socialnem življenju (prim. Aptekar 1993; Dachner in Tarasuk 2002);
  9. cestni otroci prihajajo praviloma iz družin, za katere je značilna matrifokalnost z odsotnim očetom (Aptekar 1989); in
  10. cestni otroci imajo razvite številne kompetence, ki jim omogočajo preživetje na cesti (prim. Dachner in Tarasuk 2002).

### 2.5.3 Afrika

Afrika je mlada, urbana in revna. Polovica populacije kontinenta je stara manj kot 15 let. 37 % ljudi živi v mestih, večina v revnih predelih in *slumih*. Povprečna rast urbanih predelov je ocenjena na 5 % letno. 34 najbolj zadolženih držav na svetu je v Afriki.

(Sexton 2005, 4)

Cestni otroci so danes nedvomno ena od stalnic med alternativami življenja v urbanih naseljih v vseh afriških državah. Problem cestnih otrok ima v zgodovini Afrike serijo občasnih pojavljanj, skokovit porast pa se je začel v sedemdesetih, osemdesetih in devetdesetih letih, torej v času, ko so države v Afriki začele razglašati svojo neodvisnost (prim. Priloga 3).

Ocene števila cestnih otrok v Afriki so netočne in neenotne, neenotne pa so tudi definicije cestnih otrok, ki še dodatno otežujejo oceno njihovega števila (ibid.). Ocena, ki se v literaturi največkrat pojavlja in se nanaša na Afriko kot kontinent, je 10 milijonov otrok na cesti (ibid.). Oblikovanje pojavnosti cestnih otrok je v večini afriških držav vezano na procese modernizacije (prim. CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008), pomembno vlogo pri oblikovanju pojavnosti cestnih otrok v Afriki pa igra tudi disfunkcionalna družina (prim. Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; Veale in Giorgia 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008), še posebej v povezavi z zelo slabim življenjskim standardom (prim. Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008).

Enaindvajseto stoletje je stoletje, ki je sovražno milijonom otrok v številnih afriških državah. Vedno večje število otrok je potisnjenih na ceste, v glavnem zaradi revščine, zlorab, trpinčenja, posilstev, zapuščenosti ali osirotelosti zaradi aidsa. Kršitve otrokovih pravic iz devetdesetih let so postale obča praksa v številnih afriških državah. Prav zanikanje osnovnih človekovih in pravnih pravic, vključno s pravico do življenja, svobode in varnosti so danes ena od značilnosti afriške socialno-ekonomske podobe.

(Kopoka 2000, 2)

Cestni otroci v Afriki so po večini dečki, stari povprečno 12 let (prim. Kopoka 2000; Sexton 2005; CSC 2008). Organizirani so v skupine, katerih glavni namen je zaščita in materialna ter emocionalna podpora. Skupine štejejo od 3 do 10 članov, v njih pa živijo po večini fantje (prim. Kopoka 2000; CSC 2008).

Dejavniki, ki sodelujejo pri oblikovanju pojavnosti cestnih otrok v Afriki, so:

- socialne katastrofe, kot so na primer epidemije aidsa in begunske krize (prim. CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004; Sexton 2005);
- politične katastrofe, kot so na primer oboroženi konflikti in državljanske vojne (prim. CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004);
- naravne katastrofe, kot so na primer ekstremne suše, poplave in potresi (prim. Aptekar 1994); revščina (prim. LeRoux 1996);
- ruralno-urbane migracije (prim. Young 2003);
- kolaps ekonomije (prim. CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004), razpad družine (prim. Aptekar 1994);
- alkoholizem in zasvojenost z mamili v družini (prim. Aptekar 1994; Lalor 1998);

- nasilje v družini, fizična ter psihična zloraba otrok ter otroško delo (prim. UNESCO 1995);
- spolna eksploatacija otrok (prim. UNESCO 1995; Lalor 1998; Lalor 2003).

Po Sextonovem mnenju je mogoče te dejavnike razvrstiti v naslednjo hierarhijo (ibid., 4):

1. socialne katastrofe (virus HIV, aids, etnični konflikti);
2. politične katastrofe (vojne, korupcija, razsipavanje z resursi);
3. naravne katastrofe (lakota, poplave, potresi);
4. revščina;
5. ruralno-urbane migracije;
6. kolaps ekonomije (nezaposlenost, posledično izguba doma, družine, staršev in družine);
7. razpad družine;
8. alkoholizem in zasvojenost z mamili znotraj družine;
9. nasilje v družini in fizična ter psihična zloraba otrok;
10. otroško delo in spolna eksploatacija otrok.

Kopoka (2000) ne izpostavlja le, da je naraščajoče število cestnih otrok problem, ki ga afriške vlade še vedno ignorirajo, ampak zastopa celo pozicijo, da so tisti, ki so odgovorni za reševanje situacije, postali izvor problema: »Vladne politike, ki z odprtimi rokami sprejemajo liberalizacijo in ekonomijo prostega trga, v glavnem prispevajo k ohranjanju visoke stopnje revščine in stiske, čemur so najbolj izpostavljeni prav otroci« (Kopoka 2000, 2).

Družina, ki je po avtorjevih besedah osnova otrokove dobrobiti, je prav tako postala eden od glavnih dejavnikov oblikovanja pojava cestnih otrok (ibid.). Starši zaradi ekonomske stiske pošiljajo svoje otroke na ceste, da bi tam beračili in z denarjem pomagali pri vzdrževanju družine (Kopoka 2000, 2). Otroci na cestah afriških mest delajo, prekupčujejo in se ukvarjajo s prostitucijo, veliko pa jih zapusti svoje domove tudi zaradi vedno večje stopnje viktimizacije in zlorab, katerim so izpostavljeni v domačem okolju (prim. Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; Veale in Giorgia 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008). Posebej negativno vplivajo na otroke tudi šole, ki so po avtorjevem mnenju postale »središča nasilja in kriminala« in otroke dodatno motivirajo za beg od doma (ibid.). Avtor kot pomemben problem izpostavi tudi javnost, ki po njegovem mnenju ignorira problem cestnih otrok (ibid.).

Cestni otroci v Afriki so izključno urban problem (prim. Kopoka 2000; Awad 2002; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; Sexton 2005; CSC 2006; CSC 2008), čeprav gre v večini primerov za otroke iz ruralnih predelov. Ekstremna urbanizacija, ki je sledila osamosvojitvam in modernizaciji številnih držav, je sprožila val migracij iz ruralnih v urbane predele. Na ta način je postal socialni sistem v mestih preobremenjen, število obubožanega urbanega prebivalstva se je močno povečalo, razpadla pa je tudi tradicionalna socialna struktura. Predvsem ekonomski stres,<sup>2</sup> ki ga družine izkušajo v zadnjih dvajsetih letih, je eden tistih dejavnikov, ki se v družini transformira v zlorabne odnose in postane eden glavnih motivacijskih elementov za beg na cesto. Družine velikokrat razpadejo in ker tradicionalna struktura, ki bi kompenzirala deficit izostale družine, več ne obstaja, otroci pristanejo na cesti (prim. Kopoka 2000; Sexton 2005; CSC 2008).

Čeprav je reševanje problema cestnih otrok velikokrat tudi tema političnih strank afriških držav, pa je po Kopokovem mnenju stopnja realizacije programov pomoči in resocializacije ter reintegracije otrok v družbo zelo nizka. Problem ni le v nizkih materialnih kapacitetah držav, ampak predvsem v politični volji, ki je, ko gre za reševanje socialnih problemov, zelo okrnjena.

Tradicionalni odziv večine afriških držav na problem cestnih otrok je bil represija. Otroke aretirajo na cesti že zaradi manjših kraj ali postopanja, velikokrat pa jih zadržijo, dokler se ne najde kdo, ki prevzame za njih odgovornost. To pa lahko traja nekaj tednov ali celo mesecev. Pridržanje v krutih razmerah je skupna usoda večine cestnih otrok. To dejstvo nam pove več o resnični naravnosti vlade kot pa kakršnokoli poročilo nacionalne zakonodaje.

(Kopoka 2000, 11)

Podobno naravnost je mogoče najti tudi v javnosti. V tradicionalni afriški družbi so bili otroci del skupnosti in z njimi so ravnali spoštljivo (ibid., 12). Današnja družba pa otroke potiska v zasebno sfero in njihova vzgoja je postala skrb njihovih staršev ali skrbnikov, ne več skupnosti.

Po Kopokovem mnenju (prim. Kopoka 2000, 12–13) bi bilo treba na samem začetku reševanja problema sploh prepoznati, da problem cestnih otrok obstaja. Vladne in nevladne organizacije v afriških državah bi morale delovati koordinirano in usmerjeno, poseben

---

<sup>2</sup> Kopoka (ibid.) ima v mislih predvsem serijo negativnih vplivov slabega ekonomskega položaja na družino, kot so na primer brezposelnost, nekvalificiranost delovne sile, nizek življenjski standard in podobno.

poudarek pa bi morali posvetiti družini kot osnovni celici družbe (prim. Kopoka 2000, 12–20). Za zagotovitev resocializacije in reintegracije bi bilo treba otrokom zagotoviti ustrezno zaščito (ibid., 14–16), pravno svetovanje, izobraževanje (ibid., 17) in zaposlitev (ibid., 18–19). Predvsem pa bi bilo treba prepoznati cestne otroke kot posameznike, ki so se znašli v stiski, iz katere sami ne morejo.

Pregledane študije cestnih otrok v Afriki (prim. Priloga 3) imajo številne pozitivne aspekte, vendar je njihov domet relativno omejen. Predstavljene študije, še posebej tiste, ki jih je CSC vključil v svoja poročila (prim. CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008), dobro opišejo populacijo cestnih otrok in njihovo situacijo v državah, za katere je bilo poročilo oblikovano. Velika prednost teh študij je tudi, da na sistematičen način obdelajo različne elemente življenja na cesti, na primer ekonomski in zdravstveni položaj cestnih otrok, kar omogoča primerjave med državami, v katerih so bile študije izvedene. Študije pa so omejene na nacionalni nivo in ne obravnavajo pojava cestnih otrok na nivoju kontinenta, prav tako pa se ne spuščajo na lokalni nivo. Opravljene študije in izdelana poročila so sicer zelo uporabna, vendar le na ravni opisa pojava cestnih otrok, vse ostalo, oblikovanje univerzalnih konceptov pojava, ali pa oblikovanje univerzalnega in učinkovitega programa resocializacije in integracije, ki bi temeljilo zgolj na podlagi teh poročil, pa je zelo težko.

Za nadaljevanje naloge je iz opravljenega pregleda študij cestnih otrok na področju Afrike treba izpostaviti naslednje ugotovitve:

1. oblikovanje pojava cestnih otrok je v večini afriških držav vezano na procese modernizacije (prim. CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008);
2. problem cestnih otrok v Afriki je vezan predvsem na urbana naselja (prim. Awad 2002; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008);
3. pomembno vlogo pri oblikovanju pojava cestnih otrok v Afriki igra disfunkcionalna družina (prim. Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; Veale in Giorgia 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008);
4. otroci v Afriki pristanejo na cesti predvsem iz ekonomskih razlogov (prim. Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008);

5. cestni otroci v Afriki so marginalizirani (prim. UNESCO 1995; Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; Lalor 2004; CSC 2006; CSC 2008);
6. cestni otroci v Afriki so na cesti vključeni v številne ekonomske aktivnosti (prim. CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008);
7. cestni otroci v Afriki živijo v skupinah, ki se velikokrat kažejo kot subkulture (prim. Awad 2002; CSC 2004; Sexton 2005);
8. cestni otroci v Afriki uporabljajo številna omamna sredstva (prim. Lalor 2004; Narus 2008); in
9. cestni otroci so kompetentni in premorejo obsežen kulturni kapital (Awad 2002).

#### **2.5.4 Bližnji vzhod**

Kolikšno je število cestnih otrok v regiji Bližnjega vzhoda, je nemogoče oceniti, saj ne obstaja študija, ki bi obravnavala cestne otroke kot celotno populacijo v tej regiji, po drugi strani pa je tudi definiranje cestnih otrok za ta del sveta neenotno. Težavo pri ocenjevanju povzročajo tudi razlike med družbami (prim. CSC 2004): medtem ko je v enih družbah za otroke življenje na cesti stanje stresa in nenormalnosti, obstajajo tudi družbe, v katerih je prehajanje med cesto in družino kulturno zelo enostavno (ibid.). Predvsem v slednjih družbah je ocenjevanje populacije če ne že nemogoče, pa vsaj močno oteženo.

Urbanizacija in revščina igrata pri oblikovanju pojava cestnih otrok v tej regiji pomembno vlogo (prim. CSC 2004). Ruralno urbane migracije producirajo tudi urbano obliko revščine, in stres v izolirani nuklearni družini je eden od najpomembnejših dejavnikov, ki potisnejo otroke na cesto (prim. CSC 2001; CSC 2004; Hakobyan 2008). Veliko otrok se znajde na cesti tudi zaradi osirotelosti in zapuščenosti (prim. Roccella 2006). Med vsemi regijami je Bližnji Vzhod nedvomno tista regija, kjer je poleg revščine pri oblikovanju pojava cestnih otrok zelo pomemben vpliv vojne, oziroma oboroženih sporov (prim. CSC 2004). Socialna in politična situacija, ki se razvije kot posledica vojaških konfliktov, je namreč zelo ugodna za razvoj pojava, še posebej v primerih večjih begunskih migracij (ibid.). Pomembno je izpostaviti, da izvor problema cestnih otrok v takšnih primerih ni nujno neposredno prisoten in je lahko oddaljen več sto kilometrov (prim. CSC 2004; Tufail 2004). Cestni otroci se torej lahko pojavijo v državi, ki sama po sebi nima ne ekonomskih, ne socialno političnih težav

(prim. CSC 2004; Tufail 2004), otroci pa so na cesti zato, ker v sosednjih državah divjajo oboroženi spori.

Cestni otroci so značilni za večja urbana središča v regiji (prim. CSC 2004; Tufail 2004; Roccella 2006; Hakobyan 2008; MSF 2009), čeprav se pojavljajo tudi v nekaterih ruralnih predelih (prim. CSC 2008, n. p.). Otroci se na cesti v glavnem preživljajo z delom (prim. CSC 2004; Roccella 2006; Hakobyan 2008) in beračenjem (prim. CSC 2004), velikokrat pa so prisiljeni tudi v kriminalne aktivnosti, kot je na primer prekupčevanje z mamili (prim. Roccella 2006, 30, 33). Poleg izpostavljenosti ekonomskemu izkoriščanju (prim. CSC 2004; Roccella 2006, 30-33), so otroci izpostavljeni tudi slabim življenjskim pogojem (prim. CSC 2004, 11), različnim oblikam nasilja (prim. CSC 2004, 11) ter različnim oblikam obolenj, še posebej virusu HIV (ibid.).

Reševanje problema cestnih otrok v tem delu sveta je oteženo predvsem zaradi nestabilnosti družbeno politične situacije (prim. CSC 2004), pomanjkanja politične volje (prim. CSC 2004; Roccella 2006, 30–34) ter tradicionalnih drž v družini (prim. Roccella 2006, 30–31; Hakobyan 2008, n. p.), ki delajo družinsko okolje posebej primerno za beg otrok od doma na cesto.

Med številnimi pozitivnimi aspekti študij cestnih otrok na Bližnjem Vzhodu (glej *Priloga 4*) je treba najprej omeniti zelo dobre opise pojava cestnih otrok na nacionalnih ravneh, ki jih je mogoče najti predvsem v poročilih CSC (prim. CSC 2001, 2004). Opisi in analize so izvedene obsežno in sistematično, vendar v nobenem primeru ne presegajo nacionalnega nivoja, kar je hkrati tudi njihova največja pomanjkljivost. Na podoben način so zamejene tudi individualne raziskave, ki so bile opravljene v tej regiji, na primer raziskava Alija, Shahaba, Ushijime in de Muyncka (prim. Ali in drugi 2004), je pa njihov pozitiven aspekt, da so bistveno bolj poglobljene kot poročila CSC. Te študije dobro opišejo vsakodnevno življenje cestnih otrok, psihofizično stanje otrok na cesti in na podlagi tega tudi oceno stanja cestnih otrok (ibid.). Za razliko od poročil CSC (prim. CSC 2001; CSC 2004) uporabljajo te študije (prim. Ali in drugi 2004) tudi metodologijo, ki je kombinacija kvalitativnih in kvantitativnih metod in tako bolj vstopajo v raziskovalno situacijo in analizirajo dobljene podatke.

Naslednja pomanjkljivost CSC poročil je to, da predstavljajo cestne otroke dokaj stereotipno, to je kot pasivne žrtve, zanemarja pa aktivne aspekte njihove situacije. Številne antropološke

(prim. Trussell 1999; Chitradub 1998; Magazine 2003) in sociološke študije (prim. Sondhi-Garg 2004), ki so bile izvedene v drugih regijah in državah, predstavljajo otroke kot aktivne tako pri odločitvah za beg od doma, kot tudi v situaciji na cesti. V regiji Bližnjega vzhoda izvedenim poročilom (prim. CSC 2001, CSC 2004) in študijam (prim. Ali in drugi 2004; Hakobyan 2008) takšno obravnavanje posameznika kot akterja manjka.

Za pričujočo nalogo je iz opravljenega pregleda študij cestnih otrok v regiji Bližnjega vzhoda (glej Priloga 4) treba izpostaviti naslednje ključne ugotovitve:

1. problem cestnih otrok v državah Bližnjega vzhoda je vezan predvsem na urbana naselja (prim. CSC 2004; Tufail 2004; Roccella 2006; Hakobyan 2008; MSF 2009);
2. ključno vlogo pri oblikovanju pojava cestnih otrok v tej regiji gre pripisati disfunkcionalni družini (prim. Roccella 2006);
3. otroci v tej regiji pristanejo na cesti predvsem zaradi nenadzorovane urbanizacije (prim. CSC 2004), socialno političnih kriz (prim. Roccella 2006) in iz ekonomskih razlogov (prim. CSC 2004);
4. cestni otroci v regiji se na cesti vključujejo v številne ekonomske aktivnosti (prim. CSC 2004; Hakobyan 2008);
5. cestni otroci se pojavljajo kot subkultura;
6. cestni otroci kažejo v življenju na cesti visoko stopnjo kompetentnosti (prim. Ali in drugi 2004; CSC 2004; Hakobyan 2008).

### **2.5.5 Evropa**

Kljub temu, da so brezdomni otroci in mladi nesporno prisotni tudi v številnih evropskih mestih (prim. Brandon in drugi 1980; HRW 1996b; Stephenson 2001; Lukašinska 2002; Permien 2003; Altantis in Goddard 2004; Unicef 2005; CSC 2008), enotna ocena števila cestnih otrok v Evropi ni oblikovana. Popisi in študije, ki so bile opravljene, so omejene na nekatere evropske države, medtem ko študija, ki bi raziskala celoten pojav cestnih otrok v Evropi, še ni bila izvedena (glej Priloga 5: Pregled evropskih držav). Parcialne študije se nanašajo predvsem na zdravje mladih, ki so se znašli na cesti, na pravice in pravno zaščito zapuščenih in pobeglih otrok (prim. HRW 1996b), na družinsko situacijo (prim. Lukašinska 2002), zasvojenost in socialno delo z omenjeno populacijo.



Ne glede na parcialne, tudi nekatere močno pretirane ocene, pa ostaja število cestnih otrok v Evropi, v primerjavi z drugimi regijami v svetu, relativno nizko (prim. Aptekar 1994). Nedvomno je iz pregledanih primerov (glej Priloga 5) evidentno tudi, da otroci in mladi na cestah evropskih mest ne izkušajo cestnega življenja na način, kot ga izkušajo cestni otroci v nerazvitem svetu (prim. Aptekar 1994; HRW 1996b; Stephenson 2001). Se pa enako kot ti na cesti srečujejo z neprimernim življenjskim okoljem (prim. Altantis in Goddard 2004; CSC 2008), izpostavljeni so kriminaliteti (prim. Stephenson 2001; Altantis in Goddard 2004), zasvojenosti in psihičnim, fizičnim in spolnim zlorabam (Baker 2008). Kljub neprimernosti okolja cestnih otrok v evropskih mestih pa je intenzivnost zlorabnosti v Evropi bistveno nižja kot drugod po svetu (prim. Priloga 1, Priloga 2, Priloga 3, Priloga 4).

Kot pomemben dejavnik, ki oblikuje pojav cestnih otrok v tem delu sveta, gre izpostaviti ekonomsko situacijo in stopnjo revščine ter nivo socialnih storitev. Med najpogosteje navajanimi izstopajo nasilje v družini (prim. HRW 1996b, 3; CSC 2008, n. p.), brezposelnost (prim. HRW 1996b, 2), nizek življenjski standard (CSC 2008, n. p.), disfunkcionalna družina (prim. Baker 2008, n. p.) in družbeno-politični dogodki v regiji (prim. Stephenson 2001, 530–531; ILO 2001, 1, 9; Altanis in Goddard 2004, 301–302; Lukašinska 2005, 5). Altanis in Goddard (prim. Altanis in Goddard 2004, 306–307) omenjata tudi demografske dejavnike, ki odločilno vplivajo na pojav cestnih otrok in lahko pri isti populaciji v dveh različnih družbah povzročijo izjemne razlike. Omeniti gre še kulturno in politično situacijo v regiji (prim. Stephenson 2001; Lukašinska 2002; Altanis in Goddard 2004), ki skupaj z za regijo značilno zgodovino pomembno vpliva na oblikovanje socialnih pojavov, še posebej na obvladovanje kritičnih situacij, ki producirajo socialne probleme, kot sta brezdonnost in cestni otroci.

Otroci in mladi na cesti živijo v skupinah (prim. Bosewitz 1988; HRW 1996b; Baker 2008; CSC 2008; Stephenson 2001; Altanis in Goddard 2004), ki jim nudijo materialno in emocionalno podporo in ki delujejo kot substitut za izostalo družino (prim. Brandon in drugi 1980, 13; Stephenson 2001, 543–544). Otroci in mladi se na cesti preživljajo predvsem z opravljanjem priložnostnih del (prim. Stephenson 2001, 534–544), beračenjem (prim. CSC 2008, n. p.) in kriminalnimi in polkriminalnimi aktivnostmi (prim. Stephenson 2001, 534–544). V primerjavi z drugimi regijami sveta pa je v Evropi zabeleženih manj primerov prostitucije (prim. CSC 2008, n. p.).

Na cesti so otroci izpostavljeni predvsem neprimernim življenjskim razmeram (prim. Brandon in drugi 1980; HRW 1996b; Stephenson 2001; Altanis in Goddard 2004; Baker

2008; CSC 2008), slabim delovnim pogojem (prim. ILO 2000, 3–4; ILO 2001, xi–xiii; Türkmen in drugi 2004, 132–133), različnim obolenjem (prim. Türkmen in drugi 2004, 131–136; CSC 2008, n. p.) in zasvojenosti (prim. CSC 2008, n. p.).

Videti je tudi, da doživljajo otroci in mladi na cestah evropskih mest cestno življenje drugače kot cestni otroci v drugih delih sveta, predvsem pa v državah v razvoju (prim. Roggenbuck 1993; Aptekar 1994; HRW 1996b; Chitradub 1998; Stephenson 2001; Sondhi-Garg 2004). Cestni otroci v Evropi so praviloma manj vpeti v lokalno ekonomijo, na voljo pa jim je tudi več programov pomoči, resocializacije in reintegracije, kot v drugih, predvsem nerazvitih delih sveta.

Študije pojava cestnih otrok v Evropi (glej Priloga 5) so sicer relativno redke, vendar pa imajo tiste, ki so bile izvedene, številne pozitivne karakteristike. Študije relativno dobro opišejo situacijo cestnih otrok v državah, kjer so bile izvedene (prim. HRW 1996b; Stephenson 2001; Lukašinska 2002; Permien 2003; Altanis in Goddard 2004; Unicef 2005; Baker 2008; CSC 2008), vsakodnevno življenje otrok na cesti (prim. Stephenson 2001; Lukašinska 2002; Altanis in Goddard 2004) ter programe, ki so namenjeni reševanju problema cestnih otrok (prim. CSC 2008). zelo dobro je v evropskih državah raziskano tudi otroško delo (prim. ILO 2001; CSC 2008).

Bistveni slabosti študij, izvedenih v evropskih državah (glej Priloga 5: Pregled evropskih držav), pa sta časovna zamejenost in področna selektivnost. Študije so časovno omejene<sup>3</sup> in izostanek diahrone, oziroma longitudinalne perspektive onemogoča natančnejše razumevanje situacije cestnih otrok in razvoja pojava cestnih otrok v Evropi (prim. HRW 1996b; Stephenson 2001; Lukašinska 2002; Permien 2003; Altanis in Goddard 2004; Unicef 2005; Baker 2008; CSC 2008). Študije so prav tako prostorsko zamejene in se ukvarjajo zgolj s problemom cestnih otrok v državi, kjer je bila študija izvedena. Ker pa je Evropa relativno integriran prostor, v katerem je prehajanje med državami bistveno enostavnejše kot drugod po svetu, velikokrat med navedenimi razlogi za oblikovanje pojava cestnih otrok izostanejo resnični dejavniki (prim. Altanis in Goddard 2004). Da bi se izognili omenjenima težavama, bi bilo treba oblikovati raziskovalni program, ki bi vključeval vse evropske države in bi bil vezan na daljše časovno obdobje.

---

<sup>3</sup> Natančnih podatkov o trajanju študij ni, vendar je iz poročil mogoče razumeti, da gre za nekajmesečna raziskovalna obdobja.

Za nadaljevanje naloge je iz opravljenega pregleda študij cestnih otrok v Evropi (glej Priloga 5) treba izpostaviti nekatere ključne ugotovitve:

1. cestni otroci v evropskih državah se pojavljajo izključno v urbanih naseljih (prim. HRW 1996b; Stephenson 2001; Lukašinska 2002; Permien 2003; Altanis in Goddard 2004; Unicef 2005; Baker 2008; CSC 2008);
2. ključno vlogo pri oblikovanju pojava cestnih otrok v evropskih državah gre pripisati disfunkcionalni družini (prim. HRW 1996b; Stephenson 2001; Lukašinska 2002; Permien 2003; Altanis in Goddard 2004; Unicef 2005; Baker 2008; CSC 2008), družbeno-političnim (prim. Stephenson 2001; Lukašinska 2002; Altanis in Goddard 2004) in ekonomskim dejavnikom (Altanis in Goddard 2004), med državami Vzhodne Evrope pa tudi tranziciji (prim. Stephenson 2001; Lukašinska 2002);
3. cestni otroci v državah evropske regije so marginalizirani (prim. HRW 1996b; Stephenson 2001; Lukašinska 2002; Permien 2003; Altanis in Goddard 2004; Türkmen in drugi 2004; Unicef 2005; Baker 2008; CSC 2008);
4. cestni otroci v evropskih mestih velikokrat kažejo deviantne oblike vedenja (prim. Brandon in drugi 1980);
5. cestni otroci so v nekaterih evropskih državah na cesti vključeni v lokalno ekonomijo (prim. ILO 2000, 2001);
6. med cestnimi otroci v evropskih državah je močno razširjena uporaba omamnih sredstev (prim. Stephenson 2001; Lukašinska 2002; Altanis in Goddard 2004);
7. cestni otroci v številnih evropskih državah živijo v skupinah, ki se velikokrat kažejo kot subkulture (prim. Stephenson 2001; Lukašinska 2002; Altanis in Goddard 2004; Türkmen in drugi 2004), za katere so značilni:
  - a) subkulturni način življenja na cesti (prim. Stephenson 2001);
  - b) močan vzajemni vrstniški vpliv članov subkulture (prim. Stephenson 2001);
  - c) serija subkulturnih mehanizmov (prim. Stephenson 2001); in
  - d) etablirano mesto v lokalni ekonomiji in socialnem življenju (prim. Stephenson 2001; Altanis in Goddard 2004).

## 2.5.6 Avstralija

V Avstraliji je Royal Commission ocenil število brezdornih otrok in mladih na 20.000 (kar se je, po oceni avstralskega popisa prebivalstva, povečalo leta 2001 na 26.000).

(West 2003, 13)

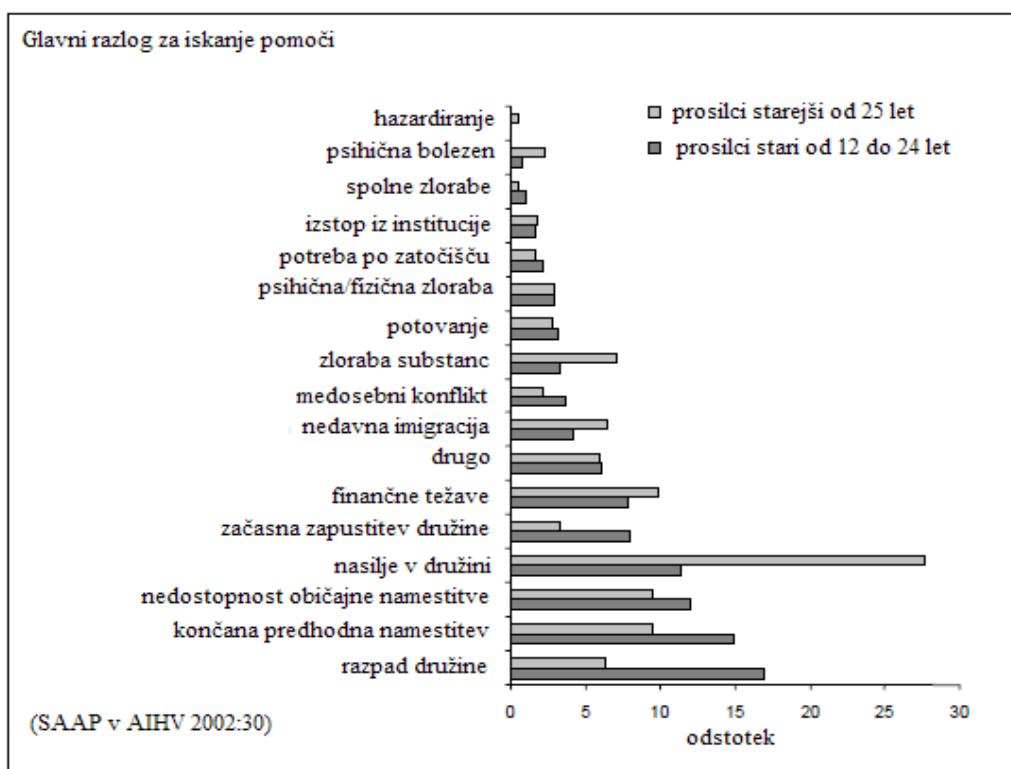
Raziskava brezdornosti mladih v Avstraliji iz leta 2002 (ibid.), ki se je nanašala na podatke iz leta 2001, je odkrila 8 % povečanje števila brezdornih otrok v primerjavi z letom 1994. To pomeni, da je na celini 36 % vseh brezdornih ljudi otrok in mladih med 12. in 24. letom (ibid.). Po Westovih besedah (ibid.) naj bi bilo sedaj v Avstraliji 26.000 brezdornih otrok, število pa naj bi variiralo glede na regije, najbolj naj bi izstopalo področje Severni teritorij, kjer je tudi največ nasilja v družini, kar pa je v Avstraliji eden ključnih motivacijskih dejavnikov za beg na cesto. Število otrok, ki dejansko živijo izven družine, je verjetno veliko večje od števila otrok, ki pristanejo na cesti (ibid.).

SAAP (Supporten Accommodation Assistance Program) je krovna organizacija, v kateri odeluje več kot 1.200 nevladnih organizacij. Glede na obseg in področje, ki ga pokriva, je za vpogled v pojav brezdornosti v Avstraliji mogoče uporabiti njeno statistiko. Za obdobje med 2001 in 2002 SAAP poroča, da je bilo med 94.000 prosilci za pomoč 36 % otrok, starih 12 let (AIHW<sup>4</sup> 2002, xv), med 12 in 24 leti pa že 58.200 (AIHW 2002, 5). Glavni dejavniki, ki sodelujejo pri oblikovanju brezdornosti v Avstraliji, so na podlagi evidence razvrščeni v kategorije, prikazane v grafu:

---

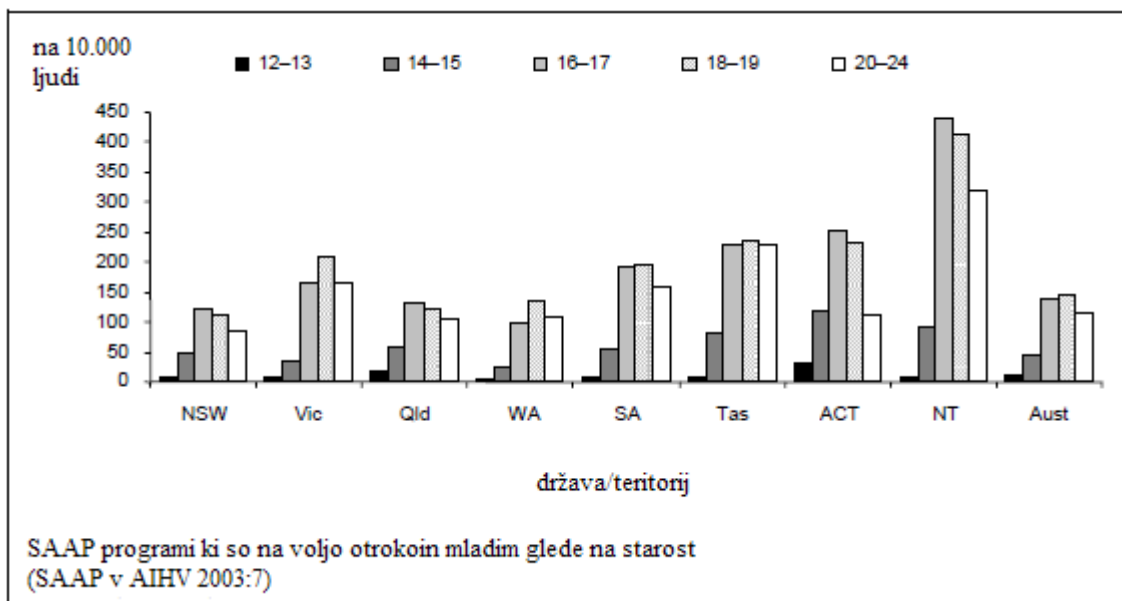
<sup>4</sup> Australian Institute of Health and Welfare (AIHW) je avstralska nacionalna statistična agencija za področje zdravja in blagostanja (prim. AIHW 2009, n. p.). Glavna naloga agencije je raziskovanje in oblikovanje baz podatkov, ki služijo avstralski vladi pri oblikovanju in izvajanju zakonodaje.

Graf 2.1: Glavni razlogi za iskanje pomoči



V grafu (glej *Graf 2.1: Glavni razlogi za iskanje pomoči*) je mogoče zaslediti, da med glavnimi razlogi za pomoč pri iskanju nove namestitve močno izstopajo nasilje v družini, razpad družine in iztek predhodne namestitve. Opaziti je mogoče tudi, da so otroci in mladi, v primerjavi s starejšimi, bistveno večkrat žrtve nasilja v družini, pri razpadu družine pa so v manjšini. Po Westovih podatkih (prim. West 2003, 13) so to tudi glavni elementi, ki zaznamujejo otroško in mladoletniško brezdomnost v Avstraliji, medtem ko ekonomskih in drugih elementov, ki so značilni za druge, predvsem manj razvite dele sveta, ni opaziti.

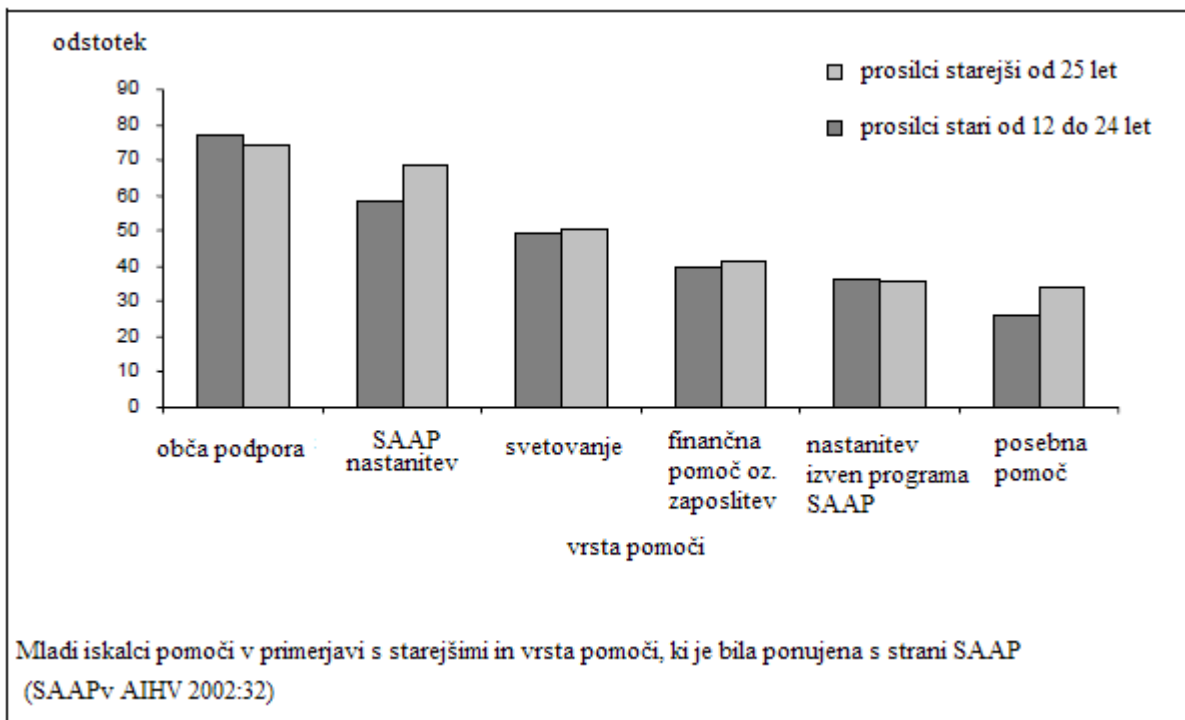
Graf 2.2: SAAP programi, ki so na voljo otrokom in mladim glede na starost



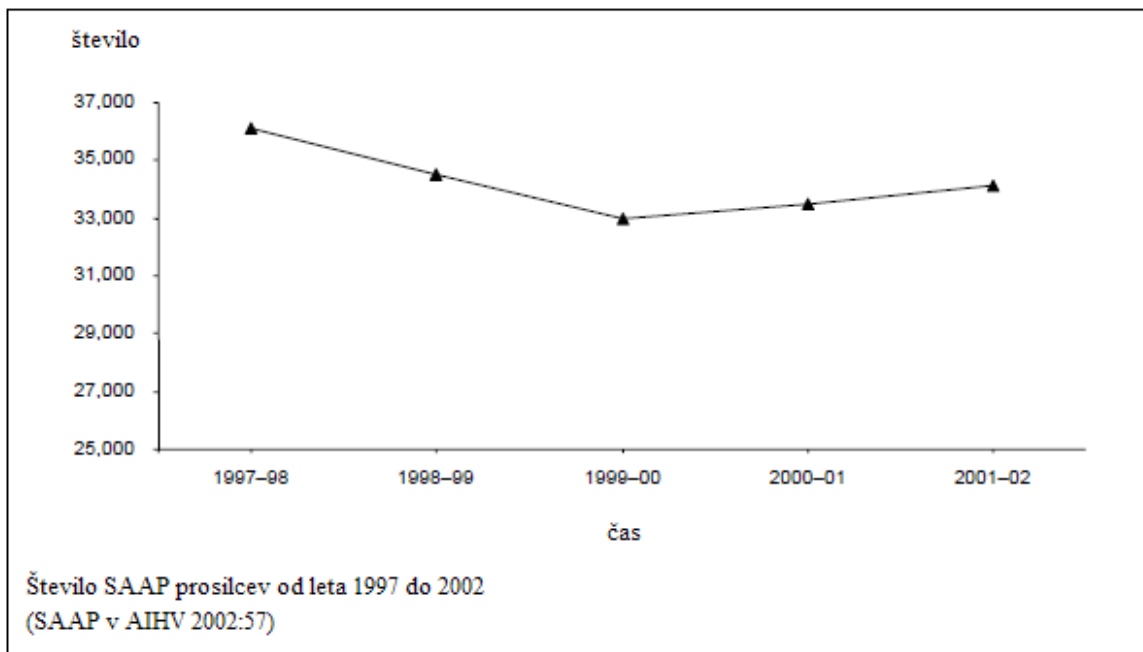
Iz grafa 2.2 (glej *Graf 2.2: SAAP programi, ki so na voljo otrokom in mladim glede na starost*) je razvidno, da je največ prosilcev iz predela Northern Territory (NT), sledijo Australian Capital Territory (ACT), Tasmania (Tas), South Australia (SA) in Victoria (Vic), medtem ko je otrok iz Queenslanda (Qld) in North South Wallesea (NSW) manj, kar pa naj bi bilo povezano predvsem z lokalno kulturo in družinskimi strukturami. Največ mladih in otrok, ki iščejo pomoč pri SAAP, je starih od 16 do 18 let.

Iz grafa 2.3 (glej *Graf 2.3: Mladi iskalci pomoči v primerjavi s starejšimi in vrsta pomoči, ki jo ponuja SAAP*) je mogoče zaslediti, kakšna pomoč je bila ponujena prosilcem in kakšna je situacija, vezana na otroke in mlade v primerjavi s starejšimi prosilci. Obča podpora in nastanitev znotraj programov SAAP sta področji, na katerih otroci in mladi posebej izstopajo, videti pa je, da so v celoti bolj odvisni od tuje pomoči kot starejši prosilci, AIHW ocenjuje delovanje programa kot uspešno, na kar kažejo tudi statistični podatki v poročilu (prim. AIHW 2002, 57). Videti je, da programi reintegracije pobeglih otrok in mladih delujejo, saj se je v zadnjem času število teh oseb zmanjšalo. SAAP ocenjuje kot dobre tudi preventivne ukrepe, saj je v zadnjih letih v njihovi evidenci opaziti manj prosilcev za pomoč, kar pa gre pripisati predvsem manjšanju populacije, ki pomoč potrebuje.

Graf 2.3: Mladi iskalci pomoči v primerjavi s starejšimi in vrsta pomoči, ki jo ponuja SAAP



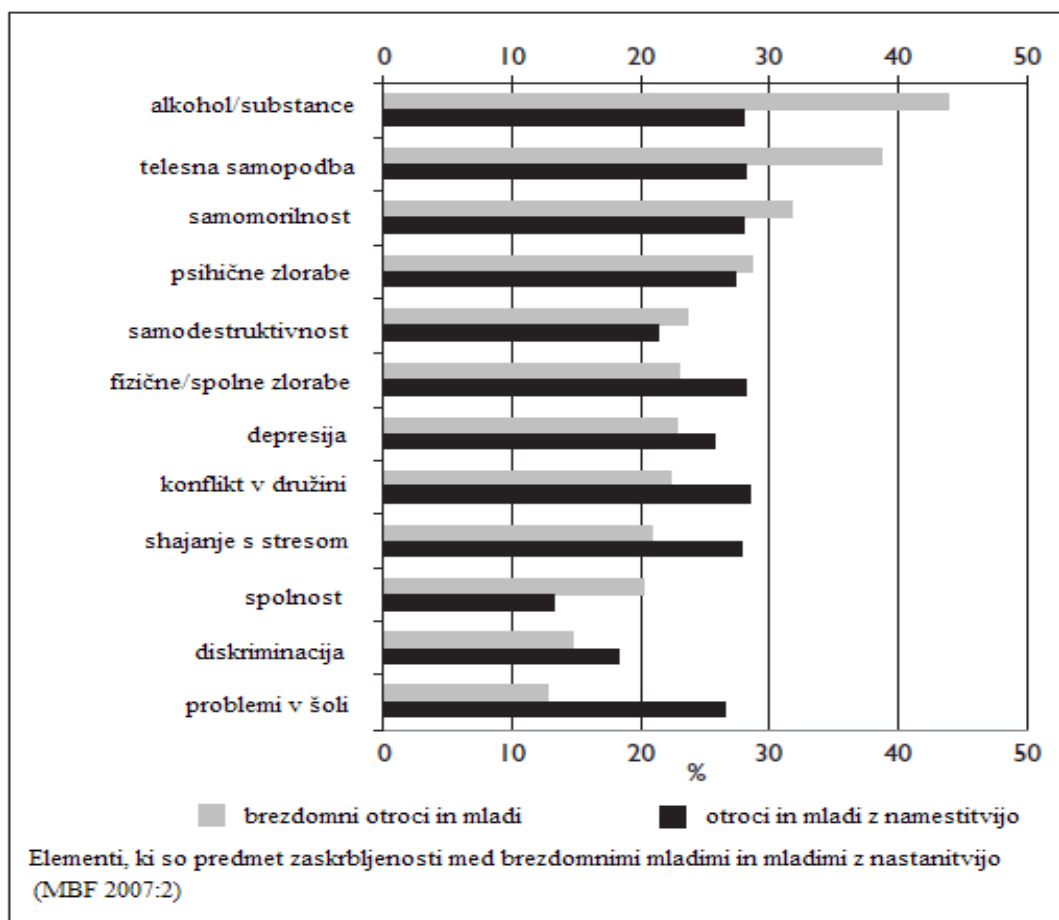
Graf 2.4: Število SAAP prosilcev od leta 1997 do 2002



Obstaja pa med cestnimi otroci in mladino še vedno velika izpostavljenost marginalizaciji populacije in socialni stigmi (prim. MBF 2007, n. p.). Študija mlade brezdomne populacije v

Avstraliji, ki jo je izvedla Macquaine Bank Foundation<sup>5</sup> (prim. MBF 2007, n. p.) leta 2006, izpostavlja predvsem elemente, ki so predmet zaskrbljenosti pri brezdomni populaciji, v primerjavi s populacijo, ki ima stalno nastanitev. Po poročilu MBF (prim. MBF 2007, n. p.) (graf 5) izstopajo pri brezdomnih mladih med vzroki za zaskrbljenost uporaba alkohola skupaj z ostalimi prepovedanimi substancami, takoj zatem pa je negativna samopodoba. Poročilo navaja tudi (ibid.), da se ta segment evidentno poveča z dolžino časa, ki ga posameznik preživi na cesti. Z izjemo spolnosti so mladi brezdomni manj zaskrbljeni, kar se kaže predvsem pri diskriminaciji in situaciji v šoli (ibid.).

Graf 2.5: Element, ki so predmet zaskrbljenosti med brezdomnimi mladimi in mladimi z nastanitvijo



MBF (ibid.) v sklepnem delu poročila apelira tako na oblikovalce politike, kot tudi na izvajalce programov, da naj se vložijo še več naporov v oblikovanje boljših preventivnih in intervencijskih programov. Posebej izpostavljajo ustrezno izobraževanje kadrov, pa tudi izdelavo intervencijskih programov, ki bi se nanašali neposredno na družino (ibid.). Avtorji programov bi se pri njihovem oblikovanju morali osredotočiti na raznolikost populacije, s

<sup>5</sup> Macquarie Bank Foundation je fundacija, ki deluje pod okriljem Macquarie Group Foundation (prim. Macquarie 2009, n. p.), poleg bančniških, investicijskih in svetovalnih dejavnosti pa se ukvarja tudi s financiranjem socialno raziskovalnih projektov.



katero imajo opravka, da bi tako oblikovali aparat, ki bi zadovoljil večje število potreb kot obstoječi programi. Avtorji poročila vidijo kot cilj holistični in integrirani pristop, ki je sposoben zajeti in obravnavati mlade skupaj z njihovimi individualnimi situacijami ter vplivati preventivno (ibid.). Če to ni mogoče, morajo programi zagotoviti najprej zaščito mladih, potem pa postopno reintegracijo v družbo (ibid.).

Po opravljenem pregledu pojava brezdomnih mladih in otrok v Avstraliji lahko sklenemo, da je pojav značilen izključno za urbane predele v državi. Različni viri (prim. West 2003, 13) ocenjujejo število cestnih otrok v Avstraliji na 20.000 do 26.000, število pa naj bi se v zadnjem desetletju povečevalo (ibid.). Otroci in mladi, ki jih je mogoče najti na cesti, so stari od 12 do 24 let (prim. AIHW 2002, 5; West 2003, 13), številke pa variirajo glede na regije, med katerimi je najbolj izpostavljen Severni teritorij (West 2003,13).

Najpogostejši dejavnik, ki potisne otroke na cesto, je nesoglasje v družini (prim. AIHW 2002, West 2003) in razpad družine (prim. AIHW 2002), brezdomnost iz ekonomskih razlogov pa je v Avstraliji sekundarna (prim. AIHW 2002, 30; West 2003, 13). Kljub številnim preventivnim in kurativnim programom (prim. AIHW 2002, 57; MBF 2007, n. p.) pa so otroci in mladi še vedno izpostavljeni slabim življenjskim pogojem, različnim oblikam zlorab, številnim obolenjem in zlorabam substanc (prim. AIHW 2002,30), še posebej pa marginalizaciji in socialni stigmi (prim. MBF 2007, n. p.), ki otežuje njihovo rehabilitacijo in reintegracijo.

Za uspešno reševanje problema brezdomnih otrok in mladih bi bilo v Avstraliji treba natančneje oblikovati preventivne in intervencijske programe (prim. MBF 2007, n. p.), boljše in predvsem ustrežnejše izobraziti kadre, ki delajo z omenjeno populacijo (ibid.), izdelati pa tudi serijo intervencijskih programov, ki bi se nanašali neposredno na družino (ibid.). Cilj je v holističnem in integriranem pristopu (prim. AIHW 2002, 57; MBF 2007, n. p.), ki je sposoben zajeti in obravnavati mlade skupaj z njihovimi individualnimi situacijami, ter vplivati preventivno.

Študije cestnih otrok, ki so bile izvedene v Avstraliji, in so predstavljene v pričujočem podpoglavju, so sicer zelo sistematične in obsežne, vendar je njihova glavna pomanjkljivost, da izvorno niso oblikovane kot študije cestnih otrok. Vse predstavljene študije in raziskovalna poročila (prim. AIHW 2002; West 2003; MBF 2007) se ukvarjajo z brezdomnostjo mladih in otrok, poleg tega pa so po večini oblikovane na podlagi kvalitativnih podatkov (ibid.). Glavna

težava, ki izhaja iz omenjenih lastnosti, je nevarnost, da je raziskovalni potencial, vezan na verodostojnost podatkov o populaciji cestnih otrok izgubljen, saj je ta populacija, kot smo že povedali (prim. Bemak 1996; Aptekar 2000), zelo izmuzljiva. Raziskovalno delo med populacijo cestnih otrok je po mnenju Bemaka (prim. Bemak 1996, 150–151) treba načrtovati in izpeljati zelo fleksibilno in sama profesionalnost še ne zagotavlja ugodnega rezultata dela. Predvsem mora biti pristop naravnan na specifične populacije cestnih otrok (Bemak 1996, 153; Aptekar 2000, 8–13), predvsem na njihovo manipulativnost, saj je v nasprotnem primeru verodostojnost zbranih podatkov vprašljiva.

Glede na to, da v Avstraliji študija zgolj cestnih otrok ni bila izvedena, so podatki, zbrani v predstavljenih raziskavah in poročilih sicer uporabni, vendar izključno kot opis nekaterih značilnosti brezdomnih otrok. Da ne gre cestnih otrok enačiti z brezdomnimi otroci, smo pokazali že na primerih številnih drugih študij (prim. Aptekar 1993; Aptekar 1994; UNESCO 1995, Sondhi-Garg 2004 idr.), saj življenje na otrok cesti velikokrat ni rezultat neposrednega izostanka prostora za bivanje (ibid.). Za cestne otroke v Avstraliji gre torej skleniti, da na način, kot obstajajo drugod po svetu, v Latinski Ameriki in Aziji na primer, tukaj ne obstajajo. Populacija je zaradi specifičnega pristopa pri raziskovanju zlita s populacijo brezdomnih mladih in posledično širšo brezdomno populacijo na kontinentu. To dejstvo ima na razumevanje populacije cestnih otrok v Avstraliji po našem mnenju najmanj dva ključna učinka:

- glavni problemi cestnih otrok v Avstraliji so problemi nastanitvene narave, kar pomeni, da je reševanje problema cestnih otrok vezano na zagotavljanje tovrstnih kapacitet;
- cestni otroci v Avstraliji so *a priori* percipirani kot žrtve, ki so na cesti pristali zaradi izostanka nastanitve, aktivni dejavniki bivanja na cesti pa so iz analize po večini izostali.

Navidezno logična rešitev zastavljenega problema bi bila, da Avstralija v resnici nima cestnih otrok na način, kot se ti pojavljajo drugod po svetu, vendar menimo, da temu ni tako. Kot smo že pokazali, je cestne otroke mogoče najti v vseh družbah, ki poznajo urbani način bivanja. Naša ugotovitev je torej povsem v skladu z Aptekarjevo hipotezo, da so cestni otroci značilni za 'brezdidkatorske kapitalistične družbe z večjimi urbanimi središči' (prim. Aptekar 1994, n. p.). Avstralija nedvomno sodi mednje in zelo nenavadno bi bilo, da bi cestni otroci tukaj obstajali na način, ki radikalno odstopa od obstoja cestnih otrok drugod po svetu.

Za nadaljevanje naše analize moramo izpostaviti naslednje pomembne ugotovitve študij brezdomnih otrok v Avstraliji:

1. problem cestnih otrok v Avstraliji je vezan predvsem na urbana naselja (prim. AIHW 2002; West 2003; MBF 2007);
2. pomembno vlogo pri oblikovanju pojava cestnih otrok v Avstraliji igra disfunkcionalna družina (prim. AIHV 2002, 30);
3. cestni otroci v Avstraliji so marginalizirani (prim. AIHW 2002; West 2003; MBF 2007);
4. cestni otroci v Avstraliji uporabljajo omamna sredstva (prim. AIHV 2002; MBF 2007).

### **2.5.7 Cestni otroci v svetu**

Iz opravljenega pregleda pojava cestnih otrok po geografskem ključu izhaja podoba, ki kaže na zelo razširjenost pojava. Cestne otroke je mogoče najti na vseh kontinentih (prim. Aptekar 1992; Aptekar 1993; Aptekar 1994; UNESCO 1995; CSC 2001; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2006; CSC 2008; CSC 2009; AIHW 2002; Awad 2002; West 2003; Lalor 2004; Sondhi-Garg 2004; Sexton 2005; MBF 2007; SOCPD 2007) in ni omejen le na države v razvoju (prim. Aptekar 1994; Dachner in Tarasuk 2002; West 2003; Sexton 2005; MBF 2007). Koliko otrok na svetu živi na cesti, ni znan. Ocene so različne. Agnellijeva navaja UNICEFOVO oceno (prim. Agnelli 1986) iz osemdesetih let prejšnjega stoletja, ki govori o tridesetih milijonih cestnih otrok, World Health Organization ocenjuje število cestnih otrok na 100 milijonov (Sondhi-Garg 2004, 10), Združeni narodi pa menijo, da naj bi v svetu več kot 150 milijonov cestnih otrok (Berezina 2009, 1). Največ cestnih otrok naj bi bilo v Latinski Ameriki, kjer naj bi na cestah živelo med 40 in 50 milijoni cestnih otrok, oziroma 45% celotne svetovne populacije cestnih otrok (Aptekar 1994, n. p.). Skupaj s Karibi naj bi ta številka celo močno preseгла 50 milijonov (Sondhi-Garg 2004, 11). Sledili naj bi Azija, kjer naj bi, po ocenah organizacije Inter American Parliamentary Group on Population, živelo 20 milijonov zapuščenih otrok (Sondhi-Garg 2004, 10) in Afrika ter Bližnji vzhod s skupaj nekaj več kot 10 milijoni cestnih otrok (ibid.). Ocene števila cestnih otrok za Evropo in Severno Ameriko pa sploh ne obstajajo (glej 2.5.5 *Evropa*, 2.5.3.1 *Aljaska*, 2.5.3.8 *Kanada*, 2.5.3.13 *ZDA*), predvsem zaradi neenotnega pojmovanja pojava otroške brezdomnosti in neenotne metodologije raziskovanja pojava (glej 2.5.5 *Evropa*, 2.5.3.1 *Aljaska*, 2.5.3.8 *Kanada*,

2.5.3.13 ZDA). Skupno število cestnih otrok v svetu je verjetno višje od seštevka navedenih ocen, saj po večini nikjer niso omenjeni cestni otroci iz bivših socialističnih in komunističnih držav.

Ocene močno variirajo, saj so odvisne od agenta, ki oceno izvaja, kulturno-socialnega in geografskega področja, na katerem se cestni otroci proučujejo in od definicije cestnega otroka: »Ne moremo namreč sklepati, da so vsi otroci na cesti brezdomni (Aptekar 1994, n. p.). Po Aptekarjevih besedah (ibid.) je od 75 % do 90 % otrok, ki jih je mogoče srečati na cesti, tam iz ekonomskih razlogov, predvsem zaradi otroškega dela, in v resnici niso brezdomni. Z denarjem, ki ga na cesti zaslužijo, pomagajo svojim družinam, h katerim se tudi vsakodnevno vračajo in jih zato ni mogoče vključiti v kategorijo cestnih otrok (ibid.).

Večina cestnih otrok v razvitem in nerazvitem svetu je dečkov (prim. Aptekar 1994; West 2003; Sondhi-Garg 2004; Sexton 2005), čeprav je to, po mnenju nekaterih avtorjev (prim. Aptekar 1994, n. p.) dokaj nenavadno. Po mnenju Korbina (prim. Aptekar 1994, n. p.) so namreč dekleta veliko bolj izpostavljena zlorabam in dejanski zapuščenosti kot fantje. Največkrat navajan razlog, zakaj je na cesti najti manj deklet kot fantov, je, da naj bi bila dekleta vključena v 'nevidne' dejavnosti, kot sta na primer prostitucija in gospodinjska dela (prim. Agnelli 1986; Aptekar 1994), medtem ko so fantje bolj prisotni na javnih mestih. Nekateri avtorji (prim. Marshall 2003) omenjajo tudi specifično socializacijo deklet, zaradi katere naj bi dekleta, kljub zanemarjanju in zlorabam, manj verjetno zbežala od doma. Aptekar (prim. Aptekar 1994, n. p.) izpostavlja kot pomemben dejavnik pri oblikovanju specifične distribucije po spolu tudi družinsko strukturo:

Dinamika patrifokalne družinske strukture deluje pospeševalno na dekleta, da zapustijo dom. Dinamika matrifokalne družinske strukture v vzhodnoafriških, latinskoameriških in obubožanih severnoameriških družinah vpliva bolj na fante, da zapustijo dom.

(Aptekar 1994, n. p.)

Glede starosti je mogoče skleniti, da je povprečna starost otrok od 12 do 15 let (prim. Aptekar 1992; Aptekar 1993; Aptekar 1994; UNESCO 1995; CSC 2001; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2006; CSC 2008; CSC 2009; AIHW 2002; Awad 2002; Marshall 2003; West 2003; Lalor 2004; Sondhi-Garg 2004; Sexton 2005).

Cestni otroci so stari več kot 5 let, vendar so hkrati dovolj mladi, da jih ni mogoče obravnavati kot odrasle. (Aptekar 1994, n. p.)

Med cestnimi otroci v razvitem in nerazvitem svetu obstajajo tudi druge pomembne razlike. Videti je, da je materialno stanje družbe v veliki meri udeleženo pri oblikovanju pojava cestnih otrok (prim. Aptekar 1992; Aptekar 1993; Aptekar 1994; UNESCO 1995; CSC 2001; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2006; CSC 2008; CSC 2009; AIHW 2002; Awad 2002; Dachner in Tarasuk 2002; Marshall 2003; West 2003; Lalor 2004; Sondhi-Garg 2004; Sexton 2005). Za razliko od družb v razvoju, Indije na primer, Aptekar (prim. Aptekar 1994, n. p.) meni, da razvite zahodne družbe, ameriška na primer, enostavno nimajo prostora, kjer bi otroci lahko živeli v javnosti brez nadzora odraslih oseb. »Tisto, kar imajo Združene države in druge države razvitega sveta, je relativno obsežna delinkventna in nasilna populacija, ki jo je mogoče najti v obubožanih urbanih predelih (Aptekar 1994, n. p.). Za cestne otroke pa je delinkventnost prej izjema kot pravilo (prim. Awad 2002; Dachner in Tarasuk 2002; Marshall 2003; West 2003; Lalor 2004; Sondhi-Garg 2004; Sexton 2005). V populaciji cestnih otrok v razvitem svetu je tudi več deklet, medtem ko v populaciji v nerazvitem svetu izrazito prevladujejo dečki (prim. Aptekar 1994; Dachner in Tarasuk 2002; Marshall 2003; Sondhi-Garg 2004). Prav tako gre omeniti, da prihajajo cestni otroci v razvitem svetu iz družin srednjega razreda (prim. Aptekar 1994; Dachner in Tarasuk 2002; Hickler in Auerswald 2009), medtem ko otroci iz nerazvitega sveta prihajajo iz družin nižjega razreda (prim. Chitradub 1998; Sondhi-Garg 2004). Iz tega posledično izhaja tudi, da otroci v razvitem svetu večkrat pristanejo na cesti zaradi nesoglasij v družini, zlorabnega družinskega okolja<sup>6</sup>, oziroma razpada družine (prim. O'Mahony in Ferguson 1991; Aptekar 1994; Dachner in Tarasuk 2002; Hickler in Auerswald 2009), za razliko od otrok v nerazvitem svetu, ki največkrat pristanejo na cesti zaradi ekonomskih razlogov, predvsem revščine ter naravnih in socialno-političnih katastrof (prim. Aptekar 1994; CSC 2004; Sondhi-Garg 2004).

Kot pomemben dejavnik pri oblikovanju pojava cestnih otrok gre omeniti še modernizacijo, ki v določenih regijah sveta, številnih afriških državah na primer (prim. Aptekar 1994, n. p.; Kopoka 2000, 2; CSC 2009, n. p.), vpliva na razpad tradicionalnih vzorcev življenja. Kot prvi sklop posledic modernizacije gre izpostaviti ruralno-urbane migracije v povezavi z

---

<sup>6</sup> O'Mahony in Fergusonova (prim. O'Mahony in Ferguson 1991, 5) ugotavljata, da je več kot 60 % respondentov v Londonu navedlo kot glavni razlog za lastno brezdomnost nesoglasje v družini. Aptekar ugotavlja, da je bilo približno 80 % otrok in mladih iz ZDA, ki so pobegnili od doma, fizično ali spolno zlorabljenih (prim. Aptekar 1994: n. p.). Cestnih otrok v Latinski Ameriki, ki so pobegnili iz istih razlogov, je le približno 20 % (ibid.).

nenadzorovano urbanizacijo (prim. Kopoka 2000, 2–12; Sexton 2005, 4–5). Razširjene družine v procesu modernizacije razpadejo, oziroma je njihov pomen omejen, in otroci začnejo odraščati v, tradicionalno gledano, socialnem vakuumu. Ta se največkrat kaže v enostarševskih družinah (prim. Aptekar 1994, n. p.; Kopoka 2000, 2-12; CSC 2009, n. p.), ki so še posebej izpostavljene brezposelnosti, urbani revščini, kriminalu in številnim oblikam zasvojenosti. Tradicionalni vzorci preživetja več ne funkcionirajo, tradicionalna ekonomija, ki je po večini vezana na kmetovanje, se v urbanem okolju ne more razviti, in tradicionalna socialna struktura, ki bi lahko zaščitila izpostavljene člane, je razpadla. Otroci torej pristanejo na cesti zaradi disfunkcionalne družine, ki pa je v resnici žrtev modernizacije.

Omeniti je tranzicijo, ki je v nekaterih nekdanjih socialističnih državah igrala pomembno vlogo pri oblikovanju pojava cestnih otrok (Baker 2008; Lukašinska 2002; Stephenson 2001 idr.). Tranzicija ima kot stanje ekonomske in socialne negotovosti velik vpliv tudi na življenje v družini (prim. Lukašinska 2002, 16; Stephenson 2001, 530), zlorabno družinsko okolje pa po mnenju številnih avtorjev postane odločilni dejavnik za otrokov beg na cesto (Baker 2008; Lukašinska 2002; Stephenson 2001 idr.).

Videti je, da je v veliki večini predstavljenih primerov tako razvitih držav kot tudi držav v razvoju za posameznika proces prehajanja iz življenja v družini v življenje na cesti enak. Izjeme so seveda otroci, ki pristanejo na cesti zaradi naravnih in socialno-političnih katastrof, kjer je prehod na cesto hipen. Praviloma gre med cestnimi otroci v nerazvitem kot tudi v razvitem svetu v večini primerov za postopen proces, v katerem otroci in mladi najprej izostajajo od doma za krajša obdobja in ta se postopoma daljšajo (prim. Aptekar 1994; Dachner in Tarasuk 2002). Ko otroci preživijo več časa na cesti kot pa s svojimi družinami, postanejo cestni otroci. Pomembno je izpostaviti tudi, da cestni otroci načeloma nikdar dokončno ne pretrgajo vezi s svojimi družinami<sup>7</sup> (prim. Aptekar 1994; Dachner in Tarasuk 2002; Sondhi-Garg 2004). Stiki vsebujejo ekonomsko<sup>8</sup> (prim. UNESCO 1995; CSC 2001; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004), materialno vzdrževalno<sup>9</sup> (prim. Aptekar 1994; Chitradub

---

<sup>7</sup> Aptekar navaja (prim. Aptekar 1994, n. p.) oceno, po kateri kar 90 % vseh cestnih otrok ohranja stike s svojimi družinami.

<sup>8</sup> Otroci s svojim delom finančno podpirajo svoje družine in tako opravljajo pomembno ekonomsko funkcijo za družino. V številnih primerih pa tudi družine ekonomsko podpirajo otroke in tako je ekonomska funkcija dvostranska.

1998; Sondhi-Garg 2004) in emocionalno funkcijo<sup>10</sup> (prim. O'Mahony in Ferguson 1991; Dachner in Tarasuk 2002).

Iz predstavljenih primerov in vsega povedanega izhaja tudi, da predstavljajo različne družbe različna kulturna okolja, ki sama sopogojujejo razvoj problema cestnih otrok. To je namreč pomemben dejavnik, ki ga ne gre spregledati, saj bi lahko razložil, zakaj je v nekaterih državah, predvsem latinsko ameriških in afriških, večja verjetnost, da se bo razvil problem cestnih otrok, kot v drugih – na primer zahodnoevropskih.

Aptekar kot pomembno hipotezo izpostavi:

Skupni imenovalec, ki bi lahko razložil kulturno pogojenost pojava cestnih otrok, je 'brezdiktatorska kapitalistična država', ki je v razvoju in ima pomembna urbana središča.

(Aptekar 1994, n. p.)

Po avtorjevem mnenju (prim. Aptekar 1994, n. p.) bi lahko to pomagalo razložiti, zakaj je v Mehiki, Kolumbiji in Braziliji relativno veliko cestnih otrok, v Čilu, Paragvaju in na Kubi pa jih je relativno malo (ibid.). Hipotezo je mogoče aplicirati na večino svetovnih držav in videti je, da relativno natančno opiše situacijo (prim. Aptekar 1992; Aptekar 1993; Aptekar 1994; UNESCO 1995; Chitradub 1998; CSC 2001; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2006; CSC 2008; CSC 2009, AIHW 2002; Awad 2002; Marshall 2003; West 2003; Lalor 2004; Sondhi-Garg 2004; Sexton 2005; MBF 2007). Če vzamemo omenjeno hipotezo za točno, bi to razložilo tudi eksplozijo pojava cestnih otrok v postsocialističnih državah po padcu berlinskega zidu in praktičen izostanek pojava v času polnega delovanja Sovjetske zveze. Vprašanje, ki ga Aptekarjeva hipoteza (prim. Aptekar 1994, n. p.) proizvede pa je: so cestni otroci na nek način posledica demokratizacije? Videti je, da bo temu vprašanju treba posvetiti veliko raziskovalne pozornosti, še posebej v primerih držav, kjer je ideja demokracije pretirano in nenadzorovano idealizirana. Seveda je treba najprej natančno definirati v hipotezi uporabljen pojem razvoja. Samo na ta način je namreč mogoče razložiti, zakaj je v sodobni

---

<sup>9</sup> Otroci velikokrat svoje družine podpirajo materialno, predvsem v primerih, ko za plačilo ne dobijo denarja. Funkcijo materialnega vzdrževanja pa za otroke opravlja tudi družina, še posebej v primerih, ko sem med njimi ohranijo stiki.

<sup>10</sup> Emocionalna funkcija je pomembna tako za otroke, kot tudi za družine. V primerih, ko otroci ohranijo stike z družinami, se ponavadi ohrani tudi emocionalna funkcija, v primerih, da pa stika z družino nimajo, pa to funkcijo prevzame vrstniška skupina na cesti (prim. Beazley 2002, 2003).

Rusiji in Ukrajini mogoče najti relativno veliko cestnih otrok, v Estoniji na primer, pa relativno malo.

Poleg kapitalizma in brezdictatorske ureditve pa je v razumevanje treba vključiti še druge dejavnike, predvsem urbanizacijo (prim. UNESCO 1995; CSC 2001; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2006; CSC 2008; CSC 2009 idr.), ruralno-urbane migracije (prim. Chitradub 1998; CSC 2001, CSC 2002, West 2003 idr.), revščino (prim. CSC 2001; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2006; CSC 2008; CSC 2009; AIHW 2002; Awad 2002; Marshall 2003; West 2003; Lalor 2004; Sondhi-Garg 2004; Sexton 2005), naravne katastrofe (Aptekar 1994 idr.) in družinsko situacijo (prim. Dachner in Tarasuk 2002; Marshall 2003 idr.), ki po mnenju številnih avtorjev igrajo pomembno vlogo pri oblikovanju pojava cestnih otrok. Aptekarjevo hipotezo bi bilo torej treba razširiti na način, da bi vključevala tudi zgoraj navedene dejavnike.

Življenje na cesti za številne otroke ni lahko (prim. O'Mahony in Ferguson 1991; Aptekar 1992; Aptekar 1993; Aptekar 1994; UNESCO 1995; Chitradub 1998; CSC 2001; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2006; CSC 2008; CSC 2009; AIHW 2002; Awad 2002; Dachner in Tarasuk 2002; Marshall 2003; West 2003; Lalor 2004; Sondhi-Garg 2004; Sexton 2005; MBF 2007). Otroci po vsem svetu so na cesti izpostavljeni številnim psihičnim, fizičnim, spolnim in ekonomskim zlorabam (prim. CSC 2001; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2006; CSC 2008; CSC 2009), slabim življenjskim pogojem (prim. de la Barra 1998; Chitradub 1998; Marshall 2003; Sondhi-Garg 2004), podhranjenosti (prim. Chitradub 1998; Dachner in Tarasuk 2002; Ali in drugi 2004), različnim obolenjem (ibid.) in omamnim sredstvom (prim. Forster in drugi 1996; Lalor 1998; Vega in Gutierrez 1994; Morakinyo in Odejide 2002).

Vendar pa številne študije poročajo tudi, da je psihofizično stanje cestnih otrok v primerjavi s kontrolnimi skupinami, ki živijo doma, bistveno boljše (prim. Aptekar 1994, n. p., Panter-Brick in drugi 1996, 447-448). Iz izvedene predstavitve pojava cestnih otrok po geografskem ključu je mogoče skleniti tudi, da je stanje cestnih otrok v nerazvitem svetu načeloma slabše od iste populacije v razvitem svetu (prim. Aptekar 1994; Panter-Brick in drugi 1996; de la Barra 1998; Chitradub 1998; Dachner in Tarasuk 2002; Marshall 2003; Ali in drugi 2003; Sondhi-Garg 2004). Videti je, da igra pomembno vlogo socialno in kulturno okolje, ki oblikuje različne percepcije in reakcije na cestne otroke (prim. Aptekar 1994; UNESCO 1995;



CSC 2001; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2006; West 2003; Sexton 2005). Za celotno svetovno populacijo cestnih otrok pa je značilna visoka stopnja socialne kompetentnosti (prim. Aptekar 1994; UNESCO 1995; Chitradub 1998; West 2003; Sexton 2005), inteligentnosti (prim. Aptekar 1988; Aptekar 1994; DiCarlo in drugi 2000) in prilagodljivosti (prim. Aptekar 1988; Dachner in Tarasuk 2002; Marshall 2003).

Za cestne otroke je značilen tudi specifičen kulturni kapital, katerega akvizicija se dogaja izključno na cesti (prim. Aptekar 1988; Chitradub 1998; Stephenson 2001; Dachner in Tarasuk 2002; Magazine 2003 idr.). Otroci z življenjem na cesti začnejo akumulirati serijo znanj in kompetenc, ki bi jih lahko opisali kot kulturni kapital. Ta je za življenje na cesti ključnega pomena in brez njega je preživetje v takšnem okolju nemogoče. Kulturni kapital je hkrati tudi ključnega pomena za otrokovo spletnje socialnih mrež (prim. Chitradub 1998; Stephenson 2001; Magazine 2003 idr.), ki so za življenje na cesti prav tako osrednjega pomena.

Osnovna značilnost cestnih otrok in njihovih socialnih mrež je subkulturna oblika skupine v kateri otroci živijo (prim. Aptekar 1988; Chitradub 1998; Stephenson 2001; Dachner in Tarasuk 2002; Magazine 2003 idr.). Med vsemi študijami namreč ni primera, kjer bi se otroci na cesti pojavljali kot posamezniki. Skleniti gre torej, da je življenje otrok na cesti skupinski pojav. Avtorji, ki so se ukvarjali z analizo življenja skupine cestnih otrok so po večini zaključili, da gre za subkulturo, ki ima številne značilnosti (prim. Aptekar 1988; Chitradub 1998; Stephenson 2001; Dachner in Tarasuk 2002; Magazine 2003 idr.), kot so na primer specifičen imidž (prim. Aptekar 1988; Chitradub 1998), jezik (prim. Magazine 2003) in način obnašanja (prim. Stephenson 2001), pa tudi sistem norm in vrednot (prim. Chitradub 1998; Magazine 2003 idr.), ki regulira tako delovanje skupine, kot tudi posameznika.

Večina cestnih otrok po svetu je na cesti vključenih v ekonomske aktivnosti. Najbolj razširjeno je sicer otroško delo (prim. ILO 2009, n. p.), vendar se cestni otroci tako v razvitem kot tudi nerazvitem svetu redko odločajo za stalno zaposlitev (prim. Brandon in drugi 1980; Dachner in Tarasuk 2002; Marshall 2003; Sondhi-Garg 2004). Izjemno razširjeno je beračenje, bodisi v neposredni obliki, ko otroci dejansko prosijo za denar (prim. CSC 2008, n. p.), bodisi v posredni oziroma nekonvencionalni obliki, ko otroci opravljajo fiktivno delo (prim. Magazine 2003, 311–313). Med vsemi pridobitnimi dejavnostmi cestnih otrok je

relativno malo kriminalnih dejanj (prim. Aptekar 1994, n. p.) in videti je, da so tovrstne aktivnosti v njihovi ekonomiji obrobne.

Številni primeri (prim. O'Mahony in Ferguson 1991; Roggenbuck 1993; Aptekar 1994; Sondhi-Garg 2004) so pokazali, da se otroci zanašajo najprej sami nase in na svoje sposobnosti ter skupino, v kateri živijo (prim. O'Mahony in Ferguson 1991; Chitradub 1998; Marshall 2003; CSC 2003; CSC 2004; Sondhi-Garg 2004). Glede na to, da ohranjajo stike s svojimi družinami, je mogoče sklepati, da se zanašajo tudi na pomoč in podporo, ki jo nudi družina (prim. O'Mahony in Ferguson 1991; Chitradub 1998; Dachner in Tarasuk 2002). Socialna podpora v primerih, ko so jo otroci prejeli, ni imela dejanske signifikantne vloge (D'Abreu, Mullis in Cook 1999, 745) in tudi vladne in nevladne organizacije za cestne otroke same ne predstavljajo primerne vira pomoči.

Številni avtorji (prim. Aptekar 1994; Marshall 2003 idr.) menijo, da igra pri begu otrok na cesto pomembno vlogo specifična fokalnost družine. Dinamika patrifokalne družine (prim. Aptekar 1994, n. p.) naj bi v tem smislu delovala pospeševalno na dekleta, dinamika matrifokalne družine, predvsem v vzhodnoafriških, latinskoameriških in obubožanih severnoameriških družinah, pa bolj na fante. Številni avtorji (prim. Aptekar 1994; Baker; Panter-Brick in Todd 1997; Marshall 2003, West 2003; Sondhi-Garg 2004) menijo tudi, da je ključnega pomena tudi razredno ozadje.

Uspešnost reševanja problema cestnih otrok v svetu je po večini omejena zaradi nizkih materialnih kapacitet pomanjkanja politične volje in korupcije držav, (prim. Kopoka 2000; CSC 2001; CSC 2003a; Pangea 2008; Abcrust 2008), velikokrat pa tudi zaradi nestabilnosti družbeno politične situacije v državi oziroma regiji (prim. CSC 2004). Posebno težavo pri reševanju problema, predvsem pa pri preventivnih akcijah, predstavljajo velikokrat tudi tradicionalni vzorci in drže. Ti omogočajo relativno hiter in enostaven prehod iz življenja v družini v življenje na cesti, ter delajo problem cestnih otrok še bolj pereč in težje rešljiv (prim. UNESCO 1995; Kopoka 2000; CSC 2003a; Roccella 2006, 30-31; Hakobyan 2008, n. p.). Omeniti gre tudi partikularnost in fragmentiranost pristopov in programov, ki so na voljo (prim. Kobarakaran 2004; Sondhi-Garg 2004; Temalaru 2005).

Med problemi, povezanimi z reševanjem problema cestnih otrok, gre omeniti tudi otroško delo, oziroma vpletenost otrok v ekonomske aktivnosti, ki so otroke v številnih državah sveta

naredili za pomemben del lokalnega in regionalnega gospodarstva (prim. Pangea 2008; Abercrombie 2008; ILO 2009). Številni avtorji predlagajo zato bolj integriran in holističen pristop pri reševanju problema (prim. Aptekar 1994; Lalor 1999; Marshall 2003; Sondhi-Garg 2004; Pangea 2008; Abercrombie 2008; ILO 2009) ter oblikovanje celostnih intervencijskih programov, ki bodo vključevali cestne otroke, družine, izobraževalne institucije, socialne institucije, policijo, nevladne organizacije in druge, ki delajo s populacijo cestnih otrok (prim. AIHW 2002; MBF 2007; CSC 2008; CSC 2009).

V poglavju predstavljene študije cestnih otrok imajo številne pozitivne aspekte. Še posebej študije, ki jih je CSC vključil v svoja poročila (prim. CSC 2001; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008), dobro opišejo populacijo cestnih otrok in njihovo situacijo v državah, za katere je bilo poročilo oblikovano. Velika prednost teh študij je tudi, da na sistematičen način obdelajo različne elemente življenja na cesti, na primer ekonomski in zdravstveni položaj cestnih otrok, kar omogoča primerjave med državami, v katerih so bile študije izvedene. Kot glavno pomanjkljivost teh študij pa gre izpostaviti predvsem omejenost na nacionalni nivo. Študije se nanašajo na nivo države, torej mezo-nivo, pri čemer pa v celoti izpade analiza problema tako na nivoju kontinenta, torej na makro-nivoju, kot tudi na nivoju posamezne skupine cestnih otrok, torej na mikro-nivoju. Zaradi izostanka teh dveh nivojev je zelo težko izdelati sintetično podobo, ki bi omogočila oblikovanje univerzalnega koncepta na primer 'afriškega cestnega otroka', z izostankom mikro-nivoja pa je oteženo tudi razumevanje individualnih okoliščin, ki so na delu pri posameznih cestnih otrocih.

Pomembna pomanjkljivost teh študij je tudi, da so jih po večini izvajali znanstveniki, ki niso strokovnjaki za cestne otroke, ampak prihajajo z drugih znanstveno-raziskovalnih področij, na primer s področja socialnega dela in psihologije, ter iz številnih nevladnih in socialno aktivističnih organizacij. Te raziskave so sicer izvedli raziskovalci, ki jim je uspelo vzpostaviti stik s populacijo cestnih otrok in izdelati študije, ki so bile pred tem relativno redke, ter da so s seboj prinesli številna interdisciplinarna spoznanja. Slaba stran teh študij pa je, da je podoba cestnih otrok in situacija, v kateri so se znašli, predstavljena izrazito enoznačno in za cestne otroke dokaj stereotipno. V večini študij in poročil (prim. CSC 2001; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008) so otroci predstavljeni kot žrtve zapuščenosti in osirotelosti (prim. CSC 2004, 12), različnih oblik nasilja (prim. Lalor 2004, 841–842, CSC 2008, n. p.), zlorabne družinske situacije (prim. Matchinda 1999,

252–254) in družbenopolitične situacije (prim. CSC 2002, 7; CSC 2004, 12). Glavni razlogi za takšno percepcijo so verjetno številni, vendar pa gre po našem mnenju izpostaviti predvsem tri:

1. specifična, kulturno determinirana percepcija otroka kot nemočnega akterja v socialnem življenju, ki je v očeh raziskovalcev že *a priori* zastopan kot žrtev;
2. uporaba delno ali v celoti neprimerne metode raziskovanja; in
3. omejenost na nacionalni nivo z izključitvijo mikro-nivoja.

Antropološke študije, ki so predstavljene v podpoglavju, ki govori študijah cestnih otrok analiziranih po disciplinarnem ključu (glej 2.6 *Obravnava pojava cestnih otrok po disciplinarnem ključu*), še posebej pa študiji Bemaka (prim. Bemak 1996) in Aptekarja (prim. Aptekar 2000), izpostavljajo zelo močno individualno komponento vsakega posameznega otroka, tako na ravni motivacij za beg od doma kot tudi pri organiziranju življenja na cesti in možnostih resocializacije in reintegracije v občo družbo. Te študije izpostavljajo kot zelo pomembno tudi mikrokulturo skupin cestnih otrok, ki pa je v prej omenjenih študija in poročilih CSC zaradi specifičnega pristopa izpuščena.

Podobne lastnosti najdemo tudi pri drugih poročilih (prim. AIHW 2002; MBF 2007). Zbirke študij cestnih otrok in raziskovalna poročila iz Avstralije in poročila CWLA iz Aljaske (2008) so zelo sistematična in obsežna, vendar imajo številne pomanjkljivosti. Njihova glavna pomanjkljivost; da v osnovi niso bila oblikovana kot študije cestnih otrok, ampak kot študije brezdomnosti in marginalizacije mladih (prim. AIHW 2002; MBF 2007; CWLA 2008). Ker raziskovalno delo ni bilo naravnano na populacijo cestnih otrok, kot to predvidevajo nekateri avtorji (prim. Bemak 1996, 150–153; Aptekar 2000, 8–13), obstaja nevarnost, da so zbrani podatki le delno uporabni, v nekaterih primerih pa v celoti neuporabni za analiziranje pojava cestnih otrok v konkretni državi.

Številne druge študije (prim. Aptekar 1988; Aptekar 1993; Hanssen 1996; Baker, Panter-Brick in Todd 1997; Chitradub 1998; Stephenson 2001; Beazley 2002; Beazley 2003; Young in Barrett 2001; Young and Barrett 2001a; Magazine 2003; Young 2003 in druge) pa so naravnane prav na mikro-nivo in zelo dobro zaobjamejo raziskovalno situacijo na tej ravni. Prednosti teh študij so, da so raziskovalci vzpostavili relativno neposreden stik s cestnimi otroci, podatki so bili velikokrat zbrani v okolju, ki je za cestne otroke primarno, v večini

primerov pa so bili raziskovalci vključeni v vse faze raziskovanja, torej neposredno delo na terenu, analizo in interpretacijo podatkov.

Kot ključno za nadaljevanje pričujoče naloge je iz opravljenega pregleda študij cestnih otrok treba izpostaviti naslednje ugotovitve:

1. oblikovanje pojava cestnih otrok je vezano na procese modernizacije (prim. Aptekar 1994; CSC 2001; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008);
2. problem cestnih otrok je vezan predvsem na urbana naselja (prim. Aptekar 1994; Inciardi in Surratt 1997; de Benitez 2000; Young 2003; CSC 2004; CSC 2008), čeprav se v nekaterih, predvsem latinsko ameriških (prim. Aptekar 1994), afriških (prim. CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008) in azijskih (prim. Chitradub 1998; Sondhi-Garg 2004) državah pojavlja tudi v ruralnih predelih (Aptekar 1994);
3. ključno vlogo pri oblikovanju pojava cestnih otrok gre pripisati disfunkcionalni družini (prim. Aptekar 1989, Berry in drugi 1997), nasilju v družini (prim. Aptekar 1994; Silva 1996; CWLA 2008; Pangea 2008; Hickler in Auerswald 2009) in slabim življenjskim pogojem v družini (prim. CSC 2001; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008; Sondhi-Garg 2004);
4. otroci pristanejo na cesti tudi iz ekonomskih razlogov (prim. Aptekar 1992; Aptekar 1994; UNESCO 1995; Inciardi in Surratt 1997; Musonda 2002; CSC 2008; CWLA 2008); še posebej je to prevladujoči dejavnik za države v razvoju (prim. Aptekar 1994; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008);
5. cestni otroci so izpostavljeni marginalizaciji (prim. Aptekar 1994; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008), stresu (prim. Rane 1994; Chitradub 1998; Kombarakaran 2004; Sexton 2003; Sondhi-Garg 2004) in zlorabam (prim. Rane 1994; Chitradub 1998; Kombarakaran 2004; Marshall 2003; Sexton 2003; Sondhi-Garg 2004);
6. cestni otroci se na cesti vključujejo v številne ekonomske aktivnosti (prim. Aptekar 1994; Chitradub 1998; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008; Hong in Ohno 2005; ILO 1993; ILO 2001; ILO/IPEC 2000; Sondhi-Garg 2004; West 2003);
7. med cestnimi otroci je močno razširjena uporaba omamnih sredstev (prim. Aptekar 1994; Chitradub 1998; Huang in drugi 1994; Noto, Nappo, Galduroz, Mattei in Carlini

- 1997; Wittig, Wright in Kaminsky 1997; Incardija in Surrata 1998; Dilip in drugi 2002; Morakinyo in Odejide 2002; West 2003; Lalor 2004);
8. cestni otroci živijo v skupinah, ki se velikokrat kažejo kot subkulture (prim. Bourdillon 1994; Raffaelli, Koller, Reppold, Kuscick, Krum in Denise 2001; Ribeirio in Ciampone 2001; Awad 2002; Beazley 2002; Gilfoyle 2004), za katere so značilni:
- a) subkulturni način življenja na cesti (Aptekar 1993; Stephenson 2001; Awad 2002; Gilfoyle 2004);
  - b) močan vzajemni vrstniški vpliv članov subkulture (prim. Hanssen 1996; Dachner in Tarasuk 2002; Gilfoyle 2004);
  - c) serija subkulturnih mehanizmov (prim. Aptekar 1993; Awad 2002; Beazley 2002; Gilfoyle 2004), ki omogočajo članom zelo dobro adaptacijo življenju na cesti (ibid.);
  - d) etablirano mesto v lokalni ekonomiji in socialnem življenju (prim. Aptekar 1993; Chitradub 1998; Stephenson 2001; Dachner in Tarasuk 2002; Sondhi-Garg 2004);

## **2.6 OBRAVNAVA POJAVA CESTNIH OTROK PO DISCIPLINARNEM KLJUČU**

V pričujočem podpoglavju so predstavljene izbrane študije cestnih otrok, razvrščene po disciplinarnem ključu. V izbor so vključene le tiste študije, ki so pomembne za analizo zbranega materiala v Makejevki.

### **2.6.1 Antropološke študije cestnih otrok**

#### **2.6.1.1 Študije cestnih otrok s področja socialne in kulturne antropologije**

Študije cestnih otrok, ki bi jih bilo mogoče umestiti v polje socialne in kulturne antropologije, so relativno redke. Kot najboljše primere antropoloških študij navajamo dela Roberta P. Trussella (1999), Somphonga Chitraduba (1998) in Rogerja Magazina (2003). Med izrazito antropološke študije lahko vključimo tudi vse objavljene študije Lewisa Aptekarja (prim. Aptekar 1988, 1989, 1992, 1993, 1994, 2000), ker pa je njegovo delo predstavljeno skozi celotno pričujočo nalogo (glej poglavja 2.3, 2.5, 2.6.2.2, 4.1.1), ga v tem podpoglavju ne bomo posebej predstavljali.

Trussell je v članku »*The childrens' street – an ethnographic study of street children in Ciudad Juárez, Mexico*« (1999) predstavil študijo vedenj cestnih otrok v mestu Ciudad Juárez v Mehiki. Študija je temeljila na kvalitativnem pristopu in je vključevala intervjuje in opazovanje brez udeležbe. Osnovna skupina, ki je bila predmet opazovanja, je vključevala skupino 15 cestnih otrok, ki so živeli v parku *Parque de Leqn*, dodatne lokacije pa so vključevale mednarodni most *Paso del Norte* in avenijo *Avenbida Juárez*, na katerih je bilo mogoče v raziskavo vključiti še 50 otrok (ibid. 192). Elementi, na katere se je avtor osredotočal, so percepcija zaupanja, sovražnosti in agresije (prim. Trussell 1999, 190–191). Elementi so se nanašali na odnose med vrstniki, skupinami, policijo ter otroci na cesti in cestnimi otroci. Študija prav tako analizira nekatere značilnosti družinske situacije cestnih otrok in zlorabo mamil.

Avtor izpostavlja cestne otroke v Ciudad Juárezu, kot posebne:

Cestni otroci v Ciudad Juárezu v Mehiki se razlikujejo od ostalih cestnih otrok v Latinski Ameriki, saj imajo tesne stike z ZDA. Veliko otrok dela na mednarodnih mostovih ali v njihovi bližini in to jih izpostavlja stikom z ljudmi, avtoritetami, zakoni in kulturami obeh držav.

(Trussell 1999, 191)

Študija je odkrila, da obstaja med cestnimi otroci odnos zaupanja, ki se kaže v delitvi dobrin, hrane, obleke in denarja, medsebojni interakciji pri igri in pogovorih, ki so pomembno prispevali k večji koheziji v skupini (prim. Trussell 1999, 192–193). Otroci so ohranili tesne stike tudi s svojimi družinskimi člani, s katerimi so prišli na cesto, socialno mrežo pa so razširili tudi na ostale v soseski, v kateri so živeli in delali (ibid.).

Skupine, imenovane *pandillite*, v katere so se otroci organizirali, so imele po večini funkcijo zaščite pred agresivnostjo drugih skupin (ibid., 193). Okolje, v katerem otroci živijo, je zelo nevarno in skupina je poročala celo o strelskem obračunu z drugo skupino ljudi, ki je povzročila smrt enega od članov. Pokazalo se je, da so cestni otroci nasploh nezaupljivi do pripadnikov ostalih skupin, velikokrat tudi cestnih otrok (ibid.). Prav tako so zelo sumničavi in nezaupljivi do policije:

Podatki kažejo, da je grobost in agresivnost, ki je naperjena proti njim, kriva, da cestni otroci čutijo *con coraje* (jezo) do policije. Dodaten dejavnik, ki vpliva na nezaupljivost do policije, vključuje tipe

nelegalnih aktivnosti, s katerimi se cestni otroci ukvarjajo. Ukvarjajo se s krajo, ropi, prostitucijo in mamili. Nezaupljivi so do policije in se bojijo, da bi jih ujeli pri ilegalnih dejavnostih.

(Trussell 1999, 194)

Študija je prav tako odkrila štiri subjekte avtoritete (ibid.): *Policia Municipal*, mestno policijo v Juárezu; *Guardias Privadas*, varnostnike zasebnih varnostnih služb; imigracijske uslužbence ZDA in ameriške varnostnike trgovskih uslužbencev. Otroci so pripadnike navedenih skupin percipirali kot sovražno nastrojene: »Otroci so asociirali omenjene osebe z aretacijo, zaseganjem osebnih stvari, pa tudi finančnim izsiljevanjem« (ibid.).

Prav tako pa študija poroča o sovražni nastrojenosti obče javnosti do cestnih otrok (ibid., 195). Otroci v študiji poročajo o verbalnem in psihičnem, včasih pa tudi fizičnem nasilju, ki so mu izpostavljeni s strani ljudi, ki jih srečujejo na cesti. Iz tega izhaja, da je zgodovina primerov slabe interakcije glavni razlog za nezaupanje cestnih otrok do ljudi, ki jih ne poznajo. So pa otroci razvili sposobnost shajanja z agresivnostjo in slabimi odnosi na cesti (ibid.). Ta sposobnost temelji na defenzivni strategiji, ki jo sami imenujejo *el aguante* (prenašati).

Študija ugotavlja, da je skupina, ki so jo izoblikovali otroci, opravljala funkcijo nekonvencionalne družine, da bi nadomestila njihovo izostalo družino (prim. Trussell 1999, 196–197). 15 otrok, ki so člani osnovne skupine, je živel skupaj v zapuščeni hiši, skupaj so delali, delili so si hrano in stvari ter vzdrževali kohezivne družinske odnose. Skupino je vodil najstarejši fant, ki je prav tako igral vlogo očeta in skrbel za ostale člane skupine, sprejemal pomembne odločitve ter posredoval pri reševanju konfliktov (ibid.). Tako skupina varuje posameznika pred nevarnostmi, katerim so otroci izpostavljeni na cesti in s katerimi se sami ne bi mogli uspešno soočiti.

Med opazovanimi cestnimi otroci je močno razširjena uporaba omamnih sredstev, med katerimi izstopajo inhalanti in marihuana (ibid., 197). Razlog za relativno visoko stopnjo razširjenosti mamil je avtor pripisal izostanku nadzora, ki bi ga starši lahko izvajali nad otroci na cesti. Hkrati »so mamila med cestnimi otroci dejavnik, ki se nanaša bodisi na razloge, zakaj so otroci sploh na cesti, bodisi na razloge, zakaj vztrajajo pri cestnem življenju« (ibid., 197).



Avtor v zaključku izpostavi nekatere elemente, ki bi jih bilo treba vključiti v program reševanja problema, da bi zagotovili večjo uspešnost pomoči (ibid., 198). Velik poudarek naj bi bil dan predvsem zaščiti otrok pred ostalimi skupinami, s katerimi se otroci na cesti srečujejo (ibid.):

Zaščita bi lahko bila oblika varnih hiš. To so lahko javni prostori, trgovine in podobne lokacije, kjer so kadri usposobljeni, da otrokom v stiski pomagajo. Ti prostori morajo biti otrokom dostopni tako podnevi kot tudi ponoči.

(ibid., 198)

Treba bi bilo tudi izobraziti policijske enote, da bi znale ustrezno odreagirati pri stiku s cestnimi otroki (ibid.). Prav tako bi bilo treba ozavestiti javnost, tudi ameriško, da se njihov davkoplačevalski denar uporablja za agresivne akcije nad marginalizirano populacijo, agresorje pa bi bilo treba dokumentirati in izpostaviti javnosti, oziroma drugače sankcionirati.

Druga študija, ki bi jo zaradi specifičnega pristopa in osredotočenosti na kulturo lahko opredelili kot antropološko, je študija Somphonga Chitraduba (1998). Raziskava je bila opravljena med cestnimi otroci na Tajskem in se je osredotočila predvsem na različne subkulture cestnih otrok, s posebnim poudarkom na njihovi, torej cestni subkulturi (prim. Chitradub 1998, 9–104). Študija zajema številne skupine cestnih otrok, od katerih je vsaka razvila svojo specifično identiteto (ibid., 9). Avtor je posebej analiziral sisteme nastanka skupin, sisteme razvoja preživetvenih strategij ter oblikovanje socialnega in fizičnega prostora, ki predstavlja obči okvir življenja cestnih otrok. Raziskava je bila opravljena na mestih, kjer je mogoče najti cestne otroke, predvsem na železniških postajah, v nakupovalnih središčih in turističnih centrih v državi. Raziskovanje je temeljilo na kvalitativnih pristopih, med katerimi sta izstopali metoda opazovanja brez udeležbe in študije primerov.

Kultura cestnih otrok ima, po Chitradubovih besedah, številne pomembne značilnosti:

1. večina teh otrok prihaja iz obrobja družbe, veliko se jih je rodilo nezaželenih, mnogi so bili zavrženi, veliko teh otrok nima nobenih osebnih dokumentov, potrdil ali certifikatov; takšna situacija otežuje vsakršno participacijo v javnem življenju in tako je veliko teh otrok tudi brez vsakršne izobrazbe: »na kratko, onemogočeno jim je članstvo v obči družbi« (prim. Chitradub 1998, 93–94);

2. cestni otroci niso bili deležni socializacije s strani svojih družin, družba, v kateri so preživeli svoja prva leta, pa je bila surova v primerjavi z normalnim družinskim okoljem; izpostavljenost cestnemu okolju je otroke socializirala na specifičen način in ta je v očeh obče družbe nesprejemljiv; otroci imajo tako velike težave pri vključevanju v življenje, ki ga družba definira kot normalno in kot taki so velikokrat percipirani kot neprilagojeni (prim. Chitradub 1998, 94);
3. družba s ceste je stigmatizirana in je videna kot temna, umazana in neprijetna; javna podoba cestnega otroka tako vključuje umazano obleko, umazan obraz, nediscipliniranost, življenje v umazaniji ipd.; eksterna stigmatizacija povzroči, da se otroci na cesti začnejo zapirati v skupino in se postopoma izolirajo od ostalih otrok tako mentalno, kot tudi fizično: »Tema postane v resnici simbol njihovega življenja« (ibid.);
4. cesta je nevaren kraj, vendar se otroci naučijo shajati s to nevarnostjo; počasi se znotraj tega okolja socializirajo najprej v manjše prestopnike, sčasoma pa v izurjene kriminalce (ibid.): »Način življenja cestnih otrok vključuje surov in neizprosen socialni sistem, kjer postanejo otroci manjši prekupčevalci z mamili in ponudniki spolnih uslug, ali pa postanejo izkoriščani delavci« (ibid., 95).
5. pogoj za vzpon po socialni lestvici je iznajdljivost in finančna moč; najkrajša in najbolj učinkovita pot do cilja je ponujanje spolnih uslug; tako fantje in dekleta nudijo spolne usluge, razlika je le v tem, da fantje delujejo relativno avtonomno, medtem ko postanejo dekleta otroške prostitutke;
6. izostanek moralnosti je ena bistvenih značilnosti tega socialnega okolja; za doseganje ciljev se običajno uporablja sila, med osebnimi lastnostmi pa je na prvem mestu sebičnost (ibid.);
7. življenje cestnih otrok je osnovano na svobodi; to se kaže tudi v izjemni prilagodljivosti na konstantne spremembe, s katerimi se člani skupine vsakodnevno soočajo: »Vključuje pustolovščine, zabavo, preživetje in potrebo po takojšnjem reševanju problemov, da bi se izognili nevarnosti« (prim. Chitradub 1998, 95–96);
8. prva stopnja v njihovem življenju na cesti se začne tako, da otroci nekaj časa nihajo med družino in cesto (prim. Chitradub 1998, 96); v tem času se po večini odločajo za eno od alternativ, izkušajo prednosti in slabosti vsake; večina se jih odloči za cesto v trenutku, ko sami pri sebi ugotovijo, da se je grajanje in nasilje v družini povečalo; v večini primerov gre le za otrokovo interpretacijo situacije in sploh ni nujno, da se je nasilje v družini tudi dejansko povečalo;
9. »Kultura cestnih otrok je inferiorna, manjka ji uravnoteženost in je nepopolna« (ibid.); po avtorjevih besedah je cestno življenje oblikovano na ekstremih, otroci so na cesti deležni

- neformalnega izobraževanja in akvizicije cestne kulture, ki jim pomaga pri preživetju; sposobni so delati, so neodvisni, znajo barantati in reševati relativno zahtevne probleme;
10. v zvezi z oblikovanimi socialnimi mrežami avtor pove: »Tisto, kar cestni otroci najbolj cenijo, so njihovi prijatelji, mamila, video igre, diskoteke in dostop do stripov. Najbolj pa sovražijo policiste, delavce socialnih in dobrodelnih organizacij, druge cestne otroke, ki jih nadlegujejo.« (ibid., 97);
11. po avtorjevih besedah živijo cestni otroci v kulturi, ki je orientirana v trenutek in nima nobenega upanja, oziroma načrtov za prihodnost (ibid.); življenje poteka po sistemu *iz »dneva v dan«*, zaradi specifičnega načina življenja pa so tudi zelo izpostavljeni boleznim, zasvojenosti, velikokrat celo smrti (ibid.).

Na podlagi svojih ugotovitev je Chitradub oblikoval tabelo primarnega habitata cestnih otrok, torej ceste, in sekundarnega habitata cestnih otrok, ki je lahko zavetišče, program pomoči vladne ali nevladne organizacije ipd (ibid., 104). Primarni habitat oblikuje posameznika skozi specifično socializacijo in ta je velikokrat nekompatibilna s profilom, ki je zahtevan v sekundarnem habitatu. Tako pride med primarnim in sekundarnim habitatom do konflikta, kar se kaže v neučinkovitosti programov pomoči in celo begu otrok nazaj na cesto.

Tabela 2.2: Primarni vs. sekundarni habitat

<i>Primarni habitat</i>	<i>Sekundarni habitat</i>
cesta	vladna/nevladna organizacija
vzajemno prijateljstvo, ki temelji na delitvi	pravila, odredbe, disciplina
svoboda, fleksibilnost	striktnost, kaznovanje
mamila, lepilo	specifični urniki
igre, diskoteka	omejen prostor
integriran cikel življenja	repeticija in pomanjkanje iniciative

(ibid., 104)

Avtor meni, da je: »konflikt med primarnim in sekundarnim habitatom ... glavni razlog, da se otroci ne morejo vključiti in prilagoditi ... kar jih takoj pahne v odpor, postanejo nekooperativni in poskušajo pobegniti, da bi se vrnil v kulturo na cesti« (ibid.).

Kot predlog rešitve navaja Chitradub institucijo odprtega zavetišča (ibid., 105). Gre za eksperimentalni projekt, pri katerem otroci ne preidejo hipoma iz enega habitata v drugega.

Namesto tega se postopno seznanjajo s sekundarnim habitatom, otrok pa naj bi sčasoma spoznal negativne aspekte življenja na cesti in samoiniciativno sprejel pozitivne aspekte novega habitata, v zameno za nekatere svoboščine, ki jih je imel na cesti. Po avtorjevem mnenju morajo otroci svoj primarni habitat na cesti zapustiti prostovoljno, z zaupanjem in željo po bivanju v odprtem zavetišču (prim. Chitradub 1998, 104–105): »Predpogoj je, da takšna institucija razpolaga s kadri, ki so do otroka sposobni potrebne stopnje ljubezni v njegovih zgodnjih letih« (ibid.).<sup>11</sup>

Avtor navede tudi primer različice odprtega zavetišča, ki se je pokazal kot relativno uspešen (ibid. 107-108). Otroci ne le, da so se pokazali kot zelo dobri učenci, ampak tudi kot dobri učitelji in tutorji. Resocializirani posamezniki so bili vključeni v delo z novimi otroci, ki so v zatočišče prišli s ceste. Ti so poskrbeli za bolj direktno posredovanje načina dela in življenja v instituciji, bili pa so tudi blažilni element v situacijah, ki bi jih novi otroci lahko ob spremembi okolja izkušali.

Chitradubova študija je koristna tako zaradi obsega, kot tudi zaradi globine. Je ena redkih, ki začne raziskovanje pri subkulturi življenja na cesti z namenom, da bi odkrila vzroke za neuspeh resocializacijskih in reintegracijskih programov. Prav tako je inovativna v podajanju rešitev in navajanju primerov dobrih praks. Bi ji pa bilo mogoče očitati etnocentričen pristop in relativno močno viktimizacijo cestnih otrok. Avtor je tudi pretirano idealističen pri navajanju zahtevanih kadrovske kvalitete za delo v odprtem zavetišču, pa tudi pri poudarjanju ljubezni. Raziskovalni primeri, še posebej antropološke študije primerov (prim. Naterer 2007, 27-73, 91-101), so pokazali, da otroci zbežijo na cesto tudi iz urejenih družinskih razmer in da ljubezen ni niti nujni, niti zadostni pogoj za preventivno, oziroma kurativno delovanje.

Izjemno podrobno antropološko študijo kulturnega sveta cestnih otrok je izvedel tudi Roger Magazine v Mexico Cityju (Magazine 2003). Magazine se je osredotočil na ekonomijo darovanja, da bi tako konceptualiziral pivske aktivnosti dveh opazovanih skupin. Avtor je intervjuval več kot 30 respondentov, ki so poleg tega, da so bili člani v dveh *bandah*, torej

---

<sup>11</sup> V zavetišču bi otroci prišli v stik z nekoliko bolj tradicionalno kulturo (v smislu življenja v družini in preživljanje časa v šoli – op. A. N.) in tovrstno mešanje dveh kultur, torej cestne in ne-cestne, naj bi po avtorjevem mnenju imelo izjemno dobre rezultate za resocializacijo cestnih otrok. Aktivnosti otrok v zavetišču bi bile sicer strukturirane, vendar na način, da se ohrani občutek svobode (ibid.), hkrati pa otroku zagotovi zapolnitev dneva z aktivnostmi (na primer z izobraževanjem, in igro) (prim. Chitradub 1998).

skupinah na cesti, tudi sodelovali v programih nevladnih organizacij, ki so namenjeni cestnim otrokom.

Avtor začne razpravo z relativno enostavnem etnografskem primeru, ko mu je respondent potožil, da ne more privarčevati denarja, saj ga prijatelji poiščejo kar na delu in ga povabijo na pijačo (Magazine 2003, 303). Čeprav ga ne silijo, se povabilu ne more upreti in tako se vsako takšno povabilo konča tako, da vsi zapijejo ves denar, ki so ga prinesli s sabo. Izhajajoč iz Maussove ugotovitve (prim. Mauss 1996), da je v ekonomiji darovanja stanje, v katerem je dejanje lahko hkrati prostovoljno in obvezujoče, povsem normalno, Magazine odpre diskusijo o relaciji objekt-subjekt.

Avtor navaja Strathernovo (prim. Magazine 2003, 306–307),<sup>12</sup> ki meni, da je v zahodni percepciji posameznik oseba, ki nepretrgoma obstaja v stanju subjekta. To naj bi bilo njegovo naravno in normalno stajanje, dominacija nad drugo osebo pa pomeni, da ena oseba drugi spremeni v (svoj) objekt. Otroci so tako po zahodni logiki percipirani kot objekti subjektivnosti odraslih. Magazine argumentirano očita (ibid., 307) avtorjem s področja proučevanja cestnih otrok romantizacijo, idealizacijo in viktimizacijo podobe cestnega otroka. Da bi se izognili tovrstnim popačenjem predlaga, da bi morali cestnega otroka razumeti kot tipičnega zahodnega odraslega, torej povsem subjektivnega individuuma (ibid.).

Strathernovo Magazine navaja tudi v trditvi, da osebe v ekonomiji daru niso razumljene kot avtorji svojih lastnih dejanj (prim. Magazine 2003, 306–307), saj sta v darovanju »delovanje in vzrok ločena« (Strathern 1988 v Magazine 2003, 307). Tisti, ki bi radi delovali, sami ne morejo. Poskrbeti morajo torej, da bo drugi deloval namesto njih.

V ekonomiji daru se osebe pravzaprav sploh ne pojavljajo kot vzroki, oziroma agenti: »Samo bistvo menjave je, da bi se (akterji – op. A. N.) naredili resnične, oziroma očitne: oseba (objekt) v odnosu do drugih« (Strathern 1988, 313). Dejanje darovanja, povedano drugače, objektivizira agenta kot darovalca in vzrok kot prejemnika. Strathernova (ibid.) previdno doda, da sama menjava ne ustvari razmerja, ampak le izpostavi tista, ki že obstajajo.

---

<sup>12</sup> Magazine navaja delo Strathernove »*The Gender of the Gift: Problems with Women and Problems with Society in Melanesia*« (1988).

Magazinovi respondenti so ustrezali opisanim značilnostim. Bili so člani dveh skupin: *la banda de Ferrocarriles* (skupina na železniški postaji) in *la banda de Dico* (skupina Dico) (ibid., 308). Zase so trdili, da so »*Soy de Ferrocarriles*« (sem Ferrocarrile) ali pa »*Los del Dico*« (tisti od Dicov). Obe skupini živita na visoko frekventnih mestih, člani so stari med 9 in 20 let, v mesto pa so migrirali po večini iz ruralnih predelov (ibid.). Večina otrok še vedno ohranja stike s svojimi družinami, kar je značilno za cestne otroke v tem delu sveta. Kot glavno motivacijo za beg od doma večina članov obeh skupin navaja ekonomske razloge, med katerimi prevladuje iskanje zaposlitve, nekateri pa kot glavni dejavnik izpostavljajo zlorabno domače okolje (prim. Magazine 2003, 308–310). Skupina deluje kot skupnost, nekakšna razširjena družina, v kateri sta evidentni tako socialnost, kot tudi solidarnost.

Člani *bande* govorijo o sebi kot o *niños de la calle* (cestni otroci) samo takrat, ko imajo opravka z dobrotelnimi organizacijami, da bi same sebe prikazali kot upravičene prejemnike pomoči.

(Magazine 2003, 309)

Vstopanje v ekonomijo daru razloži Magazine na primeru, ko se člani *bande* povabijo na pijačo (prim. Magazine 2003, 312–315). Običajno to storijo tako, da oseba A vpraša osebo B »*Vamos a la pulcata?*« (»Gremo v pulqua bar?«). Ko oseba B potrdi, oseba A ponovno vpraša »*Vas a disparar?*« (»Boš plačal?«). Oseba A torej sama ne ponudi, da bo plačala pijačo osebi B, ampak nagovori drugega, da ta plača pijačo njemu. Vlogi se potem zamenjata. Čeprav se skozi proces zdi, da oseba A igra tako vlogo darovalca kot obdarjenca, se ti dve vlogi izmenjujeta in nikdar ne obstajata hkrati.

Ta ločitev pomeni, da sta vzrok in agent vzajemno odvisna. Prejemniki so zadolženi pri darovalcih za pulque, ki so ga dobili, so pa tudi, bolj pomembno, odvisni od darovalca, saj jih je ta *ustvaril* kot prejemnike. Seveda so tudi darovalci odvisni od prejemnikov, saj lahko le na ta način obstajajo kot darovalci.

(Magazine 2003, 313)

Magazine kot posebej zanimivo izpostavlja, da imeti denar ne pomeni avtomatske superiornosti (prim. Magazine 2003, 314–316). Najprej se je treba pojaviti kot darovalec ali prejemnik, kar pa ni nikoli izključno stvar posameznika, ampak vedno družbe. Seveda je za vlogo darovalca treba imeti denar, vendar je tudi težko vplivati na drugega, da bo sodeloval, če ta nima možnosti, da bo v prihodnje sam odigral nasprotno vlogo, torej vlogo prejemnika. Tisti, ki so prekršili to pravilo, so si prislužili vzdevek *mamónes* (dojenčki, začetniki). Sami

so bili prepričani, da so drugim superiorni, pojavljali so se le v eni od vlog in si na ta način prislužili izključitev iz sistema pitja *pulque*. V nekaterih primerih je izključenje iz pitja *pulque* povzročilo pri izključeni osebi takšno travmo, da se je ta izselila iz *bande*.

Pitje *pulque* pa ni le sistem vzdrževanja socialnih vezi, ampak ima tudi vlogo vzpostavljanja novih vezi (ibid.). Pri prihodu novih članov v *bando* novice stari člani vedno po tistem ocenijo. Če v njih ne vidijo potenciala, jih preliščijo ali celo oropajo, če pa jih prepoznajo kot potencialne *de banda*, jih takoj začnejo mamiti v vzajemno pitje *pulque*: »Velikokrat pridejo z denarjem in nam začnejo kupovati alkohol in ko ostanejo brez denarja, jih vprašamo, če bi se nam radi pridružili« (Magazine 2003, 316).

Avtor torej izpostavi dvoje: da cestni otroci in mladi kot sodelujoči v pitju *pulque* niso objekti odrasle subjektivnosti; ter da ti posamezniki niso vedno avtorji svojih lastnih dejanj.

### **2.6.1.2 Študije cestnih otrok s področja fizične antropologije**

Izmed študij cestnih otrok s področja fizične antropologije gre nedvomno izpostaviti delo raziskovalne skupine Bakerja, Panter-Birkove in Todda, ki so v različnih raziskovalnih zasedbah delovali predvsem na področju Nepala (prim. Panter-Brick, Todd in Baker 1996; Baker, Panter-Brick in Todd 1997).

»*Growth status of homeless Nepali boys: Do they differ from rural and urban controls?*« je v poglavju 2.5.2.9 že omenjena študija, ki se je osredotočala na zdravje in način življenja cestnih otrok v Nepal, v primerjavi z otroci, ki ne živijo na cesti. Skupina Panter-Brick, Todd in Baker (Panter-Brick, Todd in Baker 1996, 441) je pri 307 dečkih, starih med 7 in 14 let, merila višino, težo in gibčnost. Poleg ugotovite, pomembnih za področje fizične antropologije,<sup>13</sup> so avtorji prišli tudi do vrste ugotovitev, ki so pomembne za razumevanje socialnega življenja cestnih otrok v Nepal.

---

<sup>13</sup> Avtorji raziskave so ugotovili, da je zakrnelost značilna za vse otroke, razen za šoloobvezne (prim. Panter-Brick in drugi 1996, 444–449). Brezdomni otroci so bili bolj gibčni od otrok iz ruralnih predelov (ibid., 444), so pa bili tudi nekoliko višji. Dolžina časa, ki so ga prebili na cesti, ni imela signifikantnega vpliva na njihovo stopnjo rasti (ibid., 445–446). Glede na fizično rast so avtorji zaključili, da cestni otroci v Nepal, kljub nenehnemu pritoževanju, živijo relativno bolje kot člani kontrolne skupine iz obubožanih ruralnih predelov Nepala (ibid., 447).

Cestni fantje v Katmanduju živijo neodvisno od svojih družin (ibid., 442). Organizirani so v manjše skupine, preživljajo pa se z beračenjem in brskanjem po smeteh. Mlajši fantje, ki se ukvarjajo z beračenjem, se zadržujejo na frekventnih mestih, po večini središčih, kjer je veliko indijskih in zahodnih turistov. Starejši, ki se ukvarjajo z brskanjem po smeteh, pa po večini zbirajo odpadno železo in plastiko ter material nato prodajo na odkupnih mestih (ibid.).

Otroci so v veliki večini migrirali v mesto iz urbanih predelov, veliko pa jih je svoje domove zapustilo, ko so bili stari deset let in manj. Prihajajo iz različnih etničnih skupin in kast, vsi pa spadajo v indo-arijsko ali tibeto-burmansko etnično skupino (ibid.).

Pokazalo se je, da imajo cestni otroci izoblikovane številne strategije za primer izpada dohodka ali obroka in so na ta način boljše preskrbljeni kot otroci, ki živijo doma (prim. Panter-Brick in drugi 1996, 447–449):

Spekter hrane, ki je na voljo cestnim otrokom, je veliko širši. Čeprav hrana, ki jo imajo fantje iz revnih predelov in cestni fantje, ni bila neposredno izmerjena, pa so bile zbrane informacije o njihovem dnevnem dohodku, prehranjevalnih vzorcih in konzumirani hrani. Fantje iz revnih predelov po večini jedo doma, dnevni dohodek pa oddajo staršem. Cestni otroci pa na drugi strani večino denarja porabijo za hrano: kot zadostno vidijo sladko pijačo, čaj z mlekom in prigrizek zjutraj, ter dva obroka riža in zelenjave na dan. Ko je dovolj denarja, oziroma turistov, jedo tudi meso, sladkarije in sladoled. (Panter-Brick, Todd in Baker 1996, 448)

---

Študija je proučevala tudi infekcijske bolezni kot pomemben dejavnik, ki vpliva na stopnjo rasti in razvoja (ibid., 448). Glede na ostale skupine naj bi jim bila najbolj izpostavljena skupina cestnih otrok. Glede na to, da so cestni otroci manj zakneli kot otroci iz ostalih skupin, hkrati pa imajo največ zdravstvenih težav, je mogoče sklepati, da infekcije niso najpomembnejša determinanta pri statusu rasti v tem vzorcu (ibid.).

Študija je ugotovila tudi, da so bili otroci, ki so na cesti prebili eno leto, v povprečju višji od vaških otrok. Avtorji pri interpretaciji tega podatka izražajo visoko stopnjo previdnosti, saj je mogoče, da so bili v tej populaciji zajeti povprečno višji otroci, ki so selektivno emigrirali, kar bi naj bilo že dokumentirano tako v državah v razvoju, kot tudi v razvitih državah (prim. Panter-Brick in drugi 1996, 448–449).



Glede na ostale študije, ki po večini poročajo o slabem stanju cestnih otrok, ko gre za prehrano, avtorji zaključujejo (ibid., 449), da je glavna pomanjkljivost teh študij izostanek komparativnih podatkov med stanjem v skupini cestnih otrok in stanjem v obči družbi.

Drugi članek raziskovalne skupine Baker, Panter-Brick in Todd (prim. Baker, Panter-Brick in Todd 1996) se nanaša na deskripcijo in kritiko antropoloških metod, ki so bile uporabljene pri raziskovanju cestnih otrok v Nepal. Izpostavlja pomembnost vzpostavitve komparativne, večdisciplinarne in emske perspektive (Baker, Panter-Brick in Todd 1996, 171). Obravnava tudi vrednost empiričnih metod s področja biologije in njihov potencial za triangulacijo z družboslovnimi metodami, kot pomembno pa omenja tudi razmerje med raziskovalcem in informatorjem, ki naj bi bila kritična točka pri zagotavljanju kvalitete podatkov (prim. Baker in drugi 1996, 171).

Skupina Baker, Panter-Brick in Todd je opravila tudi analizo demografije in življenjskega stila cestnih fantov v Nepal (prim. Baker, Panter-Brick in Todd 1997). Podatki o družinski strukturi so pokazali (prim. Baker in drugi 1997, 132–134), da je imelo 52 % cestnih otrok oba starša živa, 23 % jih je imelo krušne starše, in le 8 % jih je bilo brez staršev. Večina teh otrok je imela tudi relativno tesne stike s svojimi družinami, ki so jih obiskovali vsaj enkrat na leto. Študija je odkrila, da je nemogoče predvideti brezdomnost na podlagi števila otrok v družini, oziroma zaporedja rojstev v družini (ibid., 134). Je pa na drugi strani struktura družine zelo pomembna, takoj za starostjo in etničnostjo (ibid.).

Večina fantov z obema biološkima staršema je zapustila dom zaradi ekonomskih razlogov (42 %) ali zaradi želje po neodvisnosti. Na drugi strani pa je velika večina (72 %) otrok s krušnimi starši zapustila družino zaradi slabi družinskih razmer.

(Baker in drugi 1997, 134)

Razlogi za beg od doma niso bili pomembno povezani z etnično ali kastno pripadnostjo, so pa tesno povezani s starostjo otrok: »Tisti, ki so poročali, da so glavni razlog za beg od doma slabi družinski odnosi s svojimi krušnimi starši, so fantje, stari 10 let ali manj.« (Baker in drugi 1997, 134).

Odkar so postali brezdomni, se 25 % otrok ni vrnilo domov, 50 % se jih je vračalo domov enkrat na leto, 25 % pa pogosteje (ibid., 135). Frekventnost vračanja domov je močno povezana z družinsko situacijo. Otroci z enim staršem so se domov vračali pogosto (50 %),

oziroma enkrat na leto (31 %) (ibid.). Večina otrok, ki ima živa oba starša (63 %), se je domov vračala enkrat na leto, medtem ko so imeli otroci s krušnimi starši manj stika s svojimi družinami (ibid., 136).

60 % cestnih otrok se ukvarja z brskanjem po smeteh, 20 % z beračenjem, ostali pa opravljajo najrazličnejša občasna opravila (prim. Baker in drugi 1997, 136). Dnevni izkupiček znaša do največ 200 Rs (ibid.). 20 % otrok zasluži na dan manj kot 25 Rs, kar je znesek minimalnih prehrabnih stroškov. Avtorji so odkrili, da je dnevni izkupiček močno povezan s starostjo otroka. Otroci, starejši od 13 let, so v povprečju zaslužili več kot tisti, ki so bili mlajši. Otroci, mlajši od 13 let, so se ukvarjali z brskanjem po smeteh in beračenjem, starejši pa s plačanim delom. Avtorji so glede uspešnosti zaključili, da je življenje na cesti pogojeno tudi z inovativnostjo in kulturnim kapitalom otrok (prim. Baker in drugi 1997, 136).

### 2.6.1.3 Študije cestnih otrok s področja vizualne antropologije

V zadnjih desetih letih se na področju vizualnega ustvarjanja pojavljajo številni filmi, ki se ukvarjajo z življenjem cestnih otrok, vseeno pa pravega antropološkega filma o cestnih otrocih ni. Opravljene raziskave, ki vključujejo vizualne metode, sicer obstajajo, a so po večini vse omejene na področje socialnega dela, psihologije ali občega dokumentarnega filma. Znotraj polja vizualne antropologije je torej primerov raziskav cestnih otrok zelo malo. Filmi, ki se osredotočajo na cestne otroke, sicer obstajajo, vendar tudi najpopularnejših, kot sta »Kids« in »Salaam Bombay«, ni mogoče povsem brez zadržkov opredeliti kot antropološka filma<sup>14</sup>. Tudi eden zadnjih uspešnejših filmov »Children Underground« režiserja Edeta Belzberja je sicer šokanten dokumentarec, vendar ostaja na izrazito deskriptivni ravni. Otroke v Bukarešti predstavlja v viktimizirani podobi, brez možnosti in v brezizhodni situaciji, ne spušča pa se v poglobljeno analizo, ki bi gledalcem omogočila razumevanje pojava.

Relativno slabo je obdelano tudi področje teorije, ki bi se ukvarjala z vizualnim pristopom v študiju cestnih otrok. Kot izjemo gre omeniti le članek »Street children in film«. Epstein (1999) v njem teoretično obravnava tri klasične filme o cestnih otrocih: »Kids«, »Pixote« in »Salaam Bombay«. Avtor se ukvarja s filmskimi koncepti *cesta* in *otrok*, ter poskuša

---

<sup>14</sup> Kot primer filma, ki si zasluži status antropološkega filma, je mogoče vzeti Nijlandov in Platenkampov film »Tobelo Marriage« (1987), v katerem sta filmski režiser in antropolog znanstveno z vizualno metodo razdelala institucijo poroke v socialnem in kulturnem kontekstu.

izpostaviti koncepte potrošniške, avtoritarne in nekolonialistične države, kot so jih režiserji predstavili v omenjenih filmih.

V vsakem filmu je življenje na cesti predstavljeno kot metafora za način, kako država izraža svojo avtoriteto. Kljub vsem razlikam si filmski režiserji delijo spolno opredeljeno percepcijo otroštva in otroške nedolžnosti ter vidijo cesto kot prostor, ki nudi svojim prebivalcem priložnost za zabavo in osvoboditev, pa tudi za trpljenje in odvisnost.

(Epstein 1999, 375)

Po avtorjevem mnenju (prim. Epstein 1999, 380) nudijo omenjeni filmi gledalcem tudi vpogled v politično ozadje, ki definira povsem stereotipno predstavo o cestnih otrocih: »Cestne otroke smo videli prikazane kot urbane pošasti, oziroma naivne žrtve.« (ibid.). Takšen rezultat Epstein pripisuje delno tudi percepciji avtorjev filma, ki cestne otroke vidijo na specifičen način (prim. Epstein 1999, 380–381).

Komparativna analiza je, po avtorjevih besedah (prim. Epstein 1999, 381–382), koristna za prekinitev neprekinjenega prikazovanja cestnih otrok v distorzirani in problematični podobi, kar pa je osnova za razumevanje dejanskega stanja, v katerem so se otroci znašli. Prav tako je analiza pomembna za izpostavitev pomena, ki ga imajo vizualne metode pri raziskovanju pojava cestnih otrok (ibid., 382).

Vizualni pristop pri proučevanju pojava cestnih otrok pa ni omejen izključno na filmsko beleženje in interpretacijo. Vizualne metode so zelo popularne kot tudi dopolnilne metode študija cestnih otrok. Med njimi izstopajo predvsem fotografija in tematske risbice. Eden največkrat citiranih člankov na področju vizualnega pristopa v proučevanju cestnih otrok je delo Youngove in Barrettove (2001). Avtorici sta analizirali uporabo akcijskih vizualnih metod, ki jih je mogoče uporabiti pri proučevanju cestnih otrok. Metode so bile tudi dejansko uporabljene pri zbiranju informacij glede interakcije cestnih otrok v njihovem socialnem prostoru, izbrane pa so bile z namenom zmanjševanja raziskovalčevega vpliva in vzpodbujanja iniciative cestnih otrok pri raziskovanju (prim. Young in Barrett 2001, 142–143; Young in Barrett 2001a, 386–393). Avtorici izpostavljata vizualne metode kot zelo uporabne predvsem zaradi vzpodbujanja participacije otrok, pa tudi zaradi visokega stimulativnega učinka na udeležence (Young in Barrett 2001a, 389–393).

Druga raziskava Lorraine Young (prim. Young 2003) se osredotoča na migracijske procese, kjer v ospredje postavlja pozicijo cestnih otrok v Ugandi. Delo gre v tem razdelku omeniti predvsem zato, ker se v veliki meri opira na metode zbiranja vizualnega materiala. Avtorica kot pomembno izpostavlja, da je treba prepoznati otroke ne le kot udeležence v družinskih migracijah (ibid., 2), ampak tudi kot neodvisne akterje, ki sami vstopajo v migracijske vzorce. To se lahko zgodi povsem samoiniciativno, ali pa kot del širše družinske strategije. To naj bi bilo še posebej značilno za sub-saharske družbe, kjer so migracije povsem običajne in se pojavljajo tako kot enosmeren, kot tudi kot ciklični proces. V večini primerov gre za migracije, ki so rezultat revščine in katerih namen je izboljšanje ekonomskega položaja družine. Youngova navaja Bar-Ona (ibid., 4), ki je, da bi opisal družinske razmere, ki vzpodbujajo migracije otrok na cesto, skoval frazo *mikro nivo krize revščine*:

Zagovorniki te teorije menijo, da gospodinjstva, soočena z ekstremno revščino, niso več sposobna ustrezno preskrbeti otrok. V tem kontekstu so migracije otrok na cesto razložene skozi serijo primerov krize in revščine v družini. Pogoji, kot so dolgočasje, nezaposlenost in prepolne bivanjske kapacitete povzročajo stres, nasilje, alkoholizem in zasvojenost z mamili, kar zmanjšuje kohezijo družine in njene resurse. To pa vodi k slabljenju, dezintegraciji in razpadu družinskega življenja.

(Young 2003, 4)

Raziskava je pokazala, da otroci migrirajo v glavno mesto iz ruralnih predelov in manjših zaselkov, kot sta mesti Jinja in Mbale (ibid., 11). Otroci so bili po večini vključeni v migracije<sup>15</sup>, ki jih je motivirala družinska ekonomska situacija, gre pa izpostaviti tudi podatek, da so vsi otroci izkušali tudi relativno visoko stopnjo nasilja in zlorab v družini (ibid.): 20,6 % otrok je kot glavni razlog za beg na cesto navedlo revščino, medtem ko je kar 34,6 % otrok poročalo o nasilju v družini (prim. Young 2003, 12–13). Izstopa tudi odstotek otrok (20,6 %),

---

<sup>15</sup> Migracije cestnih otrok v Kampali so proces, ki zaobsega več stopenj (prim. Young 2003, 17-27). Otroci so po mnenju avtorice pravi pustolovci in hitro se naveličajo določenega prostora (ibid., 20-21). Res je, da je migracija izvorno eksterno motivirana, vendar gre njeno kontinuiranost pripisati ravno dejstvu, da so otroci zelo mobilni. Po mnenju avtorice bi bilo treba oblikovati kurativni program, ki bi temeljil na prilagojeni mobilnosti in bi bil sposoben slediti otroškim migracijam. Potrebno bi bilo tudi vplivati na družino s preventivnimi ukrepi, predvsem z zagotavljanjem boljših bivanjskih razmer in višjega standarda, da bi se razvoj pojavnosti cestnih otrok omejil že na tej točki (prim. Young 2003, 24-27). Na družbeni ravni pa bi bilo treba zagotoviti večjo zaščito otrok, tudi na področju izobraževanja in pravne pomoči, saj so, po besedah avtorice, otroci, ki so enkrat potegnjeni v cestno življenje, takoj integrirani v kulturo cestnih band in kriminala, kasnejša resocializacija in reintegracija pa je zelo težka (ibid.).

ki so kot glavni razlog navedli smrt enega ali obeh staršev, in število otrok, ki je kot glavni razlog navedlo trmo (8,6 %) (ibid.).

Vizualni material opiše družinsko situacijo natančneje (prim. Young 2003, 13-16). Veliko risb opisuje nasilje v družini, zlorabno vedenje staršev in alkoholizem, oziroma zasvojenost z mamili (ibid., 14). Otroci so v svoje risbe vključili tudi zgodbe o prisilnem trdem delu doma, pomanjkanju hrane in denarja ter smrti staršev (ibid.). Tako je kar 89,5 % cestnih otrok v Kampali v svojih risbah izrazilo enega ali več negativnih dejavnikov v družinskem življenju (ibid., 15).

## **2.6.2 Študije cestnih otrok v drugih disciplinah**

### **2.6.2.1 Sociološke študije cestnih otrok**

Socioloških študij cestni otrok je veliko (prim. Aptekar 1988; Sondhi-Garg 2004 idr.) in pokrivajo širok metodološki spekter – od kvantitativnih preko kombiniranih (prim. Sondhi-Garg 2004) do kvalitativnih študij (prim. Magazine 2003). V pričujočem podpoglavju sta predstavljena dva primera študij, ki izstopata zaradi izjemne vsebinske usmeritve, netipične obdelave pojava ali pa zaradi zelo podrobne raziskave in analize pojava cestnih otrok.

Prva študija je bila objavljena v članku z naslovom »*Deliberate inhaling of petroleum derivatives during pregnancy among "street" adolescents*« (Gutierrez in Vega 2003) in se nanaša na uporabo inhalantov med cestnimi otroci:

Sredi sedemdesetih let prejšnjega stoletja so v Mehiškem centru za zasvojenosti (Centro Mexicano de Estudios en Farmacodependencia) začeli s serijo raziskav otrok in mladih, ki so živeli na cesti. Te raziskave so zadnjih 25 let nadaljevale skupine raziskovalcev na Nacionalnem inštitutu psihiatrije Ramon de la Fuente.

(Gutierrez in Vega 2003, 27)

Omenjena raziskava je omogočila podroben in kontinuiran vpogled tako v raznolikost življenjskih razmer, ki ogrožajo psihofizično stanje otrok na cesti, kot tudi v številne strategije, ki jih otroci uporabljajo, da se soočijo s svojimi vsakodnevnimi težavami (ibid. 29).

Študije so bile izvedene v dveh stopnjah (prim. Gutierrez in Vega 2003, 29–32). Prva faza je temeljila na kvalitativnih in kvantitativnih metodah<sup>16</sup> (ibid., 29), ki so se osredotočale na razumevanje problema samoohranjanja otrok na cesti. Ugotovljeno je bilo, da otroci uporabljajo inhalante najmanj 4-krat na teden in da med otroci obstaja kolektivno reševanje problemov, ki se nanašajo na skupino. Kolektivno reševanje problemov je hkrati tudi sistem oblikovanja socialne strukture, saj postane vodja tisti, ki najbolj uspešno organizira reševanje problema (ibid.).

Druga raziskovalna faza je bila nadaljevanje prve faze (ibid., 31)<sup>17</sup>. Kvantitativni metodološki aparat je zaobjel cestne otroke v 100 mestih v državi. Ugotovili so, da je najpogostejša uporaba tobačnih izdelkov in alkohola (26 % fantov in 14 % deklet je kadilo), med nelegalnimi drogami pa izstopajo inhalanti (ibid., 32). Ugotovili pa so tudi dejavnike, ki so povezani z uporabo drog:

Najpomembnejši dejavnik, ki je povezan z zlorabami drog, je konzumentova zaposlitev. Evidentno je, da imajo mladoletniki, ki delajo kot zavijalci, najnižji indeks konzumiranja nelegalnih substanc (2,4 % starih med 12 in 17 let je uporabljalo mamila). Mladoletniki, ki delajo na javnih mestih, so imeli višje vrednosti (8,1 %), najvišje vrednosti pa so bile opažene med mladoletniki, ki živijo na cesti (76 %). (Gutierrez in Vega 2003, 27)

Avtorja zaključita z ugotovitvijo, da bi bilo zelo koristno, če bi bilo več energije vložene v raziskovanje perspektive samih cestnih otrok (ibid., 28). Na ta način bi bilo mogoče bolje razumeti situacijo na cesti in oblikovati bolj učinkovite in otrokom prijazne programe.

Drugo študijo je izvedel Ronald Marshall (prim. Magazine 2003). Študija se nanaša na Trinidad in Tobago, je pa, po avtorjevih besedah reprezentativna za celotno karibsko področje (prim. Marshall 2003). Metoda je temeljila na deskriptivni statistiki. V raziskavi je sodelovalo 119 otrok iz območij Port-of-Spain, Curepe in Tunapuna (prim. Marshall 2003, 134–136). Otroci so bili po večini fantje, stari med 10 in 14 let, več kot 50 % vseh pa je na cesti preživljalo večino svojega časa (ibid., 135). Otroci, ki so sodelovali v študiji, ne predstavljajo

---

<sup>16</sup> Kvalitativne metode so vključevale intervjuje in opazovanje brez udeležbe in so bile uporabljene predvsem za zbiranje podatkov v zvezi z življenjem otrok na cesti. Kvantitativne metode pa so bile uporabljene za zbiranje podatkov, povezanih z uporabo inhalantov na večjem populacijskem vzorcu.

<sup>17</sup> Druga faza raziskovanja je bila oblikovana na podlagi dognanj, povezanih z uporabo inhalantov iz prve faze. Druga faza se je osredotočala po večini na uporabo inhalantov, medtem ko so bili ostali aspekti, socialna struktura skupin in vrednote cestnih otrok na primer, ki so bili predmet prve faze, tokrat opuščeni.

homogenega vzorca, vseeno pa Marshall izpostavlja nekatere značilnosti, ki jih delajo primerljive. Vsi otroci se vračajo domov relativno redno in vsi se z isto dinamiko vračajo nazaj na cesto (ibid.). Otroci percipirajo spolne usluge kot vir dohodka, ki zagotavlja preživetje. V večini primerov gre za običajno prostitucijo, obstajajo pa tudi primeri, v katerih otroci nudijo spolne usluge za druge dobrine in zaščito. Marshall (2003,19) izpostavlja, da so dekleta veliko bolj prikrit del cestne populacije kot fantje. Tako za dekleta kot tudi za fante, ki se znajdejo na cesti, pa je značilno, da so socialno izolirani in »socialna izolacija je glavna spremenljivka v napovedovanju in identifikaciji pojava, ki mu pravimo cestni otroci« (ibid.).

Kot socialni problem so se začeli v tem delu sveta pojavljati otroci relativno pozno, pojav pa je postal evidenten v naftnemu bumu med leti 1974 in 1982 (Marshall 2003, 2). Kljub temu, da je, po avtorjevih besedah, situacija s cestnimi otroci po vsem svetu enaka (vsem so namreč odvzete pravice in vsi so psihično, fizično in spolno zlorabljeni), pa se situacija v Karibih razlikuje od ostalega sveta (ibid.). V osemdesetih letih prejšnjega stoletja je regija doživela šok, ko je veliko staršev migriralo v ZDA, Veliko Britanijo in Kanado in otroke pustilo pri svojih sorodnikih in prijateljih. Koliko teh otrok je v Trinidadu, ni znano, saj obstaja tu poleg vseh obče znanih težav s popisovanjem cestnih otrok tudi tendenca, da bi cestne otroke skrili, oziroma umaknili iz javne podobe<sup>18</sup> (ibid., 17).

Otroci prihajajo po večini iz družin, ki živijo pod mejo revščine, med glavnimi motivacijskimi dejavniki pa izstopajo ekonomski dejavniki in nasilje v družini (ibid. 136). Beg na cesto je za veliko večino otrok individualno motivirano dejanje (prim. Marshall 2003, 32-33). Situacija, iz katere otroci prihajajo, predstavlja le zunanji okvir, ki sam zase ni ne nujen, ne zadosten pogoj za odhod na cesto. Pomembno vlogo pri begu na cesto igra družina:

V karibski regiji obstajata znotraj družin dve skrajni poziciji. Ena predstavlja popolni nadzor nad otroci, druga pa je pomanjkanje nadzora, ki meji že na socialno zapuščenost, pri kateri je otrok prepuščen samemu sebi... To je recept za razvoj cestnih otrok in drugih socialno nesprejemljivih pojavov. (Marshall 2003, 32)

Po avtorjevih besedah so bili otroci v tradicionalni družini podvrženi popolnemu nadzoru (ibid.). V zadnjih časih pa se je to spremenilo. Modernizacija je s seboj prinesla način

---

<sup>18</sup> Otroke številne institucije, policija in socialna služba na primer, poberejo s ceste in jih po nekaj urah spet izpustijo. Otroci ponavadi pobegnejo iz svojih družin zaradi fizičnih in spolnih zlorab in kljub temu, da ne živijo več s svojimi starši, ni nujno, da bodo na cesti vidni.

življenja, v katerem je vse manj prostora za ustrezno vodstvo in skrb za otroke. Po Marshallovem mnenju to postopoma vodi k socialni izolaciji, kar pa otroke spravlja v nevarnost. Spreminjajoče se norme in vrednote ustvarjajo svet, ki je socialno negotov, še posebej za otroke, ki so ujeti med družinska upanja in družbena pričakovanja. »Za adolescenta je to še posebej težavno« (ibid.), in stres, ki ga čutita tako otrok, kot tudi starš, lahko privede do nepredvidenih sprememb v družini, posledično pa tudi do slabljenja družinskih vezi, ali celo do razpada družine.

Pri raziskovanju otrokovega vedenja avtor predlaga, da razumemo socialno vedenje kot pogojeno s socialnimi odnosi: »Socialno vedenje je okrepljeno s strani socialnih odnosov. Tip odnosa, ki ga imamo z otrokom, bo določil tip vedenja.« (Marshall 2003, 33).

Marshall izpostavi tudi, da sta delinkventnost in cestni otroci dva ločena problema (prim. Marshall 2003, 51–53): »Delinkventnost se osredotoča na kršitev uveljavljenih norm in vrednot, medtem ko obstoj cestnih otrok teh v občini družbi ne ogroža.« (Marshall 2003, 51).

Seveda pa imajo cestni otroci tudi svojo javno podobo in nikakor ne obstajajo v socialnem vakuumu. Javna podoba otrok je namreč tista, ki dela cestne otroke delinkventne. »Skupaj z vero, da so ti otroci *pokvarjeno blago*, pripravi (urbanizacija – op. A. N.) ljudi do tega, da vidijo pobegle in cestne otroke kot nasilne, spolno promiskuitetne in zasvojene z mamili.« (ibid., 52). Odziv pri otrocih se kaže v postopnem distanciranju od obče družbe in oblikovanju lastne identitete.

Eden najpomembnejših dejavnikov, ki sodelujejo pri oblikovanju socialnega konteksta pojava cestnih otrok, je že omenjena modernizacija (prim. Marshall 2003, 2, 17, 32, 64–65, 775–76). V letih med 1980 in 1990 so karibske države, vključno s Trinidadom in Tobagom, doživele serijo strukturnih modifikacijskih prilagoditev, kot so liberalizacija, privatizacija in finančna reforma (ibid., 64). Pojavil se je nepredstavljen ekonomski in statusni razkorak med peščico bogatih na eni strani in množico obubožanih, brezposelnih in podhranjenih na drugi. Predmet reform so postali tudi podporni socialni programi: »Z ukinitvijo subvencij in programov socialne podpore se je vzpostavila podlaga za razvoj problema cestnih otrok v Trinidadu v zgodnjih osemdesetih letih prejšnjega stoletja.« (ibid.).



Avtor meni, da v primeru ohranitve močnih vezi v družini otroci ne bi pristali na cesti. Oslabitev pa se ne nanaša izključno na družino, ampak na celoten tradicionalni socialni sistem. Po mnenju Marshalla je za angleško govoreči del Karibov največji problem prav prihod tujega kapitala in posledično uničenje tradicionalnega načina trgovanja:

Problem cestnih otrok ni značilen za vse karibske države. Najti jih je mogoče le v tistih državah, ki so užete v proces hitrega ekonomskega razvoja. To pomeni, da so ti otroci verjetno stranski produkt strukturnih dislokacij v socialni strukturi, ki so jih povzročili ekonomski pritiski in omejeni programi socialne politike.

(Marshall 2003, 65)

To je povzročilo izpostavljenost ruralnih predelov s tradicionalnim načinom življenja. Ti sicer nikdar niso proizvajali pretiranega bogastva, so pa bili zagotovilo za stabilnost in relativno normalno vzdrževanje populacije. Avtor meni, da modernizacija sama po sebi sicer ni problematična, težave pa povzroči takrat, ko jo družba sprejme v nenadzorovani obliki in na hipen način (ibid.). S tem, ko tendira k produciranju večje racionalnosti distribucije nagrad, uničuje tradicionalne strukture, tradicionalne norme in vrednote tako v družbi, kot v družini in slabi starševsko in sorodstveno avtoriteto. »Na kratko, modernizacija vpliva na verovanja in vedenja« (ibid., 75). Za obljubami o napredku se skrivajo neprijetna presenečenja, s katerimi se ljudje, ki migrirajo iz ruralnih v urbane predele, hitro in nepripravljeni soočijo. Obljube modernizacije ostanejo, po besedah Marshalla, točno to, kar so – obljube. Dejansko stanje pa se kaže v povečevanju revščine, brezposelnosti, kriminalitete, alkoholizmu, zasvojenosti z mamili, družinskem nasilju in zlorabnih odnosih.

Otroci, ki se znajdejo v takih okoliščinah, so zelo izpostavljeni. Zgodi se tudi, da postanejo ti otroci del ekonomskega sistema, v katerem manjša in srednje velika podjetja delno ali v celoti temeljijo na izkoriščevalskem otroškem delu, pod pretvezo, da pomagajo obubožanim družinam pri preživetju. »V tem procesu se družina kot osnovna družbena enota vedno bolj zamenjuje za družino kot ekonomsko enoto.« (ibid., 76). V tem kontekstu je cestne otroke mogoče doumeti kot pripadnike novega družbenega razreda, torej kot mlade brez državljanskih pravic, neizobražene, obubožane in neusmerjene (prim. Marshall 2003, 83-90).

V Trinidadu in Tobagu je na cestah mogoče srečati dve skupini cestnih otrok: otroke, ki delajo na cesti in se zvečer vrnejo domov; ter otroke, ki živijo na cesti. Vsi so izpostavljeni slabim življenjskim in delovnim razmeram, Marshall pa poudarja, da je v zadnjih letih vse več

tudi otroške pornografije in prostitucije (prim. Marshall 2003, 85-86). Najbolj izpostavljeni so otroci, ki so v nevarnosti, da postanejo cestni otroci, in mlade matere. Za mlada dekleta obstaja bistveno večja nevarnost, da bodo zlorabljene kot za fante. Dekleta, ki jih je mogoče najti na cesti, so stara med 11 in 14 let in ko so stara med 15 in 24 let, jih zvodniki začnejo vključevati v prostitucijo (ibid., 84). Kljub temu, da obstaja med skupino otrok, ki so vključeni v prostitucijo, in cestnimi otroci, veliko skupnih točk, pa sta skupini povsem ločeni (Marshall 2003). Tako za fante kot tudi dekleta na cesti pa je značilno, da niso izkusili socialnih vezi, »so brez strehe in brez korenin« (Marshall 2003, 101), izkušnjo »socialnih vezi so bodisi izgubili, ali pa je nikdar niso niti imeli« (ibid.).

Po Marshallovem mnenju je treba iskati glavni vzrok za naraščajoče število cestnih otrok na eni in za naraščajoče število neuspešnih preventivnih in kurativnih programov na drugi strani najprej v kulturni zgodovini regije (prim. Marshall 2003, 154–163). »Regija ima kulturo odlašajočih akcij in podložnosti na vseh področjih.« (Marshall 2003, 158). Ta kulturna značilnost je s pojavom cestnih otrok povezana tako, da politični akterji »najprej zanikajo obstoj pojava, potem pa na burne kritike in javno mnenje odreagirajo počasi. Nazadnje prenesejo odgovornost na druge.« (ibid., 163). Dodaten problem predstavlja tudi narava pojava, ki sama po sebi terja multidisciplinaren pristop. Po avtorjevem mnenju kažejo Karibi namreč izjemen odpor do kompleksnih problemov, seveda pa je tamkajšnja birokracija v reakcijah tudi zelo počasna in okorna (ibid., 162).

### **2.6.2.2 Študije cestnih otrok s področja psihologije**

Psihološke študije cestnih otrok so zelo številne in z geografskega vidika pojav dobro pokrivajo. Večina študij je bila izvedenih z namenom pridobivanja informacij o psihološkem stanju cestnih otrok, njihovi razvojni dinamiki, oblikovanju identitete in drugih elementov, ki so v domeni psihologije.

Kot zelo razširjeno metodo, ki jo psihološke študije uporabljajo pri proučevanju cestnih otrok, gre omeniti analizo otroških risb. Razlogov za to je nekaj: »Risbe so se pokazale kot uporabno orodje pri delu z otroki, saj predstavlja risanje univerzalno dejavnost otrok, je zabavno in ne zahteva posebnih pismenih in jezikovnih sposobnosti.« (DiCarlo, Gibbons, Kaminsky, Wright in Stiles 2000, 107). In še:

Risbe predstavljajo bolj emski oziroma kulturno senzibilnejši pristop kot pa ostali testi, ki so bili razviti za otroke v ZDA. Še več, risbe ne zahtevajo pismenosti, posebnih jezikovnih ali drugih sposobnosti. Lahko razkrijejo pomembne vrednote, kot je trdo delo, ki ga cestni otroci in najstniki zelo cenijo. (DiCarlo in drugi 2000, 119)

Omenjena metoda se velikokrat pojavlja kot ekskluzivna metoda pri raziskovanju, še večkrat pa je kombinirana z drugimi metodami, ki so značilne za področje psihologije<sup>19</sup> (prim. DiCarlo in drugi 2000; Young 2003). Po mnenju številnih avtorjev (prim. DiCarlo in drugi 2000; Young 2003) je ta metoda posebno primerna za proučevanje perspektiv otrok, za razumevanje njihovega odnosa do okolice, družinske situacije, za razumevanje dobrega in slabega, odnosa do kulturnih vrednot in percepcije vsakodnevnega življenja.

Med najpomembnejšimi študijami s tega področja so študija Holdena, Hortonove in Danescojeve (prim. Holden, Horton in Danesco 1995), študija Panter-Brickove (prim. Panter-Brick 2002), študija Rohendove, Ferreirajeve, Zomerjeve, Forsterjeve in Zimmermannove (prim. Rohend, Ferreir, Zomer, Forster in Zimmermann 1998), še posebej pa gre omeniti študijo DiCarle, Gibbonsove, Kaminskega, Wrighta in Stilesove (DiCarlo, Gibbons, Kaminsky, Wright in Stiles 2000). Glavni namen študije je bil preučiti risbe cestnih otrok, na podlagi dobljenega gradiva izdelati nove aplikacije vrednotenja vsebine risb ter primerjati rezultate novega vrednotenja s standardnimi postopki (Goodenough-Harrisov kriterij<sup>20</sup> merjenja intelektualne zrelosti in prisotnost oziroma odsotnost Koppitzovih emocionalnih indikatorjev<sup>21</sup>) (DiCarlo in drugi 2000, 108).

---

<sup>19</sup> Na primer Goodenough-Harrisov test, Human Figure Drawing test, Koch Block Design in drugi.

<sup>20</sup> Goodenough-Harrisov test je test intelektualne zrelosti (Lewis in Livson 1980, 8). »Test je enkraten v smislu, da lahko določi inteligenčni kvocient preko ocenjevanja detajlov in natančnosti pri izdelavi risbe človeka.« (ibid.). Test je leta 1926 oblikovala Florence Goodenough, kasneje pa ga je izpopolnil Dale B. Harris, predvsem z izdelavo lestvice za ocenjevanje risbic. Po besedah Lewisove in Livsona (ibid.) je test zaradi svoje enostavnosti še posebej primeren za delo z otroci in hendikepiranimi ljudmi, saj ne zahteva posebnega urjenja, poleg tega pa je tudi izjemno kratek. Test se izvede na način, da raziskovalec otrokom zgolj naroči, da izdelajo tri ločene risbe, risbo moškega, risbo ženske in risbo sebe, v vseh primerih celotne osebe in ne le detajla. Test je omejen izključno, ko gre za dajanje podrobnejših napotkov otrokom, neomejen pa je časovnem smislu. Risbica je potem ocenjena v skladu s pripravljeno lestvico.

<sup>21</sup> Koppitzov ocenjevalni test je test intelektualne zrelosti, ki temelji na risbi človeka (Rae in Hyland 2001, 369). Oblikovala ga je Elizabeth Koppitz na podlagi obstoječega Bender Gestalt ocenjevalnega sistema, pri katerem je sama dodala nove elemente, razširila starostni domet in izboljšala zanesljivost pristopa. Test je podoben Goodenough-Harrisovemu testu in vsebuje 30 elementov, kot na primer 'pravilno število prstov na rokah', 'noge v dveh dimenzijah' (ibid., 370) itd. Vsak od teh elementov je ocenjen skozi kategorije 'pričakovan', 'običajen', 'neobičajen' in 'izjemen'. Koppitzov sistem je v primerjavi z Goodenough-Harrisovim manj popularen (ibid.).

Za potrebe študije so raziskovalci otroke prosili, naj narišejo risbo idealnega moškega ali ženske ob rekreativni dejavnosti, ter opišejo dejavnost, ki jo ta oseba opravlja. 35 % dečkov je narisalo žensko osebo, 65 % pa moško (ibid., 109). 73 % deklic je narisalo žensko osebo, 27 % pa moško. Vsaka risba je bila ocenjena v 19 kategorijah, ki so vključevale tudi kriterije, ali je bila narisana oseba, ali je narisana oseba anatomsko popolna, ali se narisana oseba smeje, ali je fizično odrasla ali ne, ali so vsebovani seksualni elementi ter ali je narisana oseba sama ali z drugimi osebami (ibid.). Ocena aktivnosti osebe se je nanašala na spolno stereotipizacijo vedenja, participacijo in odraslo odgovornost in je odkrivala odnos do dela in prostega časa in odnos do pomoči drugim. Komentarji otrok so opisovali zunanost narisane osebe, vključevali pa so tudi osebnostne kvalitete idealne osebe (ibid., 110).

Ena pomembnejših značilnosti risb je, da tiste, ki so jih narisali cestni otroci, prikazujejo idealno osebo, kako dela, bodisi na delovnem mestu ali pa v gospodinjstvu (prim. DiCarlo in drugi 2000, 112–119). Največkrat je bila idealna oseba narisana, kako prodaja sadje in zelenjavo, pometa ali vozi avtobus. Po mnenju avtorjev (prim. DiCarlo in drugi 2000, 118–119) odsevajo emski aspekt vsakodnevnega življenja cestnih otrok, saj jih je večina prisiljenih delati za lastno preživetje in preživetje svojih družin.

Delež risb (več kot 75 %), ki kažejo relativno visoko stopnjo odgovornih odraslih oseb, oseb, ki delajo, gospodinjijo in skrbijo za otroke, je bil prav tako relativno visok (ibid., 115). Po mnenju Donalda (prim. DiCarlo in drugi 2000, 115) otroci, ki se znajdejo v težkih situacijah, velikokrat razvijejo preživetvene strategije, nadzor, kreativnost in učinkovite načine reševanja problemov, ki so bolj kot za otroke značilni za odrasle (ibid., 116). Pomemben je tudi delež risb, ki vsebujejo elemente dosežka in uspeha (ibid.). Indikatorje visokih aspiracij cestnih otrok so avtorji uskladili (ibid.) z ugotovitvami de Oliveire in ostalih (prim. DiCarlo in drugi 2000, 116), ki govorijo o prisotnosti pozitivne percepcije lastne prihodnosti in o želji po delu med cestnimi otroci v Braziliji.

Veliko slik vsebuje tudi elemente sreče in zadovoljstva, četudi se ne nanašajo na delo odraslih. Iz risb pa izhaja tudi relativno nizka stopnja spolne segregacije: »Na primer, med risbami so zajete podobe tako žensk kot tudi moških, ki pometajo. Delo na tržnici in opravljanje osnovnih opravil, povezanih s preživetjem, ni spolno diferencirano.« (DiCarlo in drugi 2000, 117).

Vseeno pa je relativno več deklet kot fantov narisalo kot indikacijo uspeha idealno osebo, ki pomaga drugim. Oseba je bila v večini teh primerov narisana kot medicinska sestra ali zdravnik, kar bi, po mnenju avtorjev (ibid.), lahko pomenilo, da so bili otroci deležni pomoči s strani teh oseb v resničnem življenju in da imajo do njih poseben odnos. Dekleta naj bi večkrat izbirala omenjene motive zato, ker imajo same več predispozicij za skrb za svoje lastne otroke. V prid tej trditvi govori tudi dejstvo, da večino gospodinjestev v Hondurasu vodijo ženske in dekleta. Tako lahko dekleta upravičeno sklepajo, da bodo v prihodnosti vodile svoje gospodinjstvo.

Risbe cestnih otrok iz študije DiCarle in drugih imajo veliko podobnosti z risbami, ki jih predstavlja Aptekar (1988) v delu »*Street children of Cali*«, še posebej, ko avtor govori o cestnih otrocih, ki sicer delajo, vendar si vzamejo tudi čas za igro in zabavo (prim. Aptekar 1988, 115–149). Iz številnih objavljenih tematskih risb (prim. Aptekar 1988, 59, 68, 90, 102, 108) je mogoče sklepati ne samo na otrokovo percepcijo dane situacije, ampak tudi na izjemen potencial, ki ga ima ta metoda pri zbiranju in analiziranju podatkov.

Aptekarjeva študija cestnih otrok v Kolumbiji, objavljena v članku »*Characteristics of street children in Colombia*« (1989), predstavlja psihološko raziskavo, opravljeno med 56 cestnimi dečki, starimi med 7 in 16 let (Aptekar 1989, 436). Metoda je temeljila na opazovanju z udeležbo, dodatno pa je avtor uporabil tudi tri psihološke teste (ibid., 437): KBD (Koch Block Design<sup>22</sup>) je izmeril inteligentnost otrok; HFD<sup>23</sup> (risanje človeških figur); BG (Bender Gestalt<sup>24</sup>) pa emocionalno in nevrološko funkcioniranje (prim. Aptekar 1989, 432-435).

---

<sup>22</sup> Koch Block Design se uporablja za proučevanje inteligence in vizualno prostorske kapacitete (prim. Dic 2009, n. p.). Razvil ga je Samuel Calmin Koh leta 1923, kasneje pa ga je za širšo uporabo modificiral David Wechsler. V testu so respondenti naprošeni, da razvrstijo kocke (te imajo bele, rdeče in rdeče/bele stranice) v določen vzorec, pri tem pa jim raziskovalec meri čas, dobljene rezultate pa primerja z normativnimi (ibid.).

<sup>23</sup> HFD (tudi HFDT) je kratica za sistem imenovan Human Figure Drawing Test. Gre za sistem napotkov za izdelavo testa motoričnih in vizualnih sposobnosti ter lestvico za interpretacijo dobljenih podatkov. Uporablja se za raziskovanje kognitivnih sposobnosti, pa tudi v psihopatologiji (prim. Dic 2009, n. p.).

<sup>24</sup> 'Bender visual motor gestalt test' ali krajše Bender Gestalt je razvila Lauretta Bender v poznem devetnajstem stoletju. Uporablja se kot psihološki instrument za ocenjevanje vizualno motoričnega funkcioniranja in vizualne percepcije pri otrocih in odraslih (Encyclopedia of Mental Disorders 2009, n. p.). Test omogoča tudi ocenjevanje potencialnih organskih poškodb možganov, zrelost živčnega sistema, zrelost vizualnih sposobnosti, stile odzivanja, reakcije na frustracije, sposobnosti popravljanja napak, sposobnosti načrtovanja in organiziranja in motivacijo (ibid.). Izvaja se na način, da se respondentu zaporedno predstavlja devet geometričnih likov, za vsakim likom pa se respondenta naprosi, da nariše lik, ki ga je ravnokar videl. Respondentom je dovoljeno, da morebitne napake na svoji risbi popravijo, ne smejo pa uporabljati tehničnih pripomočkov, kot je na primer ravnilo. Za interpretacijo rezultatov ni predpisana uporaba specifične lestvice, obstajajo pa generalna navodila za interpretiranje (prim. Encyclopedia of Mental Disorders 2009, n. p.).

»Podatki iz testov so pokazali, da so respondenti relativno zdravi, inteligentni in emocionalno neokrnjeni.«(Aptekar 1989, 427).

Po avtorjevem mnenju (ibid.) gre to pripisati predvsem zapuščenosti otrok, ki je umeščena v specifično kulturno okolje močne vrstniške podpore, kar omogoča tudi pomoč odraslih oseb. Pomembno vlogo naj bi imela tudi vzgoja v matrifokalni družini, iz katere prihaja večina respondentov. Izmerjen inteligenčni kvocient je segal od 40 do 115 s standardno deviacijo 12,6, kar je, po mnenju avtorja, relativno visoko (ibid., 432). Sam navaja tudi razloge, zakaj naj bi bili rezultati pričakovano nižji. V družinah respondentov je namreč veliko otrok, veliko je enostarševskih družin in socialno ekonomski status je po večini nizek, vse to pa se praviloma povezuje z nižjo mentalno kapaciteto. Videti je, da življenje na cesti, v nasprotju s pričakovanim omejevanjem kognitivne rasti, le-to vzpodbuja (prim. Aptekar 1989, 436). Visoke rezultate so otroci dosegli tudi pri testu emocionalnega funkcioniranja.

Študija izziva obče sprejeto prepričanje, da so cestni otroci delinkventni, oziroma psihotični, oziroma celo bolj moteni kot njihovi vrstniki v revnih soseskah. Nedvomno otroci izkušajo svojo mero bridkosti in nimajo, v nasprotju z mnenjem nekaterih, brezskrbnega življenja. Res je tudi, da veliko teh otrok ne obvlada svojega življenja. Vseeno pa je veliko cestnih otrok pokazalo, da imajo otroci sposobnost ustvarjanja srečnega in polnega življenja v najtežjih situacijah.

(Aptekar 1989, 436)

### **2.6.2.3 Študije cestnih otrok s področja izobraževanja**

Na področju izobraževanja je bilo izvedenih med cestnimi otroci veliko projektov, katerih glavni namen je bil opismenjevanje ter izobraževanje za lažjo resocializacijo in reintegracijo otrok v družbo (prim. UNESCO 1995; CSC 2001; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008; CSC 2009).

Največ takih projektov je bilo izvedenih v Afriki, Aziji in Latinski Ameriki (prim. Epstein 1996, 289). Študije, ki se ukvarjajo s problemom izobraževanja, se po večini osredotočajo na vsebino izobraževalnega procesa, na didaktične pristope pri izobraževanju cestne populacije in na posebno oblikovanje kadrov za tovrstno delo s cestnimi otroki.

Med pomembnejšimi študijami na področju izobraževanja cestnih otrok gre omeniti študije Davea, Ranaweere in Suttona (prim. Dave, Ranaweere in Sutton 1990), študijo Wilsona (prim. Wilson 1991), še posebej pa gre izpostaviti študijo Rodrigueza in Martineza (prim. Rodriguez in Martinez 2002) ter študijo Epsteina (prim. Epstein 1996). Študija Rodrigueza in Martineza je še posebej zanimiva, saj se osredotoča na odnos med učiteljem in učencem, za katerega številni avtorji menijo, da je lahko izvor tako uspeha kot neuspeha izobraževalnega programa (Rodriguez in Martinez 2002, 37). Izhodiščna točka avtorjev je predpostavka, da ima institucija, ki se ukvarja z izobraževanjem cestnih otrok, težave z disciplino v razredu. Pri primerjavi podatkov, dobljenih pri neproblematičnih skupinah, s podatki iz problematičnih skupin, sta avtorja ugotovila, da je medsebojna percepcija med učenci in učitelji v neproblematični skupini veliko bolj pozitivna kot v problematični, ter da »*empatični* in *emocionalni* dejavniki sugerirajo, da mora biti prisotna pozitivna percepcija (otrok – op. A. N.) v vseh skupinah, kjer se izvaja poučevanje takšnih posameznikov« (Rodriguez in Martinez 2002, 37). Avtorja se v svojem članku sklicujeta na koncept samoizpolnjujoče prerokbe,<sup>25</sup> ki bi jo v tem primeru moral sprožiti učitelj s pozitivno percepcijo učenca. Na ta način bi se učenec odzval s pozitivnim odnosom do učitelja in izobraževalnega programa, program pa bi bil učinkovitejši.

Podobno mnenje zastopa tudi Epstein (prim. Epstein 1996, 289–302), ko analizira različne odzive institucij na brezdomnost otrok in mladih z namenom »boljšega razumevanja delovanja neo-liberalistične države, tako v nerazvitem kot tudi v razvitem svetu« (Epstein 1996, 289). Po avtorjevem mnenju je cestna kultura enkratna in za državne institucije težko doumljiva, sam pa navede nekaj primerov iz ameriških in brazilskih raziskav (ibid.).

Po mnenju CSC (prim. CSC 2001, 12) je izobraževanje cestnih otrok ključno. Glede na to, da je večina otrok nepismenih in nikdar niso hodili v šolo, oziroma so iz procesa izobraževanja relativno hitro izpadli (ibid.), bi bilo treba vložiti vse napore v njihovo reintegracijo v vzgojno izobraževalne procese. CSC zaključí z besedami: »Pomanjkanje izobrazbe je primarni dejavnik pri uspešnem iztrganju iz ciklov revščine.« (CSC 2001, 12).

---

<sup>25</sup> Frazo samoizpolnjujoča prerokba (self-fulfilling prophecy – op. A. N.) je skoval Robert K. Merton (1986) kot 'netočno' definicijo situacije, oziroma specifično afirmacijo, ki izzove novo vedenje, ne glede na predhodno, oziroma dejansko stanje. V socialni psihologiji se termin 'samoizpolnjujoča prerokba' pojavlja kot situacija, v kateri imajo »ljudje pričakovanja v zvezi z drugo osebo, kar vpliva na njihovo delovanje v odnosu do te osebe, ter posledično sili osebo, da se obnaša v skladu s temi pričakovanji, kar pa pričakovanja na koncu potrdi.« (Aronson in drugi 2005, 68).

#### 2.6.2.4 Študije cestnih otrok s področja socialnega dela

Študije cestnih otrok s področja socialnega dela predstavljajo eno najobširnejših skupin študij tega pojava. Tematsko so usmerjene na otroško delo, zaščito otrok in na pravice otrok (prim. Danglesh 1992; Byrne 1999; ILO 2000; ILO 2001; UNICEF 2005). Organizacije, kot UNICEF, Svetovna banka in Mednarodna organizacija za delo (ILO) so na tem področju izvedle podrobne raziskave, tako da je pojav zelo dobro raziskan.

Obravnavanje otroškega dela v svetovnem merilu je v veliki meri domena Mednarodne organizacije za delo (ILO) in UNICEFA. Študije so podrobne, uveljavljene in velikokrat navajane. Obstajajo pa tudi študije posameznih raziskovalcev, ki so s svojim specifičnim pristopom omogočile enkratni vpogled v pojav otroškega dela. Kot dobro predstavitev gre omeniti Parkerjev esej (prim. Parker 2002). Avtor je na podlagi svojega fotografskega dela izpeljal podroben opis primerov otroškega dela v Guatemali in Indoneziji (prim. Parker 2002, 2067-2071). Sam meni, da je skoraj nemogoče razlikovati med cestnimi otroci, ki delajo, in otroci, ki delajo na cesti, vendar tam ne živijo. Cesta torej predstavlja mesto, kjer se ti dve skupini srečata ter vstopata v medsebojno interakcijo in izmenjavo norm in vrednot (ibid., 2067). Po mnenju avtorja je otroško delo zelo razširjeno, predvsem v neformalnem sektorju. Zakoni v večini držav sicer omejujejo otroško delo, vendar je njihov domet omejen na formalni sektor. Delo, ki ga otroci opravljajo, je različno od države do države, največkrat pa gre za delo v manjših obratih, preprodajo drobnarij, čiščenje čevljev, zbiranje odpadnega materiala in beračenje (ibid.). Denar, ki ga otroci zaslužijo, redko ostane v njihovih rokah. Po večini ga otroci oddajo svojim staršem, starejšim otrokom ali pa celo uradnim osebam in veliko otrok je na ta način tudi izkoriščanih.

Študija Godoyeve (prim. Godoy 1999) poskuša razumeti načine, kako lahko cestni otroci iz Guatemale uveljavijo svoje osnovne pravice tako na cesti kot tudi pred sodiščem. Avtorica posveti posebno pozornost primerom, v katerih so se cestni otroci prvič odločili, da ovadijo tiste, ki jih zlorablajo (Godoy 1999, 423). Godoyeva dokazuje, da »odločitev za zakonsko akcijo ne temelji toliko na konkretnih pričakovanjih po zakonski kompenzaciji, kot na veri v varovanje osnovnih človekovih pravic« (Godoy 1999, 423). Vera v legalno akcijo je odvisna od otrokove percepcije lastne vključenosti v družbo ter institucije in ne toliko od dejanskega



doživljanja zakonskega sistema. To pomeni, da bolj marginaliziranega kot se otrok počuti, več verjetnosti je, da se bo izognil konvencionalnemu načinu zaščite lastnih človekovih pravic: »V skrajno marginaliziranem socialnem prostoru legalne pravice izgubijo svoj pomen« (ibid.). To ima po avtoričinem mnenju pomembne posledice pri vsakem poskusu zagotovitve spoštovanja pravic pri marginalizirani populaciji.

Podobna situacija je predstavljena tudi v monografiji organizacije HRW (prim. Human Right Watch 1996), ki je bila objavljena v okviru projekta Children`s Rights Project. V omenjeni monografiji so obravnavani: ilegalno pridržanje cestnih otrok (prim. Human Right Watch 1996, 15–29); mučenje (prim. Human Right Watch 1996, 30–49); izsiljevanje (prim. Human Right Watch 1996, 50–59); zloraba s strani policije (ibid., 60–66); in smrt otrok med pridržanjem (ibid., 67–102).

Od stotih intervjuvanih otrok jih je 60 % poročalo o zlorabnih srečanjih s policijo in policijskem nasilju, vsi otroci pa so izrazili strah pred policijo. »Indijski cestni otroci so rutinsko ilegalno priprti, pretepani in mučeni, včasih celo ubiti s strani policije.« (HRW 1996, 2).

Dejavnike, ki naj bi vplivali na nasilne akcije policije, gre iskati predvsem v tem, kako policija percipira cestne otroke (prim. Human Right Watch 1996, 2-4, 7). Oblast vidi otroke kot postopače in kriminalce, poleg tega pa so otroci tudi tarče, iz katerih je zelo lahko izvleči priznanje, četudi je lažno. Veliko otrok prav tako poroča, da so bili predmet policijskega nasilja, ker so policisti enostavno želeli njihov denar: »Nevarnost, da bo otrok poslan v preiskovalni zapor, policijsko postajo ali zapor, skupaj z grožnjo brutalnega ravnanja, ustvari stopnjo strahu, ki prisili otroke in v določenih primerih celo njihove družine, da policiji plačajo, ali pa utrpijo posledice.« (ibid., 2).

Indijski zakon na svoj način prispeva k temu problemu, saj je po zakonski definiciji odrasla oseba vsak, ki je starejši od dvanajst let (ibid., 2–6). Tako je večina cestnih otrok, ki pridejo v roke policije, upravičeno ali neupravičeno obravnavanih po postopkih, ki veljajo za odrasle osebe. Poleg tega uživajo policijski uslužbenci tudi neke vrsto imuniteto, ki preprečuje, oziroma vsaj otežuje obravnavo policijskih prestopkov.

HRW predlaga poleg serije zakonskih sprememb in dopolnil (ibid., 4–6) tudi večjo transparentnost delovanja policije, s posebnim poudarkom na doslednem evidentiranju vsakega od otrok, ki pride v stik s policijo (ibid., 5). Socialne institucije bi prav tako morale izvesti natančen popis cestne populacije ter preko vladnih in nevladnih organizacij vzdrževati redne stike z otroki na cesti. Apelirajo tudi na Združene narode in mednarodno javnost, da bi kritično vplivali na indijske oblasti in tako zagotovili varnost otrok na cesti (ibid., 6).

### 2.6.2.5 Študije s področja zdravja in razvoja cestnih otrok

Študije s področja zdravja in razvoja cestnih otrok se ukvarjajo s povezavo med življenjem na cesti in fizičnim stanjem otrok. Med pomembnejšimi študijami gre omeniti Atheyevo (prim. Athey 1991) in Englishevo (prim. English 1991), de la Barrovo študijo (prim. de la Barra 1998), študijo Freesejeve, Romeo-Abalajeve in Solomonsa (prim. Freese, Romeo-Abala in Solomons 2004), študijo Dachnerjeve in Tarasukove (prim. Dachner in Tarasuk 2002), študijo Vege in Guitierreta (prim. Vega in Gutierrez 1998) in Lalorjevo študijo (prim. Lalor 1999). Problemi, s katerimi se ukvarjajo raziskovalci na tem področju, se nanašajo predvsem na bivanjske razmere, prehrano in bolezenske izpostavljenosti. Poleg že omenjenih študij cestnih otrok, ki se ukvarjajo z zdravjem in razvojem cestnih otrok, gre povzeti še nekatere raziskave.

V članku »*Poverty: the main cause of ill health in urban children*« de la Barra (1998) obdela nekatere elemente ozadja pojava cestnih otrok v globalnem merilu: »Biti reven je hudo samo po sebi; hujše je, biti reven v urbanem okolju. Še hujše je biti reven otrok v urbanem okolju. Najhujše je biti cestni otrok v urbanem okolju.« (de la Barra 1998, 46). Članek odkriva tudi povezave med različnimi kategorijami otrok, ki se srečujejo na cesti, torej cestnimi otroci, otroci na cesti in otroci, ki delajo na cesti, ter škodljivimi elementi, katerim so otroci v tem okolju izpostavljeni (prim. de la Barra 1998, 46–55). Slabe življenjske razmere, ki jih otroci izkušajo v revnih predelih, kot so na primer *slumi* in *favelle*, imajo zelo negativen vpliv na rast in razvoj otrok. Revščine ni mogoče razumeti kot izključno ekonomskega pojava, ampak kot socialni in kulturni pojav, ki vpliva na fizični ustroj in počutje posameznika (ibid., 46). Članek izpostavlja tudi, da z zdravstvenega vidika v tem socialnem kontekstu ni evidentne razlike med cestnimi otroci in otroci, ki živijo s svojimi družinami na cesti, oziroma v revnih predelih.

Slabe življenjske razmere vključujejo poleg neustreznih bivanjskih razmer tudi nezadostno oziroma neprimerno prehrano. Študije, ki se nanašajo na prehrano cestnih otrok, velikokrat govorijo o cestnih otrocih kot podhranjeni populaciji. Številni vplivni avtorji (prim. Aptekar 1994; Bemak 1996) pa menijo, da temu ni tako in da je ta podoba posledica pretirane viktimizacije cestnih otrok s strani raziskovalcev ter manipulacije z lastno podobo s strani cestnih otrok: »Tudi v najrevnejših družinah se otroci smeji in igrajo, socialni delavci pa gledajo le v njihove trebuščke, da bi tam našli sledove zanemarjanja.« (Baron 1997, 63).

Avtorji v že omenjenih študijah (prim. Panter-Brick, Todd in Baker 1996) dokazujejo, da so cestni otroci lahko zaradi svojega načina življenja in tudi prehrane v veliko boljšem psihofizičnem stanju, kot so otroci iz kontrolne skupine, ki ne živijo na cesti. Tako je študija Grossa, Landfrieda in Hermana (1996) ugotovila, da »primerjava podatkov o cestnih otrocih s podatki o njihovih vrstnikih v Jakarti, ki živijo v revnih predelih, kaže, da cestni otroci tehtajo več in so višji kot njihovi socio-ekonomski vrstniki« (Gross, Landfried in Herman 1996, 453).

Študiji Dachnerjeve in Tarasukove (prim. Dachner in Tarasuk 2002) ter Alija, Shahaba, Ushijime in de Muyncka (prim. Ali in drugi 2004) sta dve tipični študiji, ki se ukvarjata s problemom prehrane med cestnimi otroci, vendar je pomanjkljivost teh študij, da zastopata zgolj zorni kot cestnih otrok, ne ukvarjata pa se z drugimi vpletenimi v prehrano na cesti. Otroci so v takih študijah z lahkoto predstavljeni kot nemočne žrtve, prepuščene na milost in nemilost cesti (prim. Dachner in Tarasuk 2002; Ali in drugi 2004). Da bi dobili pogled z drugega zornega kota, se moramo na kratko seznaniti s študijo Freesejeve, Romeo-Abalajeve in Solomonsa. Objavljena je v članku »*The street food culture of Guatemala City: a case study from a downtown, urban park*« in se ukvarja z analizo strukture in delovanja 31 cestnih kioskov s hrano v centru Guatemala Citya (prim. Freese in drugi 2004, 95–100). Hrano, ki je v tem okolju na voljo, je mogoče razdeliti v naslednje skupine: celoten obrok, prigrizek, pijače in sadje (ibid., 95). Hrana je, vključno s pripravljanim sadjem, tipična za Guatemala<sup>26</sup>. Raziskovalci so odkrili pomanjkljivosti, povezane s higieno pri sami pripravi hrane, pa tudi pri manipuliranju s hrano. Dodatno slabo vpliva na prehrano tudi okolica, v katero so omenjeni kioski postavljeni (ibid.). Po večini v bližini ni tekoče vode in urejenih sanitarij in

---

<sup>26</sup> Freeserjeva je sodelovala tudi pri raziskavi, objavljeni v članku »*The microbiological safety of typical Guatemalan food from street vendors, low-income homes and hotels*« (prim. Freeser, Romeo-Abal, Solomons, Gross 1998), ki se je ukvarjala s proučevanjem mikrobiološke kvalitete v različnih socialnih okoljih. Trije tipični gvatemalski obroki (mesni, zelenjavni in sadni obrok) so bili izbrani v treh socialnih okoljih (cestnih kioskih, družinah z nizkim dohodkom in hotelih) in primerjani s tremi tipičnimi zahodnimi obroki, zbranimi v hotelih (ibid., 29).

tako so konzumenti izpostavljeni prenosljivim boleznim. Otroci za hrano ne morejo plačevati in si obroke zaslužijo s pomočjo pri delu v kiosku ali bližini. Cene hrane so avtorji ocenili za nadpovprečno visoke za lokalne razmere, pa tudi sama kvaliteta hrane je relativno visoka (ibid.).

Iz povedanega torej izhaja, da imajo cestni otroci dostop do hrane, ki je v njihovem socialnem okolju povsem sprejemljiva in dostopna (prim. Dachner in Tarasuk 2002; Ali in drugi 2004). Poleg tega niso prisiljeni v delitev resursov na način, kot je to običajno v velikih družinah, še toliko bolj, če so te obubožane. Videti je, da nudi življenje na cesti dovolj kvalitetne in raznovrstne hrane, ki je v tem okolju, v primerjavi z revnim družinskim okoljem, več (prim. Gross, Landfried in Herman 1996). Kljub številnim primerom, ki kažejo na pomanjkanje in slabo kvaliteto hrane ter izpostavljenost cestnih otrok podhranjenosti, je videti, da je dejansko stanje na cesti velikokrat drugačno. Tudi lastne raziskovalne izkušnje (prim. Naterer 2002, Naterer in Fištravec 2006, Naterer 2007) govorijo v prid tej trditvi. Študije, ki bi dokazovale dejansko podhranjenost cestnih otrok, oziroma neposredno povezavo med življenjem na cesti in podhranjenostjo, niso znane in zaključiti je mogoče, da je podoba podhranjenega cestnega otroka mit.

Kot zelo vplivni element številni avtorji navajajo izpostavljenost zasvojenosti. Po objavljenih študijah sodeč je zasvojenost eden od univerzalnih elementov subkulture cestnih otrok (prim. Aptekar 1988; Lalor 1999; Chitradub 1998; Morakinyo in Odejide 2002 idr.). Lucchini (prim. Lalor 1999, 760, 766) na primer ocenjuje, da kar 80 % vseh brazilskih cestnih otrok konzumira najrazličnejša sredstva za omamljanje, med katerimi so najbolj zastopani inhalanti (lepilo, aerosol, lak in sredstvo za odstranjevanje madežev) (ibid., 766). Kljub temu bi naj bila stopnja zasvojenosti relativno nizka in otroci lahko prekinejo z uporabo kadarkoli. Podobno poroča Connolly (prim. Lalor 1999, 766), ki je v svoji raziskavi, izvedeni v Bogoti, ugotovil, da so trde droge v bistvu neznane. »Videti je, da je konzumacija omamnih sredstev med cestnimi otroci relativno kontrolirana in vključuje sredstva, kot so inhalanti, alkohol in hašiš.« (Lalor 1999, 766). Uporaba inhalantov je opazna predvsem pri mlajših otrocih, medtem ko se uporaba kokaina in ostalih trših drog pojavi pri starejših adolescentih (ibid.).

Lalorjev primer (prim. Lalor 1999, 766-767) predstavlja zelo nizko frekvenco uporabe omamnih sredstev, ki pa je vseeno prisotna v subkulturi cestnih otrok. Ugotavlja, da so lahka

omamna sredstva med cestnimi otroci dokaj dobro zastopana, medtem ko uporabe trše droge, oziroma primerov zasvojenosti, ni (ibid.). Alkohol in tobačni izdelki so na prvem mestu, sledi khat in naposled še inhalanti. Pomembna je tudi ugotovitev, da je večina respondentov na vprašanje o frekventnosti uporabe odgovorila z »nikoli«, če pa so že odgovorili pritrdilno, je bil odgovor po večini »občasno«. »Večina cestnih otrok, ki uporabljajo mamila v Addis Ababi, poroča o frekventnosti uporabe enkrat na teden ali manj.« (Lalor 1997 v Lalor 1999, 766).

Vega in Gutierrez (1998) sta izvedla raziskavo vpliva inhalantov na nosečnost med cestnimi adolescentkami. Študija temelji na analizi situacije v štirih skupinah cestnih otrok, v katerih so dekleta, ki so bila noseča, uporabljala inhalante. Med 84 respondenti, je bilo 66 fantov in 18 deklet, od katerih jih je bilo deset nosečih, bodisi pred bodisi med samo raziskavo (prim. Vega in Gutierrez 1998, 1). Od desetih deklet jih je pet živelo s svojimi starši, pet pa na cesti. Študija sicer izpostavi problem uporabe inhalantov in nakazuje na povezavo med uporabo inhalantov in potencialnimi posledicami (slabem psihofizičnem stanju in zaostanku v razvoju na primer – op. A. N.), je pa nereprezentativna, saj zajema le 10 ustreznih raziskovalnih subjektov in ne vsebuje analitičnega pristopa z ustreznimi zaključki (ibid.).

Ko avtorji poročajo (prim. Apteekar 1988; Lalor 1999; Chitradub 1998; Morakinyo in Odejide 2002 idr.) o uporabi omamnih sredstev, največkrat izpostavljajo, da imajo te substance zelo slab vpliv na otrokov psihološki in fiziološki razvoj. A videti je, da cestni otroci niso edine žrtve omamnih sredstev, sploh glede na podatek, da so realne in potencialne žrtve omenjenih substanc tudi ostali otroci, ki prihajajo v stik z življenjem na cesti.

S tem v zvezi gre omeniti izsledke raziskave Forsterjeve, Tannhauserja in Barrosove<sup>27</sup>. Med vsemi substancami, s katerimi prihajajo otroci v stik, se največkrat pojavljajo tobačni in

---

<sup>27</sup> Študija je bila opravljena na cestah Porto Alegra in je zajela 105 otrok, starih od 6 do 18 let, 87 je bilo dečkov, 18 pa deklic (prim. Forster 1996, 59). Populacija je bila sestavljena iz treh skupin otrok (ibid., 59-60), in sicer:

- otroci, ki so živeli s svojimi družinami in so obiskovali šolo (FAMSCH - kratica, ki so jo avtorji uvedli za skupino otrok, ki živijo pri svojih družinah in hodijo v šolo) in so predstavljali 25 % celotne populacije respondentov (ibid., 59);
- otroci, ki so živeli s svojimi družinami, pa niso obiskovali šole (FAM - je kratica, ki so jo avtorji uvedli za skupino otrok, ki živijo pri svojih družinah in ne hodijo v šolo) in so predstavljali 46 % celotne populacije respondentov (ibid.); in

alkoholni izdelki (ibid., 60). Največji potrošniki teh izdelkov so cestni otroci, pri katerih je 58 % otrok vsakodnevno uporabljalo tobačne izdelke, 25 % pa alkohol (ibid., 57). Med cestnimi otroci je bila prav tako najvišja stopnja uporabe inhalantov (40 %), najnižja uporaba pa je bila zabeležena v skupini FAMSCH (4 %) (ibid.). V skupinah otrok, ki živijo doma in ne hodijo v šolo (FAM), je bila uporaba omenjenih omamnih sredstev sicer višja kot v skupini FAMSCH, vendar še vedno neprimerno nižja kot v skupini STREET (ibid.).

Avtorji ugotavljajo sledeče:

Podatki kažejo, da preživijo izjemno obubožani otroci veliko časa sami na cestah v velikem mestu, v družbi z otroci, ki niso pod nadzorom odraslih. Kljub temu, da so nekaj ur sami in v družbi z vrstniki, ki morebiti uživajo mamila, dejstvo, da imajo družino in da obiskujejo šolo, v veliki meri znižuje nevarnost delinkventnega vedenja in zlorabe mamil.

(Forster, Tannhauser in Barros 1996, 57)

Bolezni, sploh spolno prenosljive, med katerimi izstopa AIDS, so zelo pogosta raziskovalna tematika, ki se veže na raziskovanje cestnih otrok. Že omenjene študije, opravljene med cestnimi otroci po svetu, ki vključujejo problematiko obolelosti (prim. Chitradub 1998; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2008; Naerus 2008 in druge), omenjajo alarmantne številke, otroci pa naj bi bili zaradi že tako marginaliziranega položaja še bolj izpostavljeni. Študija Lune in Rotheramborusa, (prim. Luna in Rotheramborus 1992) govori o nerazdružljivi povezavi med pandemijo AIDSa in brezdomnostjo (prim. Luna in Rotheramborus 1992, 1–10). Zapuščeni in cestni otroci so zaradi svojega načina življenja in okolja, v katerem so se znašli, frekventno vpleteni v aktivnosti (predvsem spolne prakse – op. A. N.), ki so same po sebi rizične (ibid., 1). Omejen dostop do socialne infrastrukture jih dela ranljive, otroci niso seznanjeni z nevarnostjo in preventivnimi ukrepi, pa tudi v primerih obolelosti nimajo dostopa do ustreznega tretmaja. Avtorja za reševanje problema predlagata integrativen model, ki vključuje klinično oskrbo, preventivne programe in raziskovanje, kot posebej pomembno pa izpostavljata izobraževanje, še posebej med cestnimi otroci, kar naj bi imelo preventivni učinek (ibid.).

Študija Molnarjeve, Shadove, Krala, Bootha in Wattersa (1997) je ena redkih, ki se ukvarja s samomorilskimi tendencami med skupinami cestnih otrok in otrok, ki živijo doma. Študija je bila izvedena v letih 1992 in 1993 med 775 otroci in mladimi v Denverju, New Yorku in San

---

- cestni otroci (STREET - je kratica za skupino otrok, ki živijo na cesti), ki so živeli na cesti ves čas in so predstavljali 29 % celotne populacije respondentov (ibid.).

Franciscu, starimi med 12 in 19 let (prim. Molnar in drugi 1997, 215-216). Glavna metoda je bil intervju, dobljeni medseksijski in retrospektivni podatki pa so bili analizirani z glavnim namenom vpogleda v povezavo med poskusi samomora in situacijo v družini (ibid., 215). Raziskava je pokazala, da je kar 49 % deklet in 27 % dečkov poskusilo narediti samomor. Med najpomembnejšimi dejavniki, ki vplivajo na motivacijo za beg od doma, avtorji izpostavljajo prav spolno in fizično zlorabo, ki naj bi bila, po njihovem mnenju, tudi glavna napovednika samomorilskih tendenc (prim. Molnar in drugi 1997, 219-220): »Med cestno mladino, ki je bila v tem vzorcu spolno ali fizično zlorabljen, je verjetnost, da bo prišlo do poskusa samomora od 1,9- do 4,3-krat večja kot med populacijo, ki ni bila spolno ali fizično zlorabljen.« (ibid., 213).

Avtorji predlagajo, naj intervencijski posegi, ki se ukvarjajo z reduciranjem rizičnega vedenja v tej populaciji, vsebujejo tudi ocene samomorilskih tendenc (ibid.). Poleg tega je treba v programe vključiti tudi aktivno pomoč mladim pri shajanju z občutki, vezanimi na samomor, pa tudi tehnike obvladovanja posledic spolnih in fizičnih zlorab.

#### **2.6.2.6 Sklep**

Študije cestnih otrok so zelo številne in relativno dobro pokrivajo raziskovanje pojava (prim. Aptekar 1988; Aptekar 1989; HRW 1996; de la Barra 1998; Lalor 1998; Epstein 1999; DiCarlo in drugi 2000; Young in Barrett 2001; Young in Barrett 2001a; Morakinyo in Odejide 2002; Rodriguez in Martinez 2002; Gutierrez in Vega 2003; Marshall 2003; Sondhi-Garg 2004 idr.). Še posebej pogoste so študije zdravja in razvoja cestnih otrok (prim. Luna in Rotheraborus 1992; Forster 1996; Vega in Guitierrez 1996; Baron 1997; de la Barra 1998; Molnar in drugi 1998; Lalor 1998; Dachner in Tarasuk; Ali in drugi 2004; Fresser in drugi 2004 idr.), številne so tudi v psihologiji (prim. Aptekar 1988; Aptekar 1989; DiCarlo in drugi 2000; Young in Barrett 2001; Young in Barrett 2001a) in sociologiji (prim. Aptekar 1988; Guitierrez in Vega 2003; Marshall 2003; Sondhi-Garg 2004).

Antropološke študije cestnih otrok so sicer redke, vendar zelo dobro analizirajo pojav cestnih otrok. So namreč edine poleg socioloških študij, ki pokrivajo celoten spekter metodoloških pristopov, od kvantitativnih (prim. Panter-Brick in drugi 1996) preko kombiniranih (prim. Baker in drugi 1996; Baker in drugi 1997), do kvalitativnih pristopov (prim. Magazine 2003).

Študije so zelo poglobljene, saj temeljijo na neposrednem stiku s cestnimi otroki (prim. Magazine 2003; Panter-Brick in drugi 1996; Baker in drugi 1996; Baker in drugi 1997), kar bistveno vpliva na kvaliteto zbranih podatkov. Za razliko od številnih študij iz drugih disciplin, ki predstavljajo cestne otroke kot pasivne žrtve (prim. de la Barra 1998), pa so antropološke študije pokazale, da so otroci v svojem življenju na cesti motivirani akterji (prim. Magazine 2003), ki jim je na cesti velikokrat celo boljše kot doma (prim. Gross, Landfried in Herman 1996; Panter-Brick, Todd in Baker 1996). Posebej so za raziskovanje cestnih otrok primerne vizualne metode. Populacija ima namreč številne specifične, kot so relativno nizka starost in način izražanja na primer, ki zahtevajo aplikacijo primernih metod in vizualni antropološki pristopi (prim. Epstein 1999; Young 2003) so poleg psiholoških najprimernejši (prim. Aptekar 1989; DiCarlo in drugi 2000). Raziskovalci s tega disciplinarnega področja so tudi edini, ki so zaznali specifične populacije cestnih otrok in neprimernost aplikacije standardnih metod raziskovanja pri delu z njimi (prim. Bemak 1996; Aptekar 2000).

Kot glavno slabost antropoloških študij je treba izpostaviti njihovo prostorsko in časovno omejenost. Študije so v glavnem omejene na raziskovalne projekte, ki trajajo več mesecev (prim. Chitradub 1998), resnično longitudinalnih študij, torej študij, ki bi trajale več let, pa ni. Študije tako niso sposobne zajeti dinamike razvoja raziskovanega fenomena cestnih otrok, pa tudi dinamike odraščanja, ki je za populacijo cestnih otrok še posebej ključna, ne. Dodatna slabost je tudi omejenost raziskovanja na geografsko lokacijo. V nekaterih primerih so avtorji relativno uspešno generalizirali svoja odkritja na nacionalno raven (prim. Panter-Brick in drugi 1996; Chitradub 1998), večini antropoloških študij cestnih otrok pa to ni uspelo.

Sociološke študije zelo dobro obravnavajo problem cestnih otrok tako glede obsežnosti opravljenih raziskav, kot tudi glede globine raziskovanja, hkrati pa so tudi zelo obsežne glede fokusiranja elementov življenja subkultur cestnih otrok. Študije so kvantitativne (prim. Aptekar 1988) in kvalitativne (prim. Chitradub 1998), velikokrat pa so kombinacija obeh pristopov (prim. Sondhi-Garg 2004), in ravno te študije so najzanimivejše. Večina študij je bila izvedenih kot časovno prostorski zabeležki (prim. Chitradub 1998; Marshall 2003; Sondhi-Garg 2004), nekatere študije pa so bile tudi dolgotrajnejše (prim. Gutierrez in Vega 2003), kar je omogočilo kontinuiran vpogled v raziskovalno situacijo in skupino cestnih otrok in je bistveno dvignilo kvaliteto zbranega materiala. Za sociološke študije je treba izpostaviti tudi, da so edine, ki jih zanimajo vzroki za specifično distribucijo spolov (prim. Marshall



2003) in starosti (prim. Sondhi-Garg 2004) v populaciji cestnih otrok, najširši psihosocialni in motivacijski dejavniki za odločitev za beg na cesto (prim. Sondhi-Garg 2004) ter socialno zgodovinski okviri (prim. Aptekar 1988; Marshall 2003; Sondhi-Garg 2004), ki delujejo na oblikovanje in vzdrževanje pojava cestnih otrok.

Sociološke študije pa imajo kljub vsem kvaliteta tudi nekatere pomanjkljivosti. Glavna prednost sociološke pozicije, torej dolga tradicija raziskovanja socialnih pojavov, je pri raziskovanju pojava cestnih otrok hkrati tudi njena največja pomanjkljivost. Klasični sociolog je sicer usposobljen za raziskovanje večine tradicionalnih socialnih pojavov, vendar pa po mnenju številnih avtorjev cestni otroci ne spadajo mednje (prim. Bemak 1996; Aptekar 2000). Cestni otroci so zelo fluidna in nepredvidljiva populacija (prim. Bemak 1996, 150), ki zahteva posebne raziskovalne pristope (Aptekar 2000, 15-16) in poseben status raziskovalca (Bemak 1996, 151). Za odpravo teh pomanjkljivosti bi bilo treba vzpostaviti nov koncept cestnega raziskovalca (prim. Bemak 1996, 147-156), raziskovalno metodo pa oblikovati kot kombinacijo kvalitativnih in kvantitativnih pristopov s posebnim poudarkom na triangulaciji (prim. Aptekar 2000).

Kot smo že povedali, je glavna prednost psiholoških študij zelo dobra analiza psihološkega stanja cestnih otrok (prim. DiCarlo in drugi 2000; Young 2003), razvojne dinamike (Aptekar 1988), procesov oblikovanju identitete (prim. Aptekar 1988; Beazley 2003) in drugih elementov, ki so v domeni psihologije. Študije so poglobljene in predstavljajo pomemben vpogled ne le v psihološki profil cestnih otrok (prim. Aptekar 1988; Beazley 2003), ampak tudi v njihovo dejansko in percipirano vsakodnevno življenje (prim. DiCarlo in drugi 2000; Young 2003). Psihološke študije temeljijo na številnih standardiziranih pristopih iz področja psihologije (prim. Aptekar 1989), kot sta na primer Koch Block Design in Bender Gestalt test, v veliki meri pa se zanašajo tudi na uporabo tematskih risb (prim. Aptekar 1988; DiCarlo in drugi 2000; Young in Barrett 2001; Young in Barrett 2001a). Te naj bi bile, po mnenju številnih avtorjev (prim. Aptekar 1988; DiCarlo in drugi 2000; Young in Barrett 2001; Young in Barrett 2001a) še posebej primerne za delo s cestnimi otroci, saj metoda omogoča neverbalno izražanje, ki je otrokom blizu (prim. Young in Barrett 2001; Young in Barrett 2001a), otroci pa tako velikokrat izrazijo tudi tiste, predvsem travmatične stvari, ki jih drugače ne bi mogli (Aptekar 1988; Aptekar 1989). Zaradi svojega dometa so psihološke študije velikokrat tudi sestavni del resocializacijskih in reintegracijskih programov cestnih otrok (prim. DiCarlo in drugi 2000).

Glavna pomanjkljivost študij cestnih otrok s področja psihologije je njihova časovna omejenost (prim. Apteekar 1988; DiCarlo in drugi 2000; Young in Barrett 2001; Young in Barrett 2001a). Študije niso longitudinalne, zato ne morejo zajeti dinamike pojava. Kot pomanjkljivost nekaterih predstavljenih študij gre izpostaviti tudi neprimerno uporabo metod (prim. Young in Barrett 2001; Young in Barrett 2001a), oziroma oblikovanje neustreznih sklepov (prim. Young in Barrett 2001; Young in Barrett 2001a). Študije namreč uporabljajo vizualne metode<sup>28</sup> na način, ki je sicer primeren za raziskovanje številnih socialnih pojavov, vendar so tako lastne raziskovalne izkušnje (prim. Naterer 2007), kot tudi mnenja drugih avtorjev (prim. Bemak 1996; Apteekar 2000) pokazale, da so za raziskovanje cestnih otrok v izvorni obliki neprimerne.

Študije cestnih otrok s področja izobraževanja so vezane predvsem na izobraževalne projekte, ki so namenjeni opismenjevanju in funkcionalnemu izobraževanju cestnih otrok (prim. Epstein 1996; CSC 2001; CSC 2003). Med glavnimi prednostmi teh študij gre omeniti izpostavljanje pomena specifičnega okolja, to je ceste, kateremu so izpostavljeni tako otroci kot učenci, kot tudi učitelji, ki z njimi delajo (prim. CSC 2003). Ugotovitve in predloge o oblikovanju izobraževanja v takšnem okolju je treba vključiti v izobraževalne programe cestnih otrok, saj je na ta način mogoče zagotoviti višji uspeh izobraževalnega procesa. Nekatero študije (prim. Rodriguez in Martinez 2002) izpostavljajo tudi specifične ciljne populacije, torej cestnih otrok kot učencev, in se osredotočajo na odnos med učiteljem in učencem. Cestni otroci niso tipična šolska populacija in k njim je treba pristopati na drugačen način (ibid., 37), kar posledično vpliva na produktivnost izobraževalnega procesa. Resocializacijski in reintegracijski programi, ki so namenjeni cestnim otrokom in vključujejo izobraževalne procese, bi morali ugotovitve teh študij vključiti v načrtovanje svojega delovanja.

Glavna pomanjkljivost študij s področja izobraževanja cestnih otrok je, da so premalo interdisciplinarne (prim. CSC 2001; CSC 2003) in tako je njihov domet zelo omejen (prim. Epstein 1996). Študije so največkrat izvajali raziskovalci, ki prihajajo iz različnih disciplinarnih področij, predvsem različnih vej pedagogike, ne posegajo pa v druga relevantna področja (prim. CSC 2001; CSC 2003). Njihovi predlogi so sicer konkretni in utemeljeni, ne

---

<sup>28</sup> Predvsem uporaba fotoaparata in video kamere.

prinesejo pa zadovoljivih rezultatov. Tako na primer opismenjevanje otrok, ki je po mnenju teh avtorjev (ibid.) ena od glavnih priorit, v svetovni populaciji cestnih otrok ne prinese pričakovanega uspeha. Študije namreč velikokrat ne upoštevajo lokalnih in kulturnih specifik,<sup>29</sup> ki onemogočajo univerzalen pristop k opismenjevanju cestnih otrok. Raziskovanje in resocializacijsko delovanje na tem področju bi bilo treba oblikovati bolj interdisciplinarno, saj bi na ta način zagotovili tudi boljši uspeh.

Študije cestnih otrok s področja socialnega dela predstavljajo eno najobširnejših skupin študij pojava, tematsko pa pokrivajo otroško delo, zaščito in pravice otrok (prim. ILO 2000; ILO 2001; UNICEF 2005). Med pozitivnimi aspekti teh študij gre omeniti zelo dobro globalno pokritost pojava cestnih otrok (prim. UNESCO 1995; HRW 1996; ILO 2000; ILO 2001; UNICEF 2005), pa tudi domet in vpliv študij (ibid.). Pozitivne premike pri zagotavljanju boljšega položaja cestnih otrok je mogoče opaziti predvsem v spremembah nacionalnih aktov, ki zagotavljajo zaščito cestnih otrok (prim. UNESCO 1995; HRW 1996; UNICEF 2005), ukinitve oziroma omejevanja otroškega dela (prim. UNESCO 1995; HRW 1996; ILO 2000; ILO 2001; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2006; CSC 2008 idr.) ter pozitivne premike v javni percepciji cestnih otrok (HRW 1996).

Glavna pomanjkljivost teh študij je, da zanemarjajo specifične lokalnega socialnega in kulturnega okolja, v katerem otroci živijo. Otroško delo je v številnih družbah tradicionalno esencialni del lokalne, predvsem ruralne ekonomije (prim. Chitradub 1998; Sondhi-Garg 2004), pri čemer s kulturno relativistične perspektive ne gre za zlorabo otrok. Velikokrat definicije otroškega dela ne vključujejo tovrstnih specifik in preko sprememb nacionalne zakonodaje nasilno posegajo v tradicionalne vzorce delovanja (ILO 2000; ILO 2001), kar pa je mogoče interpretirati tudi kot kulturnim kolonializem. Kot smo že povedali, rušenje tradicije povečuje število cestnih otrok. Da bi se izognili tovrstnim težavam, bi bilo treba oblikovati definicije otroškega dela in pravic otroka v skladu z lokalnimi kulturnimi in

---

<sup>29</sup> Cestni otroci v globalnem merilu niso homogena populacija, ampak so, kot smo že pokazali, vedno umeščeni v socialni, kulturni in zgodovinski okvir, ki determinira njihove potrebe in vsebino funkcionalnega znanja. Tako je pismenost sicer mogoče razumeti kot pomemben korak pri resocializaciji in reintegraciji cestnih otrok, vendar le v družbah in skupnostih, kjer pismenost dejansko pomeni obliko kulturnega kapitala.

Po našem mnenju bi bilo potrebno oblikovati izobraževalne programe, ki bi temeljili na hierarhiji znanj in spretnosti, ki so lokalno relevantne. Velikokrat je na primer pred samim opismenjevanjem potrebno otroke izobraziti, kako delovati, da se bodo zaščitili pred različnimi obolenji oziroma drugimi nevarnostmi, saj je od tega odvisno njihovo neposredno preživetje.

socialnimi specifikami ter oblikovati intervencijske programe v skladu z ugotovitvami na mikro-ravni.

Študije s področja zdravja in razvoja cestnih otrok so relativno številne in njihov glavni prispevek je, da je relativno dobro opišejo zdravstveno stanje cestnih otrok (prim. de la Barra 1998), njihov razvoj (prim. Panter-Brick, Todd in Baker 1996) in številne elemente, katerim so otroci na cesti izpostavljeni (prim. Vega in Gutierrez 1998; Lalor 1999; Dachner in Tarasuk 2002; Morakinyo in Odejide 2002; Ali in drugi 2004 idr.). Študije relativno dobro opišejo tudi položaj cestnih otrok v primerjavi z otroci, ki živijo doma (prim. Panter-Brick, Todd in Baker 1996) in na podlagi tega interpretirajo njihovo stanje.

Slaba stran študij s področja zdravja in razvoja cestnih otrok pa je relativno stereotipna percepcija cestnih otrok kot žrtev. Študije (prim. UNESCO 1995; HRW 1996; de la Barra 1998; Dachner in Tarasuk 2002; UNICEF 2005) predstavljajo življenje na cesti kot najslabšo alternativo, kar pa gre po našem mnenju (prim. Naterer 2007) in mnenju številnih drugih avtorjev (prim. Panter-Brick, Todd in Baker 1996; Baron 1997, 63) pripisati sicer dobronamerni, a delno oziroma v celoti zgrešeni percepciji pojava cestnih otrok. Številne študije, predvsem pa tiste, ki so z ustrežno metodo prodrle globoko v življenje cestnih otrok (prim. Aptekar 1988; Bemak 1996; Panter-Brick, Todd in Baker 1996; Chitradub 1998; Aptekar 2000; Sondhi-Garg 2004 idr.), izpostavljajo, da otroci niso nemočne žrtve, ampak akterji in da velikokrat življenje na cesti predstavlja celo boljšo alternativo življenju doma (Baker in drugi 1996; Baker in drugi 1997; Panter-Brick in drugi 1996 idr.). Predstavljene študije bi morale po našem mnenju za odpravo tovrstnih težav bolj kritično in z večjo mero kulturnega relativizma pristopiti k proučevanju cestnih otrok.

Pregled študij v drugih disciplinah je za pričujočo razpravo ključen. Poleg seznanitve z različnimi pristopi pri raziskovanju pojava cestnih otrok je pregled pomemben tudi za seznanitev s specifično izpeljanimi podobami pojava, ki temeljijo na disciplinarno partikularnih teoretskih temeljih in metodah. Predstavljeni primeri bodo še posebej pomembni kot zbirka specifičnih metodoloških pristopov, ki bodo pomagali pri primerjalni analizi

zbranega etnografskega materiala med cestnimi otroci v Makejevki ter omogočili ovrednotenje tega gradiva v sklepnem delu naloge.

### 3 SUBKULTURA IN NJENE ZNAČILNOSTI

Koncept subkulture se v klasični socialni in kulturni antropologiji sam zase skoraj ne pojavlja. Urbana antropologija je s svojo vzpostavitvijo sredi prejšnjega stoletja sicer uvedla tudi študije urbanega (prim. Low 1999, 2; Sanjek 1990, 151), do takrat pa je bilo raziskovanje tovrstnih fenomenov po besedah Lowove (1999, 2) prepuščeno sociologom, kulturnim geografom, urbanim načrtovalcem in zgodovinarjem, ki so s seboj prinesli svoje specifične metode raziskovanja. To ne pomeni, da je bilo mesto kot socialni prostor popolnoma izvzeto iz antropološkega raziskovanja, temveč da je urbano življenje kot oblika socialnega bivanja bilo bolje raziskano v drugih disciplinah, predvsem v sociologiji. Socialno in kulturno antropološko raziskovanje urbanega pa je po besedah Lowove (1999, 2) kritično za razumevanje spreminjajoče se sodobne družbe, v kateri danes živimo.

Mesto kot prostor vsakodnevnega življenja ponuja dragocen vpogled v povezave med makroprocesi s teksturo in substanco človeške izkušnje. Mesto ni le prostor, v katerem je te povezave mogoče opazovati, ampak je tudi ojačevalec teh procesov.

(Low 1999, 2)

Pričujoče podpoglavje bo predstavilo nekatere osnovne elemente koncepta subkulture, kot je bil oblikovan predvsem znotraj polja sociologije (Cohen 1955; Thornton 1995; Thornton in Gelder 1997 idr.), vendar je preko študij urbanega življenja prešel v polje antropologije, v svoji najbolj izdelani različici pa se pojavlja v teoriji urbane antropologije (Al-Zubaidi 1998; Low 1999 idr.).

#### 3.1 Kaj je to subkultura?

Kaj je to 'subkultura'? Kaj jo loči od 'skupnosti'? In kaj loči ti dve socialni formaciji od 'množic', 'javnosti', 'družbe', 'kulture'? To so trdovratna vprašanja, ki nimajo univerzalnega odgovora, ampak izzivajo diskusijo – problem, v jedru katerega je, kako znanstveniki vidijo in razumejo ljudi, ne kot posameznike, ampak kot člane ločenih populacij, oziroma socialnih skupin.

(Thornton 1997a, 1)

Termin *subkultura* je oblikoval Milton M. Gordon v članku »*The concept of the subculture and its application*« (1947). Koncept je Gordon v omenjenem delu vpeljal v obliki '*subkultura*' in ta je bil prvotno v uporabi za opis pod-skupine znotraj nacionalne skupine (Gordon

1947, 40), ki je sestavljena iz različnih socialnih elementov, kot so etnično ozadje, družbeni razred in veroizpoved, ki v kombinaciji tvorijo enoto in imajo vpliv na posameznika. »To je svet znotraj sveta, tako rečeno to JE svet (Gordon 1947, 41). Zdi se, da je avtorjeva uporaba oblike '*sub-kultura*' povsem na mestu; uteleša namreč partikularnost subkulture kot subjekta proučevanja, vendar hkrati izpostavlja tudi nujno umeščenost subkulture v kulturni in družbeni kontekst.

Sodobne definicije pojma subkulture so različne, velikokrat celo medsebojno nasprotujoče, vseeno pa obstaja med avtorji konsenz, da so »subkulture skupine ljudi, ki imajo nekaj skupnega (npr. problem, interes ali prakso), ki jih odločilno loči od članov ostalih socialnih skupin« (Thornton 1997a, 1). Glede na to, da je v uporabi hkrati več terminov, ki se navidezno prekrivajo, je treba vzpostaviti med njimi meje. Na tovrstno hkratno rabo se navezujejo predvsem termini 'skupnost', 'javnost', 'množica' ter 'družba'. Da bi med njimi vzpostavili meje, je treba vsakega posebej na kratko opredeliti.

Po besedah Thorntonove (1997a, 2) je termin 'skupnost' vezan na relativno permanentno populacijo, velikokrat vezano na sosesko, pri kateri je osnovni sestavni del družina. Za razliko od 'skupnosti' so raziskovane subkulture ponavadi ločene od svojih družin, pa tudi glede trajanja so opredeljene kot relativno bolj minljive v primerjavi s 'skupnostjo'. »Termina 'javnost' in 'množica' sta, hkrati s tem, da sta drug drugemu kontrastna, tudi nasprotna terminu 'subkultura' (ibid.). 'Javnost' je po besedah avtorice razumljena kot skupina racionalnih posameznikov, ki so sposobni oblikovati lastno mnenje in ga izraziti preko legitimnih demokratičnih instrumentov. Subkulture naj bi v nasprotju s tem bile relativno alienirane, brezpravne in neuradne ter kot take videne kot kontrastne 'javnosti' (ibid., 2–3). V nasprotju z javnostjo pa je 'množica' »nediferencirana, iracionalna in politično manipulirana« (Thornton 1997a, 3).

Omeniti gre še pojem 'družba', ki ga avtorica izpostavi kot makrosociološko abstrakcijo, ki »v najboljšem primeru ponudi posreden občutek pripadnosti« (ibid.). 'Družba' je formacija z jasno definiranimi zunanji mejami, ki velikokrat sovpadajo z nacionalno državo, notranje meje pa so razumljene kot sistem stratumov, ki so za posameznika velikokrat povsem eksterni in avtonomi (ibid.). Identifikacija 'subkulture' pa je neposreden rezultat kvalitativnega mikrosociološkega raziskovanja:

Subkulture so poznane lastnim članom in so velikokrat raziskovane skozi njihove oči do te mere, da je razlika med 'subkulturnim insiderjem' in 'ne-subkulturnim outsiderjem' stvar kolektivne percepcije in ne legalnih, fizičnih in geografskih zamejitev.

(ibid.)

Vseeno pa je termin 'družba' po mnenju Thorntonove (ibid.) najbližje konceptu subkulture, še posebej, če uporabimo njegovo pluralno obliko. 'Družbe' namreč tako kot subkulture deklarirajo skupino ljudi, ki jih združuje skupni interes (ibid.). Bistvena razlika med 'družbo' in 'subkulturo' je v tem, da družba vključuje formalne, velikokrat tudi birokratske pogoje članstva, subkultura pa je ponavadi videna kot neformalna oziroma organska (ibid.).

Vsekakor igra pomembno vlogo pri raziskovanju in pozicioniranju subkultur tudi predpona 'sub', »ki entitetam pripisuje nižji, oziroma sekundarni status« (ibid.), kar pa je osnovna pozicija tradicionalnega pristopa<sup>30</sup> k proučevanju subkultur. Subkulture se v tej optiki kažejo kot podrejene in deviantne, kar je velikokrat mogoče opaziti tako na ravni skupine kakor tudi njenih članov kot posameznikov.

Eden največjih prispevkov številnih študij subkultur pri proučevanju človeka in družbe je sistematična raziskava kulturnega. Kultura kot sistem verovanj, vrednot in celo ideologij po mnenju Thorntonove ne more biti ločena od akcij in socialnih organizacij, saj »sta tako družba kot tudi kultura način življenja« (ibid.).<sup>31</sup> Po avtoričinih besedah je bistvena značilnost 'subkultur' v definiciji, ki vzpostavi razliko med določeno skupino/subkulturo in kulturno/socialno celoto (ibid.). Pri tem odnosu je treba izpostaviti, da ima celota pozicijo neproblematične, povprečne in dominantne skupine, 'subkultura' pa naj bi v vsakem primeru vsebovala zavest o 'različnosti' oziroma 'drugačnosti' v odnosu do kulturne oziroma družbene celote, v katero je umeščena.

---

<sup>30</sup> Termin *tradicionalna pozicija* je na tej točki uporabljen za opis pristopov Čikaške šole, še posebej tistega dela, ki subkulturo pojmuje kot delinkventno v primerjavi z obče družbenim okvirom.

<sup>31</sup> Tudi v antropologiji sta družba in kultura dva nerazdružljiva pojma. V jedru antropološkega razumevanja kulture je način življenja njenih članov, še posebej, če za osnovno definicijo kulture vzamemo eno prvih definicij kulture sploh, Tylorjevo definicijo iz leta 1871. Tylor pravi, da je kultura »kompleksna celota, ki vključuje znanje, verovanje, umetnost, moralo, zakone, navade in druge sposobnosti, ki jih posameznik dobi kot član družbe.« (Barfield 1997, 99). Pojem družbe pa se v antropologiji nanaša na »totaliteto socialnih odnosov med posamezniki in njihovimi različnimi statusi in vlogami, znotraj danih geografskih meja oziroma znotraj človeštva kot celote.« (Barfield 1997, 436).



Znotraj polja urbane antropologije je velika večina fokusa na raziskovanju konkretnih subkultur in njihovih obrobnih pojavov, definicije subkulture, za katero bi pa lahko rekli, da je tipično subkulturna, pa ni. Pojmovanje subkulture se v veliki meri nanaša na sociološke koncepte, oblikovane v klasičnih pozicijah Čikaške šole in birminghamske tradicije, urbana antropologija pa obsežno črpa tudi iz nabora post-subkulturnih študij (prim. Klein 1993; Lewin in Leap 2002; Edwards in Mercer 2007; Marina in Baxter 2008). Iz številnih študij pa je kljub temu mogoče izpeljati podobo subkulture, kot je pojmovana znotraj polja urbane antropologije. Iz študij v podpoglavju, ki govori o antropoloških raziskavah subkultur (glej 3.5 *Antropološka raziskovanja subkultur*), je mogoče sklepati na relativno visoko stopnjo enačenja subkulture z relativno omejeno skupino posameznikov, ki jih družijo določeni skupni motivi, ideje, aktivnosti, posebna kultura in prostor. Elementi, ki v predstavljenih študijah izstopajo kot tipične manifestacije subkulture, so tipičen imidž,<sup>32</sup> način obnašanja članov<sup>33</sup> in jezik,<sup>34</sup> kot pomembna pa se izpostavlja tudi subkulturna kultura, zajeta v sistemu tipičnih norm, vrednot, verovanj, idealnih praks, ki v veliki meri vplivajo na materialno in simbolno produkcijo subkulture. Pristop urbane antropologije pri proučevanju subkultur se razlikuje od tradicionalno socioloških. Bistveno razlikovanje, ko gre za koncept subkulture, ki prevladuje pri Čikaški šoli, je v tem, da subkultura v pojmovanju urbane antropologije sicer zaseda deviantno pozicijo v donosu do dominantne kulture, ni pa nujno delinkventna (prim. Klein 1993; Al-Zubaidi 1998; Low 1999; Lewin in Leap 2002; Edwards in Mercer 2007; Marina in Baxter 2008). Prav tako subkultura ni nujno kolektivni odziv na serijo problemov, s katerimi se posamezniki soočajo v svojem okolju, kot to zagovarjajo Cohen (1955) in drugi avtorji, na primer Irwin (1970) in Young (1971). Koncept subkulture znotraj polja urbane antropologije ima prav tako prednost pred birminghamsko tradicijo. Eden glavnih očitkov tej tradiciji (Muggleton in Weinzierl 2003), to je, da se je oddaljila od predmeta raziskovanja, torej subkulture kot subjekta v resničnem svetu, nedvomno ne velja za študije subkultur

---

<sup>32</sup> V zvezi z imidžem Marina in Baxter (2008) izpostavljata celo serijo elementov pojavnosti, ki segajo od materialne pojavnosti v smislu frizure in obleke, do simbolne potrošnje hip-hop in zaporniške kulture, oboje pa se kaže v enkratni rekombinaciji in modifikaciji povsem običajnih predmetov in simbolnih drž v subkulturne embleme.

<sup>33</sup> Edwards in Mercer (2007) na primeru freeganovskih neposrednih aktivnosti opišeta diskurz subkulture, ki manj preko imidža in bolj preko vsakodnevnega delovanja materializira svoje protikapitalistične ideje.

<sup>34</sup> V vseh navedenih študijah se pojavlja jezik kot temeljni del subkulture. Gagne (2008, 130) izpostavlja ženski jezikovni kod kot odločilno manifestacijo subkulture Gothic/Lolita subkulture, enak status jezika pa opažajo Klein (1993, 44) pri bodybuilderjih, Marina in Baxter (2008, 106, 110, 112) pri članih hip-hop subkulture, Edwards in Mercer (2007, 286) pa pri freegancih.

znotraj polja urbane antropologije. Študije temeljijo na klasičnih socialno- in kulturnoantropoloških metodah terenskega dela in analize izhajajo iz neposredno zbranih podatkov (prim. Klein 1993; Al-Zubaidi 1998; Low 1999; Lewin in Leap 2002; Edwards in Mercer 2007; Marina in Baxter 2008). Koncept subkulture je v urbani antropologiji zelo blizu konceptom subkulture v post-subkulturnih študijah, vendar ima tudi pred njimi po našem mnenju bistveno prednost. Ta se kaže predvsem v holističnem pojmovanju subkulture. Medtem ko je videti, da je pojmovanje subkulture v post-subkulturni poziciji dokaj fragmentirano (Muggleton in Weinzierl 2003), je podoba subkulture znotraj urbane antropologije zelo homogena. Kljub temu da ni enotne in univerzalne definicije subkulture, pa vse študije zajemajo in izpostavljajo prej omenjene elemente, torej imidž, način obnašanja, jezik in interno kulturo, kar pa je za proučevanje evidentno dinamičnega pojava subkulture v realnosti po našem mnenju veliko bolj pomembno kot pa toga definicija subkulture.

Za potrebe pričujoče naloge bomo uporabili pristop, kot je prisoten v disciplini urbane antropologije. Glede na povedano tudi koncept subkulture ne bo izdelan v obliki definicije, ampak v obliki konfiguracije elementov, ki so za subkulturo značilni. V pričujoči nalogi bodo torej izpostavljeni elementi subkulture cestnih otrok, ki se nanašajo na imidž, način obnašanja in jezik ter subkulturni interni sistem. Subkultura cestnih otrok bo umeščena tudi v fizični in simbolni prostor, ki za njen obstoj predstavljata dva neposredna in osnovna okvira.

### **3.2 Nekateri elementi subkulture**

V pričujočem podpoglavju bomo izpostavili nekatere bistvene elemente subkulture, kot so življenjski slog, delinkventnost, sistem vrednot, subkulturni kapital, subkulturni stil in kariere.

#### **3.2.1 Lifestyle, življenjski slog**

Termin lifestyle oziroma življenjski slog je skozi svoje raziskovalno delo na področju doseganja socialnega statusa oblikoval Weber (prim. Bennett 2004, 13). Del uporabe termina temelji na ilustraciji vzorcev potrošništva od petdesetih let prejšnjega stoletja do danes, ki so vzniknili v razmerju med posameznikovo identiteto in socialnim razredom.

Namesto da bi nereflektirano prevzemali življenjski slog skozi tradicijo oziroma navade, sodobni junaki potrošniške kulture naredijo iz življenjskega sloga življenjski projekt, ki izraža njihovo individualnost in občutek stila skozi specifični nabor dobrin, oblek, praks, izkušenj, pojavnosti in telesnih dispozicij, ki jih oblikujejo v življenjski slog.

(Featherstone 1991 v Bennett 2004, 14)

Podobno stališče glede življenjskega sloga kot bistvenega elementa subkulture zastopa tudi Chaney, ki pravi, da je življenjski slog »kreativni projekt, organiziran okoli pokazateljev potrošniške kompetentnosti« (prim. Bennett 2004, 13).

### **3.2.2 Delinkventnost in delinkventna subkultura**

Delinkventna subkultura je po Cohenovem (prim. Cohen 1955, 28, 73) mnenju specifičen način spoprijemanja s problemi prilagoditve, med katere največkrat spadajo statusni problemi. Določenim posameznikom so v družbi določeni statusi nedosegljivi in subkultura jim nudi nov sistem statusov, z redefiniranimi kriteriji, ki jih posamezniki lahko dosežejo. Cohen meni (ibid., 65), da se posamezniki merijo sami med sabo oziroma so drug drugemu merilo. Socialna mreža je torej v življenju posameznika ključnega pomena in njena zamenjava igra pomembno vlogo pri reševanju posameznikovega specifičnega, v tem primeru statusnega, problema. Po Cohenovem mnenju predstavlja delinkventna subkultura skupek modificiranih pravil »spodobne družbe odraslih« (ibid.). Glavna značilnost modificiranega sistema se kaže kot inverzna slika za dominantno kulturno obstoječega sistema norm in vrednot. »Delinkventna subkultura vzame norme iz širše kulture in jih obrne na glavo. Vodilo delinkventa je pravilno po standardih njegove subkulture ravno zato, ker je narobe po pravilih širše kulture.« (ibid., 28).

Za takšne subkulturne akcije je po Cohenovem mnenju značilen »kratkoročni hedonizem«, dejanja so spontana, usmerjena v trenutno zadovoljevanje potreb, odsotno je vsakršno dolgoročno načrtovanje (ibid., 30). V skupini vlada stanje *skupinske avtonomije* (ibid., 31), v katerem člani prepoznajo neformalne pritiske znotraj skupine kot legitimne, pritiskov od zunaj pa ne priznavajo in se v odnosu do njih vedejo na indiferenten ali celo sovražen način. Cohen (ibid., 35–36) pravi, da delinkventna subkultura ni utemeljena na slepih in amoralnih impulzih, ampak je specifičen pojav, ki zahteva sebi primerno, pozitivno razlago. Po njegovih

besedah je za obravnavo takšnih akcij primernejša teorija »protizakonitih sredstev«, po kateri je delinkvenca le oblika dostopa do višjega položaja na lestvici vertikalne socialne mobilnosti.

Delinkventno subkulturo ponavadi najdemo v delavskem razredu. To ne pomeni, da so delavski otroci bolj obdani s problemi prilagoditve kot otroci iz srednjega razreda.

(ibid., 73)

Specifični problemi naj bi se pojavljali v določenem kontekstu, v tem primeru v razredu, in Cohen tovrstne probleme vidi kot motivacijo za razvoj delinkventne subkulture (ibid., 74). Je pa treba obravnavati vsakega posameznika znotraj njegove specifične situacije, upoštevati je treba oblikovanje osebnosti in okoliščine, ki determinirajo probleme in njihove potencialne rešitve znotraj družinskega in družbenega konteksta (ibid.). Akcije posameznikov tako v družini kot tudi zunaj nje so po avtorjevem mnenju le oblika impulzov, formiranih znotraj družine (ibid., 75). Oba svetova pa drug drugemu ponavadi predstavljata radikalni alternativni, saj »sta si svet znotraj in svet zunaj družine tako oddaljena, da se lahko zgodi, da dogodki znotraj nimajo prav nič opraviti z dogodki zunaj« (ibid., 77).

V tradicionalni sociološki teoriji so nosilci subkulturnega delinkventnega vedenja predvsem mladi moški, prepričanje pa temelji predvsem na obstoječi policijski in sodniški evidenci ter na klasičnem sociološkem pristopu k proučevanju pojava.<sup>35</sup>

### 3.2.3 Podtalni sistem vrednot

Podtalni sistem vrednot je koncept, ki se pojavlja pri številnih avtorjih (prim. Gelder in Thornton 1997, Young 1971, 73). »Sočasno z očitnim in javnim oziroma uradnim sistemom vrednot v družbi obstajajo še podtalne vrednote« (Young 1971, 72), ki so dostopne vsem posameznikom, katerih se zavedajo in jih realizirajo. Družba periodično organizira socialno nadzorovane dogodke, nekakšno obliko kolektivne sublimacije, v katerih je posameznikom omogočeno, da omenjene vrednote realizirajo. Young (ibid., 72) navaja kot primer določene športne dogodke in festivale, na katerih je posameznikom dovoljeno izražanje podtalnih vrednot, s čimer pobegnejo vsakodnevnim rutini in družbenemu redu. Young je oblikoval tudi

---

<sup>35</sup> O pristopih k subkulturi, vezanih na spol, je več povedanega v podpoglavju o post-subkulturnih pristopih, gre pa izpostaviti Cohenovo stališče do ženske delinkventnosti: »Če ima ženska delinkventnost tudi svojo subkulturo, potem je ta drugačna od tukaj opisane.« (Cohen 1955: 48).

tabelo (glej *Tabela 3.1: Formalne in podtalne vrednote*) formalnih delovnih vrednot ter ustreznih podtalnih opozicij (ibid., 73):

Tabela 3.1: Formalne in podtalne vrednote

	Formalne delovne vrednote	Podtalne vrednote
1	Odložena zadovoljitev.	Kratkoročni hedonizem.
2	Načrtovanje prihodnjih akcij.	Spontanost.
3	Soglasnost z birokratskimi pravili.	Ego-ekspresivnost.
4	Fatalizem, visok nadzor nad detajli in majhen nad smerjo.	Avtonomija, nadzor nad obnašanjem v detajlih in smerjo.
5	Rutina, predvidljivost.	Nove izkušnje, vznemirljivost.
6	Instrumentalni odnos do dela.	Aktivnosti, ki so same sebi namen.
7	Težka produktivnost pri delu je razumljena kot vrednota.	Zaničevalni odnos do dela.

(Young 1971 v Gelder in Thornton 1997, 73)

Čeprav avtor ne navede eksplicitnih podtalnih vrednot, ki bi bile značilne za mladinsko subkulturo, pa je logika oblikovanja takšnih podtalnih vrednot iz te sheme razvidna. Subkultura obstaja kot liminalno stanje, v katerem vlada inverzni sistem vrednot. Za delinkventno mladinsko subkulturo to pomeni, da sama »ni tujek v telesu družbe, ampak predstavlja le moteč odsev oziroma karikaturu« (ibid.). Po tej logiki Young razloži tudi pojav jemanja mamil. Problem ni v drogah samih, pač pa v tem, zakaj do jemanja prihaja. Jemanje drog naj bi določalo nasprotovanje in negativno sankcioniranje jemanja mamil (ibid., 77). V zvezi s tem gre omeniti še Hedbidgea (prim. Gelder in Thornton 1997, 131), ki pravi, da samo kršenje pravil in reda še ne pomeni, da red in pravila ne obstajajo, saj gre za specifično interpretacijo in specifično manifestacijo odnosa do pravil.

### 3.2.4 Kulturni kapital, subkulturni kapital in njuna produkcija

»Kulturni kapital, oblika znanja, ki je pridobljena skozi izobraževanje in vzgajanje, je razpršen skozi celotno polje kulturne produkcije, kjer se posamezniki in skupine borijo, da bi ga pridobili oziroma ponovno investirali v vzdrževanje socialnega statusa (Stahl 2003, 32). Kulturni kapital je del kulturne produkcije, ta pa predstavlja svet kulturnih dobrin, »vrsto stilističnih možnosti, med katerimi posamezniki izbirajo sistem stilističnih elementov in izdelajo življenjski slog« (Bourdieu 1984, 230). Stahl navaja Bourdieuja in Thorntonovo

(prim. Stahl 2003, 32, 33 in 34), ki menita, da je kulturni kapital mogoče utelesiti oziroma objektificirati. Končni rezultat pa je naturalizacija preference v nekaj, kar je mogoče opisati kot *druga narava*. Po Bourdiejevih besedah ima polje produkcije dva dela oziroma dve skrajnosti (Stahl 2003, 32):

Polje omejene produkcije (polje produkcije tistih, ki producirajo) je omejeno od zunaj s strani dominantnega, mainstreamovskega ekonomskega reda, notranje pa je strukturirano skozi opozicijo med tistimi, ki imajo moč, in tistimi, ki se trudijo priti do moči.

(ibid.)

»Da bi ohranil svojo vrednost, se mora kulturni kapital pretakati« (ibid., 33) skozi kanale, ki pa so sami podvrženi restrikciji, saj so del mreže inkluzij in ekskluzij ter pozicij moči. Elementi mreže so torej agenti, ki skozi legitimizacijo določenih kulturnih form in praks operacionalizirajo diskurze (na primer diskurz avtentičnosti v odnosu med mainstreamom in periferijo) ter na ta način omogočijo vzdrževanje razlik med posamezniki in socialnimi skupinami.

Termin *subkulturni kapital* je skovala Thorntonova (Thornton 1995, 202) in po njenih besedah ta vrsta kapitala v očeh relevantnih opazovalcev oziroma publike podeljuje status lastniku. Subkulturni kapital je mogoče objektificirati ali pa utelesiti:

Tako kot knjige in slike predstavljajo kulturni kapital v družini, je subkulturni kapital objektificiran v obliki mode, modne frizure oziroma popolne zbirke plošč. Ravno tako, kot je kulturni kapital utelešen v *lepem* obnašanju in kultivirani konverzaciji, je subkulturni kapital utelešen v biti *'in'*, v uporabi specifičnega slenga in v zadnji različici plesa kot drugi naravi.

(Thornton 1995, 203)

Za oba, torej kulturni in subkulturni kapital, je po mnenju avtorice pomembno, da morata vsebovati za posameznika status *druge narave* (ibid., 203). Po njenih besedah je namreč za oblikovanje in obstoj teh dveh elementov najbolj negativno, da se posameznik sili vzpostaviti videz naravnosti obstoja subkulturnega kapitala. V očeh relevantne skupine ima subkulturni kapital večjo vrednost, če ni prisiljen ali s strani imetnika izsiljen oziroma če je 'naraven'. Zato za posameznika, ki je v procesu akumulacije subkulturnega kapitala, ni nič bolj negativno, kot »da se očitno preveč močno trudi (akumulirati subkulturni kapital) (ibid.).

Bistvena razlika med kulturnim kapitalom in subkulturnim kapitalom je v posredniku, ki je predmet cirkulacije (ibid.). Posebno avtorica izpostavlja medije, ki v ekonomiji subkulturnega kapitala predstavljajo obliko dobrine in posledično simbol distinkcije. Ena od razlik med kulturnim in subkulturnim kapitalom je tudi v naravi kulturnega kapitala, ki ga je mogoče relativno enostavno pretvoriti v ekonomski kapital. Po besedah Thorntonove (ibid.) je situacija pri subkulturnem kapitalu bolj zapletena, čeprav sama navaja primere tovrstnih konverzij pri DJ-jih, dizajnerjih in glasbenih novinarjih, ki živijo od svojega subkulturnega kapitala (prim. Thornton 1995, 203–205).

### 3.2.5 Subkulturni stil

Različne mladinske subkulture so bile identificirane na podlagi posedovanja različnih objektov. Vseeno pa kljub njihovi pojavnosti stvari, ki so bile (za oblikovanje pojavnosti) uporabljene in nošene (ali poslušane), ne predstavljajo stila. Kar dela stil, je aktivnost stilizacije – aktivna organizacija objektov z aktivnostmi in izgledom, ki producirajo skupinsko identiteto in oblikujejo koherenten in distinktiven način obstoja v svetu.

(Clarke in drugi 1975, 108)

Cohen loči (v Clarke in drugi 1975, 108) štiri načine generiranja subkulturnega stila: obleka, glasba, ritual in argo. Oblikovanje in kreiranje stila v veliki meri temelji na dobrinah, ki jih proizvaja industrija, dobrine so hkrati tudi *kulturni znaki*, v katere so pomeni, asociacije in socialne konotacije vgrajeni s strani dominantne kulture (ibid., 109). Največja moč dobrin je, glede na to, da same zase ne pomenijo nič, v njihovem socialnem kontekstu. Skozi modifikacijo ali pa rekombinacijo dobrin v nov set, oziroma skozi rekontekstualizacijo, je subkulturi omogočena vzpostavitev novega pomena, ki se skozi ustrezno repeticijo potem kaže v stilu:

Novi pomeni se pojavijo, ker so delčki, ki so izposojeni, obnovljeni v novo in distinktivno stilistično skupino, pa tudi zato, ker simbolni objekti – obleka, pojavnost, jezik, rituali, stili oziroma interakcije, glasba – predstavljajo enotnost s skupinskimi odnosi, situacijo in izkušnjami: kristalizacija je ekspresivna forma, ki definira skupinsko javno identiteto.

(ibid., 110)

Takšna skupinska identiteta naj bi po besedah avtorjev utrdila vezi, ki bi bile drugače ohlapne, v trdno entiteto, to pa je mogoče razumeti tudi kot obliko kolektivne subkulturne rešitve, ki je organizirana okoli stilističnih osi (ibid.).

### 3.2.6 Biografije, kariere

Biografije so v osnovi *kariere* posameznikov, oblikovane skozi strukture in kulture – sredstva, na podlagi katerih se individualne identitete in življenjske zgodovine oblikujejo iz kolektivnih izkušenj. (Clarke in drugi 1975, 111)

Biografije so v osnovi samo-konstrukcije posameznikov skozi socialne strukture in kulture in imajo pomen in smisel zgolj znotraj kulturnih in strukturnih kontekstov. Potrebno je poudariti, da kljub temu, da izražajo individualnost, nikakor niso neodvisne oziroma *prosto stoječe*, ampak so vedno umeščene in predvsem determinirane s strani socialne mreže skupine. Za njih prav tako velja, da niso statične in se predvsem v obliki vlog in identitet članov subkulture pojavljajo kot fluidne entitete (prim. Donnelly in Young 2001, 409): »Neprenehoma so podvržene reviziji in spremembam, povzročajo pa jih procesi, ki se odvijajo tako znotraj kot tudi zunaj subkulture«. Ključnega pomena je po mnenju Donnellya in Younga konstrukcija/rekonstrukcija ustrezne subkulturne identitete oziroma konfirmacija in rekonfirmacija ustvarjene identitete s strani drugih članov subkulture (ibid.).

### 3.3 O nastanku, naravi in 'smrti' subkulture<sup>36</sup>

Definicija subkulture je vsekakor odvisna od perspektive, ki si jo opazovalec vzpostavi kot izhodiščno točko. Na začetku je iz množice obstoječih pristopov, ne glede na tradicijo, iz katere prihajajo (in posledično tudi terminologijo, ki jo uporabljajo<sup>37</sup>), izvleči nekatere ideje, na podlagi katerih bi bilo mogoče sklepati na naravo, nastanek in 'smrt' subkulture.

Subkultura je dinamičen pojav in z izključitvijo ali zanemarjenjem te lastnosti je razumevanje prave narave subkulture nemogoče. Pričujoče podpoglavje je namenjeno obravnavi o nastanku, naravi in smrti subkulture, temelji pa na delih Cohena (Cohen 1955), Shibutanija (Shibutani 1955), Irwina (Irwin 1970) in Clarka (Clark 2000). Njihove teorije se zdijo le

---

<sup>36</sup> Termin 'smrt subkulture' je prevzet iz Clarkovega eseja »*The death and life of Punk, the last subculture*« (Clark 2000), saj se po našem mnenju konceptualno dobro vklaplja v pričujoče podpoglavje. Termin je ohranjen v originalni obliki zaradi pridiha organskosti, ki ga nosi s sabo, pa tudi zaradi navezave vsebine tako eseja kot tudi pričujočega podpoglavja na subkulturo punka in slovitega gesla: *Punk is (not) dead*.

<sup>37</sup> Terminologija je praviloma vezana na tradicijo, v kateri se nahaja. Številne kritike klasičnih konceptov Čikaške šole in birminghamske tradicije, predvsem pa tisti, ki prihajajo iz post-subkulturne tradicije (prim. Muggleton in Weinzierl 2003, 27–40, 65–67, 86–87), se zavzemajo za uvedbe nekaterih novih, po njihovem mnenju natančnejših in sodobnemu času primernejših terminov. Primera takšnih terminov sta 'clubculture' (Thornton 1995, 3) in 'neo-tribe' (Bennett 1999, 599).



delno povezane, avtorji ne uporabljajo enotne terminologije, pa tudi njihovo razumevanje delovanja subkulture se razlikuje. To, kar pa jih kljub temu dela primerljive in uporabne za našo študijo, je dejstvo, da se vsi omenjeni avtorji ukvarjajo s pojavom, ki ga je Gordon (1947) imenoval *sub-kultura*, hkrati pa o njem mislijo onkraj Gordonove ugotovitve, da je subkultura zgolj podsistem kulturnih vzorcev (v smislu religije ali pa etnične pripadnosti) določenega populacijskega segmenta.

Podrobno analizo narave subkulture in nastanka subkulture je mogoče najti v delu Alberta K. Cohena, še posebej v njegovi monografiji »*Delinquent Boys: The Culture of the Gang*« (1955). Cohen zastopa pozicijo, po kateri je subkultura oblika kolektivne rešitve problema, ki ga vsi udeleženci percipirajo na enak način (ibid., 50–54). Po avtorjevem mnenju se omenjeni problemi ne nanašajo le na vsakodnevne težave, »ki ljudi privedejo do psihiatra« (ibid., 50), ampak tudi na negotovost in napetosti, ki jih s seboj nosijo kulturno obstoječe rešitve omenjenih problemov, ki jih ima posameznik na voljo.

Pri oblikovanju za posameznika obstoječega problema sodelujeta dva elementa: akterjev referenčni okvir in situacija, s katero se akter sooča (Cohen 1955, 51). Situacijo avtor predstavi kot svet, v katerem posameznik živi; serijo fizikalnih, socialnih in kulturnih okvirjev, ki definirajo delovanje (ibid., 51–54). »Naši problemi so to, kar so, zato ker situacija vedno omejuje stvari, ki jih lahko naredimo ali imamo, definira pa tudi pogoje, pod katerimi je to mogoče (ibid., 52). Aktivno vlogo pri oblikovanju problema igra seveda akter, saj je od njegovega 'zornega kota' odvisna definicija situacije, problema in zanj obstoječih potencialnih rešitev. Iz tega izhaja, da so najhujši problemi, ki jih akter lahko izkuša, tisti, za katere ne obstaja vnaprej pripravljen kulturni vzorec reševanja. Spremeni pa se lahko tudi sistem vrednot akterja (ibid.). Tako je mogoče transformirati na primer neuspeh iz 'lastne nesposobnosti' skozi 'zlobo in sleparstvo drugih' v za akterja bolj sprejemljivo serijo občutkov in v bistveno drugačno interpretacijo situacije, sredstev ter v alternativno rešitev problema.

Za probleme, vezane na status, Cohen meni (ibid., 52), da podobno kot resursi in moč niso proporcionalno razporejeni po socialnem spektru in zato tudi reševanje ne more biti univerzalno. Popolnoma evidentno je tudi, da je vsaka alternativna rešitev, ki ni v skladu z uveljavljenim načinom reševanja, ustrezno sankcionirana. Akter je torej prisiljen delovati v smeri rešitve, ki bo rešila stare, vendar hkrati ne povzročila novih problemov. Logično je torej delovanje, ki je skladno s kooperativno socialno mrežo akterja, kar pa bistveno omeji

inovativnost pri iskanju alternativnih rešitev. Socialna izolacija je ena hujših izkušenj za posameznika in ravno strah pred takšno sankcijo po avtorjevem mnenju sili akterja h konformnemu delovanju (ibid., 56–58).

Glede na to, da je torej inovativno delovanje za posameznika skoraj nemogoče, je za oblikovanje alternativnih rešitev nujna interakcija med posameznimi akterji, ki se soočajo s podobnimi problemi. Inovacija se mora pojaviti na način, ki je za akterja ugodna, in mora vsebovati možnost, da se v primeru, ko je zanj neugodna, lahko umakne: »če je sondiranje motivirano s strani napetosti drugih udeležencev, obstaja verjetnost, da se bo sprožil proces vzajemnega raziskovanja in skupne razdelave nove rešitve problema« (ibid., 60). Cohen meni, da je tovrsten proces najlažje opaziti pri 'bandi', še posebej v primerih, ko padejo ustaljene moralne vezi, poudarja pa, da ne gre za popolno uničenje moralnosti, ampak le za naglo transformacijo moralnega referenčnega okvira (ibid., 64). To pa lahko pomeni tudi nastanek novih subkultur: »Pojav novih 'skupinskih standardov', ki ga člani delijo, je pojav nove subkulture (ibid., 65).

Proces oblikovanja novih subkultur je po avtorjevem mnenju kulturn in subkulturn hkrati in predstavlja kontinuum kreacije kulture vsakič, ko posamezniki medsebojno zaznajo podobne potrebe in motivacije, ki izhajajo iz podobnih okoliščin.

V svoji študiji Tamatsu Shibutani (1955) po drugi strani predstavi koncept subkulture kot koncept 'socialnega sveta'. Sam sicer ne uporabi termina 'subkultura', pa tudi razumevanje subkulture se razlikuje od Cohenovega. V članku »*Reference groups as perspectives*« (1955) zastopa stališče, da se akterji začno zavedati divergentnih stališč, ko se znajdejo v situaciji, ki od njih zahteva nasprotujoče si akcije (Shibutani 1955, 569). »Med izmikanjem težkim odločitvam jih kontradikcije včasih prisilijo, da se odločijo med dvema socialnima svetovoma (ibid.). Tovrstni notranji konflikti so po avtorjevem mnenju v bistvu boj med alternativnimi definicijami dane situacije. Do te točke, torej do točke pojava alternative, je stališče, ki ga je akter zavzel, v osnovi njegova delovna koncepcija sveta, ki s seboj prinese tudi ustrezni značilni referenčni okvir skupine, ki ji je pripadal (ibid., 562).

Trditev, da ljudje mislijo, čutijo in vidijo stvari s stališča, ki je lastno skupini, kateri pripadajo, je že dolgo poudarjana s strani antropologov in raziskovalcev sociologije vedenja.

(ibid., 566)

Po avtorjevem mnenju pa ta hipoteza nosi s seboj tudi drugo, manj evidentno, pa vseeno pomembno premiso, ki je za študijo sodobnih subkultur ključna. Velikokrat je namreč evidentno, da ljudje prevzemajo perspektive skupine, v katerih sami niso člani, skupine, v katerih bi radi bili člani, oziroma celo skupine, ki v resnici sploh ne obstajajo (ibid., 566). Kot primer avtor navaja etnične manjšine, ki same sebe obravnavajo skozi optiko večine, so torej populacije, ki tendirajo k dvigu lastnega statusa in bolj kot stališča svoje subkulture zastopajo stališča kulture, kateri bi želele pripadati (ibid.).

Referenčna skupina je torej skupina, katere perspektive so uporabljene s strani akterja kot referenca za oblikovanje lastnega polja percepcije. »Koncept referenčne skupine lahko uporabimo za opis skupine, ki je realna ali imaginarna, ter katere stališča so uporabljena kot točka reference akterja (ibid.). Po avtorjevem mnenju (ibid., 567) so akterji najbolj odzivni na skupino, s katero imajo največ stika, tudi če je ta imaginarna (ibid.). Socialne vloge akterjev, in te se lahko odvijajo v več socialnih svetovih hkrati (ibid.), dobijo pomen le ob sodelovanju specifične publike, torej tistih, ki za akterja v resnici štejejo. Tako se na primer kriminalci, ki se zavedajo, da je njihovo delovanje v občini družbi nesprejemljivo, zanašajo v svojem delovanju in percepciji drug na drugega.

Tretji avtor, ki ga bomo omenili, je John Irwin, ki je posodobil in aktualiziral koncept subkulture. V članku »*Notes on the status of the concept subculture*« (1970) trdi, da je treba koncept subkulture zaradi novih pojavov številnih popularnih konceptov, kot sta 'scena' in 'stvar', ponovno pregledati. Obča raba teh pojmov po avtorjevem mnenju kaže na pomembne premike v pojavu subkulture, saj bi naj do nedavnega bili prepoznani s strani sociologov kot zgolj serija vzorcev znotraj pojava subkulture. Trend naj bi nakazoval na prehajanje koncepta subkulture in njenih elementov iz znanstvenega diskurza v popularno kulturo, kar je mogoče opaziti po prepoznavanju teh konceptov s strani ljudi in po njihovih reakcijah v vsakodnevem življenju.

Irwin (ibid.) se distancira od Gordonove definicije, torej definicije, po kateri je subkultura sistem vzorcev, ki se vežejo na družbeni segment in se bolj naveže na Shibutanijev koncept 'socialnega sveta' (Shibutani 1955):

Ljudje se danes veliko bolj zavedajo obstoja številnih subkultur, variant življenjskega stila oziroma socialnih svetov in velikokrat strukturirajo svoje vedenje, odločanje in načrtovanje prihodnosti v skladu s koncepti teh, eksplicitno subkulturnih entitet.

(Irwin 1970, 67)

In prav pojavi številnih popularnih konceptov, kot sta 'scena' in 'stvar', naj bi bili neizpodbitni dokazi o pravilnosti te ugotovitve. Irwin (ibid., 67–68) kot primer navede koncept 'scene'; ta se največkrat nanaša na življenjski stil, ki je popolnoma jasn tako članom scene kot tudi ostalim. Uporaba termina 'scena' naj bi po avtorjevem mnenju vsebovala tri konotacije (ibid.):

1. življenjski stil je prepoznan kot eksplicitna in skupna oziroma deljena kategorija; prav tako je 'scena' dobro prepoznana v relativno širokem socialnem segmentu in vedno vsebuje pluralnost;
2. obstaja množica življenjskih stilov, ki so akterjem na voljo, in glede na to je mogoče sklepati na sočasen obstoj številnih 'scen';
3. akterjeva pripadnost določeni 'sceni' je potencialno variabilna oziroma eksperimentalna.

Kategorije, kot npr. 'scena' in 'življenjski stil', so sicer v vsakodnevni uporabi relativno redke, največkrat pa se pojavljajo med pripadniki scene in pa med člani obče družbe, ki prihajajo v stik s pripadniki scene, jih razumejo in razumejo svojo lastno pozicijo v odnosu do njihove. To razumevanje je po Irwinovem mnenju dokaz zavesti o obstoju subkulturnega pluralizma v sodobnem svetu, ima pa tudi globlje posledice v vsakodnevem delovanju akterja: »Človek ne jemlje za samoumevno več 'dobrote' ali pa 'pravičnosti', kot jo definira njegova lastna kultura ali subkultura« (ibid., 68), torej začne izkušati subkulturni relativizem. Povečan subkulturni pluralizem in relativizem imata po Irwinovih besedah dva glavna učinka na vsakodnevno delovanje akterjev (ibid.):

- posameznikova verovanja in kulturni pomeni postanejo eksplicitne kategorije akcij;
- posameznik dojema omenjene kategorije kot celoto, torej kot socialni svet.

Akterji torej skozi medsebojno interakcijo delijo in posredujejo kulturne vzorce, v tem procesu pa skušajo vzpostaviti med kulturnimi komponentami konsistentne odnose, red in meje nastalega sistema. »Ugotovimo lahko, da je subkultura postala konkreten akcijski sistem (ibid.). Avtor kot pomembno posledico navaja ugotovitev, da se z večanjem subkulturnega

pluralizma in oblikovanjem subkulture kot akcijskega sistema viša tudi stopnja občutka akterjev, da so v odnosu do obče družbe marginalizirani. »Velikokrat se /akterji/ vidijo kot *performerji* v različnih 'scenah' in se tudi bolj zavedajo dimenzij lastnih različnih delovanj oziroma nastopov. Življenje postaja podobno gledališki predstavi.« (ibid., 69).

Stanley Cohen (prim. Gelder and Thornton 1997, 146) v svoji knjigi »*Folk Devils and Moral Panics*« obravnava načine, na katere subkulturo ustvarijo množična občila. O medijskem procesu kreiranja avtor meni, da je agresiven, da se zgodi »histerično, kot oblika zabave, nostalgije in tako naprej« (ibid.). Tudi Thorntonova (prim. Thornton 1995, 9; Thornton 1995, 112–161) zastopa glede nastanka subkulture pozicijo, ki se razlikuje od prej omenjenih (prim. Cohen 1955; Shibutani 1955). Po njenem mnenju namreč ne gre le (oziroma sploh ne gre) za kolektivni odziv na probleme iz okolice, oziroma za kolektivno obliko rešitve določenega problema. Sama meni, da ključno vlogo pri oblikovanju subkulture igrajo mediji. Ker je njen pristop in umestitev dognanj podrobneje predstavljen v delu pričujoče naloge, ki govori o post-subkulturnih pristopih, gre na tej točki izpostaviti le njeno pozicijo, ki se nanaša na *kreacijo* subkulture. Mediji naj bi skozi poimenovanje subkulture sodelovali pri njenem kreiranju, pa tudi pozicioniranju v odnosu do *mainstreama* (prim. Bennett 2004, 9; Thornton 1995a, 112–161; Muggleton in Weinzierl 2003, 10). Posledično to pomeni tudi, da subkultura začne postajati del popularnega diskurza, del sveta, ki ne pripada več izključno subkulturi. Skrajni primer medijske kreacije je mogoče zaslediti v raziskavi Jenkinsa in Tullocha (prim. Bennett 2004, 8). Avtorja na primeru internetnega foruma oboževalcev znanstvenofantastične serije »Star Trek« opišeta kreacijo subkulture, »ki je postala avtonomna subkultura, ki sama oblikuje lastno socialno identiteto in kulturne prakse« (prim. Bennett 2004, 8).

Nastanek subkulture je mogoče navezati tudi na materialno produkcijo dobrin oziroma na industrijo. Stratton (Stratton 1981, 182) na primeru surferjev v Kaliforniji opiše oblikovanje surferske subkulture po drugi svetovni vojni, ki je temeljila na produkciji Malibu deske za surfanje. To ne pomeni, da se surfanje začne z omenjenim produktom, saj so ljudje v Kaliforniji surfali že dolgo pred tem. Pomeni pa, da je sam produkt imel lastnosti (kot so cenovna dostopnost, enostavno transportiranje zaradi nizke teže in dobre športne karakteristike), ki so deskanje naredile zelo popularno. Sama podoba surferja je še dodatno vplivala na popularizacijo, saj »surferji utelešajo buržujsko ležernost, individualno spretnost in užitek« (ibid., 184), kar je prepričalo tiste, ki še ne surfajo, da se pridružijo subkulturi, ki sama »predstavlja dominantni kulturi na veliko svoj mit o uživanju« (ibid.). Mit po avtorjevih

besedah artikulira enega najmočnejših mitov srednjega razreda: počitniško uživanje skozi konzumiranje ideološkega mita relaksacije (ibid.), beg iz obremenjujočega vsakdana in štiri S-je: »sun (sonce), sand (pesek), sea (morje) in sex« (ibid.).

Tretji problem, povezan s subkulturo, s katerim se bomo ukvarjali, je vprašanje smrti subkulture. S smrtjo subkulture se, kot smo že povedali, nakazuje na konec subkulture kot socialne entitete. Zelo plastičen primer konca subkulture je mogoče zaslediti v članku z naslovom »*The death and life of punk, the last subculture*« avtorja Dylana Clarka (Clark 2000). Prispevek je še toliko bolj zanimiv, ker avtor v resnici uporabi termina 'subkultura' in 'smrt', kar daje obema pojavoma pridih organskosti in je za nazornost opisa procesa zelo dobrodošla.

Klasična subkultura je 'umrla' v trenutku, ko je postala objekt socialne inspekcije in nostalgije in predmet komodifikacije.

(Clark 2000, 224)

Po Clarkovih besedah je znotraj trga dolgo bivala zavest, da so subkulture zelo uspešni nosilci prodajnih artiklov, kot so na primer glasba, avtomobili, kozmetika in ostalo. Preko relativno dobro speljane komercializacije je za subkulture postalo vzdrževanje deviantne pozicije od ustaljenih norm sprva oteženo, kasneje pa celo nemogoče – nekoč deviantne subkulture so postale mainstreamovske. »Deviacija od ustaljenih norm je normalna« (ibid.), kar pomeni, da je za mlade postalo normalno, da za nekaj časa izkusijo subkulturne alternative in se potem vrnejo v mainstreamovsko kulturo, ki pa je po avtorjevih besedah niso v resnici nikdar zapustili. Clark dodaja, da je »subkultura postala uporaben del statusa quo in manj primerna za gojenje nezadovoljstva. Zaradi tega lahko melodramatično razglasimo, da je subkultura mrtva (ibid.). Na primeru smrti subkulture punka avtor analizira, kako je delna interna samoradikalizacija, predvsem pa komercializacija iz nevarne, anarhistične in izzivalne subkulture naredila komercialno uspešno in socialno nenevarno različico. Pomembno vlogo naj bi pri tem odigral tudi kontekst, ki je na začetku prispeval k izvirnemu pomenu subkulture, ker pa je danes spremenjen, je tudi pravi pomen subkulture drugačen: »Ko je v veliki meri nevtralizirala zgodnji punk, si je industrija kulture dokazala, da je sposobna tržiti vsako klasično mladinsko subkulturo. Vsi stili, glasba in poze se dajo zapakirati.« (ibid., 227).

Subkultura pa je še vedno ostala pomembna v življenju mladih, s tem, da je ponujala prefabricirane identifikacije, socialne mreže, samostojnost in individualizacijo, razlika je ta,

da je po novem vezana na trg. Kritična ostrina subkulture je skozi potopitev v potrošniško kulturo izginila in »nič kaj čudno ni, da subkulturni stili več ne izzivajo panike« (ibid., 228).

Dolgo preden je 'zadovoljitev' postala hegemonična, so dobrine obljubljale zadovoljitev. Ker pa v resnici ne morejo zadovoljiti, puščajo za sabo melanholijo, ki jo je mogoče potešiti le skozi nadaljnjo potrošnjo. (ibid.)

V trenutku, ko so subkulture začele svoje simbole distinkcije vezati na potrošniške dobrine, so začele deliti simbole in pomene z občo družbo, in tako so izgubile del svoje prave narave. Clark pravi, da komercialna kultura odvzema subkulturam glas s tem, ko veže subkulturni stil na svoje produkte, pa tudi s tem, ko zgodovinske subkulture potiska v trivialnost in nostalgijo ter dela iz subkulture potrošniški produkt.

Posamezniki znotraj subkulture pa kapitulirajo, ko enačijo komodificiran stil s kooptacijo, oziroma ko verjamejo, da so *grunge*, *punk* ali *break-dance* samo načini izbiranja med Pepsijem in Coca-Colo, in s tem, ko verjamejo, da je celota subkulture prazna ali ukradena. (ibid., 231)

Smrt punka pa je po Clarkovih besedah samo navidezna, gre bolj za transformacijo iz ene pojavne oblike subkulture v drugo. Punk v resnici nikdar ni umrl, pač pa se je razdrobil in infiltriral v različne, tudi politično in kulturno povsem korektne formacije (ibid.), kot sta na primer novodobni punk (ibid.) in freeganizem (Edwards in Mercer 2007).

### 3.3.1 Sklep

Iz povedanega je treba za nadaljevanje pričujoče naloge izpostaviti nekatere pomembne ugotovitve. Kljub relativno neenotnemu pojmovanju nominalne ravni subkulture (prim. Gordon 1947; Cohen 1955; Shibutani 1955; Irwin 1970; Clark 2000) lahko zaključimo, da med raziskovalci tega pojava obstaja jasna zavest o delu kulture oziroma družbe, ki je sicer specifičen in jasno razločen od obče kulture/družbe, vendar v določenih ključnih aspektih tudi povsem kompatibilen in trdno umeščen v občo kulturo/družbo (ibid.). Konsenza med avtorji ni tudi, ko gre za nastanek subkulture (prim. Cohen 1955; Shibutani 1955; Irwin 1970; Cohen 1972; Stratton 1981; Thornton 1995; Clark 2000; Bennett 2004), vendar je videti, da imajo različne subkulture različne formacijske postopke oziroma točke nastanka (ibid.); medtem ko

je za nastanek enih subkultur značilna materialna produkcija dobrin (prim. Stratton 1981, 182) oziroma nematerialna produkcija trenda (Bennett 2004, 8), igrajo pri drugih ključno vlogo množični mediji (prim. Thornton 1995, 9, 112–161) oziroma frustracije, ki so vezane na položaj posameznikov v družbi (prim. Cohen 1955, 50–54, 65). Glede konca subkulture so nekateri avtorji mnenja, da se ta pojavi na zelo plastičen in skoraj organski način, ki je podoben smrti (Clark 2000), ali s prehodom v eno od drugih subkultur (Cohen 1955, 65), ki so kompatibilne oziroma predstavljajo realno alternativo, drugi avtorji pa glede konca ne podajo eksplicitnega stališča (prim. Stratton 1981; Thornton 1955).

Za našo študijo bomo iz vsega povedanega izvzeli naslednja stališča:

1. Shibutanijev koncept 'socialnega sveta', (prim. Shibutani 1955), ki ga bomo v določenih primerih uporabljali kot sinonim za subkulturo (predvsem v primerih, ko bomo skušali ločiti dva aspekta subkulture, *subkulturo* kot skupino od *subkulture* kot specifičnega kulturnega fragmenta);
2. Cohenov koncept prilagoditvene funkcije, vezane na status v skupini (Cohen 1955, 52);
3. Irwinov koncept 'scene' (Irwin 1970, 67), ki bo uporabljen pri interpretaciji življenja na cesti kot življenjskega stila oziroma scene;
4. Clarkov koncept 'smrti punka' v modificirani različici (prim. Clark 2000, 231), predvsem da bi opisali potencialne zaključke oziroma 'smrti' subkultur cestnih otrok v Makejevki.

### **3.4. Sociološko raziskovanje subkultur**

#### **3.4.1 Čikaška šola**

S terminom Čikaška šola se običajno opisuje sociološka tradicija, ki se je oblikovala v začetku prejšnjega stoletja in zajema nekaj generacij sociologov, s fokusom na urbani sociologiji. Poseben poudarek daje tradicija specifični »urbani mikrosociologiji«, še posebej na ravni interakcije med posamezniki, njihovi percepciji samih sebe ter videnju sebe skozi oči drugih (Thornton 1997a, 11). Tradicija temelji na kvalitativnem pristopu, skozi svoje delovanje je vplivala tudi na uveljavitev etnografskega terenskega dela zunaj meja Oddelka za sociologijo Univerze v Čikagu, še posebej na področju kriminologije (ibid.).



Po besedah Luttersa in Ackermana (Lutters in Ackerman 1996, 2) je imela tradicija največ vpliva do petdesetih let prejšnjega stoletja, v največjem razcvetu pa naj bi bila v času med prvo svetovno vojno do konca velike depresije, torej v času velikih sprememb (ibid.). Eden pomembnejših trendov sprememb v tem času naj bi bila pospešena urbanizacija, ki je homogeno ruralno prebivalstvo transformirala v heterogeno urbano prebivalstvo, mesto Čikago pa v »instant-metropolo« (Lutters in Ackerman 1996, 2). 1892 je tako nastal pod okriljem Univerze v Čikagu prvi oddelek za sociologijo, ki pa je bil že v osnovi drugače naravnan kot obstoječa »arm-chair« orientirana sociologija tedanjega časa v Ameriki. Po besedah Luttersa in Ackermana (1996) je bila potreba po spremembi evidentna in Čikaška šola se je s svojim delovanjem, še posebej na področju urbanega razkroja, kriminala, družine ter odnosa med rasami, pokazala kot inovativna. Njen pristop je bil formalen in sistematičen, analiza pa izoblikovano znanstvenosociološka. Po mnenju Luttersa in Ackermana (1996) pa so imeli zelo pomembno vlogo tudi avtorji, ki so delovali pod okriljem omenjene tradicije.<sup>38</sup> Številne raziskave, izvedene v okvirih Čikaške šole, so namreč temeljile na enkratnih in specifičnih interesih in talentih raziskovalcev. Avtorja med najpomembnejšimi izpostavljata naslednje (Lutters in Ackerman 1996, 2):

1. Albion W. Small,<sup>39</sup> član ustanoviteljev, posrednik med nemškimi in ameriškimi sociologi;
2. William I. Thomas,<sup>40</sup> utemeljitelj idej in interesov, vezanih na urbano sociologijo in zagovornik rigorozne kvalitativne metodologije;

---

<sup>38</sup> Med pomembnejšimi gre omeniti Edwarda Sapirja (1884–1939), ki je med letoma 1925 in 1931 delal na Univerzi v Čikagu (prim. Barfield 1997, 418–419). Sapir se je uveljavil kot eden od pionirjev lingvistike, v času svojega službovanja na Univerzi v Čikagu pa je svoje delo preusmeril v študij odnosa med kulturo in osebnostjo, kar ga je uveljavilo tudi kot pionirja psihološke antropologije (ibid.). V tem času je oblikoval tudi osnovo za razvoj znamenite Sapir-Whorfove hipoteze, v jedru katere je teza, da je »resnični svet v veliki meri nezavedno zgrajen na jezikovnih navadah skupine,« (Sapir 1929 v Barfield 1997, 419).

<sup>39</sup> Small (1854–1926) je bil po besedah Luttersa in Ackermana (1996, 8) močan zagovornik moderne sociologije. Po diplomu v Colbyu je nekaj časa delal v državni upravi, potem pa se je odpravil na študij psihologije v Nemčijo, kjer je študiral v Berlinu in Leipzigu. Po končanem študiju v Nemčiji se je vrnil v ZDA, kjer je doktoriral iz filozofije. Po mnenju Luttersa in Ackermana (ibid.) je imel izjemno pomemben vpliv na oblikovanje povezave med nemško in ameriško sociologijo, kar se kaže predvsem v uveljavitvi »odraslosti, robustnosti in znanstveni sistematičnosti« (ibid.) kot značilnosti nemške sociologije v pristopih Čikaške šole. Čeprav se njegov vpliv ne kaže neposredno v njegovem delu, pa je videti, da je pustil močan pečat na vseh, ki so z njim sodelovali (ibid.). Na čelu Čikaške šole je bil od 1892 do 1925, ko se je upokojil.

<sup>40</sup> Thomas (1863–1947) je bil prav tako kot Small pod izjemnim vplivom nemške sociologije (Lutters in Ackermana 1996, 8), saj je, preden je doktoriral v prvi generaciji 'čikagijcev', tudi sam študiral v Berlinu in Göttingenu. Po besedah Luttersa in Ackermana (ibid., 9) bi naj bil močan zagovornik sistematičnega pristopa v sociologiji, kar se je še posebej pokazalo v njegovi obsežni zbirki podatkov iz urbanih študij v New Yorku. Poleg sociologije je kazal izjemno zanimanje tudi za metodologijo sociološkega raziskovanja, antropologijo, etnologijo, socialno psihologijo, teme, vezane na raso in etničnost, biološko pogojenost socialnih pojavov in migracije (ibid.). Najvplivnejše Thomasovo delo je »*The Polish Peasant in Europe and America*« (1918), v

3. Robert E. Park,<sup>41</sup> osrednja figura Čikaške šole, glavni zagovornik urbane ekologije;
4. Ernest E. Burgess,<sup>42</sup> zagovornik idej urbane ekologije in geografije;
5. Louis Wirth,<sup>43</sup> predstavnik študij imigrantskih skupnosti;
6. Ellsworth Faris,<sup>44</sup> teoretik s področja socialne psihologije in antropologije.

Druga generacija, ki je nastopila v tridesetih letih prejšnjega stoletja, je ohranila osnovne ideje, saj je šlo po večini za študente Čikaške šole. Everett C. Hughes<sup>45</sup> je postal osrednja figura tradicije, kot pomembnega pa Lutters in Ackerman (ibid., 3) izpostavljata še Herberta Blumerja.<sup>46</sup> Študentje v petdesetih letih prejšnjega stoletja pa predstavljajo tako imenovano

---

katerem je analiziral posledice ruralno-urbanih migracij za družbo, družino in posameznika. Leta 1918 je bil po hitrem postopku odstranjen z Univerze v Chicagu, saj ga je FBI agent odkril in aretiral, ko je na službeni poti spal v vlaku z mladoletnim dekletom.

<sup>41</sup> Park (1886–1944) naj bi bil po mnenju številnih avtorjev (prim. Lutters in Ackerman 1996, 10) najvplivnejši predstavnik Čikaške šole, nedvomno pa je bil dominantna figura v času svojega delovanja znotraj tradicije (1914–1933). Dodiplomski študij iz filozofije je končal na Univerzi v Michiganu, potem pa je delal kot novinar v New Yorku (ibid.). Po končanem magistratu iz psihologije in filozofije na Harvardu se je odpravil v Strassbourg in Windelband, v Berlinu pa je študiral pri Simmelu (ibid.). Doktoriral je iz filozofije v Heildelbergu. Po vrnitvi iz Nemčije je Park poučeval na Harvardu, ko pa je spoznal Thomasa, ga je ta povabil k sodelovanju v Chicagu. Čeprav ga sodelavci v Čikaški šoli najprej niso dobro sprejeli (ibid.), menili so namreč, da je njegov pristop preveč poljuden, so se njegove sposobnosti pokazale kot izjemne in so pomembno vplivale na etnografski pristop, ki je značilen za šolo. Parkovo najpomembnejše delo je nedvomno »*Introduction to the Science of Sociology*« (1921), ki obravnava sociologijo kot znanstveno disciplino in je pomagalo definirati meje te relativno nove znanosti (ibid.). »Učinek je bil takojšen, nerazločnemu in nejasnemu stilu navkljub, saj je nadomestil dela zgodnjih avtorjev, kot sta Small in Vincent, besedilo pa je ostalo izjemno popularno skozi celo dvajseto stoletje.« (ibid., 11).

<sup>42</sup> Burgess (1886–1966) je bil eden prvih sodelavcev, ki so bili v osnovi izobraženi sociologi (Lutters in Ackerman 1996, 10). Čeprav se je njegovo formalno izobraževanje končalo (le) z diplomom, je bil raziskovalec z izjemnim intelektualnim potencialom, deloval pa je predvsem na področju sociologije mesta in družine (ibid.). Kljub temu da je v raziskavah sodeloval kot soavtor, njegova soavtorstva pa niso pretirano visoko cenjena (ibid.), pa gre med njegove najpomembnejše prispevke šteti eseje v delih »*The City*« (1925), »*Introduction to the Science of Sociology*« (1921) in »*The Family: from institution to companionship*« (1953).

<sup>43</sup> Wirth (1897–1952) je končal izobraževanje na Univerzi v Chicagu in je prevzel Parkovo delo. Raziskovalno je deloval v letih 1926–1952, posebno zanimanje pa je kazal za urbane etnične študije (Lutters in Ackerman 1996, 12.). »*The Ghetto*« (1928) je eden njegovih najpomembnejših znanstvenih prispevkov.

<sup>44</sup> Farisov najpomembnejši prispevek je zbirka esejev »*The Nature of Human Nature and Other Essays in Social Psychology*« (1937), iz katere najbolj izstopa esej z naslovom »*The nature of human nature*«, v katerem se Faris osredotoča na ponovno socialno/kulturno konstrukcijo tako individualnih identitet kot tudi družbe same (Lutters in Ackerman 1996, 13).

<sup>45</sup> Hughes (1897–1983) je nadaljeval delo Parka in Burgessa, sodeloval pa je pri oblikovanju številnih študij. V Čikaški šoli je bil še posebej aktiven med letoma 1938 in 1961. Med njegova pomembnejša dela štejemo »*The Growth of an Institution: The Chicago Real Estate Board*« (1931) (gre za njegovo doktorsko disertacijo – op. A. N.), »*French Canada in Transition*« (1943), »*Where Peoples Meet: Racial and Ethnic Frontiers*« (1952), »*Men and Their Work*« (1958) in »*The Sociological Eye: Selected Papers*« (1971).

<sup>46</sup> Blumer (1900–1987) je bil Farisov študent, sodeloval pa je z Meadom, predvsem na področju raziskovanja medsebojnega delovanja socialno-psiholoških elementov in urbane ekologije (Lutters in Ackerman 1996, 12), ki se je kasneje razvilo v neodvisno različico teorije, imenovano simbolni interakcionizem. Njegova

»Drugo Čikaško šolo«, pri kateri gre izpostaviti Howarda Beckerja, Ervinga Goffmana, Anselma Straussa in Garya Finea, ti pa so pomembno vplivali na ideje socialne psihologije, še posebej na koncepte simbolne interakcije, kot jo je začrtal George H. Mead (ibid.).

Med primarnimi idejami Čikaške šole Lutters in Ackerman (1996, 3–4) izpostavljata naslednje:

1. kvalitativni metodološki pristopi, še posebej tisti, ki omogočajo »naturalistično opazovanje«, so za proučevanje urbanih socialnih pojavov najprimernejši;
2. biološka metafora ideje opazovanja »človeka v njegovem naravnem okolju« predstavlja naravoznastvene modele kot primerne za opazovanje socialnih pojavov v urbanem okolju, ki je skupek dinamičnih procesov in tako podoben ekosistemu;
3. socialni ekosistem je celota, sestavljena iz neločljivih delov (mesto, dežela, kultura, populacija in drugi) in na podlagi te ideje je mogoče razložiti evidentno eksterno enotno delovanje in interne diferenciacije;
4. na mikro ravni je delovanje urbanega okolja razumljeno na podlagi ideje o »naravnem okolju«, oziroma »primernosti funkcije okolja za posameznika« (Wirth, v Lutters in Ackerman 1996, 4), kar pomeni, da ima vsaka specifična populacija lokacijo, ki ji funkcionalno najbolj ustreza;
5. omenjena naravna okolja ne obstajajo izolirano, ampak vedno v interakciji in medsebojno kompetitivnem ali simbiotičnem odnosu, kar pomeni, da vdori elementov (nove tehnologije, policije ali drugih skupin ljudi) v različnih okoljih producirajo različne posledice;
6. omenjena okolja niso statična, ampak vedno v dinamičnem procesu razvoja, in vprašanje, s katerim se tradicija ukvarja, je, na kakšen način je razkroj, v smislu kriminala, brezdomnosti in revščine, v takšnih okoliščinah prisoten (model »somračnih sosesk«).

Druga skupina idej Čikaške šole pa naj bi se nanašala na teme, ki glede na kontekst vključujejo odnose v specifični skupini (ibid., 4). »V raziskovanju, kako najbolje opisati kompleksne medskupinske vzorce socialnih interakcij znotraj določenega območja v mestu, so zgodnji predstavniki Čikaške šole uporabljali termin 'socialni svet' (ibid.). Da bi razumeli

---

najpomembnejša aktivnost v Čikaški šoli je bila med letoma 1931 in 1951. Med njegova pomembnejša dela štejem »*Critiques of Research in the Social Sciences: an Appraisal of Thomas and Znaniecki's The Polish Peasant in Europe and America*« (1939), »*The World of Youthful Drug Use*« (1967) in »*Symbolic Interactionism: Perspective and Method*« (1969).

koncept socialnega sveta, je treba najprej razdelati koncept skupine. 'Skupina' je v tradiciji Čikaške šole razumljena zelo široko in študije skupin so velikokrat vključevale družinske enote, zaposlitvene skupine in tudi cele regije. Skozi takšno razumevanje izraža socialno grupiranje tendenco po oblikovanju socialnega sveta. Oblikovanje socialnega sveta je zelo dobro ponazorjeno v Cresseyevi klasični študiji »*Taxi-Dance Halls*« (prim. Cressey 1932, v Lutters in Ackerman 1996, 5), kjer je na podlagi skupinskih atributov, kot so jezik, norme, aktivnosti in interesi, mogoče opazovati omenjeno tendenco socialnega grupiranja in oblikovanje socialnega sveta.

Za socialne svetove je praviloma značilna visoka stopnja izolacije, ki je lahko interna (na primer klub), lahko pa tudi eksterno pogojena. Skupine, ki imajo relativno visoko stopnjo kohezije v svojem primarnem okolju, sicer to okolje lahko zapustijo, vendar je cena, ki jo za tovrsten izstop velikokrat plačajo, dezintegracija skupine. To je po mnenju Thomasa (prim. Thomas 1918, v Lutters in Ackerman 1996, 5) značilno predvsem za interno izolirane svetove, čeprav podoben primer selitve črncev iz geta »v 'realni svet'« čikaškega predmestja, pod pritiskom dezintegracije pa nazaj v geto, opisuje tudi Wirth (prim. Wirth 1928, v Lutters in Ackerman 1996, 5). Velikokrat obstaja v omenjenih zaprtih skupnostih napetost med percipirano stopnjo izolacije in dejanskimi materialnimi barierami (ibid.). V zgodnjem obdobju je tradicija razumela socialne svetove na podlagi njihove lastne percepcije teh omejitev, kasneje pa se je razumevanje nagibalo bolj v smeri eksternih omejitev. Za to obdobje je značilno tudi, da je bila interakcija socialnih svetov razumljena na občem nivoju, pri katerem tvorijo različni načrti sveta mozaik urbane izkušnje (prim. Lutters in Ackerman 1996, 5). Modeli socialnih svetov, ki izhajajo iz kasnejšega obdobja Čikaške šole, pa predstavljajo bolj mikro-orientirano podobo, »tukaj so posamezniki člani številnih kompleksnih in medsebojno prekrivajočih se socialnih svetov, med katerimi ima vsak svoje vstopne in izstopne omejitve« (ibid.).

Ob dveh skupinah glavnih in najznačilnejših idej naj omenimo še teme, ki so sicer obrobne, vendar za omenjeno tradicijo vseeno pomembne. Ena takšnih tem je *dezintegracija*, ki ima v jedru idejo, da se »okolje v mestu radikalno razlikuje od ruralnega okolja večine migrantov«, vseeno pa mestno okolje migrantom povrne primarne norme, ne glede na novo bivanjsko izkušnjo. Proces je hiter in načeloma travmatičen, saj od imigrantov zahteva, da svoje tradicionalno pogojeno delovanje prilagodijo ali pa v celoti opustijo. Diskusija o oblikovanju socialnega sveta, ki so jo predstavniki Čikaške šole začeli, je sicer temeljila na raziskavah

manjšega obsega, se je pa njihov vpliv prenesel tudi na širši nivo diskusije o procesih kulturne prilagoditve v odnosu do asimilacije (prim. *ibid.*, 6).

Ena najzanimivejši tem je izšla iz raziskovanja faktorjev, ki bi lahko promovirali stabilnost in vzdrževanje skupnosti, ki ji grozi dezintegracija (prim. Lutters in Ackerman 1996, 6). Tisto, kar omogoča enim skupinam, da izpeljejo tranzicijo bolje kot druge, je pogojeno s količino stabilnih konstant, ki jih tranzicija vsebuje. Wirth v svoji študiji (prim. Lutters in Ackerman 1996, 6) izpostavlja primere stabilnih konstant v vplivih sinagoge, vrstnikov in skupnih motivacij, Whyte (prim. Lutters in Ackerman 1996, 6) pa kot ključne omenja stabilnost skupine, družinske razmere in stabilnost skupnega prostora.

Kot zadnjo temo omenimo še potencialne nevarnosti v socialnem redu (*ibid.*), in prav ta nevarnost je logična izpeljava raziskovalnega interesa Čikaške šole za kriminaliteto in urbani razkroj. Med »silami negotovosti« so avtorji izpostavili mobilnost, minljivost, anonimnost in spolno neravnotežje (prim. Lutters in Ackerman 1996, 6). Te naj bi po Recklessovem mnenju delovali v smeri »komercializiranih razvad oziroma pregreh«, ki postanejo »naravno tržišče vznemirjenosti in razburljivosti« (prim. Lutters in Ackerman 1996, 6). Mesta so po Shortovem mnenju (prim. Lutters in Ackerman 1996, 6) zelo vabljava za komercializirane razvade, »ne samo zaradi živahne in mobilne narave regije, ampak tudi zaradi anonimnosti in individualnosti, ki jo producirajo visoko mehanizirani življenjski pogoji« (*ibid.*). Lutters in Ackerman (1996: 6) menita, da se tudi Cressey strinja, »da sta brezosebnost in socialni odnosi odločilna faktorja pri urbani eksploziji« (*ibid.*).

Tradicija pa je tudi omejena in med glavnimi omejitvami Lutters in Ackerman (prim. Lutters in Ackerman 1996, 6) izpostavljata neaplikabilnost metodologije na nove socialne pojave, še posebej raziskovanje v virtualnih svetovih in ostalih elektronskih socialnih svetovih. Vseeno pa je eden največjih prispevkov »apel na čutnost, previdnost pri primerni metodologiji in poglobljenost v študij« (*ibid.*).

Kot kritika Čikaške tradicije gre omeniti Howarda S. Beckerja, ki pravi, da je Čikaška šola mit. »Da ponovimo, 'Čikago' je šola aktivnosti, aktivnosti urjenja sociologov, podeljevanja nazivov in vzdrževanja renomeja znotraj in zunaj univerze (Becker 1999, 7). Becker je bil Hughesov študent v letih, ko naj bi bila Čikaška tradicija na vrhuncu, torej v poznih štiridesetih in zgodnjih petdesetih letih prejšnjega stoletja, in njegov članek z naslovom »*The*

*Chicago School, So-called*« je osebna obravnava pojava Čikaške šole, z glavnim namenom vzpostavitve pogleda od znotraj in demistifikacije mita, ki se je oblikoval skozi desetletja delovanja te šole.

Becker se strinja s Plattom, ki meni, da je »Čikago, resnični Čikago, na številki 59, v prostorih Social Science Building, v nasprotju s Čikago mitom, veliko bolj raznolik in diferenciran« (Platt 1996 v Becker 1999, 10). Monolitna podoba tradicije, ki prežema mit, je popolnoma izmišljena in neresnična. V resnici je bila Čikaška šola »živahna in energična šola aktivnosti, skupine sociologov, ki so sodelovali v vsakodnevnem delu na ameriški univerzi« (Becker 1999, 10). Omenjeno sodelovanje pa po Beckerjevih besedah ni bilo samo po sebi umevno, pa tudi takrat, ko se je vzpostavilo, ni bilo vedno tekoče in uspešno. Med 'starimi čikagijci', sploh tistimi iz »prve zlate dobe« (ibid., 7), naj bi bila razhajanja zelo pogosta in globoka. Hughes in Blumer na primer, ki sta razumljena kot glavni inkarnaciji tradicije v času svoje generacije, se medsebojno sploh nista cenila: »Blumer je menil, da ima Hughes drugorazredni um, Hughes pa je bil odkrito zaničevalen do Blumerja, domnevno zaradi njegove nesposobnosti oziroma nepripravljenosti opravljati raziskovalno delo (ibid.).

Tudi glavna značilnost Čikaške šole, njena kvalitativna usmeritev, ima po Beckerjevih besedah drugačne razsežnosti, kot so vsebovane v mitu o tradiciji. Park, Burgess in Faris, torej raziskovalci, ki v mitu utelešajo esenco Čikaške šole v dvajsetih in tridesetih letih prejšnjega stoletja, so delovali pod Ogbrunom, ki pa je bil glavni predstavnik kvantitativne sociologije (Becker 1999, 4). Kvantitativni pristopi naj bi bili v določenih primerih celo dominantni, še posebej, ko je šlo za raziskovanje kriminalitete.

Podobno velja tudi za oblikovanje simbolnega interakcionizma:

Če menite, da so bili študentje moje generacije pasivni sprejemniki velike, koherentne tradicije čikaškega simbolnega interakcionizma, se motite. Od oddelka nismo dobili nobene koherentne tradicije. Namesto tega smo bili zmedeni zaradi mešanice nasprotujočih si stališč, pogledov in priporočil. In vsak od nas je iz tega naredil, kar je lahko, uporabili tisto, kar je razumel, in zanemaril tisto, česar ni, na koncu pa je načeloma vsak opustil Burgessa.  
(ibid.)

Z Beckerjevim (1999) stališčem je soglašal celo sam Louis Wirth, sodelavec Hugesa in Blumerja, Parkov študent in legitimni naslednik tradicije. »Velikokrat je (Wirth) pripomnil, da

ne more razumeti, o čem ljudje govorijo, ko omenjajo Čikaško šolo, saj sam ne more najti ničesar, nobene ideje oziroma stila dela, ki bi ga sam delil s kolegi.« (Becker 1999, 4).

Becker za razrešitev problema predlaga uvedbo dveh ločenih terminov: »šolo misli« in »šolo aktivnosti« (Becker 1999, 8). Pri tem se opira na Gilmorea (prim. Becker 1999, 8), ki »šolo misli« definira kot entiteto, ki je kreirana od zunaj, torej s strani kritikov, ki opazujejo področje in na podlagi tega sklenejo, da določeni ljudje delijo specifične ideje, da ima njihovo delo določene stilistične poteze in da na podlagi tega predstavljajo določeno šolo.<sup>47</sup> »Šola aktivnosti« pa so skupni praktični projekti, ki jih raziskovalci opravljajo na določenem področju. Becker ponudi praktičen primer klasične šole, ki združuje obe ideji in jo Francozi imenujejo *chappelle* - manjšo skupino raziskovalcev, ki s podobnimi idejami delujejo znotraj skupnega raziskovalnega projekta. Ameriško sociološko življenje pa je razdeljeno na oddelke v različnih institutih, zelo fragmentirano pa je tudi glede idej in pristopov, ki pa so lahko po večini le »šole aktivnosti« (Becker 1999, 8).

V vseh časovnih obdobjih svojega razvoja je bil 'Čikago' šola aktivnosti, organizacija, ki se je trudila pokriti glavne možnosti na področju sociologije v danem trenutku, z namenom, da bi oblikovali ustrezen tim raziskovalcev. Namen ni bil zastopati enotne teoretske fronte, ampak to, da bi študente izobrazili in podelili nazive, da bi zagotovili denarna sredstva za raziskovalne projekte in razvili ter vzdrževali ugled in sloves oddelka.

(ibid., 9)

### 3.4.2 Birminghamska šola

Termin birminghamska šola oziroma birminghamska tradicija se običajno nanaša na The Centre for Contemporary Cultural Studies (CCCS) na Birminghamski univerzi. Center je bil ustanovljen leta 1964 in je »globoko vplival na oblikovanje interesov in metod subkulturnih analiz v naslednjih dveh desetletjih« (Gelder 1997a, 83). Richard Hoggart, prvi direktor CCCS, si je projekt kulturnih študij zamislil kot celoto, sestavljeno iz treh delov (Schulman 1993): »Prvi, grobo zgodovinski in filozofski, drugi, spet grobo sociološki, in tretji, najpomembnejši, literarnokritični (Hoggart 1970, n. p.). Med najpomembnejšimi avtorji, ki so tesno sodelovali v birminghamski tradiciji, moramo omeniti Paula Willisa, Paula Gilroya, Richarda Johnsona, Sadie Planta, Janice Winship, Chasa Critcherja, Tonyja Jeffersona in Jona

---

<sup>47</sup> Gre za estetsko pozicijo.

Clarkea. »Center (CCCS) je prepoznan kot najpomembnejši pri oblikovanju temeljnih modernih britanskih kulturnih študij« (Carnie 2003, n. p.), pristop in metodologija pa sta temeljila na dolgi zgodovini britanske in evropske kulturne in znanstvene misli (ibid).

Birminghamska skupina je rekonceptualizirala 'popularno kulturo' kot lokacijo oziroma prizorišče odpora oziroma pogajanj marginaliziranih in nemočnih skupin v sodobni družbi, vseeno pa je podelila ta tradicija popularni kulturi povsem nov red pomembnosti.

(ibid.)

Kot enega najpomembnejših korakov, ki jih je izvedla ta tradicija, Carnie (ibid.) omenja reinterpretacijo kulture v odnosu do dominantnih političnih struktur in socialnih hierarhij, glavni namen projekta pa naj bi bil »podeliti 'glas' marginaliziranim« (ibid.). Koncept subkulture je sicer podoben konceptu subkulture v tradiciji Čikaške šole, a z bistveno razliko, da je subkultura izraz razredne solidarnosti:

Subkultura rešitev za brezposelnost med mladimi iz delavskega razreda, za prikrajšanost v izobraževanju, ubijajoče službe, rutinizacijo in specializacijo dela, nizko plačo ali dekvilifikaciranje ne obstaja. Tako imenovane subkulturne strategije... 'rešijo', vendar le na imaginaren način, probleme, ki na konkretni materialni ravni ostanejo nerešeni.

(Clarke 1976 v Bennett 2004, 3)

Metode, ki so jih uporabljali, so temeljile na etnografskem terenskem delu, intervjujih, analizah tekstov in diskurzov ter na tradicionalnih metodah raziskovanja v zgodovini (Schulman 1993, n. p.). Začetke sicer najdemo v »eksperimentalnih, celo avtobiografskih metodah raziskovanja razredne zavesti in kulture zgodovinsko in deskriptivno, kar pa je sčasoma postalo bolj teoretično sofisticirano, abstraktno in metodološko raznoliko« (ibid.).

Po Gelderjevih (1997, 83) besedah so raziskovalci omenjene tradicije med mnogimi temami, kot so feminizem, rasizem in seksizem, posebno pozornost namenili tudi kategoriji 'mladosti', njene analize pa so bile pod vplivom britanskih kritikov marksistov in kontinentalnih teoretikov, kot sta na primer Althusser in Gramsci.

CCCS raziskovalci so bili preokupirani z odnosi med ideologijami, oziroma z ideološkimi dimenzijami in formami, še posebej tistimi spektakularnimi, ki so jih prevzele mladinske subkulture, modsi, Teds, skinheadi, punksi in tako naprej.

(ibid., 83)



Kljub specifičnim pojavnostim različnih subkultur pa je bil primarni cilj raziskovalcev locirati omenjene subkulture v odnose do treh širših kulturnih struktur: do 'starševske' kulture, do 'dominantne' kulture in do množične kulture (ibid., 84). Mladinske subkulture so bile vselej razumljene kot *mladinske subkulture delavskega razreda*, ki kot subkultura poosebljajo nestabilnost delavskega razreda samega. Mladine raziskovalci omenjene tradicije niso opredelili kot *brezciljne* ali pa *delinkventne*, ampak kot »simptom osrednji kontradikciji časa« (ibid., 84).

Po Gelderjevih besedah so si predstavniki CCCS tradicije glede definicije subkulture enotni, enotni pa so si tudi glede delovanja subkulture (Gelder 1997a, 145). Subkulture dajejo poudarek stilu, sposobnosti transformiranja kulturnih objektov oziroma njihovem prevzemanju iz drugih časovno-prostorskih lokacij, evidentna pa so tudi visoko ritualna in simbolna delovanja 'upora' ter ambivalentni strukturni odnosi, ki jih ima subkultura do starševske kulture delavskega razreda. Poleg razreda kot socialne reference pa nekateri predstavniki omenjene tradicije izpostavljajo tudi spol in subkulturno identifikacijo (prim. McRobbie in Garber 1975, 112–116) ter etnično pripadnost (Hebdige 1979, 130–131) kot pomembne dejavnike subkulture.

Med kritikami Birminghamske tradicije izstopajo predvsem tiste, ki se vežejo na njihove ideje o kulturi. Po Cowardu (1977) birminghamska tradicija izhaja iz predpostavke, da se kulture porajajo kot odzivi, ki determinirajo materialne pogoje. To naj bi posledično pripeljalo do tega, da ideja kulture zajema proces produkcije vrednosti in pomena, kultura je tudi način, kako ljudje oblikujejo socialno življenje (Coward 1977, n. p.). Cowardova kritika tradiciji tudi očita, da premalo vključuje prakse, pa tudi resnično analitičnega delovanja ni najti: »praksa postane edina ekspresija človeške volje ... in videti je, da je znanje o realnih objektih mogoče dobiti le skozi občutenje teh objektov« (ibid.). Prav tako številne so kritike idej, ki so v CCCS tradiciji vezane na subkulturo. Bennett (2004, 1–5) na samem začetku svojega članka z naslovom »*Situating subculture: reappraising the sociological significance of a 'de-sociologized' term*« očita tradiciji dokaj selektivno prevzemanje osnovne ideje o subkulturi iz Čikaške šole, kjer je bila uporabljena predvsem kot osnova za analizo mladinske deviantnosti, tukaj pa jo avtorji reinterpretirajo v stilistični odziv mladih delavskega razreda na čas po drugi svetovni vojni (Bennett 2004, 2–3). Avtor navaja McRobbijevo (ibid.), ki kritizira moško osrediščeno teorijo subkulture, ki je po večini izpustila ženska vprašanja. Clarke (prim.

Bennett 2004, 3–4) je kritiziral pristop CCCS, v katerem osredotočenost tradicije na metropolitansko urbano življenje povsem izključi stilistične odzive mladine v provincah. Bennett pa navaja tudi Watersa (prim. v Bennett 2004, 3), ki se je s kritiko strinjal in dodal, da je londonsko osrediščen fokus CCCS raziskovanj preveč ozek in ne vključuje vseh variant mladinskih stilov in odzivov. Kot glavna kritika koncepta subkulture v birminghamski tradiciji Bennett omenja še Cohena (prim. Bennett 2004, 4). Avtor meni, da je pomanjkanje empiričnega stika s člani mladinskih subkultur močno spodkopalo tehtnost njihovih trditev in teoretskih zaključkov: »Ne vemo, kaj je, če sploh je kakšna razlika med izvirnimi in sociološkimi razlagami ... Konec koncev, osnova, na kateri bi lahko izbirali med to in ostalimi interpretacijami, sploh ne obstaja (Cohen 1981 v Bennett 2004, 4).

Clark (prim. Bennett 2004, 5) je bil kritičen predvsem glede definicije meja in posledično tudi definicije vsebine koncepta subkulture. Tudi Fine in Kleinman (ibid.) zastopata podobno stališče: »Sociologi so se trudili prikazovati subkulturo kot materializiran sistem, ki se nanaša na diskretne, enostavno opredeljive populacijske segmente, pri tem pa zanemarili težave, ki so nastale z definicijo koncepta (Fine in Kleinman 1979 v Bennett 2004, 5). Bennett navede tudi McRobbievo (ibid., 6), ki se z navedenim stališčem strinja, sama pa pelje kritiko še dalje s tem, ko meni, da so teoretiki v celoti spregledali sfero družine in svoj fokus omejili izključno na *cesto*.

McRobbiejeva pripisuje nepozornost CCCS nagnjenosti raziskovalcev omenjene tradicije, katerih *moškocentrizem* je proizvedel izključno orientacijo na mladoletniške deviantnosti (op. A. N., da je subkultura v njenih očeh izključno moška formacija), bolj kot pa na sociologijo družine.

(Bennett 2004, 6)

To je imelo seveda globoke posledice za teorijo, saj ta pove bralcu več kot o raziskovalnih subjektih o tradiciji sami. Bennett v zvezi s tem omenja Widdicomea in Wooffitta (prim. v Bennett 2004, 10), ki v svoji študiji z naslovom »*The Language of Youth Subcultures*« prikazeta ne le reflektirano razumevanje subkulture s strani mladih, ampak tudi njihovo konstrukcijo subkulturnih identitet, dodata pa še, da je subkultura, kot je zastopana v CCCS tradiciji, kreacija tradicije in ne opis dejanskega stanja (ibid.). »Kar je treba, je empirični poskus zajetja stališč članov samih: njihovih percepcij, poročil, zgodb in anekdot (Widdicome in Wooffitt 1995 v Bennett 2004, 10).

### 3.4.3 Post-subkulturalistični pristopi

... čas subkulture delavskega razreda, ki se skozi 'semiotično gverilsko bojevanje' historično upira zatiranju, je končan. Tako mladinske kulturne aktivnosti kot tudi raziskovalni napor na tem področju danes v primerjavi z romanticizmom CCCS odražajo bolj pragmatični pristop.

(Muggleton in Weinzierl 2003, 4)

Potreba po ponovnem premisleku definicije subkulture, subkulture teorije in pristopov pri proučevanju tega pojava izhaja iz sodobnega, postmodernega sveta. Številni avtorji (prim. Weinzierl in Muggleton 2003, 3–4) menijo, da radikalno spreminjajoči se socialni teren ob prelomu tisočletja, »kjer se globalni *mainstreami* in lokalni *substreami* reartikulirajo in restrukturirajo na način, ki proizvede nove, hibridne konstalacije« (Weinzierl in Muggleton 2003, 3), zahteva rekonceptualizacijo koncepta subkulture. Vzpostavlja se naslednja dilema – »Je še mogoče delovati znotraj obstoječih omejitev 'subkulture', ali pa je koncept že izčrpal svojo uporabnost?« (ibid.).

Prvo uporabo termina 'post-subkultura' je mogoče po besedah Muggletona in Weinzierla (ibid., 3) izslediti že v letu 1987, in sicer v raziskovalnem delu Chambersa, ki uporablja frazo 'post-subkulturalni stili' v kontekstu stilistične in glasbene izbirčnosti mladih. Kot pomembnejše s področja začetkov post-subkulturalnega koncepta Muggleton in Weinzierl navajata delo Polhemusa (ibid., 4), ki meni, da je na primer 'clubbing' post-subkulturalni pojav, ter Muggletona (ibid.), predvsem z njegovim esejem iz leta 1997 z naslovom »*The post-subculturalist*«. Pri uradni uveljavitvi termina Muggleton in Weinzierl (ibid., 4) navajata kot najpomembnejšo referenco Univerzo v Birminghamu, ki je v svoj program izobraževanja vključila tudi tematski sklop z naslovom 'Post-subkulture teorije: od kritike do zavrnitve' (prim. Weinzierl in Muggleton 2003, 4).

Polje post-subkulturalnih študij je po mnenju Weinzierla in Muggletona (2003, 5) deljeno in avtorja ločita dve poziciji. Predstavniki ene pozicije se trudijo, da bi predelali, posodobili, v skrajnem primeru pa tudi opustili teoretski aparat, ki ga je za raziskovanje subkultur oblikovala birminghamska tradicija, namesto tega pa predlagajo vzpostaviti aparat, ki bo primernejši za raziskovanje novih oblik subkulturalnega pojava. Med glavnimi predstavniki te pozicije Weinzierla in Muggletona (ibid.) omenjata Pierra Bourdieua (predvsem z instrumentalizacijo in uvedbo terminov 'okusa', 'distinkcije' in 'kulturalnega kapitala' kot

konceptov, vezanih na mladinsko kulturo) (ibid.), Judith Butler (s konceptom performativnosti, vezane na kreacijo subkulturnih identitet) (ibid.) in Michela Maffesolia (z vplivnim delom, vezanim na oblikovanje post-moderne sheme analize mladine, »ki zavrača modernistične pomisleke, vezane na socio-strukturalne identitete na račun fokusa na fluidnost na različne nebulozne 'tribalne' formacije« (Maffesoli 1996 v Weinzierl in Muggleton 2003, 5).

Medtem ko je značilnost zgoraj predstavljene pozicije tudi kompromis med pristopi birminghamske tradicije in novimi pristopi, pa je značilnost teorij na drugi strani spektra popolna zavrnitev tradicionalnih konceptov, vezanih na subkulturo (ibid., 6) in odkriti »boj za novo koncepcijo, ki bo dojemljivejša za sprejemanje senzibilnosti in praks post-subkulturnih formacij« (ibid).

Predstavniki te pozicije so na različne načine konceptualizirali omenjene post-subkulturne formacije. Weinzierl in Muggleton omenjata Singha (ibid., 6), ki je nove post-subkulturne formacije opisal kot 'kanale' oziroma 'subkanale'. Zraven njega Weinzierl in Muggleton navajata tudi Weinzirola (ibid.), ki omenjene formacije poimenuje 'temporalne substreamske mreže', ter Bennetta (ibid.), ki jih deklarira kot 'neo-tribes' oziroma nova plemena. Pomembno vlogo pri razumevanju pozicije novih post-subkulturnih formacij po njunih besedah (ibid.) igra koncept Readheadov 'clubculture' (ibid.), ki je skupaj z globalnim pojavom mladosti ključen za analizo zgodovine in prihodnosti mladinske kulture. Nova terminologija je s seboj prinesla nekaj zmede, saj ne gre le za opisovanje socialne realnosti, ampak tudi za njeno abstrahiranje. Prepoznavanje, da gre za abstrakcijo, je po Weinzierlovih in Muggletonovih navedbah Hodkinsona (ibid.) ključni korak. Na primer termin 'clubculture', ki vključuje element 'okusa' znotraj specifične prostorske lokacije, in termin 'neo-tribe', ki vključuje fluidnost in hibridnost sodobne urbane klubske scene. Dodajata, da je treba sprejeti kompatibilnost konceptov post-subkulturnih formacij in da jih je mogoče uporabljati tudi izmenično ali sočasno.

Subkultura ima po mnenju Weinzierla in Muggletona (ibid., 5) danes še vedno potencial izražanja politične orientacije, izgubila pa je potencial oblikovanja stila in vsaka »intrinzično subverzivna kvaliteta subkulture je razkrinkana kot iluzija« (ibid.). Delo birminghamske tradicije je po mnenju avtorjev še vedno pionirsko, vendar ne zadošča pristopom, ki jih terja sodobna politična, ekonomska in kulturna situacija (ibid.). »Za sodobne mladinske kulture je

značilna veliko večja stratificiranost, kot je predstavljena v enostavni dihotomiji 'monolitičnega mainstreama' proti 'uporniški subkulturi'.« (ibid., 7).

Zaključki birminghamske tradicije po besedah Weinzierla in Muggletona (ibid.) očitno zanemarjajo številne interakcije med subkulturno povezanimi in ostalimi socialnimi formacijami, kar pa je za sodobni svet v procesu globalizacije zelo pomembno. Transgresija subkulturno-mainstreamovskih meja ima v tem smislu implikacije za post-subkulturne formacije, ki se od subkultur v birminghamski tradiciji pomembno razlikujejo (ibid.). Kot pomembni in vplivni s tem v zvezi Weinzierl in Muggleton izpostavljata dve specifični nagnjenji birminghamske tradicije:

1. izrazito specifična politična naravnost birminghamske tradicije je privedla do zanemarjanja pomena subkulturne participacije v ekonomskih procesih; potrošniška orientiranost subkultur, ki je bila značilna včasih le za nekatere subkulture (na primer bikerji, snowborderji in surferji), je danes ena glavnih tendenc na tem področju in trg igra pomembno vlogo pri oblikovanju in trženju subkulturne identitete; »podoba upornika je postala najbolj dominantna zgodba korporativno kapitalističnega okolja: 'bad boy' je bil rekonfiguriran v prototip potrošnika (Clark 2003, 223); subkulture pa niso pomembne le kot pomembne skupine potrošnikov proizvodov in kulture, ampak »lahko opravljajo za kapitalizem pomembno funkcijo s tem, ko producirajo stilistične inovacije, ki postanejo nosilci novih prodaj« (ibid., 231);
2. prepričanje birminghamske tradicije o obstoju medijskega vakuuma je neskladno s sodobnim pojavom zelo medijsko ozaveščene mladine (Weinzierl in Muggleton 2003, 8); mediji so preko različnih oblik intervencije, na primer skozi promoviranje (letaki), komentiranje in poročanje (glasbene revije) in senzacionalizacijo (tabloidi) v bistvu pripomogli k diferenciaciji in tako omogočili obstoj številnih subkultur (ibid.); še posebej to drži za čas po popularizaciji interneta, ki po besedah Hodkinsona izpolnjuje tako interne integrativne kot tudi eksterne diferenciacijske funkcije (prim. Hodkinson 2003, 287, 291–293); primer »on-line« in »off-line« subkulture (ibid. 293–296), ki ga avtor navaja, se nanaša na gotsko subkulturo, ga je pa mogoče aplicirati tudi na nekatere druge primere subkultur, ki delujejo »on-line« (prim. Naterer 2000, 68, 70–75).

Post-subkulturni pristopi pri proučevanju pojava se torej od birminghamske tradicije odmikajo. Posegajo tudi v polje etnografskih študij in socioloških kvalitativnih pristopov.

Rezultat je seveda mogoče povzeti v povsem novem konceptu pojava, vendar je še bolj očiten na ravni povsem konkretno konceptualiziranih elementov. V novi luči se post-subkulture formacije oziroma »subkulture« še vedno kažejo kot distinktiven pojav, le da ne temeljijo več na razredni pripadnosti. Post-subkulturni pristopi izpostavljajo tudi nove elemente, in eden izmed pomembnih je 'življenjski stil'. Weinzierl in Muggleton (ibid., 9) navajata Bourdieua, ki razume 'življenjski stil' kot sredstvo za razlikovanje med subkulturami in ostalimi razredi. Pri socialni stratifikaciji igra zelo pomembno vlogo 'simbolni kapital' v smislu znakov distinkcije (ibid.). Med elementi distinkcije Bourdieu izpostavlja jezik in specifičen način oblačenja, pa tudi distinktivne akcije, kot je na primer simbolna potrošnja glasbe, vsi elementi skupaj pa so za socialno stratifikacijo pomembni na isti način, kot je akumulacija kapitala pomembna za ekonomski kapital (ibid.). Thorntonova (prim. Muggleton in Weinzierl 2003, 9) meni, da ima subkulturni kapital vrednost zaradi svoje ekskluzivnosti, ki izhaja iz varovanja oziroma iz varovanja novih subkulturnih stilov pred 'množicami': »Poskus demonstracije distinkcije se zgodi skozi konstrukcijo komercializirane subkulture oziroma mainstreamovskega Drugega kot simbolnega trga, do katerega se brani lasten okus kot 'avtentičen'.« (Thornton 1995 v Muggleton in Weinzierl 2003, 10).

Glavna kvaliteta oziroma pogoj subkulture je torej avtentičnost, ki poleg tega, da oblikuje meje sveta in definira vsebino, pogojuje tudi sam nastanek pojava. Thorntonova meni, da igrajo pri oblikovanju subkulture mediji ključno vlogo. Mediji naj bi namreč skozi proces poimenovanja kreirali subkulturo (prim. Thornton 1995a, 112–166). Konstantna rekonstrukcija subkulture pa nikdar ni identična in tu naj bi obstajala možnost za njeno potencialno transformacijo (prim. Muggleton in Weinzierl 2003, 12). Za novo obliko socialne formacije Maffesoli (prim. Muggleton in Weinzierl 2003, 12) uvede termin 'pleme' (tribe). Za plemo po avtorjevem mnenju niso več značilne skupinske identitete, ki bi bile oblikovane okoli tradicionalnih struktur, kot sta na primer razred in spol, ampak »vzorci potrošnje in praks, ki omogočajo posamezniku, da oblikuje nove oblike trenutne socialnosti – socialne konfiguracije manjših razsežnosti, ki delujejo onkraj modernističnih razrednih meja« (Maffesoli 1996 v Muggleton in Weinzierl 2003, 12). 'Pleme' je torej bolj kot rigidna formacija stanje duha, izraženo v formi oziroma v življenjskem stilu, brez posebno stabilnih praks inkluzije in ekskluzije, saj je po avtorjevih besedah integrativno in distinktivno hkrati. Identitete, ki se porajajo v takšnih fluidnih mrežah socialnosti, so same po sebi fluidne in lahko vsebujejo številne koncepcije samih sebe.

Ugotovitev, vezana na fluidnosti socialnih mrež in participacije v njih, ima pomembne posledice za nadaljnje odmikanje postsubkulturnih študij od tradicionalnega pristopa, še posebej takšnega, kot je bil značilen za zgodnje obdobje Čikaške šole, kjer se subkultura skoraj enači z razredom (prim. Cohen 1955, 28, 33, 34; Park 1915, 17). V tradicionalnih konceptih subkulture je prehajanje sicer mogoče (prim. McRobbie 1989, 193, 194), vendar ostaja ta karakteristika subkulture relativno nepomembna. Postsubkulturne študije veliko bolj kot tradicionalne pristope poudarjajo fluidne koncepte identitete posameznika, ki ima v fluidnih mrežah socialnosti možnost pripadanja več socialnim svetovom.

Eden glavnih očitkov predstavnikom postsubkulturnih študij je po mnenju Weinzierla in Muggletona (ibid., 14) zanemarjanje vpliva političnega okolja na mlade. »Če je tradicija CCCS posvečala preveč pozornosti razmerju med mladimi in politiko, potem so postmoderni pristop in ostale postsubkulturne pozicije enako odgovorne za zanemarjanje tega razmerja.« (ibid.). Nov politični aktivizem in medijsko izpostavljanje postsubkulturnih protestnih formacij je namreč močno omajalo podobo hedonistične subkulture, ki je individualistično naravnana in politično izklopljena. Številni primeri antiglobalizacijskih protestov (prim. Edwards in Mercerja 2007, 279, 283, 289; Kahn in Kellner 2003, 299, 302, 303, 304–307) so evidenten primer, da kapitalizem v resnici vpliva na globalne probleme in njihovo percepcijo med pripadniki subkultur.

#### **3.4.4 Sklep**

Čikaška šola ima kot sociološka tradicija s fokusom na urbani sociologiji izjemen pomen za raziskovanje »urbane mikrosociologije«. Pojavi, kot je na primer subkultura, so bili dolgo zaradi lociranosti na mikro ravni raziskovalcem nedostopni in 'čikagijci' so s svojim delovanjem tovrstne pojave pripeljali v središče sociološkega raziskovanja (prim. Cohen 1955). Izjemno pomemben je tudi poudarek, ki ga tradicija daje nivoju interakcije med posamezniki (Thornton 1997a, 11), saj ta po eni strani izpostavlja posameznika kot akterja v socialnem življenju, pozornost pa usmeri na socialni nivo delovanja, ki sicer izhaja iz delovanja posameznika, a hkrati predstavlja tudi nivo, ki posameznika presega (prim. Cressey 1932). Omeniti gre še pomemben prispevek pri oblikovanju in uveljavitvi metodologije. Čikaška tradicija je poleg uporabe in dodelave tradicionalnih kvalitativnih pristopov

oblikovala tudi povsem nove koncepte raziskovanja, na primer ekološki pristop (Park 1915), ki so pomembno zaznamovali bodoča raziskovanja socialnih pojavov.

Zdi se, da so nekatere kritike (prim. Becker 1999) Čikaške šole povsem utemeljene. Predvsem gre omeniti pretirano povezovanje subkulture z razredno pripadnostjo, eklektičen odnos do nekaterih področij socialnega življenja, politike in deviantnosti ter relativno togost, ki se kaže predvsem v nesposobnosti adaptacije na nove socialne pojave, kot so na primer 'clubbing', 'stil' in 'scena'.

Koncept subkulture v birminghamski tradiciji je zelo podoben konceptu subkulture v tradiciji Čikaške šole (Bennett 2004, 3), najpomembnejši prispevek tradicije pa je v reinterpretaciji kulture v odnosu do dominantnih političnih struktur in socialnih hierarhij na način, da je podelila 'glas' marginaliziranim (Carnie 2003, n. p). Tudi metode, ki so v tradiciji uporabljene, so podobne 'čikaškim', saj temeljijo na etnografskem terenskem delu, intervjujih, analizah tekstov in diskurzov ter na tradicionalnih metodah raziskovanja v zgodovini (Schulman 1993, n. p.). Pomemben pozitiven prispevek se kaže tudi v podrobnem raziskovanju pojavov, ki so dokaj aktualni (Gelder 1997, 83), kot so na primer feminizem, rasizem in seksizem, še posebej pa na področju mladinskih subkultur, kjer je bilo raziskovanje usmerjeno v številne oblike pojavnosti tega fenomena, kot so na primer 'skinheadi', 'punksi' in 'Teds'. Bistven napredek v primerjavi s Čikaško šolo se kaže tudi v poudarku, ki ga birminghamska tradicija daje stilu, sposobnosti transformiranja kulturnih objektov ter ritualnim oziroma simbolnim delovanjem 'upora' (Gelder 1997a, 145). Kot smo že povedali, poleg razreda kot socialne reference nekateri predstavniki omenjene tradicije izpostavljajo tudi spol in subkulturno identifikacijo (prim. McRobbie in Garber 1975, 112–116) ter etnično pripadnost (Hebdige 1979, 130–131) kot pomembne dejavnike subkulture.

Kritiki (prim. Bennett 2004) očitajo tradiciji neizvirnost oziroma selektivno prevzemanje osnovne ideje o subkulturi iz Čikaške šole. Kot smo predstavili, je bila osnovna ideja subkulture v Čikaški šoli uporabljena kot temelj analize mladinske deviantnosti, v birminghamski tradiciji pa naj bi jo avtorji zgolj reinterpretirali v stilistični odziv mladih delavskega razreda na čas po drugi svetovni vojni (Bennett 2004, 2–3). Videti je, da kritike te vrste niso v celoti upravičene. Birminghamska šola sicer v resnici povzema določena stališča, vezana na Čikaško šolo, vendar ne gre za slepo kopiranje, ampak za načrtno prevzemanje elementov pristopa, ki se je pokazal kot funkcionalen. Stališča, za katera se je pokazalo, da so



nefunkcionalna, enačenje subkulturne pripadnost z razredno na primer, so predstavniki birminghamske šole bodisi predelali bodisi v celoti opustili. Druge kritike, kritika McRobbieve, ki se nanaša na *moškocentrizem* in nezainteresiranost za družino (ibid., 6), so videti bolj utemeljene, saj v raziskovanju birminghamske tradicije v resnici ni opaziti interesa za tovrstne teme.

Post-subkulturni pristopi izhajajo iz potrebe po redefiniciji subkulture, subkulturne teorije in pristopov pri proučevanju subkultur, kot se pojavljajo v sodobnem svetu. Številni sodobni globalni procesi in novi pojavi, kot sta na *mainstream* in *substream*, kažejo po mnenju nekaterih avtorjev (Weinzierl in Muggleton 2003) na izčrpanost klasičnega koncepta subkulture. Številni poskusi rekonceptualizacije klasičnih pristopov (Weinzierl in Muggleton 2003, 5), pa tudi pristopi, ki so povsem zavrgli tradicionalne pozicije ter uvedli nove, so prinesli številne učinkovite rešitve (ibid.), kot sta na primer koncepta 'clubculture' in 'okusa'. Skupaj z rešitvami so se pojavile tudi številne, predvsem terminološke težave (ibid.), vendar pa lahko sklenemo, da so post-subkulturni pristopi na relativno učinkovit način rešili številne težave, s katerimi so se klasični pristopi v sodobnem svetu srečevali.

Glavna pomanjkljivost post-subkulturnih pristopov je v izjemni fragmentiranosti polja, tako na konceptualni kot tudi terminološki ravni. Ne le da avtorji za analizo sodobnih socialnih pojavov uvajajo novo terminologijo, velikokrat se, poleg tega, da vsak avtor na svoj način kodira pojmovanje elementov določenega pojava, ti pojmi na besedni ravni popolnoma prekrivajo, na pomenski pa so velikokrat povsem nekompatibilni. Tako novo pojmovanje mainstreama in substreama (Weinzierl in Muggleton 2003, 3), socialnega sveta (prim. Lutters in Ackerman 1996, 5), 'okusa', 'distinkcije' in 'kulturnega kapitala' (ibid.) velikokrat pripelje do popolne zmešnjave, predvsem zaradi zgodovine rabe in pomenjanja, ki ga s seboj nosi termin, oziroma zaradi nove rabe in konteksta, ki mu ga avtor skuša pripisati.

Za nadaljevanje pričujoče naloge bomo izmed predstavljenih idej Čikaške šole in birminghamske tradicije izvzeli naslednje:

1. kvalitativne metodološke pristope (Lutters in Ackerman 1996, 3–4), ki so po našem mnenju v ustrezno prirejeni obliki za proučevanje pojava cestnih otrok najprimernejši;

48

---

<sup>48</sup> Raziskovanje pojava cestnih otrok je po našem mnenju najučinkovitejše, če temelji na metodi, ki je kombinacija kvalitativnih in nekaterih kvantitativnih pristopov, kot to predlagata Bemak (prim. Bemak 1996) in

2. metaforo »človeka v njegovem naravnem okolju« (ibid.), ki omogoča opazovanje posameznika v urbanem okolju kot skupku dinamičnih procesov;
3. metaforo »socialnega ekosistem« (ibid.) kot celote neločljivih delov, kar bomo uporabili predvsem za potrebe opisa in analize delovanja posameznih subkultur cestnih otrok in njenih članov v njihovem primarnem okolju;
4. 'ekološki pristop', ki ga bomo uporabili za koncipiranje terenskega dela in analizo ter interpretacijo dobljenih podatkov;
5. koncept 'socialnega sveta' (ibid., 4–5), ki ga bomo uporabili za opis interne in eksterne izolacije ter za umestitev subkulturnih atributov, kot so jezik, norme in aktivnosti v tendenco socialnega grupiranja;
6. Clarkovo idejo o subkulturnem 'imaginarnem' reševanju problemov (Bennett 2004, 3), ki jo bomo uporabili predvsem pri lastni analizi subkulture cestnih otrok v Makejevki.

Izmed idej, ki so značilne za post-subkulturne pristope, bomo za potrebe pričujoče naloge izvzeli naslednje:

1. idejo 'življenjskega stila' (prim. Weinzierl in Muggleton 2003, 9), ki ga bomo uporabili predvsem v analizi življenja otrok v cestni subkulturi v Makejevki;
2. idejo 'subkulturnega kapitala' (Thornton 1995), ki jo bomo uporabili predvsem za analizo funkcioniranja subkulture cestnih otrok v Makejevki;
3. Maffesolijevo idejo 'plemena' (prim. Weinzierl in Muggleton 2003, 12) kot formo oziroma življenjski stil, predvsem za analiziranje oblikovanja subkulturnih in individualnih identitet med cestnimi otroki v Makejevki, ter za analizo oblikovanja socialnih mrež.

### 3.5 Antropološka raziskovanja subkultur

Antropološke študije subkultur je mogoče najti po večini znotraj polja urbane antropologije.<sup>49</sup> Polje urbane antropologije je po ugotovitvah številnih avtorjev (prim. Barfield 1997, 479–

---

Aptekar (prim. Aptekar 2000). Kvalitativni pristopi, kot so razumljeni v Čikaški tradiciji, so v veliki meri primerni za raziskovanje pojava cestnih otrok, vendar je potrebno modifikacije pristopa izvesti predvsem na področju statusa raziskovalca (prim. Bemak 1996) ter na področju organizacije in izpeljave neposrednega kvalitativnega raziskovalnega dela (prim. Aptekar 2000, Naterer 2007).

<sup>49</sup> Urbana antropologija je v *The Dictionary of Anthropology* (prim. Barfield 1997, 479) opredeljena kot veda, ki »... raziskuje socialno organiziranost mest, ter išče oblike socialnih odnosov in vzorcev družbenega življenja, ki so značilni za mesto, primerja pa tudi njihove različne kulturne in zgodovinske kontekste.« Za razliko od ostalih

480; Al-Zubaidi 1998, n. p.; Low 1999, 1) zelo interdisciplinarno obarvano oziroma že kar stopljeno s številnimi drugimi pristopi.

Teorija urbanega je bila prepuščena sociologom, kulturnim geografom, urbanim načrtovalcem in zgodovinarjem, vsi pa so prinesli s seboj svoje specifične disciplinarne spretnosti.<sup>50</sup>

(Low 1999, 1)

V pričujočem podpoglavju so predstavljene osnovne značilnosti urbane antropologije skupaj z zgodovinskim pregledom discipline, sodobne tendence v urbani antropologiji, na koncu pa so navedeni nekateri primeri opravljenih raziskav subkultur, ki jih je mogoče umestiti v polje urbane ter socialne in kulturne antropologije.

### 3.5.1 Osnovne značilnosti urbane antropologije

Glavni fokus urbane antropologije je, kot že samo ime pove, v urbanem življenju.

Teoretično se urbana antropologija ukvarja s proučevanjem kulturnih sistemov mest, pa tudi s povezovanjem mest z večjimi in manjšimi prostori in populacijami kot delom globalnega urbanega sistema.

(Kemper 1996 v Al-Zubaidi 1998, n. p.)

Urbana antropologija se s svojim raziskovalnim in teoretskim fokusom na ta način odmika od klasičnega antropološkega zanimanja za »neevropsko« in »primitivno« in se v tem pogledu tudi bistveno razlikuje od »kolonialne antropologije, ki meni, da so *primitivna* ljudstva v osnovi drugačna od zahodnih civilizacij« (Al-Zubaidi 1998, n. p.). V tradicionalni optiki so bile »zahodne družbe« razumljene kot družbe z močno dinamiko modernizacije in sprememb, »primitivne družbe« pa kot družbe, ki kot da so zastale v času in prostoru (ibid.). Takšna percepcija naj bi po besedah avtorice (ibid.) sodelovala pri delitvi polja raziskovanja med

---

urbanističnih študij (ibid.) urbana antropologija aplicira antropološke koncepte in metode terenskega raziskovanja na *mesto*, ki je, bolj kot kontekst, razumljeno kot predmet raziskovanja.

<sup>50</sup> Lowova (1991, 1) izhaja pri tej ugotovitvi predvsem iz del Zukina (»*Landscapes of power: from Detroit to Disney World*« (1991) in »*The cultures of cities*« (1995)), Smitha (»*Uneven development: Nature, capital and the production of space*« (1984)), Soje (»*Postmodern geographies: The reassertion of space in critical social theory*« (1989)), Harveya (»*The condition of Postmodernity: An enquiry into the origins of cultural change*« (1990)), Sassena (»*Economic reconstructing and the American city*« (1991)), Castellsa (»*The city and the grassroots*« (1989)) in Cronana (»*Nature`s metropolis: Chicago and the great west*« (1991)).

sociologijo in antropologijo: študije zahodnih civilizacij in industrializiranih družb naj bi bile rezervirane za sociologijo, primitivne družbe pa so prepuščene socialni in kulturni antropologiji.

Prehod fokusa iz manjših na večje družbe, predvsem pa prehod na 'antropologijo doma',<sup>51</sup> je imel pomembne posledice za metodološki pristop, še posebej za metodo opazovanja z udeležbo. V manjših družbah je mogoče zaradi relativno majhnega obsega družbe vzdrževati relativno tesne stike s člani družbe in je zato mogoče vzpostaviti tudi holističen odnos do družbe. V urbanem kontekstu je to relativno težko:

Urbani antropologi so bili prisiljeni razširiti raziskovalni spekter, razviti nove pristope in vključiti tekstovni material, poročila, zgodovinske študije, lepopisno gradivo in druge vire. Izziv za urbanega antropologa je v

---

<sup>51</sup> 'Antropologija doma' je tendenca oziroma gibanje, ki je znotraj polja antropologije evidentno v zadnjih petdesetih letih. »Antropologija je bila vrsto let definirana skozi eksotičnost predmeta raziskovanja, predvsem pa preko njegove kulturne in geografske oddaljenosti, ki je ločevala raziskovalca od raziskovalne skupine. Situacija se je spremenila. V nekaj letih bomo ocenili, da je dvajseto stoletje zaznamovalo dolgo in kompleksno gibanje s teoretičnimi in političnimi implikacijami, ki je zamenjalo ideal radikalnega srečanja z drugačnostjo raziskovanja doma.« (Peirano 1998, 105). Po mnenju Peiranove je bila ideja antropologije doma dolgo paradoks in 'kontradikcija terminov' (ibid., 105–106), hkrati s tem opaža, da se je razdalja med etnologi in njihovo raziskovalno populacijo ter antropologijo v zadnjih letih močno zmanjšala. Nikakor ne gre skleniti, da antropologi niso bili naklonjeni delu v lastni kulturi: »antropologija lastnega ljudstva je glede izvedbe najtežavnejša, predstavlja pa hkrati tudi najpomembnejše dosežke terenskega delavca« (Malinowski 1939, xix, v Peirano 1998, 106). Številni raziskovalci so ohranili glavni cilj, torej eksterno terensko delo kot pomemben element raziskovanja v prihodnosti, so se pa hkrati srednje in kratkoročno osredotočili na bolj neposredne, predvsem pa dostopne terene (prim. Saberwal 1982 v Peirano 1998). Nekateri avtorji, Jackson na primer (prim. Jackson 1987a v Peirano 1998), menijo, da je antropologija doma nujna posledica vpliva modernega sveta na disciplino.

Zametke tendence po oblikovanju 'antropologije doma' je mogoče najti že v štiridesetih in petdesetih letih prejšnjega stoletja (ibid., 106), še posebej eksplicitno pa v šestdesetih, ko so številni avtorji (ibid., 107) izrazili že kar odkrito zaskrbljenost za prihodnost antropologije. Tako je na primer Lévi-Strauss (prim. Lévi-Strauss 1961, v Peirano 1998, 108) jasno opozoril na nevarnost, da bo antropologija ostala brez predmeta raziskovanja, bodisi zaradi fizičnega izginotja populacij, po tem ko je bil z njimi vzpostavljen stik, bodisi zaradi zavračanja antropologije v številnih na novo samostojnih državah. Za Lévi-Straussa takšno stanje nikakor ni predstavljalo brezizhodne situacije oziroma nujnega zatona antropologije, ampak priložnost za redefinicijo (prim. Peirano 1998, 108): »Ta razvoj je bil enkratna priložnost, da se antropologi zavedo, če se niso že prej, da disciplina nikdar ni bila absolutno zastavljena kot 'študije primitivnega', ampak kot specifična oblika odnosa med opazovalcem in opazovanimi« (ibid.). Tudi Goody (ibid.) je opazil potencialno krizno situacijo, saj so »'primitivci' postali akterji v večjih in kompleksnejši družbah Tretjega sveta« (ibid.). Antropologija se je tako znašla na razpotju, ki bi jo lahko privedlo do preoblikovanja v socialno arheologijo oziroma do »dekolonizacije družbenih ved« (ibid.). Za to obdobje je značilna tudi Leacheva reinterpretacija antropologije (ibid.), Bantonova legitimizacija antropološkega proučevanja kompleksnih družb (ibid.) in objava dnevnikov Bronislawe Malinowskega (ibid.).

Zaznaven razvoj 'antropologije doma' postane evidenten v osemdesetih letih prejšnjega stoletja, predvsem v delih Messerschmidta (ibid., 110–111) in Jacksona (ibid., 111). Glavna značilnost teh del je bila, da termin 'doma' zajema predvsem področje Evrope in Združenih držav Amerike, povsem pa so izvzeta terenskega dela, ki bi jih opravljali 'insiderji' v svoji lastni primarni skupini (prim. Peirano 1998, 111–112).

procesiranju tega materiala in v tem, da dojame resničnost velikih skupin, brez da bi pri tem izgubil pogled na plastičen in živ opis, ki je značilen za etnografijo.

(Al-Zubaidi 1998, n. p.)

Problemska področja, ki so značilna za tradicionalen antropološki pristop, so bila v veliki meri prenesena v kontekst urbane antropologije, in tako so isti elementi, kot so na primer družina, sorodstvo ipd., sicer fokusirani na fragment urbane realnosti, vendar so hkrati tudi pomemben del urbanega mozaika. Pri vsem skupaj je treba poudariti, da fokus na urbano ne pomeni nujno selitve raziskovalnega dela v zahodne družbe (prim. Smith 2002, 3). Smithov prispevek (ibid.) z naslovom »*The Earliest Cities*« je dober primer študije s področja urbane antropologije, ki se nanaša v veliki meri na urbano okolje v starem neevropskem svetu.

Po poročilu revije »*Urban Anthropology*«<sup>52</sup> znotraj polja urbane antropologije prevladujejo naslednji metodološki pristopi (prim. Al-Zubaidi 1998, n. p.):

1. komparativne študije posameznih družb,
2. večskupnostne študije,
3. regionalne raziskave,
4. nacionalne analize,
5. komparativne multinacionalne študije.

Študije manjših socialnih skupin vključujejo tudi posameznike, njihovo osebno zgodovino in specifičen socialni kontekst. Al-Zubaidijeva (1998, n. p.) omenja Kemperja, ki kot tipičen primer takšnih študij navaja študije tržnic, nakupovalnih centrov ali pa cestnih band.

---

<sup>52</sup> Revija »*Urban Anthropology*« je izhajala od leta 1972 do 1985, potem pa se je preimenovala v »*Urban Anthropology and Studies of Cultural Systems and World Economic Development*«. Izdaja jo Institute for the Study of Man, Brockport, New York, do danes pa je izšlo 14 zvezkov. Glavne teme, s katerimi se revija ukvarja, se nanašajo na urbano življenje, migracije, študije skupnosti, družinske študije, ekonomske sisteme in druge oblike socialnih pojavov v urbanem okolju.

### 3.5.2 Zgodovina urbane antropologije

Urbana antropologija se je kot disciplina vzpostavila šele v šestdesetih in zgodnjih sedemdesetih letih prejšnjega stoletja, čeprav je začetke njenega razvoja mogoče opaziti že v dvajsetih in tridesetih letih prejšnjega stoletja. Številni avtorji (prim. Low 1999, 2; Sanjek 1990, 151) kot prvo referenco navajajo Čikaško šolo<sup>53</sup>, ki je z oblikovanjem urbano ekološke perspektive omogočila vzpostavitev osnov urbane antropologije. Druga pomembna referenca pa naj bi bila serija študij skupnosti, ki jo je izvedel Institute of Community Studies<sup>54</sup> v Angliji in Nigeriji v petdesetih letih prejšnjega stoletja (Low 1999, 2). V tem času je število sociologov in antropologov, ki so se ukvarjali z urbanim, močno naraslo, ekspanzija urbane antropologije pa je še posebej značilna za obdobje naslednjih dvajsetih letih, saj so se v tem času v disciplini izoblikovale tudi osnovne ciljne skupine potencialnih subjektov raziskovanja, med katerimi so bile tudi subkulture. Med temami, ki so za to obdobje najbolj značilne, izstopajo ruralno urbane migracije, adaptacija na urbano okolje, etničnost in revščina (Al-Zubaidi 1998, n. p.). Med najpomembnejšimi avtorji iz tega obdobja Al-Zubaidijeva (ibid.) izpostavlja Louisa Wirtha in Roberta Redfielda<sup>55</sup>, Sanjek (1990, 151) pa dodaja še Lloyd W. Warnerja<sup>56</sup> in Williama F. Whytea<sup>57</sup>.

---

<sup>53</sup> Predvsem zgodnje obdobje Čikaške šole oziroma delo Parka »*The City*« (1915) in ostalih, ki so sodelovali pri oblikovanju ekološkega modela pri proučevanju socialnih pojavov.

<sup>54</sup> Institute of Community Studies (ICS) sta v Bethnal Greenu v Londonu leta 1954 ustanovila Michael Young in Peter Willmott. Glavni fokus ICS je v raziskovanju družbe in v sodelovanju pri oblikovanju praks in pristopov za učinkovitejše socialne programe (Smith 2007, n. p.). Do danes je ICS sodeloval pri oblikovanju več kot 60 programov in organizacij, med katerimi sta tudi Open University in Britanska zveza potrošnikov, Smith (ibid.) pa navaja Jennifer Platt, ki meni, da je ICS postal najbolj prepoznavna britanska raziskovalna organizacija.

<sup>55</sup> Redfield (1897–1958) je diplomiral na Univerzi v Čikagu, opravil magisterij iz prava in kasneje doktorat iz kulturne antropologije. UCCC (ibid.) ga umešča med najprepoznavnejše predstavnike Čikaške šole. S svojim antropološkim delom je začel ravno v času, ko se je v antropologiji izvajala transformacija orientacije od »muzeja k sistematičnim študijam vzorcev in mehanizmov socialnega vedenja« (ibid.). Poseben interes je Redfield kazal za terensko delo, katerega je začel intenzivno opravljati leta 1926 v Mehiki in leta 1930 izdal komparativno študijo z naslovom »*Tepoztlan: A Mexican Village*«, ki pomeni začetek serije monografij o kmečkem življenju v Mehiki. Hkrati s svojim raziskovalnim delom je tudi poučeval, med letoma 1934 in 1946 je opravljal tudi delo dekana v inštitutu Social Science, leta 1945 pa je sodeloval pri organizaciji konference *Atomic Energy Control*, katere glavni namen je bil oblikovati prognozo za človeštvo, ki živi s posledicami uporabe nuklearnega orožja. V petdesetih letih prejšnjega stoletja se je njegov antropološki fokus od raziskovanja manjših družb preusmeril na raziskovanje širših kulturnih pojavov in sprememb, in začel je s sintetiziranjem antropoloških študij v zgodovinski kontekst sodobne civilizacije (ibid.).

<sup>56</sup> Lloyd William Warner (1898–1970) je diplomiral na University of California, Berkely, od leta 1926 do 1929 je delal za organizacijo Rockefeller Foundation, 1929 pa se je vpisal na Harvard. 1935 je končal študij antropologije in leta 1937 objavil svojo prvo knjigo z naslovom »*A Black Civilization: A Social Study of an Australian Tribe*«, ki je klasična študija primitivnega avstralskega nativnega plemena. Leta 1935 je postal tudi profesor antropologije in sociologije na Univerzi v Čikagu, kjer je ostal do leta 1959 (MNSU 2009, n. p.).

Al-Zubaidijeva (Al-Zubaidi 1998, n. p.) navaja Wirtha, ki je v svojem eseju »*Urbanism as a way of life*« (1938) oblikoval teorijo o vplivu urbanega življenja na socialne organizacije in vedenja. Za urbano življenje naj bi bile tipične naslednje značilnosti: neosebnost; instrumentalni stiki, katerih namen je osvoboditi posameznike rigidnega nadzora primarnih skupin (npr. razširjene družine); in posledično, izguba kolektivne varnosti (prim. Wirth 1938; v Al-Zubaidi 1998, n. p.). Al-Zubaidijeva (ibid.) omenja tudi Redfielda (prim. Redfield 1947; v Al-Zubaidi 1998, n. p.), ki je prevzel Wirthovo (prim. Wirth 1938; v Al-Zubaidi 1998, n. p.) formulacijo karakteristik za oblikovanje svoje ideje o *ljudsko urbanem kontinuumu*, pri katerem je ljudski pol nasprotje urbanemu polu. Za ljudski pol naj bi bile značilne manjše, homogene, izolirane in tradicionalne skupnosti, pri katerih je ekonomska samozadostnost osnovno gonilo delitve dela.

Oba avtorja sta pomembno vplivala na oblikovanje urbane antropologije, vseeno pa sta bila deležna številnih kritik. Kasnejši kritiki so bili najbolj neusmiljeni glede ideje delitve urbano - ruralno, saj naj bi bila oba, »koncept *urbanosti*, kot tipično zahodna konstrukcija, in koncept *ruralnosti*, kot tipično nezahodna konstrukcija«, izrazito evropocentrični ideji (Al-Zubaidi 1998, n. p.).

Vpliv Čikaške šole in birminghamske tradicije na urbano antropologijo je očiteno (prim. Sanjek 1990, 151; Al-Zubaidi 1998, n. p.; Low 1999, 2–3), vendar se, glede na to, da smo v pričujoči nalogi vsakemu namenili posebno podpoglavje, na tej točki s predstavitvijo obeh ne bomo več ukvarjali. Kot pomembno Al-Zubaidijeva (ibid.) omenja še revolucionarno delo arheologov, ki naj bi pomembno prispevali k proučevanju odnosa med civilizacijami in urbanimi prostorskimi sistemi.

Med pomembnejšimi koncepti, ki so bili razviti znotraj polja urbane antropologije, Al-Zubaidijeva (ibid.) izpostavlja pojem *urbana revolucija*, ki ga je oblikoval Childe (prim. Childe 1950; v Al-Zubaidi 1998, n. p.). Termin opisuje proces, skozi katerega se kompleksne civilizirane družbe oblikujejo. Ta proces naj bi temeljil na povečanju v ekonomski

---

<sup>57</sup> William F. Whyte (1914–2000) je diplomiral na Swarthmore Collegu, raziskovalno pa je deloval v Bostonu, vse do zaključenega doktorskega študija iz sociologije na Univerzi v Čikagu, kjer je leta 1943 tudi objavil svojo klasično študijo »*Street Corner Society*«. Istega leta je tudi zbolel za otroško paralizo, katere posledic ni odpravila niti dveletna fizioterapija. Leta 1944 se je vrnil na Univerzo v Čikagu, 1948 pa nazaj na Cornell University, kjer je deloval do svoje smrti. Bil je tudi 72. predsednik združenja American Sociological Association (ASA 2009).

produktivnosti, zgodil pa naj bi se neodvisno na različnih koncih sveta v različnih časovnih obdobjih. Kljub temu da kriteriji identificiranja procesa niso vedno nujno enaki, pa obstajajo univerzalne značilnosti, ki kažejo na obstoj tega procesa. Osnovni kriteriji po Childu (prim. Childe 1950; v Al-Zubaidi 1998, n. p.) so: obstoj razredov posameznikov oziroma elit, ki so izvzeti iz procesov, ki zagotavljajo obstoj (na primer manualno delo); obstoj mehanizmov (na primer davki in prispevki), s pomočjo katerih se lahko v rokah elit koncentrirajo *socialni presežek*; monumentalna javna arhitektura; sistem pisave; obsežna zunanja trgovina; in zametki politične organizacije (ibid).

Danes je po besedah številnih avtorjev (prim. Ansari in Nas 1983, v Al-Zubaidi 1998, n. p.; Al-Zubaidi 1998, n. p.; Low 1999, 1–4) urbana antropologija močno integrirana v diskurz družbenih znanosti. Al-Zubaidijeva navaja (Al-Zubaidi 1998, n. p.) Ansarija in Nasa, ki menita, da se urbana antropologija pomembno razlikuje od urbane sociologije po tem, da je urbana sociologija bolj fokusirana na fragmentirane elemente, urbana antropologija pa naj bi imela holističen pristop, oziroma tendence (prim. Ansari in Nas 1983, v Al-Zubaidi 1998, n. p.). Urbana antropologija se je danes v veliki meri povezala z geografijo, ekologijo in drugimi disciplinami, ki delujejo na področju urbanega prostora in urbanizacije, glavni interes pa je vezan na urbano ruralne migracije, demografijo, adaptacijo in vpliv urbanega okolja na socialne mreže, funkcije sorodstva, zaposlenost, rast mest, arhitekturo, kriminaliteto, transport, uporabo prostora, ravnanje z odpadki in podobnim (prim. Al-Zubaidi 1998, n. p.).

### **3.5.3 Raziskovalne tradicije znotraj polja urbane antropologije**

Fox (prim. Fox 1977 v Al-Zubaidi 1998, n. p.) meni, da znotraj polja urbane antropologije obstajajo tradicije, ki se kažejo kot kontinuitetne. Primer takšne sta antropologija urbane revščine (s poudarkom na kulturi revščine) in raziskovanje geta (s posebnim poudarkom na migracijskih študijah). Poleg obeh omenjenih usmeritev, ki sta usmerjeni predvsem v proučevanje pojavov manjšega obsega, pa urbana antropologija vzdržuje tudi zanimanje za pojave večjih razsežnosti. Al-Zubaidijeva (prim. Al-Zubaidi 1998, n. p.) kot primer takšne študije navaja delo Elizabeth Bott z naslovom »*Family and Social Network*«(1957) (prim. Bott 1957 v Al-Zubaidi 1998, n. p.).



Gre za interdisciplinarno študijo družin v Londonu, iz katere je izpeljana hipoteza, ki temelji na ugotovitvi, da stopnja segregacije v razmerjih, ki temeljijo na vlogah moža in žene, variira neposredno s povezanostjo družinskih mrež v skupnosti. Hipoteza je dobila tudi popularno ime kot '*Bott hipoteza*'. Avtorica je izpostavila tri oblike organizacij: komplementarno organizacijo, neodvisno organizacijo in družno organizacijo<sup>58</sup>. V svojem delu je Bottova (ibid.) vzpostavila tudi idejo o odnosu med interno strukturo družine in vzorci njenih eksternih stikov v socialni mreži (prim. Al-Zubaidi 1998, n. p.).

Drugo področje je področje antropologije urbanizacije. Antropologija urbanizacije je tradicija, ki stoji na presečišču med *urbanim* in *ruralnim* (prim. v Al-Zubaidi 1998, n. p.). Posebej dobro so jo razvili antropologi na območju Afrike (prim. Epstein 1967, 313<sup>59</sup>; Young 2003, 471–473) in Latinske Amerike (prim. Abu-Lughod 1962 v Al-Zubaidi 1998, n. p.) poudarek pa je na ruralno-urbanih migracijah in vprašanju adaptacije migrantov v novih okoljih<sup>60</sup>.

Al-Zubadijeva (ibid.) pa izpostavlja še nevarnost mešanja dveh različnih območij definiranja, med *antropologijo mesta* in *antropologijo v mestu* (prim. Kemper 1991 v Al-Zubaidi 1998, n. p.). Obe polji se namreč prepletata, vendar obstaja med njima pomembna razlika. Gre za razliko med:

antropologi, ki raziskujejo v določenem mestu, vendar z malo ali povsem brez zanimanja za urbani kontekst – torej tistimi, ki se ukvarjajo s strukturo mestnega življenja in njegovim vplivom na vedenje ljudi lokalno ali medkulturno, in tistimi, ki se ukvarjajo z razvojem *mednarodnih urbanih sistemov* skozi čas in prostor.

(Kemper 1991 v Al-Zubaidi 1998, n. p.)

Iz tega izhaja, da je procese večjih razsežnosti mogoče bolje opredeliti na makro ravni mesta kot pa znotraj njega. Glede na to, da je urbanizacija danes silovitejša kot kadarkoli prej,

---

<sup>58</sup> Podrobnejših rezultatov študije Al-Zubadijeva ne navaja.

<sup>59</sup> Epsteinov članek »*Urbanization and Social Change in Africa*« (1967) se ukvarja z urbanizacijo v Afriki. Avtor v članku izraža potrebo po oblikovanju okvira, znotraj katerega bi bilo mogoče raziskovati vse spremenljivke, ki oblikujejo družbene odnose v sodobnih afriških urbanih predelih. V ta namen analizira tri glavne determinante urbane socialne strukture (ibid.): 'industrijsko strukturo', 'civilno strukturo' in demografski faktor (ki vključuje stopnjo migracij iz ruralnih v urbane predele). Kot pomemben element analize avtor izpostavlja tudi fokus na odnose med ruralnimi formacijami (na primer med mesti in zaselki), saj pravi, da »mesta niso izolirane entitete, ampak imajo svoje mesto znotraj širšega polja socialnih odnosov« (ibid., 313).

<sup>60</sup> Podrobneje je sistem migriranja otrok iz urbanih v ruralne predele prikazan v podpoglavju, ki govori o migracijah (glej 4.4.1.1.1 Migracije).

številni avtorji menijo, da bodo »glavna področja v antropologiji slej kot prej zlita v urbano antropologijo« (Ansari in Nas 1983 v Al-Zubaidi 1998, n. p.).

### 3.5.4 Antropološke raziskave subkultur

Kot primere tipičnih sodobnih antropoloških raziskav subkultur si lahko ogledamo nekatere študije, ki so bile objavljene v revijah različnih disciplinarnih področij. Gagnejev (Gagne 2008) članek z naslovom »*Urban Princesses: performacne and »women's language« in Japan's gothic/lolita subculture*« raziskuje lingvistične strategije, ki so v uporabi v subkulturi mladih japonskih žensk, imenovani »Gothic/Lolita subkultura«. »Goth & Lolita (od tod naprej Goth/Lolita) je modno orientirana subkultura mladih deklet, ki nosijo elaborirane starodobne obleke in aspirirajo po izgledu, obnašanju in govorjenju 'princesk'.« (Gagne 2008, 130).

Subkultura se je v japonskih urbanih predelih razvila v poznih devetdesetih letih prejšnjega stoletja in je močno odsevala vpliv in karakteristike japonskih medijev. Gagne v zvezi s tem izpostavlja naslednje:

Ime nakazuje na distinktivno hibriden stil: združuje *gosu*, japonsko verzijo Zahodne »Goth« mode, glasbe in hobijev ter viktorjansko/edvardovsko navdihnjeno, porcelanastim punčkam podobno motiviko, imenovano *rorīta* oziroma 'Lolita'.

(Gagne 2008, 132)

Subkulturni stil črpa svojo estetsko orientacijo in kreativnost iz viktorjanske in rokokojevske estetike, še posebej pa iz estetike, značilne za porcelanaste punčke iz tega obdobja. Avtor posebno pozornost namenja postopkom in načinom, na katere subkulturne revije, internetne strani in posamezniki sami kreirajo in vzdržujejo »virtualno lingvistično skupnost« (Gagne 2008, 133–134). Ta po avtorjevih besedah (ibid., 131, 133) temelji na specializiranem leksikonu neologizmov in predelavi »ženskega jezikovnega koda«:

Udeleženci in kreatorji te subkulture so obnovili oziroma ponovno ustvarili *joseigo* oziroma 'ženski jezik', da bi z njim dosegli idealno vlogo, hkrati pa skozi metalingvističen in javno nasproten diskurz v revijah<sup>61</sup> in na internetnih straneh ustvarjajo lingvistično distinktivno skupnost.

(ibid., 131)

---

<sup>61</sup> Gagne (Gagne 2008, 130) poroča tudi, da mediji velikokrat portretirajo pripadnice Gothic/Lolita subkulture kot socialni problem in ustvarjajo moralno paniko, ki naj bi izhajala iz očitnega zatona japonske spodobnosti.

Pri oblikovanju distinktivnosti subkulture Gagne izpostavlja tudi subkulturno oblikovanje modnih konceptov kostumskih iger, ki se odvijajo v predelu Tokia, ki se imenuje Harajuku (Gagne 2008, 139). Ta javni prostor služi subkulturi kot modna pista in je ključen del javnega delovanja subkulture, ki se na ta način pozicionira v družbi ter vzpostavi pravilno distinkcijo do ostalih subkultur (prim. *ibid.*, 139–140). Gagne tako omenja primere (*ibid.*, 140) pripadnic Gothic/Lolita subkulture, ki so v intervjujih in na internetnih straneh izražale resničen strah, da bi njihovo pojavnost kdo interpretiral napačno, torej ne kot 'izraz lastne identitete', ampak kot 'pornografski izraz poželenja' oziroma kot 'kostumsko fetišni objekt'.

Avtor na primeru jezika v dveh televizijskih oddajah (prim. Gagne 2008, 143–146) pokaže tudi, kako mediji sodelujejo skozi ikonizacijo, obdelavo in specifično razlago pri konstruiranju protislovnega imidža subkulture.

Edwards in Mercer (2007) sta objavila etnografsko študijo mladih, ki so se odločili za preživljanje s pobiranjem hrane iz smetiščnih zabojnikov pred supermarketi v Melbournu v Avstraliji. Študija je temeljila na globinskih intervjujih, zajela je 30 posameznikov, po večini moških, starih povprečno 20 let, ki so bili trenutno ali v preteklosti vključeni v freeganistično gibanje. Metoda je vključevala tudi opazovanje freeganističnih praks nabiranja, priprave, serviranja in konzumiranja hrane ter spremljanje odzivov medijev in širše javnosti na omenjeno gibanje. Avtorja kot bistveno izpostavljata, da je glavna motivacija teh freegansko usmerjenih posameznikov izključno politična oziroma protestna in ne ekonomska oziroma socialna (Edwards in Mercer 2007, 282).

Ta mladina predstavlja del mednarodne subkulture 'freeganov': verovanja "v minimiziranje vpliva na okolje (ekološko ozaveščeno delovanje – op. A. N.) skozi konzumiranje hrane, ki je bila dobesedno zavržena" (Macmillan English Dictionary Online 2022.).

(Edwards in Mercer 2007, 279.)

Pripadnike freeganske subkulture avtorja opišeta na naslednji način:

Ljudje, udeleženi v gibanje Dumpster Divers (DD, oblika freeganizma) in Food Not Bomb (FNB, oblika freeganizma), so po večini moški, sredi svojih dvajsetih let, dobro izobraženi in iz srednjega delavskega

razreda. Imajo močna ideološka prepričanja, ki temeljijo na njihovem življenjskem slogu, ki vključuje specifično dieto, kariero in etično držo.

(Edwards in Mercer 2007, 283)

Respondenti so kazali močno elaborirano skrb za okolje in človeka. Veliko jih je bilo vključenih v aktivistične skupine. Avtorja ugotavljata, da je to gibanje značilno za populacije, ki so postale ozaveščene glede produkcije in potrošnje hrane. V jedru subkulturnih aktivnosti je sicer brskanje po smetiščnih zabojnikih, vendar pa avtorja opažata tudi obrobne aktivnosti, v katerih pripadniki subkulture realizirajo svoje ideje in pridejo v stik z drugimi skupinami, za katere sploh ni nujno, da z njimi delijo ideologijo. Kot primer avtorja navajata življenje v komunah v skladiščih, nakupovanje v *second hand* trgovinah, vožnjo z javnim prevozom brez vozovnic, lastno produkcijo oblek ter glasbe ipd. (Edwards in Mercer 2007, 283). Prehodi iz ene subkulture v drugo, na primer subkulture punka v subkulturo freeganov, so po mnenju avtorjev (ibid., 284) gladki in običajni, dokler pripadniki menijo, da so na isti strani, torej na strani opozicije kapitalizmu.

Selekcija nabrane hrane ... temelji na elementih, kot so potencialna nevarnost za zdravje, osebne preference in vir (smetnjaki, kompostniki ipd. – op. A. N.). Obča hrana, ki jo zbira DD, vključuje zelenjavo in sadje, hrano v poškodovani embalaži (na primer riž in konzervirano hrano), kruh, jajca in sir.

(Edwards in Mercer 2007, 285)

Respondenti glede nevarnosti za zdravje izpostavljajo, da obolenja zaradi nabrane hrane niso pogosta. Respondenti poročajo tudi o postopkih, ki so jih razvili glede nabiranja in predelave hrane, da se sami zavarujejo, preden jo zaužijejo. Kot zelo pomembno izpostavljajo osebno etiko, vezano na hrano, in ta je glavni kriterij za razvoj vseh različnih oblik freeganstva (na primer *vegetarian dumpsterian*, *raw foodism* in prehranjevanje s poveženimi živalmi) (Edwards in Mercer 2007, 286).

Po avtorjevih besedah se freeganovci v očeh javnosti, glede na to, da so usmerjeni proti korporacijam, pojavljajo kot sodobni Robin Hoodi, »redistribuirajo bogastvo med ljudi, ki ga potrebujejo, na ta način, da trošijo svoj denar in čas za aktivnosti, ki indorsirajo njihovo politiko« (Edwards in Mercer 2007, 288). Freegana je torej mogoče opisati kot *Drugega*, saj ima sposobnost konstruiranja lastne identitete, vezane na anarhistični diskurz, preko katere nasprotuje mainstreamovskim zahodnim normam. »Freeganovski politični anarhični diskurz

zavrača kapitalizem v smislu anti-konzumerizma, anti-korporatizma in anti-birokratizma.« (Edwards in Mercer 2007, 289).

Avtorja sta na podlagi omenjenih ugotovitev oblikovala tabelo (glej *Tabela 3.2: Značilnosti freeganovske in kapitalistične kulture*) pregleda freeganovske kulture in mainstreamovske kapitalistične kulture (ibid.):

Tabela 3.2: Značilnosti freeganovske in kapitalistične kulture

<b>Freeganovska kultura</b>	<b>Mainstreamovska kapitalistična kultura</b>
neformalna ekonomija	kapitalistična ekonomija
brezplačna hrana	hrana kot dobrina
brez hierarhije in organizirane strukture	visoka stopnja hierarhičnosti in strukturiranosti
kaos/anarhija – red temelji na notranji kontroli	zunanji nadzor, ki ga izvaja vlada in korporacije
hrana se nahaja v smetiščnih zabojnikih	hrana se nahaja zložena na policah v trgovinah
prehranjevanje s <i>surovo</i> in <i>gnilo</i> hrano	prehranjevanje s <i>kuhano</i> hrano
<i>umazano</i>	<i>higienično čisto</i>
zanašanje na občutek o varnosti hrane	zanašanje na oznako, ki diktira rok trajanja in posledično varnost hrane
slow-food-lifestyle	fast-food-lifestyle
prehranjevanje na cesti, na prostem	prehranjevanje v zaprtem, reguliranem in komodificiranem prostoru
socialna selekcija, distribucija in potrošnja hrane	visoka stopnja individualizacije pri nabiranju hrane, manj socialne interakcije

(Edwards in Mercer 2007, 289)

Sama subkultura zastopa zanimivo pozicijo tudi do koncepta čistosti, ki je po besedah avtorjev zgodovinsko variabilen (Edwards in Mercer 2007, 289). »Sodobni zdravstveni inšpektorji so tako zelo izbirčni glede mikrobov, da se ne ozirajo na uporabo kemikalij« (Edwards in Mercer 2007, 290).

Edwardsova in Mercerjeva študija je pomembna ne le z vidika opisa nadvse zanimive subkulture, ampak tudi kot vpogled v dinamiko avstralske mladine v globalni potrošniški družbi. Služi lahko kot osnova oziroma vstopna točka v svet specifične populacije mladih. Meje fizičnega sveta je subkultura freeganov že presegla z zelo močno aktivnostjo v virtualnem svetu, predvsem v obliki internetnih strani in blogov: »Prehranjevanje s smetmi verjetno ne ponuja odgovora na vse, predstavlja pa aktivno iskanje spremembe in simbolno ilustrira presežke zahodnega sveta (Edwards in Mercer 2007, 293).

Tretja študija, ki jo bomo omenili, je etnografska študija Marine in Baxterja z naslovom »*Cultural meaning and hip-hop fashion in the African-American male youth subculture of New Orleans*« (2008), ki se ukvarja z dijaško subkulturo v New Orleansu. Med dijaki je bilo izvedenih 15 formalnih in več neformalnih intervjujev, zbran material pa je bil dopolnjen z obsežnimi zapiski opazovalcev. Avtorja v članku zastopata stališče, da je subkultura še vedno pomembna oblika stilističnega odpora med podrejenimi skupinami, kot so na primer urbani mladi črnci, ki se z njo soočajo z mainstreamovskimi institucijami skozi svoje lastne kulturne rešitve. Argument, ki ga avtorja razvijeta v članku, je, da ima ta specifična subkultura »imanentno uporniško dimenzijo prav zaradi reflektivnega odnosa do institucijskih oblik moči, kot so na primer mediji, šola, policija in še posebej do zapora, ki etiketira kot deviantnost tudi stilistične izraze, kot je na primer *sagging black pants* (do kolen viseče hlače – zaščitni znak številnih afro-ameriških subkultur) in frizuro s kitkami« (Marina in Baxter 2008, 93).

Stili, kot so na primer *sagging black pants*, *baggy shirts* (prevelike in viseče majice – op. A. N.), zlati zobje in dreadlocki (oblika frizure – op. A. N.), izražajo nejasno mešanico uporništv in sprejemanja vladajočih idealov in odkrivajo kontradikcije mode in vedenjskih kodov ter mešajo statusni red, ki potrjuje identitete.

(Marina in Baxter 2008, 94)

Vsi omenjeni emblemi izhajajo iz mainstreama, kjer se pojavljajo v drugačnem kontekstu, so uporabljani na drugačen način in imajo tudi drugačen pomen. Avtorja na primeru hlač kot povsem vsakodnevnega objekta pojasnita, kako te postanejo skozi *sagging* (nošenje na specifičen, zaporniški način, torej spuščene na kolena, saj pasovi v zaporih niso dovoljeni) simbolno transformirane v emblem stilističnega upora. Mladi, ki predstavljajo to glavno populacijo, iz katere se člani subkulture rekrutirajo, so črni, iz revnih predelov mesta ter z

nizko izobrazbo. Socialno in kulturno ozadje jih dela prav tako bolj dojemljive za specifične kulturne elemente, med katerimi ima pomembno vlogo glasba.

Moda in frizure, ki jih je nosila večina dijakov v šoli, sta odražali mešanico uporništvu in sprejemanja vrednot dominantne potrošniške kulture, ki jih je mogoče najti v hip hop kulturi. Hip hop izhaja iz obubožanega urbanega okolja postindustrijskega New Yorka sredi sedemdesetih let prejšnjega stoletja. V tem kontekstu sta bila razredna polarizacija in koncentracija revščine na mestno jedro vedno bolj oblikovana s strani komercialne podobe bogastva in potrošništva.

(Marina in Baxter 2008, 98)

Hip hop naj bi mladim omogočil alternativen dostop do oblikovanja lastne identitete in socialnega statusa, tako da »kreativno kombinira modo, glasbo in jezik, da se lahko sooči z dominantnim kulturnim okvirom, ki omejuje mlade na življenje na revščino, kriminal in na neuspeh« (Rose 1994 v Marina in Baxter 2008, 98). Ker pa je opisan stil po mnenju številnih avtoritet, predvsem policije in šolskih upravnih organov, nevaren, se je v družbi oblikovala močno polarizirana percepcija hip hop subkulture. Posebno vlogo v tej polarizaciji igra industrija, ki se zelo trudi v trženju hip hop glasbe in mode, saj sta ta dva elementa donosna, predvsem pa v skladu z logiko 'denar je uspeh', in torej zelo v skladu z načeli lastnikov kapitala. Marina in Baxter (Marina in Baxter 2008, 99) navajata Neslona Georgea, ki meni, da je bil tudi *rap* vedno 'kapitalistično orodje', saj sugerira, da sta denar in potrošnja visoko cenjena. Tudi Marina in Baxter (ibid.) ugotavljata, da je večina intervjuvancev sprejela mainstreamovske vrednote, vezane na uspeh, reprezentiran v materialnem. Ta subkultura je z vseh strani vezana na kriminalno kulturo. Na ravni imidža je kopija zaporniškega stila, na ideološki ravni poziva k odpadništvu, na ravni javne percepcije so mladi s tem stilom videni kot kriminalci, postala pa je tudi pomemben standard moškosti, za katero številni avtorji (prim. Marina in Baxter 2008, 97–102) menijo, da posledično nakazuje na intimno individualno navezavo pripadnikov subkulture na zaporniško kulturo, kar pa velikokrat povzroči resnično ali pa namišljeno kršenje zakona. Vsi omenjeni elementi oblikujejo generalno demonizirano podobo hip hop subkulture in posledično tudi posameznika, za katerega ima stil identifikacijsko funkcijo. Kljub enotnosti na ravni pojavnosti pa znotraj omenjene populacije obstaja meja med resničnimi in 'studijskimi' *thugsi* (pripadniki hip hop subkulture). Vsi so potrošniki predstavljenega subkulturnega stila, resnični se pretepajo po ulicah, obračunavajo z orožjem in prekupčujejo z drogo, studijski pa producirajo glasbo in se ukvarjajo z legalnimi posli, »mainstreamovski svet pa visi nekje vmes med demonizacijo, represijo in fascinacijo in finančno izkorišča te stile« (Marina in Baxter 2008, 108).

Študija Marina in Baxterja je zelo slikovita in natančna etnografska analiza hip hop subkulture. Ena njenih pomembnejših kvalitiet je neposredno povzemanje izjav intervjuvancev, iz katerih je mogoče sklepati tudi na jezikovni stil pripadnikov subkulture. Čeprav avtorja tej komponenti ne namenjata posebne pozornosti, pa je mogoče tudi jezikovno raven opredeliti kot pomemben emblem participacije v hip hop subkulturi, še toliko bolj, ker se ta od ostalih bistveno razlikuje. Jezik je zelo dinamičen in inovativen, tako na semantični kot tudi na sintaktični ravni, in ga je kot takega, tako kot stil oblačenja, mogoče razumeti kot sredstvo upora in kreiranja lastne subkulturne identitete.<sup>62</sup>

Četrta študija, ki jo bomo obravnavali, je študija Alana M. Kleina z naslovom »*Little Big Men: Bodybuilding Subculture and Gender Construction*« (1993). Ta študija omogoča uvid v življenje subkulture bodybuilderjev. Avtor je s kvalitativnimi metodami šest let raziskoval športno subkulturo v elitnih in profesionalnih fitnes centrih.<sup>63</sup> Dominantnost moških (Klein 1993, 6) v takšnih subkulturah je po avtorjevih besedah očitna, čeprav sam v svojem delu nameni poglavje tudi ženskemu bodybuildingu. Klein izpostavlja, da ključen del subkulture bodybuildinga predstavlja realizacija definicije moškosti:

menim, da vsak moški sam določi svojo percepcijo samega sebe, skozi neke vrste odziv na biološke embleme moškosti: posedovati penis in moško muskulaturo. Bahaње z dobljenimi nagradami ali pa objavljenimi publikacijami je enako kot v tem primeru razkazovanje masivnega prsnega koša ali pa rok v oprijeti majici.

(Klein 1993, 4)

---

<sup>62</sup> Jezik respondentov v odlomkih iz intervjujev, ki jih Marina in Baxter navajata v svojem članku, je dinamičen, nabit s pomenom, tehnično pa prirejen tako, da ga je mogoče izjemno gladko govoriti. Takšno modifikacijo jezika pripadniki omenjene subkulture izvajajo na način, da izpuščajo dele besed. Deli besed so izpuščeni na sistematičen način, in sicer tako, da se zven besede ohrani v relativno neokrnjeni obliki. Črke oziroma deli besed, ki ne vplivajo bistveno na fonetično podobo, so torej lahko zanemarjeni. Posledično je za nevezčega raziskovalca subkultur oteženo branje takšnih intervjujev, saj mora vzpostaviti nov nivo branja, pri katerem je potrebno tekst brati na glas, da bi se vzpostavila fonetična slika in bi se preko nje prišlo do pomena. Kot pomembne gre izpostaviti tudi jezikovne elemente, ki za povprečnega govorca angleškega jezika nimajo nobenega pomena in so jasni izključno članom subkulture in tistim, ki se ukvarjajo z raziskovanjem takšnih subkultur. Ti elementi so močno sredstvo distanciranja oziroma izolacije subkulture od občega jezikovnega okolja.

<sup>63</sup> Klein pravi, da je kljub temu, da gre v omenjenem delu za socialno in psihološko študijo subkulture, študija tudi študija koncepta moškosti (Klein 1993, 6), ki je za to specifično subkulturo značilen. Klein pravi, da »kljub temu, da so tipični moški navidezno drugačni od velike večine bodybuilderjev, ki jih opisujem in analiziram v pričujočem delu, so bodybuilderji brez vsakega dvoma takšni kot vsi drugi moški« (ibid.). Avtor hkrati opozarja, da je narava te monografije namenjena kritični evalvaciji »enodimenzionalnosti, ki je vgrajena v 'stripovsko' upodobitev moškosti« (ibid., 8) in ne kritiki bodybuilderjev samih. Bodybuilderje avtor uporablja kot metaforo oziroma poenostavljen odgovor na težka in izmikajoča se vprašanja o družbenih definicijah moškosti (ibid.).



Po avtorjevem mnenju ni pomembno, na kak način posameznik razreši vprašanje moškosti, vedno pa takšno razreševanje vključuje selekcijo med socialnimi elementi moškosti, ki temu posamezniku najbolj ustrezajo (ibid.). Moškost je po njegovih besedah socialni pojav in ne biološko stanje (ibid.). Avtor torej tiste obiskovalce, ki se v fitness centru ukvarjajo z bodybuildingom, strogo loči od ostalih, na primer občasnih obiskovalcev in trenerjev, saj zgolj prvi predstavljajo pravo subkulturo (prim. Klein 1993, 8–13). V samem bistvu subkulture je artikuliranje ideala moškosti, vendar pa je evidentno, da se tudi ženske ukvarjajo z bodybuildingom: »V svetu bodybuildinga prevladujejo moški. V bistvu pa že sama prisotnost bodybuilderk v elitnih centrih služi le utrjevanju ideala moškosti, za katerega pri tem športu v resnici gre.« (Klein 1993, 14).

Po avtorjevih besedah je takšna subkultura torej športna subkultura in nekakšna subkulturna konstalacija moških arhetipskih lastnosti hkrati (Klein 1993, 16): »bodybuilderji trdijo, da je šport in umetnost hkrati« (Klein 1993, 43). Na podlagi tega je subkultura zanimiva tudi za adolescente, ki imajo resnične ali pa namišljene fizične ali psihične težave, težave s samopodobo, spolno orientacijo in celo svojimi očeti.

Delo je izjemno zanimivo napisano in prispeva tako k analizi športne subkulture kot tudi k raziskovanju artikulacije ideala moškosti skozi bodybuilding. Kar pa gre izpostaviti kot glavno pomanjkljivost, je relativna šibkost etnografske komponente v primerjavi z drugimi, predvsem klasičnimi etnografijami.

Peta študija, ki jo bomo predstavili, nosi naslov »*Out in Theory: the emergence of lesbian and gay anthropology*« in je zbirka tekstov, ki sta jo uredila Ellen Lewin in Williama L. Leapa (2002), v njej pa je Gayle Rubin objavila tudi svoj esej z naslovom »*Studying Sexual Subcultures: excavating the ethnography of gay communities in urban North America*«. Antropologija je po njenem mnenju v zadnjih desetletjih igrala pomembno vlogo v raziskovanju »spolnih skupnosti in erotičnih populacij« (Rubin 2002, 17), bila pa je tudi ena najmočnejših sil v kritiziranju sodobnih teorij spolnosti, študij spola in heteroseksualnosti kot naturalizirani univerzaliji. Močno je tudi vplivala na pozicije glede homoseksualnosti, ki so zastopane predvsem v medicini in psihiatriji, za katere so značilni modeli perverznosti, patološkosti in disfunkcije. Kljub relativno velikemu prispevku antropologije k oblikovanju znanja in zavesti o homoseksualnosti, pa so po besedah Rubinove bili antropologi, ki so kazali zanimanje za tovrstno problematiko, velikokrat zavirani s strani lastnih institucij, kar je bilo še

posebej značilno za raziskovanje v zahodnem urbanem kontekstu (prim. Rubin 2002, 17–19). Študije homoseksualnih praks so bile relativno dobro sprejete, vendar le dokler je šlo za te prakse med *primitivci*. Tako je nanoslo, da skoraj celotna tradicija raziskovanja omenjenega pojava temelji na znanju, ki izhaja iz »francoske teorije in je primarno locirano v področjih, kot so moderni jeziki in literatura, filozofija in filmske študije« (Rubin 2002, 18). Rubinova navaja Marshalla in Suggsa, ki menita, da je šele v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja napočil čas, »ko smo prispeli do relativno svobodne kulturne perspektive tega najbolj osnovnega aspekta človeškega vedenja« (Marshall in Suggs 1971 v Rubin 2002, 21).

Preoblikovanje homoseksualnosti iz psihološkega pojava v bolj socialni pojav je bilo izvedeno preko dveh kanalov – skozi definicijo homoseksualnosti kot *socialnega pojava* (opredeljeno kot bodisi problem družbene prilagojenosti homoseksualcev, bodisi kot eliminacijo predsodkov proti homoseksualcem) in skozi javno prepoznanje *obstoja homoseksualnega sveta*.

(Escoffier 1993 v Rubin 2002, 21–22)

Rubinova navaja, da je po Escoffierju (ibid., 22) odkritje homoseksualnih socialnih svetov zahtevalo reklasifikacijo homoseksualnosti kot socialnega in ne kot medicinskega problema, kar pa je imelo posledice tudi za druge pristope, ne le medicinske. Etnografski pristopi na primer so svoj fokus pri raziskovanju homoseksualnost iz individualnega prenesli na kolektivno, na skupino. Prišlo je do premika »od bolezni k rutini« (prim. Rubin 2002, 22).

V zvezi z lociranostjo se Rubinova sklicuje na Weeksa, ki pravi: »Homoseksualnost je obstajala povsod, vendar se le v nekaterih kulturah pojavlja strukturirana v subkulturo.« (Weeks 1977 v Rubin 2002, 38). Rubinova povzema tudi Weeksovo pozicijo, ki se navezuje na tradicionalno Cohenovo pojmovanje subkulture, po kateri je subkultura kolektivna rešitev določenega problema (ibid.). V primeru homoseksualnih subkultur je to rešitev problema dostopa do spolnosti in ustrezne zadovoljitve, kar pa je v sodobnem času omogočila predvsem hitra rast mest in anonimnost, povezana z njo. Homoseksualnost naj bi imela zgodovinsko kontinuiteto (prim. Rubin 2002, 38–39), vendar pa so sodobni pojavi gejevstva le delno oziroma sploh niso primerljivi z navideznimi zgodovinskimi in medkulturnimi ekvivalenti (prim. Rubin 2002, 39).

Študije (prim. Rubin 2002, 30–38), ki jih Rubinova navaja v svojem eseju, se ukvarjajo z različnimi detajli znotraj homoseksualnega sveta, od geografske lociranosti gejevskih subkultur in infrastrukture v urbanih naseljih (prim. Rubin 2002, 30–32) do koncepta »spolne

deviantnosti« (prim. Rubin 2002, 34) in »socialne konstrukcije homoseksualnosti« (prim. Rubin 2002, 35–36). Poleg obsežnega etnografskega materiala, ki je bil zbran skozi predstavljene študije, in poleg izjemnih analiz, ki so reorganizirale in rekonceptualizirale vedenje, vezano na raziskovano homoseksualno populacijo, pa je bistven tudi vpliv teh študij na družbeno percepcijo homoseksualnosti: »homoseksualec mora biti razumljen kot oseba, ki igra socialno vlogo in ne kot oseba, ki je bolna« (McIntosh 1968 v Rubin 2002, 37).

Iz zbornika »Out in Theory: the emergence of lesbian and gay anthropology« Ellen Lewinove in Leapa je treba omeniti tudi esej Ellistonove z naslovom »*Anthropology's queer future: feminist lessons from Tahiti and its islands*« (2002), posebej zaradi interpretativne analize primera subkulture posameznikov, ki imajo istospolno kategorijo, imenovano māhū (prim. Elliston 2002, 293–297). Māhū se prevaja kot »pol moški, pol ženska«. Kategorija māhū je značilna predvsem za Society Islands, jo je pa mogoče najti tudi na Havajih. Zabeležili so jo že zgodnji raziskovalci, popotniki in kronisti in prvi podatki sežejo v pozno osemnajsto stoletje. Po besedah avtorice (ibid., 293) so se ti zapisi nanašali predvsem na moško telo vezan māhū, ženski primeri pa niso zabeleženi. Kategorija māhū je po besedah avtoričinih respondentov dostopna tako ženskam kot tudi moškim, saj »to (beseda) v bistvu tudi pomeni; nekdo, ki je oboje« (ibid.).

### 2.5.5 Sklep

Eden glavnih prispevkov antropoloških študij subkultur, ki jih je mogoče najti znotraj polja urbane antropologije, je ravno uvedba koncepta subkulture. Kot smo prikazali, so pristopi urbane antropologije (prim. Al-Zubaidi 1998; Low 1999) zelo interdisciplinarno. Pristopi in koncepti, ki so bili prevzeti iz drugih disciplin, so pozitivno vplivali na antropološko raziskovanje urbanih pojavov. Ti pristopi in koncepti, še posebej v primerih, ko so bili kombinirani s klasičnimi antropološkimi, so bistveno povečali kvaliteto izvedenega terenskega dela (prim. Edwards in Mercer 2007) in poglobili razumevanje raziskovanih pojavov (Edwards in Mercer 2007; Gagne 2008). Kot pozitiven premik znotraj polja urbane antropologije moramo omeniti tudi odmik od zanimanja za klasične antropološke teme, na primer zanimanje za »neevropsko« in »primitivno«. Na ta način se ni razširilo le polje

raziskovanja, ampak se je bistveno poglobil tudi nabor pristopov in znanja, ki je vezano na raziskovanje in razumevanje sodobnih družb. Številni avtorji menijo (prim. Al-Zubaidi 1998, n. p.), da je urbani antropologiji uspelo združiti makro in mikro perspektivo; pod njenim okriljem se namreč izvajajo komparativne študije družb, večskupnostne in regionalne raziskave, nacionalne analize ter komparativne multinacionalne študije, hkrati pa tudi študije manjših socialnih skupin in celo njenih članov, skupaj z osebno zgodovino in specifičnimi socialnimi konteksti.

Po našem mnenju lahko antropologija s svojo metodo in disciplinarno specifičnimi koncepti na poglobljen način razloži številne pojave, ki jih je mogoče srečati v sodobnih urbaniziranih družbah. Po mnenju nekaterih avtorjev (prim. Bemak 1996; Aptekar 2000) naj bi to še posebej veljalo za raziskovanje subkultur cestnih otrok,<sup>64</sup> kjer narava pojava zahteva fleksibilen in na mikro raven osredotočen ter poglobljen pristop. Seveda pa pristop urbane antropologije po našem mnenju ne more zagotavljati svoje učinkovitosti zunaj interdisciplinarnega prostora. Za zagotavljanje karseda popolnega razumevanja raziskovanega pojava in za vzpostavljanje holistične percepcije raziskovanih elementov je treba pristope kombinirati, in videti je, da je za antropološko raziskovanje subkultur najprimernejše kombiniranje antropološkega pristopa s sociološkim. Sociologija je namreč razvila pristop k raziskovanju subkultur, ki je za družboslovje klasičen, vendar po našem mnenju premalo poglobljen, aktualen in dejanski. Antropološki pristopi zagotovijo preko uveljavljenih standardizacij terenskega dela<sup>65</sup> primerno poglobljenost, aktualnost in dejanskost pa preko

---

<sup>64</sup> Raziskovanje skupin cestnih otrok je podobno raziskovanju lokalnih skupnosti oziroma njenih sestavnih delov (prim. Naterer 2007) in tradicionalna antropološka pozicija razpolaga s številnimi instrumenti za delo s takšnimi populacijami.

<sup>65</sup> Kot primer standardizacije gre omeniti standardizacijo, ki jo je predlagal Bronislaw Malinowski (prim. Godina 1998, 265–290). Eden glavnih namenov predlagane standardizacije je po besedah Malinowskega dostop do 'nevidnih dejstev', o katerih tudi sami raziskovalni subjekti ne morejo poročati (ibid., 269, 277). Med najpomembnejšimi elementi standardizacije Malinowskega moramo omeniti trajanje terenskega dela na najmanj dve leti (ibid., 270), akvizicijo nativnega jezika na terenu (ibid., 269), participacijo v vsakodnevem življenju raziskovalnih subjektov (ibid.), pisanje dveh antropoloških dnevnikov (strokovnega in osebnega) in objavo terenskih izsledkov v antropološki monografiji (ibid., 274–275). Malinowski loči zbiranje podatkov na treh nivojih; prvič, oris institucij in običajev – metoda statistične dokumentacije s konkretno evidenco – za cilj si je Malinowski zastavil oblikovanje sinoptičnih tabel, v katere je vnašal vrste običajev, povezanih z določenimi aktivnostmi, podatki pa so vključevali domače opise in dejanske primere – glavni namen je opremiti empiričnega raziskovalca z mentalno tabelo, da se bo z njo lahko orientiral in usmerjal svoje ravnanje; drugič, nepreračunljivost vsakdanjega življenja – opazovanje dejanskosti vsakdanjega družbenega življenja in temu služi poseben etnografski dnevnik; tretjič, corpus inscriptionum oz. dokument o miselnosti domačinov – zbiranje izjav, pripovedi, izrazov, folklore, magijskih formul in ostalih elementov, ki kažejo sistematično razhajanje med tem, kar ljudje pravijo, da delajo, kaj dejansko delajo, in tem, kaj mislijo; posebej izpostavi pomen konteksta, ki vpliva ne le na določeno aktivnost, ampak tudi na njen pomen in razumevanje (prim. Malinowski 1972; Bernard in Spencer 2002, 343–345, 318–320; Young 2004).

relativno neposrednega stika, ki je med sociološkimi pristopi redkejši. Antropološko delo v skupinah cestnih otrok omogoča tudi vzdrževanje relativno tesnih stikov s člani družbe in zato je mogoče vzpostaviti tudi relativno holističen odnos do raziskovane skupine in njene socialne okolice.

V pričujočem podpoglavju predstavljene študije govorijo v prid ugotovitvi, da je multidisciplinarni antropološki pristop, kombiniran s pristopi drugih disciplin, najprimernejši za raziskovanje subkulturnih pojavov (prim. Klein 1993; Edwards in Mercer 2007; Gagne 2008; Marina in Baxter 2008). Videti je, da je predpogoj za podrobno analizo in poglobljeno razumevanje subkulturnih pojavov aplikacija akcijskih kvalitativnih metod, še posebej pa opazovanja z udeležbo (prim. Klein 1993). Subkultura je relativno zaprta formacija (prim. Cohen 1955; Young 1971) in učinkovito raziskovanje velikokrat zahteva aktivno participacijo v subkulturi, še preden se raziskovalne aktivnosti sploh začnejo (prim. Klein 1993). Glede na to, da je antropološka tradicija to metodo, torej metodo opazovanja z udeležbo, med vsemi družboslovnimi disciplinami razvila najbolje, gre skleniti, da so predstavljene študije (prim. Klein 1993; Edwards in Mercer 2007; Gagne 2008; Marina in Baxter 2008) uspešne ravno zaradi aplikacije antropoloških metod raziskovanja.

Za nadaljevanje pričujoče naloge je iz vsega povedanega treba izpostaviti naslednje temeljne elemente:

1. pristop urbane antropologije, predvsem pa kombiniranje antropoloških in socioloških pristopov in konceptov je za raziskovanje subkulturnih pojavov najprimernejši; sami smo uporabili kombinacije omenjenih pristopov pri izvedbi lastnega terenskega dela in pri analizi dobljenih rezultatov;
2. ideje, vezane na 'urbano' in 'urbanizacijo', predvsem v povezavi z geografijo mesta, ekologijo mesta, migracijami, organizacijo, kreacijo in uporabo prostora, adaptacijo in vplivom okolja na socialne mreže, kriminaliteto in podobnim; te elemente bomo uporabili predvsem za analizo subkulturnega delovanja skupin cestnih otrok v Makejevki;

3. idejo Edwardsa in Mercerja (2007, 289) o odnosu med subkulturno partikularno kulturo in mainstreamovsko kulturo, ki jo bomo uporabili predvsem v aplikaciji analize subkulture cestnih otrok v odnosu do obče pozicije normalnosti v mestu Makejevka.

## **4 EMPIRIČNA ANALIZA SUBKULTURE CESTNIH OTROK V MAKEJEVKI**

V pričujočem poglavju se bomo lotili analize subkulture cestnih otrok v Makejevki. Analiza bo temeljila na podatkih, ki so bili zbrani z lastnim antropološkim terenskim delom med letoma 2000 in 2009 v štirih skupinah cestnih otrok v mestu Makejevka na jugovzhodu Ukrajine.

Uvodni del poglavja je namenjen opisu metodoloških pristopov, ki smo jih uporabili med izvajanjem terenskega dela. Sledi predstavitev kvalitativnih, kvantitativnih in trianguliranih podatkov ter njihova analiza, ki se osredotoča predvsem na nekatere elemente življenja na cesti, razloge za beg od doma, družinsko situacijo otrok, njihovo šolsko participacijo in viktimizacijo. Cestne otroke bomo obravnavali tudi kot produkt tranzicije in izvedli bomo poskus umestitve cestnih otrok v zgodovinski in trenutni družbeni okvir Ukrajine.

Osrednji del poglavja se ukvarja s pojavom cestnih otrok v Makejevki kot subkulturo. Ta del poglavja predstavlja podrobno analizo subkulturnih oblik prostora, od makroprostora preko mezoprostora do mikroprostora ter migracijske sheme cestnih otrok v Makejevki, vključen pa je tudi poskus analize subkulturnega simbolnega prostora. V podpoglavju se dotaknemo tudi drugih pomembnih elementov, kot so na primer subkulturne kognitivne sheme, subkulturni modeli časa in prostora, subkulturna identiteta s procesi integracije in asimilacije, socialna organiziranost skupin, subkulturni stil, rituali in drugi elementi, ki predstavljajo esencialni del subkulture cestnih otrok.

### **4.1 Metode**

V pričujočem podpoglavju bomo opravili dva pomembna koraka: predstavili bomo dva primera inovativnih pristopov pri raziskovanju pojava cestnih otrok ter predstavili metodo, ki je bila uporabljena med opravljanjem lastnega terenskega dela med cestnimi otroki v Makejevki.

Z metodološkimi vprašanji, ki so vezana izključno na raziskovanje cestnih otrok, se ne ukvarja veliko raziskovalcev oziroma metodologov. Študije cestnih otrok so, kot smo pokazali, sicer številne, vendar je takšnih, ki bi razdelale pristope za delo s to specifično populacijo, zelo malo. Med pomembnejšimi avtorji na tem področju nedvomno izstopata Fred

Bemak in Lewis Aptekar. Oba sta s svojim raziskovalnim in strokovnim delovanjem ter odmevnimi objavami močno vplivala tako na vsebinsko področje raziskovanja pojava kot tudi na teoretično konceptualizacijo raziskovanja samega.

Bemak (1996) v svojem članku »*Street researcher – a new paradigm redefining research with street children*« pravi, da je treba pri raziskovanju pojava cestnih otrok za doseganje višjega nivoja uvesti nove, naprednejše metode: »Da bi napredovali pri delu s cestnimi otroki, morajo biti realistični in učinkoviti programi utemeljeni na naprednih raziskavah.« (Bemak 1996, 147).

Tradicionalne metode, po mnenju avtorja, niso aplikabilne pri raziskovanju sodobnega pojava cestnih otrok. Kot prvi korak pri vpeljavi nove paradigme predlaga avtor vzpostavitev koncepta *cestnega raziskovalca*, ki mora biti definiran in razdelan znotraj konteksta sveta cestnih otrok (prim. Bemak 1996, 148–149). Potreba po oblikovanju novega koncepta raziskovanja izvira iz same narave pojava. Cestni otroci so populacija, ki je po avtorjevem mnenju »obče nezanesljiva, neiskrena, običajno popači podobo svoje preteklosti, velikokrat se pa tudi ne spomni oziroma je brezbržna do podrobnosti, ki bi lahko bile pomembne za raziskovalca« (Bemak 1996, 149). Poseben problem predstavlja tudi delovno okolje, ki raziskovalcu še dodatno otežuje delo. Avtor meni:

... intervjuji se velikokrat končajo tako, da intervjuvanci nenadoma izginejo, če jih na cesti kaj zmoti, ali pa jih prešine kakšna misel in nepričakovano odidejo, ali pa kratko malo raziskovalca odslovijo. (Bemak 1996, 150)

Doda pa še:

Vsak cestni raziskovalec vstopi v svet svojih subjektov kot začetnik. Kultura ceste ima svoje norme in načine socialne interakcije, ki jih ni mogoče najti v običajnih vzorcih. (Bemak 1996, 150)

Po besedah Bemaka je naloga cestnega raziskovalca ne le da razume svet svojih subjektov, ampak tudi, da prosto vstopi v njihova življenja in kulturo, ne da bi pri tem vplival na podatke, ki jih zbira (prim. Bemak 1996, 150–151). Bemak navaja Guntherja (ibid., 150), ki meni, da naj bi raziskovalec na začetku samo pohajkoval po cesti, ne da bi skušal vzpostaviti neposreden stik z otroki. Na ta način naj bi se raziskovalec seznanil s situacijo, v kateri otroci



na cesti bivajo. Gunther (ibid.) predlaga tudi, da naj bi sama pojavnost, v smislu obleke, frizure, nakita ipd., bila kar se da enostavna. Na ta način naj bi se minimizirale potencialne ovire in distrakcije, dokler raziskovalec ne spozna svojih subjektov, začeni pri kontekstu, in se ne izuri v delovanju znotraj tega, za subjekte naravnega konteksta.

»Razlika med cestnim raziskovalcem in tradicionalnim družboslovcem je pomembna in mora biti razumljena, da bi bila učinkovita« (Bemak 1996, 151). Prva in hkrati ena najpomembnejših razlik je v tem, da je vloga cestnega raziskovalca izvorno vloga učenca. Še več, po mnenju Bemaka mora cestni raziskovalec sprejeti cestne otroke kot učitelje. To omogoči raziskovalcu vstop v kulturo ne le na ravni vsebine, ki jo raziskuje, ampak tudi na povsem materialni ravni (ibid.). Delo na cesti namreč vedno vključuje tudi elemente nevarnosti in glede na to, da so cestni otroci do potankosti seznanjeni s cestno kulturo, lahko v ključnih trenutkih nudijo raziskovalcu tudi zaščito. »Zgolj biti profesionalen še ne zagotavlja varnosti« (Bemak 1996, 151), treba je zagotoviti tudi določeno mero fleksibilnosti, v določenih trenutkih celo odstop od profesionalnosti, da bi se raziskovalno delo uspešno izvedlo.

Uspešen vstop v kulturo cestnih otrok se ne ustavi pri zagotavljanju fizične bližine s cestnimi otroki. Raziskovalec se mora otrokom približati tudi na jezikovni ravni. »Tradicionalno profesionalni jezik in vljudnosti ne bodo našli poti v srca in duše cestnih otrok (Bemak 1996, 152). Bemak sicer ne uporabi termina identiteta, vendar je jasno, da mora cestni raziskovalec prevzeti del cestne identitete, da bi skozi vstopil v svet, ki ga raziskuje. Če ta korak izostane, obstaja nevarnost, da bo raziskovalec napačno identificiral elemente kulture, ki jo raziskuje. Takšnih primerov najdemo v raziskavah cestnih otrok veliko (prim. Young in Batter 2000; Young 2003). Cestni otroci so pogosto predstavljeni kot žrtve, kar pa sploh ni nujno ustrezno dejanskemu stanju. Bemak meni, da je to pretirana reakcija na relativno mizerno pojavnost otrok, za katero pa je jasno, da jo otroci sami velikokrat po potrebi tudi manipulirajo (prim. Bemak 1996, 152–153).

Fleksibilnost je naslednja kvaliteta, ki jo mora cestni raziskovalec inkorporirati v svoje delovanje (ibid., 153). Narava dela zahteva od raziskovalca nenehno prilagajanje, tako na vsebinski kot tudi na izvedbeni ravni:

Raziskovanje na cesti ni precizno določeno – čas je fleksibilen, pogovori so frekventno prekinjeni in vremenske razmere narekujejo premike. Noč in dan se lahko združita brez jasne meje in otroci se ne držijo vnaprej določenega delovnega načrta.

(Bemak 1996, 153)

Številni avtorji so poskušali najti rešitev tega problema in Bemak navaja Aptekarja (ibid.), ki na primer predlaga, da bi morali biti intervjuji izpeljani izmenično podnevi in ponoči na različnih mestih. To zahteva od raziskovalca neizmerno potrpežljivost in prilagodljivost, saj je le na ta način mogoče ujeti ritem cestnega življenja (ibid.).

Hkrati z vsem naštetim pa mora, po mnenju Bemaka (ibid.), cestni raziskovalec gojiti večščno fokusirane odločnosti, ki ne sodi in ki ni sovražno nastrojena proti cestnim otrokom. »Potrebno je sprejeti potrebe in zahteve otrok in ostati nežno vztrajen, da bi dosegli raziskovalne cilje (ibid.). Sodelovati je treba v življenju otrok, tudi v iniciacijskih obredih, saj je le na ta način mogoče vstopiti v globino cestne kulture. »Privilegij vstopanja v cestno kulturo zahteva, da se cestni raziskovalec sooči z izzivi brez občutkov zamere, frustriranosti in jeze (ibid.). Še posebej je treba razviti sposobnost shajanja z neresnico oziroma več zaporednimi, včasih celo kontradiktornimi resnicami. Otroci so namreč večji v manipuliranju tako z okoljem kot tudi besedami in ljudmi, kar pa je osnova njihove preživetvene tehnike. Dokler se cestni raziskovalec ne spusti do določenega nivoja v globini cestne kulture, obstaja velika verjetnost, da bo izpostavljen takšnim manipulacijam. Pomembno je tudi, da cestni raziskovalec ne obravnava cestnih otrok zgolj kot objekte proučevanja, ampak da jim izkazuje tudi določeno mero spoštovanja (ibid., 154).

Delo je dolgotrajno in Bemak meni, da bi morali biti cestni raziskovalci agenti socialnih sprememb (ibid., 155). Le oni so kompetentni za oblikovanje in vodenje programov, ki so namenjeni pomoči cestnim otrokom. Raziskovanje bi zato moralo biti povezano z ekonomskimi, političnimi in kulturnimi spremembami. Delo raziskovalca mora biti razumljeno onkraj golega zbiranja podatkov in zahteva inkorporacijo vloge v širše socialno delovanje.

Ko govorimo o Bemakovi konceptualizaciji cestnega raziskovalca, moramo omeniti tudi koncepte, ki predlagajo drugačen pristop. Kot dober primer lahko služi predlog Youngove in Barrettove (2001a), ki je objavljen v članku »*Issues of access and identity: adopting research*

*methods with Kampala street children*«. Medtem ko je Bemakov koncept raziskovanja orientiran od raziskovalnega objekta k raziskovalcu, pa Youngova in Barrettova predlagata uporabo metode, ki bo orientirana na raziskovalni objekt (prim. Young in Barrett 2001a, 383, 393–394) oziroma pozicijo, ki bo izhajala iz otrok samih. Na ta način avtorici poskušata rešiti problem vzpostavljanja stika s populacijo cestnih otrok in minimiziranja raziskovalčevega vpliva na zbrane podatke. Skozi prevzemanje metodologije, ki je osredotočena na otroke, ter etnografske metode s poudarkom na verbalnem in vizualnem pristopu, avtorici dokazujeta pomembne prednosti, ki v primerih klasičnega pristopa izostanejo (prim. Young in Barrett 2001a, 383–384, 393–394).

Predlog je sicer mamljiv, vendar pa so praktične in neposredne izkušnje (prim. Naterer 2007) pokazale, da vsebuje ta pristop potencialno nevarnost oddaljevanja in ne približevanja ciljni populaciji. Poleg tega raziskovalec ni vedno prisoten, za cestne otroke pa je dokazano (prim. Aptekar 1988; Bemak 1996) manipuliranje tako s podatki kot tudi z raziskovalci, in obstaja velika verjetnost, da bi se raziskovalec hitro zadovoljil z dobljenimi podatki, za katere pa pri uporabi predlagane metode nima možnosti, da bi preveril njihovo verodostojnost.

Tudi Aptekar se pri definiranju statusa raziskovalca zavzema za ohranitev oziroma vzpostavitev zornega kota otrok:

Ko opravimo ta korak (ko vzpostavimo zorni kot otrok – op. A. N.), se cestni otroci pojavijo kot socialni akterji, ki so razvili svojo specifično mikrokulturo, oblikovano skozi balansiranje med lastnimi preživetvenimi potrebami in obče kulturnimi reakcijami.

(Aptekar 2000, 6)

Pomoč lahko raziskovalec najde pri cestnih otrocih, ki jih pozna, in pri nekdanjih cestnih otrocih. Ti namreč do potankosti obvladajo sceno, poznajo ljudi in so sposobni na cesti preživeti. Korak, ki sledi, je, da raziskovalec razume perspektivno otrok (ibid.). Le na ta način mu je omogočena interpretacija dogodkov in povedanega ter umeščanje dobljenih podatkov v širši kontekst (ibid., 7). Raziskovalca pri tem ne sme motiti, da ga otroci mogoče ne bodo sprejeli, ali pa, da ga bodo sprejeli in v tem procesu tudi dodobra izrabili.

Glede zbiranja podatkov predlaga avtor uporabo tako kvantitativnih kot tudi kvalitativnih metod (prim. Aptekar 2000, 8–10). Posebej se zavzema za triangulacijo metod, pri kateri je

treba uporabiti tri ali več metod, ki se nanašajo na določen problem, pri čemer vsaka metoda eliminira pomanjkljivosti druge metode. Velika razlika med kvalitativnimi in kvantitativnimi metodami je v tem, da imajo pri uporabi kvalitativne metode otroci možnost povedati, kaj je za njih pomembno. »Uporaba kvantitativnih metod pa nas je prisilila, da postavljamo vprašanja, ki pridejo v standardiziranem paketu.« (Aptekar 2000, 19).

Posebej pa Aptekar pri uporabi omenjenih metod izpostavi, da so otroci nezanesljivi respondenti, ko gre za njihovo lastno situacijo (ibid.). Zato naj takšnih vprašalnikov raziskovalec ne bi dajal neposredno otrokom, ampak naj bi do podatkov prišel posredno. Po njegovem mnenju tudi standardizirani testi, kot sta na primer Bender – Gestalt ali Nariši osebo, niso prav dobri, saj po večini prihajajo iz drugega socialnega in kulturnega okolja in merijo elemente, ki so v socialnokulturnem kontekstu otrok zastopani drugače, ali pa jih sploh ni (ibid.).

»Verjetno najhujši problem povzroči odsotnost raziskovalca med zbiranjem podatkov« (ibid., 12), kar pa se lahko zgodi na več načinov. Da bi omejili to nevarnost, se mora raziskovalec izogibati najetim zbiralcem podatkov, nezanesljivim informatorjem in čim več zbiranja podatkov opraviti sam. Da bi se izognili distorzijam podatkov, ki jih povzročajo otroci sami, predlaga Aptekar uporabo vizualnih metod, predvsem risanje tematskih risb, uporabo tehnike nepopolnih stavkov, projekcijske tehnike ali pa tehniko »treh želja« (prim. Aptekar 2000, 12–13).

Seveda pa je podatke o cestnih otrocih mogoče dobiti tudi posredno, vendar Aptekar že na samem začetku opozarja, da je treba najprej razumeti trenutno naravnost obče družbe do cestnih otrok in zgodovinski kontekst pojava (ibid., 14). Poleg arhivov in ostalih sekundarnih virov so zelo priročne tudi fokusne skupine z ljudmi, ki prihajajo v stik s cestnimi otroki, skupine s socialnimi delavci ali celo starši cestnih otrok. Na ta način je mogoče preveriti oziroma reinterpretirati že dobljene podatke ter orisati periferijo pojava, ki ga raziskujemo.

V zvezi s poročanjem rezultatov avtor opozarja na dva problema (ibid., 15):

- pretirana generalizacija izsledkov, pri kateri avtorji velikokrat rezultate, dobljene na relativno majhni skupini, posplošijo na celotno populacijo;
- pomen in raba števil, ki jih je avtor uporabil v svojem poročilu, velikokrat pustijo nepredvidene učinke pri bralcih, po drugi strani pa jim dajejo tudi občutek, da je delo, ki so

ga prebrali, znanstveno; bolje je torej takoj zabeležiti, da so številke netočne, saj se je tako mogoče izogniti širjenju in utrjevanju predsodkov o pojavu cestnih otrok.

V zaključku avtor (ibid., 16) zapiše še deset zapovedi, ki se jih mora raziskovalec pojava cestnih otrok držati:

- pomisli, kako tvoj lasten etnocentrizem definira naravo otroštva;
- oceni, kako otrokova obubožana družina shaja v kontekstu svoje kulture;
- izogibaj se pomilovanju otrok in raztegovanju njihove prožnosti;
- razjasni sam pri sebi, kako je bil oblikovan raziskovalni vzorec in kdo so otroci;
- ne pozabi na razlike med spoloma;
- uporabi opisne podatke in tudi številke, vendar hkrati razumi omejitve obeh;
- ne sprejmi vsega, kar otroci izrečejo, kot resnično;
- uporabi projekcijske metode, teste sposobnosti in opazuj njihov mentalni status;
- zbiraj podatke o percepciji cestnih otrok v družbi in
- ne generaliziraj dobljenih podatkov.

#### **4.1.1 Predstavitev metode**

V pričujočo analizo vključeni podatki so bili zbrani v letih 2000, 2002, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008 in 2009 v ukrajinskem mestu Makejevka, ki leži v Donietski regiji. Raziskava je bila oblikovana kot integracija kvalitativnih in kvantitativnih metod raziskovanja, glavni namen raziskave pa je izdelati čim bolj popolni pregled in vpogled v vsakodnevno življenje cestnih otrok v Makejevki. Izbran vzorec je zajemal 68 otrok, ki so v času opravljanja raziskave živeli v štirih skupinah na različnih geografskih lokacijah v mestu:

- 1. skupina živi v centru Makejevke;
- 2. skupina živi na obrobju mesta, v mestni četrti Ziljoni (približno 12 km iz centra mesta);
- 3. skupina živi v mestni četrti Puška-Daki, približno 8 kilometrov iz centra mesta;
- 4. skupina živi v centru Makejevke.

Ta delitev se je pokazala še posebej uporabna iz dveh razlogov:

1. Omogočila je opazovanje različnih skupin cestnih otrok, ki so na treh različnih lokacijah v mestu, in opazovanje vplivov različnega urbanega okolja na skupino.
2. Omogočila je aplikacijo različnih metodoloških prijemov na relativno podobnih skupinah (vpliv specifičnih metodoloških prijemov na podobo raziskovane skupine, predvsem metode opazovanja z udeležbo in metode opazovanja brez udeležbe).

V ta namen so bile uporabljene tri glavne metode raziskovanja:

1. opazovanje z udeležbo – vsakodnevno opazovanje je bilo izvedeno na cesti in je vključevalo aktivno participacijo pri aktivnostih v skupini; zbiranje podatkov je potekalo preko interakcije s člani skupine v obliki terenskih zapiskov, v obliki dnevnika, terenskih poročil in pogovornih zapisov v avdio obliki;
2. intervju – vprašalniki z odprtimi vprašanji, ki so bili naravnani na zbiranje podatkov v zvezi s trenutno situacijo cestnih otrok, njihovimi družinskimi razmerami, medosebnimi odnosi v skupini, življenjskimi pogoji na cesti in njihovo projekcijo lastne prihodnosti; vzorec je zajemal 68 otrok;
3. vizualni zapisi<sup>66</sup> – uporaba videoopreme za zbiranje vizualnega materiala iz vsakodnevnega življenja cestnih otrok.

Kot dopolnilo glavnim metodam sta bili uporabljeni tudi dodatni metodi:

1. vprašalnik z zaprtimi vprašanji – vprašalniki so bili uporabljeni med terenskim delom leta 2000, predvsem za potrebe zbiranja sociografskih in kvantitativnih podatkov;
2. opazovanje brez udeležbe – metoda je bila uporabljena med opravljanjem terenskega dela leta 2000 v 3. skupini, z glavnim namenom opazovanja razlik v dobljenih podatkih na podlagi aplikacije drugačnih metodoloških prijemov, torej razlike v podatkih, zbranih z metodo opazovanja z udeležbo in metodo opazovanja brez udeležbe.

Zbiranje podatkov med opravljanjem terenskega dela v Makejevki je potekalo na lokacijah v mestu, kjer cestni otroci živijo ali se zadržujejo:

- v centru Makejevke: glavna avtobusna postaja, postaja *maršrutke*, nakupovalni center Pasaž, nakupovalni center Univermag, tržnica Plehanova;

---

<sup>66</sup> Primer videozapisa, oblikovanega v videodnevnik je disertaciji priložen kot Priloga 6: Primer videodnevnik. Posnetek je kombinacija osebnega dnevnika raziskovalca in videomateriala, prikazuje pa izseke iz življenja cestnih otrok, ki so bili zbrani med 29. 1. in 5. 2. 2006.

- v mestni četrti Ziljoni: avtobusna postaja, centralna tržnica (*Rinak na Ziljonom*) in okoliške zgradbe;
- mestna četrt Puška/Daki: avtobusna postaja, restavracija »na Puški«, centralna tržnica in okoliške zgradbe.

#### 4.1.1.1 Opazovanje z udeležbo

Opazovanje z udeležbo, kot je bilo uporabljeno med terenskim delom v Makejevki, je v veliki meri temeljilo na standardizaciji terenskega dela, kot ga je razumel Malinowski (prim. Malinowski 1970; Godina 1998, 265–290 - glej *opomba 131*), bilo pa je skladno tudi z Burgessovim razumevanjem (prim. Burgess 1993, 143–164) in Denzinovo definicijo, ki pravi, da je opazovanje z udeležbo »strategija, ki simultano kombinira analizo dokumentov, intervjuvanje respondentov in informatorjev, neposredno udeležbo in introspekcijo« (Denzin 2009, 185-186). Za to metodo je značilno, da se bolj kot s frekventnostjo in distribucijo dogodkov ukvarja s povezovanjem interakcijskih vzorcev s simboli in pomeni, za katere raziskovalec meni, da so osnova za delovanje subjektov in je ena redkih metod, »ki so primerne za analizo kompleksnih oblik simbolne interakcije« (ibid., 186).

Številni avtorji so prišli do zaključka, da zahteva uporaba metode opazovanja z udeležbo popolno potopitev opazovalca v dogajanje (prim. Malinowski 1979, xi–xii; Burgess 1993, 143–147; Godina 1998, 265–266, Flick 2002, 139; Denzin 2009, 186 idr.). Metoda ima naslednje bistvene značilnosti:

1. posebno zanimanje za pomene in interakcije med opazovanimi subjekti (Bemak 1996, Aptekar 2000, Jorgensen v Flick 2002, 139) oziroma tendiranje k privzemanju 'zornega kota nativev' (Malinowski 1970, 1–23; Godina 1998, 271; Dewalt in Dewalt 2002, 18; Denzin 2009, 185–194);
2. fokusiranje raziskovanja v vsakodnevno življenje subjektov (Malinowski 1970, 1–23; Bemak 1996; Godina 1998, 269; Aptekar 2000; Dewalt in Dewalt 2002, 17; Jorgensen v Flick 2002, 139) ter hkratno ohranjanje holističnega pogleda (Dewalt in Dewalt 2002, 18–19);
3. način teoretiziranja, ki je nagnjen k interpretaciji in razumevanju človeškega obstoja (Frazer v Malinowski 1970, v–x; Malinowski 1970, 1–23; Godina 1998, 265–286; Dewalt in Dewalt 2002, 24; Jorgensen v Flick 2002, 139; Denzin 2009, 185–194);

4. logiko in procese zbiranja podatkov, ki so odprti in fleksibilni in zahtevajo nenehne redefinicije problema (Malinowski 1970; Burgess 1993, 143–147; Bemak 1996; Aptekar 2000; Dewalt in Dewalt 2002; Jorgensen v Flick 2002, 139; Denzin 2009, 185–194);
5. globinski in kvalitativni pristop in obliko (Malinowski 1970; Bemak 1996; Aptekar 2000; Dewalt in Dewalt 2002; Jorgensen v Flick 2002, 139; Denzin 2009, 185–194);
6. delovanje opazovalca, ki vzpostavlja in ohranja stik z opazovanimi subjekti (Malinowski 1970; Burgess 1993, 143–147; Bemak 1996; Godina 1998, 265–286; Aptekar 2000; Jorgensen v Flick 2002, 139; Denzin 2009, 186–190);
7. uporabo kombinacije opazovanja z drugimi metodami zbiranja podatkov (Malinowski 1970; Dewalt in Dewalt 2002; Jorgensen v Flick 2002, 139; Denzin 2009, 186);
8. triangulacijsko naravo pristopa, zbiranja in obdelave podatkov (Burgess 1993, 143–147).

Po Flickovem mnenju naj bi bila metoda opazovanja z udeležbo razumljena kot proces z dvema aspektoma (prim. Flick 2001, 140):

1. raziskovalec naj bi postopoma postal udeleženec in si zagotovil dostop do terena in
2. opazovanje naj bi postopoma postajalo konkretno in fokusirano na aspekte, ki so esencialni za raziskovalna vprašanja.

Spradley (prim. Flick 2002, 140) je v ta namen razvil tristopenjsko shemo izvajanja metode opazovanja z udeležbo:

1. deskriptivno opazovanje, začetna faza, ki opazovalcu zagotovi orientacijo na terenu, zariše polje terena in oblikuje konkretna raziskovalna vprašanja, ki služijo za nadaljnjo izvedbo terenskega dela;
2. fokusirano opazovanje, druga faza, v kateri se perspektiva zoži in fokusira na procese, ki so najpomembnejši za raziskovalna vprašanja;
3. selektivno opazovanje, zaključna faza zbiranja podatkov, ki služi evidentiranju primerov tipov, praks in procesov, odkritih v drugi fazi opazovanja.

Dewaltova sta Spradleyevo shemo modificirala (prim. Dewalt in Dewalt 2002, 19–20), in sicer:



1. prva faza je faza brez neposredne udeležbe, faza, ko opazovalec posredno, na primer preko medijev in drugih sekundarnih virov, opazuje teren, v katerega se namerava neposredno vključiti;
2. druga faza je faza pasivne udeležbe, faza, v kateri je opazovalec že stopil v teren, vendar deluje zgolj kot opazovalec, torej brez interakcije s subjekti (Dewaltova ga imenujeta *spektator* ali *bystander* – op. A. N.);
3. tretja faza temelji na moderirani udeležbi, v njej je etnograf prisoten v akciji in je identificiran kot raziskovalec, vseeno pa sam, kljub občasni interakciji s subjekti, še ne deluje kot akter;
4. četrta faza je faza aktivne udeležbe, torej faza, v kateri je etnograf aktivno vključen v celotno akcijo, torej deluje kot akter in opazovalec hkrati;
5. peta faza je faza popolne udeležbe, to pomeni, da postane raziskovalec član skupine, ki jo opazuje.

Številni avtorji so v zvezi z opazovanjem opisali težave, vezane na definicijo opazovane situacije (prim. Malinowski 1970, 1–23; Burgess 1993, 143–144; Flick 2002, 141 idr.). Za lažje definiranje opazovane situacije oziroma za zagotavljanje vidnosti problema raziskovanja je Spradley (prim. Flick 2002, 141) razvil dimenzionalno shemo opazovane situacije:<sup>67</sup>

1. prostor (fizični prostor);
2. akter (ljudje, ki so bili udeleženi);
3. aktivnost (serija povezanih akcij/dejanj, ki so jih akterji izvedli);
4. objekt (fizične stvari, ki so bile v situaciji prisotne);
5. akcija (posamezne, ločene akcije/dejanja, ki so jih akterji izvajali);
6. dogodek (serija povezanih aktivnosti, ki so jih akterji izvajali);
7. čas (sekvenčni načrt dogajanja);
8. cilj (cilji, ki so si jih akterji zastavili izpolniti);
9. občutek (emocije, ki so bile občutene in izražene).

Drugi problem, ki ga gre v zvezi s to metodo izpostaviti, pa je vzpostavitev stika s populacijo, ki je predmet opazovanja (prim. Malinowski 1970, 6–8). Po mnenju nekaterih avtorjev (prim. Flick 2002, 142) se je temu mogoče izogniti s pomočjo informatorja, ki raziskovalca vpelje v skupino. Vseeno pa je treba izpostaviti, da se raziskovalec ne sme preveč prepustiti vodenju

---

<sup>67</sup> Nekatero elemente, ki jih Spradley v zvezi z opazovanjem izpostavlja, najdemo tudi pri Malinowskem (prim. Malinowski 1970, 1–23).

informatorja (prim. Bemak 1996, 153; Godina 1998, 268–269; Aptekar 2000, 8–13; Flick 2002, 142), saj lahko to negativno vpliva na potek terenskega dela.

Sami smo metodo opazovanja izvajali relativno neposredno po antropološki standardizaciji opravljanja terenskega dela (prim. Malinowski 1970; Godina 265–290 – glej *opombo 131*). Šlo je torej za neposredno sodelovanje v vsakodnevem življenju cestnih otrok, pri čemer je bila glavnina raziskovanja usmerjena v dnevne aktivnosti, nekajkrat pa je bilo raziskovanje podaljšano tudi v nočni čas. Pri opazovanju z udeležbo so bili uporabljeni tudi informatorji, ki so po večini prihajali iz vrst cestnih otrok, vendar je bila njihova vloga v skladu z standardizacijo terenskega dela ohranjena na sekundarnem nivoju (prim. Malinowski 1970; Godina 268–269 – glej *opombo 131*). V skladu z omenjeno standardizacijo sta bila vodena tudi dva dnevnik, strokovni, katerega glavni namen je bil beleženje terenskih spoznanj, in osebni, katerega glavni namen je bil predvsem predelava individualnih psiholoških momentov. Dnevnik sta bila prav tako v veliki meri dosledna glede uporabe »etnografskega sedanjika« (prim. Malinowski 1970; Godina 274–275) kot posebne prvoosebne literarne oblike.

Izvajanje opazovanja je bilo organizirano v veliki meri tudi v skladu s shemo Dewaltovih (prim. Dewalt in Dewalt 2002, 19–20):

1. faza brez neposredne udeležbe je bila preskočena, saj medijski zapisi oziroma sekundarni viri o raziskovani populaciji, torej cestnih otrocih, niso bili na voljo;
2. faza pasivne udeležbe je bila izvedena v skladu s standardizacijo metode opazovanja brez udeležbe (glej 4.1.1.5 *Opazovanje brez udeležbe*); ta faza je potekala do deset dni pred neposrednim vstopom v vsako od raziskovanih skupin, vključevala pa je zbiranje vizualnega materiala in vodenje zapiskov;
3. faza moderirane udeležbe je nastopila po uspešni vzpostavitvi prvega stika, ki se je posrečil v štirih skupinah cestnih otrok, v enem primeru pa je spodletel;<sup>68</sup>
4. faza aktivne udeležbe predstavlja glavnino naše raziskovalne dejavnosti med cestnimi otroki v Makejevki; ta faza je nastopila po približno treh tednih od vzpostavitve prvega stika, se je pa ohranila v vseh naslednjih raziskovanih etapah in je ni bilo treba obnavljati;

---

<sup>68</sup> Spodletela je vzpostavitev stika s skupino cestnih otrok v mestu Kirovsk, predvsem zaradi našega slabega znanja tujega jezika leta 2000. Ko smo do leta 2002 odpravili to pomanjkljivost, cestnih otrok na starih lokacijah v Kirovsku ni bilo več najti.

5. faza popolne udeležbe ni nastopila v nobeni od skupin, saj je v vsaki skupina sicer sprejela raziskovalca relativno globoko v participacijo, vendar je hkrati postavila raziskovalcu tudi relativno jasno mejo.<sup>69</sup>

Glede izvajanja metode smo se opirali na Spradleyevo tristopenjsko shemo:

1. deskriptivno opazovanje smo uporabili za orientacijo na terenu oziroma za zbiranje običih elementov iz okolja in življenja cestnih otrok, v katerem smo izvajali opazovanje; prav tako smo na podlagi tega opazovanja oblikovali osnovna raziskovalna vprašanja, ki so služila kot vodila za nadaljevanje raziskovalnega dela;
2. fokusirano opazovanje smo uporabljali za ožanje perspektive iz običih okvirjev življenja cestnih otrok na specifične elemente, kot so na primer ekonomske aktivnosti cestnih otrok, uporaba omamnih sredstev in socialne mreže;
3. selektivno opazovanje smo uporabili kot zaključno fazo opazovanja vsakega od elementov, ki so bili odkriti v fazi fokusiranega opazovanja; v tej fazi smo na primer izvedli zožitev fokusa iz omamnih sredstev obče, na specifične tipe omamnih sredstev, na načine konzumiranja, na specifične implikacije in posledice uporabe ipd.

Pri tem je treba poudariti, da je triangulacija potekala vzporedno z vsemi tremi fazami, kar pomeni, da je bila vsaka faza opazovanja sprotno triangulirana, največkrat z intervjujem in vizualnimi metodami.

#### **4.1.1.2 Intervju**

Med terenskim delom v Makejevki je bila uporabljena oblika intervjuja, ki jo Flick imenuje etnografski intervju, in za katerega meni, da je najprimernejši za opravljanje terenskega dela (prim. Flick 2002, 90). Po mnenju Burgessa je glavna prednost te metode pred klasičnim intervjujem v tem, da zagotavlja »dolgotrajni odnos med raziskovalcem in raziskovalnim subjektom« (prim. Burgess 1993, 101). Eden glavnih problemov te metode pa je, »kako oblikovati konverzacijo na terenu v intervju, v katerem je oblika izkušnje drugega (subjekta –

---

<sup>69</sup> Kot primer postavljene meje lahko omenimo, da otroci niso dovolili, da bi raziskovalec aktivno participiral pri konzumiranju inhalantov. Kljub raziskovalčevi želji, da bi tudi sam poskusil inhalirati barvo, so člani skupine jasno in neposredno izrazili mnenje, da je barva škodljiva in da mu je ne dajo. Podobno situacijo je mogoče najti tudi v primerih, ko je raziskovalec poskušal aktivno participirati pri intravenoznem uživanju baltuške in je bil prav tako strogo in dokončno zavrnjen. V teh primerih mu je bilo dovoljeno, da sodeluje v vseh fazah uporabe aktivno, le v fazi neposrednega konzumiranja mu je bilo dodeljeno mesto opazovalca.

op. A. N.) skladna s sistematičnim načinom raziskovanja« (Flick 2002, 90). Dodatno težavo predstavlja tudi širši kontekst, v katerem se teren odvija (prim. Bemak 1996; Aptekar 2000, Flick 2002, 90; Naterer 2007 idr.). Kot sugestijo za rešitev težav, povezanih s to metodo, Flick navaja Spradleya (prim. Flick 2002, 90–91):

Etnografske intervjuje je treba razumeti kot serijo prijateljskih pogovorov, v katero raziskovalec počasi vpeljuje nove elemente, ki pomagajo respondentom, da delujejo kot informatorji. Izključna raba teh etnografskih elementov, ali pa njihovo prehitro vpeljevanje, bo naredilo intervjuje podobne formalnemu zasliševanju. Odnos (med raziskovalcem in intervjuvanci – op. A. N.) bo izpuhtel in informatorji bodo izgubili interes za sodelovanje.

Po Spradleyu (prim. Flick 2002, 91) vključuje etnografski intervju naslednje elemente, ki ga razlikujejo od prijateljskega pogovora:

1. specifična zahteva oziroma raziskovalčeva prošnja, da se intervju izvede;
2. etnografska razlaga, v kateri raziskovalec subjektom razloži raziskovalni projekt in pomen intervjuja in
3. etnografska vprašanja, na primer vprašanja deskriptivnega tipa in strukturalna vprašanja (ki kažejo na intervjuvančevo organizacijo znanja).

Uporaba etnografskega intervjuja<sup>70</sup> je med opravljanjem terenskega dela v Makejevki v veliki meri temeljila na omenjenih Spradleyevih točkah, kombinirana pa je bila tudi z Bemakovimi napotki (prim. Bemak 1996), predvsem kar se tiče fleksibilnega pristopa in izvedbe, potrpežljivosti, skrbi za imunost glede manipulativnega odnosa cestnih otrok do raziskovalca, še posebej pa glede fokusirane odločnosti in subtilne vztrajnosti pri sledenju raziskovalnim vprašanjem. V nekaterih primerih so bili uporabljeni tudi informatorji, predvsem takrat, ko je bila pomoč zaradi boljšega poznavanja ukrajinskega jezikovnega in kulturnega konteksta nujna. V teh primerih so bili uporabljeni štirje informatorji, vsi pa so prihajali iz nevladne organizacije M.Art.in Club.

Del intervjujev, v katerega so bili med opravljanjem terenskega dela poleg cestnih otrok vključeni tudi drugi respondenti, na primer socialni delavci, predstavniki vladnih in nevladnih organizacij in ljudje iz Makejevke, je imel delno strukturirano obliko.<sup>71</sup> Oblika delno

---

<sup>70</sup> Dva primera primer entografskega intervjuja sta disertaciji priložena v Prilogi 7 (glej Priloga 7: Primer etnografske intervjuja). Intervjuji so bili posneti leta 2004 v skupini v centru Makejevke.

strukturiranega intervjuja, ki smo ga uporabili, Flick imenuje fokusirani intervju (prim. Flick 2002, 77–80). Fokusirani, delno strukturirani intervju je sestavljen skozi serijo vprašanj, pri katerih se strukturiranost skozi intervju stopnjuje (ibid., 75). Tako je na primer prva skupina vprašanj nestrukturirana in ima funkcijo uvedbe intervjuvanca v intervju oziroma črtanja diskurzivnega polja. Druga vrsta vprašanj je delno strukturirana in ima funkcijo fokusiranja na elemente, ki so bili izraženi kot odgovor na prvo skupino vprašanj. Tretja vrsta vprašanj ima strukturirano obliko in njihov namen je zagotavljanje jasnega odgovora na raziskovalna vprašanja (ibid.).

Med terenskim delom v Makejevki smo uporabili delno strukturiran intervju predvsem med intervjuvanci, ki niso prihajali iz vrst cestnih otrok, leta 2005 pa tudi med cestnimi otroki. Intervjuji, ki so bili opravljeni med ljudmi iz Makejevke, so bili izvedeni predvsem za potrebe zbiranja podatkov in oblikovanja sheme za umestitev cestnih otrok v Makejevki v življenje v mestu (glej 4.3.2 *Recepcija cestnih otrok v Makejevki*). Intervjuvanci so bili skozi serijo vprašanj naprošeni, da opišejo svojo percepcijo in recepcijo cestnih otrok v Makejevki, vzpodbujeni pa so bili tudi, da sami problematizirajo temo cestnih otrok in hkrati ponudijo rešitve, za katere menijo, da bi ta problem odpravile. Intervjuji, ki so bili leta 2005 opravljeni med cestnimi otroki iz skupine 3, pa so imeli za glavni namen zbiranje podatkov za izvedbo triangulacije predhodno že zbranih podatkov. Otroci so bili v intervjuju najprej naprošeni, da navedejo svoje osnovne podatke, na primer ime, priimek, starost, mesto bivanja in čas življenja na cesti, potem pa jim je bila skozi intervju dana naloga, da opišejo različne dogodke iz svojega življenja na cesti (glej *Priloga 8: Primeri delno strukturiranih intervjujev*). Izvajanje intervjujev je potekalo v veliki meri po Flickovih napotkih, s tem, da je bila začetku vsakega intervjuja dodana že omenjena serija strukturiranih vprašanj, ki so služila lažji obdelavi in shranjevanju podatkov.

#### **4.1.1.3 Vizualne metode**

Vizualne metode, ki so bile uporabljene med terenskim delom v Makejevki, so vključevale uporabo video kamere, fotoaparata in tematskih risb.

---

<sup>71</sup> Nekaj primerov delno strukturiranih intervjujev je v Prilogi 8 (glej *Priloga 8: Primeri delno strukturiranih intervjujev*). Intervjuji so bili posneti leta 2005 v skupini na Puški.

Flick navaja Meadovo (prim. Flick 2002, 149), ki je uporabo kamere in fotoaparata v antropološkem raziskovanju povzela tako:

... (kamera in fotoaparat – op. A. N.) omogočata podrobno beleženje dejstev, hkrati pa zagotavljata bolj razumljivo in holistično predstavitev življenjskega stila in pogojev. Omogočata prenos artefaktov v njihovo slikovno prezentacijo, hkrati pa transgresijo njihovih meja v času in prostoru. Ujameta lahko dejstva in procese, ki so za človeško oko prehitri in preveč kompleksni. Prav tako pa omogočata ne-reaktivno beleženje opazovanja, in končno, sta manj selektivni kot samo opazovanje.

Podobno stališče zastopa tudi MacDougall, čeprav sam dodaja, da antropologija v celoti ne izkorišča potencialov vizualnega materiala (prim. MacDougall 1997, 282–283). Kot dober primer, ki govori v prid tej trditvi, avtor najava primer Regnaultove<sup>72</sup> propadle ideje muzeja etnografskega filma (prim. MacDougall 1997, 282), neskončne arhive zbranega in nikdar objavljenega vizualnega gradiva (prim. MacDougall 1997, 283) in pomanjkanje analitične aktivnosti, vezane na etnografski film (prim. MacDougall 1997, 283, 286). Avtor svoje stališče povzame:

Antropologija vizualnega (zgodovinsko gledano – op. A. N.) se velikokrat kaže kot nekomunikativna, hkrati pa je nenasitna. Kot *tar-baby*<sup>73</sup> sama nikdar ne reče nič, a je vedno mogoče veliko povedati o njej sami. Besede na drugi strani pa imajo povedati več, ko jih človek enkrat zapiše.

Postaviti pa je treba jasno distinkcijo med antropologijo, ki se ukvarja z vizualnimi aspekti proučevane kulture, in antropologijo, ki uporablja vizualne medije za proučevanje kulture.

Barthes (prim. Flick 2002, 150) omenja v zvezi z odnosom med raziskovalcem in subjekti štiri tipe odnosov:

1. tip, pri katerem raziskovalec pokaže fotografijo oziroma drugi tip vizualnega materiala subjektom ter vpraša za njihovo mnenje oziroma komentar vsebine;

---

<sup>72</sup> Felix-Louis Regnault je bil prvi antropolog, ki je uporabil kamero in z njeno pomočjo zbral material, ki ga je bilo mogoče proučiti (prim. Ruby 1996, 1347). Regnault je leta 1900 predlagal, da bi vsi muzeji zbirali *premične artefakte* človeškega vedenja, da bi na tej podlagi lahko antropologi izvedli raziskovanje (ibid.).

<sup>73</sup> Tar-baby je lutka, ki je izdelana iz katrana in terpentina, prvič pa se je pojavila v eni od zgodb, ki jih je zbral Joel Chandler Harris v knjigi *The Story of Mr. Rabbit and Mr. Fox as Told by Uncle Remus* (1879). Lutka je bila izdelana in nastavljena, da bi se Mr. Rabbit ujel, in njena značilnost je bila, da bolj, ko je zajec za njo grabil, bolj se je nanjo lepil. Od tod je prišla beseda v sodobno, metaforično rabo kot sinonim za situacijo, v katero velja, da bolj kot se posameznik z njo ukvarja, bolj se vanjo zapleta.

2. tip, pri katerem raziskovalec, ki zbira vizualni material, uporabi posameznika iz skupine subjektov kot model;
3. tip, pri katerem raziskovalec kot opazovalec vpraša koga iz skupine subjektov, če mu pokaže fotografijo na določeno temo;
4. tip, pri katerem raziskovalec kot opazovalec spremlja subjekt, kako ta zbira vizualni material za raziskovalca, raziskovalec pa analizira proces subjektove izbire.

Pri večini zbiranja antropološkega vizualnega materiala gre za zbiranje, ki ga izvaja raziskovalec sam oziroma po njegovih napotkih operater (snemalec, fotograf) (prim. O'Rourke 1988; Breton 2003; Sauper 2006 idr.). Dabbs pa je razvil drugačen pristop pri zbiranju vizualnega gradiva (prim. Dabbs 1982 v Flick 2002, 151) in ta je tudi med raziskovalci cestnih otrok zelo popularen (prim. Young in Barrett 2001; Naterer 2007<sup>74</sup> idr.). Subjekt dobi od raziskovalca fotoaparata in napotke, ki so vezani na raziskovalno vprašanje in nato sam fotografira. Ta pristop je mogoče vezati na oblikovanje foto dnevnika, v katerem subjekti rekonstruirajo potek dneva s pomočjo fotografij (prim. Young in Barrett 2001, 147–148).

V polju vizualne antropologije je kot pomembno metodo treba izpostaviti tudi analizo že zbranega vizualnega materiala. Za analiziranje filma Danzin predlaga (prim. Flick 2002, 154) naslednje korake:

1. film moramo razumeti kot celoto, izpostaviti je treba impresije, vprašanja in opažene vzorce pomenov;
2. oblikovati je treba raziskovalna vprašanja, ki se nanašajo na material, v ta namen pa je treba označiti nekatere scene oziroma kadre;
3. na individualnih scenah in sekvencah je treba izpeljati strukturirano mikroanalizo, ta pa pripelje do podrobnega opisa in vzorcev v materialu, končno pa do izvlečka iz materiala;
4. iskanje vzorcev je preneseno s sekvence na celotni film, kar privede do odgovora na raziskovalno vprašanje; realistična in subverzivna opažanja o filmu je treba zapisati in na podlagi tega oblikovati končno interpretacijo filma.

---

<sup>74</sup> Primeri fotografij, ki so nastale na podlagi Dabbsove koncepcije zbiranja vizualnega gradiva, so priloženi v Prilogi 9 (glej *Priloga 9: Fotografije, ki so jih zbrali cestni otroci*). Fotografije so otroci v skladu s podanim raziskovalnim vprašanjem posneli sami, posnete pa so bile med letoma 2004 in 2006. Napotki, ki so jih otroci dobili za zbiranje fotografij, so se glasili: »Izdelaj 5 fotografij najpomembnejših stvari v svojem vsakodnevem življenju!«.

Sami smo uporabo kamere in fotoaparata vključevali v faze raziskovanja, ki so to dovoljevale. Poleg snemanja vsakodnevnega življenja otrok, kjer je bila vizualna metoda uporabljena vzporedno z metodo opazovanja z udeležbo, smo kamero in fotoaparati uporabljali tudi pri izvajanju drugih metod, največkrat pa pri izvajanju intervjujev in opazovanju brez udeležbe. Vizualni material smo največkrat uporabili že na terenu, in sicer za potrebe triangulacije že zbranih podatkov. Proces zbiranja vizualnega gradiva za potrebe triangulacije je po večini potekalo po Barthesovem tipu 1 (prim. Flick 2002, 150), pri katerem smo vizualno gradivo zbrali v skladu z raziskovalnim vprašanjem, potem pa smo ga pokazali otrokom na terenu in jih prosili za razlago oziroma interpretacijo vizualnega gradiva skupaj z našim razumevanjem vsebine predstavljenega gradiva. Dobljene podatke in komentarje smo zabeležili in jih vključili v končno interpretacijo zbranega gradiva.

V času raziskovanja smo sistematično uporabljali tudi Dabbsov koncept zbiranja vizualnega gradiva (prim. Dabbs 1982 v Flick 2002, 151). Otrokom smo razdelili štiri digitalne fotoaparate in jim razložili raziskovalno vprašanje oziroma napotke za fotografiranje. Napotek, ki smo ga otrokom zastavljali vsako raziskovalno etapo od leta 2002 do 2009, je bil »Izdelaj 5 fotografij najpomembnejših stvari v svojem vsakodnevem življenju!«, fotografije pa smo vsakič razvili in jih pokazali otrokom, ki so fotografije posneli, da so lahko dodali svoje komentarje.

Med opravljanjem terenskega dela smo izvajali tudi metodo zbiranja tematskih risbic. Izhajali smo iz pristopa, ki so ga uporabili številni raziskovalci cestnih otrok (Aptekar 1988, Young in Barrett 2001 idr.). Šlo je za metodo zbiranja vizualnega materiala, ki ga Maks Tušak imenuje eksperimentalno-raziskovalna preizkušnja (prim. Tušak 1992, 27). Podrobnih metodoloških napotkov za izvajanje metode ni. Otroci dobijo papir in svinčnik ter temo, na podlagi katere potem izdelajo tematsko risbico. Sami smo metodo izvajali med letoma 2006 in 2009. Otroke smo zbrali v njihovem primarnem okolju, največkrat v okolici tipluhe in tržnice, vsekakor pa na cesti, jim razdelili svinčnike in papir ter jim podali raziskovalno vprašanje v obliki teme za izdelavo risbice. Teme so bile ločene na način, da so otroci vsak dan raziskovanja dobili ločeno temo, prav tako pa so bili naprošeni, da individualno izdelajo risbico. Otrokom so bile vsakič razdeljene naslednje teme: »Nariši najhujši dogodek na cesti!«, »Nariši najboljši dogodek na cesti!«, »Nariši, zakaj je življenje na cesti dobro!«, »Nariši, zakaj je življenje na cesti slabo!«, »Nariši varno mesto na cesti!« »Nariši nevarno mesto na cesti!«, »Nariši, kaj se



na cesti čez dan dogaja!«, »Nariši drevo!«, »Nariši točko, ki ponazarja, kje se nahajaš v svojem življenju!«. Ko so otroci risbice izdelali, smo jih pobrali in oštevilčili. Vsak avtor risbice je bil potem naprošen, da komentira dogajanje, ki ga je narisal, komentar pa je bil izveden v obliki intervjuja, zabeležen in priložen k risbici.

#### 4.1.1.4 Vprašalniki

Vprašalniki so bili ena od dveh pomožnih metod, ki sta bili uporabljene med terenskim delom med cestnimi otroki v Makejevki. Vprašalnike Payne in Payne (prim. Payne in Payne 2004) definirata kot »serijo natisnjenih vprašanj, na katera odgovarjajo respondenti bodisi skozi osebni intervju bodisi sami in predstavljajo testiran, strukturiran, jasno predstavljen in sistematičen način zbiranja podatkov (v glavnem v kvantitativni tradiciji raziskovanja)« (Payne in Payne 2004, 186). Avtorja izpostavljata, da morajo biti vprašanja, ki sestavljajo vprašalnik, jasna in preprosta, jezik pa mora biti čim manj tehničen (prim. Payne in Payne 2004, 186–187). Hkrati pa se morajo vprašanja izogibati presplošnim formulacijam, saj jih to lahko odvrne od bistva raziskovalnega vprašanja, izogibati pa se morajo tudi elementom, ki bi pri respondentih lahko povzročili anksioznost.

Sami smo med raziskovanjem med cestnimi otroki v Makejevki uporabili vprašalnik predvsem za zbiranje sociometričnih podatkov. Vprašalnik je bil oblikovan leta 2000 in njegov osnovni del je ostal do leta 2009 enak. Vprašalnik je bil otrokom predstavljen s strani raziskovalca oziroma v nekaterih primerih informatorja, otroci pa so na vprašanja odgovarjali le enkrat. Zbiranje podatkov je potekalo individualno, in sicer tako, da je raziskovalec, oziroma informator prebral respondentu vprašanje, odgovor pa je brez dodatne interpretacije zapisal v za te namene oblikovan prostor na vprašalniku. Vprašalnik je služil za potrebe triangulacije kvalitativnih podatkov, pa tudi podatki, ki so bili zbrani z vprašalnikom, so bili triangulirani. Vprašalnik je vseboval naslednja vprašanja in napotke:

»Prosim navedi svoje ime in priimek, spol in starost!«

»Prosim navedi svoje trenutno mesto bivanja, koliko časa že živiš na tem mestu in frekvenco vračanja domov/na cesto!«

»Prosim navedi prisotne starše!«

»Prosim navedi obliko svoje družine!«

»S kakšnimi problemi se sooča tvoja družina?«

- »Na kak način se preživljaš?«
- »Na kak način porabiš denar?«
- »Če uporabljaš omamna sredstva, prosim navedi katera in kako pogosto jih uporabljaš!«
- »Ali obiskuješ šolo?«
- »Kako pogosto jo obiskuješ/izostajaš?«
- »Kako se počutiš?«

Vprašanja je bilo velikokrat treba otrokom interpretirati, saj jih kljub izjemni enostavnosti niso v celoti razumeli. Interpretacijo je opravil raziskovalec oziroma informator.

#### 4.1.1.5 Opazovanje brez udeležbe

Opazovanje brez udeležbe je bilo prav tako uporabljeno kot ena od dopolnilnih metod glavnim metodam. Metoda je bila uporabljena v skladu z opisom metode Adlerja in Adlerja (prim. Flick 2002, 135), in sicer:

Opazovalci opazujejo potek dogodkov. Vedenja in interakcije tečejo, kot bi brez prisotnosti raziskovalca, torej nemoteno.

Vloga raziskovalca se pri uporabi te metode v celoti prekriva z vlogo opazovalca,<sup>75</sup> kar pomeni, da je v dogajanje vključen periferno, saj na ta način vzdržuje distanco, ki je nujna, da na opazovane dogodke ne bi vplival (prim. Flick 2002, 136). Takšen pristop se še posebej vzpostavi v prikritem opazovanju, torej v različici metode, pri kateri se subjektov, ki so predmet opazovanja, ne obvesti o dejanskem izvajanju raziskovanja in njihovi vlogi.<sup>76</sup> Ta metoda je posebej uporabna za raziskovalno delo v večjih javnih prostorih z visoko fluktuacijo ljudi, kot so na primer železniške postaje in restavracije (prim. Flick 2002, 135)

Opazovanje udeležbe je mogoče razdeliti v 7 stopenj (prim. Flick 2002, 136):

<sup>75</sup> Gold (prim. Flick 2002, 135) je razvil tipologijo vlog participientov. Loči štiri tipe:

- popoln participient,
- participient kot opazovalec,
- opazovalec kot participient in
- popoln opazovalec.

<sup>76</sup> V zvezi s tem pristopom gre popolnoma soglašati s Flickovo (prim. Flick 2002, 136) ugotovitvijo o vprašanju etičnosti pristopa, še posebej v primerih, ko so subjekti lahko dostopni in ne obstajajo praktične prepreke, da bi jih o opazovanju obvestili.

1. inscenacija (določitev prostorskih, časovnih in vsebinskih okvirjev opazovanja);
2. definiranje predmetov opazovanja;
3. trening opazovanja (predvsem za vzpostavitev lastne standardizacije opazovanja);
4. deskriptivno opazovanje, ki zagotovi začetni generalni opis terena;
5. fokusirano opazovanje, ki se koncentrira bolj na relevantne aspekte raziskovanja;
6. selektivno opazovanje, ki je namensko usmerjeno v določene centralne aspekte, in
7. zaključek opazovanja, ki nastopi na točki, ko dejansko opazovanje ne prinaša več novih podatkov.

Glavna težava pri uporabi te metode je najprej v definiciji vloge opazovalca (ibid.). »Bolj ko je mesto opazovanja javno in nestrukturirano, lažje bo zavzeti pozicijo, ki ni očitna in ne bo vplivala na druge v prostoru. Bolj kot je teren mogoče spregledati, težje je vanj vstopiti in postati član« (ibid., 136–137). Flick kot pomembno potencialno težavo izpostavlja tudi podatke, ki so zbrani s pomočjo te metode in niso triangulirani, dodaja pa še, da je za zagotavljanje popolnega razumevanja zbranega materiala treba izvajati tudi metodo samoopazovanja, saj je le na ta način mogoče integrirati individualne impresije v zbrano gradivo (ibid., 138).

Sami smo metodo uporabljali na način, ki ga Flick imenuje prikrito opazovanje (prim. Flick 2002, 135–136). Opazovanje brez udeležbe je bilo uporabljeno predvsem kot predhodna faza vsem drugim oblikam zbiranja podatkov, predvsem pa priprava za vzpostavitev stika s skupinami cestnih otrok. Opazovanje brez udeležbe je bilo največkrat kombinirano z vizualnimi metodami, pa tudi s krajšimi intervjuji z respondenti, ki niso prihajali iz populacije, ki je bila opazovana. Namen zbiranja vizualnih in narativnih podatkov v zvezi z opazovano populacijo je bil predvsem v zagotavljanju uspešnega prvega stika z opazovano populacijo, pa tudi za potrebe triangulacije kasneje zbranih podatkov.

#### 4.1.2 Triangulacija<sup>77</sup> metode

Pristop, ki je bil uporabljen pri raziskovanju, je bil načrtovan po načelu triangulacije. Potrebno je poudariti, da je bilo oblikovanje specifične metode evolutiven proces in se na začetku raziskovanja ni nanašalo na nobeno od uveljavljenih metodoloških pozicij. Kasneje, ko je bilo raziskovanje v teku, pa je bila posebna pozornost posvečena eksperimentiranju z nekaterimi uveljavljenimi metodami, predvsem z namenom preverjanja učinkovitosti uporabljene metode. Namen pričujočega podpoglavja je predstaviti evolucijo uporabljene metode, skupaj z empirično ugotovljenimi prednostmi in pomanjkljivostmi navedenih metodoloških pristopov.

Da bi se izognili težavam, ki jih povzroča raziskovanje s populacijo cestnih otrok (prim. Bemak 1996; Aptekar 2000; Naterer in Fištravec 2006), so številni avtorji predlagali kombiniranje kvantitativnih pristopov s kvalitativnimi (Bemak 1996; Aptekar 2000 idr.), posebno pozornost pa je treba nameniti tudi uvedbi trianguliranega pristopa. Aptekar (2000)

---

<sup>77</sup> Triangulacijo razumemo v pričujoči nalogi kot obliko navzkrižnega poizvedovanja oziroma kot »... uporabo številnih pristopov pri obdelavi raziskovalnega vprašanja, predvsem z namenom zagotovitve večje verodostojnosti dobljenih podatkov. (Bryman 2009, 1). Po besedah Brymana (ibid.) je glavna pomanjkljivost številnih družboslovnih študij ravno v osnovanosti na eni sami metodi in zbrani podatki so tako omejeni s pomanjkljivostmi te metode. Triangulacija po njegovih besedah (ibid.) zagotavlja skozi multimetodološki pristop podrobnejše in zanesljivejše podatke. Denzin (prim. Bryman 2009, 2) loči 4 tipe triangulacije:

1. triangulacija podatkov, ki zahteva zbiranje podatkov s pomočjo množice strategij, tako da so podatki zbrani na različnih časovnih in prostorskih lokacijah ter v različnih stratumih;
2. triangulacija raziskovalcev, ki zahteva uporabo različnih raziskovalcev na enem raziskovalnem vprašanju, tako v smislu zbiranja kot tudi interpretacije zbranih podatkov;
3. teoretska triangulacija, ki se nanaša na uporabo več kot ene teoretske pozicije oziroma interpretacije podatkov;
4. metodološka triangulacije, ki zahteva aplikacijo različnih na enem raziskovalnem vprašanju.

Denzin (ibid., 3) prav tako loči med triangulacijo *znotraj metode* (na primer uporaba različnih vprašanj za raziskovanje določenega elementa) in triangulacijo *med metodami* (uporaba različnih metod na določenem raziskovalnem vprašanju).

Ideja triangulacije je bila velikokrat kritizirana (ibid., 4). Največkrat so ji, predvsem predstavniki konstruktivistične pozicije, očitali, da temelji na naivnem realizmu oziroma ideji, da obstaja enotna, univerzalna pozicija socialnega sveta. Pomembna kritika se nanaša tudi na primerljivost podatkov, ki so bili zbrani z različnimi metodami, predvsem kar se tiče enkratnih in neponovljivih kontekstov oziroma socialnih situacij, v katerih so bili zbrani.

se posebej zavzema za uporabo treh ali več metod, ki se nanašajo na določen problem, pri čemer vsaka uporabljena metoda eliminira pomanjkljivosti druge uporabljene metode. Analiza naj bi se torej nanašala na triangulirane podatke, saj so tisti, ki so zbrani z izključno eno samo metodo, preveč parcialni, da bi lahko predstavljali osnovo za razumevanje določenega pojava.

Tudi iz podatkov, zbranih z lastnim raziskovalnim delom (Naterer 2002; Naterer in Fištravec 2006; Naterer 2007), je mogoče razbrati navidezno neskladnost<sup>78</sup> med poročili otrok, zbranimi s pomočjo vprašalnikov in z metodo opazovanja z udeležbo oziroma drugih metod pred izvedbo triangulacije. Vprašalniki, ki so bili uporabljeni leta 2000, so bili vpeljani, da bi raziskali mesto bivanja otrok, njihovo starost, družinsko situacijo otrok, čas, ki so ga otroci prebili na cesti, frekventnost vračanja domov, participacijo v vzgojno-izobraževalni instituciji, otrokov vir dohodka in uporabo omamnih sredstev. Že ob prvi sistematizaciji zbranih podatkov se je pokazalo, da s strani otrok navedeni podatki niso povsem skladni s podatki, zbranimi z metodo opazovanja z udeležbo. Posebej velika odstopanja so se pokazala na področju družinske situacije, participacije v vzgojno-izobraževalni instituciji, uporabi omamnih sredstev in viru dohodka. Respondenti so po večini poročali o odsotnosti staršev,

---

<sup>78</sup> Neposredna izkušnja raziskovanja med cestnimi otroki v Makejevki je pokazala, da so uporabljeni vprašalniki zbirali podatke, ki se tičejo respondentove normativne resničnosti oziroma predstavljajo kulturni oz. subkulturni ideološki standard respondentov. Kot dober primer je mogoče navesti primer respondenta (Naterer 2007), ki je bil med našim izvajanjem terenskega dela in metode opazovanja z udeležbo udeležen v izvajanju vprašalnika, ki ga je opravljal raziskovalec ene od nevladnih organizacij. Vprašalnik, ki ga je uporabljal raziskovalec, je temeljil na zaprtih vprašanjih, naloga izvajalca pa je bila, da zapisuje odgovore respondenta, v tem primeru Saške. Ob koncu vprašalnika je bil respondent poplačan za svoj čas z manjšo denarno nagrado. Glavni namen izvajanja vprašalnika je bil, po navedbah izvajalca, v oblikovanju baze podatkov, da bi na podlagi tega načrtovali in izvedli programe pomoči cestnim otrokom. Pri omenjenem primeru je respondent iskreno odgovarjal na vsa zastavljena vprašanja, izvajalec vprašalnika jih je dosledno zapisal, vseeno pa so bili podatki neresnični oziroma neuporabni, saj niso vključevali konteksta, problematičen pa je tudi status raziskovalca oziroma odnos cestnih otrok do njega. Podatki, zbrani z lastnim opazovanjem z udeležbo, lahko služijo za razlago nastale situacije; ker pa je bila metoda izvajana v skupini, iz katere je prihajal respondent že vrsto let, jo lahko uporabimo tudi za trianguliranje. Vprašalnik nevladne organizacije je preko zaprtih vprašanj in raziskovalčevih specifičnih interpretacij le-teh respondenta prikazal kot obubožanega, podhranjenega, fizično in psihično zlorabljenega ter socialno marginaliziranega posameznika. Kot takšen je ne le potencialni, ampak dejanski kandidat za pomoč, ki jo bo nudil na teh podatkih zbran program otrokom na cesti. Vendar pa podatki, zbrani z opazovanjem z udeležbo, istega respondenta prikazujejo v bistveno drugačni luči. Fant je v času opravljanja vprašalnika namreč imel družino, ki je živela v relativno urejenih okoliščinah v bližnjem blokovskem naselju, domov se je vračal dokaj frekventno, občasno pa je tudi delal na bližnji tržnici. Kasneje se je v krajšem pogovoru s tem respondentom pokazalo, da v resnici tudi računa na podporo programa, ki naj bi bil na podlagi vprašalnika oblikovan. Problem tega konkretnega vprašalnika je torej večdimenzionalen. Vprašanja so bila zaprta, respondent ni imel možnosti aktivne participacije pri odvijanju raziskovanja, poseben vpliv pa je imela tudi naravnost programa pomoči, iz katerega je raziskovanje izhajalo. Vprašalnik je temeljil na seriji predsodkov, vezanih na cestne otroke, kar je bilo mogoče opaziti predvsem pri izvajalčevem interpretiranju vprašanj in odgovorov respondenta. Kot problematičnega pa gre izpostaviti tudi status raziskovalca, ki zaradi svojega položaja ni bil sposoben zajeti emske pozicije, kar pa je imelo za posledico nerazumevanje dejanskega položaja respondenta in posledično narave pojava. Triangulacija metode bi v navedenem primeru lahko zagotovila nekoliko boljši izid, sama po sebi pa ne bi rešila problema razumevanja zbranih podatkov.

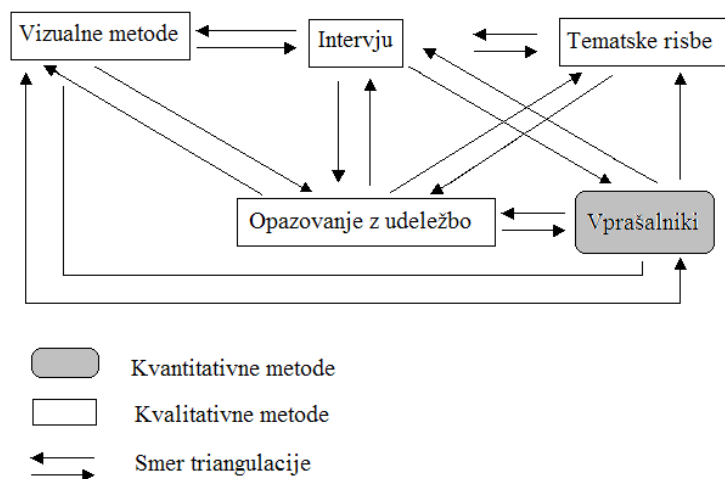
največkrat zaradi smrti oziroma služenja zaporne kazni, o revščini v družini in lastnem pomanjkanju denarja. Močno pretiravanje s strani respondentov je bilo opaziti na primer pri navajanju količine konzumiranja inhalantov in alkohola ter pri šolski participaciji. Metoda opazovanja z udeležbo je namreč izpostavila, da ima večina otrok prisotne starše, da razpolagajo v primerjavi z navedenimi z relativno visokimi zneski, da je dejanska uporaba inhalantov bistveno nižja, medtem ko uporabe alkohola, kljub navajanju, ni bilo. Prva triangulacija metode je bila izvedena leta 2000, predvsem za potrebe preverjanja zanesljivosti podatkov, zbranih z omenjenimi vprašalniki. Triangulacija je temeljila na uvedbi vodenega strukturiranega intervjuja, ki je od respondenta ali skupine respondentov zahteval, da komentirajo že zbrane podatke določenega vrstnika iz skupine oziroma člana ene izmed drugih skupin. Na ta način so bili zbrani podatki vsakega člana skupine komentirani s strani skupine, preverjena je bila verodostojnost podatkov, zbrana pa je bila tudi kopica drugih informacij, ki jih respondent pri izvajanju vprašalnika bodisi ni želel podati bodisi ni dobil priložnost posredovati.

Leta 2002 je bila prvič načrtno uporabljena metoda zbiranja vizualnih podatkov. Na samem začetku ni bila triangulirana, saj je šlo zgolj za sistematizirano uporabo videokamere in fotoaparata. Podatki, zbrani v tem času, so bili kasneje kombinirani s podatki, zbranimi leta 2004. Vse skupaj je bilo triangulirano s komentarji respondentov in podatki, zbranimi z metodo opazovanja z udeležbo. Triangulacija je bila izvedena tako, da so bili posnetki pokazani osebam, ki se na posnetkih same pojavljajo, pa tudi drugim, za katere je bilo ocenjeno, da bi lahko v povezavi z zbranim materialom podali ustrezen komentar. Po pregledu zbranega materiala so bili respondenti seznanjeni s komentarji in interpretacijo posnetega dogajanja, kot ga je videl raziskovalec, sami pa so bili naprošeni, da na podlagi videnega in slišane komentirajo zbrane podatke. Na ta način je bila zagotovljena višja stopnja razumevanja zbranega materiala, ki se kaže v integraciji vsaj dveh različnih zornih kotov. Uvedba vizualne metode je imela še dodatne pozitivne učinke. Uporaba je namreč temeljila na enem najosnovnejši principov, ki idealizira uporabo kamere tudi na nestrukturiran način (snemanje navidezno nepomembnih dejavnosti oziroma uporaba kamere zunaj organiziranih situacij, kot je na primer intervju). Na ta način je bilo ob kasnejšem pregledovanju in sekundarni obdelavi zbranega vizualnega materiala mogoče iz zbranega izluščiti podatke, ki so bili zbrani povsem slučajno. Tako so se respondenti na primer soočili s svojimi aktivnostmi, ki se jih niso zavedali, skozi komentiranje videnega pa so razširili polje razumevanja zbranega materiala, kot ga je ta že vseboval.

Opazovanje z udeležbo predstavlja skozi celotno antropološko terensko delo glavno metodo zbiranja podatkov. Temeljilo je na neposredni udeležbi v vsakodnevem življenju otrok na cesti v Makejevki, glavni namen pa je bil zbrati kar najširši spekter podatkov, ki zadevajo življenje cestnih otrok. Zbiranje podatkov je potekalo v obliki zapisovanja dnevnikov in zapiskov, ki so raziskovalčeva interpretacija videnega. Podatki, zbrani na ta način, so triangulirani s pomočjo intervjujev s cestnimi otroki, kar služi kot pomoč pri interpretaciji zbranega gradiva, pa tudi kot instrument zbiranja povsem novega gradiva. Kot tretja metoda v procesu triangulacije podatkov, zbranih z opazovanjem z udeležbo, so bili uporabljeni vprašalniki, pri katerih je raziskovalec zapisoval odgovore respondentov. Otroci so odgovarjali na zastavljena vprašanja, ki so bila oblikovana včasih po, največkrat pa pred opravljenimi intervjuji.

Modifikacija vizualnega pristopa, ki je bila izvedena leta 2004, se nanaša na zbiranje vizualnega materiala. Med raziskovalnim delom, opravljenim tega leta, so bili med otroke razdeljeni fotoaparati z enostavnim delovanjem, edini napotek, ki so ga otroci dobili, pa je bil, da fotografirajo stvari, ki se jim zdijo zanimive. Na koncu vsakega dneva so otroci fotoaparate skupaj s fotografijami vrnili, razvite fotografije pa so sami dobili v vpogled po opravljenem postopku razvijanja filma. Zbran vizualni material je bil trianguliran s podatki, zbranimi z metodo opazovanja z udeležbo in intervjuji, ki so potekali ob soočenju respondentov z materialom, ki so ga sami zbrali. Iz zbranega trianguliranega materiala je v časovni perspektivi mogoče slediti nekaterim elementom iz vsakodnevnega življenja, ki so predmet zanimanja otrok, neodvisno od navedenega mnenja otrok.

Shema 4.1: Triangilacijski načrt metode



Leta 2007 je bila metodi zbiranja vizualnih podatkov dodana metoda zbiranja tematskih risb. Po raziskovalčevih napotkih, vezanih na vnaprej določeno temo, so respondenti izdelali risbico, ki po njihovem mnenju slika napovedano temo. Nekaj dni pred izvajanjem te metode je bil med otroki izpeljan vprašalnik, ki se je v določeni meri nanašal na temo, ki je bila predmet risbic. Ko so respondenti končali z izdelavo risbic, je bil vsak posebej povabljen na intervju, v katerem je komentiral svojo risbico. Pomembno je poudariti, da so bili respondenti v času risanja risbic fizično ločeni, da ne bi vplivali drug na drugega, prav tako pa so bili tudi intervjuji, vezani na komentiranje narisane risbe, izvedeni zgolj v prisotnosti raziskovalca in respondenta. Podatki, ki so bili zbrani z vprašalniki, tematskimi risbami in intervjuji, kažejo sicer določena odstopanja, vendar je triangulacija omogočila podrobnejše razumevanje zbranih podatkov, še posebej zaradi same narave metode zbiranja tematskih risb.

V končni različici je bila metoda leta 2007 in 2008 organizirana v integracijo kvalitativnih in kvantitativnih metod, kot je to prikazano v Shemi 1 (Triangulacijski načrt metode). Triangulacija je bila zastavljena na način, da je bila vsaka metoda triangulirana z vsaj dvema drugima metoda. Metoda opazovanja z udeležbo, ki predstavlja osrednjo metodo, je bila triangulirana z vsemi uporabljenimi metodami. Metode so bile kombinirane po načelu kompenziranja pomanjkljivosti ostalih metod, pri čemer je bil glavni kriterij za uporabo določene metode ta, da izniči kar največ pomanjkljivosti, ki jih že uporabljene metode prinesejo v raziskovanje.

## **4.2 Predstavitev podatkov**

Pričujoča predstavitev bo opravljena na treh nivojih, kvantitativnem in kvalitativnem, tretji nivo pa so triangulirani podatki:

1. kvantitativni nivo temelji na kvantitativnih podatkih, predstavljenih v tabeli in komentarjih, katerih glavni namen je predstaviti sociografske podatke cestnih otrok v Makejevki;
2. kvalitativni nivo temelji na kvalitativnih podatkih, predstavljenih v obliki izsekov iz intervjujev, dnevnikov, terenskih zapisov in audio- ter videomateriala, katerih glavni namen je komentiranje kvantitativnega nivoja analize in omogočiti kvalitativni vpogled v pojav in njegovo razumevanje;



3. triangulirani podatki, ki so rezultat triangulacije metod in predstavljajo najvišji nivo integracije kvalitativnih in kvantitativnih podatkov.

V tabeli 1 so predstavljeni podatki, zbrani v letih 2000–2008. Zbiranje podatkov je potekalo na lokacijah, na katerih cestni otroci živijo in se zadržujejo – tržnice, avtobusne postaje, postaje maršrutke, železniška postaja, prostor v bližini supermarketov in ostala frekventna mesta.

Tabela 4.1: Pregled podatkov

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Sk.	Št.	Ime	Spol	Starost	Mesto bivanja	Čas na cesti	Frekvenca vračanja	Prisotni starši	Oblika družine	Problemi v družini	Otrokov vir dohodka	Potrošnja denarja	Omamna sredstva	Frekventnost uporabe	Šolska participac.	Frekvenca	Zdravstveno stanje
	1	ANJA	ženski	15	dom	4	občasno	oba	popolna	Al, L	St	O, M, Z	Al, C, L	občasno	da	občasno	dobro
	2	KOSTJA	moški	12	cesta	5	vedno	nihče	dezintegr.	/	Be, St	O, M, Z	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro
	3	VINJIK	moški	15	cesta	6	vedno	nihče	dezintegr.	/	Be, St	O, M, Z	Al, C, L	vedno	da	nekoč	dobro
	4	MALIJ	moški	13	cesta	6	vedno	mati	oče mrtev	Al	zaposlen	O, M, Z	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro
	5	DIMA	moški	16	cesta	6	vedno	oba	popolna	Al, L	Be, St	O, M, Z	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro
	6	DENIS	moški	12	cesta	5	vedno	mati	ni podatka	Al	Be, St	O, M, Z	Al, C, L	vedno	da	nekoč	dobro
	7	DENIS	moški	17	cesta	5	vedno	oba	popolna	/	Be, St	O, M, Z	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro
	8	DENIS	moški	16	cesta	2	vedno	oba	popolna	/	Be, St	O, Z, M	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro
	9	SERGEJ	moški	14	dom	7	občasno	mati	oče neznan	Al, Br	Be, St	O, Z, M	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro
	10	SAŠA	moški	15	cesta	6	vedno	oče	mati mrtva	Al, Br	Be, St	O, Z, M	Al, C, L	vedno	ne	/	dobro
	11	LESJA	ženski	15	cesta	7	vedno	nihče	dezintegr.	/	Ž	O, Z, M	Al, C, L	občasno	ne	/	dobro
1	12	LJENA	ženski	15	dom	3	vedno	nihče	dezintegr.	/	Ž	O, Z, M	C	vedno	da	nekoč	dobro
	13	MIŠA	moški	9	cesta	3	vedno	oba	popolna	Al, Br	Be, St	O, Z, M	Al, C, L	vedno	ne	/	dobro
	14	ARTJOM	moški	12	cesta	3	vedno	oba	popolna	Al	Be, St	O, Z, M	C	občasno	da	nekoč	dobro
	15	STAS	moški	13	cesta	5	vedno	mati	ločitev	Al	Be, St	O, M, Z	Al, C, L	vedno	ne	/	dobro
	16	GALJUN	moški	13	cesta	6	vedno	oba	popolna	Al, Br	Be	O, Z, M	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro
	17	IVAN	moški	15	cesta	6	občasno	oba	pon. porok.	Al	Be	O, Z, M	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro
	18	LJOPA	moški	15	dom	6	občasno	oba	popolna	Al, Br	Be, St	O, Z, M	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro
	19	KOLJA	moški	13	cesta	5	vedno	oba	popolna	A, M	Be, St	O, Z, M	Al, C, L	vedno	ne	/	dobro
	20	DIMA	moški	16	cesta	6	vedno	mati	ločitev	Al	Be, St	O, Z, M	Al, C, L	občasno	da	občasno	dobro
	21	LJENA	ženski	16	cesta	2	vedno	mati	oče zaprt	Al	Ž	O, Z, M	C	vedno	da	občasno	dobro
	22	LJENA	ženski	12	dom	3	občasno	mati	ločitev	Al, Br	Be	O, Z, M	C, L	občasno	da	občasno	dobro
	23	DENIS	moški	12	cesta	1	občasno	oba	popolna	Al	Be, St	O, M, Z	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro
	24	ARTIOM	moški	11	cesta	1	občasno	oba	popolna	Al	Be, St	O, Z, M	Al, C, L	vedno	da	nekoč	dobro
	25	IGOR	moški	10	cesta	3	vedno	oba	popolna	Al	Be, St	O, Z, M	Al, C, L	vedno	da	nekoč	dobro
	26	OKSANA	ženski	16	dom	4	občasno	oba	popolna	Al	Be	O, Z, M	Al, C, L	vedno	da	nekoč	dobro
	27	SANTIOR	moški	15	dom	2	občasno	oba	popolna	/	Be, St	O, Z, M	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro
	28	LIDA	ženski	14	dom	3	občasno	mati	oče zaprt	Al	Be	O, Z, M	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro
	29	VIKA	ženski	14	dom	4	občasno	oba	popolna	/	St	O, Z, M	C, L	občasno	da	občasno	dobro
	30	EDI	moški	11	dom	5	vedno	mati	ločitev	Al	Be, St	O, Z, M	Al, C, L	vedno	ne	/	dobro
	31	VOVA	moški	12	cesta	2	občasno	oba	popolna	Al, Br	Be, St	O, Z, M	C, L	vedno	da	nekoč	dobro
	32	NATAŠA	ženski	9	cesta	2	občasno	oba	popolna	Al, Br	Be	O, Z, M	/	/	da	nekoč	slabo
	33	ANTON	moški	12	dom	3	vedno	mati	oče zaprt	/	zaposlen	O, M, Z	C, L	vedno	da	nekoč	dobro
	34	ANJA	ženski	11	dom	3	vedno	oba	popolna	Al, Br	Be	O, M, Z	C	vedno	da	nekoč	dobro
2	35	LJENA	ženski	12	dom	3	vedno	oba	ločitev	Al, Br	Be	O, Z, M	C	vedno	da	nekoč	dobro
	36	SLAVA	moški	11	dom	2	vedno	oba	popolna	Al, Br	Be, St	O, Z, M	C, L	vedno	da	nekoč	dobro
	37	VITALI	moški	13	dom	3	vedno	oba	popolna	Al, Br	Be	O, Z, M	C, L	vedno	da	nekoč	dobro
	38	MAKSI	moški	11	dom	3	vedno	oba	popolna	/	Be, St	O, Z, M	C	vedno	da	nekoč	dobro
	39	VITALI	moški	12	dom	2	vedno	oba	popolna	Al, Br	Be	O, Z, M	C, L	vedno	da	nekoč	dobro

	40	DIMA	moški	13	cesta	/	občasno	mati	ločitev	Al, Br	Be, St	M, Z, O	Al, C, L, Bal	vedno	da	občasno	dobro
	41	ROMAN	moški	12	cesta	/	občasno	mati	ločitev	Al	Be, St	M, Z, O	Al, C, L, Bal	vedno	da	občasno	dobro
	42	DENIS	moški	8	cesta	/	občasno	oba	popolna	Al	Be, St	M, Z, O	Al, C, L, Bal	vedno	da	občasno	dobro
	43	KOLJA	moški	17	cesta	/	občasno	mati	oče mrtev	Al	Be, St	M, Z, O	Al, C, L, Bal	vedno	da	občasno	dobro
3	44	KASAJA	ženski	13	cesta	/	občasno	mati	oče zaprt	Al	Be, St	M, Z, O	Al, C, L, Bal	vedno	da	občasno	dobro
	45	SAŠKA	ženski	7	cesta	/	občasno	oba	popolna	/	Be	M, Z, O	Al, C, L, Bal	vedno	da	občasno	dobro
	46	VADJIK	moški	16	cesta	5	vedno	nihče	/	/	Be, St	M, Z, O	Al, C, L, Bal	vedno	ne	/	dobro
	47	SERGEJ	moški	11	cesta	/	občasno	oba	popolna	/	Be, St	M, Z, O	Al, C, L, Bal	vedno	da	občasno	dobro
	48	ARTUR	moški	17	cesta	5	vedno	nihče	/	Al	Be, St, Ž	M, Z, O	Al, C, L, Bal	vedno	ne	/	dobro
	49	SANTIOR	moški	17	cesta	4	občasno	oba	ločitev	Al	Be, St, Ž	M, Z, O	Al, C, L, Bal	vedno	da	občasno	dobro
	50	TOLIK	moški	12	cesta	3	občasno	oba	ločitev	/	Be, St, Ž	M, Z, O	Al, C, L, Bal	vedno	da	občasno	dobro
	51	VOVA	moški	12	cesta	3	občasno	oba	ločitev	Al	Be, St, Ž	M, Z, O	Al, C, L, Bal	vedno	da	občasno	dobro
	52	SERGEJ	moški	14	cesta	2	občasno	oba	popolna	Al	Be, St, Ž	M, Z, O	Al, C, L, Bal	vedno	da	občasno	dobro
	53	RUSLAN	moški	15	cesta	4	občasno	oba	ločitev	Al	Be, St, Ž	M, Z, O	Al, C, L, Bal	vedno	da	občasno	dobro
	54	LJERA	ženski	15	dom	3	občasno	mati	ločitev	Al	Be, St	M, Z, O	Al, C, L, Bal	vedno	da	občasno	dobro
	55	VALJERA	moški	16	dom	4	občasno	mati	ločitev	Al	/	M, Z, O	Al, C, L, Bal	vedno	da	občasno	dobro
	56	KRISTINA	ženski	15	dom	2	občasno	oba	popolna	/	Be	M, Z, O	Al, C, L, Bal	občasno	da	občasno	dobro
	57	KOLJA	moški	16	cesta	4	občasno	oba	popolna	/	Be, St, Ž	Z, M, O	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro
	58	ANJA	ženski	16	dom	3	občasno	oba	popolna	Al, Br	Be, St, Ž	Z, M, O	Al, C, L	vedno	da	nekoč	dobro
	59	IGOR	moški	14	cesta	2	občasno	oba	ločitev	/	Be, Ž	Z, M, O	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro
	60	DENIS	moški	15	cesta	3	občasno	oba	popolna	/	Be, St, Ž	Z, M, O	Al, C, L	vedno	da	nekoč	dobro
	61	KOLJA	moški	14	cesta	2	občasno	oba	popolna	Al	Be, St, Ž	Z, M, O	Al, C, L	vedno	da	nekoč	dobro
4	62	SAŠA	moški	16	cesta	2	občasno	oba	popolna	Al	Be, St	Z, M, O	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro
	63	STAS	moški	15	cesta	2	občasno	mati	oče mrtev	Al	Be, St, Ž	Z, M, O	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro
	64	LJOPA	moški	16	cesta	1	občasno	oba	popolna	Al	Be, St, Ž	Z, M, O	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro
	65	SANTJOR	moški	15	cesta	2	občasno	oba	popolna	Al	Be, St, Ž	Z, M, O	Al, C, L	vedno	da	nekoč	dobro
	66	VOVA	moški	15	cesta	1	občasno	mati	oče zaprt	Al	Be, St, Ž	Z, M, O	Al, C, L	vedno	da	nekoč	dobro
	67	ARTJOM	moški	16	cesta	2	občasno	oba	popolna	Al	Be, St, Ž	Z, M, O	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro
	68	MIŠA	moški	15	cesta	2	občasno	oba	popolna	Al	Be, St, Ž	Z, M, O	Al, C, L	vedno	da	občasno	dobro

Legenda:

Al – alkohol    Bal – baltuška    Be – beračenje    Br – brezposelnost    C – tobaki izdelki (cigareti)    L – inhalanti (lepilo, barva ...)

Z – zabava    Ž – odpad. železo    M – mamila    O – osnovne potrebe    St – steklo (prazne steklenice)

#### 4.2.1 Distribucija po spolu

Večino v skupini predstavljajo fantje. Med 68 respondenti, vključenih v raziskavo, je bilo 52 (76,5 %) fantov in 16 (23,5 %) deklet.

#### 4.2.2 Distribucija po starosti

V raziskavi so bili vključeni otroci med 7. in 17. letom starosti. Od 68 otrok je bil eden (1,5 %) star sedem let, eden (1,5 %) osem let, dva (3 %) devet let in eden (1,5 %) deset let. 11 let je bilo starih šest (8,8 %) otrok, 12 let 13 otrok (19,11 %) in 13 let 6 (8,8 %) otrok. 7 otrok (10,3 %) je bilo starih 14 let, 15 otrok (22 %) je bilo starih 15 let, 10 (14,7 %) otrok 16 let in 6 (8,8 %) otrok 17 let. Povprečna starost v celotni populaciji je bila 13,6 let. Najštevilčnejša je starostna skupina od 12 do 16 let, manj pa je skupina od 7 do 12 let, najmanjša pa je skupina nad 17 let. Razlog za to lahko

Tabela 4.2: Distribucija po starosti

Starost/leta	Število	Odstotek
7	1	1,5 %
8	1	1,5 %
9	2	3 %
10	1	1,5 %
11	6	8,8 %
12	13	19,11 %
13	6	8,8 %
14	7	10,3 %
15	15	22 %
16	10	14,7 %
17	6	8,8 %
Skupaj	68	100

najdemo v podatku, da večina otrok, ko dosežejo to starost, svojega časa več ne preživlja v skupini cestnih otrok, ampak jih je mogoče najti v drugih skupinah v mestu. Večina jih najde delo in pustijo cestno življenje za sabo, nekateri pristanejo v zaporu zaradi prestopkov, ki so jih zagrešili kot cestni otroci oziroma mladostniki, manjši del pa jih pomre (med 68 respondenti so bili zabeleženi trije primeri smrti).

Kvalitativni podatki, predvsem tisti, ki so bili zbrani z metodo opazovanja z udeležbo, so pokazali, da so mlajši respondenti, torej respondenti iz skupine od 7 do 12 let, veliko več časa preživeli v skupini in so kazali tudi višjo stopnjo navezanosti na skupino kot starejši respondenti, torej respondenti iz skupine od 12 do 16 let. Medtem ko so starejši člani skupine velikokrat posamezno ali tudi v parih za nekaj časa zapustili skupino, so se mlajši po večini držali skupine in so le izjemoma zapuščali skupino kot posamezniki.

### 4.2.3 Mesto bivanja

Respondenti so se do mesta bivanja v času opravljanja terenskega dela opredelili različno. 21 (30,8 %) respondentov je kot svoje trenutno mesto bivanja navedlo dom, 47 (69,1 %) respondentov pa je kot svoj trenutni dom navedlo cesto. Pri vseh respondentih pa je kot univerzalno mogoče zaslediti dinamiko nihanja med življenjem doma in življenjem na cesti. Med tistimi, ki so za svoje trenutno bivališče navedli dom (21 respondentov, 30,8 % celotnega vzorca), jih 9 (13,2 %) živi v družinah vedno, 12 (17,6 %) pa občasno. Teh 9 respondentov sami sebe ne dojemajo kot cestne otroke in menijo, da je njihovo življenje na cesti začasna alternativa življenju doma. Med respondenti, ki so za svoj trenutni dom navedli cesto (47 respondentov, 69,1 % celotnega vzorca), jih je 19 (27,9 %) poročalo o cesti kot permanentni lokaciji bivanja, 28 (41,1 %) pa kot o začasni.

Tabela 4.3: Mesto bivanja s frekvenco vračanja

Mesto bivanja			Frekvence vračanja		
Dom:	21	30,8 %	Vedno:	9	13,3 %
			Občasno:	12	17,7 %
Cesta:	47	69,1 %	Vedno:	19	27,9 %
			Občasno:	28	41,1 %
Skupaj	68	100		68	100

Kvalitativni podatki, predvsem tisti, ki so bili zbrani z metodo opazovanja z udeležbo in intervjuji, so pokazali, da je velika večina respondentov pričela svoje cestno življenje preko krajših obiskov prijateljev, ki so že živeli na cesti. Respondenti opisujejo te obiske najprej kot preživljanje prostih popoldnevov na lokalni tržnici, avtobusni postaji oziroma drugih mestih, kjer so se njihovi prijatelji, ki so že živeli na cesti, zadrževali. Ta druženja naj bi se postopno daljšala in velikokrat so se otroci domov vrnili zelo pozno ali pa so na cesti celo preživeli noč. Največkrat se je to zgodilo med vikendi, prazniki in letnimi počitnicami, ko otrokom ni bilo treba hoditi v šolo in ko so starši imeli relativno manjši nadzor nad aktivnostmi otrok. Povedano drži v veliki meri za drugo generacijo cestnih otrok, torej tistih otrok, ki so na cesti pristali po letu 2004 oziroma 2005. Pri teh je videti, da je glavni motivacijski vzrok za

beg od doma kombinacija njihove interpretacije lastnega družinskega okolja kot zlorabnega in vrstniškega vpliva prijateljev s ceste. Prva generacija cestnih otrok, torej otroci, ki so se na cestah znašli v drugi polovici devetdesetih let in v prvih letih po prelomu tisočletja, je na cesto prišla po večini zaradi zlorabnega in ekonomsko šibkega družinskega okolja in njihov vzorec prehajanja iz družine na cesto je drugačen.<sup>79</sup>

Tako respondenti, ki so se v raziskavi opredelili, da živijo doma, kot tudi tisti, ki pravijo, da živijo na cesti, kažejo vzorec gibanja med življenjem v skupini na cesti in doma pri svojih družinah ter občasnim bivanjem v kateri od socialnih institucij (največkrat gre za internat 'Murc') oziroma nevladnih organizacij (največkrat Cerkev Rema in cerkev Dobri Pastor). Pri vseh je tudi videti, da je življenje na cesti v cestni skupini edina resnična konstanta, na kar kažejo navezanost na skupino in vrstnike, frekventnost vračanja v skupino, intenzivnost aktivnosti, ki jih opravljajo v skupini, in izjave, ki so jih v intervjujih v zvezi s tem podali.

Santior, 17 let (odlomek iz intervjuja 2006):

»... pri nas (doma) je grozno, povsod sranje, vse razpada, povsod ščurki, podgane se preganjajo po stanovanju ... v takem ne moreš živeti.«

A. Naterer: »Hujše kot tukaj (v *tipluhi*)?«

Santior: »No, tukaj vsaj ni ščurkov. Poglej, kaj so mi naredili (zavihal je hlačnico na levi nogi in mi pokazal predel meč, poln pikov insektov). Celó noč so me žrli. V takem naj živim? Ne grem domov ...«

Triangulirani podatki kažejo, da predstavlja tako za otroke, ki so za svoj dom opredelili cesto, kot tudi za tiste, ki zase menijo, da živijo doma, cesta dominantno življenjsko okolje. Glede na navzkrižno primerjanje izjav cestnih otrok, lastnih opazovanj in komentarjev drugih respondentov (predstavnikov vladnih in nevladnih organizacij ter policije) je mogoče skleniti, da je večina interesov in aktivnosti respondentov, ki so sodelovali v naši raziskavi, vezanih na življenje na cesti. Otroci investirajo prav tako veliko časa in energije v življenje na cesti tudi takrat, ko tam

---

<sup>79</sup> Več o oblikovanju pojava cestnih otrok je predstavljeno v podpoglavju, ki govori o migracijah cestnih otrok iz manjših okoliških mest in zaselkov v Makejevko.

dejansko ne bivajo, kar je razvidno predvsem iz pogovorov in načrtovanj, ki se vežejo na čas, ko ga otroci šele bodo preživeli v skupini na cesti.

#### 4.2.4 Razlogi za beg od doma

Zbiranje podatkov, vezanih na motivacijo za beg od doma, je potekalo izključno s pomočjo kvalitativnih metod. Otroci so bili v intervjujih vprašani, zakaj so se odločili, da zbežijo od doma, in velika večina jih je kot glavni razlog navedla slabe življenjske razmere v svojih družinah, slabo ekonomsko stanje v družini in alkoholizem staršev. Med dodatnim pojasnjevanjem družinske situacije so izpostavili tudi brezposelnost, ki naj bi v večini primerov še poglobila slabo ekonomsko stanje in zatekanje staršev k alkoholu. V nekaterih primerih so respondenti omenili kot ključno pri njihovi odločitvi za beg na cesto nasilje staršev, vendar je treba omeniti, da so ti respondenti starše že prej opisali kot alkoholike, alkoholizem pa naj bi bil po njihovem mnenju tudi glavni vzrok nasilništva. Največkrat naj bi bili nasilni očetje, ki so jih otroci opisali kot vzkipljive, agresivne in nerazsodne.

Miša, 9 let (odlomek iz intervjuja 2000):

»Moj oče je bil težek pijanec. Veliko je pil, še preden so zaprli rudnik, v katerem je delal, in potem je izgubil službo ... in ko je bil pijan, me je pretepal, pa mamo in brata in ostale tudi ... pretepal me je tudi, ko ni bil pijan, in ko je bil, me je pretepal še bolj. Ko mi je bilo tega dovolj, sem pobegnil in se nikoli več vrnil. Nekaj časa za tem je za mano prišel tudi moj brat ...«

Anja, 15 let, govori o Sergeju, 14 let (odlomek iz intervjuja 2000):

»Njegovi starši imajo veliko denarja, lastniki bencinske črpalke so. Ko je njegov oče umrl, se je mama poročila z nekom drugim ... Sergej se je s tem moškim prepiral in ko ga je ta usekal, je Sergej pobegnil.«

Zbrani podatki kažejo podobo, pri kateri je treba ločiti stil vzgoje s sistemi kaznovanja od fizičnega znašanja nad otroki. Glede fizičnega nasilja nad otroki je treba izpostaviti predvsem poročila respondentov, ki govorijo, da v nobenem primeru ni šlo za fizično oziroma represivno obliko kaznovanja, ampak izključno za fizično znašanje. Respondenti so povedali, da fizično znašanje ni imelo nobenega povoda z njihove

strani. Glede sankcioniranja prekrškov oziroma represivnih oblik kaznovanja s strani staršev pa so povedali, da njihovi prestopki praviloma niso bili sankcionirani onkraj kričanja staršev in občasnih prepovedi, ki pa se jih praviloma niso držali. Nekateri respondenti so povedali celo, da bi si njihovi starši zaslužili več spoštovanja, če bi držali svojo besedo in otroke bolj dosledno vzgajali.

Podatki, ki so bili zbrani z metodo opazovanja z udeležbo in vizualnimi metodami, predvsem pa triangulirani podatki, predstavljajo vrstniški vpliv kot zelo pomemben dejavnik pri odločitvi za beg na cesto. Vrstniški vpliv se kaže kot pomemben pri otrocih iz ekonomsko šibkejših družin in pri otrocih iz relativno premožnih družin in videti je, da je primarni dejavnik bega na cesto. Otroci, ki se dovolj dolgo družijo s cestnimi otroki, začnejo po določenem času dojemati življenje na cesti kot alternativo življenju doma. Ko se obdobje njihovega bivanja v skupini na cesti občutno podaljša in ko pri sebi zaznajo vprašanje *Zakaj sem na cesti?*, po večini racionalizirajo svojo situacijo na način, da predstavijo oziroma percipirajo stanje v svojih družinah kot problematično. Respondenti so največkrat v takih situacijah omenili alkoholizem in nasilje očetov, brezposelnost oziroma nesposobnost očetov, da bi skrbeli za družino ter odsotnost matere.

Kot zelo pomemben dejavnik gre omeniti družinsko situacijo, ki preko specifične dinamike dela ene otroke bolj verjetne kandidate za beg od doma kot druge, saj omogoča specifične oblike prej opisane racionalizacije. Pri vseh respondentih se v povezavi z razlogi za beg od doma pojavlja mati kot dominantna avtoriteta v družini. To se velikokrat zgodi zaradi odsotnosti očeta, nedvomno pri vseh pa preko percepcije matere kot dominantne. Otroci vidijo mamo kot zelo pomembno, veliko pomembnejšo od očeta in ostalih članov družine in »ne glede na to, da mati pije, je še vedno mati« (odlomek iz dnevnika 2005).

#### **4.2.5 Šolska participacija**

Med vsemi 68 respondenti jih je v času, ko so živeli na cesti, 60 (88,2 %) poročalo o lastni participaciji v enem od vzgojno-izobraževalnih programov institucij, 8 (11,8 %) pa jih nikdar ni hodilo v šolo. Med 60 respondenti, ki so poročali o lastnem



izobraževanju, jih je 39 (65 %) občasno še vedno hodilo v šolo, 21 (35 %) pa jih je izobraževanje prekinilo, po večini pri zaključenih nižjih razredih osnovne šole. Takšnih, ki bi redno obiskovali katero od vzgojno-izobraževalnih institucij, ni bilo.

Tabela 4.4: Šolska participacija s frekvenco

Šolska participacija			Frekvenca vračanja		
Da	60	88,2 %	Vedno:	0	0 %
			Občasno:	39	65 %
			Nikoli:	21	35 %
Ne	8	11,8 %			
Skupaj	68	100			

Zbiranje podatkov, vezanih na končano stopnjo izobrazbe, je sicer potekalo, vendar so zbrani podatki preveč fragmentirani in nepopolni in jih ni mogoče uporabiti na reprezentativen način. Problem pri zbiranju podatkov je predstavljala predvsem interpretacija pojma 'končana stopnja' oziroma 'končan razred', v nekaterih primerih pa se respondenti celo niso mogli spomniti, koliko razredov so končali. Za ilustracijo lahko omenimo le, da so respondenti v povprečju končali od štiri do šest razredov osnovne šole, iz izobraževalnega sistema pa so izpadli v času, ko so začeli z življenjem na cesti.

Kot pomembno izpostavimo relativno močno korelacijo med mestom bivanja in tipom ter obiskovanjem vzgojno-izobraževalne institucije. Iz intervjujev je razvidno, da so respondenti, dokler so živeli doma pri svojih družinah, obiskovali konvencionalno šolo v lokalnem okolju. V tem času je bilo po njihovih navedbah izobraževanje tudi najbolj kontinuirano in uspešno. Vse skupaj pa se je končalo, ko so pobegnili od doma.

Beg na cesto se je, po navedbah respondentov, največkrat zgodil med počitnicami, največkrat kot izlet k prijateljem, ki se je postopoma daljšal in izostanek se je velikokrat razvlekel tudi onkraj počitnic, torej v šolsko leto. Ker se otroci po določenem času niso pojavili v šoli, je socialna služba odreagirala na način, da je starše najprej opozorila, potem pa poslala intervencijsko skupino v družino in še na cesto. Pri večini otrok se je pot zaenkrat končala v internatu, največkrat v internatu v

mestni četrti Vastočna. Ta internat je internat zaprtega tipa, kjer so otroci pod nadzorom vzgojiteljev 24 ur na dan, od ponedeljka do petka, in sicer v času šolskega leta. Preko vikendov, praznikov in počitnic je internat zaprt in otroke pošljejo domov. Večina otrok, ki so v internat prišli s ceste, pa se v tem času ne vrne domov, ampak gredo k svojim skupinam na cesti. Tam po večini ostanejo tudi dalj časa, največkrat do naslednje intervencije socialne službe, kar pa lahko traja tudi po več mesecev. Velikokrat se zgodi tudi, da otroci iz internata na cesto pobegnejo in se vrnejo šele pod prisilno privedbo s strani policije. Ker pa je socialna mreža cestnih otrok v njihovem lokalnem okolju izjemno dobro razvita, so o morebitnih policijskih intervencija velikokrat tudi vnaprej obveščeni in tako lahko tudi v teh primerih traja po več mesecev, da otroka, ki ga policisti iščejo, tudi najdejo in vrnejo v internat. Nekateri respondenti poročajo tudi o primerih, ko so policisti prišli k njihovim družinam, da bi otroke odpeljali. Ker so starši kazensko odgovorni za svoje otroke, so policistom raje plačali podkupnino, tako da ni prišlo do kazenskega pregona, otroci pa so ostali na cesti.

Iz zbranih podatkov in zgoraj navedenega je razvidno, da izobraževanje cestnih otrok, tudi takrat, ko imajo status gojenca v katerem izmed lokalnih internatov, ni kontinuiran proces in gre bolj za institucionalizirano preživljanje časa v internatu kot pa za načrtovan razvojno-izobraževalni proces. Tudi respondenti so opisali učni proces v internatih kot sicer organiziran, časovno načrtovan in vsebinsko strukturiran, vendar skrajno neučinkovit.

Igor, 14 let (odlomek iz intervjuja 2008):

»Pouk v internatu je zanič ... tako kot hrana.«

A. Naterer: »Kakšna pa je hrana?«

Igor: »Zanič – dajo ti le toliko, da ne umreš od lakote.«

Respondenti so bili v številnih primerih, predvsem pa v času, ki so ga preživeli kot varovanci nevladnih in krščanskih organizacij, vključeni tudi v neformalne oblike izobraževanja. Iz njihovih opisov omenjenih oblik je mogoče skleniti, da je šlo predvsem za izobraževanje na področju socialnih veščin, ozaveščanje na področju preventive in kurative glede zdravja in poučevanje verskih vsebin, manj pa je bilo seznanjanja s pravno zaščito in pravicami, ki jih kot otroci imajo. Tovrstne

neformalne oblike izobraževanja so respondenti opisali sicer kot dobrodošle, vendar le v sklopu bivalnega reda organizacije, kot 'nujno zlo' oziroma »ceno, ki jo pač moraš plačati, če bi rad živel pri njih« (Artur, 18 let, odlomek iz intervjuja 2006).

Kvalitativni podatki so pokazali, da je izobraževanje otrokom pomembno in da ga visoko cenijo. Respondenti umeščajo kvalitetno in predvsem visoko izobrazbo zelo visoko v svojem vrednotnem sistemu in jo povezujejo po večini z dobrimi možnostmi pri kandidiranju za prestižna delovna mesta in posledično z dobrim življenjem.

Maloj, 13 let (odlomek iz intervjuja 2000):

»Mislim, da lahko dobiš dobro službo, če enkrat končaš šolo. Odkar sem tukaj (na cesti), ne hodim več v šolo, se pa nameravam vrniti. Če si pameten in imaš svoj biznis, lahko zaslužiš veliko denarja in tako ne potrebuješ šole, je pa vseeno dobro, če jo končaš.«

Saša, 15 let (odlomek iz intervjuja 2002):

»... rad bi hodil v šolo, si potem nekoč kupil svoj tovornjak in prevažal stvari. Tako bi se lahko vrnil k svoji mami v Moskvo in k očetu tudi.«

Vadjim, 16 let (odlomek iz intervjuja 2005):

»... rad bi postal šofer avtobusa ali pa taksija.«

A. Naterer: »Kako boš pa to dosegel?«

Vadjim: »Izpit za avto moram najprej opraviti, vendar si moram še prej priskrbeti stalni naslov (naslov stalnega prebivališča). Pa šolo (osnovno) moram končati ... sploh mi ne manjka veliko. Ampak najprej pa moram dopolniti 18 let, še prej pa nehati z *baltuško* (z intravenoznim uživanjem substance).«

Igor, 14 let (odlomek iz intervjuja 2008):

»Šola je pomembna, seveda je ...«

A. Naterer: »Zakaj?«

Igor: »Ker če imaš končano šolo, dobiš dobro službo in veliko denarja ...«

Tudi pri ostalih respondentih je mogoče zaslediti podobna stališča, pri katerih je končana izobrazba v očeh otrok predvsem sredstvo za pridobitev dobre zaposlitve in posledično večje količine denarja.

#### 4.2.6 Prisotni starši

Tabela 4.5: Prisotni starši

Prisotni starši		
Oba	43	63,2 %
Oče	1	1,5 %
Mati	18	26,3 %
Nihče	6	8,8 %
Skupaj	68	100

Med 68 respondenti jih je imelo 43 (63,2 %) prisotna oba starša, 1 (1,5 %) je imel le očeta, 18 (26,3 %) le mater, 6 (8,8 %) pa ni imelo prisotnih staršev. Kot prisotni so bili opredeljeni starši, ki so lahko bodisi biološki in socialni bodisi samo socialni. Respondenti so bili pri zbiranju teh podatkov naprošeni, da sami opredelijo prisotnost staršev. Tako so v nekaterih primerih, ko so bili starši dejansko fizično odsotni zaradi zapora oziroma ekonomske migracije v tujino, opredeljeni kot prisotni, če so jih kot take navedli respondenti. Kot pomembno gre izpostaviti tudi, da v primerih, ko ni bilo prisotnih staršev, njihova odsotnost ne pomeni avtomatske brezdornosti. V treh od šestih primerov, ko so respondenti navedli, da nimajo prisotnih staršev, so hkrati navedli tudi, da imajo brate in sestre (v enem primeru starejšo sestro, v dveh pa mlajša brata), ki živijo pri sorodnikih in v internatu oziroma ne živijo na cesti.

Triangulirani podatki so pokazali, da so v nekaterih primerih respondenti navedli drugačno družinsko situacijo z vidika prisotnih staršev, kot je ta v resnici bila. Največkrat so respondenti poročali o lastni osirotelosti, pri kateri jih je največkrat mati zapustila oziroma je umrla tragične smrti, oče pa je ali končal v zaporu ali pa tudi sam umrl. Takšno ravnanje gre pripisati izključno specifičnim preživetvenim mehanizmom otrok na cesti, da sebe predstavijo kot žrtve in si zagotovijo relativno ugodnejši položaj pri zagotavljanju resursov za lastno preživetje. V vseh odkritih

primerih tovrstnih manipulacij so bili respondenti soočeni tudi s podatki, ki so bili zbrani s pomočjo drugih metod, na primer navzkrižnih intervjujev z drugimi respondenti, in so svojo zgodbo kasneje spremenili. Na vprašanje, zakaj so manipulirali podatke, so po večini vse skupaj obrnili na šalo, velikokrat pa so celotno zgodbo zanikali in pripomnili, da so ves čas govorili resnico.

#### **4.2.7 Oblika družine<sup>80</sup>**

Od 68 respondentov jih je 66 (97 %) imelo predstavo o obliki oziroma stanju lastne družine, 2 (3 %) pa sta vztrajala, da družine nimata v nikakršni obliki. Od 66 (100 %) respondentov, ki so navedli obliko družine, jih je 36 (52,9 %) opisalo svojo družino kot popolno. Kriterij popolnosti zajema oba biološka starša, ki živita ali v zakonski ali izvenzakonski zvezi. Svojo družino so kot dezintegrirano opisali štirje respondenti (5,8 %). Kot dezintegrirana je opredeljena družina, kjer starši živijo fizično ločeno brez pravne ločitve, otroci pa živijo pri enem in pri drugem od staršev. Na vprašanje o obstoju družine so ti respondenti povedali, da družina sicer ne obstaja v klasičnem smislu in da je ne morejo ustrezno locirati, vendar da hkrati njenega obstoja ne morejo zanikati. Trije respondenti iz takšnih družin so sami sebe opredelili, da bivajo na cesti, eden od njih pa je povedal, da živi doma in sebe ne dojema kot pravega cestnega otroka.

---

<sup>80</sup> Ostali podatki vezani na družino v pričujočo nalogo zaradi nepopolnosti zbranih podatkov niso vključeni, omeniti pa je potrebno, da gre po večini za družine iz nižjega sloja, starši so po večini nizko izobraženi in zaposleni kot manualni delavci oziroma so brezposelni.

Tabela 4.6: Oblika družine

Oblika družine		
Popolna	36	52,9 %
Dezintegrirana	4	5,8 %
Oče mrtev	3	4,4 %
Oče zaprt	5	7,4 %
Oče neznan	1	1,5 %
Mati mrtva	1	1,5 %
Ločitev	14	20,6 %
Ponovna poroka	1	1,5 %
Ni podatka	1	1,5 %
Skupaj	66	100

Trije respondenti so navedli, da je njihov oče mrtev. Eden od respondentov je povedal, da mu je oče umrl, ko je bil še zelo mlad in se vzroka smrti ne spomni. Drugi je povedal, da je oče umrl v prometni nesreči, tretji pa, da je oče delal v Černobilu takoj po nesreči in je umrl za posledicami radiacijske bolezni. Vsi trije zase menijo, da živijo na cesti in da se domov vračajo občasno.

Pet (7,4 %) respondentov je povedalo, da so njihovi očetje zaprti. V večini primerov kriminalnih dejanj je šlo za krajo in nasilništvo. Dva otroka sta navedla, da živita doma, trije na cesti. Vsi pa so kot prisotnega starša navedli svojo mater.

Eden od otrok (1,5 %) je povedal, da ne ve za svojega očeta, saj naj bi ta bil odsoten že od njegovega rojstva. Respondent je povedal tudi, da živi doma pri svoji materi in da se na cesto vrača občasno.

Eden od otrok (1,5 %) je povedal, da mu je umrla mama, ko je bil še otrok. Kot prisotnega starša je navedel očeta, čeprav je ta zaprt in otrok živi s svojo babico, očetovo mamo.

14 (20,6 %) otrok je navedlo, da so njihovi starši formalno ločeni, 6 (42,9 %) od teh

Tabela 4.7: Oblika družine z ločenimi starši

Oblika ločene družine		
Oba	6	42,9 %
Oče	/	/
Mati	8	57,1 %
Skupaj	14	100

jih živi izmenično pri enem ali drugem staršu, 8 (57,1 %) pri materi, takih, ki bi živeli samo pri očetu, pa ni. Kvalitativni podatki so pokazali, da tudi tisti, ki izmenično živijo pri enem in drugem staršu, veliko bolj

preferirajo življenje pri svojih materah kot pa pri svojih očetih. V potrditev temu zaključku govori tudi s strani otrok navedena frekventnost obiskovanja mater in čas

bivanja v njenem gospodinjstvu, ki je v primerjavi z gospodinjstvom očeta bistveno daljši. Pomembno je izpostaviti tudi, da se je večina očetov po ločitvi od matere poročila, medtem ko so matere ostale samske. V primerih, ko so se matere morale zaradi ločitve izseliti iz stanovanj očetov, so se v večini primerov vrnile k svojim materam, in v skupnostih, kjer so živeli materina mati, mati in otrok, so se otroci, po lastnih navedbah, najbolje počutili.

Eden od otrok (1,5 %) je obliko lastne družine opisal skozi ponovno poroko matere, s tem da svojega krušnega očeta sam ni maral in ga je opisal kot glavni razlog, zakaj živi na cesti.

Pri enem od otrok (1,5 %) ni podatkov o družinski situaciji, saj v času raziskovanja ni bil pripravljen govoriti o teh stvareh.

#### 4.2.8 Problemi v družini

Med 68 otroki jih je 50 (73,5 %) opredelilo situacijo v družini kot problematično, 18 (26,5 %) pa jih je menilo, da v njihovih družinah ni izrazitejših problemov. Med zbiranjem podatkov so bili otroci naprošeni, da izpostavijo kateregakoli od elementov, za katerega sami menijo, da je problematičen in odstopa od stanja, ki je po njihovem mnenju normalno. Tako je vseh 50 (73,5 %) otrok probleme v družini vezalo na alkohol in po njihovem mnenju je uživanje alkohola v njihovih družinah celo za Ukrajino pretirano.

Tabela 4.8: Problemi v družini

Problemi v družini					
Ni problemov	18	26,5 %			
Alkohol (Al)	50	73,5 %			
			Alkohol	32	64 %
			Alkohol, brezposelnost	15	30 %
			Alkohol, inhalanti	2	4 %
			Alkohol, mamila	1	2 %
Skupaj	68	100			

32 (64 %) otrok iz družin, v katerih naj bi bili problemi, je menilo, da njihovi starši preveč pijejo in da je to glavni razlog za slabo stanje v družini. 15 (30 %) otrok je povedalo, da je zraven alkohola pomemben problem v družini tudi brezposelnost. Iz zbranih odgovorov ni mogoče razbrati, ali je alkoholizem posledica brezposelnosti ali je brezposelnost posledica alkoholizma. Dva člana skupine (4 %) sta povedala, da njihuni starši zraven alkohola uporabljajo občasno tudi inhalante.

#### 4.2.9 Otrokov vir dohodka

Beračenje je za večino cestnih otrok v Makejevki glavni vir dohodka, saj se izključno ali pa v kombinaciji s katero od drugih dejavnosti pojavlja kar v 60 (88 %) primerih. Izključno z beračenjem se preživlja 12 (17,7 %) otrok, beračenje pa kombinira z zbiranjem praznih steklenic 31 (45,6 %) otrok, z zbiranjem stekla in odpadnega železa<sup>81</sup> 16 (23,5 %) otrok, beračenje pa kombinira samo z zbiranjem odpadnega železa le eden (1,5 %) od otrok. Izključno s pobiranjem praznih steklenic se ukvarjata dva (3 %), z zbiranjem odpadnega železa pa trije (4,5 %). Dva od otrok (3 %) sta bila v času opravljanja raziskave zaposlena, eden na lokalni tržnici, drugi pa na gradbišču, eden (1,5 %) od otrok pa ni navedel nobene pridobitne dejavnosti.

Tabela 4.9: Vir dohodka

Vir dohodka					
Beračenje	60	88 %			
			Beračenje	12	17,7 %
			Beračenje, prazne stek.	31	45,6 %
			Beračenje, stek., železo	16	23,5 %
			Beračenje, železo	1	1,5 %
Steklo	2	3 %			
Železo	3	4,5 %			
Zaposlen	2	3 %			
Ne dela	1	1,5 %			
Skupaj	68	100			

<sup>81</sup> Primer intervjuja, v katerem eden od otrok opiše zbiranje in prodajo odpadnega železa, je priložen v Prilogi 10 (glej *Priloga 10: Zbiranje in prodaja odpadnega železa*).



V intervjujih so otroci povedali, da je beračenje sicer zelo pomemben del njihovega prihodka, vendar so hkrati povedali tudi, da imajo do te dejavnosti relativno odklonilen odnos.

Ruslan, 15 let (odlomek iz intervjuja 2005):

»... ne maram prositi ljudi (za denar), ponižujoče je.«

Artur, 17 let (odlomek iz intervjuja 2006):

»Beračenje je težko, delati se moraš ubogega, ljudje pa ne dajo radi denarja ... veliko raje pobiram železo, še raje pa na tržnici komu kaj pomagam.«

»Tudi pobiranje železa ni lahko ... vsi zbirajo odpadno železo in težko je najti kaj vrednega. Najbolje je, ko najdem kaj aluminija ali pa bakra, to je vredno največ.«

»Zbiranje steklenic je bolj izhod v sili. Ko res ni drugega, greva z Vadimom iskat steklenice. V steklenicah ni denarja ... problem je v tem, da je steklenic polno, vendar vseh v *prijomki*<sup>82</sup> ne vzamejo. Steklenice od uvoženega piva ali pa vodke ne boš prodal nikjer in najbolje je, da jo kar pustiš na cesti, steklenice od *Rogana* ali pa *Sermata* (vrsti ukrajinskega piva) pa vzamejo povsod. Te pa je zadnje čase težje najti, saj jih vsi nesejo v *prijomko* ali v trgovino, pa tudi pivo se po novem prodaja v dvolitrskih plastenkah, ki jih ne moreš prodati.«

Saša, 16 let (odlomek iz intervjuja 2008):

»Beračenja, kot si ga opisal, sploh ni ... nihče ne sedi ob cesti in drži iztegnjene roke. Vseeno pa vsi (vrstniki iz skupine 4) nenehno prosijo, hodijo po avtobusni postaji in žicajo ... na hitro skočijo v Ukrajino (lokal z odprtim vrtom v centru mesta) ali pa Univermag (nakupovalno središče v centru mesta). Resnega denarja ni v tem ... no, včasih tudi uspe. Kolja je od neke bogate gospe dobil 20 griven ...«

Kljub temu da je beračenje najbolj razširjena dejavnost, prinese najmanj denarja. Glede zanesljivosti dohodka in višine zaslužka glede na vložen čas je na prvem mestu zbiranje odpadnega železa. Na drugem mestu glede donosnosti je zbiranje praznih steklenic in šele na tretjem mestu je beračenje. Vse pridobitne dejavnosti so med

---

<sup>82</sup> *Prijomke* so manjše zbirne točke, ki jih podjetni posamezniki organizirajo za zbiranje in preprodajo surovin, po večini papirja, železa in steklenic. Po navadi so *prijomke* organizirane v garažah in manjših zapuščenih hišah, v Makejevki pa obstajajo tudi mobilne *prijomke*, ki jih ljudje postavijo na pločnikih na križiščih. Te *prijomke* so namenjene izključno zbiranju praznih steklenic, zjutraj začnejo z obratovanjem in zvečer jih lastniki spravijo.

cestnimi otroki izjemno neredne, zraven tega pa otroci tudi niso bili sposobni navesti povprečnih dnevnih oziroma tedenskih dohodkov, torej povprečne ocene zaslužka ni bilo mogoče oblikovati.

Vova, 12 let (odlomek iz intervjuja 2000):

»Zjutraj pomagam starkam na tržnici, da razložijo svoje vozičke. Včasih dobim kaj denarja, ponavadi pa mi dajo hrano. Čez dan jim pomagam paziti na stvari, saj veš, če mora katera na stranišče ali kam ... pobiram tudi prazne steklenice ... včasih beračim, pa ne prevečkrat ... Meni je težko naberačiti kaj denarja in poleg tega mislim, da je to sramotno delo ... moja sestra (Nataša, 9 let) je v tem boljša, saj je manjša in suhljata. Ona le sede pri vhodu v tržnico, gleda žalostno in – tukaj imaš – v nekaj urah lahko dobi tudi 40 griven!«

Prostitucija ni zabeležena kot očitni vir dohodka, saj cestni otroci načeloma ne govorijo o teh aktivnostih. Vseeno pa je bila kot aktivnost zaznana pri opazovanju z udeležbo, še posebej v intervjujih, v katerih otroci omenjajo prostitucijo:

Ljena, 17 let (odlomek iz intervjuja 2000):

»Poznam dekleta, ki se ukvarjajo s prostitucijo, ampak njih ni v centru. Jaz tega ne delam, rajši zbiram odpadno železo in steklenice. Včasih pridejo kaki fantje in nas (punce) sprašujejo, če gremo z njimi, pa vedno rečemo ne.«

Viktoria, 34 let, predsednica M.Art.in Cluba (po opravljenem intervjuju z Lesjo, 28. 07. 2005):

»Po tem, kar mi je Lesja povedala, sem bila vsa iz sebe. Dekleta (v mestni četrti Ziljoni) so si organizirala pravi biznis in vse skupaj je vodila Nataša (v času intervjuja stara približno 13 let). Dogovarjala se je s strankami, starejšimi gospodi, fanti iz soseske, fanti s ceste, komer koli in napotila dekleta iz skupine k njim. Vodila je celo

evidenco mesečnega perila pri dekletih ... (punce) kasirajo od 4 do 10 griven za uslugo. Po opravljenem delu si denar razdelijo in zapravijo za cigarete.«

»Vsi v skupini (nanašajoč se na 2. skupino) so že zboleli. Največ jih ima sifilis in obliko genitalnega herpesa. Anja je najhujši primer, pravi pa, da imajo podobne težave tudi ostala dekleta.«

#### **4.2.10 Poraba denarja**

Podatki, vezani na porabo denarja, so bili zbrani s pomočjo kvalitativnih metod, predvsem pa preko intervjujev in opazovanja z udeležbo. Za lažjo obdelavo podatkov so bili načini porabe denarja razvrščeni v tri kategorije:

1. osnovne potrebščine (hrana, brezalkoholna pijača, obleka, obutev, zdravila, nastanitev ipd.),
2. zabava (revije, igralni avtomati, računalniki ipd.) in
3. mamila (alkoholne pijače, tobak, inhalanti in sestavine *baltuške*).

Vsi otroci trošijo denar za artikle iz vseh treh kategorij, vendar je dinamika potrošnje pri vseh različna, vezana pa je predvsem na količino denarja in kolektivne aktivnosti v skupini. Videti je, da je na skupine vezana konfiguracija sistemov potrošnje, ki jih člani določene skupine preferirajo. Večina otrok največ denarja nameni zabavi, predvsem računalnikom in igralnim avtomatom, sledijo mamila, največkrat inhalanti in tobačni izdelki, na zadnjem mestu pa so osnovne potrebščine. Izmed osnovnih potrebščin otroci največ denarja namenijo obutvi, hrani in pijači, najmanj pa nastanitvi in obleki.

#### **4.2.11 Omamna sredstva**

Omamna sredstva so med cestnimi otroki v Makejevki zelo razširjena. Najbolj razširjena je uporaba cigaret, ki se pojavlja pri vseh, razen pri enem otroku. Na drugem mestu so inhalanti (61 otrok, 89,7 %) in na tretjem alkohol (54 otrok, 79,4 %). Najbolj razširjena kombinacija omamnih sredstev je kombinacija alkohola, cigaret in inhalantov (A1, C, L), ki jo je mogoče najti pri 37 (54,4 %) otrocih, sledi kombinacija

alkohol, cigareti, inhalanti in *baltuška* (Al, C, L, Bal), ki se pojavlja pri 17 (25 %) članih skupine, cigarete in inhalante uporablja 7 (10,3 %) otrok, izključno kadi pa 6 (8,8 %) otrok.

Tabela 4.10: Uporaba kombinacij omamnih sredstev

Uporaba omamnih sredstev		
Al, C, L	37	54,4 %
Al, C, L, Bal	17	25 %
C, L	7	10,3 %
C	6	8,8 %
Nič	1	1,5 %
Skupaj	68	100

Pri enem od otrok ni bilo opaziti uporabe nobene od navedenih substanc, sam pa je navedel, da je temu tako zaradi slabega zdravja.

Pri odkrivanju motivacij za uporabo omamnih sredstev so kvalitativni podatki pokazali, da večina otrok prične s kajenjem še preden začnejo

živeti na cesti, največkrat pa so intervjuvanci kot glavni vzrok navedli vrstniški vpliv. Kajenje naj bi bilo, po njihovem mnenju, tudi med najmlajšimi cestnimi otroki nekaj povsem običajnega (prim. Naterer 2006, 34). Povprečno naj bi otroci na dan pokadili od 10 do 15 cigaret.

Podobno je opaziti tudi pri uporabi inhalantov, ki je med cestnimi otroki v Makejevki zelo razširjena. Otroci pravijo, da na dan porabijo povprečno od pet do osem tubic lepila. Lepilo kupujejo na svojih tržnicah, izjemoma pa se občasno pojavi na sceni tudi barva oziroma topilo. Kljub temu da je lepilo v tubicah bistveno dražje od ostalih vrst inhalantov, pa otroci preferirajo uporabo lepila. Po njihovih poročilih naj bi uporaba lepila imela manj neželenih učinkov, kot sta glavobol in slabost, sami pa so to vrsto inhalanta opisali kot 'lažjo od barve'.<sup>83</sup>

Uporaba *baltuške* je značilna izključno za cestne otroke v skupini 3, kjer jo uporablja 17 cestnih otrok. Količino substance, ki jo posameznik na dan porabi, je nemogoče oceniti, saj je odvisna od denarja, ki ga imajo otroci na voljo, in založenosti lokalnih lekarn, kjer kupujejo sestavine mešanice. Iz kvalitativnih podatkov je mogoče skleniti,

<sup>83</sup> Primer nabave barve je prikazan v *Prilogi 6a: Nabava barve*. Posnetek je bil posnet leta 2000 in prikazuje skupino otrok, ki so se iz Makejevke napotili v bližnje mesto Kirovsk, da bi tam iz zapuščenih kontejnerjev nabrali barvo. Barvo iz Kirovska prinesejo nazaj v Makejevki in jo prodajajo svojim vrstnikom in drugim uporabnikom inhalantov.

da vsak otrok povprečno na dan porabi od dva do tri decilitre substance, v skrajnih primerih pa tudi do pol litra substance in celo več (prim. Naterer 2007, 162–246).

V zvezi s frekventnostjo uporabe omamnih sredstev je 59 (86,5 %) intervjuvancev

Tabela 4.11: Frekventnost uporabe omamnih sredstev

Frekventnost uporabe substanc		
vedno	59	86,5 %
občasno	8	12 %
nikoli	1	1,5 %
skupaj	68	100

povedalo, da omenjene substance uporablja redno, osem (12 %) jih je povedalo, da omenjene substance uporablja občasno, eden (1,5 %) pa nikoli. Kvalitativni podatki so pokazali, da je pri vseh intervjuvancih frekventnost uporabe izjemno velika.

Tudi pri intervjuvancih, ki so povedali, da omenjene substance uporabljajo občasno, je mogoče skleniti, da jih uporabljajo redno in da njihov motiv za takšen odgovor ni v želji po opisu dejanskega stanja, ampak drugje.

Glede zdravstvenega stanja in počutja je kar 67 (98,5 %) navedlo lastno stanje kot dobro, le eden (1,5 %) pa kot slabo. Ne glede na relativno slabe življenjske razmere na cesti, relativno težke delovne pogoje in razširjeno uporabo omamnih substanc, je videti, da se otroci dobro počutijo in tudi tisti, ki so v času zbiranja podatkov imeli evidentne bolezenske znake (na primer otečene bezgavke, povišano telesno temperaturo, prebavne težave, gangrene ipd.) se nad svojim stanjem niso pritoževali.

#### 4.2.12 Življenje na cesti

Pričujoči del podpoglavja je namenjen predstavitvi podatkov, ki so bili zbrani med cestnimi otroki v Makejevki in se nanašajo na njihovo življenje na cesti. Podatki so bili zbrani s kvalitativnimi metodami, predvsem z opazovanjem z udeležbo in intervjuji, triangulirani pa so bili s pomočjo vizualnih metod.

#### 4.2.12.1 Življenje na cesti v primerjavi z življenjem doma

Del raziskovanja življenja na cesti je bilo tudi vprašanje, kakšno je življenje na cesti v primerjavi z življenjem doma. Podatki so bili zbrani predvsem s pomočjo nestrukturiranih intervjujev, pri katerih so intervjuvanci dobili nalogo, da primerjajo življenje na cesti z življenjem v svojih družinah. Kljub temu da so bili intervjuji izpeljani individualno, je med odgovori mogoče zaznati univerzalne elemente, predvsem pa univerzalno dinamiko. Intervjuvanci so na začetku formiranja odgovora zastopali stališče, da je življenje na cesti težko in da so tisti otroci, ki jim ni treba živeti na cesti, lahko srečni. Kasneje, ko so bili naprošeni, da natančneje opišejo situacijo na cesti in situacijo doma, pa se je skozi njihovo opisovanje pokazala tendenca, iz katere je razvidno, da jim je življenje na cesti bolj všeč in da so njihove potrebe na cesti veliko bolj zadovoljene.

Intervjuvanci so v intervjujih povedali, da je življenje na cesti prežeto s pomanjkanjem, ki pa ga doma, kljub relativno slabemu ekonomskemu položaju, niso izkušali. Pomanjkanje naj bi se kazalo predvsem v izostanku kuhanih obrokov hrane, čiste obleke in prenočevanja v postelji. Triangulirani podatki so pokazali, da navedene trditve sicer držijo, pokazali pa so tudi, da je situacija na cesti drugačna in velikokrat boljše kot situacija doma.

Hrana doma naj bi bila dokaj enolična in pusta. Po večini naj bi starši kuhali krompir, riž, testenine in kašo, občasno pa tudi meso. Veliko naj bi bilo poceni in dostopne zelenjave, predvsem kumaric, paradižnika in zelja. Evidentno je, da otroci na cesti, v primerjavi z navedeno situacijo doma, jedo praviloma pogosteje in bolj raznoliko hrano. S tem, ko so prepuščeni sami sebi, je tudi od njih samih odvisno, kaj in kdaj bodo jedli. Kvalitativni podatki kažejo, da so otroci glede hrane zelo kompetentni. Sami so bili namreč sposobni preskrbeti zadostne resurse, bodisi denar bodisi protiusluge, ki so jim omogočale, da so velikokrat lahko med različnimi vrstami hrane celo izbirali. Večina jih je vsaj enkrat na dan imela tudi topel obrok, ki so ga kupili na tržnici oziroma avtobusni postaji. Med največkrat kupljenim toplim obrokom so otroci navedli instant juho 'Mivina', instant pire krompir s polivko 'Mivina', mini pice, hamburgerje in hotdodge. Podatki, zbrani z opazovanjem z udeležbo, so pokazali, da si

preko celega dneva kupujejo tudi različne priboljške, predvsem 'piroške' (popularna vrsta polnjenega peciva), 'blinčike' (palačinke, polnjene z mesom, sirom ali marmelado), 'pičenje' (pecivo), 'bublike' (posebna vrsta suhega peciva), čokoladice in ostale sladkarije ter brezalkoholne pijače in pivo. Sadja in zelenjave niso kupovali, saj so jih praviloma dobivali zastonj.

Glede obleke gre zaključiti, da je čistoča oblek na cesti res občutno slabša, saj otroci nimajo veliko možnosti, da bi si obleko oprali. Potrebno pa je izpostaviti tudi, da je čas uporabe obleke na cesti veliko krajši. Oblek otroci namreč ne perejo in jih, ko se te umažejo, preprosto zavržejo in si oblečejo nove. Novo obleko si največkrat kupijo v trgovinah z rabljenimi oblekami, včasih pa jo dobijo tudi pri nevladnih organizacijah, mestni socialni službi ali pa pri radodarnih posameznikih, ki otrokom pomagajo. Problem pa predstavlja obutev, ki je otroci ne morejo dobiti na enak način, kot lahko dobijo obleke, saj zahteva točno določeno številko noge, v trgovinah z rabljenimi oblekami pa je tudi praviloma dražja od ostalih stvari.

Prenočevanje naj bi bilo po navedbah otrok doma občutno boljše kot na cesti. Otroci so v intervjujih navedli, da so doma imeli posteljo, ki je bila v primerjavi s prenočišči na cesti veliko bolj čista, predvsem pa varna. Situacija na cesti je tudi po opravljeni triangulaciji videti relativno slabša, kot naj bi bila domača. Otroci so si na cesti sicer našli varna prenočišča, za katera pa je jasno, da se z domačo posteljo ne morejo primerjati, a jih kljub neustreznosti ne odvrtaajo od prenočevanja na cesti.

V zvezi v nasiljem so otroci povedali, da je na cesti situacij, v katerih so izpostavljeni različnim oblikam nasilja, veliko. Pri tem jih je veliko izpostavilo tudi, da je bila njihova družinska situacija prav tako velikokrat zlorabna in da se od situacije na cesti razlikuje le po vrsti oziroma obliki nasilja. Ko so otroci govorili o nasilju doma, so največkrat izpostavili psihično in fizično nasilje, predvsem s strani očetov, spolnega nasilja pa doma naj ne bi bilo. Na cesti je situacija s tega vidika zelo podobna; otroci so v intervjujih poročali o številnih psihičnih in fizičnih nasilnih dejanjih, predvsem s strani ljudi, ki jih srečujejo na cesti, s strani policije in s strani članov skupine ter drugih cestnih otrok. Kljub temu pa so jasno izrazili stališče, da raje ostanejo na cesti, kot pa da bi se vrnili domov. Videti je, da otroci nasilja na cesti ne razumejo na enak način kot nasilje v družini. Medtem ko je nasilje v družini razumljeno kot nedvoumna

oblika zlorabe, pa nasilja na cesti ne razumejo tako, saj menijo, da je pač takšno življenje na cesti.

#### 4.2.12.2 Nasilje

Nasilje in viktimizacija sta del življenja cestnih otrok v Makejevki v času, ko so na cesti. Treba je omeniti, da so cestni otroci kot pripadniki cestne subkulture evidentno bolj izpostavljeni nasilju kot pa otroci, ki živijo doma in preživljajo prosti čas na cesti. Cestni otroci v Makejevki menijo, da je temu tako zaradi občega prepričanja, da za cestne otroke nihče ne skrbi, in tako tudi sankcije v primerih kršitve njihovih pravic za storilca ne morejo biti hude. Kljub temu da skupina nudi določeno stopnjo zaščite za posameznika, to ne izključuje vseh oblik zlorabe. Pravzaprav ko skupina eliminira ali omili eno obliko viktimizacije, hkrati vzpostavi novo, namreč tisto, ki ji posameznik postane izpostavljen s tem, ko vstopi v subkulturo.

Glede na usmeritev bi lahko tovrstna dejanja razdelili v tri kategorije:

- 1. nasilje, ki je usmerjeno proti skupini cestnih otrok ali posamezniku in ki prihaja iz občega socialnega okolja* – gre za oblike psihičnega, verbalnega in fizičnega nasilja, relativno pogosta pa so tudi dejanja spolnega nasilja nad temi otroki;
- 2. nasilje, ki se pojavlja med skupinami cestnih otrok* – nasilna dejanja med skupinami ali posamezniki različnih skupin cestnih otrok, ki izhajajo iz posesivnega odnosa do lastnega ozemlja skupine in so izraz obrambe svojega teritorija;
- 3. nasilje, ki se pojavlja znotraj skupine cestnih otrok in je usmerjeno navznoter* – nasilna dejanja, ki so usmerjena proti posameznikom v skupini; v večini primerov gre za pretepanja z namenom izkazovanja moči in sankcioniranja znotraj skupine; v določenih primerih je lahko ta oblika agresije ena najhujših, saj seže do hujših telesnih poškodb, umorov in posilstev znotraj skupine.



Oblike nasilja so glede vsebine nasilnih akcij različne, največ pa je verbalnega in fizičnega nasilja. Posebno vlogo pa ima v tem kontekstu spolnost. Spolnost se med cestnimi otroki sicer pojavlja v številnih oblikah, največkrat v obliki prostitucije oziroma pridobitne dejavnosti, pa tudi kot instrument socialne mobilnosti, kar je značilno predvsem za dekleta. Kot nasilno dejanje se pojavlja v obliki posilstev, značilno je za fante v skupini, ki v primerih, da fizično nasilje nima več želenega učinka, preidejo na spolno nasilje nad vrstniki.

#### 4.2.12.3 Pomoč pri reševanju težav na cesti

Najpogosteje navedene težave, s katerimi se otroci srečujejo na cesti, so vezane na nadlegovanje in preganjanje s strani policije, lokalnih oblasti, ljudi s kriminalne in polkriminalne scene, lastnikov trgovin in tržnic ter taksistov in šoferjev avtobusov. Nadlegovanje in preganjanje sta hkrati tudi dva glavna razloga, da so otroci do teh ljudi nezaupljivi.

Še posebej močno averzijo so cestni otroci v Makejevki izoblikovali do lokalne policije:

Artur, 16 let (odlomek iz intervjuja 2005):

»*Musari*<sup>84</sup> nam težijo ... vedno, ko je kaj narobe, pridejo k nam ... mi smo prvi na vrsti! Sem (na cesto – op. A. N.) sicer ne hodijo pogosto, vedno pa pridejo, ko morajo izpolniti normo (količino ur, ki jo morajo oddelati – op. A. N.) ... potem nam včasih težijo, včasih samo pridejo in nas naderejo, največkrat pa nas naženejo, da naj se poberemo s ceste ...«

Otroci so še posebej izpostavili, da jih policisti velikokrat izsiljujejo, največkrat za priznanja prestopkov, ki jih otroci niso zagrešili, velikokrat pa tudi za podtikanja lažnih dokazov članom svoje skupine, lažna pričevanja in druge oblike inkriminacije:

---

<sup>84</sup> *Musar* v ruščini pomeni smeti in je hkrati slengovski izraz za policiste. Slengovski izraz je hkrati tudi osnova za oblikovanje opisov različnih predmetov, ki jih uporablja policija (na primer policijski avto otroci imenujejo *musaravoz*, kar je mogoče prevesti kot avto smetarjev)

Igor, 14 let (odlomek iz intervjuja 2005):

»Policisti so mene in Saško pobrali na cesti in naju peljali v center (na policijsko postajo – op. A. N.). Mene so zaprli v eno sobo, Saško v drugo, potem pa so meni naročili, naj pred sodnikom rečem, da sem dobil *baltuško* od njega. V zameno za to bi jaz dobil deset dni zapora, Saška pa malo več ...«

Otroci so povedali tudi, da je policija sama vpletena v nelegalne posle in da so policisti ravno zaradi tega izjemno nevarni. Največ kriminala, predvsem na področju preprodaje mamil, večjih krajev, požigov, izsiljevanj in nekaterih oblik gospodarskega kriminala, pa tudi ugrabitev, naj bi bilo ravno zaradi protekcije in soudeležbe policije pri teh aktivnostih.

Manj nezaupanja so deležni predstavniki socialnih služb, ki občasno obiskujejo cestne otroke v Makejevki. Kljub temu da so socialne službe v mestu uradno zadolžene za skrb in vrsto teh otrok, njihovega delovanja ne moremo opredeliti kot uspešnega. Cestni otroci so v intervjujih poročali o sicer prijaznih socialnih delavcih, s katerimi občasno prihajajo v stik na cesti, vendar jim pristnega in neposrednega stika ni uspelo navezati:

Andrej 14 let (odlomek iz intervjuja 2005):

»Pri ljudeh iz socialne službe me moti, da samo govorijo in nič ne naredijo. Nihče nam v resnici ne pomaga ... Ti (socialni delavci – op. A. N.) pridejo in nam govorijo, kaj je nevarno, česa ne smemo, naredijo pa ne nič.«

Več zaupanja imajo otroci do nevladnih organizacij, ki v mestu delujejo na področju reševanja socialnih problemov. Med številnimi organizacijami se največkrat zatečejo po pomoč k nevladni organizaciji 'M.Art.in Club', organizaciji 'Zdorovje Nacii' ter h krščanskima skupnostma 'Dobri pastor' in 'Cerkev Rema'. Glede na intervjuje s cestnimi otroki lahko sklenemo, da otroci v veliki meri zaupajo tako organizacijam kot tudi uslužbencem. Otroci relativno redno sodelujejo z navedenimi organizacijami,

velikokrat pa se tudi prostovoljno vključijo v njihove programe za daljša časovna obdobja.<sup>85</sup>

Artur, 16 let (odlomek iz intervjuja 2005):

»Najboljše mi je bilo v 'Detskoj derevnji' (tam je bival pozimi 2002 in 2003) ... vse smo imeli: hrano, oblekli so nas, družba je bila super ... nisem pa mogel ostati. Saj me poznaš ... doma sem na Puški (na cesti – op. A. N.), ha, ha ...«

Andrej, 14 let (odlomek iz intervjuja 2005):

»Oni (predstavniki in aktivisti 'Cerkve Rema' – op. A. N.) pridejo (obiskat otroke na cesto – op. A. N.) nekajkrat na mesec. Prinesejo nam hrano, včasih pa tudi obleke in biblije ... najprej se malo pogovarjamo, potem skupaj molimo in potem nam dajo za jesti ... zadnje čase pa ne prihajajo več. Neka ženska nam je povedala, da jim je zmanjkalo denarja, da bi nas hodili hraniti.«

Največ zaupanja so cestni otroci izrazili v odnosu do svojih vrstnikov v subkulturi cestnih otrok. To je še posebej značilno za skupine, ki imajo socialno strukturo, podobno družinski, torej skupini 2 in 3. Vsi otroci so v intervjujih povedali, da so prijatelji v skupini, iz katere prihajajo, tisti, na katere se lahko zanesejo, ko so bolni ali pa se znajdejo v težavah. Hkrati so izrazili tudi stališče, da je najhujše, kar se na cesti lahko zgodi, da ostaneš sam, saj si takrat najbolj izpostavljen.

---

<sup>85</sup> 'M.Art.in Club' ima organizirano stalno otroško komuno 'Detskaja derevnja', ki je na voljo cestnim otrokom kot alternativa življenju na cesti. V komuni sicer večino časa ne živijo cestni otroci (videti je, da je cestni otroci ne marajo), vseeno pa je med vsemi potencialnimi alternativami, ki jih cestni otroci imajo v mestu, najboljša in tudi s strani ciljne populacije najbolj izkoriščena.

'Zdorovje Nacii' je nevladna in neprofitna organizacija, ki se sicer ukvarja predvsem z narkomani, vendar občasno organizira tudi socialne programe, namenjene cestnim otrokom. Ti programi so časovno omejeni in v času izvajanja se jih cestni otroci radi udeležijo.

Skupnosti 'Dobri pastor' in 'Cerkev Rema' imata organizirane stalne nastanitvene kapacitete, ki so na voljo tudi cestnim otrokom. Cestni otroci se sicer relativno pogosto zatečejo k omenjenima organizacijama, vendar je njihovo bivanje praviloma izjemno kratkotrajno, saj se na cesto sami vrnejo že po nekaj dneh.

#### 4.2.12.4 Socialne mreže

Vseh 68 otrok, ki so sodelovali v naši raziskavi, je poročalo o svojih socialnih mrežah, ki so sestavljene iz ljudi, ki jih je mogoče razvrstiti v eno od naslednjih kategorij: prijatelji, znanci, družina in sovražniki.

V kategoriji prijateljev so otroci največkrat navajali člane skupine, iz katere tudi sami prihajajo, otroke, ki niso člani skupine, a vseeno preživljajo čas s cestnimi otroki, in prijatelje, s katerimi so ohranili odnose iz časa, ko so še živeli doma. Na vprašanje, kdo je njihov najboljši prijatelj, so največkrat odgovorili, da ga nimajo in da so vsi v skupini dobri prijatelji. Iz podatkov je videti, da se večina teh socialnih vezi medsebojno prepleta z vidika skupine navznoter, kar pomeni, da se z mejami skupine bolj ali manj zaključijo. Povedano drugače, člani skupine so drug drugega opredelili za prijatelja, njihovi prijatelji pa so tudi tisti, ki so prijatelji drugih članov skupine. Izjemno redko se je zgodilo, da je kateri od članov navedel za svojega prijatelja osebo, ki ga ni navedel za prijatelja še kdo drug oziroma ga drugi niso vsaj poznali. V številnih primerih so otroci navedli, da imajo prijatelje tudi v skupinah iz drugih delov mesta, prijateljstva pa so se največkrat spletla skozi skupno življenje na cesti. V nobenem primeru pa ni bila kot prijatelj opredeljena oseba, ki ni preživljala vsaj določen del svojega časa s skupino na cesti.

Znanci predstavljajo proporcionalno največjo skupino v socialnih mrežah cestnih otrok v Makejevki. Kot znance so otroci opisali vse osebe, s katerimi prihajajo sami relativno pogosto ali pa vsaj občasno v stik. Na enem koncu spektra teh oseb so osebe, ki jih otroci srečujejo relativno redno, osebe poznajo celo po imenu in velikokrat vstopajo z njimi v relativno neposredne odnose. Največkrat so to osebe, s katerimi otroci sodelujejo na tržnici in v njeni okolici, sem pa spadajo tudi prebivalci, ki živijo v okolici tržnice, šoferji avtobusov in taksijev, v enem primeru pa je bil to celo eden od lokalnih kriminalistov.<sup>86</sup> Za odnose z osebami, ki so jih otroci opisali kot znance, je značilno, da so največkrat ekonomsko oziroma pridobitno motivirani.

---

<sup>86</sup> Skupino 3 je relativno pogosto obiskoval kriminalist iz rajona Kirovski in z otroki se je relativno dobro razumel. Tudi otroci so gojili simpatije do njega, saj se je pokazal kot izrazito netipični policist. Otrokom je, hkrati s tem, da je opravljal svoje delo, tudi pomagal. Takšno delovanje je sčasoma preraslo v vzajemno sodelovanje in velikokrat so mu tudi otroci pomagali, predvsem v primerih, ko je sam potreboval informacije s ceste, do katerih so imeli dostop le cestni otroci.

To še posebej velja za ljudi, ki otrokom sicer ne nudijo dela in posledično zaslužka, vseeno pa so cestni otroci v njih prepoznali možnost za ekstrahiranje resursov.

Družina je po navedbah intervjuvancev sicer del njihovih socialnih mrež, vendar so podatki, zbrani z opazovanjem z udeležbo in intervjuji, pokazali, da je to najmanj aktiven del. Otroci so o svojih družinah govorili le v primerih, ko so bili po teh podatkih vprašani, samoiniciativno pa zelo redko. Prav tako je videti, da imajo otroci relativno indiferenten odnos do te sfere, posebne afinitete, ki je nedvomno prisotna v povezavi s pripadniki skupine, pa ni opaziti. Tudi aktivnost, s katero so prežeti odnosi v kategoriji prijateljev in znancev, je tukaj bistveno manjša. Otroci, ki so poročali o odnosih med člani lastne družine, so povedali, da je doma po večini dolgočasno in nezanimivo, evidentno pa je tudi, da je to pomembno vplivalo na njihov motiv za beg od doma.

Po poročilih intervjuvancev v skupino sovražnikov spadajo najprej policisti, pripadniki narkomanske scene, pripadniki cestnih band in ostali, ki prihajajo v stik s cestnimi otroki in gojijo do njih sovražen odnos. Največkrat so to ljudje, ki menijo, da so cestni otroci nadloga, da delajo škodo in da jih je treba odgnati.

Igor, 14 let (odlomek iz intervjuja 2004):

»... največkrat nas napadajo ravno *menti*<sup>87</sup> in tisti, ki bi radi bili *palcofke*.<sup>88</sup> So pa vsi posranci. *Menti* so najhujši, ker jim nič ne moreš, saj te lahko zaprejo kar tako ... Tega seveda ne delajo, ker so preveč leni, če pa jim šefi zatežijo, se pa znesejo nad nami. Včasih se pritoži tudi kakšna babica, pokliče policijo, pridejo in nas naženejo.«

Za odnose v vseh štirih skupinah je značilna tudi specifična utilitarnost. Do prijateljev in znancev imajo otroci odnose, ki bi jih lahko opisali kot utilitarne in neutilitarne, odvisno od situacije. Prijatelji in znanci so namreč tisti, s katerimi imajo otroci največ stikov. Tako se velikokrat zgodi, da spadajo v to skupino ljudje, na katere se lahko zanesejo, kot prijatelje pa jih vidijo ravno zaradi tega, ker so zanesljivi. Odnosi otrok

---

<sup>87</sup> *Ment* je slengovski izraz za policista in je blažja različica izraza *musar* (rus. smeti).

<sup>88</sup> *Palcofka* je slengovski izraz za kriminalca in prihaja iz drže roke, pri čemer so palec, kazalec in mezinec iztegnjeni, sredinec in prstanec pa pokrčena, in je značilna za te ljudi. Na sceni se pojavljajo pravi *palcofke*, ki so resnični člani kriminalnega podzemlja, in tisti, ki se igrajo *palcofke*, pa so v resnici bodisi brezposelni in propadli podjetniki bodisi neuspešni kriminalci nižjih redov.

do lastnih družin so izrazito utilitarni – otroci gredo domov, se najejo, naspijo, včasih tudi kaj ukradejo in zbežijo nazaj na cesto. Za prej omenjene posameznike, ki jih otroci vidijo kot sovražnike, pa je značilno, da vzpostavljajo odnos, ki je s strani otrok neprostoovoljen in neprijeten in s tega vidika neutilitaren. Otroci se teh ljudi izogibajo na daleč in vzdržujejo maksimalno distanco tudi takrat, v primeru aretacije na primer, ko je stik neizogiben.

#### **4.2.12.5 Načrti za prihodnost**

37 otrok (54,4 %) povedalo, da imajo načrte za prihodnost, 31 (45,6 %) pa načrtov ni imelo. V intervjujih navedeni načrti so največkrat vključevali delo v tovarni (8 otrok, 21,6 %), poklic voznika (12 otrok, 32,4 %), različna dela na tržnici (10 otrok, 27 %) ipd. (na primer delo v mehanični delavnici ali na gradbišču). Vsi otroci so kot glavni cilj za prihodnost navedli akumulacijo večje količine denarja. Večina otrok (29 otrok, 78,4 %) je povedala, da si želi imeti družino in da je dobra služba osnovni pogoj za oblikovanje družine in normalno starševstvo.

Otroci, ki so imeli za prihodnost oblikovane aspiracije, so navedli tudi relativno podrobne postopke, na kak način bodo svoje individualne načrte izpeljali. Vsak je bil v intervjuju sposoben podrobno opisati postopek, kako bo dosegel svoj zastavljeni načrt za prihodnost, vključujoč rešitve za potencialne težave, oblikovan pa so imeli tudi časovni okvir realizacije in učinke, ki jih bo realizacija po njihovem mnenju imela.

Odlomek iz zapiskov (19. 8. 2009):

»Presenečen sem bil nad Vadjimovo projekcijo lastne prihodnosti. Elaborirana je do zadnjega detajla: na poti iz bolnice sva sedela na avtobusu in imel sem (spet) svoj trenutek slabosti. Najraje bi ga kar nadrl.

'Kaj bo s tabo?' sem ga mirno vprašal.

'Kako to misliš?' me je začudeno pogledal.

'Kaj bi ti sploh rad s svojim življenjem. Bi rad kar umrl?'

Nekoliko se je zamisli in mi odgovoril: 'Rad bi bil šofer avtobusa.'

No, sem se samemu sebi zarežal, pa se gremo igrice.

'In kako boš to izpeljal?' sem ga nekoliko cinično vprašal.

'No,' se je Vadjim zamislil. 'Najprej moram dobiti vozniški izpit, za katerega najprej potrebujem stalni naslov in nekaj denarja. To v bistvu ni problem. Potem moram opraviti izobraževanje in položiti izpit. Potem se moram zaposliti pri nekom, ki ima tovornjak in zaslužiti dovolj denarja, da si kupim svojega. Tudi to ni problem, poznam namreč nekoga na tržnici, kjer bom lahko delal. Potem pa bom služil ... samo najprej moram pa nehati z *baltuško*!'

Bil sem frapiran! Absolutno točno je opisal celoten postopek.

'In,' sem mu pomignil, 'kdaj bova začela?'

'V ponedeljek,' mi je odvrnil nadvse mirno.«<sup>89</sup>

### **4.3 Cestni otroci kot produkt tranzicije**

Novi val družbenopolitičnih sprememb, kateremu je bila izpostavljena Ukrajina po razglasitvi samostojnosti leta 1990, je s seboj prinesel tudi problem cestnih otrok. Sodobni pojav cestnih otrok je treba z umestitvijo v zgodovinski vzorec obravnavati kot ciklični pojav. Vzporedno z zgodovinsko perspektivo pa je treba vzpostaviti tudi recepcijo pojava v trenutni družbi. Na ta način je mogoče opredeliti pozicijo cestnih otrok v sodobni Makejevki.

Cestni otroci so se v ukrajinskih mestih začeli pojavljati v poznih devetdesetih letih. Ker ukrajinski družbenopolitični sistem v tem času ni priznaval obstoja pojava cestnih otrok, ta problem na družbeni ravni ni obstajal. Prav tako tudi ni uradne statistike, na podlagi katere bi bilo mogoče oceniti število cestnih otrok, strukturo populacije in trenutno stanje otrok ter oblikovati družbenopolitično podprt program za reševanje tega problema. Pojav je preplaval Ukrajino v dveh valih. Prva generacija cestnih otrok je bila potisnjena iz družin na cesto zaradi družbenopolitične situacije neposredno po razglasitvi neodvisnosti Ukrajine od Sovjetske zveze. Kriminaliteta, revščina, razpad družine in splošna socialna kriza so bili ključni dejavniki pri oblikovanju prve generacije cestnih otrok. Ti otroci so bili resnične žrtve družbenopolitičnih sprememb v Ukrajini, saj so postali del te populacije zaradi sprememb, ki ga je doživljala

---

<sup>89</sup> Kot opombo lahko navedemo, da Vadjim nikoli ni nehal z jemanjem baltuške in tudi nikoli ni opravil vozniškega izpita. Ker mu je zdravnik zabičal, da ne sme jemati baltuške, saj bi ta povzročila z antibiotiki, ki mu jih je predpisal, močno reakcijo, je Vadjim raje nehal jemati antibiotike, tako da je lahko nadaljeval z baltuško.

ukrajinska družina, še bolj pa zaradi izostanka učinkovitih socialnih programov, ki bi uspeli nadomestiti nefunkcionalno družino in otroke obvarovati pred brezdomstvom. Druga generacija cestnih otrok je pristala na cesti v času, ko se je družba relativno stabilizirala, vseeno pa so že obstoječe skupine cestnih otrok, opravljale socializacijo vrstnikov v to populacijo in beg na cesto se je pojavil kot alternativa življenju doma. V prid tej trditvi govori tudi dejstvo, da spadajo v to generacijo mlajši bratje, sestre in prijatelji otrok iz prve generacije, torej otroci, ki so čas družbene nestabilnosti preživeli doma, v socialnih ustanovah ali pri nevladnih organizacijah, ko pa so življenje na cesti dojeli kot alternativo, so ostale možnosti, tudi življenje doma, zavrnili.

Prepričanje, ki vlada v popularnem, še posebej zahodnoevropskem diskurzu, da so cestni otroci v postsocialističnih državah nov pojav, je vsaj delno, če ne v celoti netočno. Raziskave so sicer redke (Bosewitz 1988, Alexandrescu 2002, Stephenson 2001) in relativno omejenega obsega, vendar kažejo na ciklični vzorec pojava cestnih otrok, ki sledi družbenopolitičnim razmeram v omenjenih državah. Da bi lahko razumeli trenuten pojav cestnih otrok v Makejevki, je treba najprej preučiti evidenco zgodovinskih primerov pojava cestnih otrok na geografskem in družbenopolitičnem območju Ukrajine in s pomočjo komparacije bistvenih elementov pojava umestiti trenuten pojav v zgodovinsko perspektivo.

Umestitev pojava cestnih otrok v trenutno lokalno družbeno situacijo je naslednji korak, ki mora biti izveden, da bi kar se da natančno zaobjeli problem cestnih otrok. Ker uradne statistike ni, študije, ki so bile izvedene s strani nevladnih organizacij, pa so preveč parcialne in vsebinsko, prostorsko ter časovno omejene, se je nanje nemogoče zanašati. V ta namen bodo za pričujoči tekst uporabljeni podatki, zbrani med opravljanjem antropološkega terenskega dela med letoma 2000 in 2007.

#### **4.3.1 Besprizorniki in družbenopolitični kontekst**

René Bosewitz (Bosewitz 1988) je v delu *Zapuščenost v Sovjetski zvezi* oblikoval eno najbolj temeljitih in popolnih obdelav mladoletniške brezdomnosti v zgodovini Sovjetske zveze, in sicer v času od carske Rusije pa vse do konca druge svetovne

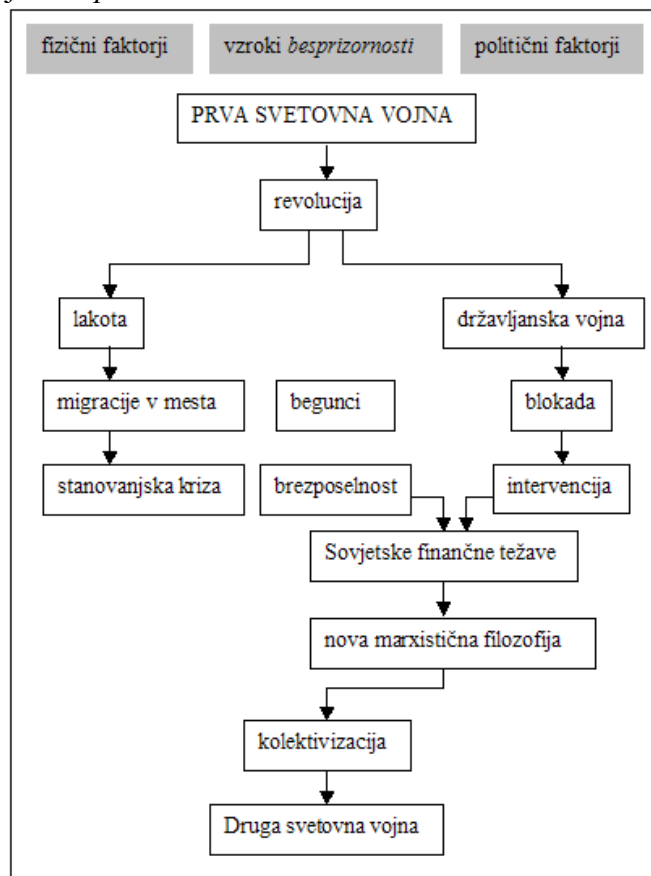


vojne. Delo opisuje značilnosti subkulture *besprizornosti*, ki se je oblikovala kot relativno enoten odziv na družbenopolitično situacijo, in poskuse sovjetske vlade, da bi problem rešila. Ker je bila tudi Ukrajina v tem času sestavni del družbenopolitičnega in kulturnega prostora Sovjetske zveze, lahko Bosewitezovo delo služi kot pomemben vpogled v zgodovino pojava cestnih otrok tudi za Ukrajino.

»V zgodnjih letih dvajsetega stoletja se je v Sovjetski zvezi pojavil obsežen socialni problem – Rusi so mu rekli *besprizornost* – otroci in najstniki, ki niso imeli ne staršev in ne zaščite s strani države. Ti mladi so se organizirali v skupine, ropali, posiljevali in uživali mamila in to vse zaradi golega preživetja. V določenih obdobjih je bilo teh mladostnikov več milijonov (Bosewitz 1988, 248.)

Termin *besprizornik* v *Slovarju sodobnega ruskega literarnega jezika* iz leta 1948 opisuje posameznika, ki nima družine ali domače oskrbe, iz navedenega opisa pa je tudi mogoče razbrati, da je bil iztrgan iz zaščite družinskega življenja in ima malo možnosti za normalno odraščanje (prim. Bosewitz 1988, 1). *Besprizorniki* so bili na cesti prepuščeni sami sebi in sčasoma so se združili v skupine, ki so velikokrat kazale prvine delovanja socialističnega sistema. Velikokrat jih je boj za preživetje silil v delinkventna in kriminalna dejanja, in tako je kriminal postal integrativni del skupine in posledično tudi pojava *besprizornosti*. Kot reakcijo na tovrstno delinkventnost je mogoče zaslediti mešane občutke obče sovjetske družbe do pripadnikov subkulture *besprizornikov*. Simpatije so bili deležni predvsem zaradi slabega fizičnega stanja, v katerem so se *besprizorniki* znašli. Averzija do istih posameznikov pa je bila predvsem posledica odstopanja od uveljavljene normalnosti tedanjega časa; mladi so uporabljali neprimeren jezik, so pili in kadili ter se tudi na ta način distancirali od tedanjega socialnokulturnega okolja. Hkrati pa je mogoče zaslediti tudi močne občutke strahu, predvsem s strani tistih, ki so imeli stik s tistimi *besprizorniki*, ki so bili sposobni tudi ubijanja.

Shema 4.2: Pojav *besprizornišva*



(prim. Bosewitz 1988, 46)

Glede izvora *besprizornosti* oblikuje Bosewitz shemo (prim. Bosewitz 1988, 46–69), po kateri je oblikovanje te socialne katastrofe primarno gonilo prva svetovna vojna. Posledice le-te so bile tako fizične kot tudi politične narave. Čeprav vojna sama po sebi ni neposredno proizvedla problema, pa je delovala kot katalizator in sprožila verižno reakcijo, ki je preko političnih dejavnikov vplivala na fizične dejavnike. Najpomembnejšo vlogo je odigrala lakota med letoma 1921 in 1922 (ibid., 50–58), zajela je 40 milijonov ljudi (ibid., 50), migracije so povzročile razseljenost in razpad družin in tisoče otrok je v tem času pristalo na cesti. Brezizhodnost situacije, v kateri so se znašli *besprizorniki* zaradi lakote, jih je silila tudi v skrajnosti, ki jih najdemo v zabeleženih primerih kanibalizma in oskrunitve grobov z namenom pridobivanja hrane (Bosewitz 1988, 51–52). Tovrstne prakse so se najprej pojavile pri odraslih, a so se hitro prenesle med *besprizornike*. Ti so se v tem času že organizirali v skupine, kar je posameznikom zagotovilo preživetje oziroma bistveno olajšalo življenje. Glavna posledica lakote so bile migracije iz ruralnih v urbana področja (ibid., 58–59).

Ker pa situacija v mestih ni bila bistveno boljša od tiste na deželi, je to še dodatno vplivalo na mortaliteto in splošno slabo stanje v družbi in »sestradani ljudje so prihajali v mesta, da bi tam umrli« (Aragon v Bosewitz 1988, 58). Situacija v mestih je bila ugodna za razpad družine in osiroteli otroci iz te sfere predstavljajo pomemben bazen za rekrutiranje med *besprizornike*. Kot posebej pomembno pa izpostavimo tudi stanovanjsko krizo in brezposelnost, ki sta za tiste, ki jim je uspelo preživeti migracijo v mesta, predstavljali veliki težavi pri integraciji v urbano okolje. V takih družinah so otroci velikokrat zbežali na cesto, da bi si s tem rešili lastno kožo in *besprizorniki* so bile edine organizirane in dostopne skupine, ki so bile te posameznike pripravljene sprejeti.

Sekundarni političnoekonomski dejavnik (ibid., 46), ki je posredno povezan s pojavom *besprizornosti*, je tudi ekonomska blokada proti Sovjetski zvezi s strani Velike Britanije in Francije. Ta je povzročila izostanek kratkoročnih in dolgoročnih posojil za ponovno vzpostavitev razvojnega kmetijskega programa v času po vojni, ohranila je migracijsko shemo in njene negativne vplive ter posledično visoko stopnjo *besprizornosti*. Kot sekundarni politični dejavnik je pomembno vlogo pri oblikovanju in vzdrževanju pojava odigrala tudi nova marksistična filozofija s specifično politiko Sovjetske zveze glede družine (ibid., 63–68), ki naj bi staro rusko družino preoblikovala v novo, sodobno družino. Posebno pozornost je posvečala otrokom, ki so po mnenju zagovornikov te politike bili v tradicionalni družini izkoriščani in jih je bilo treba osvoboditi. Vodenje te politike je privedlo do pogostih ločitev, podprtih s strani nove zakonodaje, do relativno prisilne emancipacije žensk, do frekventnih menjav partnerjev in do pogostih razpadov tradicionalne družine, kar je bilo še posebej značilno za ruralne predele.

Po tem, ko je Moskvi uspelo v veliki meri uničiti družino in družinsko življenje, se poraja vprašanje, ki se nanaša na potrebe zapuščenih otrok, tako imenovanih *besprizornikov*, ene največjih tragedij sovjetskega režima.

(Ammande v Bosewitz 1988, 66)

Tedanji politični sistem pa je bil na drugi strani nesposoben reševanja nastalega problema. Še več: vlada je ocenila, da je problem zajezila in predčasno so začeli z zapiranjem domov, ki so bili namenjeni zapuščenim in brezdomnim otrokom. Tako so od leta 1922 (6063 domov s 540.000 gojenci) do 1925 (2836 domov s 228.127

gojenci) zaprli 3227 domov in na cestah je pristalo več kot 300.000 otrok (prim. Bosewitz 1988, 68).

#### 4.3.1.1 Značilnosti besprizornosti

Izhodiščna značilnost sovjetskega pojava brezdomnosti so selitve posameznikov po državi, da bi na ta način ubežali ostri zimi, vsakodnevnemu dolgčasu ali pa si zagotovili prestiž, ki ga ponuja nomadsko življenje.

(Bosewitz 1988, 12)

Za *besprizornost* je bilo značilno, da je vezana na velika urbana središča, v veliki meri zaradi specifičnega načina življenja. *Besprizorniki* so si svoja domovanja velikokrat uredili v zapuščenih in porušeni hišah (prim. Bosewitz 1988, 12–13), tunelih ali odlagališčih, bližnje železniške postaje pa so postale pomembna zbirališča in socialna središča njihovega življenja. Bistven element takšnega načina življenja je bila visoka stopnja mobilnosti, vendar so se lahko ustalili le za toliko časa, dokler jih ni pregnala milica ali pa se niso sami preselili. Kljub nenehnemu preseljevanju pa je mogoče izpostaviti mesta, ki so bila za *besprizornike* bolj atraktivna kot druga; če je preživljanje dneva na javnih mestih zagotovilo denar, hrano in ostale potrebščine, je preživljanje noči na toplem zagotovilo varnost pred ostrim mrazom. *Kotel* (ibid., 13) je izraz za prostor, ki je del sistema ogrevanja, neke vrste kurilnica, in ta je *besprizornim* nudil ustrezno zatočišče; termin je kasneje prešel iz opisne rabe habitata *besprizornih* v referenčno rabo za skupnost *besprizornih*. Verjetno iz tega izhaja tudi vzdevek, ki so ga sčasoma dobili mlajši *besprizorniki* – *čajniki* (tisti, ki biva v *kotlu* ali *čajniku*, je *čajnik*). Za tiste, ki so čez dan nabrali dovolj denarja, da so si lahko privoščili posteljo, je bila na voljo *nočelazka* (pograd v skupni spalnici, zgodnja verzija zatočišča za brezdomce). Velikokrat pa je *nočelazka* predstavljala slabšo alternativo *čajniku* – umazaniji in slabim razmeram so se pridružili tudi starejši, po večini s kriminalom povezani brezdomci.

*Besprizornost* je bila vedno vezana na skupine (prim. Bosewitz 1988, 17–24) z jasno definirano strukturo, ki je starejše in močnejše umeščala na vrh, najmlajše člane pa je potisnila na dno hierarhične lestvice. S strukturo skupin *besprizornikov* se je ukvarjal

Spaull (Spaull 1933 v Bosewitz 1988, 17), ki je ugotovil, da imajo te skupine svoj sistem pravil, častni kod in svoje vodje, ki so jih člani dolžni ubogati, če bi radi ostali v skupini. Vse aktivnosti v skupini so se izvajale kolektivno, in čeprav je skupina delovala po načelu preživetja najboljšega, je bilo v njej mogoče zaslediti solidarnost in kooperativen odnos, torej tisto, kar je Tylor opisal kot »sovjet (svet, zbor oziroma koncil) in dušo« (Bosewitz 1988, 19). Socialna struktura pa ni urejala le razmerij v skupini, ampak je članom opredelila tudi njihove vloge, ki so bile nujne za delovanje skupine. Posamezniki so dobili specifične vloge glede na njihove sposobnosti in talente. Iz opisov Shiskova (Shiskov v Bosewitz 1988) je mogoče razbrati celo serijo posebnih zadolžitev, od kraje in menjave do distribucije, ki so jih izvajali nadarjeni posamezniki in so bile nujne za delovanje skupine.

Izjemna prilagodljivost je po mnenju Bosewitza v veliki meri pripomogla k nizki stopnji smrtnosti med *besprizornimi* (prim. Bosewitz 1988, 25–27). Kot posebno sposobnost avtor navaja sposobnost izkoriščanja svoje pomilovanja vredne pojavnosti; Pravda (Pravda, 11. marec 1923 cit. v Bosewitz 1988) navaja primer kombinacije beračenja in petja pesmi s presunljivo vsebino, da bi s tem potencirali interpretacijo slabega položaja in iztržili več denarja. Shishkov (ibid., 27–28) opisuje tudi tehniko, imenovano *igranje ventrilokvistične lutke* – starejši član skupine je zgrabil najmlajšega in ga začel na javnem mestu metati po zraku. Ko se je začela zbirati množica ogorčenih ljudi, da bi rešili otroka ali pa samo uživali v predstavi, so se ostali člani skupine med publiko lotili žeparjenja. Seveda pa ostajata nasilje in kriminal najznačilnejša elementa *besprizornost* (ibid., 30–39).

Večina podatkov, ki se nanašajo na problem zapuščenosti tega časa, izhaja iz podatkov, zbranih s strani Urada za mladostniške zadeve. Zenzinov (Zenzinov 1924 v Bosewitz 1988) je na podlagi porekla otrok, ki so bili v oskrbi Urada, sestavil naslednjo shemo (ibid., 29): 54 % otrok iz kmečkega okolja, 24,2 % otrok iz delavskega okolja, 9,3 % otrok iz birokratskega okolja, 5,5 % otrok iz obrtniškega okolja in 3,2 % otrok iz okolja pripadnikov Rdeče armade. Od tega je bilo 15 % otrok starih od 3 do 7 let, 57 % pa od 8 do 13 let, 20,9 % od 14 do 16 let in 7 % otrok starejših od 16 let (ibid., 30). Večina otrok je bila torej šoloobveznih in Bosewitz ugotavlja, da starejši, ko je *besprizornik* postajal, manjša je postajala možnost, da bo ostal *besprizornik*. Podatki iz tega obdobja nakazujejo na dejstvo, da so posamezniki,

starejši od 16 let, vedno bolj asimilirani znotraj kriminalne scene in na ta način izstopijo iz skupine *besprizornikov* ter postanejo polno vključeni v kriminal (ibid., 31–32).

#### 4.3.1.2 Obseg besprizornosti

Pojav naj bi v času pred rusko revolucijo obstajal v manj ostri obliki (prim. Bosewitz 1988, 40–41). Stanje se je očitno poslabšalo med državljansko vojno in leta 1921 je problem zapuščenih otrok dosegel katastrofalno stopnjo, predvsem v regiji Volga, kjer se je v skrajni obliki obdržal vse do poznih tridesetih let. Velik vpliv na razvoj problema je imela ekstremna revščina in lakota tedanjega časa, tudi politika kolektivizacije, ki se je začela 1928 in je uničila kulaško družino. Fainsod (Fainsod v Bosewitz 1988) ocenjuje, da je bilo približno milijon kmečkih družin prikrajšanih za zemljo in izgnanih ali poslanih na prisilno delo. Situacija se je še poslabšala s splošnim pomanjkanjem med letoma 1931 in 1932. Do začetka druge svetovne vojne je *besprizornost* v mestih dosegla svojo najznačilnejšo podobo (ibid., 41). V času vojne je problem postal le še bolj intenziven. Veliko otrok je bilo osirotelih, enim so starši umrli med boji, drugi so se izgubili med nenehnimi evakuacijami, zaradi izjemne situacije pa tudi socialne službe niso bile sposobne ustreznega delovanja. Numerično ovrednotiti število *besprizornikov* je skoraj nemogoče, saj različni viri navajajo različne ocene, ki segajo od 29.666 zapuščenih otrok (Zenzinov v Bosewitz 1988, 43) do 9 milijonov (Lunarcharsky v Bosewitz 1988, 43). Pojavu *besprizornosti* so bila najbolj izpostavljena področja, kot so Moskva, Leningrad, Kijev, Odesa, Samara in Sevastopol, ki so utrpela večje pomanjkanje, kar je posledično izzvalo beg iz urbanih središč na deželo.

Bosewitzevo delo predstavlja med materialom, ki je dostopen, najbolj temeljito in zanesljivo študijo. Ker je v obravnavano področje mogoče umestiti tudi Ukrajino, omogoča študija tako vpogled v zgodovino pojava kot tudi evalvacijo trenutnega pojava cestnih otrok z zgodovinske perspektive.

### **4.3.2 Recepcija cestnih otrok v Makejevki**

V pričujočem delu teksta sledi predstavitev podatkov iz intervjujev s prebivalci Makejevke, predstavljena pa so tudi stališča cestnih otrok v zvezi s prebivalci, vse z namenom umestitve pojava cestnih otrok v trenutno socialno sliko v mestu. V ta namen so z omenjenimi podatki kombinirani tudi podatki, ki so bili zbrani med opravljanjem terenskega dela in se posredno nanašajo na problem cestnih otrok. Namen pričujočega dela je tudi preveriti vprašanje o cestnih otrocih znotraj polja normalnosti življenja v mestu.<sup>90</sup>

#### **4.3.2.1 Predstavitev podatkov**

Leta 2002 je bilo v centru Makejevke opravljenih 5 intervjujev, predvsem za potrebe krajšega dokumentarnega videospota (prim. Naterer in drugi 2002). Intervjuvanci so bili seznanjeni s cestnimi otroki v mestu, saj jih videvajo na vsakem koraku. Večina je otroke iz svoje soseske poznala tudi po imenih, poznali pa so tudi družine otrok in družinsko situacijo. V intervjujih je mogoče zaslediti tudi visoko stopnjo empatije, ki so jo intervjuvanci kazali s cestnimi otroki. Čutili so se moralno obvezane otrokom pomagati in tisti, ki so imeli priložnost za neposredno akcijo, so primere svoje pomoči otrokom tudi opisali. V večini primerov so svojo aktivno participacijo pri reševanju problema opisali kot pomoč otrokom pri preskrbi s hrano, obleko in denarjem, včasih pa tudi z zdravniško pomočjo in svetovanjem. Intervjuvanci so cestne otroke opisali kot absolutno nesprejemljiv problem, glavnega krivca so videli predvsem v družini in tudi v trenutnem družbenopolitičnem sistemu, ki je po njihovem mnenju dolžan za te otroke, v primeru izostanka družine, poskrbeti. Intervjuvanci so po opravljenem formalnem delu intervjuja samoiniciativno izrazili veliko zaskrbljenost in motiviranost za reševanje problema, brez izjeme pa so izrazili mnenje, da je naloga vsakega človeka pomagati omenjenim otrokom.

---

<sup>90</sup> Termin normalnost se nanaša na povsem običajno življenje Makejevčanov oziroma tisto, kar je za življenje v Makejevki kulturno deklarirano kot normalno.

Leta 2004 je v intervjujih sodelovalo 11 intervjuvancev. Intervjuji so potekali v centru Makejevke (7 intervjuvancev), v mestni četrti Puška (3 intervjuvanci) in v mestni četrti Ziljoni (1 intervjuvanec). Struktura intervjuja je temeljila na strukturi intervjuja iz leta 2002, glavni poudarek pa je bil na odkrivanju morebitne razlike med podobo, dobljeno med intervjuvanci v letih 2002 in 2004. Intervjuvanci so otroke v svoji soseski sicer opazali, vendar otrok po večini niso poznali po imenih, niso poznali njihovih družin in družinske situacije. Izstopa le primer iz mestne četrti Puška, kjer sta dva intervjuvanca poznala nekaj cestnih otrok, ki tudi sami prihajajo iz iste mestne četrti. V stik z otroki so prihajali na lokalni tržnici, pred trgovinami in na avtobusnih postajah. Povedali so tudi, da jih je mogoče srečati tako ponoči kot tudi podnevi in navedli so tudi nekaj primerov lastnih srečanj. Še vedno je bilo med intervjuvanci mogoče zaslediti relativno visoko stopnjo empatije in motiviranosti za aktivno pomoč otrok. Mogoče pa je bilo zaslediti nekoliko nižjo stopnjo dejanske pomoči, ki je bila s strani intervjuvancev ponujena omenjenim otrokom. Štirje intervjuvanci so navedli dejanske primere lastne pomoči omenjenim otrokom, medtem ko je pri ostalih pomoč ostala na idejni ravni, predvsem v obliki sočustvovanja.

V intervjujih, opravljenih leta 2005, je sodelovalo 13 intervjuvancev. Intervjuji so temeljili na že utečenih vprašanjih in so bili izvedeni v centru Makejevke (5 intervjuvancev), v mestni četrti Puška (3 intervjuvanci) in v mestni četrti Ziljoni (2 intervjuvanca), vključeni pa so bili tudi udeleženci seminarja, organiziranega za namene promocije programov za zaščito otrok (3 intervjuvanci). Glede recepcije cestnih otrok med intervjuvanci je treba omeniti, da so intervjuvanci otroke v svoji okolici sicer opazili, so pa ostali do njih po večini indiferentni, v centru mesta (4 primeri) pa celo sovražni. Otroke srečujejo na lokalni tržnici, pred trgovinami, na avtobusnih postajah in ob cesti. Občutno nižja stopnja empatije je posledično vplivala tudi na manjše nudenje dejanske pomoči otrokom in intervjuvanci se v večini primerov niso odločali za pomoč otrokom. Izstopata le dva primera v mestni četrti Puška, kjer sta intervjuvanca otroke osebno poznala že dalj časa, njihov medoseben odnos pa je temeljil tudi na vzajemnem sodelovanju (fizična pomoč pri delu na tržnici) in pomoči (v primeru bolezni, težav s policijo ipd.). Intervjuvanci so prisotnost cestnih otrok v njihovem mestu sicer opisali kot problem na družbeni ravni, za njegovo reševanje pa naj bi bili odgovorni politiki in mestne oblasti. Sami se v reševanje problemov aktivno niso vključevali, so pa izrazili zmerno pripravljenost za



sodelovanje, če bi se za to pojavila priložnost. Treba je izpostaviti tudi razliko med odgovori intervjuvancev, ki so bili naključno izbrani na cesti, in intervjuvanci seminarja, organiziranega za namene promocije programov za zaščito otrok (3 intervjuvanci). Čeprav je bila podoba, predstavljena s strani intervjuvancev na seminarju, predvsem zaradi narave njihovega dela predstavljena nekoliko idealistično in pretirano, je na podlagi vsebine odgovorov mogoče skleniti, da je šlo v primeru teh intervjuvancev zgolj za profesionalno angažiranost, ki pa se ni prenesla v njihovo zasebno življenje in delovanje.

Leta 2006 je v intervjujih sodelovalo 9 intervjuvancev, intervjuji pa so bili izvedeni v centru Makejevke (4 intervjuvanci) in v mestni četrti Puška (5 intervjuvancev). V mestni četrti Ziljoni intervjuji niso bili izvedeni, saj je skupina cestnih otrok s centralne tržnice v tej četrti izginila in se torej raziskovanje v tem delu mesta ni odvijalo. Intervjuvanci sicer opažajo cestne otroke, predvsem čez dan, in sicer na lokalni tržnici, pred trgovinami in na avtobusni postaji. Intervjuvanci menijo, da otroci ne delajo, da predvsem postopajo in se ukvarjajo s kriminalom in so nasilni. Pojava cestnih otrok intervjuvanci ne interpretirajo kot problem, za katerega bi se čutili dolžne sodelovati pri reševanju. Stališče intervjuvancev je, da bi za te otroke morali poskrbeti njihovi starši, socialna služba oziroma lokalne oblasti, sami pa so se eksplicitno distancirali v smislu, *'sam imam svoje otroke in za njih lepo skrbim, torej naj tudi za te otroke poskrbijo njihovi starši'*. Pri reševanju tega problema bi načeloma sodelovali, vendar pa je mogoče v intervjujih zaznati stališče, da sami ne bi prevzeli iniciative, evidentna pa je tudi njihova drža, ki je na tem področju relativno pasivna.

V letu 2007 je bilo izvedenih 8 intervjujev (4 v centru Makejevke in 4 v mestni četrti Puška). Večina intervjuvancev (4 v centru mesta in 2 v mestni četrti Puška) cestnih otrok v mestu več ne opaža oziroma navajajo zelo redke primere srečanj z njimi. Dva respondenta iz mestne četrti Puška sicer omenjata občasna srečanja s cestnimi otroki, predvsem na lokalni tržnici in v okolici avtobusne postaje, vendar izpostavljajo, da do trajnejših neposrednih stikov ni prišlo. Otroke vidijo posedati po pločnikih in klopcah, predvsem v kasnejših večernih urah. Intervjuvanca otrok ne poznata, ne poznata njihovih družin in ne vesta, s čim se otroci ukvarjajo. Pomoči jim ne nudita, saj sta mnenja, da je ne potrebujejo.

Od leta 2002 od 2007 je v predstavljenih podatkih mogoče zaslediti tendenco odmikanja ene družbene sfere, torej cestnih otrok kot populacije, od druge, torej ostalih ljudi, ki živijo v Makejevki. Visoka stopnja empatije, ki so je bili deležni cestni otroci s strani ljudi leta 2002, je do leta 2007 počasi prešla v relativno visoko stopnjo brezbriznosti ali celo antipatije. Tudi na strani cestnih otrok je iz kvalitativnih podatkov mogoče zaznati tendenco odmikanja. Medtem ko je bila leta 2002 stopnja zanašanja in dejanskega iskanja pomoči pri prebivalcih Makejevke zelo visoka, je leta 2007 praktično več ni bilo. Otroci so se začeli zapirati v skupino, ki si je izborila svoj prostor v mestu, in dobila svoj status v definiciji normalnosti.

Zajec (zapiski 2006, odlomek iz intervjuja, komentira odnose do ljudi, ki živijo v bloku nad njihovo *tipluho*<sup>91</sup>): »... ne vem, kdo so ti ljudje. Pa me niti ne zanima ... mi živimo tu (v *tipluhi*), oni živijo tam (v svojih stanovanjih), oni dajo nam mir, mi ga damo njim.«.

Kot sekundarno, a vseeno pomembno, je treba omeniti tudi število organizacij, ki se ukvarjajo s socialnimi problemi v mestu. Leta 2002 sta bili v mestu dve organizaciji, ki sta nudili dejansko pomoč otrokom na cesti, uradna socialna služba in M.Art.In. Club. Pozimi je v *Dietskoj derevnje* (socialni projekt v manjši kmetiji, namenjeni zaščiti cestnih otrok) prezimilo 24 otrok, M.Art.in Club, ki je izvajalec programa, pa je v tem letu zabeležil najvišjo stopnjo participacije. Leta 2005 je bila stopnja udeležbe cestnih otrok v programu najnižja in jeseni so program, ki je bil izvorno namenjen cestnim otrokom, preoblikovali v program, namenjen otrokom invalidom. Na vprašanje, zakaj ne izkoristijo ponudbe omenjene organizacije, so cestni otroci odvrnili, da jim je tam dolgočasno, oskrba je sicer v redu, a da so na cesti njihovi prijatelji in da raje ostanejo tam. Vseeno pa se je z leti splošno število organizacij povečalo in leta 2007 je bilo cestnim otrokom na voljo 8 organizacij in štirje programi pomoči, vendar je zanimanje cestnih otrok za omenjene oblike pomoči tako upadlo, da izvajalci skoraj niso zabeležili nobene udeležbe.

---

<sup>91</sup> *Ti(e)pluha* je slengovski izraz za prostore, običajno pod zemljo, ki so del ogrevalnega sistema v urbanem naselju. Izraz je oblikovan po načelu krnitve in sklapljanja iz besedne zveze *tepla trasa* (rus.: ogrevalna, toplovodna napeljava). Izraz *tipluha* je v uporabi za prostore, ki jih zasedajo cestni otroci, ne uporablja pa se za nenaseljene *teple trase*.

### 4.3.3 Umestitev cestnih otrok v Makejevki v družbeni in zgodovinski okvir

Vzporednice med *besprizorniki*, ki jih najdemo v analizi pri Bosewitzu, in podatki, dobljenimi s terenskim delom med letoma 2000 in 2007, je mogoče opraviti na podlagi nekaterih elementov in služijo kot podlaga za komparacijo.

Vežanost na urbana središča je značilnost globalnega pojava cestnih otrok – in cestni otroci v Makejevki, tako kot tudi *besprizorniki*, niso izjema. Bosewitzeva analiza govori o *besprizornikih*, ki so migrirali iz ruralnih v urbane predele predvsem zaradi lakote, ki je bila posledica večjih družbenopolitičnih sprememb. Podatki, ki sem jih zbral med opravljanjem terenskega dela, podajajo sliko, ki je zelo podobna Bosewitzevi. Prva generacija otrok, ki se je znašla na cestah v Makejevki, je v mesto migrirala iz manjših okoliških zaselkov in vasic, predvsem Nove Ždanovke, Gorlovke in Harciska. Po njihovem pričevanju so se v mesto napotili, ker naj bi bila situacija v njihovih matičnih krajih preslaba. Ker je mesto relativno majhno in jih večina prebivalcev pozna, je bilo nemogoče živeti na cesti, ne da bi jih sosodje, prijatelji in znanci staršev preganjali in vračali domov. Tudi beračenje in manjša kriminalna dejanja so bila zaradi tega otežena. Otroci so se torej napotili v večje mesto, saj jim je bila tam omogočena anonimnost, ki je nujno potrebna za vzpostavitev statusa žrtve, ki pa je eden od temeljev pri preživetveni strategiji cestnih otrok v Makejevki. Vzpostavitev statusa žrtve omogoča otrokom igranje vloge žrtve, to vzpodbudi pri ljudeh občutke empatije in jih sili, da se do otrok obnašajo solidarno. Status žrtve omogoča tudi več možnosti za izvajanje kriminalnih dejanj, predvsem manjših krajin in žeparjenja, saj potencialne žrtve ne pričakujejo napada. Videti je, da je to karta, na katero so igrali tako *besprizorniki* kot tudi današnji cestni otroci v Makejevki.

Podobnosti med enimi in drugimi se kažejo tudi na mikroprostorski ravni. Prostori v mestu, ki jih zasedajo cestni otroci v Makejevki, so s funkcionalnega zornega kota identični s tistimi, ki so jih zasedali *besprizorniki*. Pri obeh izstopajo na eni strani prostori z visoko fluktuacijo ljudi, na primer železniške postaje in tržnice, ki imajo glavno funkcijo zagotovitev sredstev za preživetje, na drugi strani pa izolirani prostori, kotlovnice, porušene hiše in podzemni sistemi rovov, ki služijo kot skrivališča oziroma pribežališča. Podobnost presega sfero materialnega (včasih *kotel*, danes *tipluha*) in sega do bipolarne narave pojava. Dvojnost prostorov pojava otroške

brezdomnosti je samo odziv dvojne narave cestnih otrok kot populacije, torej cestni otroci v sferi socialnega, *javni cestni otroci*, in cestni otroci v sferi zasebnega, *cestni otroci med sabo*. Ta dvojnost se kaže na vseh področjih njihovega delovanja in omogoča funkcioniranje njihove kolektivne in individualne identitete, prevedene v akcijo, nudi pa tudi razlago navidezno paradoksalnih situacij, v katerih posamezniki govorijo resnico in hkrati neresnico (prim. Naterer 2007, 124–246), oziroma situacije, v katerih je dejanje posameznikov antagonistično in neantagonistično hkrati (prim. Naterer 2002: 31–56).

Visoka stopnja prostorske oziroma migracijske mobilnosti med *besprizorniki* je element, ki ga zasledimo tudi pri cestnih otrocih v Makejevki. Tudi v Makejevki so migracije sredstvo adaptacije, je pa pomembno poudariti, da je tovrstna mobilnost cestnih otrok v Makejevki v primerjavi z mobilnostjo besprizornikov drugačna. Medtem ko je za *besprizornike* značilen že skoraj nomadski način življenja, pa to ne velja za cestne otroke v Makejevki. Gibanje otrok je omejeno tako časovno kot tudi prostorsko. Velikokrat gre za kratke, nekajdnevne obiske drugih, predvsem manjših zaselkov, po večini z namenom obiska prijateljev ali preživljanja časa ob jezerih in *stavokih* (zbirališče vode, ki je bila izčrpana iz podzemnih rudnikov). Cestni otroci v Makejevki so za razliko od *besprizornikov* veliko bolj prostorsko statični. Iz že predstavljenih primerov (Naterer 2007, Naterer in Fištravec 2006, Naterer 2002) cestnih otrok sledi, da širše prostorsko območje otrok zajema že zgoraj omenjeni kategoriji prostorov, torej javne in zasebne prostore. Ti prostori predstavljajo socialno, predvsem pa simbolno jedro življenja cestnih otrok. Vsakršne migracije izhajajo iz tega središča in so tudi točka vračanja. Pomembno je poudariti tudi, da so ti prostori ena glavnih prostorskih konstant v življenju cestnih otrok.

Večina otrok je že izkusila večino alternativ, ki so jim na voljo v njihovem socialnem okolju, večina jih je bila v prevzgojnem domu in internatu, nekaj jih je bilo že v mladinskem zaporu, vsi, razen dveh otrok, ki so sodelovali v raziskavi, pa imajo svoje družine, ki posedujejo stanovanje. Vseeno se otroci vedno znova vračajo na izhodiščno točko na cesti in tam preživijo v primerjavi z ostalimi alternativami bistveno več časa. V določenih primerih pa prihaja tudi do migracij znotraj mesta. Te so posledice posegov v prostor cestnih otrok, predvsem s strani policije in mestnih oblasti. Prganjanje cestnih otrok je namreč del specifične politike reševanja tega

problema in ko so pritiski premočni, se skupina otrok enostavno preseli iz mesta, kjer jih preganjajo, nekaj sto metrov stran. Leta 2007 je mestnim oblastem uspelo razbiti skupino cestnih otrok v mestni četrti Puška. Večino otrok so zaprli zaradi manjših prestopkov in posedovanja narkotikov. Tisti, ki so ostali na cesti, pa so se povezali in oblikovali novo skupino na novi lokaciji, ki je vsebovala obe omenjeni kategoriji prostorov.

Prilagodljivost je osnovna značilnost preživetvene strategije tako *besprizornikov* kot tudi sodobnih cestnih otrok v Makejevki. Čeprav Bosewitz ne analizira izvora omenjene lastnosti, pa je kvalitativna raziskava pokazala, da sta za realizacijo adaptacije ključna predvsem dva elementa, individualna subkulturna identiteta in kolektivna identiteta cestnih otrok. Subkultura cestnih otrok izvaja resocializacijo, ki posameznika psihološko in socialno reorganizira, ga vključi v obstoječe subkulturne socialne strukture ter ga tako naredi za člana skupine, opremi pa ga tudi s preživetvenimi strategijami, ki članu, tudi če bi zapustil skupino, bistveno poveča sposobnost preživetja. Podatki, dobljeni z metodo opazovanja z udeležbo, so pokazali, da so otroci, ki še niso vstopili v skupino, torej živijo doma, a preživljajo čas s cestnimi otroki, manj kompetentni, pa tudi njihov socialni in kulturni kapital, vezan na cesto, je manjši.

Subkulturna resocializacija se torej začne že pred formalnim vstopom otroka v skupino cestnih otrok. Izvaja se skozi participacijo otroka v vsakodnevnih aktivnostih skupine (prim. Naterer 2007, 104–246), preko oblik sankcioniranja (prim. Naterer 2002, 50–53) in vodi posameznika skozi proces prevzemanja nove, subkulturne individualne identitete. Pomembno je poudariti, da je identiteta na tej točki pojmovana kot proces in ne kot stanje. Prevzemanje nove identitete ne pomeni neposredne repersonalizacije; otroci ohranijo svojo osebno zgodovino, že obstoječe mreže in imena.<sup>92</sup> Z novo subkulturno identiteto dobijo nove elemente, ki se povežejo med že obstoječe, integracijska celota pa se kaže v statusu polnopravnega člana skupine cestnih otrok. Kot dober primer lahko služijo subkulturni vzdevki, ki ne izničijo pomena osebnega imena otroka. Nova identiteta torej funkcioniira vzajemno z

---

<sup>92</sup> Otroci ohranijo tisti komponenti, ki jima Južnič pravi osebnost (prim. Južnič 1993, 114) in osebna identiteta (prim. Južnič 1993, 120).

ostalimi, že obstoječimi, in izmenično delovanje različnih identitet je ena od osnovnih, če ne kar glavna predispozicija prilagodljivosti cestnih otrok.<sup>93</sup>

Subkulturalna oblika in socialna struktura je značilnost vseh skupin cestnih otrok v Makejevki (prim. Naterer 2002, 2007, Naterer in Fištravec 2006) in kot bistveno značilnost jo najdemo tudi pri skupinah *bepriprizornikov*. Avtor sicer omenja socialno organizacijo, pri kateri naj bi skupina imela enega ali več vodij, obstajala naj bi pravila, norme, vrednote in skupni kodi solidarnosti, vendar se onkraj omenjenega opisa s temi elementi ne ukvarja. Ker je socialna struktura skupin cestnih otrok v Makejevki v pričujoči nalogi že relativno podrobno razdelana (glej 4.4.4 *Socialna organizacija skupin*), je treba analizirati še kode, ki delujejo med skupinami in posameznimi cestnimi otroki. Skupina predstavlja temeljni subkulturni okvir, ki definira statute, vloge in delovanje. Članom preko interne (socialna mreža med člani skupine) in eksterne (vpetost skupine v lokalno socialno okolje) socialne mreže nudi fizično zaščito, možnost vzpostavitve vrednotnega konsenza in identifikacije ter emocionalno podporo. Predvsem je v skupini evidentna funkcija skupine, ki se kaže v subkulturni simulaciji odsotnih družinskih razmerij, v prid čemur govori dejstvo, da otroci preživijo več časa na cesti kot kjerkoli drugje, tudi doma. Kljub temu da skupina deluje avtonomno in v določenih primerih celo relativno zaprto, pa obstaja kod *guljat* (glej 4.4.3 *Subkulturalna kolektivna in individualna identiteta*), ki vzpostavlja kooperacijsko delovanje in oblikuje cestne otroke v populacijo znotraj mesta. Kod se vzpostavlja skozi skupno aktivno preživljanje časa pripadnikov istih ali različnih skupin cestnih otrok, pri čemer je pomembno poudariti, da višja stopnja deviantnosti akcij v tem času krepi moč koda. Torej tisti, ki so sodelovali pri najbolj delinkventnih dejanjih, delijo najmočnejši kod *guljat*. Kod stopi v veljavo, ko pridejo v stik pripadniki različnih skupin, še posebno očiten pa je, če so si skupine v sovražnem odnosu. Sili namreč posameznike, ki delijo kod, da delujejo kooperativno in na ta način vzpostavlja odnos alianse. Če se torej posameznik znajde pred skupino,

---

<sup>93</sup> Podobno obliko identitete je Južnič (prim. Južnič 1993, 132-138) opisal kot *premakljivo identiteto*, ko je »nestalna, prilagodljiva in v tem smislu nekonkluzivna. Mnoge negotovosti in nezasidranosti so lahko razlog identitete, ki bi ji lahko rekli tudi fluktuirajoča, torej nestanovitna in kolebajoča se.« (Južnič 1993, 132). Po Južničevih besedah gre med te oblike identitete šteti predvsem tiste, ki se nanašajo na splošno mobilnost v sodobnih družbah, na spreminjanje posameznika v procesih družbenih sprememb, v teritorialni in ekonomski mobilnosti, ter v oblikah vertikalne in horizontalne socialne mobilnosti (ibid.). Po avtorjevih besedah lahko na oblikovanje teh identitet vplivajo tudi socialni pretresi (ibid.), individualne travmatične izkušnje (ibid., 133), pojavljajo pa se tudi kot rezultat specifične kulturne adaptacije (ibid., 135).

ki mu ni naklonjena, ga lahko kod obvaruje pred najhujšim, če je kdaj v preteklosti *guljal* s kom iz te skupine. Kod velja, dokler ga spoštujejo tisti, ki se znajdejo v določeni situaciji, ko naj bi veljal. V času izvajanja raziskave (2000–2006) ni zabeleženega primera kršitve koda, v začetku leta 2007 pa so ga v mestni četrti Puška začeli člani subkulture kršiti. Glavni vzrok je bil specifičen pristop policije, ki je začela na cestne otroke v tem delu mesta pritiskati, da so ti, samo da bi rešili lastno kožo, začeli svojim vrstnikom podtikati narkotike. Policija je člane subkulture posamično aretirala in zaprla, tako da sta na koncu ostala od izvirne skupine le dva. Kod *guljat* pa se je vseeno obdržal, pokazalo pa se je, da se nanaša le na cestne otroke in izključuje vse ostale. Ko so cestni otroci v mestni četrti Puška začeli uporabljati narkotike (Naterer 2002, 2007, Naterer in Fištravec 2006), so prestopili iz populacije cestnih otrok v populacijo narkomanov in tako tudi iz okvirjev delovanja koda *guljat*. Posamezniki s Puške so bili pri ostalih skupinah v mestu nekaj časa še deležni solidarnosti, vendar ko se je razvedelo za podtikanja na Puški, se je tudi ta solidarnost nehala.

Nasilje in kriminaliteta sta elementa, ki jih Bosewitz neizpodbitno veže na pojav *besprizornikov*. Predstavljala naj bi bistven del preživetvene strategije, iz avtorjevega opisa pa bi bilo mogoče sklepati tudi na obliko deviantnosti, ki je že kar del narave te populacije (prim Bosewitz 1988, 31-39). Kljub temu, da je tako nasilje kot tudi kriminaliteta del življenja cestnih otrok v Makejevki (Naterer 2002; Naterer in Fištravec 2006; Naterer 2007), pa ne gre zaključiti, da gre za del preživetvene strategije. Nasilje se sicer pojavlja, vendar kot socializacijsko sredstvo oziroma sredstvo vzpostavljanja socialne strukture v nekaterih skupinah cestnih otrok (Naterer 2002: 50–53). Do občasnega nasilništva med skupinami sicer tudi prihaja, vendar je treba poudariti, da so ta dejanja zelo redka. V zvezi s kriminaliteto pa je treba izpostaviti, da ne predstavlja bistvenega dela v preživetveni strategiji cestnih otrok. Cestni otroci imajo namreč posebno intimen odnos do svojega socialnega prostora in ta jim onemogoča, da bi se znotraj njega vedli delinkventno. To bi namreč pomenilo konec daj-dam razmerja z okoliškimi prebivalci, kar bi v resnici lahko ogrozilo njihovo preživetje. Vseeno se pojavljajo blažje oblike kriminalnih prestopkov, predvsem v obliki žeparjenja in manjših tatvin, vendar ni mogoče zaključiti, da je to del preživetvene strategije. Preživetvena strategija cestnih otrok v Makejevki temelji na beračenju, zbiranju starega železa in steklenic ter občasnem delu na tržnici. V zvezi

z *besprizorniki* bi bilo mogoče izoblikovati hipotetično razlago, po kateri je število *besprizornikov* s svojimi potrebami močno preseгло kapacitete mesta, da bi jih oskrbelo mimo kriminalnih dejanj.

Bosewitezovo delo je sicer podrobna analiza problema cestnih otrok in mladine, videti pa je, da cestne otroke predstavlja kot žrtve brez alternative. Po eni strani viktimizirana, po drugi pa romantizirana podoba *besprizornika* je kombinirana tudi z relativno pretirano idealistično predstavitvijo rešitev problema na primeru Makarenkovih taborov, namenjenih *besprizornikom*. Kvalitativni in kvantitativni podatki iz Makejevke kažejo sicer podobo cestnih otrok, ki bi jo bilo mogoče interpretirati kot tragično, vendar pa je treba poudariti, da cestni otroci sami sebe ne vidijo kot žrtve in se na ta način tudi ne obnašajo. V primerih, ko evidentno zastopajo status žrtve, obstaja velika verjetnost, da igrajo socialno vlogo žrtve. Treba pa je izpostaviti, da je to del preživetvene strategije in kulturnega kapitala subkulture. Seveda pa moramo Bosewitezovo delo razumeti v okviru omejitve metode, ki je v njegovem primeru zgodovinska in komparativna metoda, analiza sekundarnih virov pa ne omogoča tako natančnega vpogleda v predmet proučevanja kot kvalitativne metode, še posebej metoda opazovanja z udeležbo.

Izpostavljene podobnosti med cestnimi otroki in *besprizorniki* omogočajo umestitev sodobnega pojava cestnih otrok v zgodovinski vzorec. Sodobni cestni otroci so s tega zornega kota nadaljevanje v Bosewitezovem delu predstavljenega zgodovinskega vzorca. Družbenopolitične spremembe, ki so nastopile ob osamosvojitvi Ukrajine, so povzročile razpad socialnega sistema. Spremembe in pritiski, ki jih je izkušala v tem času družina in so se kazali predvsem v obliki revščine, povečane kriminalitete in celo razpada družine, pa je omogočil dejansko oblikovanje problema cestnih otrok. Čas od pojava cestnih otrok v zgodnjih devetdesetih letih prejšnjega stoletja do oblikovanja socialnih programov zaščite je odigral vlogo sekundarnega dejavnika, ki je omogočil preoblikovanje skupin cestnih otrok v subkulture. Te izvajajo rekrutacijo članov in subkulturno resocializacijo ter na ta način ohranjajo število cestnih otrok relativno konstantno. Tukaj se skriva odgovor na vprašanje, zakaj otroci, ki dalj časa živijo na cesti, ne izberejo drugih alternativ, pa tudi odgovor na vprašanje, zakaj otroci, ki imajo družino, ki relativno dobro funkcioniira, pobegnejo na cesto in se pridružijo subkulturi cestnih otrok. Da bi lahko dokončno potrdili tezo o kontinuiteti



zgodovinskega vzorca, bo seveda moral sodoben pojav cestnih otrok postati zgodovinski primer, je pa mogoče skleniti, da vsi izpostavljeni elementi nakazujejo na pravilnost argumenta o zgodovinski kontinuiteti pojava.

V tekstu predstavljena tendenca oddaljevanja ene sfere od druge je povzročila institucionalizacijo problema cestnih otrok. Evidentno je, da so cestni otroci v Makejevki postali predmet socialnih institucij in programov in ne problem ljudi v mestu. Pri tem je treba izpostaviti, da je tovrstna institucionalizacija problema eno sfero od druge še dodatno oddaljila. Videti je tudi, da se je skladno s transformacijo donosov odvila tudi transformacija vezi, tako v skupini cestnih otrok kot tudi zunaj nje. Odnosi cestnih otrok z ljudmi v Makejevki se leta 2002, pa tudi prej, kažejo v obliki afektivnih vezi. Ljudje in otroci so se medsebojno poznali, odnos je bil pristen in relativno tesen, visoka pa je bila tudi stopnja aktivnega sodelovanja ter iskanja vzajemne pomoči (prim. Naterer 2002, Naterer 2007). Kljub temu da kvalitativni podatki iz leta 2002 tega neposredno ne kažejo, pa je iz starejših podatkov, predvsem pa iz pričevanj otrok, mogoče zaključiti, da so bile vezi znotraj skupine na začetku po večini instrumentalne. Prva generacija cestnih otrok se je namreč organizirala v skupino predvsem zaradi vzajemne podpore in zaščite, torej kot del strategije, ki naj bi posamezniku v skupini omogočila preživetje. Tendenca oddaljevanja ene socialne sfere od druge je transformirala vezi cestnih otrok z ljudmi v Makejevki iz afektivnih v instrumentalne, vezi v skupini pa iz instrumentalnih v afektivne. Cestni otroci se v Makejevki ne pojavljajo več kot sočustvovanja vredni otroci, ampak kot stranke v trgovini, slabo plačani pomožni delavci na tržnici ali potniki na avtobusu, torej anonimni posamezniki. Transformacija vezi znotraj skupine pa je iz relativno instrumentalnih vezi naredila visoko afektivne vezi. Skupina simulira družino do te mere, da predstavlja v življenjih otrok primat pred vsemi ostalimi alternativami, tudi pravo družino.

Iz predstavljene evidence in podatkov, dobljenih na terenu, je mogoče oblikovati sklep, da predstavljajo cestni otroci v Makejevki kontinuiteto v zgodovinskem vzoru cikličnega ponavljanja pojava, izzvanega s strani družbenopolitičnih sprememb in ohranjenega s strani lastne socialne organiziranosti in sekundarnih družbenopolitičnih elementov. Kvalitativni in kvantitativni podatki od leta 2002 do 2007 kažejo na oddaljevanje sfere cestnih otrok od obče socialne sfere. Seveda podatki zaradi

relativno majhnega vzorca niso reprezentativni za Ukrajino, vseeno pa kažejo na določeno tendenco in omogočajo boljše razumevanje pojava cestnih otrok v Makejevki. Predvsem omogočajo boljšo interpretacijo kvalitativnih podatkov. V tej luči je mogoče zaključiti, da so cestni otroci v Makejevki ne le nadaljevanje zgodovinskega vzorca, ampak da so dobili tudi svoje mesto znotraj definicije normalnosti socialnega življenja.

#### 4.4 Cestni otroci v Makejevki kot subkultura

Organiziranje cestnih otrok v skupine je po mnenju nekaterih avtorjev (Lalor 1998) instrument obvladovanja viktimizacije, kateri so otroci na cesti izpostavljeni. To je nujno za izvajanje vzdrževalne funkcije in zadovoljevanje potreb po zaščiti na eni strani (Lusk 1992) in potrebe po identiteti in pripadnosti na drugi (Agnelli 1986). Skupine cestnih otrok velikokrat dobijo naravo subkulture (prim. Bosewitz 1988, Chitradub 1998; Beazley 2002). Tudi skupine cestnih otrok v Makejevki lahko opišemo kot subkulture<sup>94</sup> (prim. Naterer 2007). Participacijo otrok v subkulturi cestnih otrok je mogoče opazovati na manifestni in latentni ravni.

Manifestna raven se kaže v:

1. subkulturno-specifičnem jeziku, ki ne služi le komuniciranju, ampak je tudi sredstvo izolacije subkulture od obče kulture;
2. subkulturno-specifičnem imidžu, ki se kaže v oblekah in rekvizitih, ki jih cestni otroci uporabljajo;
3. subkulturno-specifičnem načinu obnašanja, ki je značilen za cestne otroke iz posamezne skupine v Makejevki.

V subkulturi cestnih otrok v Makejevki se manifestna plat participacije v subkulturi ne kaže kot serija vnaprej predpisanih konvencionalnih elementov ali kot serija pravil. Za razliko od drugih stereotipnih subkultur, kjer je manifestni nivo stvar predpisa, je tukaj videti, da je ta nivo produkt specifičnega načina življenja, torej subkulture cestnih otrok. Manifestna plat subkulture cestnih otrok ne obstaja na ravni socialne

---

<sup>94</sup> Subkulture bomo razumeli na najširši možen način, tako kot so opredeljene v *The Dictionary of Anthropology* (prim. Barfield 1997, 455), in sicer kot »... skupine z distinktivnimi karakteristikami in vzorci življenja znotraj širše družbe, kateri pripadajo oziroma so z njo povezani.«

preskribcije, ampak na nivoju delujoče subkulture. Ko otrok pride na cesto, dobi imidž, ki je lasten vrstnikom iz subkulture, nauči se cestnega jezika in specifičnega načina obnašanja; na ta način ponotranji specifičen stil. Takšna interiorizacija je povsem skladna s Tylorjevim opisom (Tyler v Levenstein, 1994). Manifestni nivo subkulture cestnih otrok je tako produkt kulture, ki je specifična subkulturi.

Latentni nivo je zajet v internem, notranjem življenju subkulture in ga je mogoče dojeti tako na socialnem nivoju subkulture kot na individualnem nivoju vsakega od njenih članov. To je nivo interne, torej subkulturne, kulture, ki je lastna vsaki od skupin, ki so obravnavane v pričujočem članku. Nivo se kaže v delovanju skupine, njeni socialni strukturi in medsebojnih odnosih njenih članov, pa tudi v individualnem funkcioniranju vsakega posameznika kot člana skupine – v skupini in zunaj nje.

#### **4.4.1 Subkulturne oblike prostora**

V pričujočem podpoglavju sta predstavljeni dve obliki prostora, fizični prostor subkulture in simbolni prostor subkulture. Vsaka oblika prostora je specifična oblika socialne realnosti in ju je mogoče ponazoriti z osnovno Lévi-Straussovo dihotomijo (prim. Lévi-Strauss 1987, 119): fizični prostor, prostor kaosa in surove narave ter kulturni oziroma subkulturni (simbolni) prostor, kultivirani prostor reda. Obe obliki obstajata sočasno in sta medsebojno nerazdružljivo prepleteni, vsaka pa ima svojo specifično vsebino in na poseben način vpliva na subkulturo v odnosu do socialne okolice in na posameznike kot člane subkulture.<sup>95</sup>

##### **4.4.1.1 Fizični subkulturni prostor**

Termin fizični prostor je uporabljen za referenco na prostor, v katerem so subjekti, objekti in dogodki fizično prisotni na istih oziroma različnih časovno-prostorskih točkah. Za lažjo analizo je prostor v pričujoči nalogi razdeljen na

---

<sup>95</sup> Po mnenju nekaterih avtorjev, Catedre na primer (prim. Catedra 1990, 55), je mogoče takšno pojmovanje prostora aplicirati tudi na razumevanje javne in zasebne sfere. »Meje niso vedno jasne in se velikokrat pojavljajo v različnih oblikah, kar nas navdaja z vprašanji o lastnih klasifikacijah, ki so za nas, netočnostim navkljub, pomembne.« (ibid.).

makroprostor, ki je omejen z mejami mesta Makejevka, mezoprostor, ki je omejen na mestno četrt oziroma skupino mikroprostorov v mestni četrti, in mikroprostor, ki je v večini primerov *tipluha*, skupaj s svojo neposredno okolico. Gibanje od mesta k *tipluhi* predstavlja tudi gibanje od javnega preko pol-zasebnega v zasebno sfero cestnih otrok, ki je reprezentirana v fizičnem prostoru. Za razumevanje koncepta prostora in vloge subkulture in posameznika v njem pa je treba omeniti najprej procese, ki pripeljejo posameznike v omenjeno okolje.

#### 4.4.1.1.1 Migracije

... da bi razumeli, zakaj so otroci na cesti, je treba raziskati prostorske premike, v katere so vključeni, to razumevanje pa integrirati v širši kontekst. Ni dovolj, da le kartiramo, od kod so cestni otroci prišli, ali pa da le raziščemo strukturne pogoje, ki jih otroci navajajo kot njihov razlog za beg od doma.

(Young 2003, 476)

Številni avtorji zastopajo pozicijo, da so migracije cestnih otrok velikokrat povezane z migracijami družin oziroma družinskih članov (prim. McKendrick 2001 v Young 2003, Townsend 1997 v Young 2003, Waters 2002 v Young 2003), čeprav se v teoriji pojava cestnih otrok pojavlja tudi tendenca po oblikovanju pristopa k neodvisnim migracijam otrok (McKindrick 2001 v Young 2003). Med največkrat navajanimi razlogi za migracije avtorji izpostavljajo ekonomske razloge (prim. Camcho 1999 v Young 2003, Lauby in Stark 1988 v Young 2003), politične razloge (Aptekar 1994), kot pomembne pa omenjajo tudi naravne katastrofe (Aptekar 1994).

'Revščina na mikro ravni' (micro-level poverty) je fraza, ki jo je skoval Bar-On (1997 v Young 2003, 4), da bi z njo opisal negativno stanje v družini, ki motivira otroke za beg na cesto.

Zagovorniki te teorije menijo, da ko se družine soočijo z ekstremno obliko revščine, same več ne morejo preživljati svojih otrok. V tem kontekstu so migracije otrok razložene na seriji ilustrativnih aspektov krize družinske revščine.

(Young 2003, 474)

Stanja, kot je na primer dolgočasje, ki izhajajo iz nezaposlenosti oziroma preobremenjene družine, naj bi neposredno vplivala na stopnjo stresa, oblikovanje nasilnega vedenja in alkoholizma, upadla pa naj bi tudi stopnja kohezivnosti družine (Williams 1996 v Young 2003). Po večini naj bi takšna slabitev družine oziroma tudi njena dezintegracija vplivala na to, da starši, predvsem očetje, zapustijo družine ter velikokrat vzamejo otroke s sabo na cesto (Dallape 1996 v Young 2003).

Družinsko življenje je vpeto v širše socialno okolje, impulzi iz tega konteksta se kažejo tudi v družinski situaciji in makroekonomski procesi so nerazdružljivo povezani z ekonomskim stanjem družine (Lusk 1992; Martins in Ebrahim 1993 v Young 2003). Harper in Marcus (Harper in Marcus 2000 v Young 2003) navajata primer iz Subsaharske Afrike, kjer sta identificirala ekonomsko revščino kot »produkt socialnoekonomskega rekonstruiranja, ki je skupaj s HIV/aids okužbami in mednarodnimi konflikti« (Young 2003, 5) glavni dejavnik pri oblikovanju pojava cestnih otrok. Številni avtorji (prim. Moura 2002 v Young 2003) menijo, da je takšen pristop partikularen in da teži po eni strani k stigmatizaciji revnih družin kot glavnih krivcev, po drugi pa k naturalizaciji socialne deprivacije skozi linearno sekvenco dogodkov, ki na koncu rezultirajo beg otrok na cesto. Po mnenju Youngove (2003) avtorji šele v zadnjem času kažejo zanimanje za migracije otrok kot posameznikov in skušajo razumeti beg na cesto kot individualno motivirano dejanje.

Pričujoče podpoglavje je namenjeno opisu migracij cestnih otrok v Makejevki. Podatki so bili zbrani s pomočjo intervjujev, opazovanja z udeležbo in tematskih risb, namen analize pa je umeščanje razlogov, ki so jih otroci navedli kot glavne za beg na cesto, v prostorski kontekst.

Za cestne otroke v Makejevki je migriranje nedvomno značilno, saj gre pri večini otrok za konstantne premike med alternativami bivanja, ki se jim v danem trenutku ponujajo. Tudi klasične, sociološko pojmovane migracije so prisotne (prim. Young

2003, Darity 2009, 540-541). Pomembno pa je poudariti, da predstavljajo ruralno-urbane migracije, torej oblika migracij, ki je po mnenju številnih avtorjev (prim. Aptekar 1994; Young 2003; Sondhi-Garg 2004) eden glavnih impulzov za oblikovanje pojava cestnih otrok v svetu, tukaj prej izjemo kot pa pravilo. Okolje, iz katerega večina otrok prihaja, je urbano. Gre za manjše, industrijske zaselke, ki so se oblikovali okoli rudnikov in industrijskih obratov v okolici Makejevke in Donecka. Potrebno je izpostaviti tudi, da ima praviloma dokončna migracija, torej tista, ki je iz obiskovalcev ceste v Makejevki naredila cestne otroke v Makejevki, serijo predhodnih migracij, ki bi jih lahko opisali kot *obiske*. Značilnost teh obiskov je kratkotrajnost in relativno fiksna lociranost. Je pa ta faza v oblikovanju pojava cestnih otrok izjemno pomembna, saj omogoča posamezniku, da se seznanji z življenjem na cesti in izkušnjo, ki jo prinese s seboj domov, po potrebi preoblikuje v resnično alternativo življenju znotraj družine. Treba je izpostaviti tudi, da cestni otroci v Makejevki migrirajo sami, kar je relativno netipično za cestne otroke drugod po svetu (prim. Aptekar 1994; Young 2003; Sondhi-Garg 2004), kjer so otroci velikokrat del migracije družine.

Artiom 12 let (v intervjuju 2. 8. 2005):

»Najprej sem se samo družil s prijatelji, ki so že *bomževali* ... vedno več časa sem preživel z njimi in potem nekaj časa nisem šel domov. Potem sem se spet vrnil (domov). Zdaj sem na cesti že nekaj mesecev, domov pa ne grem, ker me oče pretepa, ko je pijan ... Na cesti sem sam, saj so Kostja, Vinjik in ostali nekam šli, ne vem kam. Pa saj se v resnici ne družim z njimi, samo čez dan pridem, ponoči spim sam.«

A. Naterer: »Zakaj si prišel ravno v Makejevko?«

Artiom: »Ne vem ... pač, ker so tukaj bili moji prijatelji.«

A. Naterer: »Kaj pa prijatelji doma (v domačem mestu)?«

Artiom: »Oni niso na cesti, oni živijo doma, v družini.«

Med cestnimi otroki je mogoče opaziti enosmerne in dvosmerne migracije, odvisno od motivacije za migriranje. Motivacije vplivajo tudi na lokacijo migriranja, vplivajo pa tudi na trajanje oziroma frekventnost migracij. Kot enosmerne migracije bomo opredelili migracije, ko otroci zapustijo dom za daljše časovno obdobje. Po navedbah otrok so te motivirane s strani družinske situacije in vrstniškega vpliva. Družinska situacija kot glavni razlog prevladuje pri otrocih, ki prihajajo iz manjših zaselkov, kot so na primer Jasinovataja, Krutaja Balka in Ždanovka. Tako je skupina 1 (iz centra

mesta) skoraj v celoti sestavljena iz otrok, ki prihajajo iz okoliških mest – Kirovsk, Jasinovata in ostalih; le trije posamezniki so iz Makejevke. Otroci iz Kirovska migrirajo v center Makejevke izključno v skupino v centru mesta, saj otroke iz te skupine najbolj poznajo (že prej so otroci iz tega mesta prihajali v center in tako je zveza že vzpostavljena). Ker tukaj že živijo njihovi prijatelji, jim je veliko lažje preživeti, saj socialna mreža z za preživetje treba materialno infrastrukturo že obstaja.

Vasja, 12 let (prihaja iz Ždanovke, odlomek iz video posnetka 2002):

»... sem (v Makejevko) sem prišel potem, ko sem že nekaj mesecev občasno *bomževal*<sup>96</sup> doma (v Ždanovki) in tukaj (v Makejevki). Potem sem naenkrat kar ostal tukaj (v Makejevki) ...«

A. Naterer: »Kako si se znašel?«

Vasja: »Z lahkoto! Tukaj so vsi moji prijatelji ... Nekaj sem jih poznal že prej, ko smo skupaj *guljali*.<sup>97</sup> Ostale sem spoznal kasneje.«

A. Naterer: »Zakaj si ostal?«

Vasja: »Zakaj? Ne vem ... pa kaj bi v Ždanovki! To je majhen *pasjolak* (manjše naselje). Tam ni ničesar ... in vsi te poznajo!«

A. Naterer: »Zakaj pa nisi ostal doma?«

Vasja: »Doma je pravo sranje. Sranje ti rečem ... oče pije, mama pije, babica skrbi za nas (otroke) ... Tukaj (na cesti) je boljše.«

Iz večine izvedenih intervjujev in zbranih tematskih risb, v katerih so otroci opisali svojo pot na cesto v Makejevki, izhaja serija dogodkov, ki so pripeljali do migracije v mesto. Zgodba vsakega otroka je enkratna, vendar je mogoče iz vseh razbrati nekatere univerzalne poteze. Glavni elementi, ki so univerzalno zastopani v zbranem materialu, pa so nasilje in alkoholizem v družini, slaba ekonomska situacija v družini, razpad družine in nezadovoljstvo otrok z družinsko situacijo, implicitno pa sta zajeta tudi vrstniški vpliv in mikavnost življenja na cesti. Pomembno je poudariti, da ni izključno enega samega potisnega faktorja, ampak večinoma kombinacija več dejavnikov, ki vplivajo na odločitev za migriranje na cesto v Makejevko.

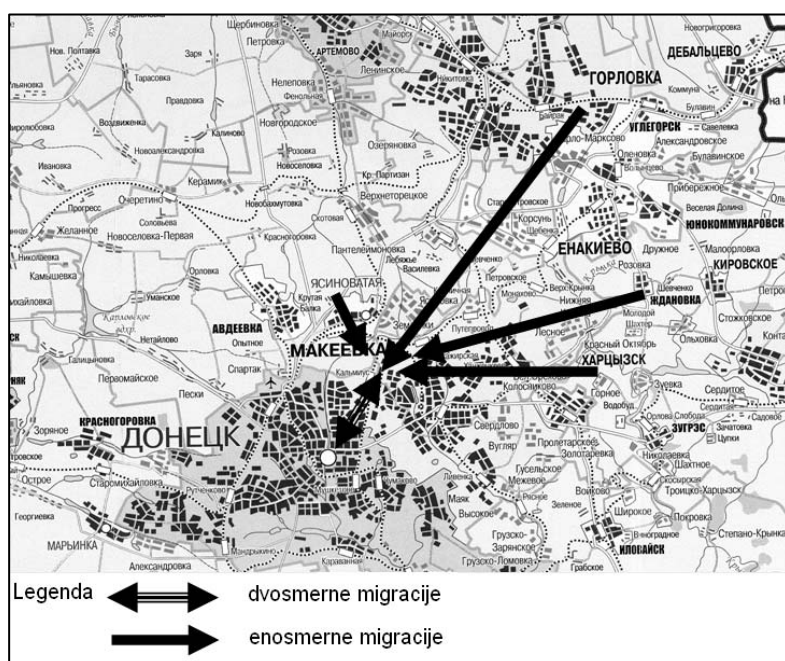
---

<sup>96</sup> *Bomževanje* je slengovski izraz za življenje na cesti.

<sup>97</sup> *Guljati* je slengovski izraz za potepanje.

Dvosmerne migracije otrok se odvijajo v dveh oblikah. *Obiske* prijateljev na cesti in občasne, kratkotrajnejše bege na cesto je mogoče opredeliti kot omejeno obliko migracije. Ti obiski se odvijajo v času, ko otroci še živijo doma, vendar svoj prosti čas preživljajo s prijatelji na cesti. Ta vrsta migriranja je posebej pomembna za razvoj pojava cestnih otrok, saj v tem času otroci, ki še niso cestni otroci, izkušajo življenje na cesti, gradijo svojo novo socialno mrežo in si nabirajo kulturni in subkulturni kapital, ki jim v primeru, da postanejo cestni otroci, pride zelo prav. Ko začnejo dojemati cestno življenje kot alternativo življenju v svojih družinah, obstaja realna možnost, da bodo postali cestni otroci in migrirali na cesto v Makejevki.

Karta 4.1: Potek migracij



Ko otroci postanejo cestni otroci, se pojavi druga oblika dvosmernih migracij (glej *Karta 4.1: Potek migracij*), ki so del preživetvenega mehanizma cestnih otrok in se po večini izvajajo kolektivno. Te migracije se odvijajo med Makejevko, Doneckom in okoliškimi zaselki, so kratkotrajne (otroci ostanejo nekaj dni in se potem vrnejo) in so največkrat ekonomsko in socialno motivirane. Gre za relativno frekventne obiske okoliških mest, otroci obiskujejo svoje prijatelje oziroma prijateljske skupine in takšni obiski lahko trajajo tudi po več dni. Zgodi se tudi, da se kateri od otrok sploh ne vrne in v drugem mestu prestopi k drugi skupini. Takšne migracije se pogostejše v poletnih mesecih, ko je potovanje udobnejše, mogoče pa je spati na prostem. Manj migracij je



pozimi, saj so takrat temperature zelo nizke in je aktivnost skupine omejena na *tipluho* in njeno okolico.

Maloj, 14 let (intervju, opravljen pozimi 2002, govori o svojem prijatelju iz kleti v Kirovsku):

»... to je tisti, pri katerem sem spravil barvo, ki je nisem vzel s sabo. Se ga ne spomniš? No, prišel je na obisk (v Makejevko) in ostal pri nas ... Pravi, da je tukaj boljše kot doma (v Kirovsku).«

Dvosmerne migracije, ki jih člani skupine izvajajo, se največkrat odvijajo med Makejevko in Kirovskim, njihov namen pa je nabiranje barve v zapuščenih cisternah v lokalnem zaporu. Občasno se člani skupine, posamično ali v parih, odpravijo tudi v Doneck, glavna motivacija pa sta, po navedbah otrok, »akcija in razvedrilo, ki ga veliko mesto ponuja«.

Skupina 2 (mikrorajon Ziljoni) nima članov, ki bi prišli na cesto v Makejevko preko medkrajevnih migracij. Otroci svojega mikrorajona niso nikdar v resnici zapustili, razlika je le v tem, da so prej živeli doma pri svojih družinah, kasneje pa v vrstniški skupini na cesti. Za to skupino je značilno tudi, da je dvosmernih migracij, v primerjavi z ostalimi skupinami, občutno manj. Otroci se zadržujejo na tržnici in se od nje praviloma ne oddaljujejo za več kot kilometer ali dva. Nekateri posamezniki so sicer nekajkrat obiskali center mesta, a so bili ti obiski zelo neprijetni in travmatični, velikokrat so se za te otroke končali celo v bolnišnici, tako da tovrstnih migracij v tej skupini praviloma ni.

Skupina 3 ima le dva člana, Arturja in Vadjima, ki sta v skupino prišla iz drugega mesta, ostali člani pa prihajajo iz dveh mikrorajonov: Puška in Daki. Dvosmerne migracije so se v skupini začele pojavljati po letu 2004, ko je skupina začela intravenozno uživati *baltuško*. Migracije so se nanašale izključno na obiskovanje mikrorajona Vastočna, saj so bile le v tem delu mesta lekarne, kjer je bilo mogoče kupiti osnovno sestavino mešanice, Efekt. Dvosmerne migracije so se v ta del mesta odvijale do leta 2007 vsakodnevno in so bile po večini omejene zgolj na nakup omenjenega preparata. V primeru, da se je na Vastočno odpravilo več posameznikov, pa je tak obisk trajal tudi po več dni. Skupina 3 se je namreč spoprijateljila z eno od

skupin narkomanov na Vostočni in skupaj so se odpravili v njihova skrivališča, da bi se tam zadevali.

Skupina 4 ima večino članov, ki so prišli iz drugih rajonov v Makejevki, ima pa tudi štiri člane, ki so prišli iz drugih zaselkov, dva iz Kirovska, eden iz Gorlovke in eden iz Harciska. Skupina se zadržuje izključno v centru Makejevke in ne izvaja nikakršnih premikov iz centralno-mestnega rajona. Pri tem je treba poudariti, da se je ta skupina formirala šele leta 2008 okoli dveh članov skupine 1, ki sta še ostala na cesti po relativno uspešnih akcijah mestnih oblasti, da bi problem cestnih otrok omejile. To pomeni, da skupina sploh še ni etablirana na cestni sceni, nima socialne mreže, kulturnega kapitala, pa tudi ne prave, za cestne otroke značilne infrastrukture in za cestne otroke tipičnih akcij, med katere spadajo tudi omenjene migracije, še ni pričakovati.

Omenimo še poročila cestnih otrok o cestnih otrocih v okoliških zaselkih. Cestni otroci iz Ždanovke in Harciska po besedah cestnih otrok v Makejevki ne migrirajo. Tam so se glede na velikost in ekonomsko kapaciteto mesta oblikovale sorazmerno močne skupine, ki jim domače okolje sicer omogoča preživetje, so pa relativno manj formalno fiksne kot ostale. Člani skupino večkrat na leto zapustijo in se vrnejo domov, skupina včasih celo v celoti izgine, člani pa se za krajši čas priključijo kaki drugi skupini v večjem mestu.

Kot ustrezen primer dvosmernih migracij lahko navedemo migracijo Makejevka–Doneck in Makejevka–Kirovsk. Obe sta sicer ekonomsko motivirani, vendar sta si zaradi različnih velikosti obeh mest različni. Migracija na relaciji Makejevka–Doneck je bila do leta 2004 najpomembnejša in zato tudi najpogostejša. Migracije so bile v tem času dokaj redne, vseeno pa vzorca skoraj ni bilo mogoče odkriti, saj je bilo edino pravilo, ki so se ga otroci držali, pravilo »lastne presoje« – odpravili so se pač, ko se jim je zahotelo. Odvijale so se na vsaka dva do tri dni, odvisno pač od potrebe in vremena, čas, ki so ga prebili v Donecku, pa je bil prav tako omejen na dva do tri dni. Glede na to, da je situacija v Donecku »trša«, nihče od otrok ni ostal tam prostovoljno. Poleg tega, da je policija veliko bolj nepopustljiva do cestnih otrok (velikokrat jih enostavno zaprejo že zaradi tega, ker so cestni otroci), so tudi druge skupine veliko bolj nasilne in teh se otroci najbolj bojijo. Otroci menijo tudi, da ljudje

v Donecku niso tako darežljivi kot v Makejevki, vseeno pa se jim takšni izleti obrestujejo, saj usmiljeni posamezniki niso edini razlog za obisk. Mesto je bolj urejeno, manj je revščine in brezdomcev, poleg tega pa so tudi smetnjaki večji. Kljub vsemu otrokom iz Makejevke ponavadi uspe v teh nekaj dneh, ki jih prebijejo v Donecku, nabrati dovolj denarja, hrane in obleke, da se lahko vrnejo in v Makejevki nekaj časa živijo relativno brezskrbno.

Migracija na relaciji Makejevka–Kirovsk je po pomembnosti primerljiva s prej omenjeno, treba pa je poudariti, da je ta relacija značilna le za skupino 1 in to do leta 2004, dokler je Maloj (fant, ki je prekupčeval z barvo iz zapora v Kirovsku) organiziral potovanje. Migracije na tej relaciji so se odvijale ponavadi dva do trikrat na teden in jih je tudi glede frekventnosti mogoče primerjati z migracijami na relaciji med Makejevko in Doneckom. Glavna motivacija za obisk Kirovska je seveda bilo nabiranje barve. Mesto je namreč premajhno, da bi bilo mogoče v njem z beračenjem kaj zaslužiti, zato je tudi obisk trajal bistveno manj časa. Ponavadi je bil omejen na en sam dan, le v nekaterih redkih primerih so otroci tam ostali dva ali več dni. Treba je izpostaviti tudi, da se tovrstnih podvigov nikdar ni udeležilo več kot pet posameznikov, saj je nabiranje barve nelegalno in obstajala je velika nevarnost, da bi jih pazniki v zaporu ujeli. Denar za pot v Kirovsk so si otroci nabrali z beračenjem, včasih pa jim je uspelo, da so si vožnjo pri vozniku tudi izprosili.

Maloj (v intervjuju iz leta 2000):

»... enkrat smo se odpravili celo peš. Zaradi 'nenačrtovanih' postankov pri prijateljih (v okoliških zaselkih), smo v Kirovsk in nazaj hodili skoraj tri dni.«

Pot domov v center Makejevke so načrtali drugače. Približno pet kilometrov, kolikor je razdalja med zaporom in centrom mesta, so pešačili, tam pa sedli na poseben rudarski avtobus, ki je zastoj in jih je peljal do Harciska, zaselka severovzhodno od Makejevke. Voznik jih je sicer vsakič nadrl, vendar jim je potem tudi pustil, da so se peljali do Harciska. Velikokrat so se na poti nazaj ustavili še pri svojih prijateljih v centru Kirovska, kjer je v kletnih prostorih razpadajočega stanovanjskega bloka do leta 2002 živela majhna skupina od 3 do 5 cestnih otrok.

Ob koncu pričujočega razdelka je treba izpostaviti še, da so enosmerne migracije cestnih otrok v Makejevki brezstopenjske, kar pomeni, da otroci od doma po večini migrirajo takoj v mesto. Večstopenjske sheme migriranja, ki so značilne za cestne otroke po svetu (prim. Aptekar 1994; Young 2003, Sondhi-Garg 2004), pa tudi za *besprizornike* (Bosewitz 1988), se pri cestnih otrocih v Makejevki ne kažejo. Enosmerne migracije, torej tiste med domom in cesto v Makejevki, praviloma nimajo vmesnih stopenj (obiskov na cesti ne razumemo kot stopnje), dvosmerne pa nimajo motivacije v tem, da bi otroci ostali na lokaciji, na katero so se podali in jih zato ne gre jemati kot vmesno fazo v migriranju, ampak kot ciljno lokacijo, s katere se otroci vrnejo.

#### 4.4.1.1.2 Makroprostor – mesto

Makejevka (glej *Karta 4.2: Doneck in Makejevka*) je industrijsko mesto v Donecki regiji s prvimi omembami v zgodovini iz leta 1690 (Makeyevka 2009, n. p.). Mesto je zraslo v bližini vasi, ki se še danes imenuje Makeevka, glavna gospodarska panoga pa je že od nekdaj rudarstvo. Makejevka je uradno sicer oddaljena 25 kilometrov od regijske prestolnice Doneck, vendar sta mesti v resnici zraščeni v celoto. Makejevka ima po popisu prebivalstva iz 2001. leta 389.589 prebivalcev, od katerih je 46 % moških in 54 % žensk.

Karta 4.2: Doneck in Makejevka



Natančna ocena števila cestnih otrok v Makejevki ne obstaja, saj ni bila uradna statistika nikdar oblikovana. Nekatere nevladne organizacije, kot sta na primer *M.Art.in club* in *Zdarovje nacii* pa menijo, da je cestnih otrok v Makejevki in Donecku skupaj med 1000 in 2000 (podatek je bil omenjen na kongresu, ki ga je organiziral *M.Art.in club* leta 2004). Število je po mnenju predstavnikov dveh omenjenih organizacij variabilno in se spreminja predvsem glede na letni čas in politično situacijo v obeh mestih. Načeloma pa naj bi imela Makejevka sorazmerno z velikostjo več cestnih otrok kot Doneck.

V Makejevki je največ cestnih otrok mogoče najti v letnih mesecih, pozno spomladi in zgodaj jeseni. V tem času je vreme najprimernejše za bivanje na prostem. S spremembo letnega časa, predvsem pa pozimi, začnejo otroci izkoriščati tudi druge alternative – tisti, ki imajo domove, se vrnejo domov, veliko jih poišče zatočišče v internatih in mladinskih domovih, pa tudi pri nevladnih organizacijah, med katerimi v mestu na tem področju izstopa krščanska organizacija Dobri pastor. Politična situacija vpliva na število cestnih otrok predvsem preko represivnih posegov v cestno življenje preko policijskih intervencij. Predvsem v času pred županskimi volitvami je bilo v mestu opaziti močan padec števila cestnih otrok (Naterer 2007). Po mnenju številnih poznavalcev življenja cestnih otrok se takšne intervencije dogajajo dokaj redno, nazadnje pa pozimi leta 2008, ko je takratni županski kandidat, sedanji župan, vključil reševanje problema cestnih otrok v svojo predvolilno kampanijo. Reševanja problema so se lotili na način, da so vsak večer okoli 23. ure z avtobusom in policijsko patruljo po mestu pobirali otroke, ki niso bili v tem času v spremstvu odraslih. Otroke so potem zapeljali na policijsko postajo in poklicali starše, da so jih prišli pobrat. Tisti, ki niso imeli staršev ali pa se starši niso oglasili, so pristali v mladinskem prehodnem domu, ki je blažja oblika mladinskega zapora.

Z makroprostorske perspektive so cestni otroci dokaj fragmentirana populacija. Zadržujejo se po večini v svojih mestih četrteh oziroma natančneje v mikrorajonih, iz katerih so mestne četrti sestavljene. Stikov med posamezniki, seveda če ti niso obstajali že prej, na ravni mesta skoraj ni, ko so, so bežni in včasih celo sovražni. Posamezniki so v intervjujih, zbranih s terenskim delom, navajali lokacije v mestu, za katere so menili, da tam živijo skupine cestnih otrok, včasih so celo navedli potencialne znance v teh skupinah, so pa povedali tudi, da stikov s temi skupinami

nimajo. Velikokrat so navedli tudi primere lokacij v mestu, za katere so menili, da so za njih kot cestne otroke nevarne, navedli pa so tudi primere dogodkov, ki so jih sami interpretirali kot neugodne in nevarne.

Artur, 17 let:

»Garjok (Igorjev vzdevek) je šel na Vastočno (mikrorajon v Makejevki) po Efekt, pa so ga ujeli fantje z Vastočne in mu pobrali vse, kar je kupil, pa še denar za pot nazaj (na Puško) ... To se verjetno ne bi zgodilo, če bi šel jaz tja, saj fante poznam ...«

Obstajajo pa primeri kolektivnega delovanja med cestnimi otroki na ravni mesta. Kot tipičen primer omenimo kod *guljat* (glej 4.4.3 *Subkulturalna kolektivna in individualna identiteta*), ki dela solidarnost obligatorno. Primeri kolektivnega delovanja temeljijo predvsem na poznanstvih in prijateljstvih, ki so bila sklenjena pred prihodom na cesto, med skupnim preživljanjem časa na cesti ali pa med skupnim bivanjem v katerem izmed internatov ali mladinskih zaporov.

Maloj, 12 let (odlomek iz video intervjuja, 12. 8. 2000, razlaga o barvi, ki jo krade v mladinskem zaporu v Kirovsku, jo vozi v Makejevko in jo prodaja ostalim cestnim otrokom):

»... vse, kar naberem, najprej zbašem v nekaj velikih vrečk in vse skupaj odnesem k svojem prijatelju, ki še vedno živi v Kirovsku. Tam (v kleti) barvo iz velikih vrečk prepakiram v manjše, za pest velike vrečke. Nekaj, ne preveč, odnesem v Makejevko, nekaj pa pustim v kleti ...«

A. Naterer: »Te ni strah, da bi ti tvoj prijatelj barvo ukradel?«

Maloj: »Ne, saj je moj prijatelj ... Pa tudi če bi, v *bočki* (cisterni, v kateri je spravljena barva) je barve še veliko ...«

A. Naterer: »Kje si spoznal tega svojega prijatelja?«

Maloj: »Skupaj sva odraščala in skupaj sva začela *guljat*. Vedno manj sem hodil domov in vedno več časa sem preživljal v kleti (v kletnih prostorih stanovanjskega bloka v bližini njegovega doma). ... tukaj (v Kirovsku) je nemogoče živeti na cesti, nihče ti nič ne da (ni mogoče beračiti), saj te vsi poznajo ... rečejo ti, da te bodo zatožili tvojim staršem. Zato sem se odpravil v Makejevko. Tam sem imel že nekaj

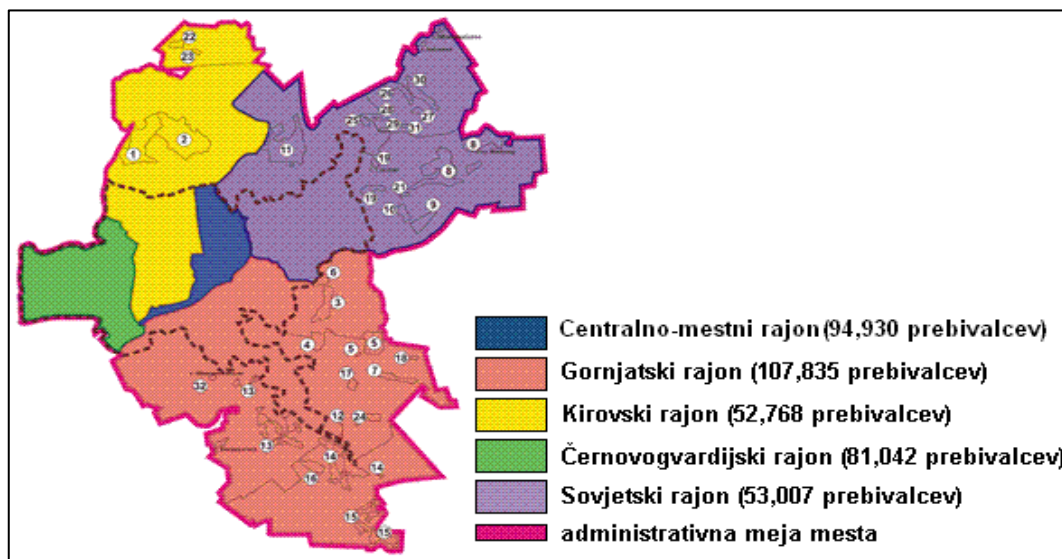
prijateljev, ki so nekaj časa pred tem že pobegnili na cesto ... Moj prijatelj je ostal v Kirovsku ... Pravi, da mu tukaj ne gre slabo.«

Mesto je v smislu materialne konfiguracije urbanega okolja izjemno primerno za cestne otroke, saj obstoječa infrastruktura omogoča način življenja, ki ga subkultura preferira. Zraven tega je tudi socialno okolje v primerjavi z ruralnim podeželjem bolj raznoliko, večja je stopnja fluktuacije ljudi, praviloma pa je večja tudi anonimnost, in kombinacija vsega skupaj je za razvoj pojava cestnih otrok ugodnejša. Otroci menijo, da igra velikost mesta zelo pomembno vlogo in da praviloma velja, da večje kot je mesto, lažje je v njem preživeti. To je tudi glavni motivacijski faktor za migracijo otrok iz manjših zaselkov v Makejevko. Kljub temu da otroci preferirajo urbano okolje mesta, pa zbrani podatki ne kažejo, da bi razvili identifikacijski oziroma sploh kakšen intimen odnos do mesta. Lastna umestitev v ta prostor obstaja zgolj na nominalni ravni, v smislu »živim na geografskem področju, ki se imenuje Makejevka«. Več o odnosu med cestnimi otroki in ljudmi v mestu je predstavljeno v podpoglavju, ki umešča cestne otroke v normalnost življenja v Makejevki, zaenkrat pa lahko sklenemo, da predstavljajo cestni otroci za mesto socialni problem, velikokrat pa celo pravo nadlogo. Represivni ukrepi, ki jih izvajajo mestne oblasti preko policije in socialnih služb, imajo relativno omejen uspeh in ne delujejo ne preventivno in ne kurativno.

#### **4.4.1.1.3 Mezoprostor – mestna četrt in mikrorajon**

Makejevka je uradno razdeljena na pet mestnih četrti, Centralno mestno četrt, Gornjatsko četrt, Kirovsko četrt, Černovogvardijsko četrt in Sovjetsko četrt (glej *Karta 4.3: Karta Makejevke z mestnimi rajoni*):

Karta 4.3: Karta Makejevke z mestnimi rajoni



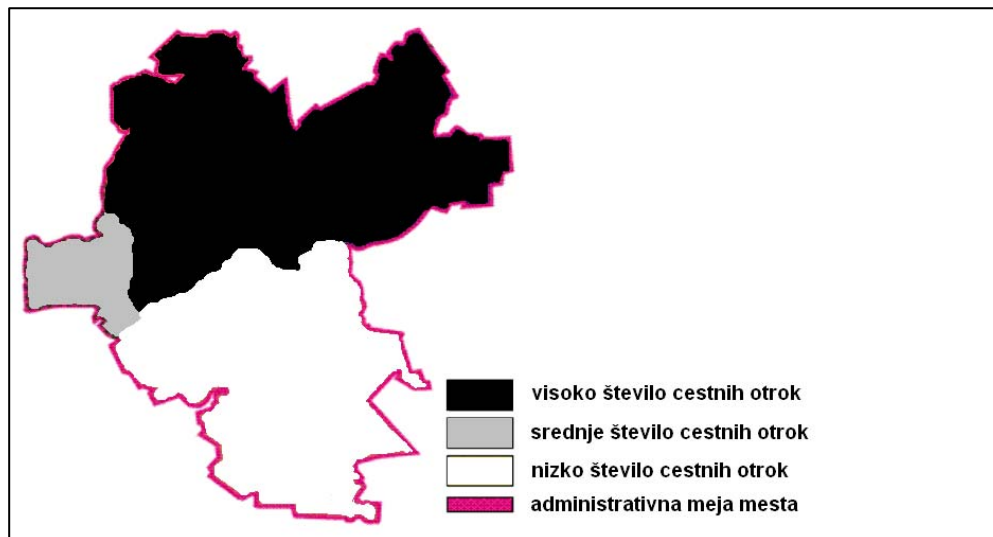
Vsaka četrt je sestavljena iz mikročetrti oziroma mikrorajonov, ki so hkrati tudi glavne prostorske kategorije, ki so v občini uporabi med prebivalci v Makejevki. Makejevka ima poleg številnih manjših mikrorajonov tudi 33 večjih: Grigorjevka, Pastuhovka, Ganzovka, Misi, Kaljininski, Zapadnaja, Selo Makeevka, Oktjabrskii, Halodnaja Balka, Čkaljova, Majak, Gruzskoj, Novorabočii, Satorabočii, Osipenko, Koljosnikovo, Ziljoni, Komsomljski, Svjerdlova, Vastočni , Vastočni 2, Put Iljiča, Sovkolonija, Firmanovo, Hanžonkovo, Sobačovka, Šahti 21, Kirova, Šmidt, Kriničnaja, Šahti Bažanova, Ljesnoj, Severnaja in Čeremuški – Daki. Cestne otroke je mogoče najti v vseh glavnih mestnih četrtih, ne pa tudi v vseh mikrorajonih. Največ otrok je mogoče najti v Centralno-mestni, Kirovski in Sovjetski četrti, nekoliko manj v Gornjatski, zelo malo pa v Černovogvardijski četrti.

Za vse skupine, ki so bile vključene v pričujoče raziskovalno delo, je značilno, da zasedajo specifičen prostor znotraj mikrorajona. V vsakem mikrorajonu, v katerem živijo cestni otroci, je pravilom mogoče najti le po eno skupino otrok, ni pa to pravilo. Tako je bilo na primer mogoče leta 2004 v centru mesta najti dve skupini, eno na avtobusni postaji Pljehanovskaja, drugo pa pri Univermagu. Člani obeh so se sicer družili, sta pa vseeno bili skupini jasno ločeni po lokaciji in v zavesti članov o pripadnosti. Vsak mikrorajon ima praviloma večjo tržnico, nekateri, Ziljoni in Daki na primer, pa imajo zraven tega še nekaj manjših tržnic. Skupine otrok se ponavadi



nastanijo v bližini tržnice, ki predstavlja eno od geografskih središč in simbolnih jeder njihovega življenja in delovanja.

Karta 4.4: Karta Makejevke glede na število cestnih otrok

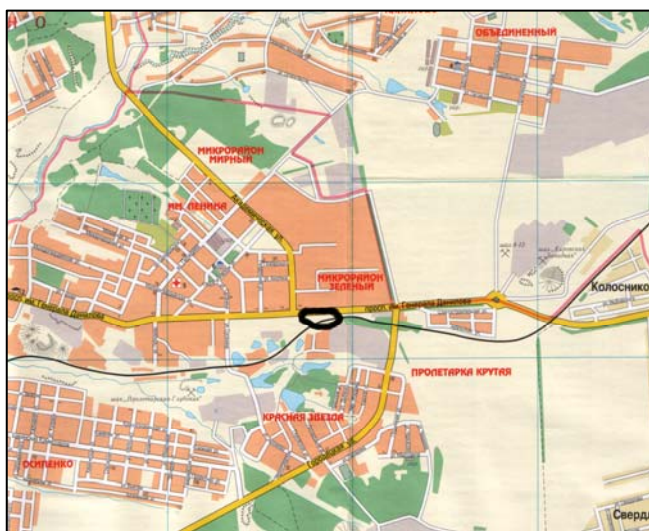


Skupina 1 (glej *Karta 4.5: Center Makejevke*) je do leta 2007 zasedala prostor v strogem centru mesta, ki je v Centralno-mestni četrti. Tega leta so iz centra mesta izginili tudi najstarejši člani, večina jih je pristala v zaporu v Donecku, nekaj jih je pustilo cestno življenje in so se vrnili domov, dva od njih pa sta na cesti umrla. Konec leta 2007 oziroma v začetku leta 2008 se je v centru mesta oblikovala nova skupina, ki je v pričujoči raziskavi poimenovana kot skupina 4. V skupini 4 sta bila sicer dva člana iz skupine 1, vendar gre kljub temu za novo skupino, saj se je z dezintegracijo skupine 1 vzpostavila povsem nova socialna struktura, otroci so lokacijo za bivanje izbrali sicer v bližini stare lokacije, vendar je imela nova povsem drugačne karakteristike, pa tudi aktivnosti nove skupine so relativno drugačne<sup>98</sup>. Ozemlji obeh skupin (glej *Karta 4.5: Center Makejevke*) se sicer geografsko prekrivata, vendar pa so geografska področja aktivnosti (glej *Karta 4.8: Geografska področja aktivnosti skupin v centru Makejevke*) glede na pripadništvo članov skupini povsem različna (več o tem v naslednjem podpoglavju). Člani obeh skupin praviloma niso zapuščali svojega teritorija (na karti obrobljeno s črno), razen v redkih primerih, ko so se skupaj

<sup>98</sup> Skupina 4 se od skupine 1 razlikuje tudi po tem, da so otroci, ki so člani te skupine bistveno mlajši od otrok iz skupine 1, pa tudi na cesti so manj časa. Po podatkih, ki so bili zbrani v tej skupini, se otroci na cesti zadržujejo le v času letnih počitnic, med šolskim letom pa živijo doma in hodijo v šolo, na cesto pa jih večina prihaja le redko. Bistvena značilnost te skupine je tudi, da se v času bivanja na cesti ni vklopila v lokalno ekonomijo (na tržnici ali pa na avtobusni postaji, kot je to bilo običajno za skupino 1), otroci pa so življenje na cesti izkoristili v veliki meri kot specifičen način preživljanje prostega časa.

odpravili v Doneck oziroma na katerega od bližnjih stavokov (umetnih jezer v mestu in okolici).

Karta 4.6: Mikrorajon Ziljoni



Karta 4.5: Center Makejevke

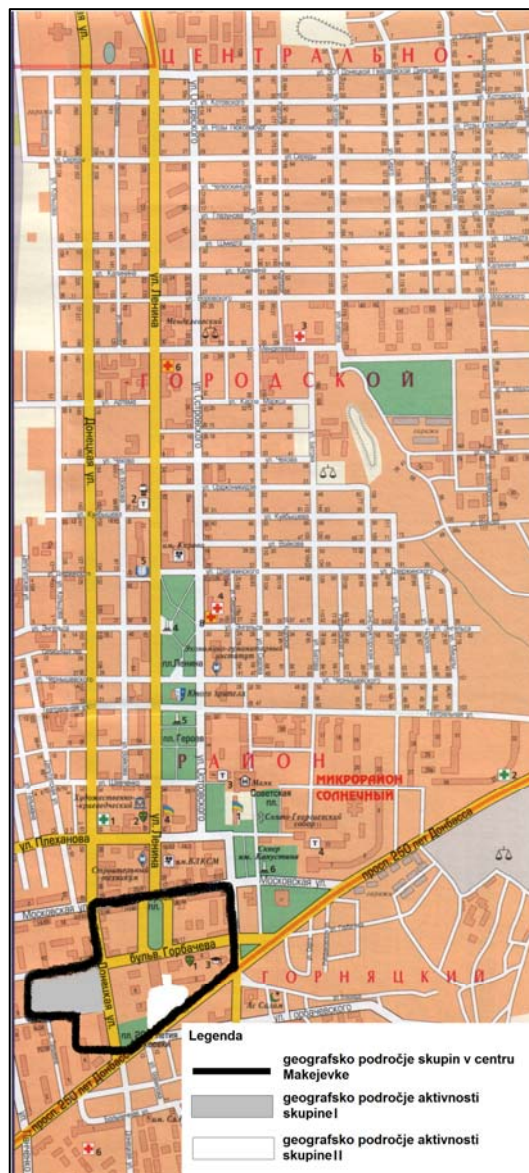


Skupina 2 (glej *Karta 4.6: Mikrorajon Ziljoni*) se je oblikovala na tržnici ob glavni cesti v mikrorajonu Ziljoni. Življenje v mikrorajonu je bilo izrazito omejeno na tržnico oziroma nekaj okoliških ulic, bližnjo bencinsko črpalko in nekaj sto metrov oddaljen *stavok*, kamor so se v poletnih mesecih hodili kopat (na karti obrobljeno s črno). Posamezni člani so občasno sicer zapustili mikrorajon, vendar so se relativno hitro vrnili.

Karta 4.7: Mikrorajon Daki/Puška



Karta 4.8: Geografska področja aktivnosti skupin v centru Makejevke



Skupina 3 je edina od opazovanih skupin, ki je svojo lokacijo bivanja in aktivnosti očitno selila po mikrorajonu. Vsako leto, včasih celo večkrat na leto, je skupina zamenjala predvsem prostor prenočevanja in nekatere dnevne aktivnosti (uživanje *baltuške* na primer), ponavadi zaradi odkritja ugodnejše lokacije (na primer nove toplovodne napeljave pozimi), nove zapuščene oziroma nedograjene hiše, ki jim je lahko služila kot skrivališče, še posebej takrat, ko je na njih začela močno pritiskati policija oziroma okoliški prebivalci. Mikrorajon ima dve tržnici srednje velikosti, Daki in Puška, in obe tržnici sta izmenično predstavljali središče življenja in delovanja. Skupina je ponavadi v bližini tržnice organizirala bivanje v podzemni toplovodni napeljavi, tržnico pa je izkoriščala kot vir resursov. Delovanje skupine je

bilo sicer omejeno na severni del mestne četrti, kljub temu pa je bila skupina zelo aktivna tudi v drugih mestnih četrtih (kot je to opisano v podpoglavjih, ki govorijo o migracijah in delovanju subkulture).

Mikrorajon predstavlja za skupino cestnih otrok bližje in bolj realno oziroma bolj dojemljivo okolje kot mesto. Otroci imajo izoblikovan odnos do svojega mikrorajona in iz njihovih izjav je mogoče razbrati tudi oblikovano identiteto, vezano na mikrorajon. Otroci velikokrat govorijo o »nas« (na primer na Puški) kot pripadnikov ene skupine v mikrorajonu in »onih« (na primer v centru mesta) kot drugih oziroma pripadnikov drugega mikrorajona. Velikokrat se na takšno segregacijo veže etnocentrična konotacija, v kateri so pripadniki skupine »mi« percipirani kot bolj normalni oziroma boljši v primerjavi z vsemi ostalimi.

Artiom, 12 let (odlomek iz intervjuja 2005, kot pripadnik skupine 1 v centru mesta komentira fotografije, ki so bile posnete med uživanjem *baltuške* v skupini 3 na Puški):

»... ooo, poglej si no to ... uuu, nori so. Pa kaj delajo! Vsi bodo pomrli za aidsom. Sicer pa tisti na Puški nikdar niso bili normalni.«

Artur, 18 let (intervju 2006):

»... tukaj (na Puški) sem doma. Že dolgo sem tukaj in tukaj so vsi moji prijatelji. Tukaj bi rad živel in umrl.«

Iz zbranih podatkov izhaja, da imajo cestni otroci v primerjavi z mestom bolj intimen odnos do mestne četrti, še bolj pa do mikrorajona. Mikrorajoni vsebinsko gledano niso interno enakomerno ekonomsko in socialno aktivni, pa tudi infrastruktura, ki je cestnim otrokom na voljo, ne obstaja na vseh lokacijah. Skupine torej ne izkoriščajo celotnega prostora mikrorajona, vseeno pa so do tega prostora razvili relativno močan identifikacijski odnos, ki se kaže v predstavljeni percepciji in umestitvi samih sebe v fizično in socialno okolje mikrorajona.

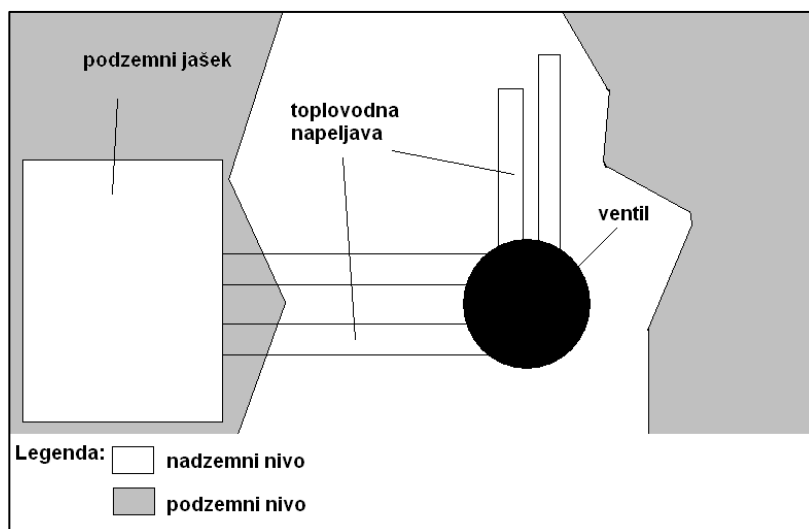
#### 4.4.1.1.4 Mikroprostor – tipluha, tržnica in okolica

Mikroprostor je prostor neposredne fizične lociranosti, ki predstavlja središče življenja in delovanja skupine cestnih otrok. Kot smo že povedali, je za cestne otroke v Makejevki značilno, da so skupine oblikovali na lokacijah v mikrorajonih, kjer relativno visoka fluktuacija prebivalstva, ekonomska aktivnost in ustrezna materialna infrastruktura v kombinaciji omogočajo življenje, kot ga omenjena populacija preferira. V vseh zabeleženih primerih so se otroci naselili v bližini tržnice oziroma nakupovalnega središča, avtobusne ali železniške postaje in podzemne toplovodne napeljave, kurilnice, zapuščene hiše oziroma druge primerne zgradbe (garaže, servisnega jaška ipd.). Med funkcijami, ki jih to okolje za cestne otroke izpolnjuje, izstopajo materialno preživetvena, ekonomska in socialna funkcija. Materialno-preživetvena funkcija vključuje dve vrsti resursov: resurse, ki so vezani na prostore, ki otrokom omogočajo bivanje v različnih vremenskih in socialnih okoliščinah in ki otrokom nudijo prenočišče, pribežališče in skrivališče. Skupine najraje izbirajo med podzemno oziroma nadzemno toplovodno napeljavo, zapuščenimi ali občasno uporabljanimi kurilnicami, sledijo nedograjene oziroma zapuščene hiše, na zadnjem mestu pa so zapuščene garaže, transportni kontejnerji in infrastruktura na tržnici. Druga vrsta resursov je vezanih na fizično vzdrževanje v smislu hrane, obleke in drugih osnovnih potrebščin. Ekonomska funkcija, ki jo okolje opravlja za skupino, se nanaša predvsem na zagotavljanje priložnostnih del oziroma oblik zaslužka, ki so na voljo cestnim otrokom. Socialna funkcija pa je funkcija, ki je pomembna za oblikovanje novih socialnih vezi, ki so za življenje na cesti zelo pomembne. Izostanek socialne mreže, ki je značilna za otroke, ki živijo doma, je za posameznika potencialno poguben, če manjka ne nadomesti z ustreznim substitutom. Za skupine cestnih otrok je torej značilno, da se vključijo v obstoječe socialne mreže na cesti, oblikujejo pa tudi nove, pred njihovim prihodom na določeno lokacijo, neobstoječe mreže.

#### 4.4.1.1.4.1 Tipluha

Termin *tipluha* (tudi *tepluha*) med pripadniki subkulture cestnih otrok referira na prostor, ki služi cestnim otrokom kot prenočišče oziroma skrivališče. Kot smo že povedali, je to slengovski izraz, ki sicer izhaja iz besedne zveze *tepla trasa*, kar v ruskem jeziku služi za opis toplovodne napeljave. V slengu termin *tipluha* referira na katerikoli prostor, ki ga cestni otroci uporabljajo kot prenočišče in skrivališče. Res je, da je večina prostorov, ki jim otroci pravijo *tipluha*, prostorov v toplovodni napeljavi, kotlovnici oziroma drugi prostorih, vezanih na ogrevanje, se pa pojavljajo tudi prostori, ki jim pravijo *tipluha*, pa nimajo nobene zveze s toplo vodo oziroma toploto (prim. Naterer 2007). Potrebno je tudi izpostaviti, da vsem prostorom, ki so potencialno primerni za bivanje, ne pravijo *tipluha*, četudi so ogrevani. *Tipluha* je torej prostor, v katerem bivajo pripadniki subkulture cestnih otrok. Najprimernejša mesta za oblikovanje *tipluhe* so mesta v mikrorajonu, ki so po eni strani dovolj blizu katere od lokacij z veliko fluktuacijo prebivalstva, na primer tržnice, hkrati pa morajo biti dovolj skrita, da lahko uporabniki prostora nemoteno vstopajo, izstopajo in bivajo v njeni notranjosti. *Tipluha* zagotavlja namreč vzpostavitev sfere zasebnosti cestnih otrok in mora kot taka omogočati umik z oči javnosti. Omenimo tudi, da ima vsaka skupina več lokacij z imenom *tipluha* hkrati. Čeprav vse niso v sočasni uporabi, pa so skupini na voljo, da staro lokacijo zamenja z novo v primeru intervencije policije oziroma drugih faktorjev, ki bi posegali v njihovo zasebno sfero. Funkcije, ki jih *tipluha* opravlja za cestne otroke, povsem sovpadajo z osnovnimi funkcijami bivališča, ki jih izpostavlja Tränklejeva (Tränkle 1972 v Ferlež 2001, 11). Gre za zadovoljevanje osnovnih potreb, kot so na primer varovanje pred vremenskimi vplivi, hranjenje, spanje in higiena, Tränklejeva pa omenja še mobilnost, kreativnost in sobivanje v smislu emocionalne identitete (Tränkle 1972 v Ferlež 2001, 11).

Shema 4.3: Small Office – manjša *tipluha* v centru Makejevke

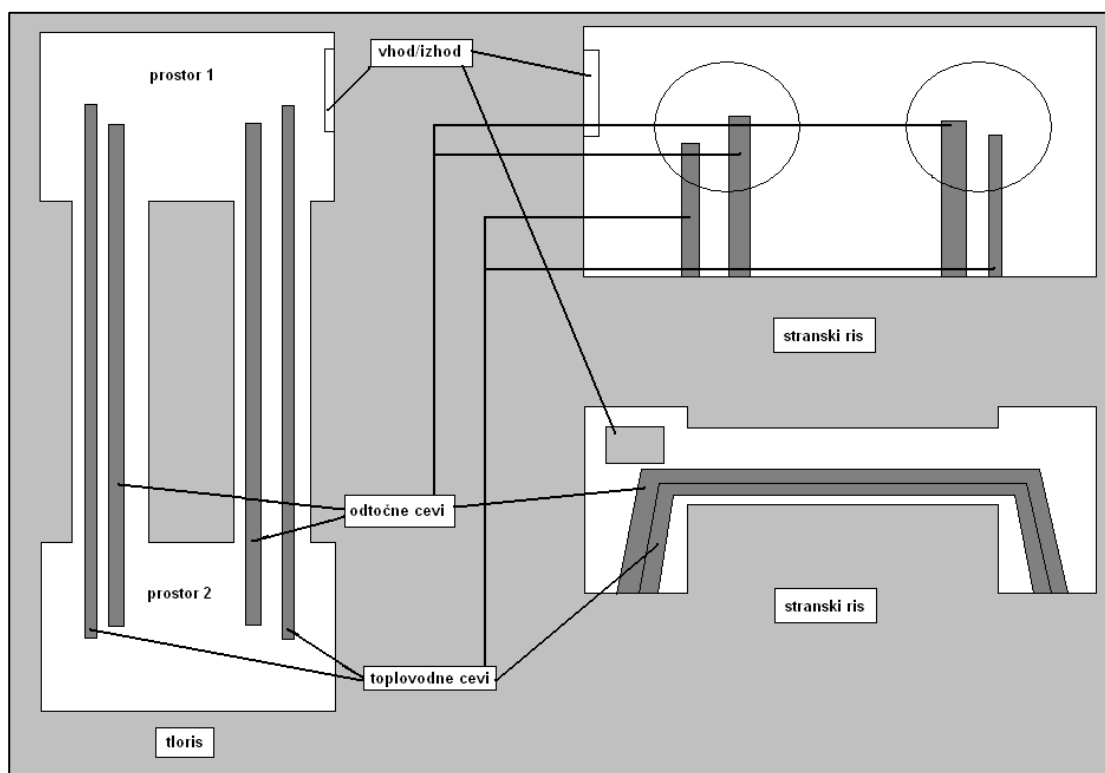


Kot tipičen primer *tipluhe*<sup>99</sup> si lahko ogledamo enega največjih podzemnih rogov v centru Makejevke (glej *Shema 4.4: Shematski prikaz tipluhe v centru Makejevke*). Med letoma 1999 in 2004 je v tej *tipluhi* relativno frekventno bivala skupina 1. Ker je *tipluha* v strogem centru mesta, med bloki, nakupovalnimi središči, avtobusno postajo in cono za pešce, so bili cestni otroci v tem času »vsem na očeh«, zato so mestne oblasti *tipluho* nekajkrat celo zaprle. Kljub temu da je bil vhod v *tipluho* tudi zabetornian, so otroci vsakič znova našli nov vhod. *Tipluho* so dokončno zaprli leta 2005, ko so na vhod namestili težke betonske bloke, otroke pa pobrali in jih zaprli v mladinski dom v Donecku.

<sup>99</sup> Video posnetek *tipluhe* je priložen disertaciji v Prilogi 11 (glej *Priloga 11: Tipluha v centru Makejevke*).



Shema 4.4: Shematski prikaz tipluhe v centru Makejevke



*Tipluha*, kot je bilo že povedano, je v strogem centru mesta. Kljub temu da je v središču urbanega naselja, je dovolj dobro skrita, da je dolgo ostala izključna last skupine 1. *Tipluha* se nahaja od dva do tri metre pod zemljo in je oblikovana v obstoječem sistemu, ki okoliške bloke oskrbuje s toplo vodo. Otroci so v poznih devetdesetih letih prejšnjega stoletja odstranili vhodna vrata servisnega jaška in si v notranjosti oblikovali *tipluho*. Iz Sheme 4.4: Shematski prikaz *tipluhe* v centru Makejevke, ki prikazuje notranjost *tipluhe*, je razvidno, da gre za sistem, ki ima odprtino, ki služi kot vhod oziroma izhod. Prvi prostor (prostor 1) je kvadratne oblike, dolg približno tri metre, širok dva in visok dva metra. V prostoru sta tudi dva predora, premera od 80 do 100 cm, ki vodita v drugi prostor (prostor 2), ki je enak prvemu. Vsak predor je dolg približno 50 metrov, skozi vsakega pa sta napeljani po dve cevi, odtočna in toplovodna.

Prostorsko je *tipluha* interno organizirana. V uporabi je bil izključno prvi del *tipluhe*, v katerega spadajo prostor 1 ter prva tretjina levega in desnega predora. Prostor 2 je bil v uporabi izjemoma le pozimi leta 2002, ko so mestne oblasti zabetonirale vhod (na shemi označeno z vhod/izhod). Takrat so otroci na drugi strani *tipluhe* z zunanje



strani izdolbli luknjo v asfalt in si naredili špranjo, premera približno 30 cm, ki jim je služila kot vhod. Do tega trenutka je bil prostor 1 namenjen bivanju, prva tretjina desnega predora (gledano iz smeri prostora 1 proti predoru) spanju, prva tretjina levega prostora (gledano iz smeri prostora 1 proti predoru) pa stranišču. Ko je bil vhod (na shemi označeno z vhod/izhod) zaprt in so otroci prebili nov vhod, tokrat v prostor 2, se je oblikovala inverzna slika – prostor 2 je služil za bivanje, prva tretjina desnega predora (gledano iz smeri prostora 2 proti predoru) spanju, prva tretjina levega prostora (gledano iz smeri prostora 2 proti predoru) pa stranišču.

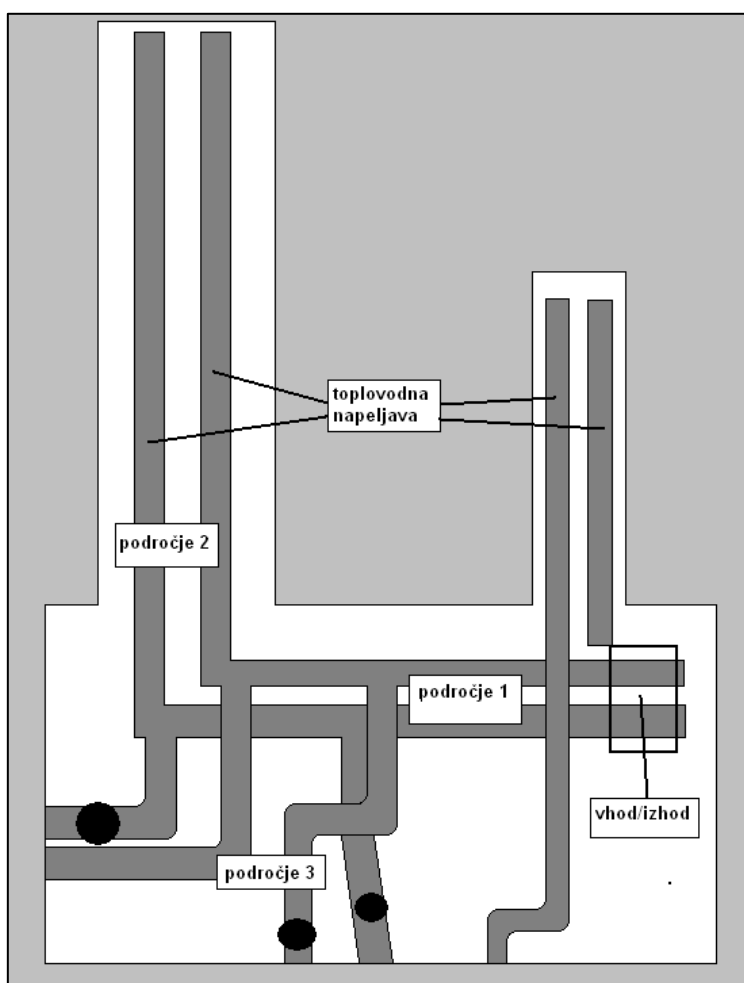
*Tipluha* v centru mesta je bila v uporabi tako pozimi kot tudi poleti. Temperatura v *tipluhi* je bila, kljub zelo mrzlim ukrajinskim zimam, relativno konstantna - med 20 in 30 °C. Poleti so otroci notranjost *tipluhe* sicer manj obiskovali, so pa ostali v njeni neposredni bližini in jo uporabljali relativno pogosto kot skrivališče, prenočišče oziroma skladišče. Poleg predstavljene *tipluhe*, ki ji člani skupine pravijo tudi »*big office*«, ima skupina v neposredni bližini še nekoliko manjšo *tipluho* z imenom »*small office*«, ter klet, ki jo imenujejo *padval* (rusko klet). Vse tri *tipluhe* skupina uporablja izmenično, najbolj frekventno pa prav predstavljeno *tipluho*.

Kot drug primer *tipluhe* omenimo tudi *ljuk*<sup>100</sup> (rusko vrata oziroma pokrov kupole na oklepem vozilu ali podmornici) (glej *Shema 4.5: Shematski prikaz ljuka (tipluhe) na Dakih*). *Ljuk* je v mikrorajonu Daki, skrit med bloki za tržnico in je podzemni del lokalne kotlovnice, ki oskrbuje okoliške bloke z ogrevanjem. Podzemni sistem je sestavljen iz več delov, otroci uporabljajo le približno tretjino, tretjina podzemnega sistema jim je na voljo kot sekundarna *tipluha*, zadnja tretjina pa ni v uporabi. Predeli so sicer medsebojno povezani, vendar niso vsi deli dostopni pod zemljo in je za dostopanje treba podzemni sistem zapustiti in se skozi ločene vhode spustiti v posamezni del toplovodne napeljave.

---

<sup>100</sup> Video posnetek *ljuka* je priložen disertaciji v Prilogi 12 (glej *Priloga 12: Ljuk*).

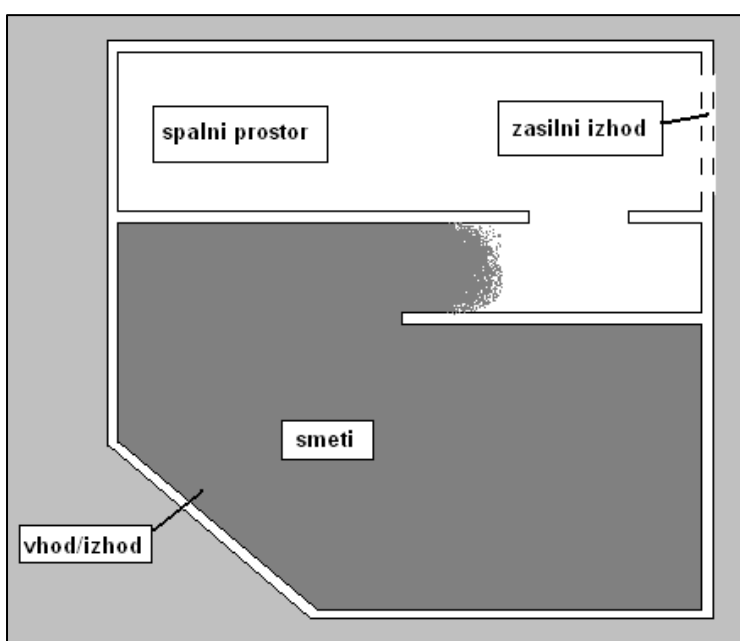
Shema 4.5: Shematski prikaz *ljuka* (*tipluho*) na Dakih



*Ljuk* predstavlja torej približno tretjino toplovodne napeljave v omenjeni kotlovnici. Vhod v *tipluho* je, kljub temu da ni poraščen, relativno skrit. Pokriva ga namreč kup odpadnega gradbenega materiala in smeti. Čeprav se nahaja na travi med bloki, le malokdo od okoliških prebivalcev ve, da tukaj prebivajo cestni otroci (Naterer 2007). Prostor je relativno velik, 4 m dolg, 3 m širok in 1,8 metra visok, ima pa tudi dva predora, skozi katera je speljana toplovodna napeljava iz kurilnice in vodi v okoliške bloke. Daljši rov je dolg približno 50 m in vodi v drugo tretjino podzemnega sistema, ker pa je na drugem koncu zasut, je prehod onemogočen. Glavni prostor *ljuka* je razdeljen na tri področja, ki skozi svojo kategorijo določajo aktivnosti. Prostor področja 1 je prostor, kjer se odvijajo vsakodnevne aktivnosti, kot so konzumiranje hrane, druženje in uživanje *baltuške*. Prostor področja 2 je namenjen spanju oziroma počitku. Nekajkrat so člani skupine v tem področju tudi uživali hrano, ni pa to bila značilna aktivnost za to področje. Področje 3 je služilo kot stranišče in je bilo s strani članov skupine že skoraj tabuizirano. Kljub temu da so veliko in malo potrebo

opravljali bolj ali manj »vsem na očeh«, pa se na to področje ni vstopalo z drugim namenom, kot je odvajanje. Vsi člani niso uporabljali tega dela prostora za stranišče in so raje šli v grmovje na cesti. Vsak, ki pa je uporabil ta prostor kot stranišče, je bil dolžan za sabo počistiti: uriniranje je bil dolžan opraviti ob steno (da ne bi poškrpil ostalih, ki so sedeli okoli); iztrebke pa je bil dolžan prekriti s smetmi ali pa starim kosom obleke. Ker je bilo to področje pogosto obiskano in so se s prekrivanjem novih uporabljenih točk odkrivala stare, še vedno smrdeče, se je na tem mestu vzpostavila rotacija uporabe od vhoda ob steni navzdol in ob ceveh s toplo vodo nazaj.

Shema 4.6: Shematski prikaz tipluhe na Ziljonem



Kot primer *tipluhe*, ki ni del toplovodne napeljave, pa gre omeniti *tipluho* (glej Shema 4.6: Shematski prikaz tipluhe na Ziljonem), ki jo je do leta 2005 imela skupina v mikrorajonu Ziljoni. Skupina je v nedograjenem objektu, v katerega so branjevke z lokalne tržnice metale odpadke, odkrila skrit prostor, kamor so se zatekli. Prostor je bil v skrajnem kotu nedograjenega poslopja, do njega se je bilo mogoče dokopati le skozi goro smeti, namenjen pa je bil izključno prenočevanju, vse ostale aktivnosti pa so se odvijale zunaj *tipluhe*. Otroci so skozi zazidano okno sami prebili luknjo, ki jim je služila kot zasilni izhod, ki bi ga uporabili, če bi policija oziroma kdo od nezaželenih prišel skozi glavni vhod. Da je v tej zgradbi *tipluha*, so v tem času vedeli le cestni otroci iz skupine 2 in branjevke, s katerimi so cestni otroci sodelovali. Otroke je iz *tipluhe* pregnal lastnik leta 2005, ko so začeli z intenzivnim dograjevanjem tržnice in takrat so se otroci za nekaj časa preselili v ostale še nedograjene objekte na

tržnici. Kasneje so jih pregnali tudi iz teh in konec leta 2005 na tržnici na Ziljonem ni bilo več cestnih otrok.

Fotografija 4.1: Nova *tipluha* v centru Makejevke



Tudi skupina 4 ima *tipluho*, ki ni povezana s toplovodno napeljavo. Skupina živi v centru mesta, na lokaciji skupine 1. Kljub obstoječi zapuščeni *tipluhi* te skupine so si člani raje poiskali novo. Ob glavni cesti v sklopu zapuščene fontane so otroci odkrili majhno zgradbo s črpalkami, ventili in ostalo napeljavo, namenjeno fontani, odstranili so pokrov zračnika in si v notranjosti uredili *tipluho* (glej *Fotografija 4.1: Nova tipluha v centru Makejevke*). Sistem ne deluje in ni priključen ne na vodo in ne na toplovodno napeljavo. Člani skupine so leta 2008 povedali, da so tukaj šele nekaj mesecev in da ne nameravajo ostati čez zimo. *Tipluha* sicer nima varnostnega izhoda, je pa vhod zelo majhen in onemogoča komurkoli, ki je večji od otroka, da bi vstopil.

Stas, 12 let (intervju 2008):

»... škoda, da si prevelik in ne moreš noter (v *tipluho*). Ravno zato je luknja (vhod) tako majhna, da ljudje ne morejo noter.«

A. Naterer: »Kaj pa je notri?«

Stas: »Nič ... cevi in ventili ... in mi.«

A. Naterer: »Kaj boste pa pozimi?«

Stas: »Hm ... ne vem. Pa saj nas verjetno ne bo več tukaj! Jaz bom v internatu ... ali pa bomo že kaj našli.«

*Tipluha* je na prvi pogled videti kot odlagališče smeti in se ne razlikuje bistveno od vseh divjih odlagališč, ki jih je mogoče najti na skoraj vsakem koraku v mestu. Kateri od teh prostorov je *tipluha* in kateri ne, je mogoče prepoznati po vrsti smeti, ki so v prostoru in okoli njega nakopičene. Za *tipluhe* so značilne smeti, ki kažejo na prisotnost cestnih otrok; gre za ostanke embalaže hrane, večje število kosov starih oblačil in obutve, časopisi in revije, najpomembnejši indikator, ki nesporno nakazuje na *tipluho*, pa so zavržene vrečke z barvo, lepilom oziroma drugimi oblikami inhalantov, ki so jih otroci po uporabi zavrgli. Če so zavržene vrečke že otrdele, pomeni, da *tipluha* ni več v uporabi, če pa so mehke in ima vsebina celo vonj, pa to pomeni, da je *tipluha* trenutno aktivna. Pomemben pokazatelj so tudi predmeti, ki jih je mogoče uporabiti v vsakodnevnem življenju, pa je za njih očitno, da v tem prostoru nimajo kaj iskati. Dober primer takih predmetov so žimnice in vzglavniki, pa tudi večje plišaste igrače, ki jih je mogoče uporabiti kot eno ali drugo.

Cestni otroci so prepričani, da sami niso neposredni kreatorji *tipluhe*. Menijo, da oni zgolj izberejo prostor, ga naselijo in stvar je, kar se njih tiče, končana. Svoj odnos do *tipluhe* opisujejo kot brezbrizen, čeprav je povsem jasno, da imajo do *tipluhe* drugačen odnos kot do drugih prostorov, s katerimi se v svojem življenju srečujejo. Ne le, da *tipluho* varujejo in skrivajo pred nepovabljenimi obiskovalci, obstajajo celo zabeleženi primeri skrbi za *tipluho*, njenega opremljanja in čiščenja. V resnici je povsem evidentno, da specifičen način življenja skupine fundamentalno oblikuje prostor, ki ga je mogoče prepoznati kot *tipluho*.

*Tipluha* je kot prostor tudi izjemno močan mediator kulture, ki je značilna za cestne otroke. Že preko same prisotnosti deluje kot resocializacijski agent in pomaga iz otrok, ki so še do nedavnega živeli v relativno stereotipnem bivanjskem kontekstu, narediti cestne otroke. Trditev, da je *tipluha* le druga pojavnost oziroma izraz skupine, ne drži v celoti, saj *tipluho* občasno obiskujejo tudi drugi ljudje, ki ne prihajajo iz subkulture cestnih otrok, vseeno pa je *tipluha* vzajemni produkt interakcije med specifično subkulturo in njeno socialno okolico. Pri njenem oblikovanju sodelujejo tako cestni otroci, ki jo oblikujejo po svojih potrebah, kot tudi ostali vpleteni, ki

bodisi sami posegajo v njeno podobo bodisi vplivajo na otroke, da posežejo v obliko tipluhe. Kot dober primer nam lahko služijo zasilni izhodi v *tipluhah*. Ti elementi so značilni zgolj za tipluhe pri skupinah otrok, ki jih preganja policija ali pa so na kak drug način ogroženi in se branijo z begom. Izjemno pomemben je tudi inventar tipluhe, ki bi ga nevešč opazovalec opisal kot kup smeti, cestnim otrokom pa pomeni materialno vsebino prostora. Ta se v tipluhi bistveno razlikuje od vsebine v konvencionalnih bivalnih prostorih. Sicer pa je življenje na cesti mogoče videti kot radikalno alternativo konvencionalnim oblikam in tipluha s svojo vsebino je s tega vidika le inverzna podoba oziroma dejanska materializacija simbolnega statusa prostora. V prid tej trditvi govori odnos otrok do tipluhe. Sami menijo, da so do tega prostora brezbržni, vendar je iz zbranih podatkov jasno, da gre za teritorialnost, ki se kaže v navezanosti na prostor tipluhe skozi varovanje, skrivanje, skrb za prostor. Odnos med tipluho in subkulturo je vzajemen; tipluha mora biti skrita in varna, da lahko izpolnjuje svoje funkcije in od tod gre sklepati na identifikacijo in posesivnost otrok, vezano na prostor tipluhe.

Sklenemo lahko, da je tipluha eden od osrednjih fizičnih prostorov v življenju skupine na cesti. Lokacije so izbrane na podlagi funkcij, ki bi jih naj okolica izpolnjevala, da bi skupina lahko materialno in simbolno preživela. Otroci tipluho organizirajo v zapuščenih objektih v bližini lokacij, kjer je veliko ljudi oziroma lokacij, ki jim nudijo možnost za razvoj življenja zunaj družine. Tipluhe so ponavadi skrite pred očmi javnosti, otežen pa je tudi vstop v tipluho, predvsem zato, ker ta predstavlja zasebno sfero življenja skupine. Z vidika funkcionalnosti so prostorsko notranje organizirane, otrokom nudijo zatočišče in skrivališče in vzpostavitev sfere zasebnega.

#### **4.4.1.1.4.2 Tržnica in okolica**

Poleg *tipluhe* predstavlja tržnica za otroke drugo najpomembnejše jedro življenja na cesti. Tržnica je prostor, ki omogoča otrokom vstopanje v nove socialne in ekonomske odnose, kar je ključno za preživetje na cesti. Socialni odnosi, ki se spletejo med cestnimi otroki, branjevkami in delavci na tržnici, so osnova za oblikovanje ekonomskih odnosov, ti pa pozitivno učinkujejo na vse vpletene. Poudariti je treba, da socialni odnosi sicer pogojujejo ekonomske, vendar pa jih tudi

presegajo. Ko se med otroki in branjevkami oziroma ostalimi na tržnici vzpostavi poznanstvo, je to osnova, da otroci dobijo vir zaslužka, branjevke pa poceni delovno silo. Negovanje vzpostavljenega odnosa pa omogoča enim in drugim, da sodelujejo tudi, ko neposreden odnos »daj-dam« ni mogoč. Odnos je velikokrat intimen in močno definira otroke in branjevke (več o tem v podpoglavju, ki govori o javnih, polzasebnih in zasebnih prostorih), pa tudi sam prostor tržnice.

Tržnica predstavlja za občo ukrajinsko družbo pomemben prostor. Samo pojmovanje tržnice se močno razlikuje od tipično slovenskega. Tržnica je v očeh Ukrajincev namreč prostor, kjer se v resnici dobi vse, od svežih rib in mesa, obleke, vodoinštalaterskega materiala do oblazinjenega pohištva. Obstajajo celo artikli, na primer toaletni papir ali pa šampon, za katere je po mnenju tamkajšnjih ljudi nepojmljivo, da bi jih kupovali kje drugje, na primer v trgovinah.

Aljoša, 25 let (sodelavec nevladne organizacije M.Art.in club):

»Zdaj veš, zakaj so vsi Ukrajinci oblečeni kot dvojčki.«

A. Naterer: »Ne, zakaj?«

Aljoša: »Ker vsi kupujejo na tržnici!«

Glede na to, da je v navadi Ukrajincev, da dnevno obiskujejo tržnico, prihajajo cestni otroci prav na tržnici pogosto v stik s temi ljudmi. Tržnica omogoči vzpostavitev stika, ki otrokom, predvsem mlajšim, omogoči, da izvajajo eno svojih temeljnih dejavnosti – beračenje. Cestni otroci ne beračijo med branjevkami, ampak izključno med obiskovalci tržnice. Beračenje namreč zahteva relativno bežen stik, ki pa ne sme postati pretesen oziroma preveč frekventen, da se tisti, ki daje vbogajme, ne bi počutil, da tistega, ki berači, vzdržuje. Otroci se tega zavedajo in ne prosijo pri ljudeh, ki so jim pred kratkim že dali denar, prav tako pa tudi ne silijo v ljudi, za katere menijo, da nimajo interesa sodelovati. Ljudje pa ne dajejo otrokom le denarja. Otroci poročajo o ljudeh, ki dnevno prihajajo na tržnico po nakupih, otrokom prinašajo hrano, ponošeno obleko in obutev, številne pa otroci poznajo po imenih in jih vidijo kot prijatelje.

Najpomembnejši pa so nedvomno odnosi med cestnimi otroki in zaposlenimi na tržnici. Med enim in drugimi se je oblikoval odnos, ki je zelo pomemben tako za cestne otroke kot tudi za branjevke oziroma druge zaposlene. Odnos je nekakšna

nenapisana pogodba, ki otroke obvezuje, da na tržnici ne kradejo in razbijajo, branjevke in ostali pa otrokom pomagajo s hrano, obleko in denarjem. Največkrat se ta odnos realizira tako, da otroci branjevkam pomagajo pri raztovarjanju in natovarjanju tovornih vozičkov ter čuvanju stojnic. Otroci so za svoje delo nagrajeni s hrano in denarjem, pa tudi drugimi potrebščinami, ki jih branjevke bodisi prodajajo bodisi prinesejo za otroke od doma. Takšni odnosi velikokrat presežejo golo ekonomsko interakcijo in eni postanejo zaupniki drugih.

Artur, 17 let (odlomek iz zapiskov 2006):

»... svojih dokumentov ne nosim s seboj. Imam potni list, rojstni list in še nekaj drugih papirjev ... vse skupaj sem pustil pri teti Maši (ženski, ki ima na tržnici na Puški kiosk, v katerem prodaja kruh). Pri njej so moje stvari na varnem in lahko jih dobim kadarkoli. Tudi tiste cunje, ki si mi jih kupil, sem pustil pri njej, da mi jih kdo ne odnese.«

»... velikokrat mi je že pomagala. Pa Vadjimu tudi, ko je bil bolan ... pomagala mi je na primer, ko je policija po tržnici spraševala po nas, ker naj bi nekdo nekemu v baru (gostilni na drugi strani ceste) ukradel mobilni telefon. Policistom je povedala, da tega ni storil nihče od nas (cestnih otrok s tržnice na Puški).«

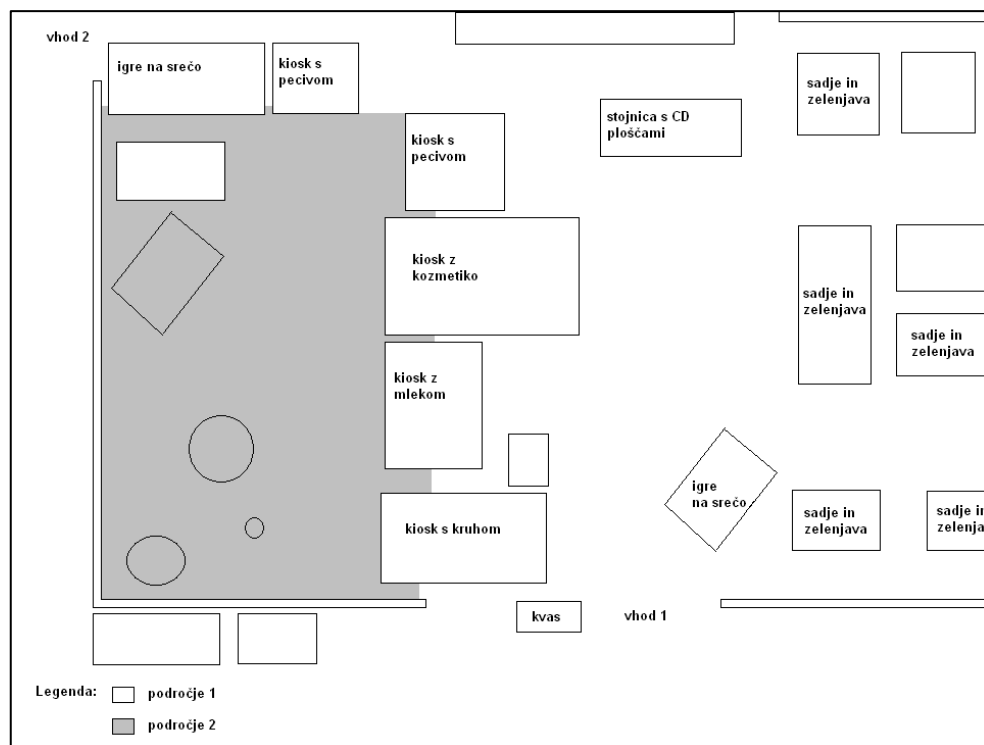
Tega posebnega odnosa se zavedajo vsi člani skupine in nikomur niti na misel ne pride, da bi ta nenapisan dogovor prekršil. Še več, otroci se vztrajno trudijo, da drugi na tržnici ne bi kradli oziroma razbijali, saj bi to lahko ogrozilo odnos, ki so si ga z branjevkami izoblikovali, posledično pa bi to ogrozilo tudi njihovo preživetje.

Kot dober primer življenja cestnih otrok na tržnici v Makejevki je mogoče opisati primer skupine 3 iz mikrorajona Puška. Življenje skupine je bilo organizirano v celoti okoli tržnice (glej *Shema 4.7: Shematski prikaz tržnice na Puški*) in kljub temu da so *tipluho* nekajkrat zamenjali, je tržnica ostala ista. Medtem ko je *tipluha* predstavljala prostor, kamor so se zatekli ponoči in občasno tudi podnevi, je bila tržnica do leta 2007 prostor, kjer so preživljali večino svojega časa. Na tržnici so imeli celo svoje območje (glej *Shema 4.7: Shematski prikaz tržnice na Puškim, področje 2*), ki je bilo skrito med obzidjem tržnice in hrbtnimi stranmi stojnic in je otrokom omogočalo, da so nemoteno bivali na tržnici. Na tem območju so skriti preživeli večino svojega časa, medtem ko je tržnica povsem normalno delovala (glej *Shema 4.7: Shematski prikaz tržnice na Puški, področje 1*). Področje 2 je bilo relativno veliko in je zavzemalo



približno 20 % celotne površine tržnice. Prostor je bil zapuščen in branjevke so tukaj odlagale smeti in hodile v grmovje na stranišče, lokalni pijanci in narkomani so se tukaj zbirali, popili kupljeno žganje in se odpravili naprej, cestni otroci pa so si na tem mestu oblikovali dnevno bivanje. Področje 1 pa je bilo področje, v katerem so otroci vstopali v ekonomske in socialne odnose z ostalimi ljudmi na tržnici. Vsako jutro, po potrebi pa tudi čez dan, so fantje pomagali branjevkam raztovoriti vozičke in tako zaslužili nekaj denarja, ki so ga potem porabili za lepilo. Ko pa so končali z delom, so se vrnili s *tržnice* (področja 1) v prostor *za tržnico* (področje 2). Področje 2 je torej predstavljalo socialno središče dnevnega dogajanja, v katero pa niso bili vključeni le cestni otroci, ampak tudi ostali, ki so z njimi vstopali v odnose. Tako so ljudje, ki so potrebovali pomoč katerega od fantov, prišli v ta prostor, saj so vedeli, da jih bodo tam našli. Otroci so bili tudi glavni vir informacij,<sup>101</sup> saj so natančno vedeli, kaj se na tržnici in v njeni okolici dogaja. Tudi policisti so vedeli, kje najti otroke. Da bi jim otroci lahko pobegnili, so pod obzidjem, s katerim je ograjena tržnica (na skici skrajno levo), izkopalji režo, skozi katero je bilo mogoče smukniti na glavno cesto in v primeru policijske intervencije zbežati.

Shema 4.7: Shematski prikaz tržnice na Puški



<sup>101</sup> Cestne otroke kot informatorje izkorišča predvsem policija, pa tudi lokalni, predvsem manjši kriminalci, ki sami dostopa do informacij s ceste nimajo.

Andrej, 14 let (komentira obisk policista v civilu, intervju, 2006)

»Prišel je tisti s Kirovskega rajona, *djadja Oleg* (striček Oleg) ... on je v bistvu O.K. in nič nam noče. Prišel je samo vprašat, če smo mogoče kaj videli tiste narkomane, ki pri ženski Pri vhodu kupujejo *samagon* (domače žganje). Okradli naj bi nekoga v gostilni čez cesto, pa ga je zanimalo, če o tem kaj vemo ... Povedali smo mu, da sta dva bila tukaj pred nekaj dnevi in nam težila, potem pa sta šla. Upam, da jih bodo ujeli in zaprli.«

Svoj del tržnice (področje 2) so si otroci uredili na ta način, da je imelo več kupov zemlje in odpadnega gradbenega materiala, ki so bili relativno visoki in so s svojega vrha omogočali dober pregled nad tržnico, pa tudi čez obzidje na glavno cesto, avtobusno postajo in gostilno na drugi strani ceste. Skupina je imela opazovalce, ki so stali na teh kupih, opazovali dogajanje in v primeru nevarnosti opozorili skupino oziroma sprožili alarm.

Skupine, ki v svojem prostoru nimajo tržnice, na primer skupina 1 in skupina 4, so svoje življenje organizirale okoli nakupovalnih središč. Funkcija, ki jih omenjeni prostor opravlja za skupino, ostaja, čeprav odnosi med skupino in ostali obiskovalci prostora niso tako harmonični kot v primeru tržnice. Videti je, da se intimni odnos in vzajemnost lahko oblikujeta le na tržnici in da nakupovalni centri in trgovine te sposobnosti nimajo. Nedvomno gre del težave pripisati relativni zaprtosti trgovinskega sistema, ki otrokom onemogoča, da bi bili sami ekonomsko aktivni in na podlagi tega sklenili socialne vezi s prodajalci. Prodajalci otrokom ne nudijo nobenih možnosti in ker otroci nimajo denarja, jih niti ne vidijo kot kupce. Percipirajo jih torej kot nadlogo in se na ta način po večini do njih tudi obnašajo. Videti je, da so tudi otroci na podoben način dojeli situacijo in so začeli igrati ustrezno vlogo. V omenjenih skupinah je namreč občutno več manjših kriminalnih prestopkov v smislu kraje in vandalizma, pa tudi navezanost na ta specifičen prostor je občutno manjša. Nekateri posamezniki, sploh tisti, ki so na cesti že dalj časa, so z nekaterimi prodajalci sicer sklenili neke vrste poznanstva, vendar ti odnosi niso primerljivi z odnosi na tržnici, ki omogočajo kljub očitni odvisnosti vpletenih tudi njihovo avtonomnost.

Okolica tržnice oziroma nakupovalnega središča predstavlja prostor, ki je med *tipluho* in tržnico oziroma nakupovalnim središčem, in čeprav ni jasno definiran, predstavlja pomemben del prostora. Otroci ga dojemajo kot javni prostor, v katerem se lahko sicer svobodno gibljejo, vendar pa morajo spoštovati vse sklenjene dogovore (na primer z branjevkami, ki jih srečajo zunaj tržnice oziroma s strankami s tržnice). Prednost tega prostora je, da otroci tukaj izkušajo večjo stopnjo avtonomnosti kot v prostoru tržnice. To je namreč prostor, kjer so otroci bolj anonimni kot na tržnici in do neke mere dovoljuje tudi akcije, ki bi na tržnici bile strogo prepovedane. Občasno žeparjenje je v tem prostoru sicer redko, vendar je vsaj mogoče, medtem ko je na tržnici za otroke povsem izven definicije normalnosti, spodobnosti in dobrega okusa. Posledično iz tega izhaja tudi slabost tega prostora, ki je v tem, da so otroci tukaj tudi manj varni kot na tržnici oziroma v *tipluhi*.

#### **4.4.1.2 Subkulturni javni, zasebni in polzasebni prostor**

Termina javno in zasebno sta v pričujočem podpoglavju uporabljena omejeno; kot javno bomo opredelili tisto, kar je dostopno vsem, zasebno pa je tisto, kar je dostopno določenim, v tem primeru pripadnikom subkulture cestnih otrok. Kot polzasebni prostor bomo opredelili prostor, ki se nahaja med obema, ima značilnosti javnega in zasebnega prostora, vendar hkrati tudi specifične karakteristike, ki se kažejo predvsem v specifičnem vedenju članov subkulture cestnih otrok in odnosu med njimi in ostalimi obiskovalci polzasebnega prostora.

Mesto, mestna četrt in mikrorajon so za cestne otroke javni prostori in kot taki fundamentalno determinirajo akcije cestnih otrok kot skupine, pa tudi posameznikov kot njenih članov. Po mnenju številnih avtorjev (prim. Lutters in Ackerman 1996; Gelder in Thornton 1997; Supek 1987 v Ferlež 2001 idr.) je javnost bistvena značilnost mesta. Stiki med posamezniki v mestu so na tej javni ravni številni, kratki, formalni in relativno neosebni v primerjavi s stiki v manjših skupinah. Supek (Supek 1987 v Ferlež 2001, 15) meni, da so za takšno okolje značilne anonimna množica, depersonalizirani družbeni odnosi, heterogeno prebivalstvo in mesto je kot tako postavljeno v opozicijo oblikam okolja manjšega obsega. Za manjše skupine so na

drugi strani značilni personalizirani odnosi, homogeno prebivalstvo, pa tudi težnja k vzdrževanju tradicije. In čeprav avtorji te pozicije ciljajo predvsem na ruralne skupnosti, bi lahko tudi cestne otroke opredelili kot takšno opozicijsko skupino.

Vedenja cestnih otrok imajo dve osnovni obliki, ki jih je mogoče opazovati preko njihovega delovanja in so primarno produkt okolja, v katerem se otroci pojavljajo. Javni prostor producira pri cestnih otrocih vedenje, ki ga je mogoče opazovati le v javnih prostorih, v zasebnih prostorih pa delujejo velikokrat povsem drugače. Glede na to, da so mesto, mestna četrt in velika večina mikrorajona za cestne otroke javni prostori, se tukaj otroci vedejo kot stereotipni cestni otroci, torej viktimizirani posamezniki, ki so žrtve okoliščin, potrebni pomoči in usmiljenja. Igranje takšne vloge namreč omogoča delovanje preživetvenih mehanizmov, ki so na takšnem delovanju utemeljeni. Beračenje, na primer, funkcionira le v urbanem okolju, kjer relativno visoka stopnja anonimnosti, depersonalizacije in heterogenosti omogoča tovrstno dejavnost, ki je v homogenem ruralnem okolju neizvedljiva. Cestni otroci bi se s tega zornega kota verjetno strinjali s Sennettom, ki meni, da je bistvo življenja v mestu pogosto srečevanje z neznanci (Sennett 1989 v Ferlež 2001, 23), saj je to za njih esencialnega pomena. Seveda pa se mora tudi vsak posameznik ustrezno opremiti z vedenjskimi vzorci in pozami, ki v kombinaciji z okoljem pripeljejo do uspešne akcije eksploatacije potencialnih resursov.

Vova, 10 let (odlomek iz intervjuja iz leta 2000, komentira tehnike beračenja pri svoji sestri Nataši):

»Meni beračenje ne gre od rok, pa tudi sram me je. Moja sestra (Nataša) s tem nima problema – sede na pločnik na vhodu tržnice, nadene si 'ubog' pogled in iztegne roko. V nekaj urah dobi celo plačo ... Če bi se jaz ali kdo od starejših postavili na isto mesto, iztegovali roke in 'ubogo' gledali, bi nas ljudje nagnali delat!«

Javni prostor je v očeh otrok nerazdružljivo povezan s socialno kontrolo. Nadzor nad cestnimi otroki v javnih prostorih vršijo različne institucije, predvsem policija, socialne službe in nevladne organizacije. Otroci se zavedajo, da celotna družba izvaja neke vrste nadzor, zato prej opisano delovanje oziroma vloga, ki jo otroci igrajo v teh prostorih, v javni sferi redko popusti. Vsi, posamezniki in institucije, ki niso del subkulture cestnih otrok, so v njihovih očeh potencialni vir resursov. Tisto, kar

številni avtorji (prim. Aptekar 1994; Bemak 1996) opisujejo kot manipulativne oziroma izkoriščevalske tendence cestnih otrok, so v bistvu manifestacije preživetvenih mehanizmov, ki jih je mogoče opazovati predvsem v javni prostorih, v zasebnih pa je tega bistveno manj.

Zasebni prostor cestnih otrok se za razliko od javnega prostora veže na varnost, individualnost in neodvisnost. Videti je, da obstajata za cestne otroke dve obliki zasebnega prostora: kolektivni zasebni prostor in individualni zasebni prostor. Individualni zasebni prostori so prostori, v katerih posamezniki izkušajo svojo lastno zasebnost in v večini primerov so to družine otrok. Kolektivni zasebni prostori pa so prostori, v katerih cestni otroci izkušajo zasebnost kot skupina, v vseh zabeleženih primerih pa je to *tipluha*. Skupina v teh prostorih nudi posamezniku kot članu skupine v skupini, preko simulacije družine, umik socialnemu nadzoru in potencialno potopitev v zasebno. Zasebni prostor cestnih otrok je za javnost neviden in tako v veliki meri za javnost ne obstaja (Naterer 2007). To pomeni, da v javnosti prevladuje prepričanje, da so cestni otroci to, kar so, torej žrtve (prim. Young 2003) in ta mit lahko živi, dokler otrokom uspeva preprečevanje vdora javnega v njihov zasebni prostor. To je eden glavnih razlogov, zakaj je *tipluha* prvič fizično skrita, skoraj izolirana, drugič pa izjemno mobilna. Njena narava je tako subtilna, da je dovolj že samo sum, da bi kdo vdrl v zasebnost *tipluhe*, in otroci jo preselijo. *Tipluha* izgine dobesedno čez noč in to, kar ostane, je v resnici prostor, poln smeti.

Otroci v sferi zasebnega delujejo sicer tudi kot skupina, vendar je stopnja individualnosti bistveno višja in posameznik je lahko to, kar bi naj po lastni presoji bil. Cestni otroci v sferi zasebnega niso žrtve, se ne počutijo kot žrtve in se niti tako ne obnašajo. Poza, ki je v sferi javnega funkcionalna, tukaj postane disfunkcionalna, saj bi posameznik, ki bi se pokazal kot šibek, v skupinah, kjer socialna stratifikacija temelji na fizični moči, v resnici postal žrtev. Pomembno je poudariti tudi, da zasebnost v zasebnih prostorih sicer omogoča posamezniku vzpostavitev določene stopnje individualnosti, ne pa tudi individualne zasebnosti. *Tipluha* je ena sama, ima skupen prostor in zasebnost je tako kolektivna. Posameznik lahko izvaja individualizirano zasebnost, dokler ta ni v nasprotju s kolektivnim delovanjem v *tipluhi*. Kot primer tovrstne oblike zasebnosti lahko vzamemo primere, ko otroci kažejo potrebo po individualnem uživanju glasbe. Teh primerov je veliko in otroci

imajo po večini majhne radijske sprejemnike in kasetofone s slušalkami ter si na ta način omogočijo individualni užitek. Pri glasbi ne gre za to, da bi ta skupino motila in lastništvo ne pomeni ekskluzivne pravice nad kasetofonom, saj si jih člani med seboj posojajo. Gre bolj za občutek, ki ga posameznik ima, da je takrat, ko posluša glasbo s slušalkami na ušesih, sam zase. V primerih, ko so si posamezniki zaželeli večje individualne zasebnosti, so morali zapustiti skupino, saj je bilo to v *tipluhi* tako zaradi delovanja skupine kot tudi zaradi infrastrukture neizvedljivo. Še posebej je to postalo jasno pri otrocih oziroma mladostnikih, ki so starejši in so pred leti še bili na cesti, potem pa so cestno življenje pustili in se vrnil domov oziroma v mladinski dom.

Maloj, 18 let (odlomek iz intervjuja 2007):

»... ne morem se več potikati po cesti z njimi (s skupino cestnih otrok v centru Makejevke). Oni so še mladi, meni se pa več ne ljubi ... Hotel sem družino, službo in dom ... in vse to sem dobil. Kako naj se potem še družim z njimi.«

Iz navedenega primera je razvidno, kako je individualizacija privedla do oblikovanja nove realnosti in distanciranja. Fantu je bilo popolnoma jasno, da je svet, v katerem je živel, zanj izginil in da zdaj živi v novi socialni realnosti, ki pa je s staro strukturo povsem nezdržljiva. Iz intervjuja je bilo mogoče sklepati tudi na zavračanje in občutke sramu, ki so se vezali na spomine in še vedno obstoječo socialno mrežo na cesti.

Maloj, 18 let (odlomek iz intervjuja 2007):

»Z nobenim na cesti nimam več stika, ne vem kje so ... pa kaj naj bi z njimi, zdaj imam vendar svojo družino ... najraje bi jih vse skupaj kar pozabil.«

Tržnica in okolica predstavljata za cestne otroke polzasebni prostor, ki otrokom kljub prisotnosti socialne kontrole omogoča, da realizirajo tako svojo individualnost kot tudi subkulturno kolektivnost. Tipična socialna vloga žrtve v tem prostoru sicer še vedno obstaja, vendar je zreducirana oziroma preusmerjena na drugo vsebino. Otroci ne igrajo žrtv, da bi si omogočili beračenje, saj bi takšno igranje bilo za vse, ki otroke v tem prostoru poznajo, očitno in celo smešno. Otroci se torej ostalim v tej sferi pokažejo kot nekdo, ki mu je vredno zaupati in mu kot nagrado za opravljeno uslugo ponuditi nagrado.

Odnosi med otroki in ostalimi so v sferi polzasebnega veliko bolj pristni in neposredni, kot so odnosi v sferi javnega. Otroci poznajo ljudi, ki frekventno obiskujejo tržnico, po imenih, velikokrat vedo tudi, kje ti ljudje živijo in s čim se ukvarjajo. Po drugi strani ljudje poznajo tudi večino otrok, saj jih na tržnici pogosto srečujejo. Stiki med obojimi so zelo socialno naravnani in videti je, da otroci tovrstne odnose skrbno negujejo. Polzasebna sfera je sfera, ki je umeščena v kontinuum med sfero javnega in sfero zasebnega. Glede na to, da gre za relativno intimne odnose, bi te odnose bilo mogoče umestiti na tistem koncu spektra, kjer se kontinuum stika s sfero zasebnega. Na drugem koncu spektra, tam, kjer se sfera polzasebnega stika s sfero javnega, pa je večja anonimnost, kar pomeni, da je tudi več prostora za druge vrste aktivnosti, med katere spadajo tudi pollegalna in kriminalna dejanja. V fizičnem prostoru, ki ima polzasebno naravo, otroci srečujejo tudi povsem neznane ljudi in ti so najboljše potencialne žrtve žeparjenja. Takšne akcije so sicer zelo redke, vendar se pojavljajo in so značilne le za polzasebni prostor. Posebnost tega prostora je, da ga otroci, glede na to, da tukaj preživijo največ časa, tudi najboljše poznajo. Iz zbranih podatkov je razvidno, da do potankosti razumejo vrednost prostora z vidika resursov, fizičnih in simbolnih meja ter odnosov med njimi samimi ter ostalimi člani tega prostora. Kot zanimiv primer dogodka iz te sfere je mogoče navesti primer, ko so cestni otroci oropali človeka, ki sicer ni živel na cesti, živel je doma in hodil v službo, občasno pa je prihajal k otrokom in jim velikokrat pomagal s hrano in obleko. Otroci so ga evidentno percipirali kot prijatelja in z njim so delili celo *baltuško*. Ko je nekega dne prišel in so si skupaj injicirali *baltuško*, je obležal omamljen v grmovju. Otrokom pa je za nakup naslednje doze manjkalo še nekaj denarja in vedeli so, da ima ta človek vedno pri sebi nekaj denarja. Po sicer krajšem, a vseeno intenzivnem pogovoru, v katerem so reševali dilemo, ali naj pri njem vzamejo denar ali ne, so se odločili in mu iz žepa potegnili denarnico. Vzeli so samo toliko denarja, kolikor ga je manjkalo za nakup, ostalo pa so previdno položili nazaj v žep. Primer ilustrira sklepanje kompromisa med željo in potencialno rešitvijo v primeru, ko posameznik prihaja iz sfere polzasebnega. Če bi ta konkretni posameznik prihajal iz sfere javnega, bi ga otroci obrali do konca, če pa bi prihajal iz sfere zasebnega, pa se ga ne bi niti dotaknili.

Za potrebe analize prostora, posledično pa tudi za razkrivanje kulture v subkulturi cestnih otrok, so bile nekatere tipične konkretne aktivnosti cestnih otrok umeščene v 4 različne oblike prostorov: kolektivno zasebni prostor (na primer *tipluha*), polzasebni prostor, javni prostor in individualno zasebni prostor. Namen tabele je prikazati aktivnost in funkcijo določenega prostora v življenju cestnih otrok.

Tabela 4.12: Dejavnosti otrok v različnih oblikah prostora

Dejavnost otrok	Kolektivno zasebni prostor	Polzasebni prostor	Javni prostor	Individ. zasebni prostor	Opomba
Spanje	XX	X	--	X	
Hranjenje	XX	XX	--	--	
Skrb za zdravje	X	XX	--	--	
Nabiranje hrane	--	XX	--	--	
Delo (v smislu zaposlitve)	--	XX	--	--	
Eksploatacija resursov	--	XX	X	--	
Trgovanje	X	XX	--	--	
Socialni stiki	XX	XX	--	--	
Spolnost (kot ekonomska dejavnost, prostitucija)	--	XX	X	--	
Spolnost (kot psihosocialna dejavnost, partnerstvo)	XX	X	--	--	
Spolnost (kot sredstvo sankcioniranja)	XX	--	--	--	
Uživanje omamnih sredstev	XX	XX	--	--	
Zabava (v smislu skupne zabave)	X	XX	X	--	
Zabava (v smislu individualne zabave)	XX	X	--	--	
Deviantna dejanja	--	XX	X	--	
Delinkventna dejanja	--	X	XX	--	

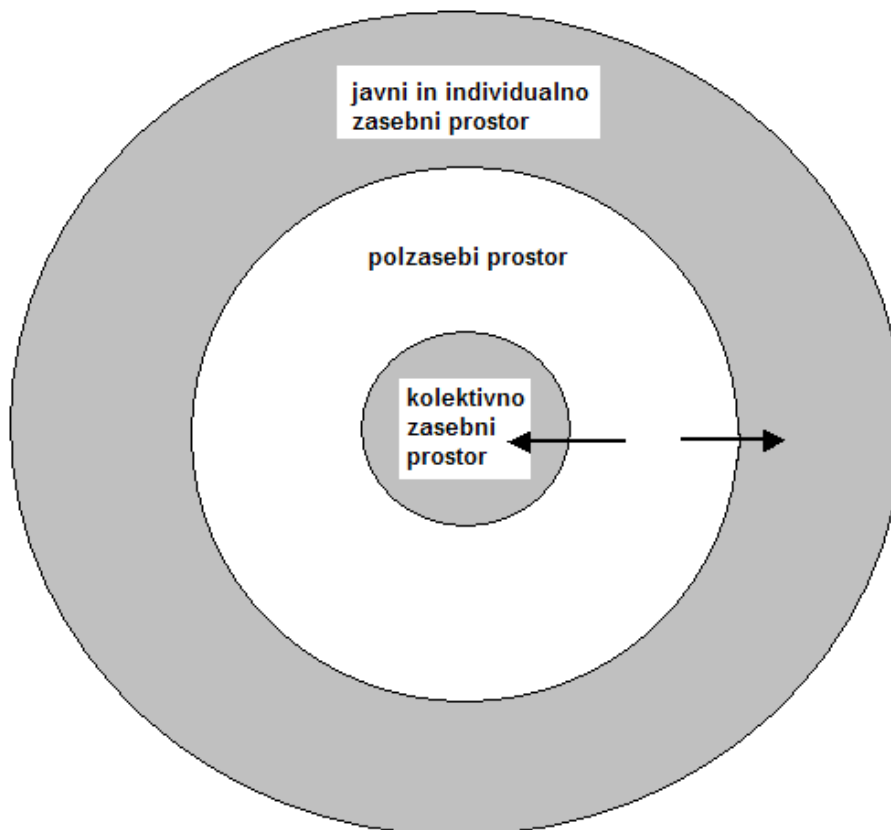
Legenda: XX vedno    X občasno    -- nikoli

Iz tabele (glej *Tabela 4.12: Dejavnosti otrok v različnih prostorih*) izhaja ugotovitev, da je polzasebni prostor primarni prostor v življenju cestnih otrok. Videti je, da je polzasebni prostor vpet na eni strani v javni in individualno-zasebni prostor, na drugi pa v kolektivno-zasebni prostor (glej *Shema 4.8: Umestitev javnega in individualno*



*zasebnega prostora, polzasebnega prostora in kolektivno zasebnega prostora*). Z vidika skupine tendirata javni in individualno-zasebni prostor kot močna dezintegrativna sila, saj vlečeta člane iz kolektivnosti v individualnost. Kolektivno zasebni prostor deluje kot zatočišče in nudi možnost vpotežitve v kolektivno zasebno. *Tipluha* na primer omogoča umik v smislu umika pred nevarnostjo ali pa umik v zasebnost v smislu družine, ki je prostor psihofizične regeneracije. Ko so člani skupine na primer bolni, ostanejo v *tipluhi*, torej v sferi zasebnega in ne gredo k zdravniku, torej v sfero javnega, saj jih ta lahko hospitalizira in tako torej iztrga iz sfere zasebnega. Vseeno pa je polzasebni prostor tisti, ki ima za skupino najpomembnejšo vlogo. To je namreč prostor najmočnejše aktivnosti, ki se lahko pojavi kot skupinska ali individualna aktivnost članov, v vsakem primeru pa je kolektivna, izvedena pod okriljem skupine, saj posamezniki v tem prostoru nastopajo kot člani subkulture.

Shema 4.8: Umestitev javnega in individualno zasebnega prostora, polzasebnega prostora in kolektivno zasebnega prostora



#### 4.4.1.3 Simbolni subkulturni prostor

Kot najširšo obliko simbolnega subkulturnega prostora cestnih otrok bi lahko opredelili skupino, v kateri bivajo. Skupina je seveda vpeta v prej naštetе oblike prostora, ki jo fundamentalno determinirajo, vendar ostaja simbolna realnost za njene člane relativno konstantna, ne glede na morebitne spremembe, ki jih povzročā fizično okolje. Sicer pa je delovanje simbolne in fizične realnosti vzajemno in tako kot fizična realnost vpliva na simbolno, tudi simbolna vpliva na fizično. Elementi fizičnega okolja cestnih otrok, tudi tisti, ki jih producira njihova simbolna realnost, tvorijo jasno in distinktivno podobo življenja na cesti in igrajo v smislu Lynchevega (Lynch 1974 v Ferlež 2001, 14) koncepta tudi pomembno socialno vlogo, saj nudijo podlago za nastajanje simbolnih pomenov in kolektivne percepcije ter kolektivnega spomina. Za razliko od okolja, ki je manj čitljivo in nudi zgolj emocionalno izgubljenost, nudi distinktivno okolje cestnih otrok varnost in konstantnost (prim. Naterer in Fištravec 2006 in Naterer 2007). Pričujoče podpoglavje je namenjeno analizi strukture subkulturnega simbolnega prostora, kot se kaže v socialni strukturi skupine, subkulturni identiteti, subkulturni simulaciji družine ter nekaterih drugih elementih, kot sta na primer sistem sankcioniranja in viktimizacija. Na koncu podpoglavja je izpeljan argument, po katerem bi bilo mogoče beg otrok na cesto razumeti kot racionalno izbiro.

Verjamemo, da smo skozi opis in analizo zbranih podatkov v pričujoči nalogi razvili podobo strukturiranega življenja v subkulturi cestnih otrok oziroma podobo skupine kot prostora z relativno visoko stopnjo ceremonialne vsebine (prim. 4.4.5.2.5.2 *Uporaba baltuške kot darovanje in fuzija družinskih vlog*, 4.4.5.2 *Baltuška*, Naterer in Fištravec 2006 in Naterer 2007). Iz podatkov, zbranih v letih 2007–2008 med prebivalci Makejevke, je mogoče sklepati na nekatere negativne posledice tranzicije ukrajinske družbe na družine. Intervjuvanci so v 20 opravljenih intervjujih povedali, da je družbenopolitična transformacija najprej vplivala na ekonomski položaj v družini, ki je padel, nekoliko kasneje pa še na medosebne odnose v družini. Nezaposlenost, relativno nizek življenjski standard, inflacija in z njo povezane podražitve so vplivali na pojav alkoholizma, kriminalitete in zlorabne družinske situacije, še bolj pa na pojav odsotnosti staršev, bodisi zaradi institucionalizacije

bodisi zaradi ekonomskih migracij v tujino, največkrat pa zaradi prezaposlenosti. To se je najprej kazalo v manjši frekventnosti ceremonilanih družinskih dogodkov, kot so na primer nedeljska kosila, skupni obiski prijateljev, praznovanje rojstnih dnevo v razširjeni družini ipd.

Aljoša, 25 let (intervju, 2007):

»V Sovjetskih časih je bilo to (ceremonialni dogodki v družini) zelo pogosto. Pa ne le družinske ceremonije, cele ulice so izvajale kolektivne piknike, na katere je vsak kaj prinesel in potem so se skupaj najedli in napili. Delovali smo kot skupnost. Po osamosvojitvi se je pa to nehalo. Skupne delovne akcije, čiščenja okolice našega bloka na primer, so se nehale že nekaj let prej, takoj potem pa pikniki. Družinskih proslav ni več, v smislu nedeljskega kosila, kot ga imajo na primer Američani, sicer nikdar ni bilo, a družine so skupaj jedle. Sistem je to omogočal. Zdaj pa ni več časa, vsi delajo v dveh ali treh službah ... Rojstni dnevi so ostali, so pa občutno skromnejši kot v Sovjetskih časih.«

A. Naterer: »Kaj je krivo za takšno situacijo?«

Aljoša: »Kapitalizem! Kdo bo še kaj prinesel na piknik? Vsak pomisli "Jaz že ne bom drugih krmil", kupi si svojo *taranko* (posušeno ribo), vodko in nekaj steklenic piva, pa se ga nažre sam zase.«

Izostanek ceremonialnih situacij in dogodkov je pomembno vplival na strukturo družine, saj sta se pogostost in intenzivnost stikov med družinskimi člani zmanjšali, pa tudi struktura sama je postala bolj ohlapna. Otroci so takšno situacijo, torej situacijo odsotnosti družinskih socialnih mrež, občutili na specifičen način – kot dolgčas. Iz zbranih podatkov je tako razvidno, da je bil največkrat izražen razlog za beg od doma ravno dolgočasno družinsko okolje.

Vova, 16 let (v intervjuju 2006 odgovarja na vprašanje, zakaj je na cesti):

»... kaj pa naj bi doma? Doma ni ničesar, oče in mati pijeta ... tukaj pa so vsi moji prijatelji.«

Iz zbranih podatkov je prav tako razvidno, da ponuja subkultura na cesti alternativo, ki je polna ceremonialnih situacij in je tako v primerjavi z družino tudi veliko bolj strukturirana. Te situacije članom dodelijo nove socialne vloge, uredijo delovanja in

razmerja in na ta način strukturirajo novo socialno mrežo, ki v veliki meri deluje na strukturalni, še večkrat pa na funkcionalni ravni kot simulacija družine.

#### 4.4.2 Subkulturene kognitivne sheme

Termin 'kognitivne sheme' oziroma 'subkulturene kognitivne modeli' je v pričujoči nalogi uporabljen za opis miselnih konstrukcij in modelov realnosti oziroma shem,<sup>102</sup> ki so značilni za pripadnike subkulture cestnih otrok v Makejevki. V pričujoči nalogi bomo opisali in analizirali subkulturene kognitivne modele oziroma sheme lastnine, predmetov, vrednosti, časa in prostora.

##### 4.4.2.1 Lastnina,<sup>103</sup> predmeti in percepcija vrednosti

V socialnem svetu cestnih otrok obstaja več vrst lastnine:

- privatna lastnina otroka;

---

<sup>102</sup> Sheme v pričujoči nalogi razumemo na način, kot so predstavljene znotraj polja socialne psihologije, in sicer kot »mentalne strukture, ki jih ljudje uporabljamo, da organiziramo znanje in vedenje o socialnem svetu ...« (Aronson in drugi 2005, 59). Antropološke analize kognitivnih shem so predvsem predmet kognitivne antropologije, ki jo *The Dictionary of Anthropology* (prim. Barfield 1997, 67) definira kot »... študijo odnosov med umom in družbo.« Tradicionalno se kognitivna antropologija ukvarja (ibid.) s proučevanjem kulturnih znanj in vedenj ter njihovih aplikacij v vsakodnevem življenju. V zgodnjem obdobju razvoja vede, torej v petdesetih letih prejšnjega stoletja (ibid.), je bil termin kognitivna antropologija sinonim za etnosemantiko, študije pa so bile osredotočene predvsem na proučevanje struktur konceptualnih kategorij v ljudskih klasifikacijskih sistemih in vkodiranih pomenih, na sistemih sorodstva in podobnih temah. »Osrednja enota analize je bila skupna konceptualna kategorija, skupna distinktivna značilnost.« (ibid.). V zadnjem času (ibid.) se študije osredotočajo bolj na psihološko realnost konceptualnih kategorij, predvsem na koncept »sheme«, ki je prevzet iz socialne psihologije (ibid.). »Sheme so visoko generalizirano, kulturno-specifično znanje in vedenje, ki omogoča oblikovanje ustreznih povzetkov oziroma inferenc. Praznine zapolnijo tako, da zagotovijo informacijo, ki je običajno 'sama po sebi umevna', hkrati pa omogočijo posamezniku, da prepozna in razume akcijo, dogodek in posledice na podlagi kratke izpostavitve fragmentu te informacije.« (ibid.).

<sup>103</sup> Hallowell (prim. Barfield 1997, 378) je v vezi z antropološkim razumevanjem lastnine identificiral naslednje elemente: »... zakonsko entiteto, ki ima pravice in dolžnosti do nekaterih objektov (ali lastnine) v primerjavi z drugimi zakonskimi entitetami.« (ibid.). Zakonska entiteta lahko vključuje posameznike, gospodinjstva, sorodstvene formacije, korporacije, etnične skupine in podobno (ibid.), »pravice in dolžnosti« pa lahko vključujejo pravico do uporabe in transferja ter vzdrževanja in ohranjanja. Konsenza glede izvora lastnine ni (prim. Barfield 1997, 378–379), ena glavnih točk soglasja pa je, da je značilna izključno za človeško vrsto (ibid., 379) (teritorialnost pri živalih se ne razume kot oblika lastnine). Antropološki koncept lastnine je osnovni element številnih antropoloških analiz (prim. Barfield 1997, 378–379) in je osnova za oblikovanje konceptov kot je ekonomija (prim. Godina 1998, 43–73, 139–163), socialna stratifikacija (prim. Barfield 1997, 378–379), trg (ibid.), država (ibid.) in podobno.

- lastnina skupine kot subkulture, ki je dostopna posameznikom, ko ti postanejo člani subkulture;
- lastnina, ki je vezana na polzasebni prostor in dostopna tako članom subkulture kot tudi ostalim uporabnikom tega prostora;
- lastnina, ki je vezana na javni prostor in cestnim otrok po večini ni dostopna.

#### 4.4.2.1.1 Privatna lastnina cestnih otrok

Privatna lastnina otrok je lastnina, nad katero ima posameznik ekskluzivno pravico. Privatna lastnina se loči v dve podkategoriji, in sicer na predmete večje ekonomske oziroma simbolne vrednosti in na predmete nizke ekonomske oziroma simbolne vrednosti. Predmeti, ki imajo za lastnika večjo ekonomsko oziroma simbolno vrednost, na primer osebni dokumenti, če jih otrok poseduje, relativno visoke vsote denarja<sup>104</sup> oziroma predmeti, ki otrokom veliko pomenijo, se praviloma ne nosijo pri sebi in so deponirani na varnem mestu. Varna mesta so največkrat pri zaupnikih otrok, torej branjevkah na tržnici, socialnih delavcih oziroma pri kateri od nevladnih organizacij, velikokrat pa gre tudi za skrivališče, za katere vedo le lastniki predmetov; ta skrivališča so največkrat v opuščeni predelki toplovodne napeljave, na smetiščih, v kanalizaciji, zapuščenih hišah in podobnih lokacijah. Predmeti nizke ekonomske in simbolne vrednosti pa se praviloma nosijo pri sebi in so manjšega obsega ter imajo visoko stopnjo mobilnosti. Ti predmeti vključujejo obleko in obutev, ki jo posameznik nosi, ter številne drobnarije, kot so ročne ure, miniaturni radijski sprejemniki, baterijske svetilke, vžigalniki, kape ipd.

Pomembno je izpostaviti empirično ugotovitev, da otroci, ko vstopijo v subkulturo cestnih otrok, praviloma posedujejo več privatne lastnine, katere vrednost in obseg sčasoma upadata. Otroci na cesti slabše pazijo na te predmete, nekatere stvari prodajo, zamenjajo, izgubijo ali uničijo, nekateri predmeti, žepne svetilke in radii na primer, pa z izgubo zaželenosti v skupini izgubijo tudi vrednost za lastnika.

---

<sup>104</sup> Te vsote so na primer pokojnine, odškodnine oziroma denar, ki ga otroci sami praviloma niso zaslužili oziroma ga niso dobili zaradi lastne neposredne aktivnosti. Take vsote so izjemno redke in največkrat ne presegajo vsote približno 300 \$.

Akvizicija privatne lastnine se največkrat odvija z nakupom predmetov v trgovini in na tržnici, relativno pogoste pa so tudi menjave osebnih predmetov za osebne predmete, osebnih predmetov za usluge, nekoliko redkejše so zaplembe osebnih predmetov s strani članov subkulture, kraje teh predmetov s strani članov skupine pa praktično ni. Medtem ko je privatna lastnina posameznika varna pred člani skupine, pa to nikakor ne gre skleniti za ostale ljudi, ki prihajajo v stik s cestnimi otroki. Člani subkultur cestnih otrok v Makejevki so obsežno poročali o številnih krajah, izsiljevanjih in zaplembah osebnih predmetov predvsem s strani policije, pripadnikov narkomanske scene in nasilnežev, ki jih otroci srečujejo na cesti. Takšni primeri so bili za otroke tudi glavna motivacija za skrivanje oziroma deponiranje vrednih predmetov na prej omenjenih skritih oziroma varnih mestih.

Poleg povsem običajne oziroma nominalne uporabnosti predmetov privatne lastnine, pa je za te predmete značilno tudi, da se v subkulturi posojajo, zamenjujejo in, kot smo omenili, zaplenijo s strani članov skupine. Glede posojanja predmetov je treba povedati, da je posojanje vedno recipročno dejanje, ki tistemu, ki posoja, predstavlja obliko investicije, oziroma mu zagotavlja protiuslugo. To ne pomeni, da je posojanje antagonistično dejanje in da ne more biti altruistično. Posojanje predmetov privatne lastnine se pojavlja kot modificirana oblika darovanja, ki implicira socialnost, ekvivalentnost, recipročnost in obligatornost. 'Posodilna' vrednost predmeta, ki se izvorno posoja, je kombinacija ekonomske vrednosti predmeta, simbolne vrednosti predmeta, ekskluzivnosti predmeta oziroma njegove zaželenosti na strani tistega, ki mu je/bo posojen.<sup>105</sup> V nekaterih primerih posojanje preide v trajno izmenjavo osebnih predmetov oziroma predmeta/usluge za predmet/uslugo. V teh primerih je videti, da trajna menjava zaključí menjalni odnos, ki bi v primerih posojanja trajal, saj so menjave praviloma dokončne. V skrajnih primerih se pojavlja med posamezniki tudi zaplemba predmetov privatne lastnine. To se dogaja predvsem ob resnejših sporih

---

<sup>105</sup> Kot primer takšnega posojanja omenimo posojanje žepnega radia. Ko so se na tržnici pojavile te naprave, so bile izjemno drage. Le tisti, ki so bili bodisi dovolj iznajdljivi, da so zaslužili dovolj denarja za nakup, bodisi so bili dovolj pogumni, da so ga ukradli, so ta prestižni predmet imeli. Redkost teh naprav jih je naredila izjemno zaželene, lastnike pa je posedovanje teh predmetov pozicioniralo nad tiste, ki jih niso imeli. Izposoja radia je bila torej način, kako vsaj za kratek čas priti bolj kot do 'mobilne glasbe' do pozicije 'imeti prestižen predmet'. Posojanje je bilo na začetku sicer dokaj pogosto in za tiste, ki so si naprave izposojali, relativno 'drago', vendar se je s časom to spremenilo. Žepni radii so se na tržnici pocenili, otroci so začeli vlagati energijo in čas v nabiranje denarja za nakup teh naprav in tako je radio v subkulturi izgubil svoj prestižni položaj in visoko menjalno vrednost. Ko je prišlo do točke, da je bil radio dostopen skoraj vsakomur, je popolnoma izgubil zaželenost in na mesto prestižnega predmeta iz kategorije privatne lastnine je stopil mobilni telefon.

oziroma kršitvah dogovorov, praviloma pa predmete zaplenijo tisti, ki v socialnih organizaciji skupine zasedajo višja mesta. Predmeti so največkrat zaplenjeni trajno, čeprav tudi v teh primerih oškodovani, torej tisti, ki mu je bil predmet zaplenjen, ne ostane praznih rok. Ostane mu namreč položaj, ki ga lahko izkoristi ob potencialni naslednji kršitvi, ko se lahko zaplembi novega predmeta izogne samo zato, ker mu je v preteklosti bil predmet določene vrednosti že odvzet. Vrednost zaplenjenega predmeta je odvisna od njegove ekonomske vrednosti in od pozicije lastnika v socialni organizaciji skupine, kar pomeni, da višje, kot je posameznik pozicioniran, več je vreden njegov predmet. Zaplenjeni predmeti praviloma preidejo med osebne predmete tistega, ki jih je zaplenil.<sup>106</sup>

#### 4.4.2.1.2 Lastnina skupine kot subkulture

Lastnina skupine kot subkulture je dostopna posameznikom, ko ti postanejo člani subkulture in le dokler so člani subkulture. Praviloma je ta vrsta lastnine vezana na subkulturni zasebni in polzasebni prostor (prim. 4.4.1 Subkulturne oblike prostora), gre pa za predmete zelo nizke oziroma tudi brez ekonomske vrednosti. Tipični predmeti te vrste so na primer uničene žimnice, ki jih otroci vlečejo s seboj, ko se selijo med *tipluhami*, luknjaste odeje, obrabljeni pripomočki za kuhanje na odprtem ognju (na primer čajnik ali lonec) ipd. Ti predmeti so dostopni vsem otrokom, ki jih lahko kadarkoli uporabljajo, ne morejo pa priti v njihovo zasebno last. Uporaba teh predmetov, predvsem kar se tiče žimnic, se vrši po pravilu 'kdor prvi pride, prvi melje' oziroma po pravilu 'močnejšega'.

Da predmeti nimajo ekonomske vrednosti, je jasno vsem otrokom, saj bi, če bi jo imeli, te predmete slej ko prej prodali. Očitno pa imajo nekakšno simbolno vrednost za subkulturo. Za ponazoritev te vrednosti so ponovno zelo primerne žimnice, ki jih otroci uporabljajo za prenočevanje na cesti (prim. Naterer 2007 140–141). Žimnice so

---

<sup>106</sup> Velikokrat se je zgodilo, da je oseba B, ki je v socialni strukturi pozicionirana nad osebo A, tej zaplenila določen predmet. V istem trenutku pa se je pojavila oseba C, ki je nad osebo B, in je posegla v razmerje, češ »kaj se pa ti greš, da mlajšim jemlješ stvari« in zaplenila osebi B predmet osebe A, ta predmet pa je postal osebna lastnina osebe C oziroma ni bil vrnjen osebi A. Gre torej za izrabo načela pravičnosti oziroma moralnosti v kombinaciji z višjim socialnim položajem za akvizicijo privatne lastnine.

tanke, obrabljene in zluknjane, vendar še vedno uporabne. Poleg tega so zelo lahke in zato jih je izjemno lahko transportirati od ene *tipluhe* do druge. Kljub temu da so člani skupine na vprašanje o pomenu teh žimnic povedali, da so povsem nepomembne, je jasno, da imajo velik pomen. Otroci jih namreč vestno prenašajo s seboj, kamorkoli že preselijo svoj zasebni oziroma polzasebni prostor.

Lastnine, ki bi bila na voljo vsem pripadnikom populacije cestnih otrok v Makejevki, ni najti. Izjema so seveda primeri, ko med posamezniki deluje kod *guljat* (glej 4.4.3 *Subkulturalna kolektivna in individualna identiteta*) in jim to omogoča dostop do lastnine skupine kot subkulture.

#### 4.4.2.1.3 Lastnina, vezana na polzasebni prostor, dostopna članom subkulture

Lastnino, ki je vezana na polzasebni prostor in je dostopna tako članom subkulture cestnih otrok kot tudi ostalim uporabnikom tega prostora, je mogoče po večini najti v prostoru delovanja cestnih otrok oziroma v polzasebnem prostoru. Največkrat so to predmeti in infrastruktura, ki je otrokom na voljo na tržnici,<sup>107</sup> na avtobusni postaji<sup>108</sup> in drugih lokacijah, ki spadajo v polzasebni prostor cestnih otrok (glej 4.4.1.2 *Subkulturni javni, polzasebni in zasebni prostor*).

Predmeti iz te kategorije imajo praviloma določeno ekonomsko vrednost, ki je otrokom zanimiva za odtujitev, vendar simbolna vrednost teh predmetov, dejstvo, da predmeti prihajajo iz polzasebnega prostora, onemogoča njihovo odtujitev. V svojem polzasebnem prostoru pripadniki subkulture cestnih otrok ne kradejo in ne vandalizirajo, saj bi to pomenilo grobo kršitev koda, ki je vezan na ta prostor (glej

---

<sup>107</sup> Na tržnici, seveda če ta spada v polzasebni prostor njihove skupine, otroci za delo in pomoč branjevkam uporabljajo orodje, ki je last upravitelja tržnice, delavcev na tržnici ali branjevk. Otroci to orodje po večini uporabljajo za opravljanje uslug lastniku, velikokrat pa si orodje lahko tudi sposodijo in ga uporabijo za svoje potrebe (npr. da nekomu drugemu, ki orodja nima, opravijo delo in mu zaračunajo več). Na tržnici je otrokom na voljo tudi večina infrastrukture (umivalnica, stranišče, velikokrat tudi skladišča), ki jo otroci lahko za krajši čas uporabijo. V nekaterih primerih (prim. Naterer 2007, 104–246) so otroci bili tretirani zaradi dobrih odnosov z drugimi uporabniki prostora tržnice skoraj kot polnopravni udeleženci v tem prostoru, kar jim je omogočilo več dostopa do uporabe teh prostorov (na primer prenočevanje s čuvajem tržnice).

<sup>108</sup> Avtobusna postaja je otrokom manj prijazna kot tržnica in otroci imajo tukaj tudi manj možnosti. Lastnina, ki je skupini oziroma pripadnikom subkulture na voljo, je po večini infrastruktura (stranišča in umivalnica), ki je bolj ali manj javno dostopna vsem.



4.4.1.2 *Subkulturni javni, polzasebni in zasebni prostor*). Velikokrat se je zgodilo, da so otroci te predmete obvarovali pred krajo oziroma uničenjem (v primerih, da je kdo od obiskovalcev tržnice poskušal kaj ukrasti), kar je še utrdilo njihov status na tržnici.

Predmeti iz polzasebnega prostora prehajajo v subkulturno oziroma zasebno last otroka zgolj na podlagi regularne prodaje, kot plačilo za opravljeno delo, kot darilo in ko so predmeti najdeni kot predmeti brez lastnika.

#### **4.4.2.1.4 Lastnina, vezana na javni prostor**

Lastnina, ki je vezana na javni prostor, cestnim otrokom po večini ni dostopna. Iz intervjujev s cestnimi otroki v Makejevki je razvidno, da cestni otroci v javnem prostoru niso dobrodošli, saj je stigma, ki jo v javni percepciji imajo, premočna. Otroci so prepričani, da jih javnost v veliki meri vidi kot nadlogo in jih v skladu s tem tudi preganjajo. Tako je otrokom lastnina oziroma infrastruktura, ki je ljudem v javni sferi praviloma dostopna, dostopna le v omejenem obsegu oziroma jim sploh ni dostopna. Otroci so povedali, da jih ljudje preganjajo s klopi ob sprehajalnih poteh, izpred lokalov (češ, da bodo odgnali goste, če bodo postopali pred vhodom), povedali pa so tudi, da ne morejo v večino trgovin, kjer jih ljudje ne poznajo, saj jih kljub temu, da imajo denar za nakup, iz trgovin preganjajo.

#### **4.4.2.2 Percepcija vrednosti**

Del zbiranja informacij med opravljanjem terenskega dela se je nanašal tudi na informacije o percepciji vrednosti, ki jo imajo cestni otroci v Makejevki. Zbiranje teh informacij je potekalo s pomočjo individualnih intervjujev, v katerih je sodelovalo 29 otrok. Vprašanja so bila razdeljena na dva sklopa, v jedru prvega je bila vrednost, ki je vezana na denar oziroma ekonomsko vrednost, v jedru drugega pa vrednost, ki je vezana na pomembnost oziroma simbolno vrednost. Glavni namen teh intervjujev je bil opisati percepcijo vrednosti, ki so si jo izoblikovali cestni otroci.

Pri oblikovanju intervjujev in izhodiščnih vprašanj smo izhajali iz spoznanja, da imajo dobrine materialno in simbolno dimenzijo in z njo povezano vrednost, ter da ti dve dimenziji ne obstajata ločeno, temveč sta oblika kontinuuma. V nekaterih primerih je oblika kontinuuma celo linearna, kar pomeni, da so na eni skrajni strani spektra elementi, katerih vrednost je mogoče izraziti z ekonomskim ekvivalentom, denarjem na primer, na drugi skrajni strani pa so elementi, katerih vrednosti ni mogoče ekonomsko opredeliti oziroma jih je mogoče opredeliti le na ravni vrednote oziroma njihove simbolne vrednosti.

#### **4.4.2.2.1 Percepcija vrednosti, vezana na denar**

V delu intervjuja, ki je bil osredotočen na otrokovo percepcijo vrednosti, vezane na denar, je bila vsakemu intervjuvancu predstavljena lestvica postopno naraščajoče vsote denarja od 10 do 100.000 griven,<sup>109</sup> intervjuvanci pa so bili naprošeni, da povedo, kaj je mogoče kupiti za to vsoto. Pri oblikovanju lestvice smo izhajali iz hipoteze, da predstavljajo nižje vsote denarja, 10, 50 in 100 griven otrokom realno vsoto oziroma količino denarja, s katero so imeli neposreden stik oziroma imajo realno percepcijo vrednosti teh vsot. Glavni namen tega sklopa je bil raziskati idealno potrošnjo nižjih zneskov denarja ter orisati kratkoročni koncept potrošnje. Hkrati smo sklepali, da predstavlja 500 in 1000 griven otrokom sicer visok znesek, ki pa je še vedno na nek način del njihove dojemljive realnosti, medtem ko je 10.000 in 100.000 griven zanje povsem nepredstavljiva vsota denarja. Glavni namen uvedbe teh zneskov je bil pomakniti koncept vrednosti od ekonomske k simbolni, 'prisiliti' intervjuvance, da ekonomsko ovrednotijo elemente, ki imajo za njih simbolno vrednost<sup>110</sup> oziroma, da v denarju izrazijo simbolno.

Za skupino nižjih zneskov, torej 10, 50 in 100 griven gre skleniti, da je idealni koncept potrošnje izjemno hedonistično naravnano. Vsi otroci so v povezavi s temi

---

<sup>109</sup> Za ustrezno primerjavo lahko navedemo, da je bil menjalni kurz leta 2008 7:1. Tako je bilo za 100 EUR mogoče uradno dobiti 700 griven.

<sup>110</sup> Za pristop, pri katerem smo navedli visok znesek, smo se odločili načrtno. Prepričani smo namreč, da bi respondenti v primeru, da bi jim postavili vprašanja »Koliko 'stane' prijateljstvo?«, »Koliko je 'vredna' družina?«, zaradi močne sugestivnosti vprašanja servirali kulturno normativne odgovore in povedali, da so to neprecenljive stvari.

zneski navajali nakup hrane, alkoholnih in brezalkoholnih pijač, sladkarij, omamnih sredstev (lepila in cigaret) ter videoigric. Veliko otrok je povedalo, da je za ta znesek mogoče kupiti obleko, manj pa jih je bilo mnenja, da je za ta denar mogoče kupiti kaj večjega, na primer telefon ali kolo. V skladu s podatki, predstavljenimi v podpoglavju, ki govori o potrošnji denarja (prim. 4.2.10 Poraba denarja) lahko sklenemo, da je idealni koncept potrošnje nižjih zneskov v skladu z dejansko potrošnjo.

V zvezi z višjimi zneski, na primer 1000 griven, so otroci povedali, da je za ta denar mogoče kupiti vse, kar je mogoče kupiti za nižje zneske, le v večjih količinah in boljše kvalitete. Odgovori so največkrat vključevali velike količine hrane in boljše, predvsem pa novo obleko popularnih znamk, relativno veliko intervjuvancev pa je omenilo tudi telefone in kolesa. Videti je, da so koncepti potrošnje višjih zneskov predvsem ekstenzija vzorca potrošnje nižjih zneskov, s potenciranimi razsežnostmi glede kvalitete in kvantitete kupljenega.

Pri fiktivnih zneskih, na primer 100.000 griven, so intervjuvanci navajali odgovore s povsem drugačno vsebino. Največkrat so omenjali nakup hiše, družinske hiše, poroko, oblikovanje družine in lastno potomstvo, nekajkrat pa tudi avtomobile znamke Ferrari in Hummer, s katerimi so se srečali v medijih. Iz teh odgovorov izhajajo nedvoumna nagnjenja k nakupu stvari, ki jih otroci percipirajo kot družbene norme, torej kot zaželene in dobre, oziroma stvari, ki omogočajo v njihovih očeh realizacijo idealnotipskega oziroma normalnega ukrajinskega posameznika.

#### **4.4.2.2 Percepcija vrednosti, vezana na pomembnost**

Za oris percepcije simbolne vrednosti so bili intervjuvanci naprošeni, da povedo in opišejo stvar, ki je za njih v življenju najpomembnejša. Vprašanje je bilo namenoma zastavljeno široko, a kljub temu da je večina intervjuvancev iskala podrobnejše napotke, jih niso dobili. Vprašanje je bilo postavljeno takoj za vprašanjem 'Kaj je mogoče kupiti za 100.000 griven?' zaradi naše izhodiščne predpostavke, da bodo vprašanje o pomembnosti intervjuvanci nezavedno asociirali z ekonomsko vrednostjo, s katero se je ukvarjal predhodni sklop vprašanj.

Iz intervjujev izhaja, da je za otroke najpomembnejša stvar v življenju družina. To je namreč najpogostejši element, ki je tudi najbolj ekstenzivno vsebovan v vseh odgovorih. Velika večina intervjuvancev je povedala, da so njihove družine, torej družine, v katerih so oni sami otroci in imajo prisotne starše, najpomembnejše, takoj za tem pa so omenili zdravje in srečo staršev. Relativno veliko intervjuvancev je povedalo, da bi se tudi sami radi poročili in imeli svoje otroke. Vsi pa so v opisu idealne družinske situacije v odgovorih samoiniciativno razvili idealno situacijo, v kateri starši (tokrat otroci sami), po večini moški, hodijo v službo in služijo denar, matere skrbijo za otroke, družina živi v hiši z vrtom in imajo lasten avto.

#### **4.4.2.2.3 Sklep**

Cestni otroci, ki govorijo o idealni potrošnji nižjih in srednje visokih zneskov, tendirajo k hedonističnemu vzorcu potrošnje. V skladu s tem, kar smo že ugotovili v podpoglavju, ki govori o potrošnji denarja (prim. 4.2.10 Poraba denarja) lahko sklenemo, da idealna potrošnja denarja ne odstopa od njegove dejanske potrošnje. Očitno je, da otroci pri tem izhajajo iz neposredne oziroma materialne izkušnje, ki je za njih povsem konkretna.

Pri visokih zneskih pa je videti, da otroci začnejo govoriti o vrednotah, ki jih sami percipirajo kot najvišje. Pri visokih zneskih in dobrinah najvišje pomembnosti zastopajo pozicijo družbene in kulturne normalnosti, čeprav ni nujno, da imajo konkretno in materialno izkušnjo predstavljenega. Na primeru družine, ki so jo otroci predstavili kot najpomembnejšo, je evidentna tudi dvojna abstraktnost vrednote družine:

- prva abstraktnost ('konkretna abstraktnost') je, da je otrokom družina najvišja oblika vrednote, s katero se še lahko identificirajo, kljub temu da v njej ne živijo oziroma je ne prakticirajo;
- druga abstraktnost je, da je na ravni vrednote same, kar pomeni, da je vrednota imeti družino.

Tukaj se dve socialni izkušnji prekrivata, torej izkušnja prisotnosti in hkrati odsotnosti družine. Družine neposredno ne prakticirajo, jo pa imajo ponotranjeno. Da je za njih družina najvišja simbolna dobrina, je jasno. Otroci namreč ne menijo, da so najpomembnejše stvari na primer obiskovanje gledališča, politična participacija, izobraževanje oziroma prijateljstvo ali pa demokracija in tolerantnost. Najpomembnejša je družina. Družina torej predstavlja idealno formacijo socialnega življenja, ki lahko ima v primerih nekaterih intervjuvancev celo obliko fantazme.<sup>111</sup>

#### **4.4.2.3 Subkulturni kognitivni modeli časa in prostora**

Iz podatkov, zbranih s terenskim delom v Makejevki v letih 2000–2008, izhaja, da se percepcija časa in prostora med pripadniki subkulture cestnih otrok razlikuje od obče kulturne percepcije časa in prostora. To je značilno tako za kolektivne modele časa in prostora kot za idiosinhratske modele.

##### **4.4.2.3.1 Subkulturni kognitivni modeli časa**

Percepcije časa<sup>112</sup> so, po našem mnenju, funkcije merjenja časa in potemtakem družbeno določene (Evans-Pritchard v Gell 2001, 21).

Za večino skupin cestnih otrok v Makejevki je tipičen subkulturni model percepcije časa. Bistvena značilnost subkulturnega kognitivnega modela časa je, da velikokrat ni vezan na osnovne merske enote kulturne koncepcije časa, torej sekunde, minute, ure

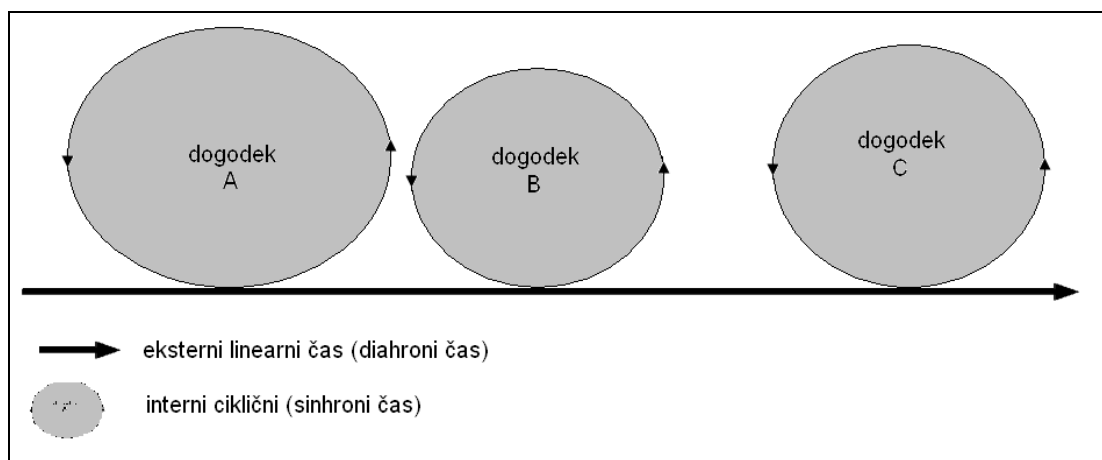
---

<sup>111</sup> Omeniti gre intervjuvance, ki prihajajo iz zlorabnih družin, oziroma tiste, ki so poročali o nasilju, alkoholizmu in zanemarjanju v svojih družinah. Še posebej ti respondenti so imeli elaborirano vizijo tople in prijazne družine in v intervjujih ni bilo opaziti odkrite averzije do njihovih staršev oziroma do oblikovanja lastne družine.

<sup>112</sup> Evans-Pritchard v članku 'Merjenje časa pri ljudstvu Nuer' iz leta 1939 (prim. Gell 2001, 21–28) razlikuje med ekološkim časom, ki se veže na koncepcijo časa, izpeljano iz okolja Nuerov, in 'strukturnim časom', ki je prilagojen oblikam nuerske družbene strukture (ibid., 21). Obe obliki časa pa sta po besedah Gella (ibid.) 'družbeni', saj jih je nemogoče misliti onkraj družbenega življenja. Evans-Pritchard glede narave strukturnega časa sklene (ibid., 25), da ne gre za kontinuum, ampak za »... stalno strukturno razmerje med dvema točkama, prvimi in zadnjimi ljudmi na agnatski rodovni liniji.« (ibid., 25). Medtem ko strukturni čas ne mineva, pa ekološki čas mineva (ibid., 27), saj je vezan na pojave iz fizičnega okolja nuerov. Gell v kritiki (ibid.) Evans-Pritchardu argumentirano očita vsiljevanje stališča in meni, da je 'negibni strukturni čas' bolj kot koncept ljudstva Nuer ideja Evans-Pritcharda.

in dneve, ampak ima drugačno logiko. Subkulturalna koncepcija časa je izmenična, eksterna v smislu intervalov časa med dogodki in interna v smislu časa znotraj dogodka samega. Pri tem je treba povedati, da je narava časa med dogodki izrazito linearna, torej diahrona, medtem ko je za čas znotraj dogodka značilno, da poteka ciklično oziroma sinhrono. Glavna skupina dogodkov je vezana na aktivnosti, ki se izvajajo v zasebnih in polzasebnih prostorih, še posebej, če se skupina samoiniciativno izolira.

Shema 4.9: Eksterni in interni čas



Subkulturalno percepcijo/koncepcijo časa največkrat determinirajo trenutne aktivnosti skupine oziroma njenih članov. Specifična aktivnost torej ni omejena na čas, ampak je koncept časa oblikovan glede na aktivnost oziroma njeno vsebino. Kot primer bi lahko navedli številne konkretne situacije iz obdobja opravljanja terenskega dela, ko je bilo videti, da se otroci niso držali dogovorjene ure. Velikokrat so zamujali po več ur, včasih celo dni, zgodilo pa se je tudi, da jih na dogovorjeno mesto sploh ni bilo.

Obče kulturni koncept časa in subkulturalni koncept časa imata stično točko, ko govorimo o letnih časih in v posebnih primerih, kot je na primer poziv otrok na sodišče. V primeru letnih časov je koncepcijo časa nemogoče modificirati, saj menjava le-teh ni odvisna od aktivnosti skupine in njenih članov, ampak je prej obratno. V primerih uradnih pozivov pa posamezniki vedo, da jih aplikacija subkulturalnega časa na tovrstne situacije lahko drago stane.

Dober primer percepcije/koncepcije obeh oblik subkulturnega časa je evidenten v skupini, ki uporablja *baltuško*. Tudi tukaj je koncepcija časa eksterna v smislu intervalov časa med dogodki in interna v smislu časa znotraj dogodka samega, glavna skupina dogodkov je vezana na uporabo *baltuške*, glavni dogodek med vsemi pa je neposredno konzumiranje *baltuške*.

Eksterni čas je percipiran v skupini kot čas med dogodki in otroci ga merijo v odnosu do dogodkov, ki so se oziroma se šele bodo zgodili. Za ta čas je značilna logika 'čas je denar' in v skladu s tem je tudi organizirano življenje v omenjenih časovnih intervalih. Največ aktivnosti v teh intervalih je namenjenih zbiranju resursov za nakup sestavin mamila, relativno veliko časa pa otroci porabijo tudi za pogovore in izmenjavo mnenj, ki se veže na konzumiranje *baltuške*. Znotraj omenjene koncepcije so razdelani tudi številni neposredni koncepti, med katerimi je nedvomno najpomembnejši koncept 'investicije'. Otroci so na primer velikokrat pripravljani investirati relativno veliko denarja, na primer za taksi, ki je najdražja alternativa tramvaju, da bi porabili kar najmanj časa za nakup potrebnih sestavin *baltuške*. Člani subkulture so v skladu s konceptom 'čas je denar' razvili tudi številne mentalne strategije oziroma hevristike,<sup>113</sup> ki jim omogočajo, da koncept investicije časa kar najbolje izkoristijo.

V zvezi z internim časom, torej časom, ki je vezan na neposredno konzumiranje *baltuške*, je treba izpostaviti, da ima izrazito ciklično naravo. To pomeni, da imata začetek in konec evidentno stično točko, ki jo je mogoče najlažje opazovati, ko otroci takoj po injicirani drogi pripravijo novo dozo. To se velikokrat brez pravega predaha zgodi tudi po pet- ali šestkrat zaporedoma. Ta koncept časa je različica Van Genepovega koncepta<sup>114</sup> 'sakralnega časa', za katerega je značilno, da je vezan na iniciacije oziroma obrede 'ponovnega rojstva' (Gell 2001, 37). Glede na to, da je uporaba *baltuške* visoko ritualiziran akt, lahko v skladu z Van Genepovim razumevanjem sklenemo naslednje:

---

<sup>113</sup> Subkulturne hevristike oziroma 'mentalne bližnjice' (Aronson in drugi 2005, 74–75) so največkrat vezane na kombinacijo sposobnosti cestnih otrok, da hitro ocenijo situacijo oziroma ljudi, s katerimi imajo v danem trenutku opravka, ter z igranjem vlog žrtev, kar potencira povratni učinek investicije.

<sup>114</sup> Van Genep (prim. Gell 2001, 37–38) v povezavi z iniciacijskimi obredi razlikuje med sekularnim oziroma 'profanim' časom in svetim oziroma 'sakralnim' časom. Glavna značilnost profanega časa pa je, da 'gre' oziroma 'teče' naprej, medtem ko sakralni čas 'teče' nazaj (ibid., 37).

- začetek svetega časa se začne s sakralizacijo oziroma 'smrtjo profanega posameznika' (ibid.), ki je pri uporabi *baltuške* evidentna v tem, da se skupaj s trenutnim dislociranjem oziroma izoliranjem v času konzumiranja skupina vpotegne oziroma izvzame iz občega, profanega družbenega življenja; v tem času člani skupine prenehajo obstajati kot cestni otroci, kot jih družba pozna, prav tako pa ne obstajajo kot narkomani, ki so prav tako družbeno deklarirana populacija (primer 'umiranja' konzumenta je mogoče opazovati na konkretnem dialogu 'doma-doma' med tistim, ki *baltuško* injicira in sprašuje 'doma?', ter konzumentom, ki odgovarja 'doma!');
- sledi faza 'marginalnosti' (ibid., 38), ko se običajni družbeni čas ustavi; ta točka je med konzumiranjem *baltuške* evidentna v trenutku, ko tisti, ki intravenozno injicira *baltuško* do konca izprazni injekcijsko iglo, konzument pa zakliče »tiha« in pade v krč; v tem trenutku čas v skupini dejansko zastane, vse aktivnosti se hipno ustavijo, kar je mogoče zaznati tudi na auditivni ravni (zavlada namreč absolutna tišina);
- 'ponovno rojstvo posameznika' (ibid., 38), ki se pojavi po nekaj sekundah za fazo marginalnosti oziroma, ko konzument jasno pokaže, da se je ozavestil, tisti, ki mu je *baltuško* injiciral, pa ga vpraša 'Bez bazara?' (Ali je vse v redu?) in s tem da konzumentu priložnost, da se mu ta zahvali.

V potrditev teh sklepov lahko navedemo tudi oblike nenavadnega vedenja, ki ga Leach povezuje z obredi (ibid.):

- *formalnost* (ibid.) je temeljna značilnost konzumiranja *baltuške* tako na ravni s konzumiranjem povezanih akcij kot tudi jezika, ki je v tem primeru v uporabi in se nanaša na opis uporabljenih predmetov in medsebojnih odnosov (glej 4.4.5.2 *Baltuška*), pa tudi na povsem performativni jezikovni ravni, ko posamezniki ustvarijo realnost (s krikom 'Tiha!' konzument ustvari realnost 'marginalne' faze ali pa v dialogu 'Doma-doma', ki ustvarja fazo 'umiranja profanega posameznika');
- *maškarada* (ibid.), ki je med konzumiranjem *baltuške* evidentna v različnih oblikah pretiravanja (glej 4.4.5.2 *Baltuška*);
- *obrat vlog* (ibid.) oziroma njihovo združevanje, ki je osnova za ritualizirano simulacijo družine (glej 4.4.5.2 *Baltuška*).



#### 4.4.2.3.2 Subkulturni kognitivni modeli prostora

Subkulturni kognitivni modeli prostora so kognitivne sheme, ki jih pripadniki subkulture cestnih otrok uporabljajo za orientacijo v okolju in njegovo manipulacijo. Termin 'subkulturni kognitivni model prostora' v pričujoči nalogi uporabljamo kot različico 'kvalitativnega prostora', kot ga razumejo Quine (prim. Catedra 1990, 54), Goodman (ibid.) in Fernandez (ibid.), in sicer kot »set dimenzij oziroma kontinuiteto, ki zagotavlja temeljno razvrščanje oziroma red v kulturi (ibid.). Subkulturni kognitivni model prostora predstavlja topografski model<sup>115</sup> izkušnje prostora med cestnimi otroci v Makejevki.

##### 4.4.2.3.2.1 Koncepti jedra in meje prostora ter vrat

Subkulturna koncepta jedra in meja prostora sta pri opisu kognitivne sheme prostora osnovnega pomena, saj predstavljata dve točki, okoli katerih je prostor oblikovan.<sup>116</sup> Še posebej pomemben je koncept meje, ki je osnova dihotomije 'zunaj-znotraj'. Za subkulturo cestnih otrok v Makejevki je značilno, da je oblikovala specifični subkulturni kognitivni model prostora. Prostor, torej njegovo jedro in meje, so fundamentalno vezane na trenutno aktivnost, ki jo skupina izvaja. To, da akcija definira prostor in ne obratno, torej prostor akcijo, kar je značilno za številne primere iz občega kulturnega konteksta, je evidentno predvsem v zasebnih prostorih cestnih otrok.<sup>117</sup> *Tipluha*, za katero smo pokazali, da predstavlja zasebni prostor cestnih otrok,

---

<sup>115</sup> Ko govorimo o topografskem modelu kvalitativnega prostora, izhajamo iz Fernandezove (prim. Catedra 1990, 54) predpostavke, po kateri človeški um organizira izkušnjo prostora v odnosu do predlingvističnega kvalitativnega prostora. »Metafora je način, na katerega posamezniki zavzamejo svoje mesto oziroma vstopijo v kvalitativni prostor. Družbo je mogoče razumeti kot gibanje posameznikov skozi ta prostor.« (ibid.). Delno se naša raba termina nanaša tudi na Zulaikovo (ibid.) aplikacijo koncepta kvalitativnega prostora na analizo kulturnega reda, ki je izražen v arhitekturnih oblikah, oblikah telesnosti, normah, obnašanjih in podobnih elementih. Na Zulaika se bomo opirali predvsem glede ideje 'imaginarnega reda' (ibid.), ki v ritualnem prostoru deluje kot shema oziroma »načrt ureditve vedenja v času, da proizvede kvalitativne transakcije in skupno semantično strukturo, ki pogojuje načine reprezentacije.« (ibid.)

<sup>116</sup> Meje so po mnenju nekaterih avtorjev, Catedre na primer (prim. Catedra 1990, 55–56), za razumevanje prostora osnovnega pomena. »Meje niso vedno jasno določene in zavzemajo številne oblike ter nas silijo v dvom o lastnih klasifikacijah, ki so nam, nejasnostim navkljub, pomembne.« (ibid., 55).

<sup>117</sup> Kot plastičen primer lahko navedemo prakso opravljanja male in velike potrebe med cestnimi otroki. Kjerkoli se v danem trenutku opravlja velika ali mala potreba, je v tem trenutku prostor

je fluidna oziroma fleksibilna oblika prostora, ki na specifičen način združuje številne, če ne vse funkcije zasebnih prostorov (glej 4.4.1.1.4 *Mikroprostor – tipluha, tržnica in okolica*). Prostor je tudi notranje strukturiran in tudi ta struktura je odvisna od vsebine trenutne aktivnosti. Kot dober primer lahko navedemo uživanje *baltuške*, ki je za skupino oblika ritualne aktivnosti. Uživanje *baltuške* vzpostavi ne le zunanjo mejo prostora, ampak tega razdeli tudi interno. Glede na to, da je skupina med uživanjem povsem izolirana od obče družbe, bi lahko to distanco oziroma izolacijo grobo opisali kot mejo med notranjim oziroma vključenim, torej sakralnim in zunanjim oziroma izključenim, torej profanim. Hkrati pa notranja struktura razdeli udeležence na opazovalce in neposredne akterje (več o tem v 4.4.5.2 *Baltuška*). Zunanja meja *tipluhe* pa je najbolj evidentna v uporabnosti prostora. Med vsemi številnimi podzemnimi sistemi ogrevanja v mestu so *tipluhe* samo tisti prostori, ki jih uporabljajo cestni otroci. Iz tega izhaja, da nova vsebina prinese nov red in hkrati novo strukturo prostoru ter da iz neurejenega naredi urejen prostor. Meja *tipluhe* tako ni betonska, ampak simbolna, strukturirana skozi socialne odnose v skupini in njeni neposredni okolici (več o tem v podpoglavju 4.4.1.1.4.1 *Tipluha*).

Podobno velja tudi za druge oblike prostora. Otroci se večino dneva zadržujejo v polzasebnem prostoru. Največkrat sedijo v grmovju, na pločniku ali pa na kupih odpadnega gradbenega materiala in to predstavlja njihov osrednji prostor dnevnega bivanja v polzasebnem prostoru. Ta prostor se ne razlikuje bistveno od ostalih pločnikov oziroma kupov odpadnega gradbenega materiala, vseeno pa je prostor vsebinsko definiran in zamejen. Vsebinska definicija izhaja iz trenutne aktivnosti skupine, ta pa je največkrat omejena na posedanje, dremanje, hranjenje in ostale tipične vsakodnevne aktivnosti. Prostor je na manifestni ravni mogoče prepoznati po količini za cestne otroke tipičnih smeti, med katerimi so najznačilnejše odvržene vrečke z barvo, zmečkane tubice lepila, velikokrat pa tudi kosi obleke in obutve. Meje tega prostora so v teh primerih definirane z mejami skupine, ki se v prostoru nahaja. Velikokrat se zgodi, da otroke s teh lokacij začasno preženejo, skupina se za nekaj ur preseli v drugo grmovje in vsi značilni atributi prostora se preselijo s skupino.<sup>118</sup>

---

stranišča, včasih tudi v prostoru, ki se mu uradno reče 'stranišče'. Obča ukrajinsko predpisana kulturna praksa opravljanja obeh omenjenih potreb pa je vezana na prostor stranišča, medtem ko so ostali prostori za opravljanje teh potreb tabuizirani.

Pomembna za opis sheme prostora je tudi ideja vrat. Vhodi in izhodi iz fizičnih subkulturnih prostorov so, kot smo že pokazali (glej 4.4.1.1 *Fizični subkulturni prostori*), nujen sestavni element fizičnih prostorov in omogočajo vstopanje in izstopanje iz prostora. Vrata v prostore, tako materialne kot tudi simbolne, so v kognitivnih modelih prostora, ki so značilni za subkulturo cestnih otrok, skrita. Vrata v fizične prostore, tipluše na primer, so skrita ravno za zagotavljanje fizične ločenosti članov subkulture od ostalih članov družbe, zagotavljanje nedostopnosti simbolnega prostora, med uživanjem *baltuške* na primer (glej 4.4.5 *Baltuška*) pa se izvaja s serijo postopkov socialne mobilnosti, ki omogoča prehodnost v skupini. Kot vrata te vrste lahko torej opišemo način za potiskanje oziroma prehajanje meja, ki so značilna za simbolni prostor. Glede na to, da je prostor skupaj z vsebino in mejami relativen koncept, je tudi koncept prehajanja oziroma 'vrat' primerno nejasen; velikokrat so ta prehajanja vezana na oblikovanje specifičnih odnosov v skupini, ki omogočajo posamezniku vertikalno socialno mobilnost. Pri tem je treba izpostaviti, da prehajanja nikakor niso vezana izključno na skupino cestnih otrok. Obstajajo namreč številni primeri (prim. Naterer 2007), ko so posamezniki razvili lastne strategije za izstopanje iz populacije cestnih otrok, za vstopanje v občo družbo (predvsem individualne ekonomske odnose) in za ponovno vračanje med cestne otroke.

Sergej (komentira Arturjevo druženje z lastnikom lokala na tržnici, odlomek iz zapiskov 2005):

»... ostali z njim (Arturjem – op. A. N.) ne moremo. On je v bistvu edini, ki ni niti zaposlen in niti stranka, pa vseeno sme stopiti v prostore tega človeka. V bistvu ne vem, kako mu je uspelo ... mislim, da je temu človeku naredil nekaj uslug.«

A. Naterer: »Kaj bi se zgodilo, če bi kdo od vas šel z njim?«

Sergej: »Leteli bi ven, kolikor smo dolgi in široki!«

A. Naterer: »Kaj jaz bi lahko šel noter?«

Sergej: »Tebi se ne bi zgodilo nič! Postregli bi ti kot normalnemu človeku.«

A. Naterer: »Kaj pa, če bi vzел koga od vas zraven?«

---

<sup>118</sup> Vsaka od opazovanih skupin ima tudi svoje specifične, ki so vezane na prostor in so nezmotljivi indikatorji aktivnosti skupine. Kot primer lahko navedemo žimnico, ki jo otroci v skupini 3 uporabljajo, da si dnevno bivanje naredijo kar se da ugodno. Žimnico uporabljajo po večini samo podnevi, saj se ponoči zatečejo v tipluho, katero od nedograjenih in zapuščenih hiš ali pa domov. Žimnica je čez noč videti kot kup smeti, podnevi pa, tudi v primerih, ko otroci ne ležijo na njej, kot neizpodbiten dokaz delovanja skupine na specifični točki v mestu.

Sergej: »Verjetno bi oba čudno gledali, ven pa ne bi letel verjetno nihče!«

Vrata v simbolni prostor skupine so zelo pomembna tudi za zaščito skupine in njenih članov. V primerih, ko se pojavijo vsiljivci, policija, narkomani in drugi, za katere otroci ocenijo, da bi jim lahko škodovali, so vrata v ta prostor zaprta. Otroci so v prisotnosti teh oseb zelo redkobesedni, dajejo dvoumne informacije, lažejo in zavajajo, velikokrat pa tudi zbežijo. V primerih, ko pa v skupino pride oseba, ki je otroci ne percipirajo kot vsiljivca in ga vidijo kot prijatelja, pa številna vrata v ta prostor ostanejo odprta (prim. Naterer 2007, 162–173).

#### **4.4.2.3.2 Koncept pozicioniranja, oddaljenosti in orientacije**

Za subkulturne kognitivne modele prostora cestnih otrok v Makejevki je značilna specifična subkulturna topografija mesta. Mesto je z vidika skupine organizirano v shemo koncentričnih krogov, pri čemer predstavlja center sheme polzasebni prostor skupine, kamor največkrat spadajo tržnica, avtobusna postaja in ostali prostori delovanja skupine. Za prostore, ki so v središču in neposredni bližini centra sheme, je značilno, da jih otroci percipirajo kot 'prostore, ki so blizu', ne glede na njihovo dejansko geografsko oddaljenost. Periferija je v tej shemi sestavljena iz prostorov, ki so otrokom oddaljeni v smislu potencialnih interesov in motivacij za delovanje, prav tako pa to ne pomeni, da so ti prostori dejansko oddaljeni oziroma da ne morejo obstajati v neposredni fizični bližini. Seveda v subkulturni topografski karti mesta še vedno obstaja predel, ki se imenuje 'center mesta', vendar ni nujno, da je to center prostora subkulture. Pravzaprav je center mesta za vse cestne otroke mrtev predel, saj so jih od tam mestne oblasti uspešno pregnale, zraven tega pa infrastruktura onemogoča bivanje na način, kot je to mogoče v drugih predelih mesta, na Puški na primer.

Potrebno je omeniti tudi koncept oddaljenosti, še posebej ko govorimo o prostorih večjih razsežnosti, mestu in mestnih četrtih na primer. Videti je, da je subkultura razvila dva koncepta oddaljenosti: prvi je vezan na fizično oddaljenost in je odvisen od tipa mobilnosti v prostoru in od stopnje motiviranosti; drugi pa je vezan na simbolni prostor in je odvisen od razvitosti socialne mreže ter stopnje motiviranosti.

V fizičnem prostoru otroci interpretirajo kot 'daleč' vse, kar ne sodi v neposredno bližino njihovega polzasebnega prostora. Pri tem je treba poudariti, da polzasebni in zasebni prostor obvladujejo peš, ti prostori pa so praviloma tudi manjših razsežnosti. Vse, kar je od centralne točke delovanja, tržnice na primer, ki je za večino skupin osrednji prostor, oddaljeno več kot kilometer, je med otroki razumljeno kot 'daleč'. Izjema so predeli, ki so za otroke pomembni in so si jih 'približali'. Kot primer lahko navedemo obdobje leta 2005, ko je bilo sestavine za intravenozno uživanje *baltuške* mogoče kupiti le v predelu mesta Vastočna, ta pa je od skupine oddaljen več kot deset kilometrov. Otroci so razvili subkulturni model, ki je temeljil na avtobusnih, trolejbusnih in tramvajskih povezavah, bližnjicah skozi vrtove, dvorišča in je ta del mesta približal ter ga naredil kljub geografski ločenosti za njihov polzasebni prostor. Ta subkulturni model transporta je otrokom omogočal, da so zastonj oziroma za zelo nizko vsoto v najkrajšem možnem času prepotovali razdaljo več deset kilometrov.

Na interpretacijo fizične razdalje pa ključno vpliva stopnja motiviranosti. V primerih, ko so bili člani skupine dobro motivirani, še posebej ko je šlo za nakup sestavin *baltuške*, je bila pot na drug konec mesta neproblematična in očitno krajša. V primerih, ko so bili nemotivirani, pa je bila razdalja tako velika, da je to še dodatno vplivalo na zniževanje motivacije in se poti sploh niso lotili.

Koncept bližine oziroma oddaljenosti je zelo pomemben tudi v subkulturnem simbolnem prostoru. Iz zbranih podatkov izhaja, da je koncept oddaljenosti v tem prostoru vezan predvsem na obliko in intenzivnost socialnih stikov. Kot blizu članom skupine so percipirani najprej sami člani skupine in otroci, ki sicer niso polnopravni člani skupine, vendar preživijo veliko časa v skupini. Bolj oddaljeni, a še vedno blizu, so ljudje, ki jih otroci vsakodnevno srečujejo v polzasebnem prostoru, še posebej pa na tržnici, in z njimi navežejo stike. Kot oddaljeni so razumljeni vsi v javnem prostoru, pa tudi tisti, ki jih otroci srečujejo v polzasebnem prostoru in z njimi nimajo stika, ali pa jih otroci ocenjujejo kot potencialno nevarne. Pri tem je treba poudariti, da ostale skupine cestnih otrok največkrat padejo v sfero ljudi, ki so oddaljeni, razen v primerih, ko obstajajo med posamezniki iz različnih skupin vzajemni odnosi, predvsem pa kod *guljat* (glej 4.4.3 *Subkulturna kolektivna in individualna identiteta*).

#### 4.4.3 Subkulturalna kolektivna in individualna identiteta

Subkultura je velikokrat predstavljena kot oblika kolektivne rešitve problema, ki ga člani skupine doživljajo na podoben način (prim. Cohen 1955, Aptekar 1988, Beazley 2002, 2003). Skupine posameznikov s podobnim socialnim ozadjem nudijo otroku podporo, zaščito in sistem novih socialnih mrež, znotraj katere lahko le-ta oblikuje novo individualno identiteto. Konstrukcija sistema razlik in enakosti med posamezniki vzpostavi osnovo za oblikovanje skupinske identitete, medosebni odnosi se interiorizirajo skupaj s sprejetimi skupinskimi držami, vrednotami in perspektivami in otrok je na podlagi tega sprejet kot član skupine. Individualna identiteta pa je na drugi strani izpeljana skozi subkulturno socializacijo iz skupinske identitete, kar pa naj bi, po besedah Beazleyeve (2003), pomagalo mladi osebi redefinirati negativne koncepte, vezane na samega sebe.

Kvalitativni podatki dobljeni z raziskavo so pokazali, da je situacija v Makejevki bistveno drugačna. Otroci na cesti oblikujejo novo obliko identitete, ki jo inkorporirajo v svoje vsakodnevno funkcioniranje. Pri tem igra skupina seveda pomembno vlogo, vendar pa raziskava ni odkrila neposredne evidence, ki bi kazala na otrokove negativne samokoncepte. Nasprotno, raziskava je izpostavila obilico primerov relativno dobre samopodobe, še posebej pri otrocih, ki so od doma na cesto pobegnili namenoma. Očitno je torej, da vzpostavljanje kontrole nad svojim življenjem, upor najvišji avtoriteti v zlorabni družini (ponavadi je to mati, včasih pa tudi oče ali starejši brat) in beg na cesto močno dvigneta otrokovo samozavest. Oblikovanje nove identitete torej ne predstavlja neposredne terapevtske akcije, ampak je oblika integracije v nove socialne mreže, predvsem pa adaptacije na novo socialno in fizično okolje.

Pomembno je torej prepoznati, da otroci posedujejo vrsto identitet, ki vzajemno funkcionirajo, včasih izmenično, včasih pa tudi sočasno. Tako je otrok na cesti lahko včasih nemočen malček, ki berači, že v naslednjem trenutku pa lahko koga, povsem mimogrede in z veliko spretnostjo, okrade. Preživetje na cesti zahteva veliko spretnosti in prilagajanja in vzajemno funkcioniranje različnih identitet predstavlja

osnovo. To pa ne pomeni nujne re-personalizacije otroka. Kvalitativna raziskava v Makejevki je pokazala, da otroci kljub nenehnemu oblikovanju novih identitet ostanejo relativno isti. Ne spreminjajo svojih imen, ne zavračajo svoje osebne zgodovine in, kolikor je le mogoče, ohranjajo svoje stare socialne mreže. Novo oblikovane identitete inkorporirajo v obstoječo individualno psihosocialno strukturo in te postanejo del njihovega kulturnega kapitala. Otroci tako ohranijo svoj psihološki ustroj celosten, nove identitete pa so nadgradnja, ki jim omogoča boljše delovanje v vsakodnevnih situacijah. Posledično to pomeni, da se v skupini odvija nenehen pritok oziroma pretok novih norm in vrednot, ki prihajajo v subkulturo iz posameznih družin in obče družbe s prihodom novih članov. Rezultat torej presega nivo posameznika in je evidenten tudi na socialnem nivoju subkulture cestnih otrok, ki so deviantni, včasih celo delinkventni, ki pa nasproti obče družbe v Makejevki nimajo nujno opozicijske drže. Z vidika ukrajinskih norm, vrednot in morale, je tudi večina Ukrajincev velikokrat deviantnih, občasno pa celo delinkventnih:

Odlomek iz zapiskov *Makejevka 2005* (pogovor z Viko o primeru moje lastne aretacije):

»... vprašal sem jo, zakaj bi se moral bati policije. Pri nas (v Sloveniji) je naloga policije, da ljudi varuje, ne pa ožema. "Veš, pri nas pa je to drugače," se mi je nasmehnila. "Dela policista noče opravljati nihče, slabo je plačano, pa še prisilijo te v napol kriminalna dejanja." Povedala mi je, da policistom dajejo minimalne plače, saj je logično, da bodo obdelali vsakega, če se bo le pojavila priložnost. To pomeni, da si kot policist zadolžen sam za svoj dohodek in če si moralna oseba, se tebi in tvoji družini slabo piše. "Seveda," se mi je nasmehnila. "Pa ne samo to, povsod je tako, v celi naši birokraciji ..." Videti je, da je res tako, ljudje policiste prezirajo, a se jih hkrati bojijo, podobno je mogoče opaziti v pisarnah, kjer imajo ljudje opraviti z birokrati, celo na poštah in bankah ni kaj drugače ... "Dragi moj Andrejček," se mi je nasmehnila Vika, "pri nas je vsak sam zase, ni zakona, ki bi te ščitil."«

Subkulture cestnih otrok po svetu so velikokrat percipirane kot opozicijske glede na občo družbo, saj vsebujejo sisteme norm in vrednot, ki so velikokrat inverzni obče sprejetim. Skupine cestnih otrok v Makejevki pa so torej glede na svoje norme in vrednote, ki se dejansko prakticirajo v obči družbi, relativno normalne. Njihove

norme in vrednote ne predstavljajo bistvene deviacije od obče prakticiranih in jih je s tega vidika mogoče vključiti v pojem ukrajinske normalnosti.

Na podlagi delovanja specifične identitete je mogoče v skupini opazovati dve vrsti orientacije:

1. *kolektivna identiteta* je usmerjena izključno proti skupini: center skupine je oblikovan okrog skupnih kodov in subkulturnih norm ter vrednot in je torej bolj simbolne kot materialne narave;
2. *serija individualnih identitet*, ki so usmerjene včasih proti skupini, včasih od skupine, odvisno od tipa identitete in posameznikove motivacije, ki v določeni situaciji deluje.

Obstaja tudi oblika kolektivne identitete, ki presega posamezne skupine in se veže na cestne otroke kot populacijo znotraj mesta, včasih pa celo regije. Skupine so sicer v prijateljskih odnosih, pojavljajo pa se tudi takšne, ki so si med seboj neopredeljene ali celo sovražne. Koncept kolektivne identitete, ki se veže na populacijo, pride v tem primeru še posebej do izraza.

Najbolj očiten in hkrati najpomembnejši simbol kolektivne identitete te vrste je koncept, imenovan *guljat*. V pričujoči nalogi že omenjen termin *guljat* je ruska beseda za sprehajanje oziroma pohajkovanje, je pa tudi subkulturni izraz, ki kaže na kolektivni kod cestnih otrok. Seveda se tudi v slengovskem besedišču pojavlja *guljat* v smislu *sprehajati* ali *pohajkovati*, vendar je treba poudariti, da se cestni otroci sprehajajo s komerkoli, pohajkujejo pa samo s cestnimi otroki. Ko torej cestni otroci govorijo, da so guljali s kom izmed cestnih otrok, bodisi iz njihove skupine bodisi s katerim iz drugih skupin, ta *guljat* vsebuje sistem medosebnih odnosov, skupnih vrednot in zavezništev. V primeru, da gre za vrstnika iz iste skupine, pomeni to, da so ti, ki skupaj *guljajo*, še posebej dobri prijatelji. Prava vrednost koda se pokaže, ko pridejo v stik s člani različnih skupin. V tem primeru jih kod, ki je bil vzpostavljen skozi *guljanje* v preteklosti, zavezuje, da delujejo solidarno, ne glede na formalne odnose, ki vladajo med skupinami. V primeru, da so skupine v sovražnem odnosu, to



pomeni, da je članom, ki so v svoji zgodovini *guljali*, zagotovljen ugoden izid potencialno nevarne situacije.<sup>119</sup>

Najbolj evidenten in najpomembnejši aspekt koda *guljat* je solidarnost, ki so je udeleženci v tem sistemu deležni. Če gre za guljanje, ki se veže na skupino, je za člane skupine obvezno izkazovanje solidarnosti vsem članom skupine. Solidarnost izkazujejo neposredno, skozi vzajemno pomoč in zaščito, pa tudi posredno, na primer s krivim pričanjem pred sodiščem, da bi zaščitili svoje vrstnike. V sistem *guljat*, ki se veže na skupino, spadajo tudi posamezniki, ki jih skupina prepozna kot nečlane:

Odlomek iz zapiskov *Makejevka 2005*:

»Opazil sem, da Denisa ne marajo in ga vselej odganjajo. Vseeno pa sem vsako jutro opazil, da je prišel na *tipluho* (v centru mesta), sedel na pločnik in čakal, da ostali vstanejo. Njegov status je bistveno drugačen; bil sem prepričan, da ne spada v skupino, saj ga ostali nikakor niso sprejeli. Ko sem Dimo vprašal, zakaj ga ne marajo, je zajedljivo pripomnil, da "kaj pa naj bi z njim, on je vendar *pisun* (slengovski izraz za moško spolovilo)". Zakaj se potem venomer vrača in prenaša vse, kar mu skupina vrže v obraz? Naenkrat mi je postalo jasno, da je član skupine, čeprav ne na enak način kot ostali. Potrdilo sem dobil, ko se je pred kioskom s hrenovkami vnel spor med Denisom in dvema mladeničema, ki sta ga obdolžila, da jima je sunil bankovec za 5 griven, ki jima je bojda padel na tla in Denis naj bi ga skrivoma pobral. Seveda je bilo jasno, da gre za izsiljevanje, vendar lahko taka situacija eskalira in otroci ponavadi potegnejo kratko. Ko so ostali na *tipluhi* to opazili, je takoj pristopil Kostja, ki je mladeniča poznal in ju pomiril. Seveda mi je bilo jasno, da je to storil, da bi rešil Denisa, vseeno pa me je nekoliko zmedlo dejstvo, da se odnos do njega potem ni kaj veliko spremenil. Seveda, ohranil je svoj status, ki je na periferiji skupine, bil pa je deležen solidarnosti skupine, ki prihaja iz centra skupine.«

Kod *guljat*, ki se veže na cestne otroke kot populacijo v mestu, je mogoče opazovati, ko pride posameznik v stik s članom oziroma člani druge skupine. V tem primeru, še

---

<sup>119</sup> Koncept *guljat* je izjemno podoben konceptu *kule* pri Malinowskem (prim. Malinowski 1979; Bernard and Spencer 2002, 318–320; Young 2004).

posebej če sta skupini v sovražnih odnosih, kod poskrbi, da med posamezniki, ki ga delijo, ne pride do konflikta:

Odlomek iz zapiskov *Makejevka 2005*:

»Sam nisem našel skupine iz centra mesta. Povedali so mi, da so se nekam skrili, da sicer prihajajo pred Univermag, a da nihče ne ve, kje spijo. Fante sem v centru sicer srečal, vendar so se vsakič, ko sem jih vprašal, kam so se preselili, spretno izmazali, tako da na koncu nisem izvedel nič. Arturja sem torej prosil, da me pelje *na obisk*, saj bi naj vedel, kje so. "Pa saj ti se ne boš mogel zbasati skozi luknjo," je šaljivo pripomnil.

Ko sva prišla med bloke, kjer bi naj bila nova *tipluha*, sva srečala Mišo, ki je bil očitno namenjen pred Univermag.

"Kam pa vidva?" naju je presenečen vprašal.

"K vam na obisk," je odgovoril Artur.

"Ne, ne," je Mišo zgrabila panika. "Pa saj tam ni nikogar, nekam so šli ..."

"H Kostji greva," sem se vmešal.

"Horik (vzdevek, ki ga je Artur dobil med cestnimi otroki med *guljanjem* po mestu)," je s popolnoma drugačnim tonom vzkliknil Miša, "ne delaj tega ... ti si guljal z nami!"

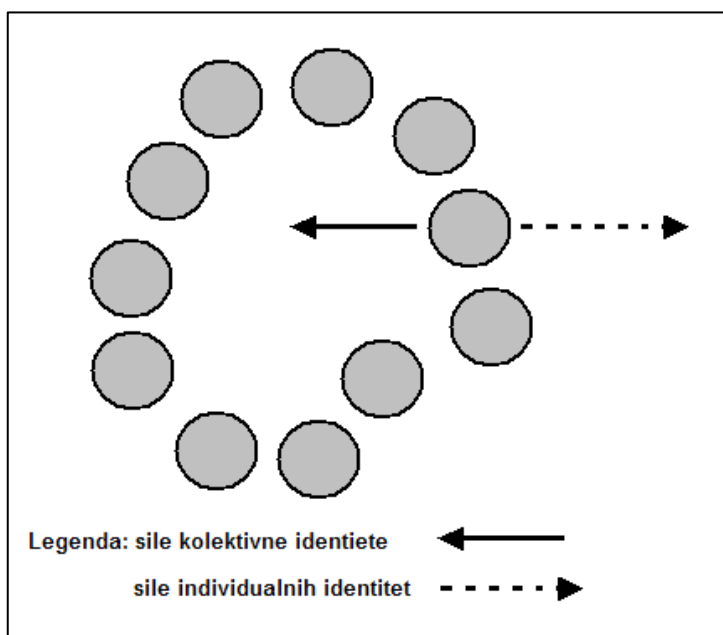
Artur se je ustavil in me žalostno pogledal. Jasno mi je postalo, da me ne more peljati do novega skrivališča, čeprav bi mi neizmerno rad izpolnil željo. Nisem vztrajal, sedla sva na klopco med bloki in si prižgala čik.«

Otroci vstopajo v odnose *guljat* tako, da preživljajo določen čas z ostalimi člani skupine, ni pa nujno, da v tem času pohajkujejo po mestu. Velikokrat se zgodi, da člani skupine, ki je razpadla, prestopijo k drugim skupinam, s seboj prinesejo tovrstne odnose in na ta način se vzpostavijo nove vezi med skupinami. Glavno vlogo pri intenzivnosti odnosov *guljat* igra čas, ki so ga posamezniki preživeli skupaj, in narava aktivnosti, v katerih so bili skupaj udeleženi. Več časa, kot so preživeli skupaj, oziroma bolj kot so bile aktivnosti deviantne, bolj intenzivne so vezi koda *guljat*. Recipročnost in obligatornost, ki ju sproža kod, predstavljata jedro simbolne

ekonomije in sta visoko spoštovana in upoštevana med cestnimi otroki tudi v kritičnih trenutkih, kot je na primer policijska racija ali napad na posameznika.

Podatki kažejo, da kolektivna identiteta in serija individualnih identitet delujejo na različne načine. Medtem ko sile kolektivne identitete in sile individualne identitete, vezane na življenje na cesti, delujejo centripetalno, delujejo sile identitete, vezane na individualnost, dom, družino in ohranjeno osebno zgodovino, centrifugalno. Ko posameznik deluje v smeri individualne identitete in ko ta ni v skladu s kolektivnimi tendencami, je to za skupino dezintegrativno in v večini primerov, ko je do takšnih internih konfliktov v resnici prišlo, so prevladale sile kolektivne identitete. Za cestnega otroka je tehtanje med “jaz, kot član skupine” in “jaz, kot posameznik” neskončen proces, ki velikokrat privede do težkih odločitev in zlorabnih situacij. Ponavadi v takšnih situacijah prevladajo subkulturne norme in posameznik se zavestno ali pod prisilo podredi skupini.

Shema 4.10: Kolektivna in individualna identiteta



Dima, 12 let (komentira pretepanje in posilstvo Miše s strani vrstnikov iz skupine):

»... zakaj jim dovoli, da mu delajo take stvari? Saj jim ne ... vseeno pa je boljše biti v skupini, kot pa zunaj nje!«

#### 4.4.3.1 Procesi integracije in asimilacije v subkulturi cestnih otrok

Pri razumevanju oblikovanja subkulturne identitete je ključno razumeti tudi procese oblikovanja identitete. V pričujočem delu naloge bomo predstavili dva glavna procesa, proces integracije in proces asimilacije. Omenjene procese razumemo kot obliko kontinuuma z dvema skrajnima pozicijama; na eni strani spektra je delna integracija, sledi popolna integracija z delno asimilacijo, na drugem koncu spektra pa je popolna asimilacija. Pri tem razumemo proces integracije kot procese zamenjave nekaterih specifičnih elementov identitete, proces asimilacije pa razumemo kot zamenjavo celotne identitete oziroma zamenjavo ene identitete za drugo.

Kvalitativni in triangulirani podatki so pokazali, da so cestni otroci pri razvijanju 'cestnih karier' oziroma subkulturnih identitet močno integrirani tako v cestno subkulturo kot tudi v lokalno življenje. Močna integracija v skupino se kaže na številnih področjih, kot so na primer frekventnost bivanja na cesti v primerjavi z izkoriščanjem drugih alternativ,<sup>120</sup> v razvitosti socialne mreže na cesti in stopnji socialne abstinence, ki nastopi, ko je otrok institucionaliziran.<sup>121</sup> Glavni obliki integracije, kot bomo pokazali, sta integracija skozi čas in integracija skozi funkcije.

##### 4.4.3.1.1 Integracija skozi čas

Kvalitativni in kvantitativni podatki, zbrani med cestnimi otroki v Makejevki, so pokazali, da obstaja pomembna korelacija med dolžino bivanja na cesti in integracijo otrok v cestno subkulturo. Otroci, ki so preživeli največ časa na cesti, so evidentno močneje ponotranjili subkulturne norme in vrednote, subkulturno percepcijo, imidž in obnašanje. Starejši člani skupine so predstavljali jedro subkulture, medtem ko so

---

<sup>120</sup> Kot smo že povedali, je za cestne otroke v Makejevki značilno, da predstavlja cesta eno močnejših konstant v njihovih življenjih. Cesta je namreč tisti socialni in fizični prostor, kamor se najpogosteje vračajo, tam pa imajo tudi najbolj razvite socialne mreže in matrice delovanja. Med drugimi alternativami nekoliko izstopa bivanje doma, pri številnih otrocih pa je pred domom celo bivanje v internatu. Relativno pogosto je tudi bivanje pri nevladnih in cerkvenih organizacijah, na zadnjem mestu pa je zapor.

<sup>121</sup> Večina otrok, ki jih je mogoče srečati na cesti v Makejevki, je nekaj časa že preživelo v eni od institucij zaprtega tipa, na primer v internatu ali zaporu. Za te otroke je značilno, da zbežijo že ob prvi priložnosti za omejen izhod, ki se jim ponudi. Tisti, ki so sodelovali v intervjujih, so povedali, da niso več zdržali in da so se morali vrniti k prijateljem na cesto, številni pa so za primer opisa tega občutka navedli občutek domotožja.

mlajši, še posebej tisti, ki so prišli na novo, predstavljali obrobje subkulture. Iz analize programov, ki so v Makejevki na voljo cestnim otrokom, je prav tako razvidno, da je otroke, ki so bolj integrirani v cestno subkulturo, tudi težje resocializirati in reintegrirati v družbo zunaj subkulture.

#### 4.4.3.1.2 Integracija skozi funkcije

Integracijo posameznika v subkulturo skozi funkcije je mogoče razumeti na podlagi funkcij, ki jih skupina opravlja za posameznika. Glavne funkcije, ki jih je v skupinah cestnih otrok v Makejevki mogoče zaslediti, so emocionalna, fiziološka, vzdrževalna, ekonomska in adaptacijska funkcija. Gre le za nekatere glavne funkcije, treba pa je razumeti tudi, da ne gre za obliko hierarhije, ampak za sosledje oziroma verigo hkratno delujočih elementov. Vse predstavljene funkcije temeljijo na subkulturni socializaciji, ki se delno ali v celoti odvije, preden posameznik postane polnopravni član skupine.

V zvezi z emocionalno funkcijo iz kvalitativnih podatkov izhaja funkcija skupine, da kompenzira izostalo otrokovo družino. Skupina oblikuje nov sistem socialnih vlog in odnosov, konceptov avtoritete in hierarhijo, ki je v nekaterih skupinah izjemno podobna družinskemu sistemu, ne le na ravni funkcije, ampak tudi na ravni strukture in celo vsebine. Podatki, zbrani z opazovanjem z udeležbo, so potrdili izjave otrok, iz katerih izhaja otrokova potreba po strukturiranem socialnem življenju, še posebej pa govori v prid tej trditvi evidentna socialna struktura subkulture, ki jo je mogoče opazovati v vsaki skupini cestnih otrok. Kot dober primer lahko služi skupina 3 z oblikovano strukturo, ki temelji na družinski socialni strukturi. Ta vključuje očetovsko in materinsko avtoriteto z vsemi pripadajočimi vlogami. Obe vlogi sta izvajala dva najstarejša fanta v skupini: Artur je igral vlogo *očeta* (k njemu so se ostali člani obračali v primerih, ko so potrebovali nasvet, pomoč oziroma fizično zaščito, sprejemal pa je tudi za skupino pomembne odločitve), Vadjim pa vlogo *matere* (bil je oseba, ki je skrbela za skupne finance, hrano, zdravniško pomoč in emocionalno podporo). Na primeru te skupine je mogoče prepoznati, kako skupina preko delitve vlog, ki temeljijo na družinskih avtoritetah in vlogah, kompenzira vloge, ki so ob begu iz družine na cesto izostale. Kot dodatna kohezivna sila je v tej skupini delovala tudi

*baltuška*, ki je sicer izrinila ravnokar predstavljeno simulacijo družine na podlagi omenjenih vlog, je pa hkrati oblikovala močno gravitacijsko jedro oziroma centralno usmerjeno silo, ki je zgoštila skupino in transformirala skupino preko transformacije vlog v še bolj zgoščeno simulacijo družine (več o tem v podpoglavju 4.4.5.2 *Baltuška*).

Funkcija emocionalne podpore je tesno povezana z naslednjo funkcijo, funkcijo fiziološke podpore otroka. Skupina preko te funkcije zagotavlja otroku varnost pred policijo, cestnimi bandami in ostalimi, ki bi članu skupine lahko škodili. Čeprav je veliko zlorabnega delovanja tudi med samimi člani skupine, pa igra ta funkcija pomembno vlogo v oblikovanju otrokovega občutka varnosti in pripadnosti. Tudi v primerih, ko so bili otroci zlorabljeni s strani članov lastne skupine, se je občutek pripadnosti tej skupini evidentno razvil.

Funkcija fizične podpore je povezana z vzdrževalno funkcijo. Skupina poseduje različne instrumente in infrastrukturo, ki pomaga posamezniku na cesti preživeti.

V pričujoči nalogi predstavljene oblike prostorov, ki jih ima skupina na voljo, zagotavljajo dovolj resursov in socialnih stikov, da lahko skupina preživi, za posameznika pa je preživetje bistveno enostavnejše, če je član skupine. Tudi kulturni oziroma subkulturni kapital igra zelo pomembno vlogo, saj je v veliki meri sestavljen iz znanj in praks, ki ne le olajšajo, ampak celo omogočajo preživetje članom skupine zunaj njihovega družinskega okolja. V področje vzdrževalne funkcije spada tudi interna in eksterna socialna mreža, katere moč je za posameznika najbolj izražena v številnih oblikah solidarnosti, katerih je posameznik deležen v prvi vrsti zato, ker je član skupine.

Ekonomska funkcija je zajeta v kateri od prej omenjenih funkcij, lahko pa se pojavlja sama zase in je najbolj evidentna v aktivnostih, ki so značilne za cestne otroke v iskanju zaslužka. S tem, ko posameznik postane član skupine, dobi primeren status, pa tudi priložnost participacije v teh ekonomskih dejavnostih. Cestnim otrokom je namreč lažje dobiti nekaj denarja z beračenjem, kot pa je to otrokom, za katere je jasno, da živijo doma. Dober primer tovrstnega delovanja je lahko tudi v nalogi že predstavljena situacija z branjevkami na tržnici in njihovi socialni in ekonomski odnosi, ki so odprti po večini le za cestne otroke.

Adaptacijska funkcija v veliki meri temelji na ekonomski funkciji, saj je ta vrsta odnosov velikokrat osnova za odnose med cestnimi otroki in ostalimi ljudmi, ki jih ti vsakodnevno srečujejo. Učinek te funkcije ima močan vpliv na posameznikovo komuniciranje in usklajevanje s socialno, kulturno in subkulturno okolico v mestu. Učinek pa ni viden le na socialni ravni, ampak tudi na individualno kognitivni in motivacijski ravni v obliki izjemno podobnih, če ne že kar enakih interesov, motivov, percepcij in reakcij, ki so tipične za cestne otroke.

#### 4.4.3.1.3 Asimilacija<sup>122</sup>

Medtem ko so številni otroci močno integrirani v subkulturo cestnih otrok in v življenje na cesti, pa je z asimilacijo drugače. Del težave je v tem, da je identiteta cestnega otroka, kot smo že povedali, zelo fluidna in neprimerljiva s številnimi drugimi oblikami identitete, nacionalno in etnično na primer. Subkulturna identiteta je pravzaprav struktura oziroma kombinacija številnih elementov drugih, mainstreamovskih identitet. Popolna asimilacija, torej asimilacija, pri kateri bi posameznik popolnoma zamenjal eno obliko identitete za drugo, pri cestnih otrocih tako ni mogoča, saj ne obstaja deklarirano stanje, h kateremu bi bilo mogoče tendirati. Zraven tega jim popolno asimilacijo onemogočajo številni drugi dejavniki. Prvi, ki ga bomo omenili, so njihove družine. Kot smo že povedali, se velika večina otrok vsaj občasno vrača k svojim družinam, in to je čas abstiniranja življenja na cesti oziroma čas ponovne integracije v družino. Ne le, da otroci v času, ki ga preživijo doma, ne živijo na cesti, izolirani so tudi od socialne mreže, ki je za to okolje značilna, pa tudi predpisani vedenjski vzorci okolja v družini so drugačni od predpisanih vedenjskih vzorcev na cesti (glej 4.2.12 *Življenje na cesti*). Nihanje med življenjem na cesti in življenjem doma je torej tudi nihanje med integracijo v življenje na cesti in življenje v družini, posledično pa to vpliva tudi na oblikovanje identitete. Drugi dejavnik, ki ga moramo v zvezi s tem omeniti, je status cestnega otroka. Ta v Ukrajini pravnoformalno ne obstaja, čeprav je cestne otroke mogoče srečati v večini

---

<sup>122</sup> Asimilacijo International Encyclopedia of the Social Sciences (IESS) definira kot »proces, s pomočjo katerega posamezniki ali skupine privzemajo (prostovoljno ali nasilno) jezik, kulturne norme in vrednote druge skupine.« (prim. Darity in drugi 2008, 188). IESS navaja, da se največkrat od manjšine v tej situaciji pričakuje, da bo sprejela normativne prakse in ideale večinske skupine in prav iz tega naj bi izhajalo prepričanje o večinski, velikokrat tudi rasni superiornosti (ibid.).

ukrajinskih mest. Cestni otroci so se torej znašli v socialni dimenziji, ki je hkrati jasna in nejasna, očitno prisotna in iluzivna, normalna in nenormalna. Z vzpostavitvijo jasne definicije in statusa teh otrok bi bilo bistveno lažje oceniti tudi stopnjo integriranosti oziroma asimiliranosti teh otrok v življenje na cesti.

Sklenemo lahko, da je večina otrok vsaj delno, če ne že popolno, integriranih v skupino in v življenje na cesti. Za otroke je popolna integracija v subkulturo in življenje na cesti mogoča, medtem ko popolna asimilacija ni mogoča.

#### **4.4.4 Socialna organizacija skupin** <sup>123</sup>

Socialna struktura je ena bistvenih značilnost skupine, najbolj evidentna pa je v sistemu socialnih odnosov. Izjemno pomembno vlogo pri oblikovanju tovrstnih odnosov igra subkulturni kapital, ki bi ga tudi v subkulturi cestnih otrok lahko opredelili skozi konceptualizacijo Thorntonove (prim. Thornton 1995) kot objektificiran oziroma utelešen »biti in« oziroma »biti cool«. V subkulturi cestnih otrok ima seveda »biti in« drugačno konotacijo, kot jo na primer izpostavlja Thorntonova. Količina subkulturnega kapitala je tukaj večja pri posameznikih, ki na primer obvladujejo cestno življenje, ki so izurjeni v cestnem jeziku oziroma so spretni pri eksploataciji resursov, so močni, neustrašni in pretkani, a hkrati dovolj modri, da ob pravem trenutku pobegnejo. Videti je tudi, da se količina akumuliranega subkulturnega kapitala povečuje z obdobjem, ki ga je posameznik preživel na cesti, vendar ne sorazmerno in ne pri vseh posameznikih enako. Očitno obstajajo fizične, psihološke in socialne predispozicije, ki enim omogočajo, da akumulirajo več subkulturnega kapitala kot drugi in si lažje zagotovijo vertikalno mobilnost v skupini.

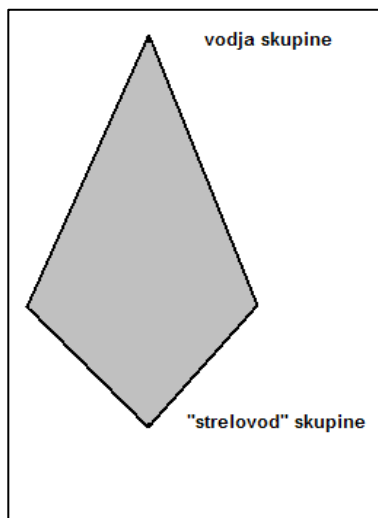
Sistemi socialne strukture so v vsaki od skupin, ki so bile vključene v pričujočo analizo, drugačni, kljub temu pa je subkulturni kapital osnovni element za izvajanje interne mobilnosti. Vsaka od skupin ima svojo distinktivno socialno strukturo:

---

<sup>123</sup> Socialna organizacija je v *The Dictionary of Anthropology* opredeljena kot sistem »vezi, ki vežejo posameznike v socialno skupino.« (Barfield 1997, 433). V primitivnih družbah naj bi ti sistemi vključevali izvor, spol, starost, religijo, ekonomsko menjavo in poročne zveze, v stratificiranih družbah pa še etnično, rasno in razredno pripadnost ter profesijo (ibid.).



4.11: Struktura skupine 1



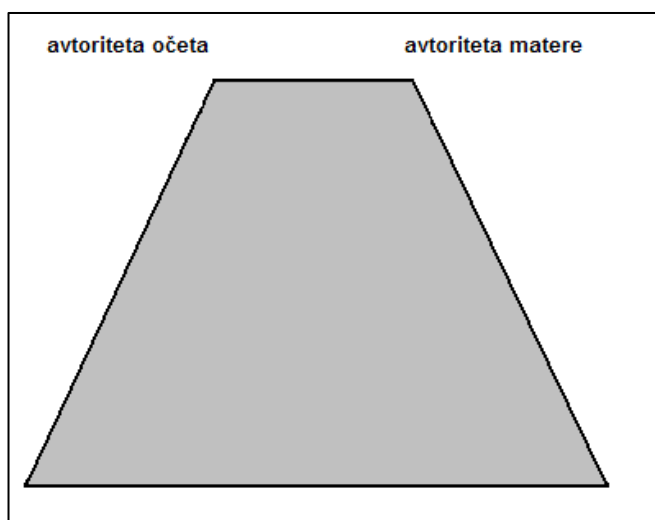
Skupina 1 (skupina v centru Makejevke) kaže socialno strukturo v obliki deltoida, pri kateri so prestižni statusi v skupini pri vrhu piramide, ostali, številčnejši, pa v sredini. Na najnižji točki deltoida je status, ki je inverzna pozicija statusa vodje skupine in služi kot nekakšen skupinski strelovod, imetnik te vloge pa je »dežurni krivec« (glej *Shema 4.11: Struktura skupine 1*). Najvišji status v skupini je zasedal vodja skupine, posameznik moškega spola, ki se je izkazal za najbolj sposobnega v smislu akumulacije subkulturnega kapitala, posameznikovih osebnih karakteristik<sup>124</sup> in skupinskih preferenc. Ta položaj je bil v času opazovanja relativno nestabilen in nestalen in vodja skupine je bil z ostalimi člani v nenehnem boju za svoj položaj. Funkcija vodje z vidika njega samega je bila, da izkoristi skupino za lastno korist, kljub morebitnemu nasprotovanju članov. Ostali člani skupine niso imeli elaborirane predstave o funkciji vodje skupine, so ga pa prepoznali kot vodjo in se tudi vsak sam zase trudili doseči ta prestižni status. Funkcija skupinskega »strelovoda« pa je bila predvsem v možnosti za ventiliranje skupinskih in individualnih napetosti, ki so se pojavljale v skupini. Fant, ki je zasedal ta status, je bil izpostavljen številnim zlorabam, največkrat psihičnim in fizičnim, nekajkrat pa tudi spolnim. Vseeno pa je bilo jasno, da ga skupina jemlje za svojega, saj je bil vključen v vse že prej omenjene

<sup>124</sup> Fantu je bilo ime Denis. V primerjavi z drugimi v skupini ni bil niti najstarejši, niti najvišji in najmočnejši. Bil pa je relativno iznajdljiv, zmerno agresiven in pri dekletih v skupini zaželen. Ključni presežek, ki ga je fant posedoval je mogoče strniti v kvaliteto avtentičnosti (prim. Gilmore in Pine 2007, xii, 1-4) – drugi potencialni kandidati za vodjo skupine so se v svojih dejanjih in pojavnosti v primerjavi z njim kazali kot lažni, oziroma nepristni, kar so drugi člani v skupini opazili, in jih prepoznali kot neavtentične (ibid., 299).

funkcije skupine, pa tudi v zavesti vrstnikov iz skupine je bil percipiran kot del njihove subkulture.

Za ponazoritev socialne strukture skupine 2 (skupina v mikrorajonu Ziljoni) je težko izdelati geometrijski lik, saj je imela skupina socialno strukturo amorfne množice. Podobna je bila skupini posameznikov, prijateljev, ki živijo v skupini, socialna struktura pa se je nenehno spreminjala glede na situacijo. Tudi vodja oziroma avtoriteta se je v skupni izoblikovala glede na situacijo – kot vodja se je v ključni situaciji pojavil posameznik, ki je v očeh skupine imel ustrezne karakteristike za rešitev problema, po razrešitvi pa se je zvil nazaj s skupino.

Shema 4.12: Struktura skupine 3



Skupina 3 (skupina v mikrorajonu Puška) je imela socialno strukturo, ki je najbližja strukturi družine in bi jo bilo mogoče ponazoriti z deltooidom (glej *Shema 4.12: Struktura skupine 3*). Na vrhu skupine sta obstajali dve osnovni avtoriteti, avtoriteta očeta in avtoriteta matere, obe pa sta bili zastopani in izvajani v skupini s strani dveh bratrancev, vrstnikov cestnih otrok, ki sta bila hkrati tudi najstarejša in sta bila na cesti že najdalj časa. Artur je bil tisti, ki bi ga lahko opisali kot očeta v skupini; otroci so ga prepoznavali kot nekoga, ki je sposoben nuditi racionalne nasvete in fizično zaščito. Njegov nekaj let mlajši bratranec Vadjim pa je bil tisti, h kateremu se je bilo mogoče zateči po potuho, hrano in finance. Reševal pa je tudi manjše spore in razprtije.

Skupina 4 je bila v času opazovanja, torej leta 2008, relativno mlada tvorba in še ni imela izoblikovane distinktivne socialne strukture. Je pa v tem času kazala značilnosti strukture amorfne množice s situacijskim vodjo, kot je bilo to opazno pri skupini 2, v kombinaciji s piramidno strukturo, pri kateri je vodja skupine na vrhu statusne lestvice.

Socialnovertikalna mobilnost je v skupini omogočena na več načinov. Fizična moč je sicer pomembna, vendar še zdaleč ne najpomembnejša. Videti je, da je najpomembnejši subkulturni kapital, ki ga je posamezniku uspelo nakopičiti, še posebej na področju njegovega koncepta moškosti, ki je subkulturno definiran. Med cestnimi otroki v Makejevki je definicija moškosti vezana na definicijo moškosti, kot jo je mogoče najti v občini ukrajinski družbi. Cestni otroci kljub svojim otroškim in relativno drobnim telesom prevzemajo te definicije, v skupini pa medsebojno vršijo tudi nenehen nadzor nad utelešenimi elementi. Večina elementov izhaja iz koncepta moškosti delavskega srednjega razreda in otroci jih prevzemajo v obliki specifičnih aktivnosti, ki jih v tej populaciji opažajo. Med te spadajo kajenje, popivanje, uporaba prostaškega jezika in pollegalne aktivnosti. Kot pomembno izpostavimo tudi hazardiranje, ki ga otroci pri odraslih vidijo na igralnih avtomatih na tržnici (glej *Shema 4.12: Struktura skupine 3*) in v katerega se tudi sami občasno vključujejo. Videti je, da posamezniki, ki bolje utelešajo omenjene elemente, zasedajo višjo pozicijo na stratifikacijski lestvici v skupini, posamezniki, ki pa ne kadijo, ne preklinjajo in ne kradejo, so percipirani kot mevže in so nižje na tej lestvici. Pomembna je tudi spolnost oziroma partnerski odnosi s posameznikom nasprotnega spola. Za te otroci menijo, da so odraz moškosti oziroma odraslosti. Tisti, ki imajo dostop do tovrstnih spolnih uslug, so načeloma uvrščeni na stratifikacijski lestvici višje kot ostali. Zanimivo je to, da dekleta ne tendirajo k prevzemanju obče družbeno sprejete ženskosti, ampak prav tako kot fantje moškosti. Tudi dekleta si prizadevajo biti žilava, kadijo, pijejo, preklinjajo in se na sploh trudijo utelesiti prej predstavljeno moškost, saj bi v nasprotnem primeru bile v skupini percipirane kot mevže in ne kot idealne ženske.

#### 4.4.5 Subkulturni stil

Pojem subkulturnega stila je bil v pričujoči nalogi že relativno podrobno razdelan in nekateri avtorji, Taitova na primer (Tait 1992 v Beazley 2003), menijo, da je subkulturni stil koncept, ki je v svoji klasični obliki neprimeren za razlaganje subkulture cestnih otrok. Taitova pravi, da za cestne otroke ni mogoče, da bi sami vzpostavili svoj stil, saj nosijo obleko, ki jim je na voljo, in trdi, da »... ni nobene skupne osnove za dekodiranje lastnega stila oblačenja, saj je bolj kot izbira, pomanjkanje tisto, kar determinira njihovo kreacijo (Tait 1992 v Beazley 2003, 190).

Podatki, ki so bili zbrani med opravljanjem terenskega dela med cestnimi otroki v Makejevki, kažejo drugačno podobo. Vprašljivo je že tisto, kar bi lahko primerjali s konceptom pomanjkanja, o katerem govori Taitova. Podatki kažejo, da cestni otroci v Makejevki ne živijo v pomanjkanju (prim. Naterer in Fištravec 2006, Naterer 2007), saj s finančnega vidika razpolagajo z zneski, ki so relativno visoki. Če bi se strinjali s trditvijo, da se stil ne more oblikovati, potem se to definitivno ne zgodi zaradi pomanjkanja denarja. Po poročanju otrok denarja v resnici ne zapravljajo za obleke, razen v primerih, ko je to absolutno nujno. Otroci so povedali, da dovolj oblek dobijo od vladnih socialnih služb, še več pa od nevladnih organizacij in solidarnih someščanov in sami ne vidijo nobene potrebe po nakupovanju oblek. Hkrati pa tudi ni mogoče zaključiti, da nosijo vse, kar dobijo, čeprav je hkrati tudi res, da je oblikovanje stila precej omejeno. Med otroki se nenehno odvija selekcija oblek, ki se vrši skozi medsebojne menjave kosov oblačil, dokupovanje kosov oblačil v trgovinah z rabljenimi oblekami ali pa na tržnici ter odmetavanje ponošenih oziroma neprimernih kosov oblačil. Že na tej točki torej obstaja kreacija individualnega stila, ki jo vsak posameznik izvaja skozi revizijo lastne pojavnosti in interakcijo z vrstniki in drugimi skozi materialno menjavo. Potreba po selekciji elementov oziroma kreaciji lastnega stila kaže tudi na ozaveščenost otrok na tem področju in v vsaki skupini se pojavljajo posamezniki, ki so kreatorji oziroma agenti novih različic stila in ostali jim evidentno sledijo. Kot zelo popularno med cestnimi otroki izpostavimo na primer majice s kratkimi rokavi, ki so potiskane bodisi z emblemi znanih blagovnih znamk ali pa glasbene skupine, ki je trenutno v modi. Elaboracija lastnega stila pomeni hkrati

tudi akumulacijo subkulturnega kapitala in potencialno vertikalno socialno mobilnost, zato so tovrstni interesi za člane skupine resne zadeve.

Potrebno pa je izpostaviti tudi stil, ki je za cestne otroke v Makejevki značilen, kljub temu da ne nastaja na zavestni oziroma s strani posameznika kontrolirani ravni. To je stil, ki je kljub vsem mogočim variacijam stila oblačenja značilen za vse cestne otroke. Sem spadajo ponošene obleke, relativno zanemarjeni, na kratko postriženi lasje, pošvedrani čevlji, umazan obraz, vrečka z inhalantom, včasih pa tudi majhen kasetofon oziroma radio. Ta stil je v resnici produkt subkulturne kulture oziroma sistema norm, vrednot in akcij, ki je vezan na subkulturne ideale potrošnje denarja, oblačenja in investicije v subkulturni kapital.

Omenimo še, da niti stil, ki ga otroci zavestno kreirajo, niti stil, ki ga kreira subkultura, ne izraža odpora, porogljivosti oziroma emancipacije, o katerih govorijo številni avtorji konceptov subkulturnega stila (prim. Gelder in Thornton 1997; Muggleton in Weinzierl 2003; Beazley 2003). Na ravni vsebine je sicer evidentno, da gre za specifično kreacijo individualnosti, vendar ta ni vezana na eksplicitno izumljanje novih kreacij, ampak na relativno togo prevzemanje setov stilskih elementov iz mainstreamske kulture, predvsem s področja industrijske zabave.

#### **4.4.5.1 Uživanje omamnih sredstev kot subkulturno kolektivno dejanje**

Uživanje omamnih sredstev je v subkulturi cestnih otrok mogoče obravnavati kot specifično obliko subkulturnega stila. Za to serijo aktivnosti je značilno, da gre tako za individualna kot tudi za kolektivna vedenja, saj so značilna za celotno populacijo cestnih otrok v Makejevki (prim. Naterer in Fištravec 2006; Naterer 2007). Uživanje omamnih sredstev s perspektive članov subkulture vključuje uporabo inhalantov in intravenozno uživanje *baltuške* in *fena*, medtem ko z njihove perspektive cigareti in alkohol ne spadajo med omamna sredstva.

Kot smo že povedali, so najbolj razširjena omamna sredstva inhalanti, med katerimi prevladujejo barva, lepila in topila. Uživanje inhalantov je kolektivno in individualno vedenje hkrati in je s tega vidika izjemno podobno kulturni oziroma socialni praksi

kajenja.<sup>125</sup> Otroci večkrat sami zase inhalirajo omenjene substance, vendar se velikokrat tudi skupinsko lotijo konzumiranja in takrat uporaba inhalantov dobi nov, socialni značaj. Med skupinskim inhaliranjem sicer vsak še vedno uporablja svojo barvo oziroma lepilo, se pa predajajo skupinskim halucinacijam, ki jih izzovejo z inhaliranjem substance, ter vzajemnim komentiranjem lastnih prividov, kar posledično usmerja pozornost. Takšni komentarji namreč privežejo pozornost posameznika na skupino, saj mu onemogočajo, da bi se predal lastni omamljenosti.

Kostja, 12 let (odlomek iz intervjuja 2000)

»... vsi to delajo, zakaj potem jaz ne bi. Fajn nam je ... jaz najrajši opazujem ljudi. Ko sem na barvi, jih vidim ful smešne. Včasih je to lahko nevarno, ker ljudem ni všeč, če jih gledaš in se jim smejiš.«

Bolj skrajšen primer kolektivnega uživanja substance predstavlja intravenozno uživanje *baltuške*. Za *baltušnike*<sup>126</sup> je značilno, da *baltuško* uživajo vedno v skupini, zelo redko v dvojicah, nikdar pa individualno. Sam postopek priprave in konzumiranja vključuje številne elemente kolektivnosti (glej 4.4.5.2 *Baltuška*), individualna uporaba pa v percepciji cestnih otrok v Makejevki ne obstaja.

A. Naterer (odlomek iz zapiskov 2006):

»Koljo sem srečal po skoraj mesecu dni. Dobro izgleda, čisto, rejeno in zadovoljno. Malo sem bil kar začuden, ko sem videl, da si še vedno šiba *baltuško* v žilo. 'Kaj pa ti, Kolja?' sem ga vprašal ? 'Dolgo te ni bilo. Pa dobro izgledaš!' 'Ja,' je odvrnil 'bil sem dober mesec v zaporu, potem pa še kak mesec doma.' 'Torej nič *baltuške* ...' sem pripomnil. 'Eehh ...' je zamahnil z roko, 'ko ne hodim na cesto, tega (*baltuške*) ne potrebujem.' 'Kaj pa to?' sem pomenljivo pokazal na prebodeno roko.

---

<sup>125</sup> Ko omenjamo socialno oziroma kulturno prakso kajenja, imamo predvsem v mislih situacije, v katerih se posamezniki povabijo 'na cigaret'. Gre za obliko socialnega vedenja, ki je sicer organizirano okoli kajenja, vendar ima prave vzgibe drugje. Gre namreč za zadovoljevanje potrebe po socialnosti, preko česar je mogoče razumeti situacije, da tudi nekadilci lahko gredo s kadilci 'na cigaret' in so socialno potešeni, ne da bi sami neposredno kadili.

<sup>126</sup> *Baltušnik* je slengovski izraz za osebo, ki uporablja *baltuško*.

Nasmehnil se je, se povlekel za rokav in skril rano: 'Ko pridem sem (v skupino na cesti), pa ne morem, da ne bi!'«

#### 4.4.5.2 Baltuška

Beseda *baltuška* je slengovski izraz, ki se je iz narkomanske scene pojavil skupaj s substanco med cestnimi otroki. Beseda izhaja iz ruskega *baltatj*, kar pomeni mešati s krožnimi gibi, pa tudi govorčiti oziroma blebetati. *Baltuška* je dobila ime zaradi enega od korakov v pripravi substance, ki vključuje mešanje vseh sestavin, zato bi se slovenski prevod lahko glasil *mešanka* ali pa *zmešanka*.

Med cestnimi otroki v Makejevki se je *baltuška* pojavila konec leta 2004, čeprav je bila prej že nekaj let prisotna na narkomanski sceni v mestu. Najprej jo je bilo mogoče najti le med cestnimi otroki v mikrorajonih Daki in Puška, kasneje pa je bilo nekaj primerov uporabe tudi med cestnimi otroki v mikrorajonu Ziljoni.

Odlomek iz dnevnika (27. 7. 2005):

»Jedli smo tiho, česar absolutno nisem vajen. Lani je bilo vsako skupno kosilo pravi piknik, smejali smo se ali pa se vsaj pogovarjali. Totalno drugačen, nekam mračen feeling!

Arturja sem vprašal, kako je prišlo do tega, kdo je bil prvi.

»Prvi ... je začel prijatelj ... ti ga ne poznaš. On je bil prvi, potem je pokazal Vadjimu in meni, kako se to dela ... potem sva bila jaz in Vadjim, potem pa vsi.«

Odlomek iz intervjuja (Naterer 2007, 76–77):

»Kdo mi je pokazal, kako narediti *baltuško*? Hmm ... Paša je bil. On je bil že nekaj časa na tej zadevi. *Baltuško* je uporabljal, ko ni imel denarja za fen. Vse nama je pokazal (nanašajoč se na Arturja in Vadjima, Arturjevega bratranca), kje kupiti sestavine, kako jih pripraviti, kako filtrirati, kako potem v žilo ...«

»... takoj mi je bilo všeč. Potem sva (Artur in Vadjim) to zadevo šibala v žilo ... mislim, da dva meseca. Potem sva pokazala vse skupaj Saški in Ruslanu, po kakem mesecu pa so že vsi (skupina cestnih otrok na Puški, 3. skupina) furali *baltuško*.«

#### 4.4.5.2.1 Sestava baltuške, nabava in priprava sestavin<sup>127</sup>

Glavne sestavine *baltuške* so:

- preparat za gripo (največkrat *Efekt*,<sup>128</sup> pa tudi *Trafid*,<sup>129</sup> *Koldakt*,<sup>130</sup> *Terofun*<sup>131</sup> in *Zestra*<sup>132</sup>)
- kalijev permanganat (KMnO<sub>4</sub>)<sup>133</sup>
- kis in
- voda.

Vse sestavine *baltuške* so zelo lahko dostopne. Vsaj enega od preparatov za gripo je mogoče kupiti v večini lekarn v mestu in za nakup ni treba imeti zdravnikovega recepta. Kalijev permanganat otroci ponavadi kupujejo na tržnici in pri narkomanih, včasih pa se pojavijo tudi preprodajalci, ki trgujejo izključno s kalijevim permanganatom. Kljub temu da so sestavine relativno lahko dostopne, je po ukrajinski

---

<sup>127</sup> Primer procesa priprave je in konzumiranja je pričujoči disertaciji priložen v Prilogi 13 (glej Priloga 13: Proces priprave in uporabe baltuške).

<sup>128</sup> *Efekt* je ruski prevod in slengovski izraz za Ephact Flu Capsule, ki ga proizvaja Rusan Pharma iz Indije. Preparat vsebuje paracetamol (500 mg), phenylephrine hydrochloride (10 mg) in chlorpheniramine maleate (2 mg).

<sup>129</sup> Slengovski izraz za preparat *Trifed*. Preparat vsebuje triprolidine hydrochloride (2,5 mg) in pseudoefedrine hydrochloride (60 mg).

<sup>130</sup> *Koldakt* proizvaja podjetje *Ranbaxy Laboratories Ltd.* iz Indije. Preparat vsebuje klorfenamin, paracetamol in fenilefrif.

<sup>131</sup> Tabletki *Terofuna* vsebuje pseudoefedrine hydrochloride (60 mg), triprolidine hydrochloride monohidrat (2,5 mg) in pomožne substance (monokristalno celulozo, laktozo, škrob, natrijev propilpropan in magna stearat in druge).

<sup>132</sup> Tabletki *Zestre* vsebuje cetyriryn hydrochloride (10 mg), pseudoefedrine hydrochloride (30 mg), triprolidine hydrochloride monohidrat (2,5 mg) in pomožne substance (monokristalno celulozo, laktozo, škrob, natrijev propilpropan, magna stearat in druge).

<sup>133</sup> Kalijev permanganat je močan reagent in oksidant, ki se uporablja v kemijski industriji, predvsem pa pri produkciji zdravil in eksploziva. Preparat je zdravju izjemno nevaren, saj deluje korozivno, v primerih, da je odmerek 10 ali več gramov, pa celo smrtno. V čisti obliki se uporablja tudi v zdravstvene namene, predvsem za čiščenje abscesov, vendar koncentracija ne sme presežati 0,02 %.



zakonodaji posedovanje *baltuške* kaznivo, sama substanca pa je klasificirana kot psihotropna droga.<sup>134</sup>

Iz podatkov, zbranih med opravljanjem terenskega dela med skupinami cestnih otrok, ki uživajo *baltuško*, izhaja, da je uporaba substance kolektivno vedenje. Od leta 2005 do leta 2008, ko je bila uporaba *baltuške* na vrhuncu, namreč ne obstaja primer, da bi posameznik sam zase užival *baltuško*. Nabava, priprava in uživanje se je vedno odvijalo v skupini, pa tudi, sicer zelo redko, v parih.

Pri nabavi sestavin skupina največ pozornosti posveča nakupu preparata za gripo. Medtem ko je vse ostale sestavine mogoče dobiti na tržnici, je preparat za gripo mogoče kupiti izključno v lekarnah. Zbiranje denarja je aktivnost, ki poteka med člani skupine nenehno; nenehno namreč zbirajo staro železo in steklenice za preprodajo, trgujejo z najdenimi stvarmi, beračijo in velikokrat tudi kradejo ter nenehno preštevajo, koliko denarja še manjka za nakup želene količine preparata. Zbiranje denarja poteka individualno in vsak se trudi, da bi bil njegov prispevek pri nakupu kar največji. To posledično pomeni, da bo dobil največjo dozo oziroma da bo lahko del svoje doze komu odstopil v zameno za uslugo ali poplačilo dolga. Ko torej skupina zbere dovolj denarja za nabavo preparata za gripo, se začne odločati, kdo bo šel po preparat. Vsak od članov bi bil rad tisti, ki bo opravil nakup, saj je doza za to osebo praviloma brezplačna, če pa tudi sam prispeva kaj denarja, pa je doza *baltuške* proporcionalno večja. Glavno besedo pri odločanju imajo praviloma najstarejši člani skupine ter tisti, ki so prispevali največ denarja. Najboljši kandidati morajo imeti številne karakteristike, ki jih skupina v tej situaciji preferira, najpomembnejše pa so hitrost (da bi z nakupom opravil v kar se da kratkem času), spretnost (da bi za pot

---

<sup>134</sup> Psihotropne oziroma psihoaktivne substance so substance, ki delujejo na centralni živčni sistem in imajo vpliv na človekovo psihofizično stanje na način, da bodisi modificirajo mentalno aktivnost osebe bodisi proizvajajo relativno močan občutek ugodja (prim. Medical dictionary 2009, n. p.). Ključno pri definiciji psihotropnih substanc je, da te substance povzročajo fizično odvisnost oziroma tolerantnost telesa do substance, kar povzroča rastočo tendenco konzumiranja, da bi se dosegel enak učinek. Med najpogostejšimi psihotropnimi substancami (ibid.) so kokain/crack, amfetamini, opiat, nikotin, alkohol, benzodiazepin (substancia s sedativnimi učinki), barbiturati (substancia s sedativnimi in depresivnimi in antikonvulsantnimi učinki), kanabis, halucinogene droge in kofein. Terapevtska uporaba psihotropnih substanc (desipramin, nortryptilin in antipsihotiki, kot sta haloperidol in thioridazin) lajša težave pri antisocialnih vedenjih in omogoča pacientom, da funkcionirajo normalno. Ritualna raba psihotropnih substanc se uporablja predvsem v šamanizmu, vračarstvu in podobnih kulturnih praksah, kjer se uporabljajo po večini substance, ki jih rastline naravno vsebujejo (na primer meskalin v pejotlu in tetrahydrocannabinol v kanabisu).

porabil malo denarja in da bi za ostanek kupil dodatne kapsule preparata), zvitost ter drznost (nekaterim članom je uspelo dobiti preparat zastonj tako, da so ga ukradli drugim narkomanom).

Kolja, 16 let (Naterer 2007, 78–79):

»Ponavadi pošljemo Andreja ali pa Saško. Ta dva sta najboljša ... najhitrejši je Andrej, čeprav Saška najde tudi kako lekarno, ki je bližje in ne gre v tisto na Vastočni (lekarna na drugem koncu mesta) ... Včasih gre tudi Tolik, ker si je sposoben izprostiti vožnjo na avtobusu in tako več denarja ostane za efekt.«

Tolik, 12 let:

»Zadnjič, poslušaj to, sem šel na Vastočno. Pa rečem prodajalki, naj mi da 10 *kaljos* (kapsul efekta). Ona pove ceno in se obrne. Jaz dam denar na mizo, ona pa mi da cel paket (20 kapsul). Pa sem vzel in šel ven ... hitro, preden bi me videla, ha, ha, ha ... sama je kriva, kaj pa mi je dala!«

V skupini pa obstaja tudi skupina članov, ki se, ko so dobili priložnost, da opravijo nakup, niso izkazali; velikokrat jih je dobila policija in jim kapsule preparata za gripo pobrala, nekaterim pa so tudi sledili in aretirali vse člane skupine, ki so jim padli v roke. Ti člani so v skupini percipirani kot nezanesljivi in izjemno težko dobijo novo priložnost, da se izkažejo.

Kolja, 16 let (Naterer 2007, 78–79):

»Igor, psica prekleta ... nikoli več ne gre po efekt. Zadnjič smo ga poslali z denarjem na Vastočno, pa ga ni bilo nazaj do večera. Potem je prišel brez vsega! Brez denarja, brez efekta ... Rekel je, da ga je policija dobila in da so mu vse pobrali ... napizduje! To je že enkrat naredil, samo da je rekel, da so ga dobili tisti (narkomani) na Vastočni in da so mu oni vse pobrali, da je kupil efekt in ko je prišel iz lekarne, so ga zgrabili! Verjetno se je z njimi skupaj zadel za naš denar ... Ubil ga bom, prisežem, da ga bom podrezal ... pa za policijo podtika stvari svojim prijateljem, psica izdajalska!«

Med čakanjem na člana skupine, ki so ga poslali po preparat za gripo, se ostali ponavadi dogovarjajo za vrstni red injiciranja *baltuške*, kar se velikokrat sprevrže v pravo vojno.

Odlomek iz videoposnetka (9. 8. 2005, Naterer 2007, 79–80):

(Fantje so sedeli v prostoru za tržnico in čakali na Andreja, ki je šel na Vastočno)

Tolik (ostalim): »Zajec prvi, Saška drugi, jaz tretji ...«

Saška (Toliku): »Kaj psica, ti tretji! Zajec prvi, jaz drugi, Vova tretji!«

Vova: »... jjja ... jjjaz ttttretji.«

Tolik: »Ne, jaz tretji, povej Zajec! Dal sem grivno, pa še tisto, kar si mi dolžen od lepila.«

Saška: »Kaj sem ti dolžen? Komu? Tebi, psica? Ti bom že dal po gobcu ... Zajec prvi, jaz drugi, Vova tretji.«

A. Naterer (Zajcu): »V čem je problem, kdo bo prvi, kdo drugi in kdo tretji?«

Zajec: » ... hmmm ... nič ... pač kdo bo prvi in kdo potem ...«

A. Naterer (Zajcu): »Dobi prvi več kot drugi?«

Zajec: »Ne. Vsak dobi toliko, koliko je pač njegova doza.«

A. Naterer (Zajcu): »Kaj pa, če ni dal dovolj denarja, da bi dobil celo dozo?«

Zajec: »Dobi ponavadi celo dozo ... vsaj približno.«

A. Naterer (Zajcu): »Kako pa veste, kdo ima kakšno dozo?«

Zajec: »Vemo. Za vsakega se ve, koliko poganja (si vbrizgava).«

A. Naterer (Zajcu): »Si lahko izmisli, da ima več, kot ima v resnici?«

Zajec: »Ne ... vsak za vsakega ve.«

Za kalijev permanganat oziroma slengovsko *marganjec* je značilno, da je v individualni lasti posameznikov in vsak skrbi za svojo lastno zalogo. Pomembno pa je, da vsak občasno prispeva treba količino, saj bi bil v primeru, da kljub obstoječi zalogi ne bi prispeval zahtevanega odmerka, iz skupinskega konzumiranja izločen. Po poročanju članov skupine je ponavadi ostale člane treba prisiliti, da prispevajo, čeprav se še ni zgodilo, da kdo ne bil prispeval *marganjca*, če ga je imel. Vsak od članov skupine ima svoje načine, kako priti do kalijevega permanganata. Po večini ga otroci kupujejo od branjevke na tržnici, sami pa ne vedo povedati, odkod ga dobivajo branjevke. Nekateri otroci imajo svoje dobavitelje tudi med prekupčevalci s kemikalijami iz narkomanske scene. Pri njih kupujejo predvsem kalijev permanganat,

tisti, ki pa so že poskusili *fen*,<sup>135</sup> pa tudi rdeči fosfor, ki se uporablja pri produkciji *fena*. Kalijevega permanganata otroci praviloma ne nosijo s seboj, ampak imajo skrivališča, kjer ga puščajo. Po njihovih besedah se namreč bojijo, da bi jih ujela policija in jih na podlagi najdenega *marganjca* aretirala.

Kis, ki se uporablja pri proizvodnji *baltuške*, je v lasti skupine. Otroci ga kupijo na tržnici, denar pa predhodno zberejo v skupini. Velikokrat se zgodi tudi, da si ga tisti, ki imajo z branjevkami dobre odnose, izprosijo oziroma ga dobijo za manjšo protiuslugo. Vodo, ki je potrebna pri pripravi *baltuške*, otroci dobijo največkrat iz javnega vodovoda, do katerega imajo dostop na tržnici. V primerih, da dostopa do te vode nimajo, si jo izprosijo v *koteljni* (lokalni kurilnici), velikokrat pa vodo zajamejo kar iz bližnjega *stavoka*.<sup>136</sup>

Uporaba *baltuške* se začne s pripravo sestavin. Med cestnimi otroki v Makejevki, ki uporabljajo *baltuško*, se je razvila praksa, ki je univerzalna, vključuje enake korake in pripomočke, otroci pa uporabljajo enako besedišče tako za opis pripomočkov kot za vstopanje v odnose med samo uporabo. Vsi ti elementi naj bi bili po mnenju številnih informatorjev, ki so bili vključeni v moje raziskovalno delo, brez posebnih modifikacij prevzeti iz narkomanske scene v mestu. Iz tega je mogoče že na samem začetku sklepati, da uporabniki *baltuške*, pa naj so to cestni otroci ali ne, predstavljajo subkulturo.

---

<sup>135</sup> *Fen* je slengovski izraz za eno od popularnih mešanic na narkomanski sceni v Makejevki. *Fen* temelji na efedrinu (C<sub>10</sub>H<sub>15</sub>NO) in je prav tako kot *baltuška* deklariran kot psihotropna substanca. Proizvodnja je nekoliko bolj zapletena kot pri *baltuški*, pa tudi kemikalije, ki so potrebne za izdelavo mešanice, je težje dobiti. Učinek *fena* je dolgotrajen in po mnenju informatorjev, ki so substanco poskusili, traja tudi do nekaj dni. Večina jih je opisala stanje omamljenosti kot absolutno nerealno, veliko pa se jih svoje epizode sploh ne spomni. Vsi so povedali, da so imeli po injiciranju *fena* nenormalno veliko energije in da so lahko cel dan in celo noč preživeli brez spanja, hrane in vode.

Za *fenčike*, kot jim slengovsko pravijo člani narkomanske scene, je tako kot za *baltušnike* (slengovsko za uporabnike *baltuške*) značilno, da prihajajo iz ukrajinskega socialnega dna. Vseeno pa med obema skupinama, torej *fenčiki* in *baltušniki*, obstaja hierarhija; *fenčiki* se imajo načeloma za superierne *baltušnikom* in na njih gledajo z viška, čeprav jih je velika večina začela prav z *baltuško*. *Baltušniki* pa z viška gledajo na *fenčike* in pravijo, da so neumni, ker se uničujejo s tako smrtonosno substanco; po njihovem mnenju bi bilo bolje ostati na *baltuški*, ki je manj nevarna. Vseeno pa je med *baltušniki* čutili močno strahospoštovanje do *fenčikov* in željo, da bi vsaj enkrat poskusili *fen*.

<sup>136</sup> *Stavok* je ruski izraz za umetno jezero, ki je nastalo na mestu, kjer so iz podzemnih rudnikov prečrpavali vodo. V Makejevki je teh *stavokov* veliko in ob nekaterih so celo urejene plaže. Voda je sicer izjemno umazana, saj poleg tega, da ni pretočna, ljudje vanjo odmetavajo različne odpadke in izpuščajo odplake.

Priprava se začne tako, da se skupina umakne iz javnosti v svoje skrivališče. To ponavadi ni *tipluha*, saj je prenevarno, da bi jih tam zalotila policija. Skupina ima mesta, na primer opuščene garaže in napol podrte hiše, ki so relativno skrita, pa tudi beg je omogočen in ta mesta uporabljajo izključno za pripravo in konzumiranje *baltuške*. Za ta mesta je značilno, da niso obljudena, da so dvignjena, kar omogoča relativno dober pregled nad okolico in da imajo številne izhode, ki omogočajo pobeg v primeru intervencije policije.

Kupljen preparat za gripo najprej prevzame oseba, ki je zadolžena za pripravo. Tudi pri pripravi bi rada sodelovala večina članov skupine, vendar je to opravilo praviloma zaupano posamezniku, ki se je v preteklosti pokazal kot večč priprave. Dobrega 'pripravljalca' odlikujejo strpnost, doslednost, natančnost pri mletju in potrpežljivost in umirjenost pri mešanju, prav tako pa mora biti pošten, ko pretaka prefiltrirano *baltuško* v individualne injekcije. Tisti, ki *baltuško* pripravlja, najprej vzame kapsule iz škatle in izprazni granule na prazen list časopisnega papirja. S prazno steklenico potem granule previdno zmelje v prah in tega vsuje v plastičen lonček.

Vadjim, 16 let:

»... ko melješ, moraš paziti, da ne streš efekta s papirja. Paziti moraš tudi, da ga dovolj zmelješ, saj se ga drugače ne da zmešati. Mleti moraš počasi, še sploh na začetku, da ti ne pade vse na tla ... in mleti moraš toliko časa, da se vse spremeni v prah.«

Fotografija 4.2: Žmih na viborki, nefiltrirana baltuška, vanačka, bajan



Medtem ko eden od članov skupine melje efekt, drugi pripravijo lonček, v katerega potem vsujejo namlet efekt. Vse skupaj zalijejo z ustrezno količino vode in kisa, dodajo pa tudi kalijev permanganat. Med mletjem dobijo ostali napotke, koliko vode naj zajamejo v svoje brizgalke in ko je prah preparata za gripo v lončku, s predpisano količino zalijejo prah. Tisti, ki je odgovoren za pripravo *baltuške*, daje napotke tudi osebi, ki prispeva *marganjec*, in sicer, koliko reagenta mora dodati glede na število kapsul in količino vode. Ko sta voda in *marganjec* dodana, začne tisti, ki *baltuško* pripravlja, mešati. Mešanje se vedno opravi z batom brizgalke, nekdo od članov pa doda še kis. Mešanica ima na tej točki gosto konsistenco, temno rjavo barvo in močan kovinski vonj. Mešanje poteka še nekaj minuti, dokler tisti, ki pripravlja *baltuško*, ne oceni, da je konsistentnost primerna za filtriranje.

V času med mešanjem eden od članov pripravi *viborko*, posebno iglo za filtriranje. To uporabijo, da iz mešanice, ki je gosta in polna trdih delcev, prefiltrirajo čisto tekočino, ki je primerna za intravenozno uživanje. Filtriranje izvaja včasih oseba, ki je mlela,

ponavadi pa nekdo drug. Filtriranje poteka tako, da lonček z nefiltrirano *baltuško* tisti, ki filtrira, prime v roko (največkrat levo), bat brizgalke z nataknjeno viborko pa prime z desno in si ga vtakne med zobe. Viborko potem pomoči v nefiltrirano mešanico in z zobmi vleče za bat brizgalke. Vakuuum skozi vato na *viborki* potegne rjavo mešanico in jo očisti trdih delcev v svetlo rumeno tekočino – *baltuško*. Iz brizgalke nato sname *viborka*, natakne novo iglo in pretoči *baltuško* v individualne brizgalke, tako da lahko posamezniki začnejo z injiciranjem.

Med pripravo *baltuške* otroci ne kažejo le izjemne kompetentosti glede računanja deležev in obdelave surovin, ampak tudi glede poznavanja kemijskih lastnosti in učinkov substanc, ki jih uporabljajo.

Artur, 17 let (odlomek iz intervjuja, Naterer 2007, 80–81):

»... če daš premalo marganjca (kalijevega permanganata), ni reakcije ... ne dobi prave barve, pa tudi pravega učinka ni ... če ga daš preveč, ti lahko vse skupaj zavre. Zgodilo se je že, da smo ga dali preveč, pa je vse skupaj zavrelo. Lonček je postal tako vroč, da ga nisi mogel držati v rokah in na koncu se je stopil ... Vse skupaj je bilo neuporabno. Včasih, ko je mrzlo, moraš pod lončkom tudi malo zakuriti, da lahko vse skupaj zmešaš.«

Količine, ki so potrebne za produkcijo *baltuške*, variirajo in so odvisne od števila konzumentov in količine oziroma doze, ki jo posameznik ima. Pri tem je treba poudariti, da je doza, ki jo posameznik ima, znana vsem članom skupine in ni mogoče, da bi izsilil pri delitvi *baltuške* več, kot je njegova doza. Točne količine potrebnih sestavin se določijo šele, ko so znane vse podrobnosti glede teh parametrov.

#### **4.4.5.2.2. Konzumiranje baltuške<sup>137</sup>**

Iz podatkov, zbranih med opravljanjem terenskega dela, je mogoče zaključiti, da se *baltuška* konzumira v relativno velikih količinah, saj otroci uporabljajo od 4 do 8 mililitrov *baltuške*, povprečno 8- do 10-krat na dan.

---

<sup>137</sup> Primer procesa konzumiranja je pričujoči disertaciji priložen v prilogi 9a (glej *Priloga 9a: Proces priprave in uporabe baltuške*).

Artur, 17 let (odlomek iz intervjuja, Naterer 2007, 77)

»Jaz jemljem 8 *kubov* (1 kub je slengovski izraz za 1 ml v injekcijski igli) nekajkrat na dan. Ne vem, kolikokrat ... 3-, 4-, 5-krat. Več je, boljše je, ha, ha, ha! Velikokrat, če imam veliko denarja. Enkrat smo imeli kakih 50 griven, si lahko to predstavljaš! To je ogromno efekta. Tisti dan sem vzel ... ne vem točno, kakih 20 šusov.«

Kot smo že povedali, je konzumiranje *baltuške* kolektivno dejanje. Ne le, da med cestnimi otroki v Makejevki ne obstajajo zabeleženi primeri individualnega uživanja, celoten proces konzumiranja je oblikovan oziroma zastavljen kot kolektivna akcija.

Injiciranje se lahko začne, ko je *baltuška* prefiltrirana in pretočena v individualne brizgalke. V času priprave so si posamezniki, ki so upravičeni do deleža *baltuške*, praviloma že izbrali osebo, ki jih bo zapičila. Nihče se ne zbada sam. V skupini so posamezniki, ki jih ostali člani preferirajo pri tem koraku, bodisi zaradi njihove spretnost pri iskanju žile in nebolečem vbodu bodisi iz kakšnih drugih vzgibov, vračanju usluge oziroma njenega investiranja na primer.

Najprej imetnik doze *baltuške* (oseba A) prosi osebo (oseba B), ki si jo je izbral, naj ga zabode. Ta oseba (B) mora privoliti, kar pa se vedno ne zgodi avtomatsko; velikokrat kdo koga zavrne iz različnih razlogov, včasih pa v zameno zahteva tudi kakšno uslugo. Ko oseba B privoli, da bo osebo A zabodla, se ta popolnoma preda osebi B. B se odloči, v katero žilo bo zabodel, B zabode in B pospravi uporabljeno injekcijsko iglo ter jo na koncu izroči osebi A.

Najprej je treba poiskati primerno točko na telesu osebe A za intravenozno injiciranje. Pri tem koraku sicer sodelujejo tudi oseba A in drugi člani skupine, ki bodisi tudi sami čakajo, da pridejo na vrsto za injiciranje, bodisi so le opazovalci konzumiranja in se sami ne nameravajo zabosti. Postopek iskanja lahko traja dalj časa (tudi do dvajset minut in več) in vključuje več neuspešnih poskusov, kar je še sploh značilno za posameznike, ki imajo uničene žile. Končno odločitev, kam zabosti, sprejme oseba B, torej tisti, ki zabada; ostali člani skupine in oseba A sicer lahko predlagajo točko na telesu osebe A, vendar se velikokrat zgodi, da jih oseba B sploh ne posluša in sprejme drugačno odločitev.



Ko je oseba B ocenila, da je zadela pravo mesto, vpraša osebo A 'Doma?' (slovenski ekvivalent bi bil 'Je?'). Če je mesto v resnici pravo, torej, da je B zadel žilo in da A ne čuti tipične bolečine, ki se bi pojavila, če bi žilo zgrešil, A odgovori 'Doma!' (slovenski ekvivalent bi bil 'Je!'). B začne potiskati bat na brizgalki in prazniti injekcijsko iglo, zraven pa sprašuje 'Doma?'. A mu odgovarja 'Doma!' in dialog 'Doma? - Doma! Doma? - Doma! Doma? - Doma!' traja, dokler ni brizgalka povsem prazna. Ko je brizgalka prazna, oseba B, včasih pa tudi oseba A, zakliče 'Tiha!' (Tiho!) in oseba A se preda učinku *baltuške*, kar se ponavadi zgodi tako, da za nekaj sekund pade v krč. Od skupine se v tem trenutku pričakuje, da bodo popolnoma tiho. Gre predvsem za prepoznavanje in spoštovanje posameznikovega (osebe A) položaja v skupini in člani skupine se tega držijo. V večini primerov skupina v trenutku utihne, izjeme so le situacije, ko se kdo želi komu maščevati ali pa mu nagajati. Takrat ti posamezniki zganjajo nepotreben trušč, očitno ali prikrito, in pri zabodenem uničijo učinek *baltuške*. Ko se A ponovno zave, ga B vpraša 'Bez bazara?' (slovenski ekvivalent bi bil 'Brez problema?' oz. 'Si dobro?' ali 'Je vse v redu?') in A mu v primeru, da je stvar uspela, odgovori, da je vse v redu in se mu zahvali. Zahvaliti se mu mora na tak način, da ga oseba B sliši in mu odgovori pritrdilno. V primeru, da ga ne sliši oziroma mu ne odgovori, se mu A zahvaljuje toliko časa, da dobi pozitiven odgovor. V primeru, da pa konzumiranje po mnenju osebe A ni uspelo, bodisi zaradi tega, ker osebi B ni uspelo pravilno vbrizgati *baltuške*, bodisi skupina ni spoštovala klica 'Tiha!' in so obema, torej osebi A in B nagajali z razgrajanjem, oseba A, včasih pa tudi oseba B, poskrbi za povračilne ukrepe.

Kolja, 16 let (Naterer 2007, 82):

»... Andrej, prasec, se mi je zadnjič drl na uho, ko me je Vadjim zapičil. Mu bom že vrnil ... (Andreju) boš že videl, ko boš ti naslednjič rekel ›Tiha!‹ (Tiho).«

Konzumiranje se zaključi tako, da oseba B pospravi injekcijsko iglo in jo izroči lastniku, torej osebi A. Faza konzumiranja se ponavlja toliko časa, dokler niso vse sestavine, ki so v tem trenutku na voljo, porabljene. Največkrat najprej zmanjka preparata za gripo in včasih otroci že kar med vbrizgavanjem začnejo spet zbirati denar ter pošljejo koga, ki sodeluje pri konzumiranju kot opazovalec, v lekarno po novo dozo. V tem primeru traja vse skupaj tako dolgo, dokler ne porabijo vsega denarja.

#### 4.4.5.2.3 Učinek baltuške in posledice uporabe

Neposreden učinek *baltuške* je po poročilih otrok relativno kratkotrajen:

Andrej, 14 let (Naterer 2007, 82):

»... vse ti butne v glavo ... vse slišiš, ampak samo na kratko. Ko sem se prvič zapičil, je trajalo 10 ali dvanajst sekund, zdaj pa samo na kratko, nekaj sekund.«

Zraven tega otroci v intervjujih opisujejo učinek tudi kot nekoliko neprijeten, nobeden od njih pa ni opisal situacije kot ekstatične oziroma 'orgazmične', kot je to značilno za heroinske odvisnike (prim. Blažič 2005, 20–21).

Artur 17 let (odlomek iz videoposnetka):

»... v tistem trenutku je, kot bi imel grozno *pahmelje* (stanje mačka po pitju – op. A. N.), pa ne na dolgo, ampak vse v eni sekundi ... glava ti razbija, dum, dum, dum ... včasih se mi je celo zdelo, da mi je kri zavrela in da mi bo razneslo ušesa. Če se ti v tem trenutku kdo dere na ušesa, bi ga verjetno najrajši ubil!«

A. Naterer: »Kaj pa potem?«

Artur: »Kdaj potem?«

A. Naterer: »No ... ko mine!«

Artur: »Nič ... mine, vse je normalno.«

Iz podatkov zbranih z opazovanjem z udeležbo, je mogoče zaključiti, da *baltuška* ne proizvaja odvisnosti, kot jo je mogoče opaziti pri zasvojenosti z opiaty oziroma zasvojenosti, ki bi se kazala v oblikah fizične abstinenčne krize (prim. Blažič 2005). Otroci poročajo, da so lahko daljša časovna obdobja preživeli povsem brez uporabe *baltuške*, brez da bi občutili kakršnekoli simptome, vezane na uporabo *baltuške*.

Kolja, 16 let (Naterer 2007, 77–78):

»Brez tega (govori o *baltuški*) sem lahko, kolikor časa hočem. Na primer – nekaj časa nazaj sem bil v mladinskem zaporu ... policija me je odpeljala in zaprla za mesec dni. Potem sem prišel domov in nisem šel k fantom na cesto še kak mesec. Ves ta čas brez lepila, efekta in pijače ... samo kadil sem. Nič se ni zgodilo, nobenih bolečin in tresenja kot pri fenčikih, nič ... Ampak takoj, ko sem prišel v *ljuk* (slengovski izraz za

*tipluho* na Dakih, mestni četrti zraven Puške) k fantom, se enostavno nisem mogel upreti.«

Iz zbranih podatkov je mogoče skleniti, da *baltuška* producira obliko socialne odvisnosti, ki posameznike sili oziroma motivira za relativno visoko frekventnost uporabe substance. Evidentni so namreč številni primeri (prim. Naterer 2007), v katerih so bili posamezniki fizično ločeni od skupine, ki je uporabljala *baltuško*, sami pa so poročali o zelo močni potrebi po vrnitvi v skupino na cesto.

Kljub temu da fizična odvisnost ni evidentna, pa ima *baltuška* izjemno negativen učinek na psihofizično stanje konzumenta. Posledice uporabe *baltuške*<sup>138</sup> je mogoče razvrstiti v tri kategorije:

1. kratkoročne,
2. srednjeročne in
3. dolgoročne.

Kratkoročne posledice so predvsem posledice, ki se pojavljajo neposredno zaradi fizičnih vbodov in največkrat vključujejo zagnojene vbodne rane, modrice, izpuščaje ter alergijske ekscese, kot je srbečica, ki nastanejo ob predelih mesta, kamor si otroci zabadajo igle. Otroci tej vrsti posledic ne posvečajo poseben pozornosti, saj menijo, da tovrstni simptomi niso posebej nevarni.

Srednjeročne posledice se pojavijo po treh do štirih mesecih frekventne uporabe in vključujejo serijo fizičnih poškodb, pa tudi že nekatere omejitve kognitivnega delovanja posameznika. Fizične poškodbe vključujejo predvsem gnojne abscese, ki se pojavijo največkrat na pregibih rok, in sicer zaradi nepravilno vbrizgane substance, brazgotine, ki se pojavijo zaradi frekventnega zabadanja v določene predele telesa, ožanje obsega žil ipd. Pojavi se tudi omejeno delovanje ekstremitet konzumenta, ki se kaže predvsem v zmanjšani mobilnosti<sup>139</sup> in občutku v rokah.<sup>140</sup> Tudi na kognitivni

---

<sup>138</sup> Primeri posledic uporabe *baltuške* so pričujoči disertaciji priloženi v Prilogi 14 (glej *Priloga 14: Posledice uporabe baltuške*).

<sup>139</sup> Za uporabnike *baltuške*, ki imajo te simptome, je značilna hoja, ki je značilna za invalide z deficitom na področju mobilnosti. Po večini se kaže na način, da posameznik ni sposoben normalne bipedalne hoje, pri kateri se izmenično postavlja eno nogo pred drugo, ampak vlečejo eno nogo za drugo. V intervjujih so ti posamezniki povedali, da ne morejo hoditi drugače, situacijo pa so opisali kot 'da jih noge ne ubogajo' oziroma 'da ne gre'.

ravni so ti posamezniki kazali omejene sposobnosti za normalno delovanje. Največkrat se je to kazalo v zelo omejenih sposobnostih verbalnega izražanja<sup>141</sup> in osnovnih miselnih procesov (pomnjenja in osnovnih matematičnih operacij na primer), v intervjujih pa so ti posamezniki povedali tudi, da nimajo pravega občutka za ravnotežje. Pojavijo se tudi simptomi, ki so podobni konstantnemu stanju blagega epileptičnega napada in se kažejo v nenadzorovanem trzanju okončin, največkrat nog, posamezniki pa v tej fazi dobijo tudi za *baltušnike* značilen izraz, ki vključuje zabuhel obraz, nenormalno svetlečo kožo, mozolje, zabuhle in rahlo priprte oči in številne herpesne izpuščaje v predelu ust.

Dolgoročne posledice se pojavijo po približno šestih do osmih mesecih frekventne uporabe. Za dolgoročne posledice je, za razliko od kratko in srednjeročnih, značilno, da so trajne, oziroma da si telo konzumenta več ne opomore. Večina srednjeročnih simptomov postane trajnih, močno pa se zmanjša tudi imunska in regenerativna sposobnost telesa. Dolgoročne posledice se kažejo v trajni izgubi sposobnosti verbalnega izražanja, v močni omejenosti kognitivnih sposobnosti, omejenosti sposobnosti gibanja, velikokrat pa tudi v delni ohromelosti. Trije otroci iz skupine 3 so zaradi vseh naštetih posledic *baltuške* dobili status invalida in prejemajo invalidsko pokojnino, s katero po večini financirajo svojo zasvojenost z *baltuško*.

Med terenskim delom v Makejevki leta 2009 je bil zabeležen prvi primer otroka, ki je uporabljal *baltuško* in je neposredno zaradi tega pristal na reanimacijskem oddelku infekcijske bolnišnice.<sup>142</sup> Iz intervjujev z glavnim toksikologom izhaja, da konzumiranje *baltuške* povzroča najprej zastrupitev organizma, kasneje pa tudi resne okvar ledvic, jeter, srca in živčnega sistema. Jetra so največkrat izvorno poškodovana

---

<sup>140</sup> Konzumenti, ki so kazali tovrstne simptome, so imeli zmanjšan občutek za uporabo rok. Največkrat se je zgodilo, da so bili nesposobni normalnega rokovanja z osnovnimi predmeti; tako je na primer posameznik prijel plastični lonček in ga zmečkal, ali pa mu je padel na tla, ker v rokah ni imel občutka, kako močno je potrebno lonček prijati.

<sup>141</sup> V situacijah, ko so bili vključeni v dialog, niso bili sposobni normalne participacije. Njihovo sodelovanje je bilo največkrat omejeno na enozložne odgovore, vprašanj običajno niso postavljali, videti pa je bilo, da je vsakršna aktivna udeležba v verbalnih aktivnostih za njih predstavljala miselni napor.

<sup>142</sup> Gre za primer 15-letnega fanta Tolika, ki je 30. julija 2009 na tržnici na Puški doživel srčni zastoj. Z urgentnim prevozom so ga prepeljali v Otroško infekcijsko bolnišnico na kirovski strani Makejevke, kjer je ostal na oddelku intenzivne nege. Z njim je bilo opravljenih več krajših intervjujev, intervjuji pa so bili opravljeni tudi z osebjem na oddelku.

že zaradi hepatitisa C, ki ga otroci dobijo s tem, ko po tleh pobirajo že uporabljene injekcijske igle, pa tudi s tem, ko si jih medsebojno izmenjujejo, dodatno pa so obremenjena zaradi substanc, ki si jih otroci vbrizgavajo. Obremenjene so tudi ledvice, kar se kaže v oteklinah, ki so predvsem posledica nabiranja vode v telesu. Živčni sistem je zaradi vbrizgavanja mešanice, ki vsebuje kislo substanco (kalijev permanganat, glej 4.4.5.2.1 *Sestava baltuške, nabava in priprava sestavin*) izpostavljen številnim negativnim posledicam, ki se kažejo v polinevritisu,<sup>143</sup> predvsem tisti vrsti, ki je izzvana z eksternimi zastrupitvami. Kisla substanca povzroča tudi vnetje in posledično oženje žil, kar še dodatno obremeni srce in posledično celotni organizem.

Po besedah toksikologa je v primeru omenjenega pacienta, poleg vseh naštetih posledic, prišlo do hepatitne encefalopatije.<sup>144</sup> Posledice naj bi se pri omenjenem pacientu kazale predvsem v bistveno zmanjšanih kognitivnih sposobnosti (omejenem spominu, omejenih zmožnostih racionalnega mišljenja in delovanja, omejenem emocionalnem delovanju), privedejo pa lahko do delnega ali pa celo popolnega razpada osebnosti. Po besedah toksikologa naj pri uživanju *baltuške* ne bi šlo za tipično narkomanijo, ampak za obliko toksikomanije (odlomek iz intervjuja, avgust 2009):

...to je tako – otroci si že toliko časa vbrizgavajo to substanco, da se je njihov organizem navadil nanjo. Ne morem povedati točno od česa so odvisni... od vsega, kar je v substanci. Telo je oblikovalo toleranco in zazna primanjkljaj, če je ne zaužijejo. Za njih je torej stanje zastrupljenega organizma postalo normalno in telo terja, da se normalno stanje vzpostavi.

---

<sup>143</sup> Nevritis je vnetje dela živčnega sistema (Marcovitch 2005, 491, 567), ki je lahko izzvano na različne načine (virusno, bakterijsko, mehansko idr.). V primeru polinevritisa gre za skupino živcev oziroma del živčnega sistema, ki velikokrat degenerira, kar onemogoča regeneracijo oziroma razvoj novih delov živčnega sistema (ibid.). Ta opis je popolnoma skladen z navedenimi srednjeročnimi in dolgoročnimi posledicami konzumiranja baltuške (glej 4.4.5.2.3 *Učinek baltuške in posledice uporabe*). Da gre za polinevritis je mogoče sklepati tudi iz številnih negativnih posledic, o katerih so otroci poročali. Ker so prizadete predvsem okončine, še posebej noge, je mogoče sklepati, da je polinevritis, kateremu so izpostavljeni konzumenti baltuške, podoben polinevritisu pri alkoholizmu, za katerega so značilne bolečine, krči in mravlčenje v spodnjih ekstremitetah.

<sup>144</sup> Hepatitna encefalopatija je bolezen možganov, ki je posledica bodisi akutne bodisi kronične hepatitne (jetrne) insuficiencie (prim. Stetoskop 2009, n. p., Marcovitch 2005, 232). Encefalopatija je lahko endogena, torej povzročena skozi akutno insuficienco jeter zaradi nekroze hepatocita, ali pa eksogena, torej razvita skozi cirozo jeter (ibid.). Do hepatitne encefalopatije pride zaradi toksičnih substanc, ki se zaradi okvare jeter ne izločijo iz krvnega obtoka, ter tako vstopijo v centralni živčni sistem. Glavni dejavniki v tem procesu naj bi bili amoniak, merkaptani, fenol, mastne kisline kratke verige in drugi (ibid.).

#### 4.4.5.2.4 Percepcija baltuške v skupini

Iz podatkov, zbranih med opravljanjem terenskega dela, izhaja, da imajo otroci oblikovan specifičen odnos do *baltuške*. Vsi vprašani so v intervjujih izrazili mnenje, da je *baltuška* izjemno nevarna substanca, vendar so hkrati našteli in opisali postopke, ki so jih sami zase razvili in si na ta način zagotovili varnost.

Glavni psihološki instrument je instrument racionalizacije, kot je pojmovan v psihologiji.<sup>145</sup> Skozi procese racionalizacije so člani skupine, ki uživajo *baltuško*, oblikovali individualne logične modele delovanja, ki jim zagotavljajo varnost, kljub temu da se popolnoma zavedajo, da je *baltuška* smrtno nevarna.

Odlomek iz videoposnetka (2006):

Oseba A: »Ti meni praviš, da nisem pravi vernik! Seveda sem!«

Oseba B: »Seveda nisi ... saj sploh ne hodiš k maši!«

Oseba A: »To sploh ni pomembno! Pogledaj, kaj delam (pokaže na prebodene roke in injekcijsko iglo z ostanki *baltuške* v desni roki)! Misliš ti, da bi jaz bil sploh še živ, če bog ne bi pazil name!«

Odlomek iz intervjuja s Saško (23. 8. 2005):

A. Naterer: »Te ne skrbi, da bi se ti zgodilo to, kar se je Vovi (njegovemu mlajšemu bratu)?«

Saška: »Misliš to, da je končal v bolnici? To se meni ne more zgoditi!«

A. Naterer: »Zakaj pa ne? Tvoja doza je vendar večja kot Vova.«

Saška: »Ja, ja ... samo on je še mali (mlajši – op. A. N.).«

Odlomek iz intervjuja s Tolikom (23. 8. 2005):

A. Naterer: »... pa te ne skrbi, da bi se ti zgodilo to, kar se je Vovi (njegovemu mlajšemu bratu)?«

Tolik: »Ne!«

A. Naterer: »Kako to, da ne?«

---

<sup>145</sup> Racionalizacije je v polju psihologije (prim. Wordnet 2009a, n. p.) razumevanja kot kognitivni proces, ki zagotavlja smisel in konsistentnost. Termin se uporablja tudi na področju psihiatrije (ibid.), in sicer kot obrambni mehanizem, s pomočjo katerega se prava motivacija za določeno dejanje skrrije oziroma interpretira na način, ki je za posameznika nenevaren.

Tolik: »On je neumen ... *baltuško* si je pikal takrat, ko je bil bolan. Jaz se, ko sem bolan, ne pikam. Saj nisem nor ...«

Odlomek iz dnevnika (Naterer 2007, 213):

»Vadjim je nehal jemati antibiotike. Pred dnevi sem ga prosil, naj se ne zadeva, saj jemlje antibiotike in bi to lahko povzročilo hudo reakcijo z *baltuško*. Obstaja namreč velika nevarnost, da mu to poškoduje pljuča, ki pa jih Vadjim tako rekoč nima več. Ko sem mu te zadeve razložil, je bilo videti, da se je fant nekoliko zamislil in zaključil sem, da me razume. No, seveda me je razumel po svoje. Ve, da se ne sme zadeti, ko jemlje antibiotike, zato je nehal jemati antibiotike, da bi se lahko zadel.«

Artur, 17 let (odlomek iz intervjuja)

»Z *baltuško* moraš paziti ... ko začutiš, da si šel predaleč, moraš za nekaj dni nehati. Jaz vem, kakšna je moja doza in se tega držim. Poskusil sem tudi že fen, pa me poglej – nič mi ni. Pa ko pravijo, da ko enkrat poskusiš fen, si zasvojen.«

Podobne oblike racionalizacije je mogoče najti tudi na drugih področjih uporabe *baltuške*.

Odlomek iz zapiskov (27. 7. 2005):

»... Vadjim je mlel (efekt – op. A. N.) in je Saški naročil, naj naredi viborko. Saška je začel brskati po tleh in našel uporabljeno injekcijsko iglo. Najprej jo je obrisal v rob hlač, potem pa skozi njo pihnil. Ko se je prepričal, da ni zamašena, si jo je vtaknil med zobe in zvil konico.

'Skozi to boš filtriral?' sem ga vprašal.

'Ja ...' me je pogledal nekam začudeno.

'Kaj pa vsa ta svinjarija,' me je kar spreletelo. 'Pa uporabljena je že bila ... te ni strah, da boš dobil aids?'

Za trenutek sem opazil, da ga je prešinila ta misel, a se je hitro streznil.

'Eh ...' je zamahnil z roko, 'zakaj pa misliš, da zraven (v *baltuško*) mešamo kis? To ti uniči vse bakterije ... kis vse uniči.«

Sklenemo lahko, da otroci poznajo posredne in neposredne nevarnosti uporabe *baltuške*, vendar je jasno tudi, da so oblikovali kognitivne modele delovanja, ki skozi racionalizacijo izničijo potencialno nevarnost in z njo povezan strah.

#### 4.4.5.2.5 Uporaba *baltuške* kot obred<sup>146</sup>

Pri obravnavanju konzumiranja *baltuške* bomo izhajali iz ugotovitve, da *baltuška* ne povzroča evidentnih znakov fizične odvisnosti, kar nas sili, da razloge za visoko frekventnost uporabe med cestnimi otroki v Makejevki najdemo drugje. Da gre pri konzumiranju za močan socialni akt, je razvidno že iz neposrednih pričevanj intervjuvancev, med katerimi jih velika večina tudi samih uporablja *baltuško*. Hipotetično stališče, da gre za obred, je mogoče utemeljiti v številnih praksah, socialnih in materialnih, ki kažejo na obredni značaj. Ko govorimo o obredu, tega razumemo na način, kot ga predstavi Cazeneuve (Cazeneuve 1986, 14), in sicer kot: »... dejanje, ki je lahko individualno ali skupinsko, ki pa vselej, tudi kadar je toliko ohlapno, da dopušča improvizacijo, ostaja zvesto določenim pravilom, ki tvorijo prav tisto, kar je v njem obrednega«. Obred se po avtorjevih besedah (ibid.) loči od ostalih običajev po posebni naravi svoje domnevne učinkovitosti, pa tudi, kar je za pričujočo nalogo še pomembnejše, po pomembnejši vlogi, ki jo ima pri njem ponavljanje, saj »to namreč ni v zvezi z vsebino določene prakse, ki je nazadnje postala raba, pač pa je značilen element obreda in včasih njegova poglobljena lastnost« (ibid.).

To, da lahko *baltuško* razumemo kot obredno dejanje, nam omogočajo številni elementi, ki so evidentni med samo pripravo in uporabo. Poleg vseh materialnih obrednih predmetov (glej 4.4.5.2.5.1 *Obredni predmeti*) se v skupini med samim obredom pojavlja tudi jezik, ki je v uporabi izključno med konzumiranjem in mu

---

<sup>146</sup> Obred je v *The Dictionary of Anthropology* opredeljen v striktnem smislu kot serija »ozko predpisanih akcij v religioznem kontekstu« (Barfield 1997, 410), v nekoliko širšem smislu pa za »opis aktivnosti, ki ima visoko stopnjo formalnosti in neutilitarnosti.« (ibid.). Takšno pojmovanje se ne nanaša le na religiozne aktivnosti, ampak na številne širše socialne aktivnosti, kot so na primer festivali, parade, iniciacije, igre in delo in prežema vse človeške aktivnosti (ibid.). »Durkheim je v obredih videl sam izvir družbe«, saj naj bi se skozi obred odvila reintegracija družbe (ibid., 411). Ritualni so še posebej pomembni v času tranzicije, »ko je socialna struktura najšibkejša« (ibid.). Skozi dramatizacijo sprememb namreč omogočajo akterjem privajanje na nove vloge in dovolijo, da se nove norme ustrezno vzpostavijo, imajo pa tudi pomembno psihološko funkcijo (ibid.). Predstavljajo namreč koherenten okvir, ki akterjem omogoči ponovno orientacijo v nevarnih in kaotičnih trenutkih, kot so smrt, bolezen, nevarnost in podobno, ter deluje kot varnostni ventil, s pomočjo katerega nezadovoljni člani in skupine lahko simbolno izrazijo svoje nezadovoljstvo s sistemom (ibid.).



lahko pripišemo semi-sakralno naravo. Kot primer lahko navedemo že omenjen dialog 'Doma? - Doma!'. Ta namreč v takšni obliki nima nobene sporočilne vrednosti, a je vseeno nevariabilno obligatoren in zahteva, da sta osebi, ki sta vključeni v akcijo zabadanja (oseba A in oseba B), v medsebojni verbalni interakciji. Videti je, da 'Doma? - Doma!' deluje performativno<sup>147</sup> in v tej luči je njegova funkcija zelo podobna funkciji, ki jo opravlja liturgijski performativ 'kristusovo telo – amen' pri svetem obhajilu. Struktura odnosov se, kot smo že pokazali, ne nanaša le na tistega, ki je zaboden (osebo A), in na tistega, ki zabada (osebo B), ampak vključuje vse člane skupine (eni pomagajo pri pripravi, drugi sodelujejo tako, da spoštujejo napotke in pravila, kot je na primer krik 'Tiha!'). *Baltuška* kot obred namreč skonstruira skupino na način, da pozicionira njene člane in usmerja njihovo delovanje, končni produkt pa je reintegracija.<sup>148</sup>

Če razumemo uporabo *baltuške* kot obredni akt, torej kot socialno vedenje in ne kot individualno uživanje narkotika, je tako mogoče razumeti odgovore na številna raziskovalna vprašanja, ki so se pojavila med opravljanjem terenskega dela. Eno teh vprašanj se nanaša na kohezivnost skupine. Iz intervjujev, opravljenih v skupini 3 pred pojavom *baltuške*, je mogoče sklepati na dokaj ohlapno kohezivnost skupine. Ta se je kazala predvsem v tem, da člani niso imeli natančnih informacij o drugih članih, trenutnih akcijah in načrtih, pa tudi skupina je delovala manj ciljno usmerjeno. V času po pojavu *baltuške* pa se je vzpostavila skoraj inverzna podoba: skupina je oblikovala podroben načrt dnevnih aktivnosti in vse so bile usmerjene v nabiranje denarja za nakup sestavin *baltuške*. Načrt je bil dodelan do te mere, da je vsak član skupine vedel za vsakega, kaj je njegova naloga, kaj v določenem trenutku dela in, če ni bil v skupini, kdaj se vrne. Skupina je na tej točki dobila močno gravitacijsko jedro, ki jo je lociralo tudi prostorsko, kar je omogočilo bolj centralizirano in koordinirano delovanje skupine. Iz tega sledi, da so se socialni odnosi v skupini močno intenzivirali, kar pa je odgovor na naslednje raziskovalno vprašanje, ki ga je mogoče

---

<sup>147</sup> Austin definira performativno obliko kot obliko, ki ne opisuje stanja objektov in subjektov, prav tako pa ne izraža njihovega čustvenega stanja oziroma ne poroča in ni niti resničen ali neresničen (prim. Austin 1990, 13–16). Namesto tega je jedro performativa v izvajanju dejanja, kot je na primer »Napovem vam vojno!« ali pa »Stavim pet tisočakov, da bo jutri deževalo.« (Austin 1990, 17).

<sup>148</sup> Podobno integrativno funkcijo uživanja omamnih sredstev najdemo tudi v delu Jocka Younga »The Drugtakers. The social meaning of drug use« (iz leta 1971) ter v pričujoči nalogi že omenjenem članku »The subterranean world of play«.

zaslediti v zbranih podatkih, na vprašanje socialne odvisnosti od skupine. Uživanje *baltuške* ima očitno močno integrativno vlogo, ki jo posamezniki doživljajo zelo neposredno, v času bivanja v skupini kot vključenost, v času bivanja izven skupine kot 'socialno abstinenčno krizo' (prim. Naterer 2007, 77–83, 162–246).

Ritual *baltuške* strukturira tudi prostor. Zunanja meja prostora je najbolj očitna ravno med neposrednim uživanjem *baltuške*, saj otroci takrat za javnost oziroma 'nepovabljene' dobesedno izginejo. Glede na to, da je skupina med uživanjem povsem izolirana od obče družbe, bi lahko to distanco oziroma izolacijo grobo opisali kot mejo med notranjim oziroma vključenim, torej sakralnim, in zunanjim oziroma izključenim, torej profanim. Hkrati pa se oblikuje tudi notranja struktura, ki deli udeležence na opazovalce in neposredne akterje. Prisotne pri obredu *baltuške* je mogoče grobo razdeliti v dve skupini, na konzumente *baltuške* in na opazovalce. Za konzumente je značilno, da so vključeni v neposredno pripravo in porabo *baltuške*, opazovalci pa v tem ne sodelujejo. Opazovalci, ponavadi gre za prijatelje cestnih otrok, oziroma cestne otroke, ki sami še ne uživajo *baltuške*, so pa za to potencialni kandidati, so lahko prisotni v vseh prostorih in pri vseh aktivnostih, vendar le kot opazovalci. Od njih se ne pričakuje, da bodo prispevali denar za nabavo preparatov, niti niso obvezani sodelovati pri aktivnostih, ki zagotavljajo financiranje *baltuške*, prav tako pa se od njih ne pričakuje, da bodo vključeni v konzumiranje.<sup>149</sup> Tisto, kar pa opazovalce obvezuje, je, da spoštujejo vsa pravila, ki se nanašajo na konzumiranje *baltuške*, predvsem pa, da so tiho, ko to konzumenti ob koncu injiciranja zahtevajo (glej 4.4.5.2.2 *Konzumiranje baltuške*).

#### 4.4.5.2.5.1 Obredni predmeti

Za potrebe izvedbe priprave in uporabe *baltuške* so otroci oblikovali serijo predmetov, ki bi jih lahko opisali kot obredne predmete. Glavni razlogi za klasifikacijo predmetov kot obrednih so vezani na eni strani na specifično uporabnost teh predmetov, po drugi strani pa na posebna imena, ki jih ti predmeti imajo in implicirajo odnose do teh predmetov. V primeru teh predmetov ne gre za svete obredne predmete, kot jih

---

<sup>149</sup> V primerih, ko je opazovalec želel postati konzument, je ta bil najprej vključen v nekakšno uvajanje, ki je trajalo tudi po več dni. V tem času so člani skupine, ki so že uživali *baltuško*, novega potencialnega konzumenta vpeljali v vse faze produkcije in uživanja, hkrati pa je skupina dobila priložnost, da se navadi na novega konzumenta (glej *Priloga 15: Uvajanje novega konzumenta – primer Kristine*).

razumejo nekateri avtorji teorije rituala (prim. Durkheim 1982, Bell 1992), ampak bolj za predmete 'posebne vrste'. Vseeno jih bomo v pričujoči nalogi opredelili kot obredne predmete, in sicer z namenom, da bi izpostavili obredni pomen konzumiranja *baltuške*. Kot obredne predmete jih lahko opredelimo zato, ker aplikacija teh predmetov presega njihovo neposredno namembnost oziroma uporabnost, predmeti pa ne variirajo in ostajajo za opravljanje vsakega koraka enaki. Za te predmete je značilno, da ostajajo isti tudi v primerih, ko se pojavijo evidentno boljše oziroma bolj funkcionalne alternative. Obredni značaj predmetov pa je mogoče izpeljati tudi z aplikacijo Maussovega koncepta inhibicije v negativnih in pozitivnih obredov (Cazeneuve 1986, 17).

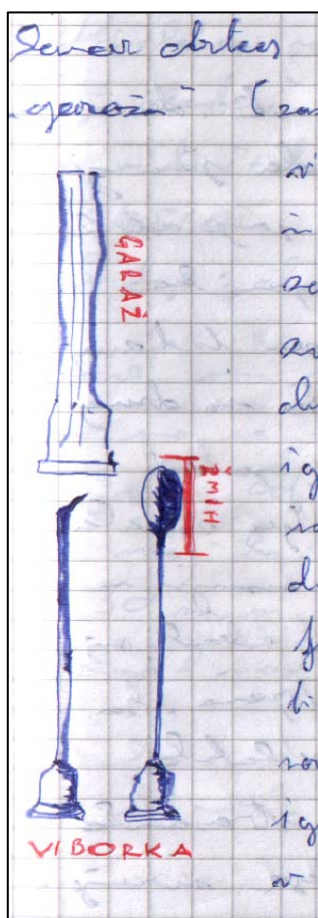
Vsekakor velja, da lahko obredna navodila vsebujejo tako prepovedi kot zapovedi in da ločnice med njimi ni vselej lahko določiti. Na primer: obvezno uporabo noža iz kamna je mogoče kdaj razumeti kot prepoved uporabe kovinskega noža.

(ibid.).

V tem primeru imajo predmeti zaradi posebne, kontinuirane in nevariabilne rabe pri uporabi *baltuške* obredni značaj, poleg tega da so v resnici tudi relativno funkcionalni.

Prvi predmet, ki ga bomo omenili, je bat za mešanje *baltuške*. Gre za bat uporabljene brizgalke, s katerim tisti, ki pripravlja *baltuško*, meša vse sestavine, preden jih prefiltrira. Slengovski izraz za ta predmet je *bajan*. Izraz je sicer ruski in se uporablja za opis ene izmed vrst harmonike. Uporaba *bajana* izhaja iz funkcionalne potrebe po mešanju sestavin *baltuške*, vendar je v te namene mogoče uporabiti tudi številne druge pripomočke, ki so otrokom na voljo. Videti je, da tudi, ko so na voljo veliko bolj funkcionalni in namenski pripomočki, žlica na primer, otroci vseeno vzamejo *bajan*, da opravijo mešanje *baltuške*.

Fotografija 4.3: Viborka, garaž



Kot *bajan* se uporabljajo izključno brizgalke, ki jih ni mogoče uporabiti za intravenozno uživanje, ker so zamašene ali pa polomljene. Otroci jih največkrat najdejo tleh, zgodi pa se tudi, da imajo svoje brizgalke, ki jih več ne uporabljajo za injiciranje in jih uporabijo zato kot *bajan*.

*Viborka*, posebno oblikovana igla, je namenjena filtriranju *baltuške*. Tudi tukaj gre za slengovski izraz, katerega slovenski prevod bi se lahko glasil *nabiralka*. Kot *viborko* se uporabljajo izključno igle, ki jih zaradi toposti, poškodovanosti oziroma ukrivljenosti ni mogoče uporabiti za intravenozno injiciranje. *Viborko* izdelava ponavadi kdo od članov skupine, in sicer po napotkih tistega, ki je zadolžen za pripravo *baltuške*. Iglo izbrska iz zavrženih igel, ki ležijo po tleh, jo na hitro očisti in preveri njeno pretočnost, tako da skozi njo pihne. Potem z zobmi zviže konico igle, da nastane zavihek, na katerega potem navije filter. Filter ponavadi izdelava iz koščka vate,

velikokrat pa tudi iz cigaretnega filtra. Izdelano viborko še enkrat preveri in jo izroči osebi, ki je v tem času pripravila mešanico za filtriranje.

*Viborke* po opravljenem filtriranju ne zavržejo, preden z nje ne snamejo umazanega filtra. Ta se imenuje *žmih*. *Žmihe* otroci zbirajo v *vanačkah*. *Vanačka* je slengovski izraz za katerikoli predmet, v katerega je mogoče spraviti *žmihe*, največkrat pa se dejansko uporabljajo plastični ovitki brizgalk in prazne škatle vžigalic. Preden *žmihe* zavijejo, jih posušijo. Glavni namen shranjevanja *žmihov* je, da bi jih uporabili v času, ko nimajo denarja za izdelavo *baltuške*. Posušene *žmihe* takrat zdrobijo in zalijejo z vodo, da dobijo blago mešanico *baltuške*, ki se imenuje *smifki* (rus. tisto, kar ostane, ko se nekaj pomije oziroma počisti). *Smifki* so manj priljubljeni kot *baltuška*, saj je koncentracija substance manjša, učinek pa po besedah otrok zanemarljiv. Viborko, ki po odstranjenih *žmihih* ostane, uporabijo še isti dan, potem pa jo zavržejo.

*Kaljučka* (ustreznega slovenskega prevoda besede *kaljučka* ni; prevedli bi jo lahko opisno s pomočjo glagola *kalotsa*, rus. zabadati se, iz tega pa bi izpeljali samostalnik s pomanjševalnico oziroma v ljubkovalni obliki zabadavček) je slengovski izraz za iglo, ki jo otroci uporabljajo za intravenozno injiciranje *baltuške*. Vsak ima praviloma svojo kaljučko, čeprav si jih velikodušno tudi posojajo. *Kaljučko* otroci največkrat kupijo v lekarni in jo uporabljajo, dokler se ne zamaši, otopi oziroma ukrivi. Če se to zgodi med pripravo *baltuške* oziroma med neposrednim zabadanjem, si *kaljučko* sposodijo, največkrat pri tistem, ki jih zabadajo, velikokrat pa jo tudi poberejo iz zavrženih igel s tal.

*Garaž* (rus. garaža) je slengovski izraz za plastično zaščito, v katero so spravljene posamezne injekcijske igle. *Garaže* otroci uporabljajo izključno za spravljanje svojih injekcijskih igel.

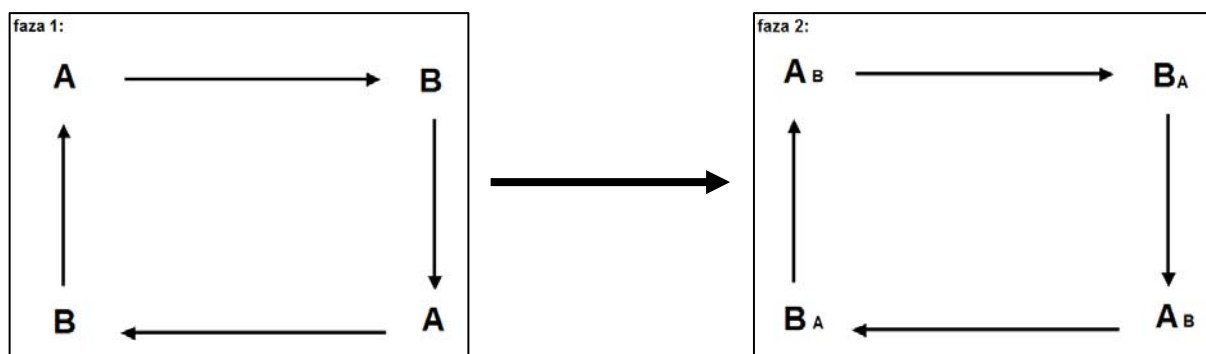
#### **4.4.5.2.5.2 Uporaba baltuške kot darovanje in fuzija družinskih vlog**

Ritualno konzumiranje *baltuške* je mogoče razumeti tudi skozi Maussov koncept darovanja (prim. Mauss 1996). Vključuje namreč vse bistvene elemente daru, torej elemente obligatornosti, recipročnosti, ekvivalentnosti in socialnosti, ter inducira

dolžniško upniško razmerje neposredno med dvema, ki sta vključena v direktno injiciranje (osebo A in osebo B), posredno pa med vsemi člani skupine, saj se vloge, kot bomo pokazali, medsebojno prepletajo.

Na kratko obnovimo proces injiciranja *baltuške*: oseba A, tisti, ki je zaboden, prosi osebo B, naj ga zabode. Ta pritrди in ga zabode in zanj 'skrbi', vse dokler se ta spet ne 'zave'. Potem se mu oseba A zahvali, in to na način, da mu oseba B ustrezno odgovori. Koraki, ki so potrebni do uspešno izpeljane akcije, predstavljajo torej zaključen krog, ta pa je izjemno podoben aktu 1. koraka darovanja pri Maussu (glej *Shema 4.13: Konzumiranje baltuške kot darovanje*<sup>150</sup>). Potrebno je povedati, da to predstavlja le eno od faz v konzumiranju *baltuške*. Največkrat se vloge v kratkem času zamenjata (izjemoma se ne, če je oseba A nesposobna izpeljati vlogo tistega, ki injicira, ali pa oseba B noče biti zabodena s pomočjo te osebe). V tem primeru oseba B zavzame vlogo osebe A, oseba A pa vlogo osebe B.

Shema 4.13: Konzumiranje baltuške kot darovanje



Darovanje je torej popolno, ko sta faza 1 in faza 2 izpeljani do popolnosti. Ponavadi se to zgodi v krajšem časovnem intervalu, nekaj deset minut, včasih pa se zamenjava teh vlog prenese na daljša časovna obdobja, tudi po več dni.

<sup>150</sup> Pri razlagi sheme 13 je potrebno upoštevati korake, ki jih akterji izvedejo in čas, ki med akcijami preteče. Tako v fazi 1 oseba A prosi osebo B, oseba B privoli in osebo A zabode, oseba A (ko je zabodena) se osebi B zahvali in oseba B potrди osebi A, da je zahvalo sprejela. Ko preteče nekaj časa (najmanj nekaj minut, lahko pa tudi več ur ali celo dni), nastopi faza 2, v kateri A<sub>B</sub> (tisti, ki je v fazi 1 zabodal) prosi osebo B<sub>A</sub> (tisti, ki je bil v fazi 1 zaboden), oseba B<sub>A</sub> privoli in osebo A<sub>B</sub> zabode, oseba A<sub>B</sub> (ko je zabodena) se osebi B<sub>A</sub> zahvali in oseba B<sub>A</sub> potrди osebi A<sub>B</sub>, da je zahvalo sprejela.

Objekt darovanja oziroma transference ni injekcijska igla oziroma *baltuška*, saj oseba B ni lastnik niti substance niti pripomočkov. Oba sta namreč v lasti osebe A, B daje sebe s tem, da opravlja uslugo osebi A, ki se sam ne more zapičiti. Tehnično seveda ni nobenih ovir, da se oseba A ne more pičiti sama, saj poseduje substanco in pripomočke, pa tudi znanje. Tisto, kar mu onemogoča, da se zabode sam, je subkulturno oblikovana praksa konzumiranja. Ta praksa regulira celotno konzumiranje in subkulturno 'interno javno' je vse, kar se tiče *baltuške*; kupljene količine, zmlete in namešane, so znane vsem članom, vsa zabadanja, uspela in neuspela, so izvedena pred vsemi člani, doze, ki jih člani imajo, so znane vsem vrstnikom v skupini in tako naprej. Videti je torej, da je tisto, kar je resnični predmet izmenjave, usluga, ki je v tem primeru koncentrat socialnosti. Seveda so v procesu vključeni številni materialni predmeti, kot so na primer injekcijske igle, plastični lončki ipd., vendar to niso pravi predmeti menjave. So le infrastruktura, pomagala oziroma sredstva, ki pravo darovanje omogočajo. Odnos 'Doma? - Doma!' predstavlja torej obliko materialno/nematerialne menjave, pri čemer so materialni aspekti na eni strani upadli, vendar so se simbolni na drugi toliko bolj povečali. Odnosi, ki so bili kreirani neposredno med samim konzumiranjem, se s potrošenimi količinami preparata in zaključenim konzumiranjem niso končali. Ostali so intenzivni relativno dolgo po opravljenem konzumiranju in dolžniško-upniška razmerja so se prenesla tudi onkraj ritualne situacije.

Za razumevanje socialnih vezi, ki jih otroci spletajo na cesti, je treba razumeti njihovo socialno ozadje. Kot smo že povedali, ima večina cestnih otrok v Makejevki žive starše. Iz kvalitativnih podatkov izhaja, da je očetovska avtoriteta po večini odsotna zaradi odsotnih moških v družini, bodisi zaradi ekonomskih migracij, alkoholizma, institucionalizacije bodisi pa zgolj zaradi zapostavljanja otrok. To so tudi največkrat navajani razlogi za oblikovanje problematičnih družin v Ukrajini, vendar ne gre zaključiti, da je zlorabno družinsko okolje edini dejavnik, ki vpliva na odločitev za beg na cesto.

Cestni otroci v Makejevki kažejo veliko potrebo po strukturirani obliki življenja, kar potrjujejo tako podatki, zbrani z opazovanjem z udeležbo, pa tudi neposredna

navajanja otrok v opravljenih intervjujih. Tipičen primer takšne oblike življenja je ravno skupina s svojo socialno strukturo. Za primer lahko vzamemo skupino 3, ki je imela, kot smo že povedali, strukturo, ki je značilna za družino že dolgo pred pojavom *baltuške*. *Baltuška* je v tej skupini delovala kot močna centripetalna sila, ki je skoncentrirala odnose in transformirala strukturo skupine na način, da je simulacija družine postala še bolj očitna. Tudi družina je namreč formacija, kjer poteka materialno/nematerialna menjava, ta pa bazira na družinskih statusih in funkcijah. Glede na to, da sta v tej skupini obstajali osebi, ki sta izvajali vlogo očeta in vlogo matere, lahko zaključimo, da je pojav *baltuške* ravno v tej skupini sicer skrajšen, vendar ne povsem nelogičen korak v evoluciji skupine. Specifičen impulz *baltuške* je bil tukaj na ravni skupine mogoč, ker je skupina že prej funkcionirala na principu matrice družine, statusi članov skupine so bili vzporedni družinskim statusom. To je članom omogočilo, da so oblikovali v modificirano simbolno družino z zlitimi vlogami. Shemo je mogoče pojasniti na primeru dveh že omenjenih faz konzumiranja *baltuške*:

Oseba A prosi osebo B, naj ga zabode, in ko ga ta v resnici zabode, oseba B postane oče, kot kreator situacije, in mati, kot nekdo, ki se daje (v tem primeru sebe oziroma uslugo). Pozicija osebe B je v tem primeru aktivna, agresivna in maskulina, saj zaradi te osebe dobesedno teče kri. Oseba A pa na drugi strani izkuša sprejetje oziroma vključenost. Ko oseba B zabode osebo A, se mu ta zahvali in oseba B zahvalo sprejme. V tej situaciji se B transformira v mater, oseba A prepozna potrebo po lastni sprejetosti v skupini oziroma simbolni družini, oseba B pa potrebo po sprejemanju člana skupine oziroma simbolne družine. Na mikro ravni je transfer opravljen med osebama A in B, torej v fazi 1, vendar se, ko se vloge zamenjajo, to postopoma prenese na celo skupino. To pomeni, da odnos med osebama A in B ni ekskluziven, kar je ključ za zagotavljanje kohezivnosti subkulture. Cestni otroci so se seznanili z matrico tradicionalne ukrajinske družine s tem, ko so živeli v svojih matičnih družinah, ter s tem, ko so oblikovali simulacijo družine v subkulturi na cesti. *Baltuška* je to simulacijo torej preoblikovala na način, da vsak član skupine na eni točki izvaja vlogo očeta/matere in otroka, kar ima za evidentno posledico še bolj kohezivno skupino.



## 5 PRIMERJAVA IN VREDNOTENJE

V pričujočem poglavju se bomo lotili primerjanja in vrednotenja v nalogi predstavljenih študij drugih avtorjev ter lastnega materiala, ki je bil zbran s terenskim delom v Makejevki. V uvodnem delu poglavja bomo še enkrat na kratko povzeli vse glavne in že izpostavljene sklepe ter ugotovitve. Te bomo v osrednjem delu poglavja nato primerjali z lastnimi terenskimi spoznanji.

### 5.1 Ovrednotenje: Koncepti, definicije in kategorizacije cestnih otrok

Kot smo že ugotovili v poglavju 2.3 »*Koncept cestnih otrok, definicije in kategorizacije*«, se pojav cestnih otrok izmika univerzalni definiciji v glavnem zaradi svoje širine (prim. Aptekar 1994; Lusk 1992; Oritz 1992; Sondhi-Garg 2004). Številni avtorji so se v iskanju rešitve raje zatekli k stereotipizaciji cestnega otroka (prim. Levenstein 1994, 5). Kategorizacije, ki so med raziskovalci cestnih otrok zelo popularne (UNICEF 1984; Lusk 1992; Schurik 1993; Pallana in Simab v Rane 1994; Reddy v Ganesan 1996), opisujejo cestne otroke kot žrtve in ravno to je njihova največja pomanjkljivost. Vendar pa so nekatere bolj poglobljene študije izpostavile, da cestni otroci niso žrtve, ampak akterji (prim. Bourdillon 1994; Raffaelli, Koller, Reppold, Kuscick, Krum in Denise 2001; Ribeirio in Ciampone 2001; Awad 2002; Beazley 2002; Gilfoyle 2004), ki so visoko kompetentni (prim. ILO 1993; Aptekar 1994; Chitradub 1998; ILO/IPEC 2000; CSC 2002; Dachner in Tarasuk 2002; CSC 2003; West 2003; CSC 2004; CSC 2004a; Sondhi-Garg 2004; Hong in Ohno 2005; CSC 2006; CSC 2008 idr.) in razpolagajo z izjemnim socialnim kapitalom (prim. Chitradub 1998; Magazine 2003; Marshall 2003; Naterer 2007 idr.) ter kulturnim kapitalom (prim. Chitradub 1998; Stephenson 2001; Magazine 2003; Naterer 2007). Kategorizacije torej, dokler ne bodo ponotranjile ideje o cestnem otroku kot akterju, ne bodo uspele celovito zaobjeti pojava cestnih otrok in bodo bolj kot v znanstvene namene uporabne za oblikovanje programov humanitarne pomoči, kjer morajo otroci nastopati v vlogi žrtve.

Po našem mnenju je pozitivistično definicijo cestnega otroka nemogoče podati, še posebej, če ima ta nalogo, da definira cestnega otroka kot posameznika. Kot smo v

pričujoči nalogi pokazali (prim. Rane 1994; Chitradub 1998; Kombarakaran 2004; Marshall 2003; Sexton 2003; Sondhi-Garg 2004 idr.), se cestni otroci na cesti ne pojavljajo kot posamezniki, ampak vedno v skupinah (prim. Rane 1994; Chitradub 1998; Kombarakaran 2004; Marshall 2003; Sexton 2003; Sondhi-Garg 2004), ki so jih številni avtorji celo prepoznali kot subkulture (prim. Bourdillon 1994; Raffaelli, Koller, Reppold, Kuscick, Krum in Denise 2001; Ribeirio in Ciampone 2001; Awad 2002; Beazley 2002; Gilfoyle 2004). Oblikovanje definicije je torej treba začeti na točki, na kateri najprej prepoznamo skupino kot subkulturo, potem analiziramo njene bistvene elemente (glej 3.2 *Nekateri elementi subkulture*) in potem na podlagi tega obravnavamo posameznike kot člane subkulture.

## **5.2 Ovrednotenje ugotovitev, vezanih na osnovne značilnosti cestnih otrok**

### **5.2.1 Cestni otroci in urbano okolje**

Kot smo v pričujoči nalogi že pokazali, številne študije ugotavljajo, da je problem cestnih otrok vezan na urbana naselja. To je značilno za cestne otroke v Afriki (prim. Awad 2002, CSC 2002, CSC 2003, CSC 2003a, CSC 2004, CSC 2004a, CSC 2006, CSC 2008), v azijsko-pacifiški regiji (prim. Chitradub 1998; West 2003; Sondhi-Garg 2004 idr.), v Ameriki (prim. Aptekar 1988; Aptekar 1992; Aptekar 1993; UNESCO 1995; Inciardi in Surratt 1998; Abercruist 2008 idr.), v Evropi (prim. Brandon in drugi 1980; O'Mahony in Ferguson 1991; HRW 1996b; ILO 2000; Stephenson 2001; Lukašinska 2002; Permien 2003; Altantis in Goddard 2004; Unicef 2005; Baker 2008; CSC 2008), na Bližnjem Vzhodu (prim. CSC 2004; Tufail 2004; Roccella 2006; Hakobyan 2008; MSF 2009) in v Avstraliji (prim. West 2003, 13).

Podatki, ki so bili zbrani med terenskim delom s cestnimi otroki v Makejevki, kažejo, da je tudi za te otroke značilno, da jih je mogoče najti izključno v urbanem okolju (glej 4.2 *Predstavitev podatkov*, 4.3 *Cestni otroci kot produkt tranzicije*, 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*).

To pomeni, da se ugotovitve naše lastne raziskave glede urbane narave pojava cestnih otrok povsem skladajo z ugotovitvami drugih avtorjev.

### 5.2.2 Starost cestnih otrok

Iz že omenjenih študij izhaja, da so cestni otroci stari povprečno od 6 do 18 let. V Afriki so cestni otroci stari od 13 do 14 let (prim. Campbell in Ntsabane 1995; UNESCO 1995, 21; LeRoux 1996, 423–424; Erulkar in drugi 1998, n. p.; Grundling in drugi 2000, 101; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a CSC 2004; Lalor 2004, 836), v azijsko pacifiški regiji od 5 do 17 let (UNESCO 1995; Baker, Panter Brick in Todd, 1997, 129; 121–122; CSC 2001; CSC 2008; BBS 2003; Sondhi-Garg 2004, 143; West 2003, 14 idr.) v Ameriki povprečno od 12 do 16 let (Aptekar 1994; UNESCO 1995, 95–97; COA 2009, n. p.; CSC 2008 idr.), v Evropi do 18 let (prim. Brandon in drugi 1980; HRW 1996b; ILO 2001, xi–xiii; Stephenson 2001; Lukašinska 2002; Permien 2003; Altantis in Goddard 2004; Unicef 2005; CSC 2008 idr.), v državah Bližnjega Vzhoda od 12 do 14 let (prim. CSC 2004; Ali, Shahab, Ushijima in de Muynck 2004 idr.) in v Avstraliji od 12 do 24 let (prim. West 2003, 13; AIHW 2002, 5).

Podobno distribucijo po starosti najdemo tudi med cestnimi otroki v Makejevki (glej 4.2.2 *Distribucija po starosti*). Kot smo že povedali, so bili v raziskavo v Makejevki vključeni otroci stari med 7 in 17 let. Od 68 otrok je bil eden (1,5 %) star sedem let, eden (1,5 %) osem let, dva (3 %) devet let in eden (1,5 %) deset let. 11 let je bilo starih šest (8,8 %) otrok, 12 let 13 otrok (19,11 %) in 13 let 6 (8,8 %) otrok. 7 otrok (10,3 %) je bilo starih 14 let, 15 otrok (22 %) je bilo starih 15 let, 10 (14,7 %) otrok 16 let in 6 (8,8 %) otrok 17 let.

Povprečna starost v celotni populaciji je bila 13,6 let, kar pomeni, da so zaključki, do katerih smo prišli z lastnim terenskim delom glede starosti cestnih otrok, v veliki meri skladni z ugotovitvami drugih avtorjev.

### 5.2.3 Distribucija po spolu

Iz že omenjenih študij prav tako izhaja, da je večina cestnih otrok fantov (prim. UNESCO 1995, 121–122; Baker, Panter Brick in Todd, 1997, 129; Aderinto 2000, n. p., Grundling in drugi 2000, 101; CSC 2001; ILO 2001, xi–xiii; CSC 2002; BBS 2003; CSC 2003, CSC 2003a; West 2003, 24; Ali, Shahab, Ushijima in de Muynck

2004; CSC 2004; Lalor 2004; Sondhi-Garg 2004, 143; Temalaru 2005, 24–49; CSC 2008 idr.); distribucija po spolu pa naj bi bila približno 70 % dečkov in 30 % deklet (prim. Aptekar 1994, 196).

Podobno distribucijo po spolu najdemo tudi pri cestnih otrocih v Makejevki (glej 4.2.1 *Distribucija po spolu*). Kot smo že pokazali, tudi v Makejevki predstavljajo večino v skupini fantje; med 68 respondenti, vključenih v raziskavo, je bilo 52 (76,5 %) fantov in 16 (23,5 %) deklet.

Tudi v zvezi z distribucijo po spolu lahko sklenemo, da so naši terenski podatki skladni s podatki drugih avtorjev.

### **5.3 Razlogi za beg na cesto**

Kot smo že videli, študije drugih avtorjev izpostavljajo številne razloge za beg otrok na cesto. Med največkrat navedenimi so politične, socialne in naravne katastrofe, modernizacija, revščina, disfunkcionalna družina, probleme in nasilje v družini.

#### **5.3.1 Politične, socialne in naravne katastrofe**

Številne študije izpostavljajo kot pomembne pri oblikovanju pojava cestnih otrok zunanje dejavnike, na primer politične (prim. West 2003; Sondhi-Garg 2004; Sexton 2005; CSC 2008), socialne (prim. CSC 2002, CSC 2003, CSC 2004, Sexton 2005) in naravne katastrofe (prim. Aptekar 1994). Med podatki, zbranimi med cestnimi otroki v Makejevki, ti dejavniki niso prisotni (glej 4.2 *Predstavitev podatkov*). Ukrajina je v času po osamosvojitvi sicer bila izpostavljena številnim socialnim, političnim in ekonomskim krizam, vendar te niso eskalirale na način, da bi vplivale na število cestnih otrok, kot se je to zgodilo na primer ob izbruhu oboroženih spopadov v Demokratični Republiki Kongo (prim. CSC 2004, 11), v Somaliji (SOCPD 2007, n. p.), Ugandi (prim. CSC 2002, 8) in Azerbajdžanu (Roccella 2006, 3). Prav tako Ukrajina ni bila izpostavljena večjim naravnim katastrofam, ki bi vplivale na ta pojav.

Naši podatki torej ne kažejo, da bi politične, socialne in naravne katastrofe delovale kot eden glavnih dejavnikov pri oblikovanju fenomena cestnih otrok in se torej ne skladajo z ugotovitvami drugih avtorjev.

### 5.3.2 Modernizacija

Modernizacija se kaže kot pomemben dejavnik pri oblikovanju pojava cestnih otrok in v Afriki (prim. CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008 idr.), Ameriki, predvsem Srednji in Južni (prim. Aptekar 1994, Marshall 2003, 65 idr.), Bližnjem Vzhodu (prim. CSC 2001; CSC 2004; Hakobyan 2008 idr.) ter azijsko-pacifiški regiji (prim. West 2003) je izzvala nenadzorovano urbanizacijo, ruralno-urbane migracije, razpad tradicionalnih preživetvenih strategij in sorodstvenih struktur, v državah razvitega sveta pa je številne države pahnila bodisi v tranzicijo (prim. Stephenson 2001; Lukašinska 2002 idr.) bodisi v stresno ekonomsko in socialno situacijo (prim. Aptekar 1994; Dachner in Tarasuk 2002 idr.).

V nalogi smo pokazali, da cestnih otrok v Makejevki ni mogoče razumeti kot posledico urbanizacije, ruralno urbanih migracij in razpada tradicionalnih struktur, ampak kot produkt tranzicije (glej 4.3 *Cestni otroci v Makejevki kot produkt tranzicije*). S tega zornega kota jih je mogoče tudi postaviti ob bok cestnim otrokom, kot jih predstavljajo Bosewitz (prim. Bosewitz 1988) (glej 4.3.1 *Besprizorniki in družbenopolitični kontekst*), Stephensonova (prim. Stephenson 2001) (glej 2.5.5.8 Rusija), Lukašinska (prim. Lukašinska 2002) (glej 2.5.5.4 Latvija), CSC (prim. CSC 2008) (glej 2.5.5.5 Moldavija) in Baker (prim. Baker 2008) (glej 2.5.5.7 Romunija). Iz poglavja 4.3 *Cestni otroci v Makejevki kot produkt tranzicije* izhaja tudi, da je situacija, ki je nastala ob osamosvojitvi Ukrajine, zelo podobna situaciji, ki jo ob izbruhu državljanske vojne v Rusiji opisuje Bosewitz (1988, 46–69). Učinki krize se niso pokazali le na ukrajinskem občem ekonomskem, socialnem in političnem sistemu, ampak so vplivali tudi na mikroraven (glej 4.2.4 *Razlogi za beg na cesto*, 4.2.6 *Prisotni starši*, 4.2.7 *Oblika družine*, 4.2.8 *Problemi v družini*, 4.2.12 *Življenje na cesti*). O modernizaciji kot pomembnem dejavniku pri begu na cesto otroci eksplicitno ne govorijo, je pa iz konteksta (glej 4.2 *Predstavitev podatkov*, 4.3 *Cestni otroci kot produkt tranzicije*, 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*) in

primerjave z zgodovinskimi primeri pojava cestnih otrok (prim. 4.3.1 *Besprizorniki in družbenopolitični kontekst*, 4.3.1 *Značilnosti besprizornosti* in 4.3.3 *Obseg besprizornosti*) mogoče sklepati, da je odigrala ključno vlogo pri nastanku in oblikovanju pojava cestnih otrok v Ukrajini.

### 5.3.3 Revščina

Revščina je največkrat naveden dejavnik, ki pomembno vpliva na motivacijo otrok za beg od doma. To naj bi bilo še posebej značilno za otroke v državah tretjega sveta. Študije, ki so bile izvedene v Afriki (prim. Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008 idr.), Srednji in Južni Ameriki (prim. Aptekar 1994; Inciardi in Surratt 1997; Marshall 2003, 65 idr.) in v azijsko-pacifiški regiji (prim. UNESCO 1995, 117; CSC 2001; CSC 2003a, 19; West 2003; Temalaru 2005, 53 idr.) še posebej izpostavljajo revščino kot rezultat modernizacije, predvsem pa kot rezultat urbanizacije. Starši v teh državah velikokrat migrirajo iz ruralnih v urbane predele, tam pa ne najdejo zaposlitve in ostanejo oziroma postanejo revni. Ta oblika revščine je za otroke še toliko hujša, saj povzroči, kot smo že povedali, razpad tradicionalnih sorodstvenih struktur, ki so v primeru ohranitve sposobne zagotoviti otrokom preživetje.

Na drugi strani pa študije, ki so bile izvedene v razvitem svetu, v Severni Ameriki (prim. Wright, Witting in Kaminsky 1993; Aptekar 1994; CWLA 2008 idr.), Evropi (prim. Brandon in drugi 1980; HRW 1996b; Stephenson 2001; Lukašinska 2002; Permien 2003; Altantis in Goddard 2004; Unicef 2005; CSC 2008) in Avstraliji (prim. AIHW 2002; West 2003 idr.), ugotavljajo, da igrajo ekonomski dejavniki pri motivaciji za beg od doma sekundarno vlogo, primarno vlogo pa naj bi igralo zlorabno družinsko okolje (prim. Aptekar 1994, 203; West 2003, 13 idr.).

Kot smo že pokazali (glej 4.2 *Predstavitev podatkov*), revščina ni primarni dejavnik, ki potisne otroke v Makejevki na cesto. Družine, iz katerih prihajajo otroci, bi sicer lahko opisali kot družine z nižjim življenjskim standardom in manj oziroma celo disfunkcionalne (glej 4.2.7 *Oblika družine* in 4.2.8 *Problemi v družini*), vendar je situacija zaradi občega socialno-kulturnega konteksta neprimerljiva s situacijo družin,

ki se znajdejo v revščini v Afriki (prim. Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008 idr.), Srednji in Južni Ameriki (prim. Aptekar 1994; Inciardi in Surratt 1997; Marshall 2003, 65 idr.) in v azijsko-pacifiški regiji (prim. UNESCO 1995, 117; CSC 2001; CSC 2003a, 19; West 2003, Temalaru 2005, 53 idr.). Podatki, ki so bili zbrani med cestnimi otroki v Makejevki (glej 4.2 *Predstavitev podatkov*), kažejo v primerjavi s podatki drugih avtorjev (prim. Aptekar 1994, 203; HRW 1996b, 3; ILO 2001, 1, 9; Stephenson 2001, 530–531; Dilip in drugi 2002, 71–74; West 2003, 13; Altanis in Goddard 2004, 301–302; Gilfoyle 2004; Lukašinska 2005, 5; CSC 2008, n. p., SUFK 2009, n. p.) disfunkcionalno družino, predvsem glede visoke stopnje nasilja v družini, odsotnosti staršev, problemov v družini in nizkega življenjskega standarda (glej 4.2 *Predstavitev podatkov*). Cestne otroke v Makejevki je glede tega mogoče postaviti ob bok cestnim otrokom v Moskvi (prim. Stephenson 2001), Moldaviji (prim. CSC 2008) in Romuniji (prim. Baker 2008), pa tudi v Avstraliji (prim. AIHW 2002), v ZDA (prim. Aptekar 1994; Gilfoyle 2004 idr.) in Kanadi (prim. Kelly in Caputo 2007), saj je tudi pri teh otrocih disfunkcionalna družina primarni dejavnik, ki jih potisne na cesto.

Iz vsega povedanega izhaja, da je revščino kot motivacijski dejavnik za beg otrok v Makejevki na cesto mogoče razumeti kot sekundarni dejavnik. Glede na to, da je primarni dejavnik disfunkcionalna družina, so cestni otroci v Makejevki bolj kot cestnim otrokom v Afriki, Srednji in Južni Ameriki in na Bližnjem Vzhodu podobni cestnim otrokom v Evropi, ZDA, Kanadi in Avstraliji.

#### **5.3.4 Disfunkcionalna družina**

Slaba družinska situacija, disfunkcionalna družina oziroma neprimerno družinsko okolje je naslednja serija največkrat navedenih dejavnikov, ki potisnejo otroke na cesto. Takšne družine je mogoče najti tako v nerazvitem delu sveta, v Afriki (prim. Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; Veale in Giorgia 2003; CSC 2003a; Salami in van Beers 2003; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008 idr.), v številnih državah v azijsko-pacifiški regiji (prim. Segal in Ashtekar 1994, West 2003 idr.) in na Bližnjem Vzhodu (prim. CSC 2004; Roccella 2006; Hakobyan 2008 idr), kot tudi v razvitem delu sveta, torej Severni Ameriki (prim. Wright, Witting in Kaminsky 1993;

Aptekar 1994; CWLA 2008 idr.), Evropi (prim. Brandon in drugi 1980; HRW 1996b; Stephenson 2001; Lukašinska 2002; Permien 2003; Altantis in Goddard 2004; Unicef 2005; CSC 2008) in Avstraliji (prim. AIHW 2002, West 2003 idr.).

Kot glavno težavo gre pri tem argumentu izpostaviti definicije terminov »slaba družinska situacija«, »disfunkcionalna družina« in »neprimerno družinsko okolje«. Skupne definicije namreč ni in študije uporabljajo navedene termine dokaj nenačrtno, zato je tudi nemogoče analizirati elemente, ki delajo družine disfunkcionalne. Vseeno pa je iz rabe v študijah omenjenih terminov mogoče izpostaviti nekatere značilnosti disfunkcionalnih družin. Po večini gre za družine, v katerih je ekonomsko stanje tako slabo, da morajo otroci s svojim delom na cesti prispevati k družinskemu proračunu (prim. UNESCO 1995; Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; Aptekar 2004; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008 idr.). Velikokrat gre tudi za preobremenjene družine (prim. Huang in drugi 1994; Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; Veale in Giorgia 2003; CSC 2003a; CSC 2004; Sondhi-Garg 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008; COA 2009), ki zaradi velikega števila družinskih članov teh ne morejo več ustrezno vzdrževati, in otroci so velikokrat prvi, ki pristanejo na cesti. Nekatere študije izpostavljajo tudi družine, ki so tik pred dezintegracijo ali pa so že dezintegrirane (Sexton 2005, 4; Aptekar 1994; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004) in otroci, še sploh, če prihajajo iz držav v nerazvitem delu sveta (prim. Silva 1996; West 2003; Sondhi-Garg 2004), ponavadi pristanejo na cesti. Številne študije omenjajo tudi alkoholizem in narkomanijo staršev ter splošno zanemarjanje otrok (prim. UNESCO 1995; Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; Aptekar 2004; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008 idr.).

Skozi analizo podatkov, zbranih med cestnimi otroki v Makejevki (glej 4.2.6 *Prisotni starši* in 4.2.7 *Oblika družine*), smo pokazali na družinsko ozadje cestnih otrok v Makejevki. Povedali smo, da je med 68 respondenti imelo 43 (63,2 %) prisotna oba starša, 1 (1,5 %) je imel le očeta, 18 (26,3 %) le mater, 6 (8,8 %) pa ni imelo prisotnih staršev. Kot pomembno smo izpostavili, da v primerih, ko ni bilo prisotnih staršev, njihova odsotnost ni pomenila avtomatske brezdomnosti otrok. V treh od šestih primerov, ko so respondenti navedli, da nimajo prisotnih staršev, so hkrati navedli tudi, da imajo brate in sestre (v enem primeru starejšo sestro, v dveh pa mlajša brata), ki živijo pri sorodnikih in v internatu oziroma ne živijo na cesti. V zvezi z obliko



družine smo ugotovili, da je od 68 respondentov imelo 66 (97 %) predstavo o obliki oziroma stanju lastne družine, 2 (3 %) pa sta vztrajala, da družine nimata v nikakršni obliki. Od 66 (100 %) respondentov, ki so navedli obliko družine, jih je 36 (52,9 %) opisalo svojo družino kot popolno. Svojo družino so kot dezintegrirano opisali štirje respondenti (5,8 %). Kot dezintegrirana je opredeljena družina, kjer starši živijo fizično ločeno brez pravne ločitve, otroci pa živijo pri enem ali pri drugem od staršev. Na vprašanje o obstoju družine so ti respondenti povedali, da družina sicer ne obstaja v klasičnem smislu in da je ne morejo ustrezno locirati, vendar da hkrati njenega obstoja ne morejo zanikati.

To pomeni, da so naši podatki, ki govorijo o disfunkcionalni družini, kot pomembnem dejavniku socialnega okolja, iz katerega cestni otroci prihajajo, skladni s podatki drugih avtorjev. Pri tem je treba poudariti, da termin »disfunkcionalna družina« uporabljamo v opisni obliki, in sicer za družino, ki je za otroke delno ali pa v celoti neprimerna.

### **5.3.5 Problemi v družini**

Kot smo že pokazali, številne študije izpostavljajo tudi probleme v družini kot pomemben dejavnik pri oblikovanju pojava cestnih otrok (prim. UNESCO 1995; Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; Aptekar 2004; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008 idr.), največkrat pa naj bi šlo za alkoholizem in narkomanijo staršev in skrbnikov.

V zvezi s problemi v družini smo že povedali (glej 4.2.8 *Problemi v družini*), da je med vsemi respondenti kar 50 (73,5 %) otrok opredelilo situacijo v družini kot problematično, 18 (26,5 %) pa jih je menilo, da v njihovih družinah ni izrazitejših problemov. Vseh 50 (73,5 %) otrok je probleme v družini vezalo na alkohol in po njihovem mnenju je uživanje alkohola v njihovih družinah celo za Ukrajino pretirano. 32 (64 %) otrok iz družin, v katerih naj bi bili problemi, je menilo, da njihovi starši preveč pijejo in da je to glavni razlog za slabo stanje v družini. 15 (30 %) otrok je povedalo, da je zraven alkohola pomemben problem v družini tudi brezposelnost. Iz zbranih odgovorov ni mogoče razbrati, ali je alkoholizem posledica brezposelnosti ali

je brezposelnost posledica alkoholizma. Dva člana skupine (4 %) sta povedala, da njihuni starši ob alkoholu uporabljajo občasno tudi inhalante. Iz tega izhaja podoba, ki je povsem skladna z ugotovitvami drugih avtorjev.

Tudi v Makejevki večina cestnih otrok prihaja iz družin, ki se soočajo s problemi alkoholizma, v majhnem odstotku pa tudi iz družin občasnih uporabnikov inhalantov.

### **5.3.6 Nasilje v družini**

Nasilje staršev in skrbnikov nad otroki je prav tako zelo velikokrat izpostavljen motivacijski dejavnik, ki sodeluje pri oblikovanju pojava cestnih otrok (prim. Aptekar 1994, 203; UNESCO 1995; Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; West 2003, 13; Aptekar 2004; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008 idr.), med najpogostejšimi oblikami nasilja izstopata psihično in fizično nasilje.

Pokazali smo že, da iz podatkov, zbranih med cestnimi otroki v Makejevki, kot glavni motivacijski dejavniki za beg otrok na cesto izstopajo slabe življenjske razmere v družini, slabo ekonomsko stanje v družini in alkoholizem staršev (glej 4.2.4 *Razlogi za beg na cesto*), nekateri otroci pa so k temu dodali še nasilje staršev. Pri tem je treba še enkrat izpostaviti, da so ti respondenti starše že prej opisali kot alkoholike, alkoholizem pa naj bi bil po njihovem mnenju tudi glavni vzrok nasilništva. Največkrat naj bi bili nasilni očetje, ki so jih otroci opisali kot vzkipljive, agresivne in nerazsodne.

Podatki, ki smo jih zbrali med cestnimi otroki v Makejevki in govorijo o nasilju kot pomembnem dejavniku pri motivaciji za beg na cesto, so torej v veliki meri skladni z ugotovitvami drugih avtorjev.

### **5.4 Cestni otroci in družinske vezi**

Za cestne otroke je po mnenju številnih avtorjev značilno, da velikokrat ohranijo stike s svojimi družinami (prim. UNESCO 1995, 97; Wittig in drugi 1997; Chitradub 1998; CSC 2003; Marshall 2003; Sondhi-Garg 2004 idr.). Stiki so velikokrat ekonomske

narave, saj velikokrat otroci s svojim delom na cesti podpirajo svoje družine (prim. Chitradub 1998; CSC 2003; Sondhi-Garg 2004 idr.), vendar funkcija teh stikov, poleg ekonomske, vsebuje tudi emocionalno funkcijo, ki je pomembna tako za otroke kot tudi za ostale družinske člane.

Tudi sami smo v pričujoči nalogi že pokazali, da je to ena od značilnosti cestnih otrok v Makejevki (glej 4.2 *Predstavitev podatkov* in 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*). Kot smo že povedali, je 21 (30,8 %) respondentov kot svoje trenutno mesto bivanja navedlo dom, 47 (69,1 %) respondentov pa je kot svoj trenutni dom navedlo cesto, pri vseh pa je kot univerzalno mogoče zaslediti dinamiko nihanja med življenjem doma in življenjem na cesti. Med tistimi, ki so za svoje trenutno bivališče navedli dom (21 respondentov, 30,8 % celotnega vzorca), jih 9 (13,2 %) živi v družinah vedno, 12 (17,6 %) pa občasno. Teh 9 respondentov sami sebe ne dojemajo kot cestne otroke in menijo, da je njihovo življenje na cesti začasna alternativa življenju doma. Med respondenti, ki so za svoj trenutni dom navedli cesto (47 respondentov, 69,1 % celotnega vzorca), jih je 19 (27,9 %) poročalo o cesti kot permanentni lokaciji bivanja, 28 (41,1 %) pa kot o začasni.

Opozorili smo tudi na triangulirane podatke, ki kažejo, da predstavlja tako za otroke, ki so za svoj dom opredelili cesto, kot tudi za tiste, ki zase menijo, da živijo doma, cesta dominantno življenjsko okolje. Glede na navzkrižno primerjanje izjav cestnih otrok, lastnih opazovanj in komentarjev drugih respondentov (predstavnikov vladnih in nevladnih organizacij ter policije) je mogoče skleniti, da je večina interesov in aktivnosti respondentov, ki so sodelovali v naši raziskavi, vezanih na življenje na cesti. Otroci investirajo prav tako veliko časa in energije v življenje na cesti tudi takrat, ko tam dejansko ne bivajo, kar je razvidno predvsem iz pogovorov in načrtovanj, ki se vežejo na čas, ki ga otroci šele bodo preživeli v skupini na cesti.

Povedali smo tudi že, da se velika večina otrok vsaj občasno vrača k svojim družinam in da je to čas abstinenca življenja na cesti oziroma čas ponovne integracije v družino. Ne le da otroci v času, ki ga preživijo doma, ne živijo na cesti, izolirani so tudi od socialne mreže, ki je za to okolje značilna, pa tudi predpisani vedenjski vzorci okolja v družini so drugačni od predpisanih vedenjskih vzorcev na cesti (glej 4.2.12 *Življenje na cesti*). Ugotovili smo, da je nihanje med življenjem na cesti in življenjem

doma tudi nihanje med integracijo v življenje na cesti in življenje v družini, kar pa posledično vpliva tudi na oblikovanje identitete.

Iz povedanega izhaja, da so podatki, ki smo jih sami zbrali s terenskim delom, delno skladni z ugotovitvami drugih avtorjev. Cestni otroci v Makejevki sicer ohranjajo stike s svojimi družinami, ki so zelo pomembni zaradi emocionalne stabilnosti otroka in družinskih članov, a ohranjeni stiki nimajo ekonomske narave na enak način, kot to ugotavljajo drugi avtorji. Cestni otroci v Makejevki so na cesti sicer vključeni v nekatere ekonomske aktivnosti, vendar z denarjem ne podpirajo svojih družin.

## **5.5 Matrifokalnost**

Povedali smo tudi že, da naj bi na oblikovanje pojava cestnih otrok po mnenju nekaterih avtorjev odločilno vplivala tudi fokalnost družine (prim. Aptekar 1989; Aptekar 1994; Berry in drugi, 1997; Marshall 2003 idr.) (glej 2.5.3 *Amerika*). Družine, v katerih se pojavlja oče kot fokalna točka avtoritete, na primer elitne družine v Latinski Ameriki, imajo socializacijske vzorce, ki otroke naučijo spoštovati avtoriteto (prim. Berry in drugi 1997, n. p.), in za te otroke obstaja manjša verjetnost, da bodo pristali na cesti. Na drugi strani pa so matrifokalne družine, torej družine, v katerih je mati osrednja točka avtoritete, in ta fokalna oblika je značilna za družine, iz katerih po večini prihajajo cestni otroci (prim. Aptekar 1989, n. p., Berry in drugi, 1997, n. p.). Omenili smo že Aptekarja (1994) (glej 2.5.8 *Sklep*) in Awada (2002) (glej 2.5.1.28 *Sudan*), ki menita, da dinamika patrifokalne družine deluje pospeševalno na dekleta, da zapustijo dom, dinamika matrifokalne družine, predvsem v vzhodnoafriških, latinskoameriških in obubožanih severnoameriških družinah, pa vpliva bolj na fante, da zapustijo dom. Ključnega pomena je tudi razredno ozadje, ki fundamentalno oblikuje socializacijske vzorce družin (prim. Aptekar 1994, Baker, Panter Brick in Todd 1997, Marshall 2003, West 2003, Sondhi-Garg 2004). Kot primer lahko spomnimo na Berryevo študijo (prim. Berry in drugi 1997), ki smo jo v nalogi že navedli. Berry govori o primerih družin iz Latinske Amerike, ki imajo različno razredno pripadnost in različne družinske tradicije (prim. Berry, Dasen in Saraswathi 1997, n. p.). Elitne družine imajo močne očete in strogo vzgojo, družine iz nižjih razredov pa imajo v središču matere, očetje so odsotni, za te družine pa so značilni tudi permisivni socializacijski vzorci.

Pokazali smo, da cestni otroci v Makejevki prihajajo praviloma iz družin nižjega razreda (glej 4.2 *Predstavitev podatkov*), družine pa so po večini matrifokalne (glej 4.2.7 *Oblika družine*). Izpostavili smo tudi ugotovitev, ki izhaja iz kvalitativnih podatkov, in sicer, da so cestni otroci v Makejevki praviloma bolj navezani na mater (glej 4.2.4 *Razlogi za beg od doma*), kar nedvomno vpliva na matrifokalno delovanje družine. Očetje v teh družinah so praviloma odsotni (glej 4.2.7 *Oblika družine*), velikokrat niso osrednja avtoriteta (glej 4.2.4 *Razlogi za beg od doma*) in tako praviloma nimajo aktivne vloge pri vzgoji otrok.

Naše ugotovitve so torej povsem skladne z ugotovitvami drugih avtorjev, da je matrifokalna družinska oblika značilna za cestne otroke tako v Makejevki kot tudi drugod po svetu.

## 5.6 Habitat cestnih otrok

V pričujoči nalogi smo že navedli Chitraduba (1998), ki je oblikoval shemo primarnega in sekundarnega habitata cestnih otrok na Tajskem (Chitradub 1998, 104) (glej *Tabela 2.2: Primarni vs. sekundarni habitat*). Podobno shemo je mogoče oblikovati tudi za cestne otroke v Makejevki:

Tabela 5.1: Primarni vs. sekundarni habitat

	<b>Primarni habitat</b>	<b>Sekundarni habitat</b>
Cestni otroci na Tajskem (Chitradub 1998, 104)	Cesta	Vladna/nevladna organizacija
	Vzajemno prijateljstvo, ki temelji na delitvi	Pravila, odredbe, disciplina
	Svoboda, fleksibilnost	Striktност, kaznovanje
	Mamila, lepilo	Specifični urniki
	Igre, diskoteka	Omejen prostor
	Integriran cikel življenja	Repeticija in pomanjkanje iniciative
C e s t	Cesta	Vladne/nevladne organizacije

	Vzajemno prijateljstvo, ki temelji na delitvi	Pravila, odredbe, disciplina
	Svoboda, fleksibilnost	Striktност, kaznovanje
	Mamila, lepilo, <i>baltuška</i>	Specifični urniki
	Relativno neomejen prostor	Omejen prostor
	Integriran cikel življenja	Repeticija in pomanjkanje iniciative

Iz materiala, zbranega med cestnimi otroki v Makejevki, izhaja ugotovitev, ki je v celoti skladna s Chitradubovimi ugotovitvami (prim. Chitradub 1998, 104). Primarni habitat cestnih otrok v Makejevki je praviloma v konfliktu s sekundarnim habitatom,<sup>151</sup> kar je ponavadi glavna ovira pri resocializaciji in reintegraciji cestnih otrok. Skladno z ugotovitvami iz poglavja 4.4.3.1.1 *Procesi integracije in asimilacije* lahko razumemo tudi, zakaj otroci, ki so več časa preživeli na cesti, v sekundarnem habitatu ta konflikt tudi težje razrešijo.

### 5.7 Cestni otroci in vključenost v ekonomske aktivnosti

Številne študije izpostavljajo, da je za cestne otroke značilna vključenost v ekonomske aktivnosti. Tako je za cestne otroke v Afriki (prim. CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008 idr.), azijsko-pacifiški regiji (prim. Chitradub 1998; BBS 2003; West 2003; Sondhi-Garg 2004 idr.), v regiji Bližnjega Vzhoda (prim. CSC 2004; Tufail 2004; Roccella 2006; Hakobyan 2008) in v državah Srednje in Južne Amerike (prim. Aptekar 1994; Berry in drugi 1997 idr.) značilno, da opravljajo na cesti različna dela, legalna, pollegalna in nelegalna ter da so močno integrirani v lokalno ekonomijo. Za otroke v razvitem svetu, v Evropi in Severni Ameriki na primer, pa je bolj značilno, da se ukvarjajo z delom, ki ga ne bi mogli opredeliti kot sestavni del legitimnega tipa ekonomije (prim. Stephenson 2001; Dachner in Tarasuk 2002; Lukašinska 2002 idr.), vseeno pa relativno uspešno funkcionira kot elementarni del preživetvene strategije otrok. Kar se tiče ekonomskih aktivnosti cestnih otrok, gre omeniti tudi razliko med cestnimi otroki v državah

<sup>151</sup> Primarni habitat cestnih otrok v Makejevki socializira posameznike in takšna socializacija je velikokrat nekompatibilna s profilom, ki je zahtevan v sekundarnem habitatu.

razvitega sveta in cestnimi otroki v državah v razvoju. Otroci iz držav v razvoju s svojim delom na cesti velikokrat podpirajo svoje družine (Chitradub 1998; CSC 2002; BBS 2003; CSC 2003; CSC 2003a; West 2003; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008 idr.), medtem ko to ne velja za cestne otroke v razvitem svetu (prim. Dachner in Tarasuk 2002; Lukašinska 2002 idr.). Zraven otroškega dela pa je beračenje ena največkrat navedenih ekonomskih aktivnosti oziroma preživetvenih strategij cestnih otrok (prim. Schurink 1993, 268; Aptekar 1994 idr.), tako v državah v razvoju (prim. UNESCO 1995, 82–85; HRW 1996b; Musonda 2002; CSC 2003a; Marshall 2003; West 2003; CSC 2004; Sondhi-Garg 2004; Temalaru 2005; Casa Alianza v Street Children: The Prevalence, Abuse & Exploitation of Street Children 2006; CSC 2008; Inter-American Commission on Human Rights 2008; Eurasinet 2008 idr) kot tudi v razvitih državah (prim. O'Mahony in Ferguson 1991; Stephenson 2001; Altanis in Goddard 2004, Baker 2008 idr). Med cestnimi otroki je kot oblika ekonomske aktivnosti zelo razširjeno tudi zbiranje odpadnega materiala (prim. O'Mahony in Ferguson 1991; HRW 1996b; Panter-Brick, Todd in Baker 1996 Inciardi in Surratt 1997; Chitradub 1998; CSC 2001; Parker 2002; BBS 2003; West 2003; Sondhi-Garg 2004; Temalaru 2005; Baker 2008 idr.), predvsem odpadnega železa, stekla, papirja in plastike. Za otroke v nerazvitem svetu je značilno še, da so vključeni v kriminalne aktivnosti, prostitucijo in preprodajo mamil (prim. Chitradub 1998; West 2003 idr.).

Kot smo v nalogi že pokazali, so tudi cestni otroci vključeni v številne ekonomske aktivnosti na cesti (glej 4.2 *Predstavitev podatkov*, 4.4 *Cestni otroci kot subkultura*). Med cestnimi otroki se zaposlitev kot pravnoformalna oblika služenja denarja ne pojavlja prav pogosto in v tej točki se cestni otroci v Makejevki razlikujejo od cestnih otrok v drugih državah, predvsem od otrok v državah tretjega sveta. zelo razširjene pa so druge dejavnosti. Za večino otrok v Makejevki je beračenje glavni vir dohodka in se izključno ali pa v kombinaciji s katero od drugih dejavnosti pojavlja kar v 60 (88 %) primerih. Izključno z beračenjem se preživlja 12 (17,7 %) otrok, beračenje pa kombinira z zbiranjem praznih steklenic 31 (45,6 %) otrok, z zbiranjem stekla in odpadnega železa 16 (23,5 %) otrok, beračenje pa kombinira samo z zbiranjem odpadnega železa le eden (1,5 %) od otrok. Izključno s pobiranjem praznih steklenic se ukvarjata dva (3 %), z zbiranjem odpadnega železa pa trije (4,5 %). Dva od otrok (3 %) sta bila v času opravljanja raziskave zaposlena, eden na lokalni tržnici, drugi pa

na gradbišču, eden (1,5 %) od otrok pa ni navedel nobene pridobitne dejavnosti. Glede kriminalnih aktivnosti, prostitucije in preprodaje mamil lahko sklenemo, da to niso aktivnosti, v katere bi se cestni otroci v Makejevki vključevali.

Iz povedanega izhaja, da so cestni otroci v Makejevki glede nekaterih ekonomskih aktivnosti zelo podobni cestnim otrokom drugod po svetu. Podobnosti se kažejo predvsem v zelo razširjenih aktivnostih beračenja in zbiranja odpadnega materiala, razlike pa se pojavijo na področju otroškega dela, ki ga je med cestnimi otroki v Makejevki bistveno manj kot drugod po svetu.

### **5.8 Zlorabno okolje cestnih otrok**

Otroci naj bi bili na cesti izpostavljeni slabim življenjskim razmeram (prim. Apteekar 1994; Lalor 1998; Young 2003; CSC 2004), nasilju in zlorabam (prim. Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; Sexton 2005; CSC 2008), posebno nevarnost pa predstavljajo oboroženi konflikti (prim. Sexton 2005, 4; CSC 2008, n. p.), v katere so otroci vključeni kot vojaki oziroma so kolateralne žrtve. Kot posebno obliko nasilja in zlorab omenjajo nekateri avtorji tudi nasilje, ki prihaja iz subkulture, v kateri so otroci sami člani (prim. Apteekar 1988; Chitradub 1998; Awad 2002, Magazine 2003 idr.), šlo pa naj bi predvsem za obliko cestne socializacije, kateri so otroci izpostavljeni v procesu prehajanja iz doma na cesto. Otroci naj bi trpeli tudi zaradi splošne negativne stigmatizacije in marginaliziranosti (prim. UNESCO 1995; Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; Lalor 2004; CSC 2006; CSC 2008).

V pričujoči nalogi smo pokazali, da je tudi okolje cestnih otrok v Makejevki mogoče interpretirati kot zlorabno oziroma vsaj za otroke neprimerno (glej 4.2 *Predstavitev podatkov*, 4.3 *Cestni otroci v Makejevki kot produkt tranzicije* in 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*). Pokazali smo (glej 4.2.12.2 *Nasilje*), da sta nasilje in viktimizacija del življenja cestnih otrok v Makejevki v času, ko so na cesti. Omenili smo tudi, da so cestni otroci kot pripadniki cestne subkulture evidentno bolj izpostavljeni nasilju kot pa otroci, ki živijo doma in preživljajo prosti čas na cesti. Cestni otroci v Makejevki menijo, da je temu tako zaradi občega prepričanja, da za cestne otroke nihče ne skrbi, in tako tudi sankcije v primerih kršitve njihovih pravic za storilca ne morejo biti hude. Kljub temu da skupina nudi določeno stopnjo zaščite za



posameznika, to ne izključuje vseh oblik zlorabe, saj ko skupina eliminira eno obliko viktimizacije, hkrati vzpostavi novo, in sicer tisto, ki ji posameznik postane izpostavljen s tem, ko vstopi v subkulturo.

Glede na usmeritev smo razdelili agresivna dejanja v tri kategorije: nasilje, ki je usmerjeno proti skupini cestnih otrok ali posamezniku in prihaja iz občega socialnega okolja; nasilje, ki se pojavlja med skupinami cestnih otrok in nasilje, ki se pojavlja znotraj skupine cestnih otrok in je usmerjeno navznoter. Povedali smo tudi, da so oblike nasilja glede vsebine nasilnih akcij različne, največ pa je verbalnega in fizičnega nasilja. Kot posebno obliko nasilnega dejanja smo izpostavili spolno nasilje, ki se pojavlja v obliki posilstev, značilno je za fante v skupini, ki v primerih, da fizično nasilje nima več zelenega učinka, preidejo na spolno nasilje nad vrstniki.

V zvezi z življenjskimi razmerami smo povedali, da jih je sicer mogoče interpretirati kot slabe, vendar ne enoznačno (glej 4.2 *Predstavitev podatkov*). Izpostavili smo stališče otrok (glej 4.2.12.1 *Življenje na cesti v primerjavi z življenjem doma*), ki so v intervjujih povedali, da je življenje na cesti prežeto s pomanjkanjem, in pomanjkanja doma, kljub relativno slabemu ekonomskemu položaju, niso izkušali. Pomanjkanje naj bi se kazalo predvsem v izostanku kuhanih obrokov hrane, čiste obleke in prenočevanja v postelji. Triangulirani podatki so pokazali, da navedene trditve sicer držijo, pokazali pa so tudi, da je situacija na cesti drugačna in velikokrat boljša kot situacija doma (glej 4.2.12.1 *Življenje na cesti v primerjavi z življenjem doma*).

Ta ugotovitev je torej povsem skladna z ugotovitvami številnih avtorjev (prim. Aptekar 1994; Bemak 1996; Panter-Brick, Todd in Baker 1996; Baron 1997 idr.), ki ugotavljajo, da življenje cestnih otrok ni enoznačno slabo in da je otrokom na cesti velikokrat boljše kot doma.

## 5.9 Cestni otroci in omamna sredstva

Med cestnimi otroki naj bi bila po mnenju številnih avtorjev močno razširjena omamna sredstva (prim. HRW 1996b, 2; Noto, Nappo, Galduroz, Mattei in Carlini 1997; Inciardi in Surratt 1998, 8; Trussell 1999; AIHV 2002; Gutierrez in Vega 2003, 32; CSC 2004 Lalor 2004; Hong in Ohno 2005, 13; Casa Alianza v Street Children: The Prevalence, Abuse & Exploitation of Street Children 2006, n. p.; MBF 2007; SOCPD 2007, n. p.; Baker 2008, n. p.; Narus 2008 idr.). Največkrat navedena omamna sredstva so alkohol, cigareti in inhalanti, velikokrat pa študije navajajo tudi substance, ki so lokalno specifične, na primer khat (Lalor 1999, 766), kokain in marihuana (Inciardi in Surratt 1998, 8).

Tudi sami smo ugotovili, da so omamna sredstva med cestnimi otroki v Makejevki močno prisotna (glej 4.2.11 *Omamna sredstva* in 4.4.5 *Subkulturni stil*). Pokazali smo, da je najbolj razširjena uporaba cigaret, na drugem mestu so inhalanti (61 otrok, 89,7 %) in pa na tretjem alkohol (54 otrok, 79,4 %). Najbolj razširjena kombinacija omamnih sredstev je kombinacija alkohola, cigaret in inhalantov, ki jo je mogoče najti pri 37 (54,4 %) otrocih, sledi kombinacija alkohol, cigarete, inhalanti in *baltuška*, ki se pojavlja pri 17 (25 %) članih skupine, cigarete in inhalante uporablja 7 (10,3 %) otrok, izključno kadi pa 6 (8,8 %) otrok. Pokazali smo tudi (glej 4.2.11 *Omamna sredstva*), da večina otrok prične s kajenjem še preden začne živeti na cesti, največkrat pa so intervjuvanci kot glavni vzrok navedli vrstniški vpliv. Kajenje naj bi bilo po njihovem mnenju tudi med najmlajšimi cestnimi otroki nekaj povsem običajnega (prim. Naterer 2006, 34). Povedali smo, da je podobno opaziti tudi pri uporabi inhalantov, ki je med cestnimi otroki v Makejevki izjemno razširjena. Vsak otrok na dan porabi povprečno od pet do osem tubic lepila, lepilo otroci kupujejo na tržnicah, izjemoma pa se občasno pojavi na sceni tudi barva oziroma topilo. Po njihovih poročilih naj bi uporaba lepila imela manj neželenih učinkov, kot sta glavobol in slabost, sami pa so to vrsto inhalanta opisali kot 'lažjo od barve'.

Izpostavili smo tudi na intravenozno uporabo *baltuške* (glej 4.2.11 *Omamna sredstva* in 4.4.5 *Subkulturni stil*), ki je značilna izključno za cestne otroke v skupini 3, v kateri jo uporablja 17 cestnih otrok. Količine substance, ki si jo posameznik na dan injicira, nam ni uspelo oceniti, saj je ta odvisna od denarja, ki ga imajo otroci na voljo, in

založenosti lokalnih lekarn, kjer kupujejo sestavine mešanice. Povedali smo, da je iz kvalitativnih podatkov mogoče skleniti, da otroci povprečno na dan porabijo od dva do tri decilitre substance, v skrajnih primerih pa tudi do pol litra substance in celo več (prim. Naterer 2007, 162–246). Glede na to, da gre pri uporabi *baltuške* za intravenozno uživanje, torej ne gre soglašati z Lalorjevo ugotovitvijo, da trde droge med cestnimi otroki niso prisotne (Lalor 1999, 766) oziroma, da je uporaba omejena na alkohol, cigarete, inhalante in mehkejša omamna sredstva, kot je na primer hašiš (glej 2.6.2.5 *Študije s področja zdravja in razvoja cestnih otrok*).

## **5.10 Zdravstveno stanje cestnih otrok**

V pričujoči nalogi smo omenili tudi že številne raziskave, ki so se ukvarjale z zdravjem in razvojem cestnih otrok (prim. English 1991; UNESCO 1995; Gross, Landfried in Herman 1996; Panter Brick, Todd in Baker 1996; de la Barra 1998; Vega in Gutierrez 1998; Lalor 1999; ILO 2000; CSC 2001; ILO 2001; CSC 2002; Dachner in Tarasuk 2002; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2004a; UNICEF 2005; CSC 2006; CSC 2008; CSC 2009 idr.). Po mnenju večine avtorjev, naj bi slabe življenjske razmere imele zelo negativen vpliv na cestne otroke (prim. UNESCO 1995; de la Barra 1998; Lalor 1999; ILO 2000; CSC 2001; ILO 2001; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004; CSC 2004a; UNICEF 2005; CSC 2006; CSC 2008; CSC 2009 idr.). Med temi avtorji pa obstajajo tudi takšni, ki ne soglašajo s to ugotovitvijo in celo dokazujejo, da so cestni otroci lahko zaradi svojega načina življenja in tudi prehrane v veliko boljšem psihofizičnem stanju, kot so otroci iz kontrolne skupine, ki ne živijo na cesti (prim. Gross, Landfried in Herman 1996; Panter Brick, Todd in Baker 1996 idr.).

V zvezi s počutjem in zdravstvenim stanjem otrok smo tudi že povedali (glej 4.2.11 *Omamna sredstva*), da jih je kar 67 (98,5 %) navedlo lastno stanje kot dobro, le eden (1,5 %) pa kot slabo. Ne glede na relativno slabe življenjske razmere na cesti, relativno težke delovne pogoje in razširjeno uporabo omamnih substanc je videti, da se otroci dobro počutijo. Tudi tisti, ki so v času zbiranja podatkov imeli evidentne bolezenske znake (na primer otečene bezgavke, povišano telesno temperaturo, prebavne težave, gangrene ipd.), se nad svojim stanjem niso pritoževali.

V skladu z vsem povedanim lahko soglašamo tako z avtorji, ki menijo, da ima življenje na cesti negativne posledice za zdravje in razvoj cestnih otrok, kot tudi s tistimi, ki temu nasprotujejo. Iz podatkov, ki smo jih zbrali med terenskim delom v Makejevki, namreč izhaja neizpodbitna ugotovitev, da ima življenje na cesti negativne posledice, vendar je k temu treba prišteti še subjektivno mnenje otrok, ki pa po večini menijo, da so zdravi in da jim gre dobro.

## **5.11 Subkulturalna narava skupin cestnih otrok**

### **5.11.1 Subkultura cestnih otrok vs. pleme cestnih otrok**

Predstavljajo cestni otroci subkulturo? Vprašanje zveni dokaj enostavno in odgovor nanj je skoraj avtomatsko pritrdilen. Cestni otroci se v literaturi s tega področja pojavljajo kot subkultura, študije, ki bi skupine otrok opisale kot kaj drugega kot subkulturo, nam niso znane (prim. Apteekar 1993; Bourdillon 1994; Awad 2002; Gilfoyle 2004; Magazine 2003, Felices los Niños 2009 idr.). Subkultura naj bi otrokom nudila zaščito in materialno ter emocionalna podporo (prim. Kopoka 2000; Sexton 2005; CSC 2008 idr.), bila pa naj bi osnovna oblika substituta za izostalo družino (prim. Hanssen 1996, 247–257). Pa gre v resnici pri cestnih otrocih za subkulturo?

Po opravljenem pregledu študij cestnih otrok in pregledu konceptov, vezanih na subkulturo, lahko sklenemo, da v grobem gre za subkulturo, a le v primeru, da pojem subkulture posplošimo in ga razumemo v njegovem najširšem in najenostavnejšem smislu, torej kot del širše celote oziroma kot sub-kulturo (prim. Gordon 1947).

Skupin cestnih otrok v Makejevki namreč ne moremo razumeti kot subkulturo v Cohenovem smislu (prim. Cohen 1955, 28, 73), saj pri cestnih otrocih, ko govorimo o formaciji subkulture (glej 4.2.4 *Razlogi za beg na cesto*, 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*), ne gre za specifične načine spoprijemanja s problemi prilagoditve, statusne frustracije in druge elemente, ki jih Cohen izpostavlja (ibid.). Prav tako ni videti, da bi skupina cestnih otrok temeljila na normah, ki »so vzete iz obče družbe in obrnjene na glavo.« (Cohen 1955, 28). Delovanje skupin cestnih otrok je sicer

specifično, vendar v veliki meri skladno z obče sprejetimi normami (glej 4.2.12 *Življenje na cesti*, 4.4.1 *Subkulturene oblike prostora*, 4.4.2 *Subkulturene kognitivne sheme*, 4.4.3 *Subkulturena kolektivna in individualna identiteta*, 4.4.4 *Socialna organizacija skupin*), kar je eden od temeljev za preživetje otrok na cesti. Predvsem pa cestni otroci v Makejevki kažejo znake deviantnosti (glej 4.2 *Predstavitev podatkov*, 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*), nikakor pa niso delinkventni (ibid.).

Gre pa soglašati z večino drugih Cohenovih ugotovitev, predvsem tistih o kratkoročnem hedonizmu (Cohen 1955, 30), skupinski avtonomiji (ibid., 31), skupinskem regulacijskem sistemu pritiskov (ibid., 35–36) in drugih subkulturnih elementih, ki jih najdemo tudi pri cestnih otrocih v Makejevki.

Kot subkulturi alternativno obliko lahko navedemo že omenjen Maffesolijev koncept plemena (prim. Muggleton in Weinzierl 2003, 12). Povedali smo že, da je glavna značilnost plemena odsotnost skupinske identitete, ki bi temeljila na tradicionalni strukturi, kot sta na primer razred in spol (glej 3.4.3 *Post-subkulturni pristopi*), in videti je, da je to prav tisto, kar tudi pri cestnih otrocih izostaja (glej 4.2 *Predstavitev podatkov* in 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*). Vseeno pa cestnih otrok ne moremo razumeti kot pleme, saj se ni mogoče strinjati z delom v definiciji plemena, ki pleme predstavlja kot »vzorke potrošnje in praks, ki omogočajo posamezniku, da oblikuje nove oblike trenutne socialnosti – socialne konfiguracije manjših razsežnosti, ki delujejo onkraj modernističnih razrednih meja« (Maffesoli 1996, cit. po Muggleton in Weinzierl 2003, 12). Naj še enkrat izpostavimo, da je po Maffesolijevem mnenju pleme bolj kot rigidna formacija stanje duha, izraženo v formi oziroma v življenjskem stilu brez posebno stabilnih praks inkluzije in ekskluzije, saj je po avtorjevih besedah integrativno in distinktivno hkrati (ibid.). Pri cestnih otrocih v Makejevki ne moremo govoriti o 'stanju duha, izraženem v formi' na isti način, kot lahko govorimo o tem pri (novih) plemenih.<sup>152</sup> Poleg tega pa skupine cestnih otrok izražajo določeno stopnjo rigidnosti, ki jih po Maffesoliju pri plemenih ni (prim. Muggleton in Weinzierl 2003, 12). Kot smo že pokazali, obstajajo v skupinah cestnih otrok v Makejevki stabilne

---

<sup>152</sup> Kot neo-tribalistični primer socialne formacije lahko navedemo eko-komunizem, gibanje, ki je kombinacija socializma, komunizma in okoljske filozofije (prim. Tellus 2009) in primer nacionalnega anarhizma (prim. Terra Firma 2009), gibanja za vzpostavitev novega političnega in socialnega reda v družbi.

prakse inkluzije in ekskluzije (glej 4.2.12 *Življenje na cesti*, 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*).

Rešitev je torej treba poiskati v fluidnem konceptu, ki ga je potrebno razumeti kot obliko kontinuuma, kjer je na eni strani subkultura z vsemi svojimi osnovnimi značilnostmi (prim. 3.4.1 *Čikaška šola*, 3.4.2 *Birminghamska šola*), na drugi strani pa 'pleme' (tribe). Po vsem povedanem (prim. 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*, 3 *Subkultura in njene značilnosti*) je cestne otroke v Makejevki torej mogoče postaviti med subkulturo v Cohenovem (1955) in 'pleme' (tribe) v Maffesolijevem (1996) pojmovanju termina, poudariti pa je treba, da se njihova umestitev nagiba bolj k subkulturi.<sup>153</sup>

### **5.11.2 So cestni otroci delinkventna ali deviantna subkultura?**

Pokazali smo, da iz predstavljenih študij cestnih otrok (prim. Aptekar 1992; Aptekar 1993; Aptekar 1994; UNESCO 1995; CSC 2001; CSC 2002; CSC 2003; Magazine 2003; Marshall 2003; CSC 2004; CSC 2006; CSC 2008; CSC 2009; AIHW 2002; Awad 2002; West 2003; Lalor 2004; Sondhi-Garg 2004; Sexton 2005; MBF 2007; SOCPD 2007 idr.) (glej 2.5 *Obravnava pojava cestnih otrok po geografskem ključu* in 2.6 *Obravnava pojava cestnih otrok po disciplinarnem ključu*) izhaja, da gre pri cestnih otrocih za deviantno subkulturo. Kriminalnih in delikventnih dejanj je malo (prim. Aptekar 1992; Aptekar 1993; Aptekar 1994; UNESCO 1995; CSC 2001; CSC 2002; CSC 2003; Magazine 2003; Marshall 2003; CSC 2004; CSC 2006; CSC 2008; CSC 2009; AIHW 2002; Awad 2002; West 2003; Lalor 2004; Sondhi-Garg 2004; Sexton 2005; MBF 2007; SOCPD 2007 idr.), in to naj bi bila ena od bistvenih značilnosti cestnih otrok (Aptekar 1994, 203).

Skladno z že predstavljenimi koncepti in primeri subkultur (glej 3.4 *Sociološka raziskovanja subkultur* in 3.5 *Antropološka raziskovanja subkultur*) in

---

<sup>153</sup> Predvsem zato, ker prihajajo cestni otroci v Makejevki po večini iz družin iz nižjih slojev (glej 4.2 Predstavitev podatkov), torej jih je mogoče razredno opredeliti, njihovo participacijo v subkulturi cestnih otrok pa je mogoče razumeti kot enoten odziv na podobno situacijo (zlorabno družinsko okolje na primer). Skupina cestnih otrok v Makejevki kaže tudi številne druge značilnosti, ki jih najdemo pri tradicionalno pojmovanih subkulturah, kot so na primer jezik, norme, aktivnosti in interesi (prim. Cressey 1932 v Lutters in Ackerman 1996, 5). Po drugi strani pa izostajajo nekatere že zgoraj navedene osnovne značilnosti plemena.

predstavljenimi podatki iz Makejevke (glej 4.2 *Predstavitev podatkov*, 4.3 *Cestni otroci v Makejevki kot produkt tranzicije* in 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*) lahko še enkrat izpostavimo, da cestni otroci v Makejevki niso delinkventni. Otroci namreč niso vključeni v kriminalna dejanja, kot je to značilno za delinkventne subkulture, o katerih govorita Cohen (1955) in Young (glej 3.4.2 *Delinkventnost in delinkventna subkultura*, 3.4.1 *Čikaška šola* in 3.4.3 *Podtalni sistem vrednot*), pa tudi obče se izogibajo kršitvam zakona. Njihova deviantnost v odnosu do ukrajinske družbe se kaže predvsem v njihovem načinu življenja (glej 4.2 *Predstavitev podatkov*, 4.3 *Cestni otroci v Makejevki kot produkt tranzicije* in 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*).

### 5.11.3 Umestitev subkulture cestnih otrok v koncept freeganovske subkulture in mainstreamovske kapitalistične kulture

Da bi bolje razumeli konflikt med primarnim in sekundarnim habitatom (glej *Tabela 5.1: Primarni vs. sekundarni habitat*), je treba izpostaviti glavne razlike med eno in drugo obliko okolja. V nalogi smo že predstavili Edwardsovo in Mercerjevo shemo (prim. Edwards in Mercer 2007, 289) (glej 3.5.4 *Antropološke raziskave subkultur*), ki služi kot osnova za razumevanje subkulture cestnih otrok v Makejevki:

Tabela 5.2: Značilnosti freeganovske kulture, subkulture cestnih otrok v Makejevki in kapitalistične kulture

<b>Freeganovska kultura</b> (Edwards in Mercer 2007, 289)	<b>Subkultura cestnih otrok v Makejevki</b> (glej 4.2 <i>Predstavitev podatkov</i> , 4.4 <i>Cestni otroci v Makejevki kot subkultura</i> )	<b>Mainstreamovska kapitalistična kultura</b> (Edwards in Mercer 2007, 289)
neformalna ekonomija	neformalna in kapitalistična ekonomija	kapitalistična ekonomija
brezplačna hrana	brezplačna hrana, pa tudi hrana kot dobrina	hrana kot dobrina
brez hierarhije in organizirane strukture	hierarhija in organizirana struktura	visoka stopnja hierarhičnosti in strukturiranosti
kaos/anarhija – red temelji na notranji	red temelji na notranji kontroli	zunANJI nadzor, ki ga izvaja vlada in korporacije

kontroli		
hrana se nahaja v smetiščnih zabojnikih	hrana se nahaja tako v smetiščnih zabojnikih kot tudi v trgovinah	hrana se nahaja zložena na policah v trgovinah
prehranjevanje s <i>surovo</i> in <i>gnilo</i> hrano	prehranjevanje s <i>surovo</i> in <i>kuhano</i> hrano	prehranjevanje s <i>kuhano</i> hrano
<i>umazano</i>	<i>umazano in čisto</i>	<i>higienično čisto</i>
zanašanje na občutek o varnosti hrane	zanašanje na občutek o varnosti hrane	zanašanje na oznako, ki diktira rok trajanja in posledično varnost hrane
slow-food-lifestyle	slow-food-lifestyle in fast-food-lifestyle	fast-food-lifestyle
prehranjevanje na cesti, na prostem	prehranjevanje na cesti, na prostem	prehranjevanje v zaprtem, reguliranem in komodificiranem prostoru
socialna selekcija, distribucija in potrošnja hrane	socialna selekcija, distribucija in potrošnja hrane	visoka stopnja individualizacije pri nabiranju hrane, manj socialne interakcije

Iz sheme (Tabela 5.2: *Značilnosti freeganovske kulture, subkulture cestnih otrok v Makejevki in kapitalistične kulture*) je razvidno, da cestnih otrok v Makejevki ni mogoče umestiti popolnoma v mainstreamovsko kulturo, pa tudi v kontrakulturo, kot je na primer freeganovska, v celoti ne. Subkultura cestnih otrok ima številne značilnosti, ki jih najdemo tudi pri freegancih, kot sta na primer notranja kontrola in socialna selekcija, distribucija in potrošnja hrane, vendar pa ima subkultura cestnih otrok prav tako mainstreamovske značilnosti. Oblika ekonomije cestnih otrok je neformalna in kapitalistična hkrati, oziroma po potrebi izmenično ena ali druga. Podobno je mogoče opaziti tudi na primeru hrane, ki je za otroke zaradi njihovega specifičnega kulturnega kapitala praviloma brezplačno dostopna, si jo pa velikokrat vseeno tudi kupijo (predvsem v primerih, ko si zaželi posebnih priboljškov). Za razliko od freegancev imajo skupine cestnih otrok socialno strukturo in hierarhijo (glej 4.4.4 *Socialna organizacija skupin*).



#### 5.11.4 Podtalni sistem vrednot

Konflikt med primarnim in sekundarnim habitatom torej ne nastopi zaradi *a priori* kontrakulturne naravnosti subkulture cestnih otrok (glej *Tabela 5.1: Primarni vs. sekundarni habitat* in *Tabela 5.2: Značilnosti freeganovske kulture, subkulture cestnih otrok v Makejevki in kapitalistične kulture*), ampak zaradi sistema vrednot. Na že omenjeno Youngovo (1971) primerjavo formalnih in podtalnih vrednot (prim. Gelder in Thornton 1997, 73) je mogoče aplicirati tudi sistem vrednot cestnih otrok v Makejevki:

Tabela 5.3: Formalne in podtalne vrednote v primerjavi z vrednotami cestnih otrok v Makejevki

<b>Formalne delovne vrednote</b> (Young 1971 v Gelder in Thornton 1997, 73)	<b>Podtalne vrednote</b> (Young 1971 v Gelder in Thornton 1997, 73)	<b>Vrednote cestnih otrok v Makejevki</b> (glej 4.2 <i>Predstavitev podatkov, 4.4 Cestni otroci v Makejevki kot subkultura</i> )
odložena zadovoljitev	kratkoročni hedonizem.	kratkoročni hedonizem.
načrtovanje prihodnjih akcij	spontanost	spontanost
soglasnost z birokratskimi pravili	ego-ekspresivnost	ego-ekspresivnost
fatalizem, visok nadzor nad detajli in majhen nad smerjo	avtonomija, nadzor nad obnašanjem v detajlih in smerjo	avtonomija, nadzor nad obnašanjem v detajlih in smerjo
rutina, predvidljivost	nove izkušnje, vznemirljivost	nove izkušnje, vznemirljivost
instrumentalni odnos do dela	aktivnosti, ki so same sebi namen	aktivnosti, ki so same sebi namen
težka produktivnost pri delu je razumljena kot vrednota	zaničevalni odnos do dela	zaničevalni odnos do dela

Iz tabele (glej 5.3: *Formalne in podtalne vrednote v primerjavi z vrednotami cestnih otrok v Makejevki*) je razvidno, da je sistem vrednot cestni otrok v Makejevki popolnoma skladen s sistemom podtalnih vrednot, kot jih je predstavil Young (Young 1971 v Gelder in Thornton 1997, 73). Iz tega gre torej skleniti, da je sistem vrednot cestnih otrok v Makejevki egoistično naravnan in usmerja aktivnosti k posamezniku oziroma skupini posameznikov, ki ga delijo. Iz tega lahko zaključimo, da ni kontrakulturna naravnost skupine tista, ki povzroča konflikt med primarnim in sekundarnim habitatom, ampak z vidika mainstreamovske kulture egoistična naravnost sistema vrednot subkulture cestnih otrok, ki socializira posameznika v cestnega otroka.

#### **5.11.5 Vrednotenje konceptov kulturnega kapitala, subkulturnega kapitala na primeru cestnih otrok v Makejevki**

Številne študije govorijo o cestnih otrocih kot akterjih, ki premorejo izjemen kulturni kapital (prim. Aptekar 1988; Chitradub 1998; Stephenson 2001; Awad 2002; Dachner in Tarasuk 2002; Magazine 2003 idr.). Ta jim, kot smo že povedali, omogoča preživetje na cesti in je hkrati osnova za oblikovanje socialnega kapitala.

V nalogi smo že predstavili Stahlov koncept kulturnega kapitala (glej 3.2.4 *Kulturni kapital, subkulturni kapital in njuna produkcija*), po katerem je kulturni kapital »oblika znanja, ki je pridobljena skozi izobraževanje in vzgajanje, je razpršen skozi celotno polje kulturne produkcije, kjer se posamezniki in skupine borijo, da bi ga pridobili oziroma ponovno investirali v vzdrževanje socialnega statusa« (Stahl 2003, 32).

V pričujoči nalogi smo prav tako že izpostavili kulturni kapital, ki je značilen za cestne otroke v Makejevki (glej 4.2.9 *Otrokov vir dohodka*, 4.2.10 *Poraba denarja*, 4.2.12 *Življenje na cesti*, 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*). Naj ponovimo, da gre v primeru kulturnega kapitala cestnih otrok v Makejevki za skupek kulturnih dobrin, kot je na primer status oziroma vloga, ki cestnim otrokom omogoča, da služijo denar z beračenjem, ki otrokom na cesti omogočijo preživetje in je objektiviran v njihovem življenjskem stilu (glej 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot*

*subkultura*). Kulturni kapital cestnih otrok se vsekakor razlikuje od Bourdieujevega koncepta (prim. 1984, 32) (glej 3.2.4 *Kulturni kapital, subkulturni kapital in njuna produkcija*), saj ni omejen zgolj na vrsto stilističnih možnosti, ki jih imajo posamezniki na voljo pri izdelavi svojega stila. Pri subkulturi cestnih otrok presega estetske okvirje in seže neposredno do pogojev za njihovo fizično preživetje.

Medtem ko je narava kulturnega kapitala vezana na eksterni prostor, pa je subkulturni kapital vezan na subkulturni interni prostor (Thornton 1995, 202–203). Tudi med cestnimi otroki v Makejevki je mogoče subkulturni kapital razumeti skladno s formulacijo Thorntonove (Thornton 1995, 202), torej kot vrsto kapitala, ki v očeh relevantnih opazovalcev oziroma publike podeljuje status lastniku. Objektificirane primere subkulturnega kapitala smo v nalogi že pokazali (glej 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*), predvsem v poglavjih 4.4.2 *Subkulturne kognitivne sheme*, 4.4.3 *Subkulturna kolektivna in individualna identiteta*, 4.4.4 *Socialna organizacija skupin* in 4.4.5 *Subkulturni stil* in vključuje elemente, kot so subkulturni prostori, dostop do specifičnih ekonomskih aktivnosti (na primer uspešnega beračenja), obče preživetvene strategije ipd.

Iz podatkov zbranih med cestnimi otroki v Makejevki torej izhajajo sklepi, vezani na kulturni in subkulturni kapital, ki je v veliki meri skladen s sklepi drugih avtorjev.

#### **5.11.6 Vrednotenje koncepta subkulturnega stila med cestnimi otroki v Makejevki**

Nekatere študije cestnih otrok, ki so skupine prepoznale kot subkulture, omenjajo tudi element, ki bi ga bilo mogoče razumeti v okviru koncepta stila cestnih otrok (prim. Aptekar 1988; Tyler 1986 v Levenstein 1994, 5; Aptekar 1994; Chitradub 1998; Beazley 2003 idr.). Večina teh študij pojmuje stil kot element, vezan na imidž cestnih otrok, nobena od študij pa ne analizira produkcije omenjenega stila.

V skladu s Cohenovo distinkcijo (prim. Clarke in drugi 1975, 108) smo v nalogi obravnavali ritual kot enega od načinov generiranja subkulturnega stila (glej 4.4.5 *Subkulturni stil*). V primeru ritualnega uživanja *baltuške* med cestnimi otroki v

Makejevki se lahko strinjamo s Cohenovo ugotovitvijo, da je oblikovanje in kreiranje tega specifičnega stila v veliki meri utemeljeno na dobrinah, ki jih proizvaja industrija, čeprav v tem primeru ne gre za industrijo zabave oziroma stila, kot je to mogoče opaziti na primerih stereotipiziranih in ekonomsko kreiranih subkulturnih stilih (rolkarji, surferji in motoristi na primer). Industrija, ki igra pomembno vlogo, je farmacevtska industrija, saj zagotavlja osnovne sestavine substance, ki je jedro rituala konzumiranja *baltuške*.<sup>154</sup> V skladu s to koncepcijo (ibid., 109) lahko torej zaključimo tudi, da gre pri cestnih otrocih v Makejevki za *nov svet*,<sup>155</sup> ki se je zgodil skozi rekontekstualizacijo, modifikacijo in rekombinacijo dobrin in tehnik (glej 4.4.5 *Subkulturni stil*). Da bi razumeli vlogo rituala *baltuške* v kreaciji subkulturnega stila med cestnimi otroki v Makejevki, je treba ta ritual jemati kot sestavni del stilizacije: »Kar dela stil, je aktivnost stilizacije – aktivna organizacija objektov z aktivnostmi in izgledom, ki producirajo skupinsko identiteto in oblikujejo koherenten in distinktiven način obstoja v svetu.« (Clarke in drugi 1975, 108). Strinjati se gre potemtakem tudi s posledico vzpostavitve novega sveta, ki je po Cohenovem mnenju logična (ibid., 110): »/.../ enotnost s skupinskimi odnosi, situacijo in izkušnjami« (ibid., 110). V nalogi smo pokazali tudi na nove oblike skupinske identitete (glej 4.4.3 *Subkulturna kolektivna in individualna identiteta* in 4.4.5 *Subkulturni stil*), ki so se pojavile hkrati z *baltuško* in so utrdile vezi v subkulturi.

## 5.12 Longitudinalnost

Kot največjo pomanjkljivost v pričujoči disertaciji predstavljenih študij smo že izpostavili njihovo časovno omejenost (glej 2.5.2.15 *Sklep*). Še enkrat naj torej omenimo, da so predstavljene študije zelo ozko časovno zamejene (prim. Hanssen 1996; Baker, Panter Brick in Todd 1997; Chitradub 1998; Sondhi-Garg 2004; Hong in Ohno 2005), medtem ko jim longitudinalnost po večini manjka. Povedali smo že, da bi longitudinalnost študijam omogočila razumevanje funkcioniranja pojava cestnih otrok skozi čas in prostor, razumevanje dinamike razvoja, veliko bolj poglobljeno pa bi bilo tudi razumevanje potencialnih rešitev problema cestnih otrok. Predstavljene

---

<sup>154</sup> Iz zbranih podatkov izhaja tudi ugotovitev, da se je število ponudnikov preparatov za gripo z leti močno povečalo, kar pomeni, da je farmacevtska industrija pri uporabnikih *baltuške* našla realno potrošniško skupino.

<sup>155</sup> Tehnika uživanja *baltuške* je vzeta iz sveta uživalcev intravenoznih narkotikov, sama substanca pa nima niti lastnosti niti učinkov in posledic, ki jih najdemo pri drugih narkotikih.

študije je tako potrebno razumeti znotraj omenjenih zamejitev, torej kot 'časovno prostorske zabeležke' situacije cestnih otrok.

Ena od osnovnih prednosti naše študije, ki je bila opravljena med cestnimi otroki v Makejevki, je longitudinalni pristop. Naša študija je bila opravljena v primerjavi z ostalimi študijami cestnih otrok v bistveno širšem časovnem okviru, zato je tudi narava in kvaliteta podatkov drugačna. Prednosti longitudinalnega pristopa pri proučevanju je veliko, izpostavili pa bomo samo bistvene prednosti.

Kot prvo gre izpostaviti, da longitudinalni pristop omogoča raziskovalčevo trajno vključenost v terensko raziskovanje. Ta pristop nam je omogočil spremljanje razvoja posameznih cestnih otrok v časovnem razmiku desetih let. Ko govorimo o razvoju, imamo v mislih tako psihofizični razvoj otrok skozi njihovo odraščanje na cesti kot tudi razvoj njihovih cestnih oziroma subkulturnih karier (glej *4.2 Predstavitev podatkov*, *4.4 Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*). Izpostaviti je treba tudi, da nam je bilo na podlagi longitudinalnega pristopa mogoče slediti tudi razvoju tako subkulture same kot razvoju odnosa med subkulturo cestnih otrok v Makejevki in socialnim prostorom v mestu (glej *4.3 Cestni otroci v Makejevki kot produkt tranzicije* in *4.4 Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*). Kot tretjo in hkrati najbolj bistveno gre izpostaviti pozicijo naše študije, ki temelji na longitudinalnem pristopu. Druge študije, ki te pozicije nimajo, ne morejo odgovoriti na vprašanje potencialnih iztekov življenja na cesti.

Glede na to, da je večina naših respondentov ostala živih in so še vedno na cesti, je mogoče govoriti le o potencialnih iztekih življenja otrok na cesti. Evidence je premalo, da bi lahko sklepali na vzorce iztekov, lahko pa navedemo nekaj primerov. Življenje otrok na cesti se največkrat konča z institucionaliziranjem. Otroke pristojne oblasti, na primer socialna služba in policija, poberejo s ceste in odpeljejo v mladinski zapor, internat, občasno pa tudi h kateri od nevladnih organizacij, ki razpolaga s kapacitetami za nastanitev otrok. Cestni otroci, še posebej tisti, pri katerih se pojavlja intravenozno uživanje *baltuške*, velikokrat preidejo iz subkulture cestnih otrok v subkulturo narkomanov. Teh posameznikov ni mogoče več najti med skupinami cestnih otrok, pa tudi kot cestni otroci se več ne vedejo. S tem ko prestopijo v narkomansko subkulturo, izkušajo tudi realnost narkomanske scene, kar pomeni, da

jih preganja policija in prekupčevalci z narkotiki, občasno jih zaprejo zaradi posedovanja prepovedanih substanc, veliko posameznikov se okuži z virusom HIV, zbolijo za cirozo jeter in drugimi povezanimi boleznimi, velikokrat pa tudi koga iz njihovih vrst najdejo mrtvega. Smrt je oblika izteka življenja na cesti, ki je za cestne otroke sicer realna, vendar ne prav pogosta alternativa. Med podatki, ki smo jih zbrali med cestnimi otroki v Makejevki, je mogoče najti tri primere, ko so otroci umrli na cesti.<sup>156</sup> Omeniti gre tudi izteke, pri katerih otroci odrastejo v normalne, nedelegantne mlajše odrasle. Med opravljanjem terenskega dela nam je uspelo zabeležiti dva takšna primera, v obeh pa sta se nekdanja cestna otroka iztrgala iz življenja na cesti, si oblikovala družino in našla službo. Med potencialnimi izteki je treba omeniti še resocializacijo cestnih otrok. Izmed vseh cestnih otrok, ki so sodelovali v naši raziskavi, nam je poznan en sam primer uspešne resocializacije, pri katerem je fant, ki je bil prisilno vključen v resocializacijski program, tega v resnici zaključil in se ni več vrnil na cesto.

Longitudinalnost je za delo s cestnimi otroki torej nujna, saj je le na ta način mogoče oblikovati in ohraniti stik s to populacijo. Pokazali smo že, da so cestni otroci nezaupljivi in manipulativni ter krhki in ranljivi hkrati (prim. Bemak 1996, Apteekar 2000 idr.) (glej *4.1 Metode*). Dokler študije ne bodo zagotovile zadostnega časovnega okvirja, se odnos med raziskovalcem in cestnimi otroci, torej odnos, ki bi moral obstajati že pred začetkom dejanskega raziskovanja, ne bo uspel oblikovati.

### 5.13 Sklep

Po vsem povedanem lahko sklenemo, da so tako cestni otroci v Makejevki kot tudi cestni otroci drugod po svetu urban pojav (prim. Chitradub 1998; Awad 2002; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; West 2003; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008; Sondhi-Garg 2004 idr.). Podobnosti med cestnimi otroki v Makejevki in cestnimi otroki po svetu se kažejo tudi v povprečni starosti in distribuciji po spolu

---

<sup>156</sup> V enem primeru je šlo za uboj, ki ga je zagrešil eden od članov skupine iz centra mesta, ko je z opeko po glavi udaril svojega vrstnika, ta pa je potem nekaj dni umiral zaradi možganskih krvavitev. Drugi primer je primer fanta, ki se je pred nevihto zatekel v transformatorsko postajo in ga je ubila elektrika (pri tem primeru gre omeniti, da so v dveh letih po njegovi smrti začele med cestnimi otroki krožiti govorice, da sploh naj ne bi umrl zaradi električnega šoka, ampak naj bi ga na cesti zbil avto, potem pa naj bi ga voznik, da bi prikrl sledi, zvelkel v transformatorsko postajo). Tretji primer je smrt fanta, ki so ga našli mrtvega v grmovju, vzrok smrti je ostal nepojasnen.

prim. UNESCO 1995, 121–122; Baker, Panter Brick in Todd, 1997, 129; Aderinto 2000, n. p., Grundling in drugi 2000, 101; CSC 2001; ILO 2001, xi-xiii; CSC 2002; BBS 2003; CSC 2003, CSC 2003a; West 2003, 24; Ali, Shahab, Ushijima in de Muynck 2004; CSC 2004; Lalor 2004; Sondhi-Garg 2004, 143; Temalaru 2005, 24-49; CSC 2008 idr.), pa tudi v subkulturni formaciji skupin, v katerih otroci na cesti živijo (prim. Aptekar 1993; Aptekar 1994; Chitradub 1998; Magazine 2003 idr.). Glede razlogov za beg na cesto so cestni otroci v Makejevki podobni cestnim otrokom v razvitih državah, kjer je primarni dejavnik, ki otroke potisne na cesto, disfunkcionalna družina, nasilje in drugi problemi v družini ter nizek življenjski standard (prim. Wright, Witting in Kaminsky 1993; Aptekar 1994; Stephenson 2001; Lukašinska 2002; CWLA 2008 idr.). Podobnosti se kažejo tudi med cestnimi otroki v Makejevki in cestnimi otroki v drugih post-socialističnih državah, kjer so procesi modernizacije in tranzicije odigrali odločilno vlogo pri oblikovanju fenomena cestnih otrok (prim. Stephenson 2001; Lukašinska 2002; Baker 2008). Cestni otroci v Makejevki pa se glede motivacijskih dejavnikov, ki so jih potisnili na cesto, razlikujejo od otrok iz držav tretjega sveta. V teh državah se namreč kot primarni dejavniki, ki otroke potisnejo na cesto, pojavljajo modernizacija (prim. West 2003; Sondhi-Garg 2004; Sexton 2005; CSC 2008 idr.), revščina (prim. Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008 idr.), urbanizacije (prim. Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; CSC 2004; CSC 2004a; CSC 2006; CSC 2008 idr.), ruralno-urbane migracije ter politične, socialne in naravne katastrofe (prim. Aptekar 1994; West 2003; Sondhi-Garg 2004; Sexton 2005; CSC 2008 idr.). Ti dejavniki pa v Ukrajini niso prisotni z zadostno intenzivnostjo, da bi vplivali na tamkajšnje cestne otroke.

Tako za cestne otroke v Makejevki kot tudi za cestne otroke drugod po svetu je značilno, da prihajajo iz družin z matrifokalno formacijo (prim. Aptekar 1989; Aptekar 1994; Berry in drugi, 1997; Marshall 2003 idr.). Za te družine so po večini značilni odsotni očetje in dominantne matere. Življenje na cesti je velikokrat za otroke zlorabno tako v Makejevki kot tudi drugod po svetu. Vseeno pa otroci, ko enkrat pristanejo na cesti, ohranijo relativno tesne stike s svojimi družinami (prim. UNESCO 1995, 97; Wittig in drugi 1997; Chitradub 1998; CSC 2003; Marshall 2003; Sondhi-Garg 2004 idr.). Pokazali smo, da so cestni otroci v Makejevki na cesti vključeni v številne ekonomske aktivnosti, kar je značilno tudi za druge cestne otroke po svetu

(prim. Chitradub 1998; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2003a; BBS 2003; West 2003; CSC 2004; CSC 2004a; Sondhi-Garg 2004; CSC 2006; CSC 2008 idr.). Podobnosti med cestnimi otroki v Makejevki in cestnimi otroki drugod po svetu se kažejo predvsem v izjemni razširjenosti beračenja in zbiranja odpadnega materiala, razlike pa so na področju otroškega dela, ki ga je med cestnimi otroki v Makejevki bistveno manj.

Ugotovili smo tudi, da je tako za cestne otroke v Makejevki kot tudi cestne otroke drugod po svetu značilna uporaba omamnih sredstev, izstopajo predvsem uporaba tobačnih izdelkov, inhalantov in alkohola (prim. Aptekar 1994; Chitradub 1998; Lalor 1998; Kopoka 2000; Young 2003; CSC 2001; CSC 2002; CSC 2003; CSC 2004 idr.). Za nekatere cestne otroke v Makejevki je značilna tudi uporaba intravenoznih narkotikov, česar pa med cestnimi otroki po svetu ni opaziti. Kljub izjemni razširjenosti omamnih sredstev med cestnimi otroki in relativno slabim življenjskim razmeram otrok lahko soglašamo tako z avtorji, ki menijo, da ima življenje na cesti za otroke negativne posledice (prim. Kopoka 2000; CSC 2002; CSC 2003; Sexton 2005; CSC 2008), kot tudi s tistimi, ki temu nasprotujejo (prim. Aptekar 1994; Bemak 1996; Panter-Brick, Todd in Baker 1996; Baron 1997 idr.) in menijo, da je otrokom na cesti velikokrat boljše kot doma.

Povedali smo že, da je za habitat cestnih otrok v Makejevki značilna relativno visoka stopnja zlorabnosti in neprimernosti (prim. Aptekar 1994; Chitradub 1998; Lalor 1998; Kopoka 2000; Young 2003; CSC 2004 idr.). Podobnost habitata teh otrok z nekaterimi habitati cestnih otrok drugod po svetu (prim. Chitradub 1998), se kaže predvsem v konfliktu med njegovo primarno in sekundarno različico, torej med cesto in resocializacijsko alternativo v obliki vladne oziroma nevladne organizacije. Ugotovili smo, da je uspešnost resocializacijskih in reintegracijskih programov omejena v prvi vrsti zaradi konflikta med obema oblikama habitata. Pri iskanju razlage konflikta med primarnim in sekundarnim habitatom smo oblikovali zaključek, da ni kontrakturna naravnost subkulture cestnih otrok tista, ki povzroča konflikt. Konflikt oblikuje sistem vrednot subkulture cestnih otrok, ki je z vidika mainstreamovske kulture egoističen.



Glede razumevanja subkulture cestnih otrok v Makejevki smo predlagali uvedbo fluidnega koncepta oziroma oblike kontinuuma, s subkulturo na eni in 'plemenom' (neo-tribe) na drugi strani, saj smo ugotovili, da cestnih otrok v Makejevki ni mogoče razumeti kot klasično, torej Cohenovsko (1955) subkulturo, pa tudi kot novo pleme v Maffesolijevem (1996) smislu ne. Ugotovili smo tudi, da v primeru cestnih otrok v Makejevki ne gre za delinkventno, ampak za deviantno subkulturo. Pokazali smo tudi, da so cestni otroci v Makejevki kompetentni akterji, naši sklepi glede kulturnega in subkulturnega kapitala pa so v veliki meri skladni s sklepi nekaterih drugih avtorjev (prim. Bourdieu 1984, 32; Thornton 1995, 202–203). Po opravljeni primerjavi subkulture cestnih otrok v Makejevki s freeganovsko subkulturo in mainstreamovsko kapitalistično kulturo (glej 5.10.3 *Umestitev subkulture cestnih otrok v koncept freeganovske subkulture in mainstreamovske kapitalistične kulture*) lahko sklenemo tudi, da ima subkultura cestnih otrok številne značilnosti, ki jih najdemo tudi pri subkulturi freeancev, vendar pa ima hkrati subkultura cestnih otrok v Makejevki prav tako številne mainstreamovske značilnosti, ki je ne delajo kontrakulturne.

Kot bistveno gre izpostaviti še longitudinalnost, ki je osnovna prednost študije, opravljene med cestnimi otroki v Makejevki. Druge študije cestnih otrok (prim. Aptekar 1988; Chitradub 1998; Stephenson 2001; Awad 2002; Dachner in Tarasuk 2002; Magazine 2003 idr.) namreč ne vključujejo časovne komponente in ne morejo zaobjeti diahronih aspektov subkulture. Naša študija se je s tega zornega kot pokazala kot edina nam poznana, ki ji je uspelo vključiti tudi dinamične aspekte spreminjanja posameznih karier cestnih otrok in nekaterih subkultur cestnih otrok v Makejevki (glej 4.4.2 *Subkulturne kognitivne sheme*, 4.4.3 *Subkulturna kolektivna in individualna identiteta*, 4.4.4 *Socialna organizacija skupin*, 4.4.5 *Subkulturni stil*).

## 6 ZAKLJUČEK

Po opravljeni antropološki analizi fenomena cestnih otrok v Makejevki je napočil trenutek, da pričujočo razpravo sklenemo. Zaključke bomo oblikovali na osnovi zastavljenih izhodiščnih vprašanj (glej *I Uvod*).

Kot smo v pričujoči razpravi pokazali, gre pri cestnih otrocih v Makejevki za problem, ki je rezultat družbenopolitičnih sprememb. Za razliko od drugih držav – afriških, azijskih in latinsko-ameriških na primer –, kjer otroci pristanejo na cesti v večini primerov zaradi modernizacije, urbanizacije, ruralno-urbanih migracij (glej *5.3.2 Modernizacija*) in revščine (glej *5.3.3 Revščina*), smo pokazali, da je situacija med cestnimi otroki v Makejevki drugačna. Skladno s prvim raziskovalnim vprašanjem, tj. »*Ali je pojav cestnih otrok v Makejevki rezultat družbenopolitičnih sprememb v Ukrajini?*«, smo ugotovili, da to v veliki meri sicer drži (glej *4.2 Predstavitev podatkov* in *4.3 Cestni otroci v Makejevki kot produkt tranzicije*), vendar smo ugotovili tudi, da to ni niti nujni niti zadostni razlog za beg otrok v Makejevki na cesto. Ugotovili smo, da so pomembni dejavniki, ki otroke potisnejo na cesto, disfunkcionalna družina (glej *4.2 Predstavitev podatkov*, *4.4 Cestni otroci v Makejevki kot subkultura* in *5.3.4 Disfunkcionalna družina*), matrifokalna oblika družine (glej *4.2 Predstavitev podatkov*, *4.4 Cestni otroci v Makejevki kot subkultura* in *5.5 Matrifokalnost*), problemi, kot so alkoholizem in brezposelnost v družini (glej *4.2 Predstavitev podatkov*, *4.4 Cestni otroci v Makejevki kot subkultura* in *5.3.5 Problemi v družini*), nasilje v družini (glej *4.2 Predstavitev podatkov*, *4.4 Cestni otroci v Makejevki kot subkultura* in *5.3.6 Nasilje v družini*), pa tudi vrstniški vpliv (glej *4.2 Predstavitev podatkov*, *4.4 Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*).

V zvezi s temi ugotovitvami je treba izpostaviti, da pri vsakem od otrok odločilno vlogo odigra njegov psihološki ustroj. Pokazali smo namreč (glej *4.2 Predstavitev podatkov*, *4.4 Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*), da je vsak beg na cesto motiviran s strani individualne otrokove percepcije situacije in da ni mogoče izpostaviti skupnega dejavnika, ki bi otroke potisnil na cesto. Tudi pri begu na cesto se, tako kot na ostalih področjih življenja, cestni otroci v Makejevki kažejo kot kompetentni akterji, ki niso kot nemočne žrtve potisnjeni na cesto, ampak je cesta oblika racionalne izbire med ponujenimi alternativami.

V zvezi z drugim raziskovalnim vprašanjem »Ali se cestni otroci v Makejevki razlikujejo od cestnih otrok drugod po svetu?« smo pokazali, da razlika sicer obstaja, vendar pa smo pokazali tudi, da so med cestnimi otroki v Makejevki in cestnimi otroki drugod po svetu številne podobnosti. Pokazali smo, da so cestni otroci v Makejevki enako kot tudi cestni otroci drugod po svetu urban pojav (glej 5.2.1 *Cestni otroci in urbano okolje*, 4.2 *Predstavitev podatkov*, 4.3 *Cestni otroci v Makejevki kot produkt tranzicije* in 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*), podobnosti pa je mogoče opaziti tudi v distribuciji po spolu (glej 5.2.3 *Distribucija po spolu* in 4.2.1 *Distribucija po spolu*), v povprečni starosti (glej 4.2.2 *Distribucija po starosti* in 5.2.2 *Starost cestnih otrok*), v subkulturni formaciji skupin, v katerih otroci na cesti živijo (glej 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura* in 5.11 *Subkulturna narava skupin cestnih otrok*), v matrifokalni obliki družin, iz katerih otroci izhajajo (glej 4.2 *Predstavitev podatkov* in 5.5 *Matrifokalnost*), in v zlorabnem in disfunkcionalnem družinskem okolju, iz katerega otroci prihajajo (glej 4.2 *Predstavitev podatkov* in 5.3 *Razlogi za beg na cesto*). Pomembne podobnosti smo ugotovili tudi glede ohranjanja družinskih vezi (glej 4.2 *Predstavitev podatkov* in 5.4 *Cestni otroci in družinske vezi*), ekonomskih aktivnosti, v katere so otroci na cesti vključeni (glej 4.2 *Predstavitev podatkov*, 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura* in 5.6 *Cestni otroci in vključenost v ekonomske aktivnosti*), glede uporabe omamnih sredstev med cestnimi otroki (glej 4.2 *Predstavitev podatkov*, 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura* in 5.8 *Cestni otroci in omamna sredstva*), glede zlorabnih elementih življenja na cesti (glej 4.2 *Predstavitev podatkov*, 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura* in 5.7 *Zlorabno okolje cestnih otrok*) in glede konflikta med primarnim in sekundarnim habitatom cestnih otrok (glej 4.4.3.1.1 *Procesi integracije in asimilacije* in 5.6 *Habitat cestnih otrok*).

Pomembne razlike med cestnimi otroki v Makejevki in cestnimi otroki drugod po svetu pa smo ugotovili pri primarnih motivacijskih dejavnikih za beg na cesto (glej 4.2 *Predstavitev podatkov*, 4.3 *Cestni otroci v Makejevki kot produkt tranzicije*, 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura* in 5.3 *Razlogi za beg na cesto*) in v uporabi omamnih sredstev (4.2 *Predstavitev podatkov*, 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura* in 5.8 *Cestni otroci in omamna sredstva*), predvsem kar se tiče

intravenoznega uživanja baltuške, saj predstavljajo glede tega otroci v Makejevki edini zabeležen primer uporabe te substance med cestnimi otroki v svetu.

Glede tretjega vprašanja »*Ali so skupine cestnih otrok v Makejevki subkulture?*«, lahko sklenemo, da je odgovor pritrdilen in povsem skladen tako z ugotovljenim stanjem med cestnimi otroki v Makejevki (glej 4.4 *Cestni otroci v Makejevki kot subkultura*) kot tudi z ugotovitvami drugih avtorjev na področju raziskovanja cestnih otrok, kot so na primer Magazine (prim. Magazine 2003), Chitradub (prim. Chitradub 1998), Aptekar (prim. Aptekar 2000) in Sondhi-Gargova (prim. Sondhi-Garg 2004) in drugi (glej 2.5 *Obravnava pojava po geografskem ključu* in 2.6 *Obravnava pojava po disciplinarnem ključu*). Vseeno pa je treba še enkrat izpostaviti našo ugotovitev, da v primeru cestnih otrok v Makejevki ne gre za klasično pojmovano subkulturo, ampak za obliko kontinuuma, ki je oblikovan med klasično subkulturo in novim plemenom (neo-tribe) (glej 5.11.1 *Subkultura cestnih otrok vs. pleme cestnih otrok*), hkrati pa gre za deviantno subkulturo (glej 5.11.2 *So cestni otroci delinkventna ali deviantna subkultura?*)

Na tej točki gre izpostaviti tudi nekatere bistvene prednosti pričujoče analize pred drugimi študijami cestnih otrok. Pričujoča disertacija predstavlja nam edino znano longitudinalno antropološko študijo cestnih otrok. Pokazali smo že, da je večina študij cestnih otrok izjemno časovno in prostorsko omejenih (glej 2.5 *Obravnava pojava po geografskem ključu* in 2.6 *Obravnava pojava po disciplinarnem ključu*), izpostavili pa smo tudi stališče, ki ga delimo z nekaterimi drugimi avtorji (prim. Bemak 1996, Aptekar 2000), in sicer, da je longitudinalnost nujen element raziskovanja za zagotavljanje tako uspešnosti raziskovanja med cestnimi otroki kot tudi za kredibilnost zbranih podatkov (glej 4.1 *Metode* in 5.12 *Longitudinalnost*). Pričujoča študija predstavlja tudi edino nam znano analizo uporabe baltuške med cestnimi otroki. Ugotovitve v zvezi z nabavo, pripravo in konzumiranjem substance so se pokazale kot zelo dragocene pri rehabilitaciji cestnih otrok na reanimacijskem oddelku Infekcijske otroške bolnišnice v Makejevki, kjer je bil hospitaliziran prvi uporabnik omenjene substance. Vse povedano imamo lahko za originalni znanstveni prispevek pričujoče disertacije.

Kot pomemben prispevek k razvoju znanosti gre omeniti tudi dejstvo, da je pričujoča disertacija po naših podatkih ena redkih, ki se ukvarja z antropološkim raziskovanjem cestnih otrok na področju bivše Sovjetske zveze, in edina, ki se ukvarja s tem problemom v Ukrajini. Raziskava, ki se je odvijala in se še odvija med cestnimi otroki v Makejevki, je torej edini primer takšne raziskave v Ukrajini, hkrati pa je treba izpostaviti tudi, da je to raziskovalno delo, skupaj z njimi povezanimi znanstvenimi in strokovnimi objavami, edino te vrste v Sloveniji. V zvezi s tem gre omeniti še, da so številne nevladne organizacije v Ukrajini izrazile veliko zanimanje za rezultate študije, nekatere, predvsem nevladni organizaciji M.Art.in Club iz Makejevke in Republika Peregrim iz Mariupola, pa sta vključili nekatere ugotovitve pričujoče študije v svoje programe resocializacije in reintegracije ukrajinskih cestnih otrok.

Na koncu je treba omeniti še nekatere najpomembnejše omejitve pričujoče študije. Poleg že omenjenih omejitev uporabljenih metod, gre kot prvo omejitev izpostaviti neproporcionalno porazdelitev raziskovalnega časa v koledarskem letu. Obiski terena so se namreč odvijali izključno v poletnih in zimskih mesecih, pri čemer pa so jesenski in spomladanski meseci v celoti izpadli iz raziskave. Nedvomno kažejo cestni otroci v teh mesecih določene specifikke, vendar smo bili zaradi zelo omejenih finančnih sredstev in drugih, predvsem časovnih omejitev, prisiljeni svoje terensko delo organizirati na način, pri katerem smo zaobjeli glavnino dogajanja na cesti (ta se po navedbah številnih informatorjev dogaja v letnih in zimskih mesecih), ostalo dogajanje pa smo bili prisiljeni zanemariti. V zvezi s tem gre omeniti tudi geografsko omejenost. Študija se ukvarja s pojavom cestnih otrok izključno na področju mesta Makejevka, pa še tu je omejena na štiri načrtno izbrane skupine, ki pa vseeno predstavljajo zgolj fragment celotne populacije cestnih otrok v mestu. Študijo bi vsekakor bilo treba razširiti najprej na donecko regijo, kasneje pa na celotno Ukrajino, vendar je za tak korak treba vzpostaviti bistveno višji nivo organizacije, predvsem pa financiranja raziskovalnega dela. Študijo bi prav tako bilo treba interno razširiti, predvsem v smer raziskovanja psihofizičnega stanja cestnih otrok, v raziskovalno delo pa bi bilo treba vključiti tudi družine cestnih otrok. Samo na ta način bi bilo mogoče izoblikovati popolnejšo shemo motivacijskih dejavnikov, ki otroke potisnejo na cesto, kot tudi primernejši model resocializacije in reintegracije cestnih otrok, ki ne bi temeljil na socialnih institucijah, ampak na primarnem okolju, ki je otrokom znano in iz katerega prihajajo, torej na družini.

Na koncu naj omenim tudi, da se s pričujočo disertacijo moje raziskovalno delo v Ukrajini ne bo zaključilo. Disertacija predstavlja pomembno etapo v mojem dosedanjem delu, predvsem v smislu sistematizacije in profesionalizacije dela. Bodoče delo pa bo usmerjeno predvsem v dopolnjevanje že zbranega materiala in v poglobljanje razumevanja pojava cestnih otrok, velik del raziskovalnih in strokovnih naporov pa bo vložen tudi v sodelovanje pri oblikovanju resocializacijskih in reintegracijskih programov v Makejevki.

## 7 VIRI

### 7.1 Literatura

ADERINTO, A., A. 2000. Social correlates and coping measures of street children: a comparative study of street and non-street children in South West Nigeria. *Child Abuse & Neglect*, 24 (9): 1199–1213. Dostopno preko: <http://www.sciencedirect.com> (2. 5. 2008).

AGNELLI, S. 1986. *Street Children: A Growing Urban Tragedy*. London: Weidenfeld & Nicolson.

AIHW (Australian Institute of Health and Welfare). 2002. *SAAP National Data Collection, Annual Report 2001–02 Australia*. Canberra: AIHW.

AL-ZUBAIDI, L. 1998. Urban anthropology: an overview. Dostopno preko: <http://www.indiana.edu/~wanthro/URBAN.tmh> (1. 2. 2009).

ALEXANDRESCU, G. 2002. *Working Street Children in Bucharest: A Rapid Assesment*. Geneva: ILO/IPEC.

ALI, M., SHAHAB, S., USHIJIMA, H. in MUYNCK, de A. 2004. Street children in Pakistan: a situational analysis of social conditions and nutritional status. *Social Science and Medicine* 59 (8): 1707–1717. Dostopno preko: <http://www.sciencedirect.com> (2. 5. 2008).

ALTANIS, P. in GODDARD, J. 2004. Street children in contemporary Greece. *Children and Society* 18 (2004): 299–311.

ANARFI, J. K. 1997. Vulnerability to sexually transmitted disease: street children in Accra. *Health Transition Review, Supplement to Volume 7*: 281–306.

ANDORKA, R. 1993. The socialist system and its collapse in Hungary: an interpretation in terms of modernisation theory. *International Sociology* 8 (3): 317–337.

APTEKAR, L. 1988. *Street Children of Cali*. Durham: Duke University Press.

APTEKAR, L. 1989. Characteristics of street children fo Columbia. *Child Abuse and Neglect* 13 (3): 427–439. Dostopno preko:

<http://www.sjsu.edu/faculty/laptekak/pub.html> (7. 3. 2009).

APTEKAR, L. 1992. Are Columbian street children neglected? The contributions of ethnographic and ethnohistorical approaches to the study of children. *Anthropology and Education Quarterly* 22 (4): 326–349. Dostopno preko:

<http://www.sjsu.edu/faculty/laptekak/pub.html> (7. 3. 2009).

APTEKAR, L. 1993. Columbian street children: Gamines and Chupagruesos. V: *Worlds of the Childhood*, ur. Wozniak, R., H., 465–474. New York: Harper Collins College Publishing. Dostopno preko:

<http://www.sjsu.edu/faculty/laptekak/pub.html> (7. 3. 2009).

APTEKAR, L. 1994. Street children in the developing world: a review of their condition. *Cross-Cultural Research* 28 (3): 195–224. Dostopno preko:

<http://ccr.sagepub.com>.

APTEKAR, L. 2000. New Directions on adolescent research: developing a cross-cultural methodology for working with street children. Prezentacija. The European Association for Research on Adolescence, 2. junij 2000.

ARESTIVO, A., C. 2008. Paraguay: Government Report on Sexual Exploitation. Dostopno preko: [www.iin.oea.org](http://www.iin.oea.org)

ARONSON, E., WILSON, T., D. in AKERT, R., M. 2005. *Social Psychology. Fifth edition*. New Jersey: Pearson Education Inc.



ATHEY, J., L. 1991. HIV infection and homeless adolescents. *Child Welfare* 70 (5): 517–528.

ATLAS MAKEEVKA. 2008. *Atlas 2008 Makeevka, s kařdim domom*. Makeevka: Avtoshem Vajčeslav Čuprin.

AWAD, S. S. 2002. The invisible citizen roaming the city streets. *Educational Review* 54 (2): 105–113.

BAKER, R., PANTER-BRICK, C. in TODD, A. 1996. Methods used in research with street children in Nepal. *Childhood – A Global Journal of Child Research* 3(2): 171-193.

BAKER, R., PANTER-BRICK, C. in TODD, A. 1997. Homeless street boys in Nepal: Their demography and lifestyle. *Journal of comparative family studies* 28 (1): 129–146.

BAKER, T. 2008. HIV/AIDS Risk Review – young Street dwellers in Romania. Dostopno preko [www.withfeeling.org.uk](http://www.withfeeling.org.uk) (1.8.2008).

BANGLADESH BUREAU OF STATISTICS (BBS). 2003. *A Baseline Survey of Street Children in Bangladesh*. Nacionalno poročilo 2002–2003.

BANKS, M., MORPHY, H., ur. 1997. *Rethinking Visual Anthropology*. London: Yale University Press.

BANKS, M. 2001. *Visual Methods in Social Research*. London: Sage Publications Ltd.

BARFIELD, T., ur. 1997. *The Dictionary of Anthropology*. Malden, Oxford: Blackwell Publishers Inc.

BARON, A. 1998. Criminalising survival – images and reality of street children. *Journal of social policy* 26(1): 63–78.

BARRA, de la, X. 1998. Poverty: the main cause of ill health in urban children. *Health Education and Behavior* 25 (1): 46–59.

BEAZLEY, H. 2002. Vagrants wearing make-up': Negotiating spaces on the streets of Yoyakarta. *Urban studies* 39 (9): 1665–1683.

BEAZLEY, H. 2003. The construction and protection of individual and collective identities by street children and youth in Indonesia. *Children, Youth and Environments* 13 (1). Dostopno preko:

http:

[//www.colorado.edu/journals/cye/13\\_1/Vol13\\_1Articles/CYE\\_CurrentIssue\\_Article\\_ChildrenYouthIndonesia\\_Beazley.htm](http://www.colorado.edu/journals/cye/13_1/Vol13_1Articles/CYE_CurrentIssue_Article_ChildrenYouthIndonesia_Beazley.htm) (10. 2. 2009).

BECKER, H., S. 1999. The Chicago School, So-called. *Qualitative Sociology* 22 (1): 3–12.

BEERS, van, H. 2005. A plea for a child-centred approach in research with street children. V *Childhood: Critical Concepts in Sociology*, ur. Jenks, C., 205–211. Abingdon: Routledge.

BELL, C. 1992. *Ritual Theory, Ritual Practice*. New York : Oxford University Press.

BEMAK, F. 1996. Street researcher – A new paradigm redefining future research with street children. *Childhood – A Global Journal of Child Research* 3 (2): 147–156.

BENNETT, A. 1999. Subcultures or neo-tribes? Rethinking the relationship between youth, style and musical taste. *Sociology* 33 (3): 599–617.

BENNETT, A. 2004. Situating subculture: reappraising the sociological significance of a 'de-sociologized' term. Članek predstavljen na letnem srečanju American Sociological Association, Hilton San Francisco & Renaissance Park 55 Hotel, San Francisco, 14. 8. 2004. Dostopno preko:

[http://www.allacademic.com/metal/p1039318\\_index.html](http://www.allacademic.com/metal/p1039318_index.html). (20. 1. 2009).

- BERNIK, I. 1997. *Dvojno odčaranje politike*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
- BERNARD, A. in SPENCER, J. 2002. *Encyclopedia of Social and Cultural Anthropology*. London: Routledge.
- BEREZINA, E. 2009. Street children: victimization and abuse of street children worldwide. Dostopno preko: [www.yapi.org](http://www.yapi.org) (2. 2. 2009).
- BERRY, J., W., DASEN, P., R. in SARASWATHI, T., S. 1997. *Handbook of Cross-Cultural Psychology, Vol.2: Basic Processes and Human Development*. Dostopno preko: <http://www.sjsu.edu/faculty/laptek/pub.html> (7. 3. 2009).
- BIBARS, I. 1998. Street children in Egypt: from the home to the street to inappropriate corrective institutions. *Environment and Urbanization* 10 (1): 201–216.
- BLAŽIČ, Z. 2005. *Zgodovina moje heroinske odvisnosti, pot skozi Don Pierinovo Skupnost Srečanje*. Maribor: Subkulturni azil.
- BOSEWITZ, R. 1988. *Waifdom in the Soviet Union, Features of the Sub-Culture and Re-Education*. Frankfurt am Main, Berlin, Bern, New York, Wien: Peter Lang.
- BOURDIEU, P. 1984. *Distincion: a social critique of the judgment of taste*. V *The Post-subcultural Reader*, 2003, ur. Muggleton, D., Weinzierl, R., 31–33. Oxford, New York: Berg.
- BOURDIEU, P. 1993. *The field of cultural production*. New York: Columbia University Press.

- BOURDILLON, M. F. C. 1994. Street children in Harare. *Africa* 64 (4): 516–532.
- BRANDON, D., WELLS, K., FRANCIS, C. in RAMSAY, E. 1980. *The Survivors – A Study of Homeless Young Newcomers to London and the Responses Made to Them*. London: Routledge Kegan & Paul.
- BRYMAN, A. 2009. Triangulation. Dostopno preko:  
<http://www.referenceworld.com/sage/socialscience/triangulation.pdf> (24. 7. 2009).
- BURGESS, R., G. 1993. *In the Field*. London: Routledge.
- BYRNE, I. 1999. *The Human Rights of Street and Working Children : A Practical Manual for Advocates*. London : ITDG Publishing.
- CAMPBELL, K., E. in NTSABANE, T. 1995. Street Children in Gabarone, Botswana: Causes and Policy Implications. Small Grants Programme on Population and Development, Summary report No. 13 – julij 1995.
- CARNIE, H., J. 2003. Talking to the Centre: different voices in the intellectual history of The Centre fo Contemporary Cultural Studies (CCCS). *Gateway: an academic journal on the web*. Dostopno preko:  
<http://grad.usak.ca/gateway/archive21.html> (20. 1. 2009).
- CHAPMAN, D., E. 2009. The scientist and the potter: Felix Louis Regnaul and his imperialist lens. *International Journal of Critical Pedagogy* 2 (1): 88–99.
- CLARK, D. 2000. The death and life of punk, the last subculture. V *The Post-subcultural Reader*, 2003, ur. Muggleton, D., Weinzierl, R., 223–236. Oxford, New York: Berg.

CLARKE, G. 1981. Defending Ski-Jumpers: a critique of the theories of youth subcultures. V *The Subcultures Reader*, 1997, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 175–180. London and New York: Routledge.

CLARKE, J., HALL, S., JEFFERSON, T. in ROBERTS, B. 1975. Subcultures, cultures and class. V *The Subcultures Reader*, 1997, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 100–111. London and New York: Routledge.

CHITRADUB, S. 1998. *The Culture of Street Children in Thai Society*. Wales: Development Consultancy Services.

CIVIL SOCIETY Report 2003. A Civil Society Forum for Anglophone West Africa on Promoting and Protecting the Rights of Street Children. Poročilo. 21th–24th October 2003. Accra, Ghana.

COHEN, A., K. 1955. *Delinquent Boys: The Culture of the Gang*. New York: The Free Press.

COHEN, S. 1993. *Folk Devils and Moral Panics: the Creation of the Mods and Rockers*. Oxford: Basil Blackwell.

COHEN S. 1972. Symbols of trouble. V *The Subcultures Reader*, 1997, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 149–162. London and New York: Routledge: 149–162.

COLEMAN, J. 1990. *Foundations of Social Theory*. Cambridge: Belknap Press.

COWARD, R. 1977. Class, culture and the social formation. *Screen* 18 (1). Dostopno preko: <http://www.arasite.org/coward.html> (20. 1. 2009).

CSC. 2001. A Civil Society Forum for South Asia on Promoting and Protecting the Rights of Street Children. Poročilo. 12–14 December 2001, Colombo, Šri Lanka.

CSC. 2002. A Civil Society Forum for East and Southern Africa on Promoting and Protecting the Rights of Street Children. Poročilo. 11–13 February 2002. Kenya, Nairobi.

CSC. 2003. A Civil Society Forum for Anglophone West Africa on Promoting and Protecting the Rights of Street Children. Poročilo. 21–24 October 2003. Accra, Ghana.

CSC. 2003a. A Civil Society Forum for East and Southeast Asia on Promoting and Protecting the Rights of Street Children. Poročilo. 12–14 March 2003. Thailand, Bangkok.

CSC 2004. A Civil Society Forum for North Africa and the Middle East on Promoting and Protecting the Rights of Street Children. Poročilo. 3-6 March 2004, Kairo, Egypt.

CSC. 2004a. A Civil Society Forum for Francophone Africa on Promoting and Protecting the Rights of Street Children. Poročilo. 2–5 June 2004, Senegal.

DACHNER, N. in TARASUK, V. 2002. Homeless »squeegee kids«: food insecurity and daily survival. *Social Science and Medicine* 54 (7): 1039–1049.

DALLAPE, F. 1988. *An experience with street children*. Nairobi: Undugu Society Press.

DANGLESH, P. 1992. *The myth of Fagin: the instrumental use of street children in criminal activities: report prepared for the crime prevention and criminal justice branch*. United Nations office at Vienna, Toronto, Canada: Street Kids International.

DAVE, R. H., RANAWEERA, A. M. in SUTTON, P. J. 1990. *Meeting the basic learning needs of out-of-school children: non-formal approaches*. Hamburg: UNESCO Institute for Education

D'ABREU, R., C., MULLIS, A., K. in COOK, L., R. 1999. The resilience of street children in Brazil. *Adolescence* 34 (136): 745–751. Dostopno preko:  
<http://www.questia.com/googleScholar.qst?docId=5001882663> (6. 3. 2009).

DARITY, W., A., ur. 2008. *International Encyclopedia of the Social Sciences, 2nd edition*. Farmington Hills: The Gale Group.

DENZIN, N., K. 2009. *The Research Act: A Theoretical Introduction to Sociological Methods*. New Jersey: Transaction Publishers.

DEWALT, K., M. in DEWALT, B., R. 2002. *Participant Observation: A Guide for Fieldworkers*. Lanham: Rowan & Littlefield Publishers Inc.

DiCARLO, M., A., GIBBONS, L., J., KAMINSKY, D., C., WRIGHT, J., D., in STILES, D., A. 2000. Street children's drawings: windows into their life circumstances and aspirations. *International Social Work* 43: 107–120.

DILIP, R., PATEL, M., D., DONALD, E. in GREYDANUS, M., D. 2002. Homeless adolescents in the United States: an overview for pediatricians. *International pediatrics* 17 (2): 71–74.

D'LIMA, H. in GOSALIA, R. 1992. *Street Children of Bombay: A Situational Analysis*. Noida: National Labour Institute.

DONALD, D. in SWART-KRUGER, J. 1994. The South-African street child – developmental implications. *South African Journal of Psychology* 24 (4): 169–174.

DONNELLY, P., YOUNG, K. 2001. Construction and confirmation of identity in sport subculture. V *Contemporary Issues in Sociology of Sport*, ur. Yiannakis, A., Melnick, M., J. 2001. Leeds: Human Kinetics Inc.

DURKHEIM, E. 1982. *Elementarni oblici religijskega života: totemistički sistem u Australiji*. Beograd : Prosveta.

EBIGBO, P., O. 2003. Street children: the core of child abuse and neglect in Nigeria. *Children, Youth and Environments* 13(1). Dostopno preko: <http://cye.colorado.edu> (2. 3. 2009).

EDWARDS, F. in MERCER, D. 2007. Gleaning from gluttony: an Australian youth subcultures comforts the ethics of waste. *Australian Geographer* 38 (3): 279–296.

ELLISTON, D. 2002. Anthropology's queer future: feminist lessons from Tahiti and its islands. V *Out in Theory: The Emergence of Lesbian and Gay Anthropology*, ur. Lewin, E., Leap, W., L.: 287–316. Illinois: University of Illinois Press.

ENGLISH, A. 1991. Runaway and street youth at risk for HIV infection: legal and ethical issues in access to care. *Journal of Adolescent Health*, 12 (7): 504–510.

ENNEW, J. 1994. *Street and Working Children: A Guide to Planning*. London: Save the Children Development Manual 4.

EPSTEIN, I. 1996. Educating street children: some cross-cultural perspectives. *Comparative Education* 32 (3): 289-302.

EPSTEIN, A. L. 1967. Urbanization and social change in Africa. *Current Anthropology* 8 (4): 313–314.



EPSTEIN, I. 1999. Street children in film. *Curriculum Inquiry* 29 (3): 375–388.

ERULKAR, A., KARUERU, J., KAGGAWA, G., KING'OLA, N. in NYAGAH, F. 1998. *Adolescent Experiences and Lifestyles in Central Province Kenya*. Nairobi: Population Council.

FERLEŽ, J. 2001. *Mariborska dvorišča: etnološki oris*. Maribor: MKC.

FLICK, U. 2002. *An Introduction to Qualitative Research*. London: Sage Publication Ltd.

FORSTER, L., M., K., TANNHAUSER, M. in BARROS, H., M., T. 1996. Drug use among street children in southern Brazil. *Drug and Alcohol Dependence* 43 (1–2): 57–62.

FREESE, E., ROMERO-ABAL, M., E., SOLOMONS, N., W. in GROSS, R., 1998. The microbiological safety of typical Guatemalan foods from street vendors, low-income homes and hotels. *International Journal of Food Sciences and Nutrition* 49: 27–38.

FREESE, E., ROMEO-ABAL, M., E. in SOLOMONS, N., W. 1998. The street food culture of Guatemala City: a case study from a downtown, urban park. *Archivos Latinoamericanos de Nutricio* 48 (2): 95–103.

GAGNE, I. 2008. Urban princesses: performance and »women's language« in Japan's Gothic/Lolita subculture. *Journal of Linguistic Anthropology* 18 (1): 130–150.

GARRETT, L. 2000. *Betrayal of Trust: The Collapse of Global Public Health*. New York: Hyperion.

GELL, A. 2001. *Antropologija časa: kulturne konstrukcije časovnih zemljevidov in podob*. Ljubljana: Študentska založba.

GELDER, K. in THORNTON, S., ur. 1997. *The Subcultures Reader*. London and New York: Routledge.

GELDER, K. 1997a: Introduction to part two. V *The Subcultures Reader*, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 83–89. London and New York: Routledge.

GELDER, K. 1997b: Introduction to part three. V *The Subcultures Reader*, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 145–148. London and New York: Routledge.

GELDER, K. 1997c: Introduction to part five. V *The Subcultures Reader*, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 263–267. London and New York: Routledge.

GELDER, K. 1997d: Introduction to part six. V *The Subcultures Reader*, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 315–319. London and New York: Routledge.

GELDER, K. 1997e: Introduction to part seven. V *The Subcultures Reader*, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 373–378. London and New York: Routledge.

GILFOYLE, T. J. 2004. Street-rats and gutter-snipes: child pickpockets and street culture in New York City. *Journal of Social History* 37 (4): 853–882.

GILMORE, J., H., PINE, J. 2007. *Authenticity: What Consumers really want*. Boston: Harvard Business School Press.

GMELCH, G. in ZENNER, W., P. 2002. *Urban Life: Readings in the Anthropology of the City. Fourth edition.* Illinois: Waveland Press.

GODINA, V., V. 1998. Izbrana poglavja iz zgodovine antropoloških teorij. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.

GODOY, A., S. 1999. »Our right is the right to be killed« - making rights real on the streets of Guatemala City. *Childhood – A Global Journal of Child Research* 6 (4): 423–442.

GROSS, R., LANDFRIED, B. in HERMAN, S. 1996. Height and weight as a reflection of the nutritional situation of school-aged children working and living in the streets of Jakarta. *Social Science and Medicine* 43 (4): 453–458.

GRUNDLING, J. P., JAGER de, J. W. in FOURIE de, L. 2000. *Managing the Phenomenon of Street Children in an African Developing Country.* South Africa: Technikon Pretoria.

GUTIERREZ, R., VEGA, L., 2003. Psychosocial research on street living children developed by INP during last 25 years. *Salud Mental* 26 (6): 27–34.

HAKOBYAN, T. 2008. Followers of Gavroche: Children on the streets in Yerevan.

Dostopno preko:

<http://archive.hetq.am/eng/society/h-0403-gavrosh.html> (1. 6. 2008).

HANSEN E. 1996. Finding care on the street: Processes in the careers of Sri lankan street boys. *Childhood – A Global Journal of Child Research* 3 (2): 247–259.

Dostopno preko: <http://www.sagepub.com> (6. 3. 2009).

HEDBIDGE, D. 1997. Subculture, the meaning of style. V *The Subcultures Reader*, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 130–142. London and New York: Routledge.

HEMENWAY, D. 1996. Street Children and Education: Cross-Cultural Comparison and Program Implications. Dostopno preko:

[http://garnet.acns.fsu.edu/~dhh4226/St.\\_children.htm](http://garnet.acns.fsu.edu/~dhh4226/St._children.htm) (19. 12. 2006).

HICKLER, B. in AUERSWALD, C., L. 2009. The worlds of homeless white and African American youth in San Francisco, California: a cultural epidemiological comparison. Prezentacija. Dostopno preko: <http://www.sciencedirect.com> (6. 3. 2009).

HODKINSON, P. 2003. 'Net-Goth': internet communication and (sub)cultural boundaries. *V Post-subcultural Reader*, ur. Muggleton, D. in Weinzierl, R.: 285–298 Oxford, New York: Berg.

HOGGART, R. 1970. Speaking to each other, about society. Schulman, N. 1993. Conditions of their own making: an intellectual history of the Centre for Contemporary Cultural Studies at University of Birmingham. *Canadian Journal of Communication* 18(1). Dostopno preko:

<http://www.cjc-online.ca/index.php/journal/article/view/717/623> (19. 1. 2009).

HOLDEN, E. W., HORTON, L., A. in DANSECO, E. R. 1995. The mental health of homeless children, *Clinical Psychology: Science & Practice* 2 (2): 165–178.

HONG, D. K. in OHNO, K. 2005. Street children in Vietnam, Interactions of old and new causes in a growing economy. Dostopno preko:

<http://www.grips.ac.jp/teacher/oono/hp/docu02/streetkid.pdf>.

HUANG, C., C., BARREDA, P., MENDOZA, V. in GUZMAN, P. 2004. A comparative analysis of abandoned street children and formerly abandoned street children in La Paz. *British Medical Journal* 2004. Dostopno preko:

<http://adc.bmj.com/cgi/content/abstract/89/9/821> (6. 3. 2009).

HUMAN RIGHTS WATCH. 1996a. *Police Abuse and Killings of Street Children in India*. New York: Human Rights Watch.

HUMAN RIGHTS WATCH. 1996b. *Children of Bulgaria*. Poročilo. Dostopno preko:

<http://www.hrw.org> (16. 9. 2008)

ILO. 1993. *Child Labour in Sri Lanka: Learning from the Past*. Poročilo. Ilo Child Labour Collection: ILO.

ILO/IPEC WORKING PAPER. 2000. *In-depth Analysis of the Situation of Working Street Children in Saint Petersburg*. Poročilo. St Petersburg: ILO/IPEC.

ILO. 2001. *International Programme on the Elimination of Child Labour (IPEC): Turkey Working Street Children in Three Metropolitan Cities: A Rapid Assessment*. Poročilo. Geneva

INCIARDI, J., A. in SURRATT, H., L. 1998. *Children in the streets of Brazil: Drug use, crime, violence and HIV risks*. *Substance Use and Missuse* 33 (7): 1461–1480. Dostopno preko:

<http://www.dreamscanbe.org/Reasearch%20Page%20Docs/children%20in%20the%20streets%20of%20brazil.pdf> (6. 3. 2009).

INTER-AMERICAN COMMISSION ON HUMAN RIGHTS. 2001. *Third Report on the Situation of Human Rights in Paraguay, Chapter VII, The Rights of Children*. 9. marec, 2001. Inter-American Commission on Human Rights.

IRWIN, J. 1970. Notes on the status of the concept subculture. V *The Subcultures Reader*, 1997, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 66–70. London and New York: Routledge.

JENKS, C. ur. 2005. *Childhood: Critical Concepts in Sociology*. Abingdon: Routledge.

JUKOWITZ, J. M., SPIELMANN, H., KOEHLER, U., LOHANI, J. in PANDE, A. 1996. Drug use in Nepal: the view from the street. *Substance Use and Misuse* 32 (7–8): 987–1004.

JUVENILE JUSTICE ADT 2000 (JJA). 2000. *National Institute of Social Defence, Ministry of Social Justice & Empowerment*. Government of India. Dostopno preko: <http://nicp.nisd.gov.in/pdf/jjact.pdf> (9. 3. 2009).

JUŽNIČ, S. 1993. *Identiteta*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.

KAHN, R., KELLER, D. 2003. Internet subculture and oppositional politics. V *The Post-Subcultural Reader*, ur. Muggleton, D. in Weinzierl, R.: 229–313. Oxford, New York: Berg.

KELLY, K. in CAPUTO, T. 2007. Health and Street/ Homeless Youth. *Journal of Health Psychology* 12 (5): 726–736.

KLEIN, A., M. 1993. *Little Big Men: Bodybuilding Subculture and Gender Construction*. New York: SUNY Press.

KOMBARAKARAN, F. A. 2004. Street children in Bombay: their stresses and strategies of coping. *Children and Youth Services Review* 26 (9): 853–871. Dostopno preko: <http://www.sciencedirect.com> (2. 4. 2007).

KOPOKA, L., P. 2000. The problem of street children in Africa: an ignored tragedy. International Conference in Street Children and Street Children's Health in East Africa, 19–21 april 2000. Poročilo. Dar-es-Salaam, Tanzanija.

KRECH, D., CRUTCHFIELD, R. S. in BALLATCHEY, E. L. 1972. *Pojedinac u društvu*. Beograd: Zavod za udžbenike i nastavna sredstva Srbije.

LALOR, K. 1999. Street children: a comparative perspective. *Child Abuse and Neglect* 23 (8): 759-780. Dostopno preko: [http://www.utoronto.ca/ethiopia/Ethiopia%20articles%20for%20web%20page/Lalor.Child%20Abuse%20Negl.1999.23\(8\).759.pdf.pdf](http://www.utoronto.ca/ethiopia/Ethiopia%20articles%20for%20web%20page/Lalor.Child%20Abuse%20Negl.1999.23(8).759.pdf.pdf). (27. 9. 2009).

LALOR, K. 2003. Child sexual abuse in Tanzania and Kenya. *Child Abuse and Neglect* 28 (8): 833–844.

LEE KING, D. 1994. If we don't do anything now, there won't be anything left: categories on concern in childrens drawings of environmental crisis. *Troubling Children: Studies of Children and Social Problems* 221–246.

LEROUX, J. 1996. Street children in South Africa: Findings from interviews on the background of street children in Pretoria, South Africa. *Adolescence* 31 (122): 423–431.

LEVENSTEIN, S. 1994. *Street Children in Brazil: Background, Problems and Some Inovative Programmes*. South Africa: University of South Africa Press.

LÉVI-STRAUSS, C. 1987. *The View from Afar*. London: Peregrine Books.

LEWIN, E. in LEAP, W., L. ur. 2002. *Out in Theory: The Emergence of Lesbian and Gay Anthropology*. Illinois: University of Illinois Press.

LEWIN, E. in LEAP, W., L. 2002a. Introduction. V *Out in Theory: The Emergence of Lesbian and Gay Anthropology*, ur. Lewin, E. in Leap, W., L.: 1–15. Illinois: University of Illinois Press.

LEWIS, H., P., LIVSON, N. 1980. Cognitive development, personality and Drawing: their interrelationships in a replicated longitudinal study. *Studies in Art Education* 22 (1): 8–11. Dostopno preko:

<http://www.jstor.org/stable/1319484> (28. 2. 2009).

LOW, S., M., ur. 1999. *Theorizing the City: The New Urban Anthropology Reader*. New Jersey: Rutgers University Press.

LUCCHINI, R. 1993. *Street Children: A Complex Reality*. Fribourg: Institute for Economic and Social Sciences.

LUCCHINI, R. 1994. *The Street Girl: Prostitution, Family and Drug*. Fribourg: Institute for Economic and Social Sciences.

LUKAŠINSKI, I. 2002. *Street Children in Latvia: Problems and Solutions*. Riga: Nordik Publishing House.

LUNA, G., C. in ROTHERAMBORUS, M., J. 1992. Street youth and the AIDS pandemic. *AIDS Education and Prevention* 1–13.

LUSK, M. 1992. Street children of Rio de Janeiro. *International Social Work* 35: 293–305.



LUTTENS, W., G. in ACKERMAN, M., S. 1996. An Introduction to the Chicago School of Sociology. *Interval Research, Proprietary*. Dostopno preko:  
[http://userpages.umbc.edu/~lutters/pubs/1996\\_SWLNote96-1\\_Lutters,Ackerman.pdf](http://userpages.umbc.edu/~lutters/pubs/1996_SWLNote96-1_Lutters,Ackerman.pdf)  
(19. 1. 2009).

MacDOUGALL, D. 1997. The visual in anthropology. V *Rethinking Visual Anthropology*, ur. Banks, M. in Morphy, H.: 276–295. London: Yale University Press.

MAGAZINE, R. 2003. Action, personhood and the gift economy among so-called street children in Mexico City. *Social Anthropology* 11 (3): 303–318.

MALINOWSKI, B. 1972. *Argonauti zapadnog Pacifika*. Beograd: Beogradski izdavačko-grafički zavod.

MARINA, P. in BAXTER, V., K. 2008. Cultural meaning and hip-hop fashion in the Afro-American male youth subculture of New Orleans. *Journal of Youth Studies* 11 (2): 93–113.

MARCOVITCH, H., ur. 2005. *Black's Medical Dictionary. 41st Edition*. London: A & C Black Publishers Limited.

MATTHEWS, H., LIMB, M. in TAYLOR, M. 2005. The 'street as thirdspace'. V *Childhood: Critical Concepts in Sociology*, ur. Jenks, C. 189–204. Abingdon: Routledge.

MAYAL, B. 2002. *Towards a Sociology of Childhood: Thinking from Childrens Lives*. Philadelphia: Open Univerity Press.

MARAKINYO, J. in ODEJIDE, A. O. 2002.: A community based study of patterns of psychoactive substance use among street children in a local government area of Nigeria. *Drug and Alcohol Dependence* 71 (2): 109–116.

MARSHALL, R. 2003. *Return to Innocence: A Study of Street Children in the Caribbean: Theory, Research and Analysis*. Trinidad: West Indies University Press.

MATCHINDA, 1999. The impact of home background on the decision of children to run away: the case of Yaounde City street children in Cameroon. *Child Abuse and Neglect* 23 (3): 245-255.

MAUSS, M. 1996. *Esej o daru in drugi spisi, uvod v delo Marcella Maussa*. Ljubljana: ŠKUC.

MBF (Macquarie Bank Foundation). 2007. *Homeless Young Australians: Issues and Responses*. Australia: Macquarie Bank Foundation.

McLUNG, L. 1945. Levels of culture as levels of social generalization. *American Sociological Review* 10 (4) 485–495.

McROBBIE, A., GARGER, J. 1975. Girls and subcultures. V *The Subcultures Reader*, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 112–120. London and New York: Routledge.

McROBBIE, A. 1980. Setting accounts with subculture: a feminist critique. V Bennett, A. 2004. Situating Subculture: Reappraising the Sociological Significance of a 'De-sociologized' Term. Presentacija na letnem srečanju American Sociological Association, Hilton San Francisco & Renaissance Parc 55 Hotel, San Francisco, 14. 8. 2004. Dostopno preko:  
[http://www.allacademic.com/metal/p1039318\\_index.html](http://www.allacademic.com/metal/p1039318_index.html). (20. 1. 2009).

McROBBIE, A. 1989. Second-hand dresses and the role of the ragmarket. V *The Subcultures Reader*, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 191–199. London and New York: Routledge.

MERTON, R., K. (1968): *Social Theory and Social Structure*. New York: Free Press.

MOLNAR, B., E., SHADE, S., B., KRAL, A., H., BOOTH, R., E. in WATTERS, J., K. 1999. Suicidal behavior and sexual/physical abuse among street youth. *Child Abuse and Neglect* 22 (3): 213–222.

MOORE, S. 1991. *Sociologija – ključni pojmi in dejstva*. Ljubljana: Znanstveno in publicistično središče d.o.o.

MUGGLETON, D. in WEINZIERL, R., ur. 2003. *The Post-Subcultural Reader*. Oxford, New York: Berg.

MUSONDA, L. 2002. *Rapid Assessment of Street Children In Lusaka*. Lusaka: UNICEF Zambia.

NATERER, A. 2000. Quake in kibliin klan. *Dialogi* 1, 2 (36): 68–75.

NATERER, A. 2002. Otroci iz *tipluhe*. Diplomaska naloga. Maribor: Pedagoška fakulteta.

NATERER, A. 2002. Otroci iz *tipluhe*. V *Subkulture, 1, prispevki za kritiko in analizo družbenih gibanj*, ur. Andrej Fištravec: 12–57. Maribor: Subkulturni azil.

NATERER, A. in FIŠTRAVEC, A. 2006. Makejevka – subkultura cestnih otrok. *Družboslovne razprave* 22 (53): 75–91.

NATERER, A. 2006a.: Otroci iz *tipluhe*: elementi zasvojenosti in razvoj narkomanske subkulture. V *Subkulture 4/5, prispevki za kritiko in analizo družbenih gibanj*, ur. Andrej Fištravec: 28–56. Maribor: Subkulturni azil.

NATERER, A. 2007. *Bomži, cestni otroci iz ukrajinske Makejevke*. Maribor: Subkulturni azil, Zavod za umetniško produkcijo in založništvo Maribor.

NEWTON, E. 2002. Foreword. V *Out in Theory: The Emergence of Lesbian and Gay Anthropology*, ur. Lewin, E. in Leap: VII–VIII. Illinois: University of Illinois Press.

NOVAK, M. 1994. *Dober dan revščina*. Ljubljana: Socialna zbornica Slovenije.

NOTO, A., R., NAPPO, S., A., GALDUROZ J., C., F., MATTEI, R. in CARLINI, E., A. 1997. Use of drugs among street children in Brazil. *Journal of Psychoactive Drugs* 29 (2): 185–192. Dostopno preko:  
[http://www.scielosp.org/scielo.php?pid=S1413-81231999000100012&script=sci\\_arttext](http://www.scielosp.org/scielo.php?pid=S1413-81231999000100012&script=sci_arttext) (3. 3. 2009).

O'MAHONY, B. in FERGUSON, D. P. 1991. *Young, Black and Homeless in London*. Basingstoke: Barnardos.

PARK, R., E. 1915. The City, suggestions for the investigation of human behavior. V *The Subcultures Reader*, 1997, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 16–27. London and New York: Routledge.

PARKER, D., L. 2002. Street children and child labour around the world. *The Lancet* 360 (9267): 2067–2071.

PANTER-BRICK, C. 2002. Street children, human rights and public health : a critique and future directions, *Annual Review of Anthropology* 31 (1): 147–171.

PANTER-BRICK, C. in SMITH, M. T. 2000. *Abandoned Children*. New York: Cambridge University press.

PANTER-BRICK, C., TODD, A. in BAKER, R. 1996. Growth status of homeless Nepali boys: Do they differ from rural and urban controls? *Social Science and Medicine* 43 (4): 441–451.

PATISSON, P., B. 1994. Street – living Children in India. Monograph No. 174. *Norwich: Social Work Monographs*, University of East Anglia.

PAYNE, G., in PAYNE, J. 2004. *Key Concepts in Social Research*. London: Sage Publications Ltd.

PERALTA, F. 1992. Children of the streets of Mexico. *Children and Youth Services Review* 14 (3–4): 347–362.

PERMIEN, H. 2003. Street careers in Germany between families, youth welfare services and prison. Referat na Mednarodni konferenci „Problems of Vagrant Children“ v Shijiazhuangu, Hebei, Kitajska, 21.–25. 10. 2003.

PIERANO, M. G., S. 1998. When anthropology is at home: the different contexts of a single discipline. *Annual Review of Anthropology* 27:105–128.

RAFFAELLI, M., CAMPOS, R., MERRITT, A., P., SIQUERIA, E., ANTUNES, C., M., PARKER, R., GRECO, M., GRECO, D. in HALSEY, N., 1993. Sexual practices and attitudes of street youth in Belo Horizonte, Brazil. Brazil Street Youth Study Group. *Social Science & Medicine* 37 (5), 661–670.

RAFFAELLI, M., KOLLER, S., H., REPPOLD, C., T., KUSCHICK, M., B., KRUM, F., M., B. in DENISE, R., B. 2001. How do Brazilian youth experience „the street“? Analysis of a sentence completion task. *Childhood – A Global Journal of Child Research* 8 (3): 396–415.

RANE, A. J., ur. 1994. *Street Children: A Challenge to the Social Work Profession*. Bombay: Tata Institute of Social Sciences.

RAE, G. in HYLAND, P. 2001. Generalisability and classical test theory analyses of Koppitz's scoring system for human figure. *British Journal of Educational Psychology* 2001 (71): 369–382.

REEVES, A. 2006. America's Forgotten Children: Homeless and Street Youth. Dostopno preko:

<http://web.archive.org/web/20030307072448/http://www.stanford.edu/group/nightoutreach/streetforum/volume1/Issue3/Focus/forgotten.htm> (30. 10. 2006).

RIBEIRO, M., O. in CIAMPONE, M., H., T. 2001. Homeless children: their lives of a group of Brazilian street children. *Journal of Advanced Nursing* 35 (1): 42–49.

RICHTER, L. M. in SWART-KRUGER, J. 1995. AIDS - risk among street children and youth – implications for intervention. *South African Journal of Psychology* 25 (1): 31–38.

RIZZINI, I. in LUSK, M., W. 1995. Children in the street – Latin America lost generation. *Children and Youth Services Review* 17 (3): 391–400.

RIZZINI, I., 2005. Street children: an excluded generation in Latin America. V *Childhood: Critical Concepts in Sociology*, ur. Jenks, C.: 212–231. Abingdon: Routledge.

ROBERTSON, J.M. 1989. Homeless youth: an overview of recent literature. Paper

ROBERTSON, J. M. 1988. *Homeless Adolescence: A Hidden Crisis*. Chicago: Hospital and Community Psychiatry.

ROCCELLA, C. 2005. *The Child Protection System in Azerbaijan: System Analysis*. UNICEF. Dostopno preko:  
[http://www.ceecis.org/child\\_protection/word/AZreport.doc](http://www.ceecis.org/child_protection/word/AZreport.doc) (2. 2. 2010).

ROGGENBUCK, S. 1993. *Strassenkinder in Lateinamerika: Sozialwissenschaftliche Vergleichstudie: Bogota, San Paolo und Lima*. Frankfurt am Main, Berlin, Bern, New York, Wien: Peter Lang.

RODRIGUEZ, S., O. in MARTINEZ, L. R. 2002. Interpersonal perception among teachers and students: the case of street children. *Revista mexicana de Psicología* 19(1): 37–46, junij 2002. Talpan: Sociedad Mexicana Psicología.

ROHDE, L., A., FERREIRA, M., H., M., ZOMER, A., FORSTER, L. in ZIMMERMANN, H. 1998. The impact of living on the streets on latency children's friendships. *Revista de Saúde Pública* 32 (3): 273–280.

ROSA, C., S., A., BORBA, R., E., D., R. in EBRAHIM, G., J. 1992. Street children of Recife – a study of their background. *Journal of Tropical Pediatrics* 39 (1): 34–40.

RUBIN, G. 2002. Studying sexual subculture: excavating the ethnography of gay communities in urban North America. V *Out in Theory: The Emergence of Lesbian and Gay Anthropology*, ur. Lewin, E. in Leap, W., L.: 17–68. Illinois: University of Illinois Press.

RUBY, J. 1996. Visual anthropology. V *Encyclopedia of Cultural Anthropology*, ur. Levinson, D. in Ember M.: 1345-1351. New York: Henry Holt and Co. Dostopno preko: <http://astro.template.edu/~ruby/ruby/cultanthro.html>. (4. 10. 2009).

RUBY, J. 2000. *Picturing Culture: Explorations of Film in Anthropology*. Chicago: The University of Chicago Press.

RUSSELL, S., D., KABANDA, M., P. in BETT, A. 2005. Uganda's Response to Street Children: Investigating the Validity and Impact of the Kamparingisa National Rehabilitation Centre (KNRC) in Working with Street Children in Uganda. Poročilo. Dostopno preko: <http://www.streetchildren.org.uk> (28. 2. 2009).

SALAMI, I. in BEERS van, H. 2003. Nigerian »Shade tree theatre« with street children. *Cildren, Youth and Environments* 13 (1): 23–47. Dostopno preko: <http://www.colorado.edu/journals/cye> (1. 3. 2009).

SANJEK, R. 1990. Urban anthropology in the 1980s: a world view. *Annual Reviews* 19: 151–185. Dostopno preko: <http://www.annualreviews.org/aronline> (2. 2. 2009).

SCHULMAN, N. 1993. Conditions of their own making: an intellectual history of the Centre for Contemporary Cultural Studies at University of Birmingham. *Canadian Journal of Communication* 18 (1). Dostopno preko: <http://www.cjc-online.ca/index.php/journal/article/view/717/623> (19. 1. 2009).

SHIBUTANI, T. 1955. Reference groups as perspectives. *American Journal of Sociology* 1 (11): 562–569. Dostopno preko: <http://www.jstor.org/pss/22771966> (20. 9. 2009).

SCHWARTZ -KENNEY, B. M., McCAULEY, M. in EPSTEIN, A., M., ur. 2001. *Child Abuse: A Global View*. Greenwood Publishing Group.

SHAFT, J. 2006. Concrete Is Cold And Hard At Night. Dostopno preko: <http://www.scoop.co.nz/stories/HL0505/S00199.htm> (3. 11. 2006).



SEGAL, U., A. 2001. India. V *Child Abuse: A Global View*, ur. Schwartz-Kenney, B. M., McCauley, M. in Epstein, A., M. Greenwood Publishing Group.

SEGAL, U. A. in ASHTEKAR, A. 1994. Detection of intrafamilial child abuse – children at intake at a Childrens observation home in India. *Child Abuse and Neglect* 18 (11): 957–967.

SEXTON, A. 2005. Street children: The Situation in East and Southern Africa and the Need for a Strategic Global Response. Zaslšanje z naslovom Protecting Street children: Vigilantes or the Rule of Law. House Committee on International Relations, Subcommittee on Africa, Human Rights and Global Operations, 13. 09. 2005. Dostopno preko:

[http://www.streetchildren.org.uk/reports/StreetChildren;The Situation in East and Southern Africa.pdf](http://www.streetchildren.org.uk/reports/StreetChildren;The%20Situation%20in%20East%20and%20Southern%20Africa.pdf) (2. 2. 2009).

SILVA, T. 1996. Poverty and uneven development: reflections from a street children project in the Philipines. *Childhood – A Global Journal of Childhood Research* 3 (2): 279–282.

SILVERMAN, D. 2000. *Doing Qualitative Research: A Practical Handbook*. London: Sage Publications.

SMITH, E., M. 2002. The early cities. V *Urban Life: Readings in the Anthropology of the City. Fourth edition*, ur. Gmelch, G. in Zenner, W., P.: 3–19. Illinois: Waveland Press.

SMITH, M., K. 2007. Peter Willmott: community, family and public policy. Dostopno preko:

[http://www.infed.org/thinkers/peter\\_willmott.htm](http://www.infed.org/thinkers/peter_willmott.htm) (23. 2. 2009).

SOCPD (Somali Child Protection and Development). 2007. Street children in Somalia. SOCPD, 970: 07. Mogadishu, SOCPD. Dostopno preko: <http://www.socpd> (1. 8. 2008).

SONDHI-GARG, P. 2004. *Street Children: Lives of Valor and Vulnerability*. New Delhi: Reference press.

STAHL G., 2003. Tastefully renovating subcultural theory: making space for a ne model. V *The Post-Subcultural Reader*, ur. Muggleton, D. in Weinzierl, R.: 27–40. Oxford, New York: Berg.

STEPHENSON, S. 2001. Street children in Moscow: using and creating social capital. *The Sociological Review* 49 (4): 530–547.

STRATHERN, M. 1988. *The Gender of the Gift. Problems with Women and Problems with Society in Melanesia*. Berkeley: University of California Press.

STRATTON, J. 1985. On the importance of subcultural origins. V *The Subcultures Reader*, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 181-190. London and New York: Routledge.

TACON, P. 1991. *Survey on Street Children in Three Urban Centres of Namibia*. Windhoek: The Ministry of Local Government and Housing of the Republic of Namibia.

TEMALARU, Y. 2005. *A Study of Policies and Programmes for Street Children and Education in Indonesia*. Jakarta: Bina Mandri Indonesia Foundation.

TERRIO, S. J. 2004. Migration, displacement, and violence: prosecuting Romanian street children at the Paris place of justice. *International migration* 42 (5): 5–33.

THORNTON, S. 1995. The social logic of subcultural capital. V *The Subcultures Reader*, 1997, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 203–209. London and New York: Routledge.

THORNTON, S. 1995a. *Club Cultures: Music, Media and Subcultural Capital*. Cambridge: Polity Press.

THORNTON, S. 1997a. General introduction. V *The Subcultures Reader*, 1997, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 1–10. London and New York: Routledge.

THORNTON, S. 1997b. Introduction to part one. V *The Subcultures Reader*, 1997, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 11–15. London and New York: Routledge.

THORNTON, S. 1997c. Introduction to part four. V *The Subcultures Reader*, 1997, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 213–216. London and New York: Routledge.

THORNTON, S. 1997d: Introduction to part eight. V *The Subcultures Reader*, 1997, ur. Gelder, K. in Thornton, S.:473–476. London and New York: Routledge.

TRUSSELL, R. P. 1999. The children`s street: an ethnographic study of street children in Ciudad Juarez, Mexico. *International Social Work* 42 (2): 189 -199.

TUFAIL, P. (AMAL Human Development Network). 2003. Street Children and Juvenile Justice in Pakistan. Dostopno preko:

<http://www.eldis.org/cache/DOC16854.pdf>.

TURKMEN, M., OKYAY, P., ATA, O. in OKUYANOGLU, S. 2004. A descriptive study on street children living in southern city of Turkey. *Turkish Journal of Pediatrics* 46 (2): 131–136.

TUŠAK, M. 1992. *Risanje v Psihodiagnostiki I*. Ljubljana: Znanstveni inštitut Filozofske fakultete.

UNESCO. 1995. *Working with Street Children*. Paris: United Nations Educational.

UNICEF. 2005. Situation of Child Abandonment in Romania 2005. Dostopno preko: <http://www.unicef.org/romania/resources.html> (7. 1. 2007).

VEALE, A. in GIORGIA, D. 2003. Street children and political violence: a socio-demographic analysis of street children in Rwanda. Dostopne preko: <http://www.sciencedirect.com> (5. 10. 2006).

VEGA, L. in GUTIERREZ, R. 1998. Deliberate inhaling of petroleum derivatives during pregnancy among “street” adolescents. *Salud mental* 21 (2): 1–9.

VOLPI, E. 2002. *Street Children: Promising Practices and Approaches*. Washington, D.C.: World Bank Institute. Presented on national conference on homeless children and youth, apr. 25–28. Prezentacija. Washington D.C.

WATERS, C. 1981. Badges of half-formed, inarticulate radicalism: a critique of recent trends in the study of working class youth culture. V: Bennett, A. (2004): *Situating Subculture: Reappraising the Sociological Significance of a 'De-sociologized' Term*. Članek predstavljen na letnem srečanju American Sociological Association, Hilton San Francisco & Renaissance Parc 55 Hotel, San Francisco, 14. 8. 2004. Dostopno preko:

[http://www.allacademic.com/metal/p1039318\\_index.html](http://www.allacademic.com/metal/p1039318_index.html). (20. 1. 2009).

WEINZIERL, R. in MUGGLETON, D. 2003. What is 'post-subcultural studies' anyway?. V *The Post-Subcultural Reader*, ur. Muggleton, D. in Weinzierl, R.: 3–26. Oxford, New York: Berg.

WEST, A. 2003. *At the Margins: Street Children in Asia and the Pacific*. Manila: Asian Development Bank.

WILSON, P. R. 1991. *Educating street kids: a ministry to young people in the charism of Edmund Rice*. New York: Alba House.

WIRTH, L. 1938. Urbanism as a Way of Life. *The American Journal of Sociology* 44 (1): 1–24.

WITTIG, M., C., W., WRIGHT, J., D. in KAMINSKY, D., C. 1997. Substance use among street children in Honduras. *Substance Use and Misuse* 32 (7–8): 805–827.

WOZNIAK, R., H., ur. 1992. *Worlds of the Childhood*. New York: Harper Collins College Publishing.

WRIGHT, J. D., WITTIG, M. in KAMINSKY, D. C. 1993. Street children in North and Latin America – preliminary data from Proyecto – alternativos in Tegucigalpa and some comparisons with the US case. *Studies in comparative international development* 28 (2): 81–92.

WHYTE, W. F. 1993. *Street Corner Society: The Social Structure of an Italian Slum*. Chicago: The University of Chicago Press.

YOUNG, J. 1971. The subterranean world of play. V *The Subcultures Reader*, ur. Gelder, K. in Thornton, S.: 71–80. London and New York: Routledge.

YOUNG, L., BARRETT, H. (2001): Adopting visual methods: action research with Kampala street children. V: *Area*, 33 (2): 141–152.

YOUNG, L. in BARRETT, H. 2001a. Issues of access and identity: adopting research methods with Kampala street children. *Childhood – A Global Journal of Child Research* 8 (3): 383–395.

YOUNG, L. 2003. Journeys to the street: the complex migration geographies of Ugandan street children. *Geoforum* 35 (4): 471–488.

YOUNG, M., W. 2004. *Odyssey of and Anthropologist, 1884-1920*. London: Yale University Press.

## 7.2 Spletne strani

Abcrust. Dostopno preko:

<http://www.abcrust.org.uk> (28. 8. 2008).

Australian Institute of Health and Welfare (AIHW). Dostopno preko:

<http://www.aihw.gov.au> (12. 9. 2009).

The African Medical and Research Foundation (AMREF). Dostopno preko:

<http://www.amref.org/> (6. 5. 2009).

The African Network on the Prevention and Protection Against Child Abuse (ANPPCAN). Dostopno preko:

<http://www.anppcan.org> (1. 3. 2009).

American Sociological Association (ASA). Dostopno preko:

<http://www.asanet.org>. (22. 2. 2009).

Asociatia Sprijinirea Integrarii Sociale (ASIS). Dostopno preko:

[www.asis-ong.ro/](http://www.asis-ong.ro/) (7. 5. 2009).

Bahay Tuluyan (BT). Dostopno preko:

<http://www.bahaytuluyan.org/> (5. 5. 2009).

Bangladesh Bureau of Statistics. Dostopno preko:

<http://www.bbs.gov.bd/> (22. 4. 2009).

Basic Christian Community (BCC). Dostopno preko:

<http://www.geocities.com/Athens/8746/BEC/bec1.htm> (12. 9. 2009)

Children of the Americas (COA). Dostopno preko:

<http://www.miamiherald.com/multimedia/news/americas/argentina/side2.html> (6. 3. 2009).

Children Rights information Network (CRIN). Dostopno preko:

<http://www.crin.org> (2. 3. 2009).

Children Welfare League of America (CWLA). Dostopno preko:

<http://www.cwla.org> (1. 9. 2008).

Consortium for Street Children (CSC). Dostopno preko:

<http://www.streetchildren.org.uk> (30. 10. 2006).

Consortium for Street Children (CSC). Dostopno preko:

<http://www.streetchildren.org.uk> (20. 5. 2008).

Consortium for Street Children (CSC). Dostopno preko:

<http://www.streetchildren.org.uk> (28. 2. 2009).

Dic. Dostopno preko:

<http://www.dic.academic.ru> (28. 2. 2009).

Encyclopedia of Mental Disorders. Dostopno preko:

<http://www.minddisorders.com> (28. 2. 2009).

Eurasinet. Dostopno preko:

<http://www.eurasianet.org/resource/uzbekistan/hypermail/200307/0023.shtml> (10. 5. 2008).

Felices los Niños. Dostopno peko:

<http://www.feliceslosninos.org> (6. 3. 2009).

Friends of el Hogar. Dostopno preko:

[http://www.foeh.org.uk/street\\_children\\_in\\_honduras.php](http://www.foeh.org.uk/street_children_in_honduras.php) (3. 3. 2009).

Globalmarch. Dostopno preko:

<http://www.globalmarch.org> (6. 3. 2009).

Globalsecurity. Dostopno preko:

<http://www.globalsecurity.org/military/world/para/ruf.htm> (7. 6. 2009).

Givefuture. Dostopno preko:

<http://www.Givefuture.ORG> (6. 3. 2009).



Goldenpages (GP). Dostopno preko:

[www.goldenpages.uz](http://www.goldenpages.uz) (5. 5. 2009).

The Higher Council for Motherhood and Childhood (HCMC).

Dostopno preko:

<http://www.unhcr.org/refworld/type,QUERYRESPONSE,,YEM,3df4bec88,0.html> (12. 9. 2009).

International Labour Organization (ILO). Dostopno preko:

<http://www.ilo.org/> (10. 3. 2009).

Inter-American Commission on Human Rights. Dostopno preko:

<http://www.cidh.org> (14. 9. 2008).

Inter-American Commission on Human Rights. Dostopno preko:

<http://www.cidh.org> (28. 2. 2009).

International Programme on the Elimination of Child Labour (IPEC). Dostopno preko:

<http://www.ilo.org/ipecc/programme/lang--en/index.htm> (8. 5. 2009).

Miamiherald. Dostopno preko:

<http://www.miamiherald.com> (11. 3. 2009).

National Resistance Movement (NRM). Dostopno preko:

[www.nrm.ug](http://www.nrm.ug) (6. 5. 2009)

New Internationalist: New Internationalist, 377, april 2005. Dostopno preko: <http://www.newint.org>

<http://www.newint.org/issue377/dolgion.htm> (12. 10. 2008).

Safe on the Streets Research Team (SSRT). Dostopno preko:

<http://www.york.ac.uk/inst/swrdu/Projects/streetchildren.html> (12. 9. 2009).

Street Children in Uganda: Photos from 1998 and 2003 research trips. Dostopno preko:

<http://www.people.cornell.edu/pages/sw64/StreetKids/images.html> (30. 10. 2006).

Street Children: The Prevalence, Abuse & Exploitation of Street Children (GVNET). Dostopno preko:

<http://www.gvnet.com/streetchildren/> (30. 10. 2006).

Naerus. Dostopno preko:

<http://www.naerus.org> (1. 5. 2008).

Macquarie Bank Foundation (Macquarie). Dostopno preko:

<http://www.macquarie.com.au> (12. 9. 2009).

Makeyevka. Dostopno preko:

<http://www.makeyevka.dn.ua> (1. 2. 2009).

Medecins Sans Frontieres (MSF) (2009). Dostopno preko:

<http://www.msf.org> (5. 3. 2009).

Medical dictionary. Dostopno preko:

<http://medical-dictionary.thefreedictionary.com/Psychotropic+substances>. (17. 6. 2009).

Mexico: Street Children at High Risk of AIDS. Dostopno preko:

[http://www.thebody.com/cdc/news\\_updates\\_archive/2003/aug20\\_03/mexico\\_street\\_children.html](http://www.thebody.com/cdc/news_updates_archive/2003/aug20_03/mexico_street_children.html). (30. 10. 2006).

Micah Project (MP). Dostopno preko:

<http://www.micahcentral.org>. (6. 3. 2009).

Minnesota State University (MNSU). Dostopno preko:

[http://www.mnsu.edu/emuseum/information/biography/uvwxyz/warner\\_william.htm](http://www.mnsu.edu/emuseum/information/biography/uvwxyz/warner_william.htm). (23. 2. 2009).

Pangea . Dostopno preko:

<http://pangaea.org/> (11. 2. 2008).

Save the Children (SC). Dostopno preko:

[www.savethechildren.org](http://www.savethechildren.org) (5. 5. 2009).

Soro Foundation (SF). Dostopno preko:

<http://www.soros.org/> (7. 5. 2009).

S.O.S. Children's Villages. Dostopno preko:

<http://www.sos-childrensvillages.org> (1. 3. 2009).

Stand Up For Kids (SUFK). Dostopno preko:

<http://www.standupforkids.org> (8. 3. 2009).

Setoskop. Dostopno preko:

<http://stetoskop.info> (20. 8. 2009).

Tanzania Media Women's Association (TAMWA). Dostopno preko:

<http://www.tamwa.org/> (4. 5. 2009).

Terra Firma. Dostopno preko:

<http://web.archive.org/web/20050306232353/www.national-anarchist.org/articles/introduction.html>  
(22. 9. 2009).

Tellus Institute (Tellus). Dostopno preko:

<http://www.tellus.org/> (22. 9. 2009).

The University of Chicago Centennial catalogues (UCCC). Dostopno preko: [http:](http://www.lib.uchicago.edu/projects/centcats/fac/facch)

[/www.lib.uchicago.edu/projects/centcats/fac/facch](http://www.lib.uchicago.edu/projects/centcats/fac/facch). (23.2.2009).

The University of Nairobi (UONBI) (2009). Dostopno preko:

<http://www.uonbi.ac.ke> (12. 9. 2009).

Urad za droge. Dostopno preko:

<http://www.uradzadroge.gov.si/> (17. 11. 2006).

Wordnet. Dostopno preko:

[www.wordnet.princeton.edu/perl/webwn](http://www.wordnet.princeton.edu/perl/webwn) (16. 4. 2009).

Zakon o proizvodnji in prometu s prepovedanimi drogami (ZPPPD). Dostopno preko:  
<http://www.uradzadroge.gov.si/zakonodaja.php?id=2&PHPSESSID=3442263284ad95d391f46eb25a07f6> (17. 11. 2006).

### **7.3 Video in foto material**

BABENCO, H. 1982. *Pixote: A Lei do Mais Fraco*. Embrafilme.

BRETON, S. 2001. *Eux et moi*. Les Films d'Ici/Arte.

BRETON, S. 2003. *Le Ciel dan sun Jardin*. Les Films d'Ici/Arte.

O'ROURKE, D. 1988. *Cannibal Tours*. Institute of Papua New Guiney Studios.

SAUPER, H. 2006. *Darwin's Nightmare*. Hoanzl.

## 8 PRILOGE

### Priloga 1: Pregled držav Azije in Pacifika

V pričujoči prilogi so predstavljeni primeri cestnih otrok skupaj z reprezentativnimi študijami iz naslednjih držav: Bangladeš, Indija, Indonezija, Kambodža, Kitajska, Laos, Mongolija, Nepal, Papua Nova Gvineja, Sri Lanka, Tajska, Uzbekistan, Vietnam.

#### P1.1 Bangladeš

V populaciji 130 milijonov prebivalcev predstavljajo mlajši od 18 let 42,3 % (55 milijonov) ljudi (CSC 2001, 7). Za urbane predele je značilna ekstremna revščina. Tako živi na primer v glavnem mestu Dhaka, ki ima 9,3 milijona prebivalcev, kar 5 milijonov ljudi pod mejo revščine (ibid.).

V Bangladešu živi približno 450.000 cestnih otrok, od tega jih je 75 % v glavnem mestu (ibid.). Po podatkih iz leta 2001 je 53 % fantov in 47 % deklet, za vse cestne otroke pa obstaja skupen izraz – *Tokai* (pobiralci cunj) (ibid.). Otroci se po večini preživljajo z občasnim delom, manjšim trgovanjem in kriminalnimi aktivnostmi. Njihov povprečen dnevni izkupiček znaša približno 0,55 \$ (ibid.). Otroci so izpostavljeni predvsem slabim življenjskim razmeram, ki vključujejo psihološko, fizično in spolno nasilje, pa tudi zlorabo substanc za omamljanje in prostitucijo (ibid.).

Bangladesh Bureau of Statistics<sup>157</sup> (BBS) je med letoma 2002 in 2003 izdelal poročilo, ki vključuje tudi stanje cestnih otrok v državi (prim. BBS 2003). Študija, ki so jo v tem času izvajali, je zajela 450 cestnih otrok iz 17 regij, raziskava pa je temeljila na intervjujih (ibid.). Po podatkih BBS (ibid., 9) naj bi bilo v tem času v Bangladešu 2573 cestnih otrok. Med respondenti je bilo 97,56 % fantov in 2,44 % deklet (ibid., 10), 55 % otrok pa je iz glavnega mesta Dhaka (ibid.). 25 % otrok je bilo

---

<sup>157</sup> Bangladesh Bureau of Statistics (BBS) je centraliziran uradni statistični sistem, ki je bil oblikovan med leti 1971 in 1974 iz obstoječih fragmentiranih in relativno neučinkovitih statističnih agencij v Bangladešu (prim. BBS 2009, n. p.). Urad je odgovoren za oblikovanje tehničnih in administrativnih pripomočkov za izvajanje vseh uradnih statističnih programov v državi, ima pa tudi pomembno vlogo pri načrtovanju in izvajanju programov za razvoj različnih politik na nacionalni ravni (ibid.).

starih med 5 in 11 let, 48,7 % otrok med 11 in 14 let in 26 % med 14 in 17 let. Za cestne otroke je značilno, da iz revnih ruralnih predelov migrirajo v večja urbana središča, predvsem pa mesta Dhaka, Chittagong in Sylhet (ibid.). Vprašanja, ki so se nanašala na zaposlitev staršev, so odkrila, da otroci prihajajo iz revnih družin z neizobraženimi starši.

Na cesti so otroci vključeni v številne ekonomske aktivnosti, med katerimi so najpogostejše zbiranje starega papirja, beračenje, pomoč pri delu in čiščenje čevljev (ibid.). Iz študije (BBS 2003) izhaja tudi, da je beračenje značilno predvsem za mlajše otroke, medtem ko se ostalih aktivnosti lotevajo predvsem starejši otroci (ibid., 11). Dnevno otroci delajo od pet do dvanajst ur, v povprečju pa 10 ur na dan (ibid.). 83 % otrok bi naj delalo 7 dni v tednu, 17 % otrok pa 6 dni ali manj. Majhen odstotek otrok je poročal tudi o vključenosti v nelegalne dejavnosti, kot so kraja, žeparjenje in preprodaja mamil (ibid., 11).

V zvezi z zdravstvenim stanjem cestnih otrok je študija ugotovila, da se je kar 57 % otrok počutilo slabo (ibid., 11). Med največkrat navajanimi težavami prednjačijo povišana telesna temperatura, bolezni, ki se prenašajo z vodo, in glavoboli. Po mnenju raziskovalcev naj bi bilo to povezano z življenjskim okoljem in življenjskim stilom otrok. Študija izpostavlja tudi higieno (ibid.). 60 % otrok se kopa vsak dan, 30 % vsak drugi dan, ostali pa ena do dvakrat na teden. 42 % otrok uporablja javno stranišče, 35 % pa jih opravlja potrebo na prostem (ibid.). Glede prehranjevanja je situacija naslednja: 39 % otrok ima dva obroka na dan, 4 % pa manj kot dva obroka na dan (ibid.). Otroci se po večini prehranjujejo v cestnih kioskih, z ostanki v hotelskih kuhinjah in restavracijah, manjši odstotek otrok pa za hrano brska po smetnjakih (ibid.).

73 % otrok je cesto navedlo kot primarno mesto prenočevanja (ibid.). Otroci se zadržujejo po večini na avtobusnih postajah in tržnicah. V deževnem obdobju se otroci praviloma zadržujejo v zaprtih prostorih, medtem ko so v sušnem obdobju na prostem (ibid.). 66,9 % otrok živi v skupinah.

Respondenti so v raziskavi izrazili željo po izobraževanju in oblikovanju spretnosti, ki bi jim omogočile boljše življenje (ibid.), kljub temu pa otroci po večini ne obiskujejo

vzgojno-izobraževalnih institucij. 39,3 % otrok sploh nikdar ni hodilo v šolo, ostali pa so v glavnem zaključili le nižje razrede osnovne šole (ibid.).

Cestni otroci so v družbi relativno dobro sprejeti, kar se kaže tudi na politični ravni, ki ima za problem cestnih otrok glede na druge države v regiji, relativno veliko posluha (CSC 2009, n. p.). Obstoječi programi, ki so na voljo otrokom, vključujejo zatočišča za brezdomne otroke, rehabilitacijske, zdravstvene in izobraževalne centre, vzpostavljena pa je tudi mreža nevladnih organizacij, ki se ukvarjajo tako z raziskovanjem pojava kot tudi z neposrednim izvajanjem oblik pomoči tem otrokom (ibid.). Kot zelo učinkoviti so se pokazali programi, ki vključujejo neposreden stik z omenjeno populacijo in jih izvajajo starejši vrstniki kot mentorji. Vseeno pa so programi relativno neučinkoviti zaradi rasti števila cestnih otrok ter časovne, prostorske in finančne omejenosti programov samih (ibid.).

## **P1.2 Filipini**

Na Filipinih se termin »cestni otroci« uporablja za otroke, ki so večino časa na cesti, vseeno pa ohranjajo redne stike s svojimi družinami. Približno 70 % se jih vsak večer vrača domov. Ocenjujejo, da je le 5 % otrok popolnoma zapuščenih in nimajo nikakršnih stikov s svojimi družinami.

(UNESCO 1995, 117)

Na Filipinih živi 62 milijonov ljudi, od tega jih je 22 milijonov mlajših od 15 let. Približno

70 % prebivalstva živi pod mejo revščine (ibid.). Ocene, oblikovane leta 1985, govorijo o 100.000 dojenčkah, ki letno umrejo zaradi obolenj dihal, driske in neprimerne prehrane. Približno 2 % prebivalstva ima dostop do kakršnekoli oblike predšolskega izobraževanja, kot je na primer otroški vrtec, in od 100 otrok, ki se vpišejo v osnovno šolo, se jih le 14 vpiše in konča tudi srednjo šolo (prim. UNESCO 1995, 117).

UNESCO (ibid.) ocenjuje, da v filipinskih mestih živi približno 2,4 milijona cestnih otrok. Otroci preživijo večino časa na cesti, kjer se borijo za svoje preživetje in preživetje svojih družin. CSC (prim. CSC 2003a, 19) ocenjuje, da v 65 mestih v državi živi približno 222.417 cestnih otrok. 50.000 do 70.000 cestnih otrok je

mogoče videti na javnih prostorih, ostali pa naj bi bili manj vidni, predvsem zaradi ekonomskih dejavnosti, v katere so vpleteni (ibid.).

Po mnenju številnih avtorjev (prim. CSC 2003) je veliko število teh otrok predvsem posledica socialne in ekonomske krize, ki pa je neposreden rezultat ruralno-urbanih migracij:

Pred petindvajsetimi leti je število prebivalcev Manile predstavljalo nekaj manj kot 5 % celotne populacije. Danes predstavlja skoraj 15 % celotnega prebivalstva.

(UNESCO 1995, 118)

Študija Silve (Silva 1996) dokazuje, da sta revščina in neenakomeren razvoj glavni razlog za oblikovanje pojava cestnih otrok na Filipinih (prim. Silva 1996: 279–282). Po avtoričinem mnenju sta ta dva dejavnika odločilno vplivala preko socioekonomske, politične in kulturne sfere na družine in njihove otroke (ibid., 279). Glavni indikator na mikro ravni je revščina, s katero se spopada vse več družin. Na tej ravni pa so seveda najbolj izpostavljeni otroci (ibid.).

Socialna in ekonomska kriza je obsežna, zajema vse sloje in po mnenju UNESCA spodkopava same temelje filipinske družbe (prim. UNESCO 1995, 117–118). Cestni otroci so s tega zornega kota le ena od manifestacij veliko večjega in globlje zakoreninjenega problema. Izpostavljeni niso le otroci, ki dejansko živijo na cesti, ampak tudi tisti, ki so še vedno pod okriljem svojih družin. Otroško delo je ena od najbolj razširjenih dejavnosti, v katero so otroci vključeni. Po ocenah UNESCA (ibid., 120) je vsega skupaj 5,5 milijona filipinskih otrok vključenih v trg delovne sile. Od teh naj bi bilo 30.000 deklic in dečkov, starih tudi manj kot sedem let, izpostavljenih tudi prostituciji (ibid.). Raziskava, ki jo je izvedlo Filipinsko združenje mentalnega zdravja (prim. UNESCO 1995, 120), omenja v svojem poročilu naslednje načine preživljanja otrok v urbanem okolju:

- 24 % opravlja pomožna gospodinjska dela,
- 24 % nepomembna, priložnostna dela,
- 19 % jih brska po smeteh,
- 13 % jih berači,
- 11 % jih čuva avtomobile,



b.8 % jih opravlja prostitucijo.

Prostitucija se je pokazala kot najdonosnejši posel, ki lahko dnevno prinese od 50 in 100 pesov)<sup>158</sup>.

Med programi, ki so usmerjeni v reševanje problema cestnih otrok na Filipinih, je tudi Bahay Tuluyan<sup>159</sup>, ki ga organizirata katoliška cerkev v Malati in organizacija BCC (Basic Christian Community Programme)<sup>160</sup>. Otroci v Bahay Tulunyanu (ibid., 121) so stari od 1 do 17 let, 52% je deklic, 48 % dečkov, kar je ravno obratna podoba kot na cesti, kjer so dekleta v manjšini. Motivi otrok za pobeg na cesto, oziroma za prihod v Bahay Tulunyan, so različni, vseeno pa je mogoče zaključiti, da je večina otrok zapustila svoje družine zaradi zlorab in izkoriščanj, ki so jim bili izpostavljeni doma (prim. UNESCO 1995, 121–122).

Bahay Tulunyanu predstavlja center za alternativno izobraževanje in je zasnovan na prepričanju, da ima skupnost v sebi vse elemente, ki jih potrebuje za vzdrževanje normalnega obstoja. Izobraževalni program temelji na izobraževalni praksi, v kateri otroci učijo otroke in drug na drugega prenašajo znanje in spretnosti. Na ta način se poleg izobraževalnega procesa izvaja tudi resocializacija posameznikov in homogenizacija skupine, ki se izoblikuje znotraj programa (prim. BT 2009, n. p.).

---

<sup>158</sup> 1 PHP (filipinski peso) znaša 0,02 USD.

<sup>159</sup> Bahay Tuluyan (prim. BT 2009, n. p.) je nevladna organizacija s programom, namenjenim filipinskim otrokom, ki potrebujejo posebno zaščito. Trenutno se organizacija ukvarja z alternativnimi in neformalnimi oblikami izobraževanja otrok in oblikami socialnih uslug (npr. preskrba s hrano, medicinska pomoč in nastanitev) otrokom v mestih Manila, Laguna in Quezon (ibid.).

<sup>160</sup> BCC (Basic Christian Community Programme) je pastoralni misionarski program, s katerim so na Filipinih začeli sredi šestdesetih let prejšnjega stoletja (prim. BCC 2009, n. p.). Gre za krščanski program, ki je usmerjen lokalno, deluje pa delno socialno in delno misionarsko (ibid.).

### P1.3 Indija

Indija je sedma največja država na svetu, šteje 1,027 milijarde ljudi, od tega je več kot 400 milijonov otrok, torej ljudi, mlajših od 18 let (prim. CSC 2001, 8). Po podatkih iz leta 2001 naj bi skoraj 30 % prebivalstva živel v urbanih področjih, izjemna stopnja urbanizacije pa naj bi predvsem vplivala na rast revnih predelov – *slumov* (ibid.). V povprečju živi 50 % urbane populacije v situaciji skrajne deprivacije in UNICEF ocenjuje, da v skoraj vsakem od večjih mest, kot so na primer Mumbai, Kolkata in Delhi, živi od 100.000 do 125.000 cestnih otrok, v manjših mestih, na primer v Bangaloru, pa 45.000 cestnih otrok (ibid.).

Med najpogostejše dejavnike, ki vplivajo na oblikovanje in razvoj problema cestnih otrok v Indiji, spadajo splošna revščina, brezposelnost in ruralno-urbane migracije (prim. CSC 2001, 8; Sondhi-Garg 2004, 146–168). Cestni otroci so izpostavljeni podhranjenosti, lakoti, zdravstvenim težavam, zasvojenosti, kriminalu in psihičnim, fizičnim ter spolnim zlorabam (prim. Sondhi-Garg 2004, 180).

Segalova in Ashtekarjeva raziskava (prim. Segal in Ashtekar 1994, 957–964) se loteva prav problematike zlorabe otrok kot glavnega motivacijskega dejavnika za beg na cesto. 515 respondentov iz Bombaya je v več kot 50 % poročalo o fizičnih zlorabah, od tega kar dve tretjini o hudem nasilju s trajnimi posledicami (ibid., 957). Kar 60 % vseh respondentov je kot glavni razlog za beg od doma navedlo prav nasilno vedenje staršev, kar kaže na potencialno razlago naraščajočega števila cestnih otrok v Indiji (ibid.). Segalova se v svoji definiciji zlorabe otrok (prim. Segal 2001, 52) naslanja na Finkelhorna in Korbina, ki pravita, da je univerzalna definicija zlorabe otrok »delež poškodb otroku, ki prihaja s strani akcij ljudi, ki otroke izobčijo, so bližnje (relativno neposredne – op. A. N.) in preprečljive<sup>161</sup>« (ibid.). Takšna definicija po avtoričinem mnenju loči zlorabe otrok od ostalih oblik zlorab, kot so na primer ekonomske in socialne. Vseeno pa je situacija, ko otroci utrpijo zlorabe, kompleksna: »V državah v razvoju, kot je na primer Indija, politična, socialna, ekonomska in zdravstvena situacija velikokrat prispeva k številnim oblikam zlorabe otrok« (Segal 2001, 52). Indija ima sistem varovanja otrok pred zlorabami, vseeno pa obstoječa

---

<sup>161</sup> Ko Segalova uporablja ta navedek, izpostavi: da je akcija izobčevalna, ko ni sprejemljiva; da je bližnja, ko se zgodi v neposredni okolici otroka; in preprečljiva, ko jo oseba, ki jo je zagrešila, lahko kontrolira.

zakonodaja in izvršilna politika delujeta relativno omejeno, predvsem zaradi omejenih resursov in tradicionalnih drž, ki so v indijski družbi zelo močne (ibid.). Še posebej naj bi bile zlorabi izpostavljene deklice (ibid., 54), saj jih družine, še posebej, če živijo pod mejo revščine, velikokrat zaradi tradicionalistične drž zavržejo.

Kombarakaranova raziskava (2004) se je lotevala stresa in obvladovalnih strategij pri otrocih na cesti v Bombayu. Kvalitativni metodološki aparat je zajel 73 cestnih otrok (prim. Kombarakaran 2004, n. p.), 5 socialnih delavcev in tri prostovoljce (ibid.). Študija je odkrila, da so otroci vsakodnevno izpostavljeni izjemnemu stresu, medtem ko iščejo hrano, varnost, zaposlitev, zatočišče in medicinsko pomoč (ibid.). Običajno se zato, da preživijo na cesti, zanašajo na pomoč svojih vrstnikov, na nevladne organizacije in lastno iznajdljivost. Večina otrok uporablja pozitivne prilagoditvene mehanizme, kot je na primer spoštovanje avtoritete oziroma podreditev, nekaj otrok pa posega tudi po alkoholu, drogah, fantje pa tudi po prostitutkah, predvsem z namenom obvladovanja stresa vsakodnevnega življenja na cesti (ibid.).

Študija, ki je bila izvedena v New Delhiju, je objavljena v delu Sondhi-Garg (2004), »*Street Children: Lives of Valor and Vulnerability*«. Glede na to, da so fragmenti študije prisotni v celotni pričujoči nalogi, bomo na tej točki izpostavili le tisti del knjige, ki govori o podatkih, zbranih med cestnimi otroki v Indiji. Študija je bila organizirana kot kombinacija kvalitativnih in kvantitativnih pristopov in je zajela 147 cestnih otrok (prim. Sondhi-Garg 2004, 137–246). V raziskavi so sodelovali le dečki, njihova povprečna starost je bila 12 let (ibid., 143). Večina jih je bila hindujske vere (71 %), medtem ko so bili ostali otroci muslimani (29 %) (ibid., 144). 30 % vseh otrok je prišlo v mesto iz države Bihar, 25 % iz Uttar Pradesha, 16 % iz Madhaya Pradesha, ostali pa so prišli iz različnih drugih koncev Indije (ibid., 144–145). 108 otrok (74 %) prihaja iz popolnih družin, ostali pa so živeli le z enim od staršev, pri starih starših, oziroma v krušnih družinah (prim. Sondhi-Garg 2004, 147–148). Družine so bile po večini obubožane (ibid., 153), starši nizko izobraženi (ibid. 154–155), otroci pa velikokrat sploh niso hodili v šolo (ibid., 155). Največ otrok je zbežalo od doma pri svojih dvanajstih letih (ibid., 159), med največkrat navajanimi razlogi za beg pa so zlorabna družinska situacija in zanemarjanje s strani staršev (ibid., 160–161), revščina ter razpad družine (ibid., 161).

Otroci na cesti delajo 5 do 7 ur, nekateri tudi več (ibid., 171). Največ otrok se ukvarja z brskanjem po smeteh (ibid., 169), s pomočjo v obrtniških delavnicah (ibid., 170), nosaštvom in drugimi oblikami nekvalificiranega dela (ibid., 171). Na dan tako zaslužijo od 20 do 40 rupij, odvisno pač od starosti in dela, ki ga opravljajo. Le približno 16 % otrok z denarjem, ki ga zaslužijo, pomaga svojim družinam. Ostali denar zapravijo, med zelo popularnimi aktivnostmi je hazarderstvo (ibid., 204), saj se s tem ukvarja kar 77 % vseh otrok.

Na cesti so otroci izpostavljeni različnim oblikam zlorab. Med najizrazitejšimi so zlorabe s strani policije (avtorica navaja primere iz nekaterih indijskih mest – op. A. N.) (ibid., 181):

Največkrat navajane pritožbe s strani cestnih otrok v Bombayu so ravno aretacije policije, ki jih zapre za dva do tri dni zgolj na podlagi neutemeljenega suma.

(Sondhi-Garg 2004, 181)

Številni otroci poročajo (prim. Sondhi-Garg 2004, 183–185) o institucionaliziranosti, ki je bila za njih zelo travmatična izkušnja, saj so poleg fizičnih in psihičnih zlorab v institucijah načeloma izpostavljeni tudi občemu pomanjkanju.

Zakonodajne reforme (na primer Juvenile Justice Act 2000<sup>162</sup>) so sicer uredile nekatera področja, predvsem tista, ki se tičejo otrokovih pravic in zaščite otrok, vendar problema cestnih otrok niso niti omejile, kaj šele odpravile (prim. CSC 2001, Sondhi-Garg 2004). Kot eno od ugodnih posledic zakonskih sprememb gre vseeno omeniti povečano zavest in pozornost, povezano s problematiko cestnih otrok, njihovih pravic in zaščite (prim. CSC 2001, 8). Obsežno načrtovanje in delovanje nevladnih organizacij, ki posegajo tudi na področja vladnih organizacij in zakonodaje, je s svojim delom in izobraževanjem kadrov v vladnem sektorju sicer vplivalo na reševanje problema cestnih otrok, vendar v relativno omejenem obsegu (ibid.).

---

<sup>162</sup> Juvenile Justice Act 2000 (prim. JJA 2000) je oblikoval Nacionalni institut za socialno varstvo (National Institute of Social Defence, Government of India), glavni cilj pa je zaščita otrok in mladostnikov, ki so prišli navzkriž z zakonom. Pomoč je mladim in otrokom na voljo v obliki prijaznih pristopov in pravnega delovanja v njihovem interesu, da bi se na ta način omogočila reintegracija mladih v družbo (ibid.). Juvenile Justice Act 2000 velja na področju celotne Indije, z izjemo držav Jammua in Kašmira.

## P1.4 Indonezija

Termin 'anak jalanan' (cestni otroci) je bil v Indoneziji dolgo časa tabu, dojet kot subverziven, in v osemdesetih letih prejšnjega stoletja 'proti-razvojen', danes pa je sprejet. Vsi otroci, ki živijo zunaj doma, so vključeni v cestne ekonomske dejavnosti in so (po mnenju Indonezijcev) cestni otroci. Celotni mladi, ki pohajkujejo po mestu, spadajo velikokrat v kategorijo 'cestnih otrok'.<sup>163</sup>

(CSC 2003a, 12)

Statistike glede ocen populacije cestnih otrok v Indoneziji so različne in variirajo glede na definicijo cestnega otroka (prim. Beazley 2002; CSC 2003a; Temalaru 2003). Po podatkih CSC (prim. CSC 2003a, 12–13) naj bi bilo v večjih mestih skupaj 39.861, v celotni državi pa 50.761 cestnih otrok (ibid., 12).

Cestni otroci so, po podatkih študije, opravljene leta 2005 (prim. Temalaru 2005), problem, ki je v Indoneziji v porastu. Študija je bila oblikovana na kvalitativni in kvantitativni metodologiji in je zajemala otroke, ki živijo na cesti v mestih Jakarta, Yogyakarta in Surabaya (prim. Temalaru 2005, 23–86). Pojav je značilen za večja urbana naselja, percepcija cestnih otrok v občini družbi pa je izrazito negativna. Študija navaja številne primere, v katerih je občina družba podprla programe za odpravo problema, tudi na dvomljive načine, kot sta na primer policijske racije in celo uboji. To je privedlo do radikalne percepcije cestnih otrok kot *ne-ljudi*. Negativna percepcija cestnih otrok se kaže celo v definiciji Oddelka za socialne zadeve, ki definira cestnega otroka kot »otroka, starega od 7 do 15 let, ki dela na cesti oziroma drugih javnih površinah in moti in/ali škodi soseski,« (Prasaja 2000 v Temalaru 2005, 8).

Cestni otroci, ki so sodelovali v študiji, so bili stari med 6 in 18 leti (prim. Temalaru 2005, 24), večina pa jih je bila dečkov (70 % Jakarta, 64 % Yogyakarta in 68 % Surabaya; dekleta 27 % Jakarta, 35 % Yogyakarta in 31 % Surabaya) (ibid.). Skoraj polovica otrok, ki so sodelovali v raziskavi, prihaja iz Jakarte (48 %), 14 % jih je imigriralo iz okoliških mest (Bogor, Bekasi, Tangerang in Depok), 35 % otrok prihaja od drugod (Centralna Java, Vzhodna Java, Medana in Lampung). V Yogyakarta

---

<sup>163</sup> Cestni otroci so v svojem jeziku razvili številne distinktivne kategorije, s katerimi ločijo posameznike in njihovo mesto v populaciji cestnih otrok. Subkulturni izrazi (prim. CSC 2003a, 12) kot so 'gembel' (potepuh, potepuški), 'glanet' (dobro oblečen potepuh), 'tikyan' (majhen, a zadosten) in 'redan' (dekle med cestnimi otroki), kažejo na elaboriran sistem odnosov znotraj populacije.

prihaja večina respondentov iz Wonosarija (28,2 %), 17 % iz Kaliurange in 10,6 % iz Kotagede ter Prambanane. Drugi prihajajo iz Slemana, Klatene, Watesa, Pakema in Minggirja. V Surabayi je večina respondentov iz Peraka (25 %), 18 % iz Malanga in 13 % iz Sidoarjoja ter 11 % Karang Pilang. Drugi prihajajo iz Kenjerana, Bratange, Madure, Margomulya in Rungkute (ibid., 28).

V Jakarti živi 20 % otrok v stalnih prebivališčih (stanovanja, hiše), 25 % v začasnih prebivališčih (nedograjene hiše) in 3,6 % v improviziranih prebivališčih (bivališča iz kartona in odpadnega materiala) ter 4,2 % drugje (pod mostovi, na pločnikih) (ibid., 31). V Yogyakarta živi 16,5 % otrok v stalnih, 20 % v začasnih in 10,6 % v improviziranih prebivališčih in 21,6 % otrok na cesti (ibid.). v Surabayi živi večina otrok (63,4 %) na cesti pred trgovinami, pod mostovi in v improviziranih prebivališčih, 23,3 % jih živi v stalnih in začasnih prebivališčih. Podatki kažejo na to, da so bivanjske razmere za cestne otroke najhujše v Surabayi (ibid., 31–32).

Relativno visok odstotek cestnih otrok živi celo pri svojih starših (39 % Jakarta, 40 % Yogyakarta in 48 % Surabaya), nekaj otrok pa živi v socialnih centrih (24 % Jakarta, 17 % Yogyakarta in 15 % Surabaya). Otroci so po večini prisiljeni delati na cesti zaradi izjemno slabega ekonomskega položaja družine (ibid., 44). Z delom, ki ga opravljajo na cesti, tako pomagajo pri izboljšanju družinskega proračuna. Večina otrok v Jakarti najraje dela kot ulični glasbenik (47,9 %), sledi zbiranje odpadkov (20,7 %) in ostala opravila (ulična prodaja, beračenje, prenašanje dežnikov, čiščenje čevljev ipd., 10,6 %) (ibid., 45). Podobna slika se kaže tudi v mestih Yogyakarta in Surabaya. V Yogyakarta večina otrok na cesti poje (37,6 %), sledi brskanje po smeteh (23,5 %), ulična prodaja (17,6 %) in beračenje (11,8 %) (ibid.). V Surabayi na cesti poje 23,3 % otrok, z ulično prodajo se ukvarja 20 %, berači 16,7 %, po smeteh pa brska 15 % otrok (ibid., 46). Večina otrok ima najraje petje in cestno muziciranje, saj jim, po njihovem mnenju, to nudi dober zaslužek, manj truda pri opravljanju dela in svobodo. Izbiro dela v veliki meri diktira zaslužek, ki ga delo prinese. Dnevni zaslužki cestnih otrok se gibljejo med 5000 Rp in 25.000 Rp<sup>164</sup> (ibid., 47). Raziskava izpostavlja dejstvo, da otroci, ki so svobodnejši pri izbiri opravila, torej tisti, ki ne živijo s svojimi starši, zaslužijo v povprečju več. Večina otrok dela od jutra do večera

---

<sup>164</sup> 1 USD znaš 48 RP.

(Jakarta 82,8 %, Yogyakarta 87 % in Surabaya 91,7 %), kar je povezano z njihovo izbiro vrste dela (prim. Temalaru 2005, 49–50). Ponoči (med 21.00 in 2.00) je delalo le malo otrok (1,4 % Jakarta, 8,2 % Yogyakarta in 3,3 % Surabaya) (ibid., 49).

Glede izobraževanja otrok je študija ugotovila, da cestni otroci po večini občasno obiskujejo osnovno šolo, v času izostanka pa, predvsem zaradi ekonomske krize v družini, opravljajo delo na cesti (prim. Temalaru 2005, 34–35). Večina otrok (Jakarta 55,7 %, Yogyakarta 57,6 % in Surabaya 61,7 %) je obiskovala šolo v preteklosti. Vseeno pa relativno veliko otrok šole ni nikdar obiskovalo (44,3 % Jakarta, 42,4 % Yogyakarta in 38,3 % Surabaya) (ibid., 34–35). Kot glavni razlog je študija izpostavila mnenje staršev, ki so otroke raje kot v šolo poslali delati na cesto. Študija še navaja kot glavne razloge za izostanek iz šole nezmožnost plačila šolnine in šolskih potrebščin (61,3 %) ter finančno podporo družini z delom na cesti (38 %) (ibid.).

Kvalitativni del raziskave je pokazal, da je glavni razlog za beg otrok na cesto revščina, oziroma slab ekonomski položaj družine (ibid., 53). Načeloma so otroci nezaupljivi do odraslih, kar naj bi izhajalo iz negativne izkušnje z odraslimi, ki naj bi je bili otroci deležni doma in na cesti. Tako cestni otroci razvijejo tendenco zanašanja sami nase in na svoje vrstnike (ibid., 56). Načeloma imajo drug na drugega zelo močan vpliv, ki se v socialni strukturi skupine cestnih otrok le še okrepi (prim. Temalaru 2005, 57–59). Življenje v skupini nudi poleg zaščite tudi socializacijo in izobraževanje ter oblikovanje spretnosti za življenje na cesti. Po mnenju avtorja je skupina za posameznika raj in pekel hkrati:

... raj zato, ker si med seboj pomagajo, delijo hrano, se igrajo in uživajo v življenju. Navadijo se tudi spanja drug ob drugem, da bi se tako zavarovali. Skupina pa je tudi pekel, saj življenje na cesti dela posameznika instinktivnega in nasilnega...

(Temalaru 2005, 57)

Iz študije izhaja tudi dejstvo, da otroci ne načrtujejo svoje prihodnosti (prim. Temalaru 2005, 57–58). Po njihovem mnenju se je bolje osredotočiti na sedanost in se truditi narediti življenje znosnejše v danem trenutku. Od tod tudi odnos do denarja – zakaj bi varčeval za prihodnost, če pa je visoka možnost, da mi prihranke ponoči ukradejo (ibid., 57). Tako je naravnost, povezana z denarjem, usmerjena predvsem v trenutno uživanje in takojšnjo potrošnjo.

Po mnenju avtorja bi bilo za pomoč cestnim otrokom treba vzpostaviti holistični sistem rehabilitacije in reintegracije otrok (prim. Temalaru 2005, 67–73). Izhodiščna točka naj bi bila v analizi in razumevanju potreb in pričakovanj otrok (ibid., 73). Da bi vzpostavili učinkovit in trajni program, sta potrebni empatija in fleksibilnost, pa tudi širše umeščanje sistemskih rešitev, s posebnim poudarkom na družini (prim. Temalaru 2005, 73–74).

Problem je kompleksen, a rešitve obstajajo. Nenazadnje bo potrebna tudi politična volja vlade. Vzpostaviti je potrebno dostojno in tesno sodelovanje med vlado in nevladnimi organizacijami. Pot je še dolga, a resnični napredki so mogoči že v nekaj letih. Cestni otroci niso le breme, ampak tudi žrtve, potrebne empatije, da bi v dani situaciji preživele. (Temalaru 2005, 63)

Omeniti gre tudi študijo Beazleyeve (prim. Beazley 2002; 1665–1679), ki je ugotovila, da so vsi cestni otroci marginalizirani s strani države in obče družbe, kar se kaže tudi na prostorih, ki jih cestni otroci zasedajo (prim. Beazley 2002; 1665, 1669–1673)<sup>165</sup>. Otroci v Indoneziji sami po sebi predstavljajo kršitev socialne normalnosti, saj so v očeh obče družbe percipirani kot kontradikcija ideološkemu diskurzu o družini, družinskih vrednotah in idejah, ki jih družba veže na red in disciplino (prim. Beazley 2002; 1674–1675). To se kaže predvsem v programih »čiščenja otrok s cest«, ki jih v okviru reševanja tega socialnega problema izvaja vlada.

### **P1.5 Kambodža**

V Kambodži je med populacijo 11,4 milijona 43 % ljudi, mlajših od 15 let. Približno 16 % populacije živi v urbanih naseljih, ki rastejo s stopnjo 8 do 10 % na leto (prim. CSC 2003a, 9). 20 % populacije živi pod mejo revščine, kar ima za posledico tudi visoko stopnjo nezaposlenosti, nepismenosti in izjemno visoko smrtnost (ibid.). Revščina je, poleg nasilja v družini, eden največkrat navajanih razlogov za oblikovanje pojava cestnih otrok v državi. Med dejavniki, ki so v preteklosti vplivali na oblikovanje tega pojava, pa gre izpostaviti tudi vojno v zgodnjih devetdesetih letih prejšnjega stoletja (ibid.). V sodobnih študijah avtorji navajajo še razpad družine

---

<sup>165</sup> Beazleyeva omenja cestne otroke in njihovo delovanje v javnih in zasebnih prostorih (prim. Beazley 2002).



zaradi HIV oziroma aidsa, saj naj bi kar 40 % sodobnih cestnih otrok pristalo na cesti ravno zaradi tega razloga (prim. CSC 2003a, 9).

V Kambodži je mogoče najti tri skupine cestnih otrok (ibid.):

1. cestne otroke, ki živijo na cesti (osiroteli oziroma brez družinskih vezi); statistični podatki so zelo fragmentirani in netočni, vendar se ocena za Phnom Penh giblje okoli 1.200 otrok;
2. otroke, ki delajo na cesti in se občasno vračajo domov; teh naj bi bilo po ocenah UNICEFA med 10.000 in 20.000;
3. otroke cestnih družin, torej otroke, ki s svojimi družinami živijo in delajo na cesti; ocene o številu teh otrok variirajo, gibljejo sem med nekaj 10.000 do 100.000 in so odvisne predvsem od ekonomskega položaja družin in letnega časa.

Poleg slabih življenjskih razmer predstavljajo infekcije HIV/AIDS in izpostavljenost spolnemu in fizičnemu nasilju največjo nevarnost za cestne otroke v Kambodži. 35 % leta 2002 registriranih cestnih otrok je bilo zaradi podhranjenosti slabo razvitih, kazali pa so tudi psihološke motnje, zelo nizko samopodobo in samodestruktivno vedenje (ibid.).

Nevladne organizacije so sicer vzpostavile mrežo delovanja, veliko dela je bilo opravljenega med obolelimi za HIV/AIDS, na vzgojno-izobraževalnem področju in na področju rehabilitacije in reintegracije cestnih otrok, vendar je uspešnost relativno omejena. Problem se pojavlja predvsem na področju zakonodaje, ki je neustrezno oblikovana. Treba bi bilo oblikovati tudi za cestne otroke dostopen izobraževalni sistem ter zdravstveno preventivni in kurativni sistem za obolele za HIV.

Cestni otroci so na seminarju<sup>166</sup> leta 2002 (CSC 2003a, 10) sami predlagali:

- večjo razvitost ruralne infrastrukture;
- večjo podporo družinam skozi izobraževanje in urjenje staršev, medicinsko pomoč in pomoč pri iskanju zaposlitve;

---

<sup>166</sup> CSC podrobnosti v zvezi z omenjenim seminarjem ne navaja.

- omejevanje nasilja na podlagi vzpostavitve ustrezne zakonodaje in osveščanja ljudi, pa tudi boljšo intervencijo v primeru nasilnega vedenja;
- omejevanje diskriminacije nad ljudmi, ki živijo na cesti, in višjo stopnjo aktivne pomoči;
- organizacijo dostopnega izobraževanja za otroke in družine;
- oblikovanje dnevnih centrov za otroke, ki so zbežali od doma, a še niso postali cestni otroci;
- organizacijo bivanjskih komun za otroke;
- organizacijo pritožbenega centra, dostopnega otrokom.

### **P1.6 Kitajska**

Na Kitajskem živi, po ocenah iz leta 1996, približno 1,2 milijarde ljudi, od tega živi skoraj 30 % ljudi v urbanih naseljih (prim. CSC 2003a, 10). 25 % populacije je stare manj kot 14 let. Po uradnih ocenah naj bi na Kitajskem živelo 150.000 cestnih otrok, čeprav je številka, po mnenju številnih nevladnih organizacij, bližje 300.000 (ibid.), torej med 0,012 in 0,025% celotnega prebivalstva. Med cestnimi otroki je 70 % fantov in 30 % deklet, velika večina otrok (83 %) pa naj bi prihajala iz ruralnih predelov. Večina otrok je starih od 10 do 15 let in ima večinoma končanih le nekaj razredov osnovne šole, ali pa so celo nepismeni (ibid.).

Dejavniki, ki potisnejo otroka na cesto, so v večini primerov revščina, razpad družine, povečana tekmovalnost, povezana s šolanjem in psiho-mentalnim stanjem (ta še posebej vpliva na povečanje števila cestnih otrok, ki ne prihajajo iz obubožanih družin v urbani predelih) ter disfunkcije v družini (ibid., 11).

Fizično in mentalno zdravje teh otrok je zaradi njihovega načina življenja in predvsem okolja, v katerem morajo preživeti, močno ogroženo. Reševanje problema je v veliki meri oteženo zaradi izredno nizke stopnje zavedanja javnosti, da problem sploh obstaja (ibid.). Iz tega izhajajo tudi izredno pomanjkljivi, oziroma v veliki meri celo odsotni, socialni programi in institucije, ki bi lahko problem omejili, ali celo odpravili.

CSC (prim. CSC 2003a, 11) predlaga ukinitvev politike »zapor in vrnitev« in uvedbo politike »pomoč in zaščita«<sup>167</sup>. Z vzgajanjem lokalne skupnosti bi se lahko, po njihovem mnenju, stanje bistveno izboljšalo, in to je točka, na kateri je z reševanjem problema treba začeti. Organizacija Save the Children<sup>168</sup> (SC) (ibid.) je označila posvojitvev kot eno od osnovnih strategij za reševanje problema brezdomnih cestnih otrok. Poleg neposredne posvojitve predlaga organizacija tudi oblikovanje »Velikih domov« – po vzoru Mongolije in na Danskem obstoječih domov. »Veliki domovi« so strukturirani po vzoru komune, v njih vlada domače, družinsko vzdušje, otroci niso zgolj gojenci, ampak so vključeni v vse aspekte skupnosti, v kateri sami živijo, kar naj bi poskrbelo za oblikovanje smisla za odgovornost, razvilo visoko samopodobo in otroka ustrezno resocializiralo (ibid.).

### **P1.7 Laos**

V populaciji 5,2 milijona je 45 % ljudi, starih manj kot 15 let (CSC 2003a, 14). Stopnja preživetja otrok je v Laosu ena najnižjih v regiji, visoka pa je tudi smrtnost mater ob porodu in v prvih mesecih po porodu, sicer pa je stanje v državi tako slabo, da 75 % ljudi nima rednega dostopa do zdravstvenih storitev (ibid.). Uradne statistike, ki bi opisala populacijo cestnih otrok, ni (ibid.).

Edina uradna študija, ki se nanaša na cestne otroke v Laosu, je bila izvedena leta 2001 (ibid., 14). Ministrstvo za delo in socialne zadeve je ob podpori UNICEFA opravilo raziskavo med cestnimi otroki v Laosu. V raziskavi je sodelovalo 138 cestnih otrok, starih od 6 do 10 let (ibid.). 75 % vseh intervjuvancev je bilo dečkov (ibid.). 44 % otrok je v intervjujih poročalo o fizičnih zlorabah, kjer se je velikokrat kot dominantna oseba pojavljal njihov oče (ibid.), 2 od 138 pa sta poročala tudi o spolnih zlorabah (ibid.). 22 % otrok je povedalo, da je vsaj ena oseba v njihovi družini zasvojena z alkoholom in mamili, med katerimi prevladujejo amfetamini in opijati. 10 % cestnih otrok, ki so sodelovali v raziskavi, je bilo delno invalidnih, 75 % invalidnosti pa se je nanašalo na težave z mobilnostjo (ibid.).

---

<sup>167</sup> Z besednima zvezama »zapor in vrnitev« in »pomoč in zaščita« CSC meri na dva principa delovanja, kurativnega, ki je hkrati represiven in preventivnega, ki je manj represiven.

<sup>168</sup> Save the Children je neodvisna organizacija iz ZDA, ki deluje po vsem svetu. Delo organizacije je usmerjeno v zagotavljanje osnovnih otrokovih potreb, predvsem pa opismenjevanje, izobraževanje in pravno pomoč, da bi tako zagotovili otrokom boljšo prihodnost (prim. SC 2009, n. p.). Organizacija deluje mednarodno, aktivnosti pa izvaja tudi v razvitem svetu, kjer dajejo več poudarka zdravi prehrani in organizaciji fizičnih aktivnosti otrok (ibid.).

Dolgotrajna revščina, ki izhaja iz ekonomske krize v tem delu Azije, predstavlja glavno oviro pri reševanju problema cestnih otrok v Laosu. Zapuščenost, osirotelost, predvsem pa nasilje v družini so glavni vzroki za oblikovanje problema (ibid.). Družina igra s svojim kulturnim kapitalom pomembno vlogo:

Laoški pregovor:

Če imaš rad svojo kravo, jo priveži na kol; če ljubiš svojega otroka, ga udari!

(CSC 2003a, 14)

Poleg tega otroci navajajo tudi nerazvitost lokalne skupnosti, ki je kot gojišče dolgčasa idealna za razvoj deviantnih skupin, dela na cesti in beračenja. Nekaj respondentov govori celo o beračenju kot integralnem delu socialnega sistema v smislu honorarne zaposlitve (ibid.).

V Laosu sicer obstajajo zakonske osnove, ki bi jih bilo mogoče uporabiti za zaščito otrok in odpravo brezdomnosti, vendar so po mnenju nevladnih organizacij redko uporabljene (ibid.). V primerih, ko pride do politične akcije, ta večinoma ne doseže lokalnega nivoja in tako je problem cestnih otrok v državi konstanten pojav, v zadnjih letih pa je zaradi socialno-ekonomske krize celo v porastu. Poleg revščine so od leta 2001 na porast števila cestnih otrok vplivale tudi naravne katastrofe, notranje migracije in visoka stopnja etnične različnosti (47 uradno priznanih etničnih skupin) (ibid.).

Nevladne organizacije predlagajo izboljšanje koordiniranega delovanja med vladnimi organizacijami, ki so odgovorne za reševanje problema (ibid.). Prav tako bi bilo treba poskrbeti za reintegracijo cestnih otrok v izobraževalne procese in preko tega reintegracijo v družbo. Predvsem pa bi bilo treba vplivati na družino ter njene norme in vrednote, povezane z vzgojo otrok (ibid.).

Odlomki iz študij primerov:

Nok, stara 6 let, bi rada pobegnila od doma, saj pravi, da je doma nevzdržno. Vsak večer gre beračit na cesto. Če se vrne prepozno, je njena mati jezna in jo z debelo palico grobo pretepe. Nok ne hodi več v šolo. Njena prijateljica jo silita, da naberači nekaj denarja tudi za njiju, saj sta

oba zasvojena z opijem. Njene sanje so, da bi se vrnila v šolo, nadaljevala z izobraževanjem na višjem nivoju in nekega dne imela lepe obleke in šolske potrebščine (CSC 2003a, 15).

Bi rad spremenil svojo situacijo in nehal beračiti, in če da, zakaj?: "Bi, saj je to težko delo. Raje bi ostal doma in pomagal pri pridelavi riža, kot to počno v drugi družinah. Beračenje je sramotno. Preveč sramežljiv sem, da bi prosil za denar." [odgovor 15-letnega dečka, ki ga starši silijo v beračenje].

(CSC 2003a, 15)

## **P1.8 Mongolija**

Mongolija ima eno najnižjih stopenj gostote poseljenosti na svetu, posledica tega pa je tudi zelo omejen dostop do osnovnih storitev. Leta 2000 je 56,6 % prebivalstva živelo v urbanih predelih, od tega pa ena tretjina v glavnem mestu Ulan Bator (prim. CSC 2003a, 15). Ljudje, ki ne živijo v urbanih predelih, so po večini nomadi. Negativne posledice urbanizacije so se začele pojavljati v letih po razglasitvi Mongolije za demokratično<sup>169</sup> (ibid.). Do takrat v Mongoliji tudi ni bilo zaslediti pojava cestnih otrok (ibid.).

Glavni dejavniki, ki vplivajo na oblikovanje pojava cestnih otrok v Mongoliji, so povezani z revščino in zelo slabimi življenjskimi razmerami (prim. CSC 2003a, 15–16). Prehod na tržno ekonomijo je povzročil padec dejanskega dohodka, povečanje brezposelnosti in tako oblikovanje skrajnih ekonomskih neenakosti (ibid., 15). Oslabele so tudi institucije, ki nudijo socialne storitve, zmanjšalo se je vladno vlaganje v socialni sistem, kar pa je posledično uničilo socialno varnost. Tako je med glavnimi posledicami omenjene situacije v Mongoliji mogoče najti visoko stopnjo brezposelnosti, alkoholizma, relativno veliko število razpadlih družin, nasilje v družinah in brezdomnost. Pojavlja se tudi odsotnost staršev, predvsem zaradi dislocirane zaposlitve, pogoste so notranje migracije, kar še dodatno povečuje stres na družino in tako pomembno vpliva na oblikovanje pojava cestnih otrok (ibid.).

Po letu 1990 ocenjujejo, da je število cestnih otrok v Mongoliji od 1000 do 4000 (ibid.), odvisno od definicije cestnega otroka. Večina cestnih otrok živi in dela na

---

<sup>169</sup> Mongolija je v zgodnjih devetdesetih letih prejšnjega stoletja vzpostavila samostojnost, ki je bila potrjena z novo ustavo 12. 2. 1992, večstrankarskim sistemom in preходом na tržno ekonomijo.

cesti, vendar ohranja občasne stike s svojimi družinami (ibid.). V zadnjih letih se je število cestnih otrok povečalo, še posebej pa izstopajo tisti, ki so povsem izgubili ali prekinili stike s svojimi družinami. V mestu Ulan Bator je 22 centrov, namenjenih cestnim in zapuščenim otrokom. Skupna zagotovljena kapaciteta je 800 otrok, vendar je kljub relativno visoki zapolnjenosti še vedno veliko otrok na cestah (ibid.). Povprečna starost otrok je med 9 in 14 let, 70 % je fantov (ibid.).

Kljub temu, da je vlada sprejela številne zakonske ukrepe na področju sankcioniranja nasilja v družini in nasilja nad otroki (prim. CSC 2003a, 16), pa v Mongoliji ne obstaja zakon, ki bi se eksplicitno nanašal na zaščito cestnih otrok. Nevladne organizacije sicer delujejo, vendar je njihov uspeh relativno omejen, ravno zaradi omenjenega zakonskega deficita (ibid.). Dodatno težavo predstavlja tudi visoka stigmatiziranost in diskriminacija cestnih otrok, ki je velikokrat tudi glavni vzrok za zlorabe oziroma, izostanek ustrezne akcije, ko do zlorabe otroka pride (ibid.).

Po mnenju nevladnih organizacij (ibid., 16) bi bilo potrebno pri reševanju problema cestnih otrok v Mongoliji delovati preventivno. Več poudarka bi bilo treba nameniti delovanju na ravni lokalne skupnosti in ne toliko na ravni institucij. Holističen pristop pri reševanju bi po eni strani omogočil destigmatizacijo, resocializacijo in reintegracijo cestnih otrok v družbo, vzpostavil pa bi tudi verigo odgovornosti za reševanje problema cestnih otrok (ibid.).

Kaj pravijo cestni otroci:

'Grozijo nam tudi starejši gojenci. Odrasli ne marajo slabo oblečenih cestnih otrok. Menijo, da cestni otroci vedno samo kradejo. Policija nas vedno preganja in pretepa.'

(CSC 2003a, 16)

## **P1.9 Nepal**

V Nepalju s populacijo 23,4 milijona živi približno 30.000 cestnih otrok, med katerimi jih je približno 3700 brezdomnih (prim. CSC 2001, 9). Čeprav je število cestnih otrok v tej državi relativno nizko, pa to predstavlja za državo, kjer živi 49 % ljudi na oz. pod mejo revščine, velik problem. Več kot 60 % teh otrok spada v populacijo Dalit (nedotakljivih), 46 % otrok je nepismenih, poseben problem pa predstavlja povezava med populacijo cestnih otrok in v družbi prisotno kriminaliteto (ibid.). Otroci so še

posebno izpostavljeni nezdravemu in nevarnemu okolju, v katerem živijo. Slabe življenjske razmere, pomanjkanje hrane in izostanek emocionalne podpore za posameznika so razlogi, da se otroci na cesti organizirajo v skupine, ki vsaj v določeni meri nadomestijo izostalo družino. Ker pa so skupine kriminalno orientirane, to v veliki meri pomeni, da postanejo cestni otroci tudi delinkventno ali celo kriminalno aktivni (ibid.).

Interdisciplinarna študija, ki so jo v Nepalju izvedli Panter-Brick, Todd in Baker (prim. Panter-Brick in drugi 1996), se je osredotočala na zdravje in način življenja cestnih otrok v Nepalju, v primerjavi z otroki, ki ne živijo na cesti. To je, po podatkih avtorjev, tudi prva kvantitativna študija, ki je oblikovala antropometrične indikatorje na populaciji cestnih otrok (ibid., 443). Pri 307 dečkih, starih med 7 in 14 let, so merili višino, težo in gibčnost (ibid., 442–443). Ugotovili so, da je zakrnelost značilna za vse otroke, razen šoloobvezne (prim. Panter-Brick in drugi 1996, 444–449). Brezdomni otroci so bili bolj gibčni od otrok iz ruralnih predelov, so pa bili od njih praviloma tudi višji. Dolžina časa, ki so ga prebili na cesti, ni imela signifikantnega vpliva na njihovo stopnjo rasti (ibid., 446–447). Glede na fizično rast so avtorji zaključili, da cestni otroci v Nepalju, kljub nenehnemu pritoževanju, živijo relativno bolje kot člani kontrolne skupine iz obubožanih ruralnih predelov Nepala (ibid., 448–449).

Ista skupina avtorjev (prim. Baker, Panter-Brick in Todd, 1997, 129) je opravila tudi analizo demografije in življenjskega stila cestnih fantov v Nepalju. Študija je vključevala 329 fantov, starih od 6 do 17 let, iz različnih socialnih okolij. 130 brezdomnih dečkov so primerjali s tremi kontrolnimi skupinami: s 54 dečki iz ruralnih predelov, z 62 dečki iz urbanih naselij in s 83 iz prestižnih šol (ibid., 129). Podatki o družinski strukturi so pokazali, da je 52 % cestnih otrok imelo oba starša živa, 23 % jih je imelo krušne starše in le 8 % jih je bilo brez staršev (ibid.). Večina teh otrok je imela tudi relativno tesne stike s svojimi družinami, ki so jih obiskovali vsaj enkrat na leto. Avtorji so odkrili tudi, da je uspešno življenje na cesti pogojeno tako s starostjo otrok kot tudi z inovativnostjo in kulturnim kapitalom, ki ga otroci imajo in jim pomaga preživeti (ibid.).

Omeniti gre tudi študijo Jukowitza, Speilmanna, Köhlerja, Lohania in Pandea (prim. Jukowitz, Speilmann, Köhler, Lohani in Pande 1997, 987–1004), katere predmet je bil uporaba narkotikov na cestah v Nepal. Kvalitativna študija se je osredotočala na uporabo heroina med 16 narkomani v Katmanduju, med katerimi so bili tudi cestni otroci (ibid., 987). Poleg vseh že omenjenih značilnosti cestnih otrok avtorji izpostavljajo v povezavi z zasvojenostjo tradicionalno nepalsko držo do marihuane, ki jo uporabljajo pri določenih obredih, in dostopnost heroina (ibid.). Zasvojenost s heroinom med cestnimi otroki sicer predstavlja ekstremno redko situacijo ne le v Nepal, ampak tudi v svetovnem merilu, vseeno pa je primer dober, predvsem kot ilustracija ene od skrajnih vedenj cestnih otrok (ibid.).

Vzpostavitev Zakona o otroku leta 1992 in Zakona o prohibiciji in regulaciji otroškega dela leta 2000 je skupaj z obstoječo mrežo nevladnih organizacij pomembno pripomogla pri reševanju problema cestnih otrok, predvsem v obliki organizacije prehodnih in rehabilitacijskih centrov, zdravstvenih in izobraževalnih programov ter programov reintegracije otrok v družine (prim. CSC 2001, 9). Večina programov je osredotočena na potrebe cestnih otrok in so organizirani v obliki intervencij. Dobra stran takšnega pristopa je vsekakor neposrednost in usmerjena učinkovitost. Kot slabost pa gre izpostaviti *ad hoc* pristop, ki zaradi narave dela ne more vzpostaviti trajnega stika. Pristopa tudi ni mogoče celostno umestiti v reševanje problematike cestnih otrok (ibid.). Tako ostajajo programi lokalno in situacijsko omejeni, problema pa se dotikajo le površinsko. Kot del rešitve problema bi bilo treba vzpostaviti celosten pristop, ki bi se lotil izvorov problema cestnih otrok v Nepal, vključeval pa bi poleg intervencijskih obiskov tudi obiske družin cestnih otrok, predvsem v zvezi z rehabilitacijo otrok in njihovo ponovno integracijo v družinsko okolje.

### **P1.10 Papua Nova Gvineja**

Ob popisu prebivalstva leta 2000 je bilo med 4,3 milijona ljudi Papue Nove Gvineje 50 % prebivalcev mlajših od 18 let (prim. CSC 2003a, 17). Rast populacije je 2,3 %, pričakovana življenjska doba pa 55,9 let. Intenzivna urbanizacija, ki ji je država v zadnjih letih izpostavljena, je od leta 1990 do 2002 povečala odstotek urbanega prebivalstva s 5,9 % na 15,4 % (ibid.). Med ekonomskimi težavami izstopa predvsem



relativno visoka stopnja revščine in izjemna inflacija, kar se kaže tudi v socialni situaciji. Dostop do osnovnih socialnih storitev je tako v urbanih, še posebej pa v ruralnih predelih, omejen. Kot posledica se tako pojavlja migracija v urbane predele, kar pomembno pripomore k oblikovanju pojava cestnih otrok v državi (ibid.). Velikokrat se pojavljajo tudi razpadle družine, vendar v trenutnem družbenem kontekstu ne prevladujejo. Pomemben dejavnik je tudi politična in ekonomska situacija, ki vpliva na ekonomsko stanje družine in brezposelnost staršev ter velikokrat predstavlja pomemben element v ozadju pojava (ibid.). Kot glavni dejavnik, ki potisne otroke na cesto, je treba izpostaviti nasilje v družini in različne oblike zlorab. Pomemben dejavnik je tudi vpliv vrstnikov.

Na cestah v državi je mogoče najti nekaj kategorij cestnih otrok (ibid. 17):

- otroci, ki se pridružijo svojim vrstnikom na cesti, z njimi preživljajo prosti čas, in ki počasi preide v kulturo bivanja na cesti;
- otroci, ki delajo na cesti in z denarjem pomagajo družinskemu proračunu;
- otroci, ki živijo in delajo na cesti.

Študiji, ki sta bili opravljene v letih 1997 in 2000 (prim. CSC 2003a, 17), sta razkrili, da so cestni otroci pojav, vezan na urbane predele. Večina cestnih otrok živi v glavnem mestu Port Moresby, 95 % je dečkov in celotna populacija cestnih otrok je bila vključena v cestne aktivnosti, med katerimi izstopajo beračenje, občasna opravila na cesti, pri dekletih pa tudi prostitucija (ibid., 17). Izpostaviti gre tudi, da je starostna meja cestnih otrok v Port Moresby izjemno nizka, saj so med opravljanjem študije našli tudi otroke, stare le 5 let. Študiji sta pokazali še, da starejši cestni otroci pomembno vplivajo na mlajše, da jih izrabljajo za kriminalna dejanja, veliko pa naj bi med njimi bilo tudi zlorab (ibid.).

Cestni otroci so na Papui Novi Gvineji relativno nov pojav<sup>170</sup> (prim. CSC 2003a, 17–18). To je še posebej težavno, saj ne obstajajo oblikovani programi za učinkovito in neposredno reševanje problema. Pomanjkanje vladne podpore ter neredne in nezadostne intervencije še dodatno negativno vplivajo na učinkovitost programov, ki jih na tem področju po večini izvajajo nevladne organizacije (ibid., 18). Delo teh

---

<sup>170</sup> Natančnega časovnega okvira CSC ne navaja, iz poročila pa gre skleniti, da gre za obdobje od sredine devetdesetih let prejšnjega stoletja naprej.

organizacij je oteženo tudi zaradi relativno visoke ekonomske nestabilnosti. Po mnenju nevladnih organizacij bi bilo treba najprej vzpostaviti konstruktiven dialog in koordinirano delovanje med vlado in nevladnimi organizacijami, kar bi pomembno vplivalo na vzajemno delovanje in holistično reševanje problema cestnih otrok (ibid., 18).

Študije primerov (iz raziskave leta 2007):

Panne je star 11 let in prihaja iz predela Goilala, centralne province. Ko je bil še dojenček, je izgubil mamo in oče se je vrnil v svojo rodno vas, njega pa je pustil pri teti. Panne torej postopa po cesti in čisti ter popravlja čevlje. Lačen je in poiskati mora način, da zasluži nekaj denarja, da bi kupil hrano. Povedal je, da bi rad bil ljubljen in se počutil sprejetega, saj je prav to tisto, kar mu v življenju manjka.

Grace je stara 10 let in prihaja iz predela Gulf and Oro. Živi pri svoji babici v naselju Erima v Port Moresby. Njena starša sta se ločila, ko je bila še majhna deklica. Pred ločitvijo so jo starši poskušali vpisati v šolo, pa si tega zaradi visoke šolnine niso mogli privoščiti. Zdaj pobira prazne steklenice in prodaja drva za kurjavo na Gordonovi tržnici.

V mestu Goroka živi Jack svojimi starši, ki bi lahko imel približno 13 let. Šolo je zapustil v petem razredu, saj njegovi starši niso bili sposobni plačevati šolnine. Od takrat zbira prazne steklenice. Jack je povedal, da je pobiranje praznih steklenic v očeh ljudi sramotno in da bi se rad vrnil v šolo.

Peter, star 11 let, prihaja iz province Simbu, živi pa s starši v Gorovki. Na cesti je šest dni v tednu, saj ga starši zanemarjajo. Starša veliko hazardirata in velikokrat so doma zaradi tega brez hrane. Želi, da bi starša prenehala s hazardiranjem in se bolj posvečala svojim otrokom. Peter upa, da bo policija v prihodnje redno kontrolirala in prijela tiste, ki se ukvarjajo s hazardiranjem.

(CSC 2003a, 18)

## **P1.11 Sri Lanka**

Nevladne organizacije ocenjujejo, da je med 18,6 milijona ljudi, ki živijo na Šrilanki, več kot 100.000 otrok, ki so v nevarnosti zaradi etničnih, političnih in ekonomskih dejavnikov (prim. CSC 2001, 10). Število cestnih otrok v največjem mestu Colombo presega 5000, medtem ko je število 'otrok, ki so v nevarnosti' (glej 2.3 *Koncept cestnih otrok, definicije in kategorizacije*), vsaj štirikrat večje (ibid.). Otroci so izpostavljeni predvsem psihičnemu, fizičnemu in spolnemu nasilju, veliko pa je tudi otrok, ki sicer niso kategorizirani kot cestni otroci, a je njihov položaj enak ali še slabši od položaja cestnih otrok. Veliko teh otrok je izpostavljenih še slabim

življenjskim razmeram in slabo plačanemu otroškemu delu, ki je v tej državi v porastu (ibid.).

Študija, ki jo je na Sri Lanki izvedla Hanssenova, odkriva zelo pomembno vlogo skupine v življenju cestnih otrok (prim. Hanssen 1996, 247–257). Skupina namreč funkcionalno povsem nadomesti družino, ko so otroci potisnjeni iz družinskega okolja na cesto (ibid., 247). Skupinska resocializacija omogoča, da otrok preoblikuje lastno identiteto, od identitete otroka, ki živi doma, do identitete cestnega otroka. Po mnenju Hanssenove je to ključen korak, ki otroku zagotovi uspešno integracijo v novo socialno okolje. Od uspešnosti te integracije je odvisno tudi fizično preživetje in je s tega vidika življenjskega pomena (ibid.). Avtorica v delu predlaga (ibid.), da bi organizacije, ki se ukvarjajo z reševanjem problema cestnih otrok, omenjeno dejstvo uporabile v prid svojih programov in bi v svoje delo vključile cestne otroke ne kot posameznike, ampak kot skupine.

Po mnenju številnih nevladnih organizacij (prim. CSC 2001, 10) bi bilo treba za zaščito cestnih otrok sprejeti zakonodajo, ki bi zagotovila osnovo za zaščito otrok, oblikovanje administrativne strukture za reševanje problema cestnih in zapuščenih otrok ter otroškega dela. Nevladnim organizacijam in medijem bi bilo treba tudi omogočiti nemoteno delovanje ter na ta način izpostaviti omenjen problem v javnosti. Na tem področju bi bilo treba vzpostaviti predvsem tesnejše sodelovanje med vladnimi in nevladnimi organizacijami, mobilizirati pa bi bilo treba tudi lokalne skupnosti in gospodarski sektor. Po mnenju CSC (ibid., 10) bi bilo potrebno oblikovati nacionalni profil cestnega otroka<sup>171</sup> in ga vključiti v statistično shemo populacije. Na ta način bi omogočili oblikovanje stabilnih, nacionalno podprtih programov za pomoč cestnim otrokom, ki bi bili osredotočeni na terensko delo z neposrednim stikom s to populacijo (ibid.). Področja, ki bi jim bilo treba posvetiti največ pozornosti, so: zdravje, pismenost, rekreacija, kulturne aktivnosti, svetovanje in reintegracija, še posebej pa bi morali, po mnenju CSC (ibid.), okrepiti preventivno funkcijo družine.

---

<sup>171</sup> Raziskovalci, ki so izvedli raziskavo za CSC poročilo, menijo, da bi bilo potrebno oblikovati poseben koncept, ki bi na nacionalni ravni profiliral cestne otroke. Na ta način bi bilo mogoče boljše zasnovati raziskovalno delo, analizirati dobljene podatke in oblikovati učinkovitejše programe resocializacije in reintegracije cestnih otrok v družbo.

## **P1.12 Tajska**

V populaciji 63 milijonov ljudi živi 25 % otrok, ki so mlajši od 15 let (CSC 2003a, 20). 80 % prebivalstva je ruralnega, in ta populacija zaradi modernizacije in ekonomskih reform doživlja najhujše oblike ekonomskih in socialnih pritiskov (ibid.). Kot ena glavnih posledic socialno-ekonomskih pritiskov se kaže slabljenje oziroma kar razpad tradicionalne družine. Migracije iz ruralnih v urbane predele še dodatno vplivajo na slabitev ruralnih predelov. V zadnjem času na Tajskem beležijo skokovito povečanje števila enostarševskih družin; leta 1995 jih je bilo 53.560, leta 1999 pa že 66.245 (ibid.).

CSC (ibid.) kot glavne potisne dejavnike za odhod otrok na cesto izpostavlja ekonomski pritisk na družine, predvsem nestabilnost dohodka in revščino, neizobraženost, nasilje v družini in željo otrok po neodvisnosti. Pomembno vlogo igrajo tudi osebne karakteristike otrok, še posebej psihološki ustroj adolescentov. Najbolj ranljiva populacija na Tajskem so otroci, stari od 12 do 18 let, in glede na to, da so cestni otroci na tajskih cestah stari od 13 do 15 let, je to populacijo tudi največkrat mogoče srečati na cestah (ibid.).

Cestni otroci so na Tajskem definirani takole (ibid.):

Otroci, ki živijo brez svojih družin, živijo sami ali v skupinah na različnih mestih in se preživljajo z beračenjem, opravljanjem manjših opravil, ropanjem in s spolnimi uslugami. (CSC 2008, n. p.)

Statistike, ki bi zanesljivo ocenjevale število cestnih otrok, ni, podatki, ki so na voljo, pa so netočni. Vseeno pa je po mnenju CSC mogoče iz razpoložljivih podatkov (ibid.) zaznati trend zmanjševanja števila cestnih otrok. Tako podatki Oddelka za družbeni blagor iz leta 1996 govorijo o 1314 otrocih, ki so se v Bangkoku preživljali z beračenjem, leta 1997 jih je bilo 1372 in 1998. leta 1250 (ibid., 21). Statistika se nanaša le na Bangkok in ne vključuje ostalih večjih urbanih centrov, in je torej zelo parcialna. Tajska je še posebej izpostavljena novemu valu cestnih otrok, ki pridejo iz sosednjih držav v tajska mesta ob državni meji, da bi tam zaslužili kaj denarja. Gre za relativno nov pojav, zato statistika, povezana s temi otroki, ne obstaja (ibid.).

Iz programov, namenjenih cestnim otrokom, izhaja, da je glavna težava, s katero se otroci vsakodnevno srečujejo, navajenost na življenje na cesti (prim. CSC 2003a, 21). To onemogoča resocializacijo in reintegracijo otrok v normalno življenje. Delo z omenjeno populacijo otežuje tudi izjemna mobilnost otrok, pa tudi vedno težje razločevanje cestnih otrok od necestnih. Splošna raven revščine je namreč dobila na Tajskem take razsežnosti, da je posegla globoko v družine. Umazana obleka, podhranjenost in delo na cesti so tudi značilnosti otrok, ki živijo doma (ibid.).

Najpogostejše težave, o katerih v raziskavah poročajo otroci, se nanašajo na fizično nasilje, spolne zlorabe, slabe bivanjske razmere in slabo zdravstveno stanje (prim. CSC 2003a, 21). Po večini se otroci na cesti preživljajo z beračenjem, delom (pranjem avtomobilov, delom na tržnici) in prostitucijo. Največkrat se zanašajo sami nase in na svoje vrstnike v skupini, poročajo pa o zlonamerni naravnosti policije in ostalih odraslih. Ko poročajo o razlogih za beg na cesto, največkrat izpostavljajo nasilje v družini, brutalno fizično kaznovanje in omejevanje ter revščino, zaradi katere so jih starši poslali na cesto, da bi tam delali (ibid.).

Po mnenju CSC (ibid.) bi bilo potrebno za uspešno reševanje problema najprej zagotoviti bolj odprto vzgojo otrok, da bi lahko ti uživali več svobode, se družili s prijatelji in delili izkušnje. Prav tako bi bilo treba razširiti delovanje vladnih in nevladnih organizacij neposredno med populacijo cestnih otrok, da bi se razvil model pozitivnega vrstniškega vpliva. Zagotoviti bi morali tudi striktno in strogo sankcioniranje eksploatacije otrok, še posebej spolnega izkoriščanja. Ko gre za starše, bi bilo treba omogočiti lažje zaposlovanje staršev in skrbnikov, da bi tako zmanjšali pritisk revščine na družino in preprečili otroško delo (ibid.). Na ravni lokalne skupnosti pa bi bilo treba izboljšati nadzorno in zaščitno vlogo lokalne skupnosti, ki bi tako delovala kot preventivni filter.

Izjemno podrobno analizo subkulture cestnih otrok na Tajskem je izdelal Somphong Chitradub. Njegova študija je predstavljena v podpoglavju, ki govori o socioloških študijah cestnih otrok (glej 2.6.2.1 *Sociološke študije cestnih otrok*), zato je na tej točki v nalogi ne bomo podrobneje obravnavali.

### **P1.13 Uzbekistan**

Kljub številnim reformam, ki so sledile osamosvojitvi države leta 1991, ostajata nezaposlenost in inflacija visoki, gospodarska rast pa nizka. V populaciji 26,593.000 zasluži 18 % ljudi manj kot 1 \$ na dan. Po ocenah Svetovne banke je bilo leta 2003 27,5 % Uzbekistancev nesposobnih zadovoljiti svoje osnovne življenjske potrebe.

Socialni center za otroke Mekhr Tayanchi<sup>172</sup> (Podpora ljubezni) je objavil študijo cestnih otrok v glavnem mestu Uzbekistana Tashkentu (Eurasinet 2008, n. p.). Nekaj tisoč otrok, ki živijo na cestah glavnega mesta, je predvsem posledica migracij, ki so bile izzvane zaradi zelo slabega ekonomskega položaja družin iz ruralnih predelov države (ibid.). Po pričevanjih prebivalcev mesta so otroci na cestah izpostavljeni slabim bivanjskim razmeram, predvsem pa prekupčevalcem z mamili, ki otroke izkoriščajo kot kurirje in razpečevalce droge, pa tudi za druga opravila. Študija ugotavlja, da večina otrok ni absolutnih sirot, saj ima 90 % cestnih otrok sorodnike (ibid.). 50 % otrok je rusko govorečih, kar je bistveno več kot odstotek rusko govorečih Uzbekistancev (ibid.). Študija prav tako ugotavlja, da se otroci po večini preživljajo z beračenjem (82 %), manjšimi, občasnimi opravili (npr. umivanje avtomobilov ipd., 27 %), relativno visoka je tudi stopnja kriminalnih aktivnosti (npr. kraja, 27 %) (ibid.). 25 % vseh v raziskavi udeleženih otrok je nepismenih, 10 % pa jih nikdar ni hodilo v šolo (ibid.). Po podatkih študije Mekhr Tayanchi naj bi mestne oblasti že začele s programom pomoči omenjenim otrokom, predvsem s kurativnimi programi, s poudarkom na medicinski pomoči (ibid.).

### **P1.14 Vietnam**

Problem cestnih otrok je eden najbolj perečih socialnih problemov v Vietnamu nasploh, zlasti pa v Hanoi in Ho Chi Minh Cityu (HCMC). V zadnjem času je postalo to, da srečate otroke, ki po restavracijah prodajajo žvečilni gumi ali pa loščijo čevlje na uličnih vogalih, povsem običajno. Ljudje jih kličejo potepuhi ali pa 'prah življenja'.

(Hong in Ohno 2005, 13)

---

<sup>172</sup> Mekhr Tayanchi je nevladna in neprofitna organizacija, ki se ukvarja predvsem z zaščito in podporo socialno ogroženim otrokom v Uzbekistanu (prim. GP 2009, n. p.).

Otroci se v Vietnamu znajdejo na cestah zaradi različnih razlogov (prim. Hong in Ohno 2005, 13–14), med katerimi prevladujejo razbite družine, družinsko nasilje in revščina, v nekaterih primerih pa celo dolgčas, oziroma iskanje zabave. Pri vsem skupaj igra nedvomno pomembno vlogo transformacija družbe, še posebej zlom tradicionalnih vrednot, do katerega je prišlo v Vietnamu v procesu modernizacije (ibid.). CSC (prim. CSC 2003a, 22) med faktorji, ki potisnejo otroke na cesto, izpostavlja revščino (78 % vseh cestnih otrok je iz revnih družin), iskanje zaslužka, zanemarjanje in zlorabe otrok s strani staršev ter razpad družine.

Vsakodnevno življenje cestnih otrok v Vietnamu vključuje številne nevarnosti, katerim so otroci izpostavljeni, delno zaradi tega, ker so brez nadzora odraslih, torej prepuščeni sami sebi, delno pa tudi zaradi tega, ker se ne zavedajo vseh svojih pravic. Veliko otrok dnevno konzumira alkohol in omamna sredstva, da bi na ta način omilili stres, ki so mu izpostavljeni (prim. Hong in Ohno 2005, 13). Veliko otrok postane profesionalnih beračev, spet drugi so vključeni v kriminalne aktivnosti, bodisi individualno ali skupinsko (prim. Hong in Ohno 2005, 17–42). Posebej ogroženi so invalidi in dekleta (ibid., 14, 26, 28), pri katerih se velikokrat zgodi, da jih prodajo kot profesionalne berače ali postanejo žrtve spolnih zlorab in prostitucije.

Število cestnih otrok v Vietnamu ni znano, ocene pa se razlikujejo, odvisno od tega, kdo problem definira in na kakšen način. V letu 2003 je organizacija MOLISA (Ministry of Labor, Invalids and Social Affairs) (ibid., 16) definirala cestne otroke kot »otroke, ki zapustijo svoje družine, si sami zaslužijo za svoje preživetje in imajo nestabilne lokacije dela in življenja; ali otroke, ki pohajkujejo po cestah brez svojih družin« (Hong in Ohno 2005, 16). Na podlagi te definicije je bilo leta 2003 v Vietnamu 19.000 cestnih otrok, od tega jih je bilo v HCMC<sup>173</sup> 9000 (ibid.). Število cestnih otrok naj bi v Vietnamu ne bilo konstantno, spremembe so med drugim odvisne tudi od letnega časa. V poletnih mesecih je število otrok na cesti bistveno večje, saj otrokom ni treba hoditi v šolo (ibid.). Tudi otroci iz ruralnih predelov izkoristijo ta čas, da si zaslužijo nekaj dodatnega denarja. Odpravijo se v urbane predele, kjer opravljajo priložnostna dela, beračijo in brskajo po smeteh, kar je

---

<sup>173</sup> HCMC je uradna okrajšava za Ho Chi Minh City, največje mesto v Vietnamu.

velikokrat zelo donosno – otroci zaslužijo tudi do desetkrat več, kot je mesečni zaslužek njihovih staršev v ruralnih predelih.

## **Priloga 2: Pregled ameriških držav**

V pričujoči prilogi so predstavljene raziskave cestnih otrok, opravljene na Aljaski, v Argentini, Boliviji, Braziliji, El Salvadorju, Ekvadorju, Hondurasu, Kanadi, Kolumbiji, Mehiki, Paragvaju, Peruju in Združenih državah Amerike.

### **P2.1 Aljaska**

Populacija Aljaske šteje po popisu prebivalstva iz leta 2002 643.786 ljudi, od česar jih je 193.000 mlajših od 18 let. Po podatkih CWLA<sup>174</sup> (prim. CWLA 2008, n. p.) je 8,8 % prebivalcev definiranih kot revnih, pri mlajših od 18 let pa naj bi bilo teh 11,3 %. Organizacija poroča tudi o relativno visoki stopnji zlorab:

V letu 2001 je bilo 13.778 otrok zabeleženih kot žrtev zlorabnih primerov, v katerih je posredovala država ...  
(CWLA 2008, n. p.)

Številka se je v primerjavi z letom 2000 povečala za 129 % (ibid.). Iz istih podatkov izhaja tudi, da je med 1.000 otroki 48,3 zanemarjenih, 18,3 fizično zlorabljenih in 7,8 spolno zlorabljenih (ibid.). V letu 2001 naj bi štirje otroci zaradi posledic različnih zlorab celo umrli (ibid.).

Pojava cestnih otrok na Aljaski ni mogoče zaznati na enak način kot v državah z dolgo zgodovino tega pojava (ibid.). To seveda ne pomeni, da problem zapuščenih otrok in otrok na cesti ne obstaja:

---

<sup>174</sup> Children Welfare League of America (CWLA) je združenje številnih zasebnih in javnih organizacij, katerih glavni namen je pomoč in zaščita izpostavljenih otrok in družin (prim. CWLA 2009, n. p.). Glavni fokus je na otrocih in mladih, ki so bili izpostavljeni kakršnikoli obliki zlorabe, zanemarjanja, disfunkcionalnim v družini, oziroma drugim dejavnikom, ki »ogrožajo njihovo varnost, stabilnost in dobrobit« (ibid.). Prav tako se združenje osredotoča na izobraževanje in podporo družinam, staršem in skrbnikom, da lahko ti bolje poskrbijo za svoje otroke. Združenje je začelo z delovanjem leta 1920, deluje globalno, trenutno pa je aktivno v 50 državah.



30. septembra 2001 je na Aljaski živel 1.993 otrok ločeno od svojih družin, v oskrbi zunaj svojega doma, v primerjavi z 2.193 otroci, ki jih je bilo v isti situaciji opaziti 30. septembra leta 2000. 35,5 % otrok, ki so živeli ločeno od svojih družin, je bilo starih 5 let ali manj, 8,8 % pa jih je bilo starih 16 let ali več.

(CWLA 2008, n. p.)

Od teh otrok je bilo največ ameriških Indijancev (1.199), sledijo črnski otroci (182) in otroci mehiških Indijancev (25), 61 otrok pa je bilo pripadnikov drugih ras (ibid.).

Kljub dejavnikom, ki v drugih predelih sveta odločilno sodelujejo pri oblikovanju pojava cestnih otrok, je situacija na Aljaski drugačna. Glavni razlog, da otroci na Aljaski ne pristanejo na cesti, v svoji, za cestne otroke značilni obliki, je sorazmerno dobro delovanje socialnega sistema in razširjene družine (ibid.). Ta dva elementa namreč vplivata preventivno in zajameta otroke, preden bi ti postali brezdomni (ibid.). Tako je bilo leta 2001 v svoje izvirne domove vrnjenih kar 65 % vseh otrok, ki so se znašli brez skrbstva staršev. Istega leta je bilo posvojenih 278 otrok, 1.062 jih je bilo vključenih v postopke za posvojitev, 30 % vseh otrok, ki so bili brez staršev, pa je živel pri svojih sorodnikih (ibid.). Kot dober primer lahko služi tudi podatek iz leta 2002, ko je kar 4.318 otrok živel pri svojih starih starših (ibid.). Zraven tega država relativno izdatno podpira prebivalstvo. Leta 2002 je tako bilo za podpore porabljenih 92,820.371 dolarjev, od česar je bilo razdeljenih na primer 59,3 % finančnih podpor, 9,7 % otroških dodatkov in 2,8 % subvencij za prevoz (prim. CWLA 2008, n. p.).

## **P2.2 Argentina**

Zadnjih 30 let Argentina doživlja ekonomsko krizo (prim. Miamiherald 2009), ki ji tudi v prihodnosti ni videti konca. Brezposelnost je dosegla svoj vrhunec pri 18 %<sup>175</sup>. Po poskusu privatizacije v devetdesetih letih prejšnjega stoletja je gospodarstvo leta 2001 doživelo kolaps in 60 % prebivalstva se je znašlo na ali pod mejo revščine. Situacija se je do danes popravila, vendar polovico populacije še vedno pesti brezposelnost in pomanjkanje v smislu slabih življenjskih pogojev in marginalizacije (ibid.).

---

<sup>175</sup> Podrobnejših podatkov Miamiherald v zvezi z brezposelnostjo ne navaja.

Po ocenah UNICEFA naj bi bilo v Argentini nekaj več kot 3.000 cestnih otrok, kar je za to regijo relativno malo (prim. Aptekar 1994, 203). »Verjetno imajo te države (Argentina in Urugvaj) več evropske dediščine, kot pa tradicionalne afriške kulture (Aptekar 1994, 203). Inciardi in Surratt (prim. Inciardi in Surratt 1998,4) navajata oceno Združenih narodov, ki je višja in ocenjuje število teh otrok na 20.000. Kar pa je zaskrbljujoče, je tendenca rasti. Leta 2008 je na cestah dvakrat več otrok kot leta 2001, samo v zadnjem letu pa se je število povečalo za 50% (prim. Felices los Niños<sup>176</sup> 2009, n. p.). Najvišjo oceno navaja ILO, ki ocenjuje število cestnih otrok na 30.000 (prim. Globalmarch 2009, n. p.). Večina otrok je na cesti čez dan, noč pa na cestah preživi približno 700 otrok (prim. COA 2009, n. p.). Povprečna starost otrok je 12 let, 75 % je dečkov (ibid.). Otroci prihajajo iz socialno ogroženih družin, 30 % očetov in 70 % mater je brez dela, stopnja izobrazbe je zelo nizka, slabe so tudi bivanjske razmere (ibid.). Od 30 % do 40 % otrok poroča o revščini kot glavnem razlogu za beg od doma. Pomemben dejavnik je tudi zlorabna družinska klima, predvsem kar se tiče fizičnega nasilja (ibid.).

Največ otrok bi naj bilo v urbanih središčih, med katerimi izstopa Buenos Aires, kjer živi kar 75 % vseh argentinskih cestnih otrok (prim. Felices los Niños 2009, n. p.). Otroci so na cesti izpostavljeni predvsem nasilju (ibid.). V Buenos Airesu so se oblikovali v skupine, imenovane *ranchadas*, ki štejejo od 10 do 15 članov. Kljub negativni javni podobi skupine niso nevarne. Najhujša kriminalna dejanja, ki se jih lotijo, so žeparjenje, oziroma manjše kraje v trgovinah ter uporaba omamnih sredstev. V skupini si delijo hrano, denar in mamila. Skupina jim, poleg zaščite in podpore, nudi tudi priložnost vzpostavitve pozitivne samopodobe znotraj nove socialne mreže.

---

<sup>176</sup> Felices los Niños je organizacija, ustanovljena 23.12.1993, katere glavni namen je »skrbeti za revne med najrevnejšimi« (Felices los Niños 2009, n. p.). Ustanovitelj je bil Oče Julio César Grassi, znan tudi kot 'curita gaucho' (uslužen duhovnik). Glavni fokus delovanja je na otrocih in mladih, ki prihajajo iz najbolj deprivilegiranega dela prebivalstva, pomoč pa nudijo tudi brezdomnim materam, ki so še bolj izpostavljene socialnim stiskam (ibid.). Po navedbah organizacije so njihovi glavni cilji:

- zaščita otrok, ki trpijo zaradi moralnega, religioznega in materialnega zanemarjanja;
- razvoj in izobraževanje otrok, da bi jim tako pomagali pri normalnem odraščanju;
- fizična, duhovna in intelektualna podpora, ki je zajeta v krščanskih načelih kot sestavni del izobraževanja (ibid.).

Nosečnost deklet med cestnimi otroci postaja v zadnjih letih precejšen problem (ibid.). Center CAINA (Centro de Asistencia Integral a la Niñez<sup>177</sup>) (ibid.), ki je v Buenos Airesu ustanovljen za delo s cestnimi otroki, je leta 2005 zabeležil 22, v prvi polovici 2006, pa 15 nosečih deklet.

Ker mestne oblasti ne morejo zagotoviti dovolj sredstev, zaposleni iščejo privatne investitorje in donatorje, ki bi bili pripravljeni sodelovati pri vzdrževanju in širjenju projekta. Kot pomemben korak pri reševanju problema gre omeniti oblikovanje alternativnih oblik sankcioniranja mladoletniškega prestopništva v Argentini (ibid.). Oblasti so namreč opazile, da konča kar 70 % vseh institucionaliziranih mladoletnikov in otrok, ko odrastejo, v odraslih zaporih, (ibid.). Tako so, po vzoru nekaterih evropskih držav, oblikovali pilotske projekte resocializacije in reintegracije mladoletniških prestopnikov, ki so bili, namesto v zaporu, resocializirani v domačem okolju. Proces se je pokazal (ibid.) za izjemno pozitivnega in je, poleg zelo nizke stopnje povratništva, pokazal tudi visoko stopnjo resocializacije in reintegracije prestopnika. Podatki o uspešnosti programa niso na voljo, saj so projekti še v teku.

### **P2.3 Bolivija**

El Alto, mesto, oddaljeno približno 10 km od prestolnice Bolivije Lime, je bilo na Svetovnem kongresu združenih mest leta 1987 ocenjeno kot najrevnejše mesto na kontinentu (prim., UNESCO 1995, 93). Leta 1988 je mesto štelo 450.000 stanovalcev, 80 % mesta je bilo brez javne razsvetljave, 70 % stanovalcev je bilo brez vodovodne napeljave, mesto je imelo le 4 kilometre asfaltirane ceste. V mestu je bil 1 zdravnik na 10.000 ljudi, ena bolnišnica s tridesetimi posteljami, v celem mestu so bili le trije zdravstveni domovi in približno petdeset zasebnih zdravstvenih ordinacij, ob tej situaciji so beležili 30-odstotno umrljivost novorojenčkov (ibid., 93). Prebivalci, ki prihajajo v El Alto, migrirajo v veliki večini iz ruralnih predelov Bolivije. 55 % celotne populacije je šoloobveznih otrok in mladostnikov, ki pa zaradi izredno slabih razmer in neurejene infrastrukture velikokrat ne morejo obiskovati šole. To bistveno

---

<sup>177</sup> Centro de Asistencia Integral a la Niñez je organizacija, ki se ukvarja s pomočjo in zaščito cestnih otrok v Buenos Airesu, med soustanovitelji in financerji pa so tudi mestne oblasti (prim. Miamiherald 2009, n. p.).

pripomore k razvoju problema osipništva in neposredno vpliva na oblikovanje pojava cestnih otrok (ibid.).

50.000 otrok in mladostnikov – 11 % celotnega prebivalstva – je mogoče opisati kot »živeče na cesti«, kar pomeni, da preživijo več kot 75 % svojega časa na cesti, čeprav se zvečer vrnejo domov. Poleg tega je tukaj še 3.000 cestnih otrok, ki so brez doma.

(UNESCO 1995, 95)

Ocenjujejo (prim. UNESCO 1995, 95), da je v Boliviji število otrok, starih pod 14 let, ki delajo, okrog 80.000, takih, ki so v celoti odvisni sami od sebe, pa 20.000. Inciardi in Surratt (prim. Inciardi in Surratt 1997,4) navajata radikalno drugačno oceno Združenih narodov, ki ocenjuje število cestnih otrok v Boliviji na približno 200.

Na pojavnih ravni sicer zelo podobna pojava, pa vendarle različna, sta pojav »otrok na cesti« in »cestnih otrok«. Otroci na cesti so tisti otroci, ki so po času, ki ga preživijo na cesti ob različnih aktivnostih, vrnejo domov. Gre za otroke, stare od 5 do 6 let, ki opravljajo različna dela in z zasluženim denarjem pomagajo svojim družinam (ibid., 97). Ohranjene družinske vezi otroka stimulirajo tudi pri obiskovanju šolskih aktivnosti, čeprav udeležba v vzgojno-izobraževalnem procesu ni redna (prim. UNESCO 1995, 97). V primerih neposredne migracije otroka iz ruralnega v urbani predel pa je otrok v večini primerov ostal brez družinskih vezi in je velikokrat prepuščen samemu sebi. V večini primerov postane cesta tem otrokom primarno socialno okolje: »Ne le, da se otroci igrajo, pohajkujejo in celo delajo na cesti, tam tudi jedo in spijo, sodelujejo pa tudi v 'dubioznih užitkih', ki jih ta svet ponuja.« (UNESCO 1995, 97).

Komparativna študija Huanga, Barreda, Mendoze, Guzmána in Gilberta (2004) se je osredotočila na cestne otroke in nekdanje cestne otroke v mestu La Paz. Raziskava je potekala med avgustom in decembrom 1997 (prim., Huang in drugi 1994, 821-825), vključevala pa je 124 cestnih otrok in 35 otrok (ibid., 822), ki so v preteklosti živeli na cesti, v času raziskave pa v lokalni sirotišnici. Avtorji so kot glavno metodo uporabili intervju, vprašanja pa so se nanašala na demografske in socioekonomske podatke, na družinsko situacijo otrok, uporabo omamnih sredstev in spolne ter fizične zlorabe.

Študija je pokazala, da so cestni otroci izpostavljeni negativnim vplivom, med katerimi izstopajo:

- izpostavljenost zlorabam s strani policije - pri cestnih otrocih 95 %, pri otrocih iz sirotišnice pa 38 % (ibid.,823);
- izostanek iz šole - pri cestnih otrocih 84 %, pri otrocih v sirotišnici pa 19 % (ibid.);
- udeležbe pri ropih - pri cestnih otrocih 26 %, pri otrocih v sirotišnici pa 4 % (ibid.);
- uporaba inhalantov - pri cestnih otrocih 88 %, pri otrocih v sirotišnici pa 40 % (prim. Huang in drugi 1994, 821-824);
- uporaba alkohola - pri cestnih otrocih 58 %, pri otrocih v sirotišnici pa 12 % (prim. Huang in drugi 1994, 821-825); in
- resne zdravstvene težave, ki se pri cestnih otrocih pojavljajo v 53 %, pri otrocih v sirotišnici pa v 20 % (ibid., 821).

Avtorji zaključujejo z ugotovitvijo, da vpliva na otroke serija zgoraj navedenih elementov še posebej negativno elementov, saj se krepijo sorazmerno s časom, ki ga otroci preživijo na cesti (ibid.). Kumulativni učinek teh elementov pa zmanjšuje verjetnost uspešne rehabilitacije in reintegracije cestnih otrok v družbo.

## **P2.4 Brazilija**

Cestni otroci niso značilni samo za Brazilijo. Brazilija izstopa, ker se za večino cestnih otrok tukaj pričakuje, da bodo ubiti pred svojim 18. letom starosti.

(Abcrust 2008, n. p.)

Brazilija ima kot peta največja država na svetu 166 milijonov prebivalcev, od katerih jih 78 % živi v mestih. Urbanizacija je s seboj prinesla revščino, neenakost in problem cestnih otrok (prim. Inciardi in Surratt 1997, n. p.). Dodatno je k oblikovanju pojava prispevala tudi industrializacija, ki je neposredno vplivala na delovanje družine, na brezposelnost in alkoholizem s povečano stopnjo nasilja (prim. Inciardi in Surratt 1997, n. p.; Abcrust 2008, n. p.).

Cestne otroke je mogoče najti v vseh večjih urbanih središčih, število teh otrok pa je do danes neznano. Številke se tako gibljejo od 200.000 do 8 milijonov (prim. Inciardi in Surratt 1997, n. p.; Abcrust 2008, n. p.). Del problema je vezan na fluidno populacijo, del pa tudi na dejstvo, da je v tem delu sveta težko ločiti med cestnimi otroci in otroci, ki s svojimi družinami živijo na cesti in v revnih predelih oziroma v *favelah*. V Braziliji je na cestah mogoče najti 3 kategorije otrok (ibid.):

- otroci na cesti (predstavljajo največjo skupino in delajo na cesti);
- cestni otroci (zavrženi otroci, sirote, otroci, ki so pobegnili od doma zaradi ekonomskih in socialnih razlogov); in
- otroci s ceste (najmanjša skupina, ki je na cesti zaradi osirotelosti in zavrženosti in jim cesta predstavlja prehodno fazo).

Otroci so, po mnenju številnih avtorjev (prim. Abcrust 2008, n. p.), izkoriščani in marginalizirani, velikokrat pa so tudi izpostavljeni kriminalizaciji. Abcrust (ibid.) iz njihovega okolja izpostavlja naslednje elemente:

- prostitucijo – približno 2 milijona otrok, starih med 10 in 15 let, je vsakodnevno izpostavljenih spolnim zlorabam z ekonomsko motivacijo;
- socialno nepravilnost – Brazilija ima 21,1 milijona ljudi, mlajših od 18 let, ki zaslužijo manj kot polovico minimalnega brazilskega zaslužka (nekaj več kot 1 \$ na dan);
- zelo visoko smrtnost otrok zaradi bolezni;
- AIDS – Brazilija ima eno najvišjih stopenj obolevnosti na svetu (537.000 ljudi, starih med 14 in 49 let);
- otroško delo – (ILO v Abcrust 2008, n. p.) ocenjuje, da je v Braziliji 16,1 % otrok, starih med 10 in 14 let, ekonomsko aktivnih, 4,2 milijona otrok pa naj bi delalo v neprimernih in zlorabnih okoliščinah;
- nepismenost – od 17 % do 50 % ljudi, starejših od 15 let, je nepismenih, 4 milijoni šoloobveznih otrok ne obiskujejo šole (v določenih mestih je to tudi do 75 % vseh otrok) (ibid.).

Obča družba in komercialne ustanove pritiskajo na oborožene skupine, katerih naloga je *počistiti mesto*: »...vodi smrti (op.p. death squads) so postali pri svojem *čiščenju mesta* in zagotavljanju *javne varnosti*, vse bolj nasilni« (Abcrust 2008, n. p.). Ocenjujejo, da naj bi bilo samo v Rio de Janeiru na dan usmrčenih 5 do 6 otrok in

celo najbolj zadržan opazovalci se strinjajo, da sta taka primera na dan najmanj dva (prim. Abcrust 2008, n. p.). Med leti 1988 in 1990 naj bi bilo tako umorjenih 4.611 otrok (ibid.).

Večina verjame, da so jih umorili vodi smrti, policija ali cestne tolpe. V Sao Paulu, na primer, je policija zagrešila v prvih mesecih leta 1999 20 % vseh umorov mladoletnikov.

(Abcrust 2008, n. p.)

Vode smrti so zainteresirana javnost, policija in podjetja ne le tolerirali, ampak celo podprli, saj na ta način rešujejo probleme, ki jih drugače ne bi mogli. »Tudi policija se boji otrok, saj bi ti lahko postali priče kriminalnih dejanj, povezanih s prostitucijo in prekupčevanjem z mamili, ki jih zagrešijo policisti (Abcrust 2008, n. p.).

Raffaelli, Koller, Reppold, Kuscick, Krum in Denise (prim. Raffaelli, Koller, Reppold, Kuscick, Krum in Denise 2001, 396-413) so med cestnimi otroci v Braziliji izvedli raziskavo, ki naj bi odkrila, kako cestni otroci doživljajo življenje na cesti. Študija se je prav tako osredotočala na dejavnike, ki so povezani s pozitivnimi in negativnimi občutki, ki jih otroci povezujejo z življenjem na cesti (ibid., 396). Raziskovalni vzorec je zajemal 69 otrok, od tega 35 dečkov in 34 deklic, starih med 10 in 18 let. Metoda je temeljila na strukturiranih intervjujih in nalogah, kjer so respondenti morali dokončati stavke (ibid.). Rezultati so pokazali, da se pogledi na življenje na cesti med otroci močno razlikujejo. Razlike med otroci, ki cestno življenje povezujejo s pozitivnimi izkušnjami, in otroci, ki ga povezujejo z negativnimi izkušnjami, so avtorji povezali predvsem z razlogi za beg na cesto, družinsko situacijo in dnevnim bojem za preživetje (ibid.).

Študija Ribeiria in Ciampone (prim. Ribeirio in Ciampone 2001, 42-48), objavljena v članku z naslovom »*Homeless children: the live of a group of Brazilian street children*«, je bila izvedena med cestnimi otroci v zavetiščih za brezdomne v Sao Paulu. Po njunih ocenah naj bi v mestu živelo okoli 200.000 takih otrok, dnevno pa so zelo izpostavljeni različnim oblikam nevarnosti (prim. Ribeirio in Ciampone 2001, 42-48). Raziskava je temeljila na individualnih, delno strukturiranih intervjujih, vključevala pa je 14 respondentov, starih od 7 do 12 let (ibid.,42).

Študija je pokazala, da so za otroke najpomembnejše izkušnje vezane na kategorije družine, ceste, skupine, prijateljev, policije, zavetišča in prihodnosti (ibid.). »Sinteza teh kategorij je pokazala, da prevladuje v življenjih teh otrok nasilje, kar pa ima za posledico omejevanje njihovega razvoja (Ribeiro in Ciampone 2001, 42).

Avtorja vidita rešitev v pritisku, ki bi ga morala civilna družba izvajati nad državo, da bi ta vzpostavila ustrezne socialne in zdravstvene programe, ki bi ustrezali problemu (ibid.). Za to je treba razviti etično-politično držo strokovnjakov, ki se ukvarjajo s problemom cestnih otrok, pomembno pa je tudi prilagoditi izobraževalni sistem. »Da bi politični projekti razvili zdravstveno in socialno politiko in izobraževanje, morajo biti usmerjeni neposredno k tem otrokom in njihovim družinam, vključevati pa morajo strokovnjake, ki bodo zagotavljali preventivne in kurativne storitve (Ribeiro in Ciampone 2001, 42).

V Riu de Janeiru so D`Abreujeva, Mullisova in Cookova (1999) izvedle študijo povezave med socialno podporo in sposobnostjo mladih pri prilagajanju na življenje na cesti. Študija je zajela 30 cestnih otrok, starih od 13 do 18 let, ki so na cesti živeli v skupini (prim. D`Abreu, Mullis in Cook 1999, 745). Hipoteza avtoric, da se cestni otroci, ki so deležni višje podpore, lažje prilagodijo na življenje na cesti, je bila v celoti ovržena (ibid.). »Ugotovitve so pokazale, da niti kvantiteta, niti kvaliteta socialne pomoči ni povezana z otrokovo prilagoditvijo (D`Abreu, Mullis in Cook 1999, 745).

Študije cestnih otrok, ki so bile opravljene v Braziliji, se največkrat osredotočajo na spolno in fizično zlorabo otrok ter na zlorabo substanc med cestnimi otroci. Kot tipično študijo lahko navedemo delo Raffaellia in drugih (Raffaelli, Campos, Merritt, Siqueria, Antunes, Parker, Greco, Greco in Halsey 1993), katere izsledki so objavljeni v članku »*Sexual practices of street youth in Belo Horizonte, Brazil*« in v kateri se avtorji ukvarjajo s problemom povezave med spolnim vedenjem in okužbami z virusom HIV (prim. Raffaelli in drugi 1993, 661). Metoda raziskovanja je temeljila na strukturiranih vprašalnikih, fokusnih skupinah (53 respondentov), globinskih intervjujih (15 respondentov) in opazovanju na terenu, z glavnim namenom oblikovati podobo spolne kulture cestnih otrok, starih od 9 do 18 let (prim. Raffaelli in drugi 1993, 661-662).



Študija izpostavlja, da živijo cestni otroci v »rizičnem okolju« (ibid., 663), 71,5 % otrok je spolno aktivnih, s spolnimi uslugami v zameno za denar pa se ukvarja kar 32,3 % otrok. 39,4% otrok naj bi poročalo tudi o lastnih primerih spolno prenosljivih obolenj, 69 % deklet je poročalo o nosečnosti svojih prijateljic, 44 % fantov pa je povedalo, da so njihove spolne partnerice zanosile (ibid.). Raziskava poroča tudi o spolnih iniciacijah, ki se v omenjeni populaciji dogajajo relativno zgodaj (pri 11,2 letih starosti) (ibid., 664). Fantje poročajo o motivacijah za spolnost v iskanju užitka (ibid., 665), razen v primer lastnega prostituiranja starejšim moškim v zameno za denar, hrano in obleko. Dekleta kot motivacijo za spolnost navajajo potrebo po zaščiti in kaznovanju, pa tudi užitku (ibid., 666). Tudi pri dekletih se v dveh petinah vseh primerov pojavlja prostitucija z ekonomsko motivacijo (ibid.)

Študija je pokazala, da je spolnost v tej populaciji kompleksen in zelo trdno zasidran element (prim. Raffaelli in drugi 1993, 663-669). Pokazala je tudi, da so otroci udeleženi v spolnih praksah, ki jih potiskajo v nevarnost obolenja za spolno prenosljivimi boleznimi, še posebej za virusom HIV (prim. Raffaelli in drugi 1993, 666-669). Poudarjajo tudi, da s tem v zvezi ne gre le za cestne otroke, ampak tudi za otroke, ki delajo oziroma preživijo veliko časa na cesti. Avtorji zaključijo z ugotovitvijo, da je treba oblikovati preventivne programe, ki ne bodo temeljili le na podrobnih informacijah, ampak tudi na razumevanju pomena in funkcioniranja spolnih aktivnosti v tej populaciji, saj je »spolnost sredstvo za preživetje, sprostitev, užitek, pa tudi sredstvo za shajanje s psihološkimi vprašanji, ki vzniknejo v adolescenci« (Raffaelli in drugi 1993, 661).

Med številnimi študijami, ki raziskujejo zlorabo substanc med cestnimi otroci v Braziliji, gre omeniti najprej študijo Incardi in Surrata (1998), ki sta objavila nekatere izsledke iz svojega dela v članku »*Children in the streets of Brazil: Drug use, crime, violence and HIV risks*«. Zasvojenost naj bi bila prisotna med vsemi cestnimi otroci v Braziliji, med najpogostejšimi substancami, ki jih otroci uporabljajo, pa so inhalanti, marihuana, kokain in Valium (pomirjevalo oziroma uspavalo), zelo popularna pa je tudi kokainska pasta in Rohypnol (vrsta uspavala) (prim. Incardi in Surratt 1998, 8). Tudi tukaj avtorja ugotavljata, da so zaradi že predstavljenega spolnega vedenja otroci zelo izpostavljeni okužbi z virusom HIV (prim. Incardi in

Surratt 1998, 9-10). Otrokom življenje na cesti otežuje tudi stigma strahu, ki so jo dobili zaradi zlorabe substanc, kriminalne preteklosti ter družbene marginalizacije in so zaradi tega velikokrat žrtve tako cestnih band, kot tudi policije in vodov smrti (ibid.). Avtorja menita, da je, kljub številnim poskusom reševanja problema cestnih otrok, uspeh teh programov izjemno omejen (ibid.,10).

Noto, Nappo, Galduroz, Mattei in Carlini (1997) so se prav tako ukvarjali z raziskovanjem zlorabe substanc med cestnimi otroci v Braziliji. Študija je bila izvedena leta 1993 (prim. Noto in drugi 1997, n. p.), nanašala se je na cestne otroke v petih Brazilskih mestih in zajela 565 cestnih otrok (ibid.). Kar 74,3 % vseh vprašanih je poročalo o uporabi omamnih sredstev, med katerimi najbolj izstopajo inhalanti in marihuana; alkohol in tobačni izdelki so bili namenoma iz te kategorije substanc izvzeti (ibid.). Raziskovalci so v raziskavi opazili tudi geografsko diferencirano uporabo substanc. Tako je uporaba kokaina omejena na jugovzhodni del regije, medtem ko je v severozahodnem delu zelo razširjena uporaba psihotropnih farmacevtskih preparatov (ibid.). Avtorji zaključujejo z ugotovitvijo, da je zloraba substanc posledica življenja na cesti in da predstavlja življenjski stil cestnih otrok (ibid.).

Komparativna študija Rose, Borbe in Ebrahima (1992) je analizirala socioekonomski kontekst, ki je značilen za populacijo cestnih otrok v Recife v Braziliji. Populacijo so avtorji razdelili na skupino *otrok na cesti* in *cestne otroke* (prim. Rose in drugi 1992, 34-40). Otroci na cesti predstavljajo, v primerjavi s cestnimi otroci, bistveno večji del populacije. Ta skupina je zapustila svoje družinsko okolje predvsem zaradi ekonomskih potreb (82 %), ker pa z denarjem, ki ga zaslužijo na cesti, velikokrat podpirajo tudi svoje družine, se ti otroci frekventno vračajo domov (ibid., 34). Po besedah avtorjev je za te otroke 14-krat večja verjetnost, da prihajajo iz družin, ki so se v sosesko priselile pred kratkim (ibid.). Družine so velikokrat matrifokalne, čeprav to ne pomeni, da mati nima partnerja. Revščina, velikokrat tudi v skrajni obliki, je naslednja značilnost družin teh otrok (ibid.). Revščina se ne nanaša le na nizek družinski dohodek, ki je, po besedah avtorjev, tudi do tretjine nižji od povprečja, ampak tudi na bivanjske razmere. Pomanjkanje sanitarij, tekoče vode in elektrike so devetkrat bolj pogoste značilnosti med temi, kot med povprečnimi družinami. 94 % otrok je s svojim zaslužkom pomagalo pri vzdrževanju družinskega proračuna,

prispevali pa so polovico ali celo več zasluženega denarja (ibid.). Pri tem je potrebno poudariti, da je izkoriščanje za delo obči pojav in da je 75 % otrok zaslužilo manj od povprečne plače, polovica teh pa manj kot 50 % minimalne plače (ibid.). Več kot tretjina otrok ni hodila v šolo, kar pa je, po besedah avtorjev, predvsem posledica bega na cesto.

Odzivi vladnih in nevladnih organizacij so frekventni in relativno močni, vendar očitno nezadostni, da bi omejili ali celo obrnili tok razvoja dogodkov. Brazilska vlada je leta 1990 sicer sprejela Statut o otroku in odraščanju (Statute of the Child and Adolescence) (prim. Abcrust 2008, n. p.), ki zagotavlja cestnim otrokom svobodo, spoštovanje in dostojanstvo kot človeškemu bitju ter pravico, da živijo na javnih in skupnih mestih. Vendar je prišlo pri uporabi tega zakona do specifičnih interpretacij vsebine in otroci so še vedno preganjani (ibid.). Tudi podpora rehabilitacijskim in reintegracijskim programom je relativno visoka, njihov učinek pa je omejen predvsem zaradi korupcije in izjemne obsežnosti samega problema.

## **P2.5 El Salvador**

Po mnenju UNICEFA trpi 80 % salvadorskih otrok zaradi krutosti. Po besedah salvadorskega Inštituta za zaščito mladoletnih otrok (The Salvadorian Institute for Protection of Minors) (prim. Givefuture 2009, n. p.) je bilo več kot 28 % cestnih otrok v Salvadorju zlorabljenih s strani uradnih oblasti, med katerimi izstopata pretepanje (51 %) in poškodbe z nožem ali ostrim predmetom (20 %). Kljub temu podatku se večina otrok (78 %) počuti na cesti varneje kot pri svojih družinah (ibid.).

Zaradi zelo slabega socialnega položaja in ekonomskega pritiska je 337.000 družin v El Salvadorju potisnjenih pod mejo revščine. Kot posledica slabega ekonomskega položaja se je v teh družinah razvila zlorabna klima, ki je eden glavnih razlogov za beg otrok od doma. Inciardi in Surratt (prim. Inciardi in Surratt 1997,4) navajata za El Salvador oceno Združenih narodov, po kateri je število cestnih otrok v državi 10.000. Neuradne ocene navajajo približno 2.000 cestnih otrok samo v mestu San Salvador, uradne statistike, ki bi spremljala število teh otrok pa ni, in tudi socialni programi, ki so namenjeni reševanju tega problema, so v celoti neučinkoviti (ibid.).

Življenje na cesti tako predstavlja pomembno alternativo. Otroci se po begu na cesto v veliki večini vključijo v eno od organiziranih oblik življenja na cesti, med katerimi izstopajo ulične bande. Fantje se ukvarjajo po večini s kriminalnimi dejanji in manjšimi opravili, dekleta pa so velikokrat vključena v gospodinjska opravila in druge aktivnosti v zaprtih prostorih in jih je na cesti kot cestne otroke težje opaziti. Vseeno pa je več kot 90 % cestnih deklet vključenih v katero od skupin, ki se ukvarjajo s prostitutanjem (ibid.). 44 % od približno 2.300 prostitutk v rdeči četrti mesta San Salvador je starih od 13 do 18 let (ibid.).

Izjemno negativna percepcija cestnih otrok v El Salvadorju je privedla do negativnih odzivov, ki so eskalirali celo do načrtnih ubojev cestnih otrok. Organizacija za zaščito človekovih pravic Olof Palme (Pangea 2008, n. p.) trdi, da obstaja v El Salvadorju načrt za sistematično iztrebljenje cestnih otrok, ki ga je oblikoval sektor, ki meni, da ta populacija onesnažuje mestne ceste. Organizacija trdi, da so glavni izvajalci načrta po večini plačani morilci, pa tudi javni varnostni uslužbenci. Tehnike, ki jih uporabljajo, vključujejo ustrahovanje, pretepanje, posilstva in načrtne umore. Kot rezultat navaja organizacija 9 primerov smrtnih žrtev med cestnimi otroci v San Salvadorju leta 2000:

Zadnja žrtev je bil 16-letni Henry Escamilla. Najden je bil mrtev v San Salvadorju, s strelno rano v glavi, potem ko ga je oseba, ki jo je prosil za denar, ustrelila... Ricardo Quinonez, direktor organizacije Olof Palme, je povedal, da je primer Escamille podoben ostalim primerom, za katere naj bi bila odgovorna Nacionalna civilna policija, ki deluje v centru San Salvadorja... Samo eden od policistov je bil preganjan na sodišču zaradi nasilništva nad cestnimi otroci in čeprav je policist Ose Cruz ranil 17-letnega Reynalda Funesa brez pravega razloga, ga ta ni tožil zaradi strahu pred maščevanjem.

(Pangea 2008, n. p.)

Za rehabilitacijo cestnih otrok v San Salvadorju je odprtih nekaj bolnišnic, ki se ukvarjajo predvsem z odvajanjem cestnih otrok od inhalantov, na voljo pa so jim tudi za potrebe prve pomoči. Odprtih je tudi nekaj šol, ki se ukvarjajo z izobraževanjem tako cestnih otrok kot tudi kadra za delo z njimi (Pangea 2008, n. p.).

... v enem letu se je domov vrnilo 23 otrok. Nekateri so se izučili za prodajalce v programih, ki so jim na voljo, in so našli službo, večina pa jih ni imela te sreče in so umrli za posledicami nasilja in zasvojenosti. Nekateri so pristali v zaporih...

(Pangea 2008, n. p.)

## **P2.6 Ekvador**

Cestni otroci so se v Ekvadorju začeli pojavljati v poznih osemdesetih in zgodnjih devetdesetih letih prejšnjega stoletja, ko je pojav preplaval celino. Po podatkih de Benitezove (prim. de Benitez 2000, 5) je v državi, v primerjavi z drugimi v regiji, manj cestnih otrok. Inciardi in Surratt (prim. Inciardi in Surratt 1997, 4) navajata poročilo Združenih narodov, ki ocenjuje število teh otrok v celi državi na 4.000. V Ekvadorju število cestnih otrok variira glede na regijo (prim. Aptekar 1994, 200-201). Tako je Guayaquilu, kjer je afriški vpliv največji, cestnih otrok največ (ibid.). V Quitu, kjer je največ domorodnega prebivalstva z ohranjeno tradicionalno kulturo, je cestnih otrok zelo malo, ali pa jih sploh ni (prim. Aptekar 1994, 201). Večino otrok je mogoče najti v Guayaquilu, ki je največje ekonomsko središče v državi, in Quitu, prestolnici Ekvadorja. 65 % ljudi v državi je deklariranih kot ekstremno revnih in otroci prihajajo izključno iz takšnih družin. Na cesti so izpostavljeni slabim življenjskim pogojem, predvsem pa fizičnim, spolnim in ekonomskim zlorabam (CSC 2006, n. p.).

Cestni otroci so, po besedah de Benitezove (prim. de Benitez 2000, 22-23), izpostavljeni tako psihičnim, kot tudi fizičnim zlorabam, po večini pa so vključeni tudi v zelo razširjeno otroško delo (ibid., 22) in so na ta način del lokalne ekonomije. Ekonomski razlogi so tudi med glavnimi za beg otrok iz družine na cesto. Z zasluženim denarjem otroci pomagajo financirati svoje družine in plačujejo šolnine, del denarja pa porabijo zase. Pri tem je treba izpostaviti, da otroško delo ni vezano izključno na cestne otroke, saj je splošna značilnost v državi. Reševanje problema odprave otroškega dela je skoraj nemogoče, saj Ekvador nima uradne politike, ki bi se vezala na otroško delo in tako so otroci, vsaj kar zadeva zakonsko zaščito, pred ekonomsko eksploatacijo popolnoma nemočni (ibid.).

Slabo ekonomsko stanje v državi, relativna nezainteresiranost vlade in stigmatizacija s strani javnosti dajejo sklepati, da se bo število cestnih otrok in otrok, ki delajo, v državi povečalo. Za razliko od Mehike, ki je sprejela serijo konvencij za zaščito otroka, omogočila pa tudi boljše delovanje vladnih in nevladnih organizacij na tem področju, Ekvador s tem v zvezi ni naredil nič (prim. de Benitez 2000, 9, 13-14, 16-18, 21-31).

## **P2.7 Honduras**

Večino cestnih otrok, ki živijo v Hondurasu, je mogoče najti bodisi v glavnem mestu Tegucigalpa, bodisi v drugem največjem mestu v državi San Pedro Suli (prim. FEH 2009, n. p.). V Hondurasu je, po različnih ocenah, 73 % ljudi deklariranih kot revnih, 53 % pa skrajno revnih (ibid.). Revščina je tako glavni dejavnik pri oblikovanju pojava cestnih otrok. Kot drugod po svetu prispeva k nenehni rasti števila cestnih otrok še nenadzorovana urbanizacija (prim. Aptekar 1994; Young 2003). Iz ruralnih predelov ljudje migrirajo po večini iz ekonomskih razlogov, na katere se vežejo lažne obljube o boljšem življenju v mestu, pa tudi zaradi izgube zemlje na deželi. Tako živi v Hondurasu trenutno 44 % prebivalstva v urbanih predelih (ibid.).

Selitve v mesto prinesejo po večini dodatne težave, med katerimi je najhujša revščina, ta pa je v urbanem okolju bistveno hujša kot v ruralnem. Večina cestnih otrok na cesti dela, ni pa delo značilno le za cestne otroke. 41 % celotne otroške populacije v Hondurasu je vključene v otroško delo, oziroma v ekonomsko dejavnost, ki je finančno motivirana (ibid.). Z denarjem v veliki meri pripomorejo k izboljšanju družinskega proračuna. Otroško delo pa ima do neke mere tudi pozitiven vpliv. 43 % vseh otrok namreč nima dostopa do izobraževanja in delo jih zaposli in usmeri, pa tudi izučijo za opravljanje dela, ko odrastejo (ibid.). Inciardi in Surratt (prim. Inciardi in Surratt 1997, 4) navajata nekoliko nizko oceno Združenih narodov, ki ocenjuje število otrok, ki na cesti delajo, na 275.000, število cestnih otrok pa na 800.

Večina cestnih otrok ima družine, h katerim se občasno vračajo. Družine so sicer ubužane, vendar je stanje otrok v državi boljše kot v sosednjih državah. Približno 40 % vseh cestnih otrok pa nima družin in večino časa preživijo na cesti (prim. MP 2009, n. p.). Poleg že omenjenega otroškega dela se otroci ukvarjajo tudi z zbiranjem

odpadnega materiala, nekaj je tudi nelegalnih aktivnosti, predvsem manjših kraj, relativno malo pa je otroške prostitucije. So pa otroci izpostavljeni fizičnemu in spolnemu nasilju, po mnenju številnih avtorjev pa so tudi zlorabe substanc v tej populaciji zelo pogoste (ibid.).

S tem v zvezi gre omeniti študijo Wittiga, Wrighta in Kaminskega (1997), ki se je ukvarjala z raziskovanjem zlorabe substanc med cestnimi otroci v Tegucigalpi. Študija je zajela 1.244 otrok, ki so bili kategorizirani v *cestne otroke* in *otroke s tržnice* (prim. Wittig in drugi 1997, 805). Razlika med eno in drugo skupino je v tem, da cestni otroci nimajo stikov s svojimi družinami, oziroma so stiki relativno omejeni, otroci s tržnice pa delajo na tržnici in se frekventno vračajo domov (ibid.). Skupina cestnih otrok je bila še dodatno deljena na otroke, ki uporabljajo inhalante, in na tiste, ki jih ne. Študija je pokazala (prim. Wittig in drugi 1997, 805), da igrajo bistveno vlogo pri uporabi omenjenih substanc družinska razmerja, predvsem stik z družino in dolžina časa, ki so ga otroci preživeli na cesti, ter delinkventnost otrok.

Med cestnimi otroci v Hondurasu je bila opravljena še študija objavljena v članku »*Street childrens' drawings: Windows into their life circumstances and aspirations*« (2000) avtorjev DiCarle, Gibbonsove, Kaminskega, Wrighta in Stilesa. Študija je podrobneje predstavljena v podpoglavju 2.6.2.2 Študije cestnih otrok s področja psihologije, zato je tukaj ne bomo podrobneje analizirali.

## **P2.8 Kanada**

Cestni otroci v Kanadi uradno ne obstajajo, zato tudi ne obstaja uradna ocena o njihovem številu. Vseeno pa obstaja populacija otrok in mladih, ki pobegnejo od doma in tako ali drugače pristanejo na cesti. V Kanadi naj bi, po podatkih kanadske policije, leta 2002 pogrešali 66.532 otrok in mladih (prim. New Internationalist 2008, n. p.), od česar so klasificirali 52.900 otrok kot pobegle, predvsem zaradi fizičnih in spolnih zlorab v družini (ibid.). Približno 75 % se jih vrne domov v roku tedna dni (ibid.).

Raziskava Kellyeve in Caputa (Kelly in Caputo 2007) je na podlagi obdelave sekundarnih virov zajela zdravstveno stanje brezdomnih otrok in mladih v Kanadi in je hkrati najbolj natančna in obsežna tovrstna raziskava s tega področja (prim. Kelly

in Caputo 2007, 727-735). Po njunih podatkih predstavljajo mladi, še posebej otroci, najhitreje rastoč segment brezdomne populacije v Kanadi (ibid., 727). Največ otrok, ki jih je v Kanadi mogoče najti na cesti, so otroci, ki so pobegnili od doma (prim. Kelly in Caputo 2007, 729-730). Avtorja uporabljata v svojem delu termin brezdomni in cestni otroci izmenično oziroma kot sopomenki (prim. Kelly in Caputo 2007). Na ta način sta se poskušala izogniti težavam z definicijo populacije, ki sama po sebi ni homogena in se izmika enoznačni opredelitvi.

Termin cestni oziroma brezdomni otroci je izbran zato, ker reflektira izostanek stabilne življenjske situacije in vključenost v cestni način življenja.

(Kelly in Caputo 2007, 728)

Omenjena populacija zajema tako zavržene in zapuščene otroke, ki preživijo večino časa na cesti, kot tudi otroke, ki sicer imajo svoje družine, a vseeno preživljajo svoj čas na cesti. Število teh otrok je neznano, ocene pa so netočne in neenotne. Grobe ocene, ki so jih oblikovali mediji in se nanašajo na Toronto, omenjajo številke med 1.500 in 10.000 osebami (ibid., 728). Izvedena sta bila dva poskusa ocenitve populacije na nacionalni ravni, prvi leta 1983, drugi leta 1991, vendar sta se oba pokazala kot neuspešna (ibid.). Ena od glavnih težav popisa se je nanašala prav na definicijo populacije. Veliko vprašanih posameznikov je na primer izkusilo brezdomnost, vendar je življenje na cesti za veliko večino teh posameznikov občasno in ne kronično stanje. Po mnenju avtorjev naj bi bilo v Kanadi leta 1993 cestnih oziroma brezdomnih otrok med 10.000 in 20.000 (prim. Dachner in Tarasuk 2002, 1040, Kelly in Caputo 2007, 729). Do leta 1999 naj bi ta številka narasla na 50.000. Največji delež populacije naj bi bil v Torontu, sledijo pa Vancouver, Edmonton in Ottawa (prim. Kelly in Caputo 2007, 729).

Omeniti pa gre tudi študijo Dachnerjeve in Tarasukove (2002), ki se osredotočata na nestabilno in nezadostno prehrano cestnih otrok in mladine v Torontu (prim. Dachner in Tarasuk 2002, 1039-1047). Avtorici sta opisali omenjeno populacijo kot eno najhitreje rastočih populacij v državi (ibid., 1039). Študija je temeljila na etnografskem pristopu raziskovanja vsakodnevnega življenja in prehrabnih navad cestnih otrok in mladih v dnevnem centru za cestno mladino v Torontu (ibid., 1040-1042). Rezultati raziskave (ibid., 1042-1046) so pokazali, da je dostop do hrane pri



cestnih otrocih nestabilen, kaotičen in vreden pomislekov ter da to predstavlja stanje normalnosti v življenju na cesti. Stres se nanaša tudi na vsakodnevno iskanje prenočišča in zagotavljanje dohodka za ostale osnovne potrebe. Avtorici izpostavita, da:

Za squeegeeing (čiščenje vetrobranskih stekel s pripomočkom, ki se imenuje squeegee oziroma brisalec – op. A. N.) je videti, da zmanjšuje napetosti med legalnimi in nelegalnimi pridobitnimi dejavnostmi, tako da ponuja mladim možnost, da zaslužijo nekaj denarja na zakonit način in vseeno delajo zunaj okvirjev konvencionalnega trga dela, znotraj katerega bi bili nekonkurenčni.

(Dachner in Tarasuk 2002, 1043)

Študija Dachnerjeve in Tarasukove izpostavlja tudi, da je za omenjeno populacijo hrana še posebej dragocena dobrina (ibid., 1046), saj je neposredno vezana na zdravje in dobro počutje posameznika. Ker je dostop do hrane, ki je dnevno razdeljena pri dobrodelnih organizacijah, velikokrat nestalen, hrana pa ponavadi slabše kvalitete, se otroci lotevajo različnih dejavnosti, predvsem pranja avtomobilskih stekel, da bi si sami zagotovili dovolj denarja za nakup živil. Izraz, ki ga v družbi uporabljajo za opis te populacije, »squeegee kids«, izhaja ravno iz te, za njih značilne dejavnosti, samo delo pa je njihov primarni vir dohodka.

## **P2.9 Kolumbija**

Po popisu prebivalstva iz leta 1976 je med 28 milijoni Kolumbijcev živelo 41 % otrok, mlajših od 15 let, 70 % celotne populacije pa je bilo definirane kot revne v smislu, da nimajo sredstev za spodobno življenje (prim. CSC 2008, n. p.). Podatki o številu cestnih otrok v Kolumbiji so različni in segajo od 5.000 do 12.000 (prim. CSC 2008, n. p.). Kljub visoki številki pa relativno malo, približno 1 %, otrok iz revnih družin pristane na cesti in postanejo cestni otroci (prim. Aptekar 1993). Je pa revščina eden glavnih razlogov, da postanejo otroci v državi brezdomni. Poleg tega igrajo pomembno vlogo še zanemarjanje in zapuščanje otrok ter nasilje v družini.

Eden, s področja cestnih otrok največkrat navajanih avtorjev, je v pričujoči nalogi že omenjen Lewis Aptekar. Njegovo delo je obsežno ne le z vidika konceptualizacije in sistematizacije teorije s področja cestnih otrok, ampak tudi na področju terenskega

dela. Delo, ki ga je opravil v Kolumbiji, je predstavljeno v delih, kot sta monografija »*Street Children of Cali*« in znanstveni članek »*Characteristics of street children of Columbia*«, kjer gre za deskriptivno analitično obravnavo pojava cestnih otrok v državi. V pričujočem podpoglavju so predstavljeni izsledki s kolumbijskega terena, objavljeni v člankih *Characteristics of street children of Columbia* (Aptekar 1989), *Are Colombian street children neglected? The contributions of ethnographic and ethnohistorical approaches to the study of children* (Aptekar 1992) in »*Columbian street children: Gamines and Chupagruesos*« (Aptekar 1993).

Avtor se je ukvarjal psihološkim profilom cestnih otrok, njihovim mentalnim stanjem, družinsko situacijo in analizo vsakodnevnega življenja. Raziskava je vključevala 56 cestnih dečkov, starih med 7 in 16 let. Glavna metoda je bila opazovanje z udeležbo, kombinirano s tremi psihološkimi testi (Koch Block Design, risanje človeških figur in Bender Gestalt) (prim. Aptekar 1989, n. p.). Glede na to, da je študija skupaj z najpomembnejšimi dognanji podrobneje opisana v podpoglavju, ki govori o pojavu cestnih otrok na področju psihologije, se tukaj z njenim orisom ne bomo ukvarjali. Omeniti gre le, da podatki kažejo na visoko inteligentnost in dobro emocionalno ter splošno psihološko stanje cestnih otrok v Kolumbiji (prim. Aptekar 1989, n. p.).

V Kolumbiji obstajata dve vrsti družinskih struktur, ki se vežeta na družbeni razred (prim. Aptekar 1989, n. p.). Družina, ki je značilna za višji razred, je španskega izvora in je patrifokalna. Oče je osrednja figura avtoritete in starši v teh družinah imajo relativno visok nadzor nad otroci (ibid.). Družine nižjega razreda pa so afriškega izvora in so matrifokalne. Za te pa je značilno, da so po večini sestavljene iz matere in enega ali več otrok. Otroci v Kolumbiji prihajajo iz slednjih družin. To seveda ne pomeni, da nimajo očetov. A oče v taki družini ni osrednja avtoriteta, oziroma ni permanentni del družine. Vzgoja vezana na slednje družine evidentno producira pri otrocih občutek zaupanja v samega sebe in neodvisnost, pa tudi idealno osebnost za življenje v urbani subkulturi revščine (ibid.). Glede na to, da so družinske strukture v tesni povezavi z družbenim razredom, je treba razumeti povezavo med obema. Preko strukture je tudi družinska dinamika vezana na razred, kar pomeni, da družine iz različnih razredov razpolagajo z različno močjo, kar pa posledično definira tudi družbeno reakcijo na otroke na cesti. Otroci iz družin višjega razreda so bili seznanjeni in vključeni v sistem socialne mobilnosti svoje družine, ki jim je

omogočala napredovanje (ibid.). Vključenost v družinsko socialno življenje je posledično proizvedla povezanost z družino in relativno visoko odvisnost otrok od staršev. Na drugi strani pa so se otroci iz nižjega razreda najprej seznanili z dejstvom, da moški niso del njihove družine. Fantje so bili socializirani tako, da so velikokrat v puberteti zapustili družino, bili pa so tudi bolj neodvisni od svojih mater. Takšna situacija po avtorjevem mnenju ni značilna le za Kolumbijo, ampak jo je mogoče zaslediti v celotni Latinski Ameriki in Karibih (ibid.).

Cestne otroke v Kolumbiji Aptekar opiše kot nomade, ki potujejo od točke do točke v mestu, v iskanju priložnosti za preživetje (prim. Aptekar 1993, n. p.). Nomadski način življenja naj bi bil tudi eden glavnih razlogov, zakaj otroci prihajajo v konflikt s stalnim prebivalstvom in zakaj je njihova javna podoba marginalizirana (ibid.). Za razliko od njihovega dnevnega pohajkovanja po mestu, pa so mesta prenočevanja načrtno izbrana. Otroci si poiščejo mirne in skrite prostore v bližini hotelov ali čistilnic, spanje pa je urejeno tako, da se otroci medsebojno grejejo (ibid.).

Ravno socialna organiziranost otrok v skupine, je po Aptekarjevem mnenju (ibid.) glavni razlog, da lahko otroci relativno dobro preživijo tudi v najtežjih okoliščinah. Avtor izpostavi dva stila življenja na cesti, *gamine* in *chupagrueso* (ibid.). *Gamine* je otrok, ki se je sam odločil, da bo zapustil dom in »zamenjal sklepanje kompromisov med otroško zaščito in družinskimi obveznostmi za svobodo pred avtoriteto« (Aptekar 1993, n. p.). *Chupagrueso* pa je otrok, ki je bil zavržen, oziroma zapuščen (ibid.). Za razliko od zvitih in premetenih gaminov kažejo ti otroci bistveno nižjo stopnjo samostojnosti »na cesti pa preživijo tako, da postanejo hlapčevski« (Aptekar 1993, n. p.). Razlika med obema je tudi v tem, da gamini uživajo v svoji neodvisnosti, so pametnejši, emocionalno funkcionirajo bolje, kažejo pa tudi manj nevroloških pomanjkljivosti (ibid.). Na začetku svojega cestnega življenja med otroci prvega in drugega tipa ne obstaja bistvena razlika. Ta se pojavi nekoliko kasneje. Potencialni chupagruesosi se po večini vežejo na večje fante, kar med njimi izoblikuje sadomazohistični odnos, pri manjših pa vodi v depresijo in regresijo v neodraslo vedenje (ibid.). Avtor ugotavlja, da se *gaminismo* konča s puberteto (ibid.). Gamini se lahko preživljajo in zabavajo ob manjših krajah, prestopkih in občasnih delih, vendar takšne aktivnosti ne morejo zadovoljiti odrasle osebe. »Ko so postali starejši, jih je percepcija samih sebe kot provokatorjev prisilila, da so se odrekli manjšim

prestopkom in postali bodisi polnopravni prestopniki, bodisi izobčenci (Aptekar 1993, n. p.). Chupagruesos pa so se v puberteti ukvarjali s težavami druge vrste. Njihovi problemi so se nanašali na vzpostavljanje lastne neodvisnosti, pridobivanje samospoštovanja ter učenje življenja z lastnimi strahovi in depresijo (ibid.). Življenjski stil jim je še vedno omogočal, da opravljajo služabniška dela, vendar je hkrati tudi krepil njihovo depresijo in nizko samopodobo.

Avtor pri otrocih ugotavlja tudi dve formaciji skupine, *galladas* in *camadas* (ibid.). Gallada je skupina 15 do 20 otrok, ki se je oblikovala iz ekonomskih razlogov, predvsem zaradi delitve dela, ki ga je treba opraviti in ga je boljše izvesti v skupini, kot pa posamezno (ibid.). Gallada je značilna za urbano subkulturo revščine, ima značilno hierarhično strukturo, je pa zelo primerna za stil chupagrueso, kjer posameznik takoj spozna, kje je njegovo mesto in kaj se od njega pričakuje. Pomembno je poudariti, da so chupagruesos sodelovali v galadi in pomagali pri njenem ohranjanju, medtem ko so gamines sodelovali le, dokler so imeli od organizacije korist. Camada (ibid.) pa je sestavljena iz manjših skupin, oziroma parov otrok istega spola in je veliko bolj podobna družini, oziroma prijateljski skupini, kot pa poslovnemu združenju. Problem je v tem, da skupina razpade ob puberteti, ko se posamezniki začnejo zanimati bolj za nasprotni spol kot pa za prijatelje (ibid.).

Po avtorjevem mnenju (ibid.) kolumbijska študija ni pomembna le zaradi njenega terenskega dela z zaključki, ampak tudi zato, ker relativizira razvoj otroka. »Otroštvo ni konsistenten pojav, nedotaknjen s strani družbenih in kulturnih pričakovanj (Aptekar 1993, n.p.). Izjemen dosežek študije je tudi, da pokaže razvoj in delovanje otroštva zunaj sveta odraslih, ter percepcijo sveta z zornega kota otrok.

## **P2.10 Mehika**

Cestni otroci v Mehiki - dejstva in statistika:

- Ciudad de Mexico ima 1,900.000 zanemarjenih in cestnih otrok, od tega jih je 240.000 zapuščenih (AIM) – V centralnem delu Ciudad de Mexico živi 11.172 cestnih otrok (City of Mexico/Fideicomiso, Poročilo, 1991).
- Beračenje: približno 20 % otrok preživi s pomočjo beračenja, 24 % s preprodajo dobrin in drugi s pomočjo manjših priložnostnih del ("Over 5 Million Child Labourers in Mexico", Xinhua: Comtex,

14 September 2000, citiran National System for the Integral Development of the Family (DIF), "Prevention, Attention, Discouragement and Eradication of Childhood Labour").

– Od 8 do 11 milijonov otrok, starih manj kot 15 let, dela v Mehiki (US Dept. of Labour, Sweat and Toil of Children, 1994, citirano US Dept of State, Human Rights poročilo, 1993).

(Street Children: The Prevalence, Abuse & Exploitation of Street Children 2006, n. p.)

Cestni otroci je termin, ki se v Mehiki uporablja tako za »otroke na tržnici« kot tudi za brezdomne cestne otroke. »Otroci na tržnici« so tisti, ki delajo na cesti ali tržnici in s svojim zaslužkom pomagajo svojim družinam, s katerimi živijo. »Cestni otroci« so tisti, ki živijo na cesti brez svojih družin. Oboji, še posebej pa cestni otroci, so izpostavljeni viktimizaciji spolnim zlorabam, saj se na podlagi teh prenašajo spolne bolezni, še posebej virus HIV. Po ocenah strokovnjakov (prim. Mexico: Street Children at High Risk of Aids 2006, n. p.) je 7 % od 20.000 cestnih otrok, starih od 13 do 17 let, ki živijo v Ciudad de Mexico, okuženih z virusom HIV. Neizobraženost, nezaščitenost pri spolnih odnosih, promiskuiteta in uporaba narkotikov omogočajo hitro širjenje virusa, zato spada ta populacija v rizično skupino (ibid.). Otroci se na cesti preživljajo z opravljanjem priložnostnih del, beračenjem in manjšimi kriminalnimi dejanji, kot sta na primer žeparjenje ali manjše kraje. Približno 90 % otrok je zasvojenih z inhalanti (lepilo, redčila ipd.), kar povzroča resne zdravstvene težave, velikokrat odpoved ledvic, poškodbo možganske skorje in, v skrajnih primerih, smrt (prim. Casa Alianza v Street Children: The Prevalence, Abuse & Exploitation of Street Children 2006, n. p.).

Problem cestnih otrok v Mehiki je tesno povezan s socialno in ekonomsko situacijo, ki je rezultat ruralno-urbanih migracij (prim. Peralta 1992, Mexico: Street Children at High Risk of Aids 2006). Migracije so predvsem posledica industrializacije in modernizacije, ki je enega od vrhuncev v Mehiki dosegla v letu 1940. Situacija se je v ruralnih področjih še poslabšala, odkar je Mehika leta 1995 vstopila v NAFTA<sup>178</sup> Free Trade Agreement (prim. CSC 2009, n. p.). Migracije pa niso vezane izključno na oblikovanje pojava cestnih otrok, ampak spremljajo otroke tudi skozi njihovo bivanje na cesti, kar je še posebej značilno za mehiške cestne otroke. Tako na primer Peralta

---

<sup>178</sup> NAFTA - North American Free Trade Agreement je trilateralni ekonomski blok, v katerega so vključene Kanada, ZDA in Mehika. Blok je bil vzpostavljen 1. januarja 1994.

(prim. Peralta, 1992) v svojem članku »*Children of the streets of Mexico*« opisuje situacijo otrok, ki sicer živijo v mestih Mexico in Ciudad Juarez, vsakodnevno pa se odpravijo v Združene države, da bi tam delali. Takšne migracijske sheme so prisotne tudi drugod po svetu, še posebej, ko obstaja med situacijo v državah velik socialni in ekonomski kontrast (prim. Chitradub 1998; Atlantis in Goddart 2004).

Izjemno podrobni študiji cestnih otrok v Mehiki sta izvedela Robert P. Trussell (prim. Trussell 1999) in Roger Magazine (prim. Magazine 2003). Ker pa sta analizi študij, ki sta bili objavljeni v člankih »*The childrens' street – an ethnographic study of street children in Ciudad Juárez, Mexico*« (Trussell 1999) in »*Action, personhood and gift economy among so-called street children in Mexico City*« (Magazine 2003) v nalogi že zajeti (glej 2.6.1.1 *Študije cestnih otrok v socialni in kulturni antropologiji*), ju na tej točki ne bomo podrobneje obravnavali.

## **P2.11 Paragvaj**

Po popisu prebivalstva iz leta 2005 živi v Paragvaju 6,158.000 ljudi, od katerih naj bi jih bilo, po ocenah Svetovne banke, kar polovica deklariranih kot revnih (CSC 2008, n. p.). Družbeno neenakost še toliko bolj vzpodbuja recesija, ki se v državi kaže kot del sprejete neoliberalistične ekonomske politike. Še posebej so izpostavljeni ruralni predeli, v katerih se ljudje borijo proti revščini z migriranjem v urbana naselja (ibid.).

Statistika, ki bi ocenila število cestnih otrok v državi, ne obstaja, je pa problem cestnih otrok evidenten v vseh večjih urbanih naseljih (prim. CSC 2008, n. p.; Inter-American Commission on Human Rights<sup>179</sup> 2008, n. p.). Številka, ki je največkrat navajana, ko gre za oceno števila cestnih otrok v glavnem mestu Asunción, je 15.000

---

<sup>179</sup> Inter-American Commission on Human Rights je, po lastnih navedbah (Inter-American commission on Human Rights 2009, n. p.), ena od dveh organizacij (druga organizacija je Inter-American Support of Human Rights), ki skrbita za promocijo in zaščito človekovih pravic v regiji. Vodstvo komisije je v Washingtonu. Komisija je avtonomno telo znotraj organizacije OAS (Organization of American States), je permanentna formacija, katere člani se sestajajo nekajkrat na leto. Funkcije komisije so naslednje:

- sprejemanje in analiziranje individualnih peticij, ki se nanašajo na kršitve človekovih pravic;
- opazovanje obče situacije človekovih pravic v državah, ki so vključene v njihov sistem;
- izvajanje inspekcij, oziroma obiskov držav;
- stimuliranje in promocija varovanja človekovih pravic;
- organizacija konferenc, seminarjev in sestankov s predstavniki vlad, akademskih institucij in nevladnih organizacij in priprava poročil in priporočil o stanju človekovih pravic za države članice (ibid.)

(prim. CSC 2008, n. p.). Iz ocene ni razvidno ali gre za cestne otroke, ali za otroke, ki delajo na cesti, živijo pa pri svojih družinah (ibid.).

Med dejavniki, ki potisnejo otroke na cesto, prednjači revščina (prim. CSC 2008, n. p.; Inter-American Commission on Human Rights 2008, n. p.). Otroci se na cesti ukvarjajo z različnimi dejavnostmi. Večina jih opravlja priložnostna dela, veliko pa se jih preživlja tudi z beračenjem. Otroško delo je v državi zelo razvito in je posledica obče revščine (ibid.). Otroci z zasluženim denarjem podpirajo svoje družine, veliko pa si jih s svojim zaslužkom plačuje tudi šolnine. Situacija je v Paragvaju še toliko bolj zapletena, saj ima otroško delo v tej družbi dolgo tradicijo in je značilno tako za ruralne kot tudi urbane predele, družine pa so se od nekdaj zanašale na ta vir zaslužka (prim. Inter-American Commission on Human Rights 2008, n. p.).

Omeniti gre tudi zlorabno družinsko okolje, ki sicer pomembno vpliva na motivacijo za beg od doma, vendar v državi ni na prvem mestu. Fizične in spolne zlorabe otrok so prisotne ne le v družini, pač pa tudi v občem družbenem življenju. Raziskava UNICEFA (prim. Inter-American Commission on Human Rights 2008, n. p.) je leta 1996 v Asunciónu med 210 prostitutkami odkrila 136 deklet, ki so bila mladoletna., večina deklet pa je kot glavni razlog za beg od doma navedlo ravno zlorabno družinsko okolje (ibid.). Otroci so, poleg slabih življenjskih pogojev, posebej izpostavljeni še spolno prenosljivim boleznim, predvsem pa virusu HIV.

Komisija (Inter-American Commission on Human Rights) pri reševanju omenjenega problema predlaga doslednejše spoštovanje otrokovih pravic, zavzema se za pravno pomoč in zaščito otrok ter uvedbo nacionalne in mednarodne zakonodaje za odpravo otroškega dela (prim. Inter-American Commission on Human Rights 2001, 1-9). Oblikovati bi bilo treba tudi zakonsko osnovo, ki bi omogočala posvojitve otrok in tako preprečila razvoj pojave cestnih otrok, treba pa bi bilo zagotoviti tudi strožje sankcioniranje zlorab otrok, kar bi preventivno vplivalo na širitev problema (ibid.).

Med ukrepi, ki so bili izvedeni v Paragvaju, Arestivo (prim. Arestivo 2008, 1-3) izpostavlja:

1. projekt AMAR, ki je bil oblikovan s strani Evropske unije in Paragvajske vlade in se nanaša na raziskovanje spolne eksploatacije otrok v Paragvaju, vključuje pa

- tudi sankcioniranje zvodništva, organiziranje zatočišč za žrtve in izvedbo kampanije zaščite pred spolno eksploatacijo (ibid., 1); in
2. ratifikacijo ILO konvencije številka 182, ki prepoveduje najhujše oblike otroškega dela (ibid.).

Avtor v zaključkih poročila apelira na oblikovanje nacionalnih, regionalnih in mednarodnih povezav za izmenjavo informacij in izkušenj ter podpisovanje vzajemnih sporazumov, ki bi zagotovili nadzor nad situacijo (ibid., 3). Predvsem pa se Arestivo (prim. Arestivo 2008, 3) zavzema za izobraževanje in senzitivizacijo uradnikov, policije, sodnikov in odvetnikov, ki delajo z mladimi in to bi naj bil, po njegovem mnenju, prioritetni korak.

## **P2.12 Peru**

Lima je mesto, ki je v Peruju najbolj izpostavljeno ruralno-urbanim migracijam (prim. UNESCO 1995, 106-107). Socialne in ekonomske težave, ki jih tovrstne migracije povzročajo, so v Limi ustvarile tudi cestne otroke. Uradna statistika tega problema ne definira natančno, zato tudi točne številke cestnih otrok ni. Po mnenju UNESCA (ibid., 106-107) prihaja 90 % teh otrok iz druge generacije družin z ruralnim poreklom, otroci pa so po večini stari od 12 do 14 let. Polovica otrok prihaja iz nepopolnih družin, kjer so starši mrtvi ali odsotni (ibid., 106). 90 % otrok poroča o fizičnih zlorabah znotraj družine in njihov beg od doma na cesto je tako mogoče razumeti kot beg iz neprimerne in nasilnega okolja (ibid.). Za cestne otroke v Limi je značilno, da so prekinili vse stike s svojimi družinami, niso vključeni v ekonomske aktivnosti na cesti, preživljajo se na nelegalen način, uživajo mamila in so organizirani v skupine, ki kažejo značilnosti subkultur (ibid.).

Socialni programi, ki so v teku v Limi, se osredotočajo skoraj v celoti na cestne otroke, kljub temu da se na cestah pojavljajo tudi otroci, ki sicer živijo s svojimi družinami, a veliko časa preživijo na cesti, kjer služijo denar. Projekti, ki se izvajajo znotraj teh programov, se ukvarjajo po večini s problemi, s katerimi se cestni otroci vsakodnevno soočajo. Poleg vzgojno-izobraževalnih komponent vsebujejo projekti tudi resocializacijsko komponento, s pomočjo katere bi bilo otroke mogoče reintegrirati v družbo (prim. UNESCO 1995, 112-116). Kljub relativni uspešnosti



programov je bilo le 25 % otrok, ki so bili vključeni v program, reintegriranih v njihove družine, 30 % otrok je svoje družine obiskovalo občasno (ibid., 116), približno 30 % otrok pa se je tudi ponovno vključilo v šolski vzgojno-izobraževalni program (ibid.).

## **P2.13 ZDA**

Revščina in brezdomnost sta v Ameriki očitni in pereči problem. Tisto, kar pa je manj očitno, a še bolj pereče, je dejstvo, da je velika večina revnih in brezdomnih najstnikov in otrok. V ZDA je eden od štirih brezdomcev otrok. Kljub realnemu obstoju te populacije pa za mnoge ti otroci ne obstajajo.  
(Reeves 2006, n. p.)

Otroci in mladi, ki se znajdejo na cestah v mestih ZDA, prihajajo po večini iz revnih ali razpadlih družin. Družinske razmere, iz katerih prihajajo otroci, so velikokrat nevzdržne, saj kar 92 % vseh brezdomnih otrok poroča o spolnih in fizičnih zlorabah doma (Better Homes Fund v Reeves 2006, n. p.). Po podatkih organizacije Stand Up for Kids<sup>180</sup> naj bi v ZDA trenutno živelo na cestah 1, 5 milijona brezdomnih otrok in mladih, ki so od doma pobegnili zaradi nevzdržne situacije (prim. SUFK 2009, n. p.). Številka je visoka, ne vključuje pa otrok, ki so bili zapuščeni, vrženi na cesto ali pa so del brezdomne družine. Brezdomni otroci so v ZDA velikokrat razumljeni kot delinkventni posamezniki, ki so od doma pobegnili, ker nočejo spoštovati pravil staršev in so prepričani, da lahko skrbijo sami zase (prim. Hickler in Auerswald 2009; SUFK 2009).

Povprečna starost teh otrok je devet let (Institute of Children and Poverty v Reeves 2006, n. p.), veliko otrok pa je tudi mlajših. Ker večina teh otrok nima nikakršnega skrbstva ali zaščite, so prepuščeni sami sebi. Veliko se jih poda v prostitucijo, kriminal, preprodajo mamil, vse samo za zagotovitev golega preživetja. Po podatkih organizacije Stand Up for Kids je približno polovica vseh otrok že v prvih osemindesetih urah na cesti izpostavljenih prostituciji, velika je tudi nevarnost

---

<sup>180</sup> Stand Up for Kids (SUFK) je nevladna in neprofitna organizacija, ki je bila leta 1990 ustanovljena z glavnim namenom pomagati brezdomni mladini. Trenutno je organizacija locirana v San Diegu, v njej pa delujejo skoraj izključno prostovoljci. Ciljna populacija organizacije so mladi, ki niso starejši od 21 let, teh pa naj bi bilo v ZDA, po trenutnih ocenah, več kot milijon in pol (prim. SUFK 2009, n. p.).

spolnih zlorab in fizičnega nasilja na cesti. Po poročilu organizacije Youth Care (ibid.) je bilo 60 % mladih in otrok spolno zlorabljenih, posiljenih ali napadenih.

Gilfoylowa (2004) študija cestnih subkultur je zajela tudi cestne otroke v New Yorku ter javno percepcijo teh otrok:

V državi, ki vidi geografsko in fizično mobilnost kot svobodo, je cestni otrok logična manifestacija nočne more – zamenjava socialnih, družinskih in celo spiritualnih vezi z neizprosnim individualizmom nomada. Cestni otroci proti sferi odrasle avtoritete nujno izoblikujejo konfrontacijsko in opozicijsko subkulturo, hkrati pa izoblikujejo specifična podjetniška obnašanja, ki jim služijo kot sredstvo preživetja. Borijo se na meji med osebno avtonomijo in avtoriteto odraslih, med samozadostnostjo in ekonomsko odvisnostjo, pa čeprav hkrati kultivirajo svoj koncept svobode in neodvisnosti.

(Gilfoyle 2004, 1)

Poleg vladnih organizacij se s problemom cestnih otrok v ZDA ukvarjajo še številne nevladne organizacije (Stand Up for Kids, Kidsacks, Hamilton Transitional Housing Program, Covenant House in druge), vendar pa vse v relativno omejenem obsegu in z izredno omejenim uspehom:

V devetdesetih je število otrok, ki so izpostavljeni revščini, nekoliko upadlo. Potem je med letoma 2000 in 2002 nadaljnjih 546.000 otrok padlo pod nivo revščine. Leta 2003 se je tem pridružilo še nadaljnjih 500.000 otrok, in 300.000 do 400.000 otrok je bilo postavljenih na mejo revščine. Leta 2004 naj bi 550.000 do 600.000 otrok padlo pod mejo revščine, nadaljnjih 400.000 do 500.000 pa naj bi jih bilo na meji revščine.

(Shaft 2006, n. p.)

V preglednem članku z naslovom »*Homeless adolescents in the United States: an overview for pediatricians*« so avtorji Dilip, Patel, Donald in Greydanus omogočili vpogled v naravo brezdomnosti med mladimi v ZDA (prim. Dilip in drugi 2002, 71-74). Avtorji menijo, da je mladih, ki jih je mogoče najti na cestah v Združenih državah, med 1, 3 in 1, 5 milijona, in da so po večini zapuščeni ali pobegli (ibid., 71). Globalno gledano med temi mladimi prevladujejo pripadniki bele rase, vendar avtorji izpostavljajo, da je med populacijo v urbanih predelih največ pripadnikov ameriških črncev in čikanov.

NSHAPC (National Survey of Homeless Assistance Providers and Clients) navaja poročilo o iskalcih pomoči, med katerimi je bilo 50 % afroameričanov, 31 % belcev, 13 % čikanov, 4 % ameriških indijancev in 2 % azijcev.<sup>181</sup>

(Dilip, Patel, Donald in Greydanus 2002, 72)

V istem poročilu NSHAPC navaja, da je 71 % te brezdomnosti mogoče najti v središčih mest, 46 % v predmestjih in 23 % v ruralnih predelih (ibid.). Mladi se zadržujejo na avtobusnih, železniških postajah, v zapuščenih hišah, avtomobilih, zavetiščih in zaporih.

Največ mladih postane brezdomnih zaradi družinske situacije (ibid.). Tukaj prevladujejo predvsem družinska nesoglasja, pa tudi ekonomska situacija, ki mlade potisne na cesto. Zaradi težke situacije, povezane z dostopno nastanitvijo, mladim ne preostane drugega, kot da se zatečejo k prijateljem, ali pa postanejo brezdomni. »Brezdomni mladi so zelo izpostavljeni nevarnostim fizičnega, mentalnega in psihosocialnega zdravja« (Dilip in drugi 2002, 73). V prvi vrsti gre za primarno življenjsko okolje, ki ima negativen vpliv na njihovo zdravje, dodatno pa negativno vpliva tudi na njihov način življenja. Med najpogostejšimi bolezenskimi stanji tako izstopajo obolenja dihal, diareja, garje, kožne bolezni, vnetje oči in sluznice, dentalne težave in genitalna obolenja. »Razširjenost spolno prenosljivih bolezni je 10-krat večja kot pri mladih, ki ne živijo na cesti (Dilip in drugi 2002, 73). Prav tako pa je med mladimi na cesti mogoče opaziti tudi mentalna obolenja. Študije, ki jih navajajo avtorji, govorijo o 80 % mladih, ki trpijo zaradi depresije, 50 % mladih zaradi vedenjskih motenj, 20 % pa naj bi jih imelo za seboj vsaj eden poskus samomora (ibid.).

Pri psihosocialnih nevarnostih, katerim so mladi na cesti izpostavljeni, nedvomno izstopajo naslednje (prim. Dilip in drugi 2002, 73):

1. pomanjkanje izobrazbe (ibid.);
2. vpletenost v nelegalne aktivnosti (75 % mladih je vključenih v nelegalne dejavnosti in verjetnost, da bodo aretirani, je kar 17-krat višja kot pri mladih, ki ne živijo na cesti) (ibid.);

---

<sup>181</sup> Poročilo NSHAPC je osredotočeno na odraslo brezdomno populacijo, podatkov, ki bi bili značilni izključno za cestne otroke pa ne precizira.

3. članstvo v cestnih bandah (ibid.);
4. izpostavljenost nasilju (ibid.);
5. kriminaliteta (ibid.);
6. zasvojenost (80 % mladih uporablja alkohol, 90 % pa marihuano) (ibid.);
7. nevarna spolna vedenja (od 80 do 100 % mladih na cesti ima nevarne spolne odnose) (ibid.).

V sklepnem delu avtorji apelirajo na pediatre (ibid., 74), ki, po njihovem mnenju, igrajo pomembno vlogo, saj imajo moč vplivanja na zdravstveno stanje mladih, tako na individualni kot tudi na ravni skupnosti.

Študija Hicklerja in Auerswaldove z naslovom »The worlds of homeless white and African American youth in San Francisco, California: a cultural epidemiological comparison« (2009) predstavlja komparativno deskriptivno analizo brezdomnosti med mladimi brezdomci v San Franciscu (prim. Hickler in Auerswald 2009, n. p.). Raziskava je temeljila na metodi opazovanja z udeležbo in intervjujih, zajela pa je 54 respondentov. Avtorja kot pomembno ugotovitev izpostavljata neprimerno družinsko situacijo kot bistveno za razvoj brezdomnosti tako pri belih, kot tudi pri črnih brezdomcih (prim. Hickler in Auerswald 2009, n. p.). Da bi si mladi brezdomci omogočili življenje na cesti, uporabljajo številne preživetvene tehnike (prim. Hickler in Auerswald 2009, n. p.), ki vključujejo 'boostling' (kraja – op. A. N.), 'dumpster diving' (brskanje po smeteh – op. A. N.), 'ground scoring' (na tleh najdeni predmeti – op. A. N.), prostitucijo in uživanje mamil, predvsem alkohola, marihuane in stimulansov. Avtorja sta ugotovila, da specifični življenjski slog povzroča, da je brezdomna mladina ogrožena populacija (ibid.), še posebej v primerih, ko posamezniki uporabljajo mamila intravenozno. Avtorja pri oblikovanju programov reševanja problema zagovarjata kontekstualen in holističen pristop, predvsem pa ocenjujeta, da bi bilo treba populacijo destigmatizirati.

## **Priloga 3: Pregled afriških držav**

### **P3.1 Alžirija**

Alžirija sega od Sredozemskega morja do roba Sahare in je tako ena največjih afriških držav. Popis prebivalstva iz leta 2002 ocenjuje število prebivalcev na okoli 31 milijonov, pri čemer je večina ljudi lociranih na severu države (prim. CSC 2004, 8). Cestni otroci so že vrsto let pereč problem urbanih predelov Alžirije, ki pa kljub konstantnemu povečevanju ni bil deležen zadostne pozornosti vlade (prim. CSC 2004, 8–9).

Leta 2001 sta Ministrstvo za solidarnost in UNICEF pooblastila CENEAP, Alžirski raziskovalni inštitut, da bi izvedel raziskavo populacije cestnih otrok. To je bila prva tovrstna študija, zajela je 527 cestnih otrok, ki so se nahajali v parkih in zavetiščih, od katerih je bilo 153 deklet.

(CSC 2004, 8)

Študija (ibid.) je ugotovila, da spadajo otroci, ki so sodelovali v raziskavi, bodisi v skupino cestnih otrok bodisi v skupino otrok, ki živijo in delajo na cesti. Socialno-ekonomski in kulturni dejavniki pomembno vplivajo na oblikovanje pojava in vključujejo predvsem neprimerne bivalne razmere, šibke socialne usluge in omejeno, oziroma izostalo izobraževanje. Stres, ki ga izkuša družina, izhaja iz revščine, nezaposlenosti in neizobraženosti staršev in je v večini primerov posledica migracij iz ruralnih predelov v mesta; »občutek varnosti, spremembe v sistemu kulturnih vrednot in vpliv televizije, imajo prav tako izjemen vpliv.« (CSC 2004, 8).

Sekundarne dejavnike, ki vplivajo na oblikovanje pojava, je mogoče najti v družini oziroma njenem sistemu vrednot in delovanj (prim. CSC 2004, 8). Študija izpostavlja kot glavni problem predvsem nizko stopnjo kohezije med družinskimi člani, saj kar dve tretjini otrok, ki so bili zajeti v raziskavi, navaja kot razloge za beg od doma razloge, ki bi jih bilo mogoče interpretirati v tej luči. Študija je odkrila tudi zelo razširjenost nasilja v družini, saj je kar 60 % otrok poročalo o zlorabah v svojih družinah (prim. CSC 2004, 8).

Reševanje problema cestnih otrok v Alžiriji je še vedno v domeni nevladnih organizacij (prim. CSC 2004; Sexton 2005). Te kot glavno oviro pri reševanju problema navajajo pomanjkanje organizacij, ki bi se specifično ukvarjale s problemom cestnih otrok. Kot močna ovira deluje tudi izostanek ustrezne zakonodaje, ki bi omogočila organizacijam zakonjeto delovanje, boljše financiranje oblikovanje mreže lokalnega delovanja, ki bi neposredno doseglo cestne otroke (prim. Kopoka 2000; CSC 2004; Sexton 2005). Treba bi bilo zagotoviti tudi dostop do socialnih uslug in izobraževanja za otroke in starše, tudi če so ti brezposelni.

### **P3.2 Benin**

Glede na kulturne, socialne, ekonomske in politične neenakosti v Beninu obstaja veliko otrok, ki se soočajo s težavno situacijo. Veliko otrok z velikimi upi in pričakovanji ter zabljenih s strani tako imenovanih posrednikov skrbniških družin migrira iz vasi v mesta.

(CSC 2004, 8)

Od celotne beninske populacije otrok, ki so stari od 6 do 16 let, 8 % otrok iz ruralnih predelov zapusti svoje domove in se odpravi na delo, kar 50 % teh otrok pa najde delo v drugi državi (ibid.). To predstavlja dodaten problem, ne le pri definiranju problema cestnih otrok, pač pa tudi pri oblikovanju učinkovitih programov za reševanje problema. Na cestah v urbanih predelih Benina je mogoče naleteti na več skupin otrok (CSC 2004, 8):

- *vidomegoni*, otroci skrbniških družin, ki so bili tem družinam zaupani, da bi za njih skrbele, vendar je večina teh otrok izpostavljena izkoriščanju, neplačanemu otroškemu delu in zlorabam;
- *azovi*, otroci, ki delajo, in otroci »pripravniki«, ki so bili zaupani v uk obrtniškim mojstrom;
- *talibi*, učenci Koranske šole, ki jih učitelji velikokrat silijo v beračenje in nizko plačano delo na cesti, da bi s tem pokrili usluge učitelja;
- *dagbe*, cestni otroci, ki so pobegnili na cesto;
- *prodani otroci*, otroci, ki so predmet nacionalne ali mednarodne trgovine z ljudmi in predstavljajo poseben problem, ki je v Afriki v porastu.

Vse omenjene skupine otrok preživijo dan na cestah večjih mest. To privede do stika ene skupine z drugo in tako je natančna ocena otrok v posamezni skupini otežena, nemogoče pa je tudi delo s posameznimi skupinami. CSC (ibid.) omenja raziskave, ki ocenjujejo število cestnih otrok v Beninu na približno 2000. Otroci se zadržujejo na frekventnih območjih v mestu, večino časa preživijo na cestah, tržnicah in železniških postajah.

Dejavniki, ki potisnejo otroke na cesto, ne vključujejo le razpada družine in nizkega ekonomskega položaja. Prav tako jih na cesto ne potisnejo izključno navedeni primeri pripravnštva, skrbništva, Koranske šole in trgovine z ljudmi. CSC kot pomembno izpostavlja tudi tradicionalno socialno okolje (prim. CSC 2004, 8), v katerem so vedno prisotne socialne prakse prisilnih porok, poligamije, obrezovanja in pohabljanja deklet ter tradicionalne tendence po izkoriščanju otrok. Tukaj je mogoče najti tudi razloge za relativno nizko stopnjo nekaznovanosti tistih, ki otroke v Beninu izkoriščajo in zlorablajo, ter enega glavnih razlogov, zakaj v državi ne obstaja podlaga za oblikovanje zakonskih okvirov za zaščito otrok (ibid.). Takšna socialna klima je še posebej primerna za trgovino z otroki. Sistem trgovine vključuje »izvidnike« (scouts), ki so na preži za otroki, prevoznike, ki poskrbijo za prevoz otrok od njihovih družin do naročnika, ter naročnike, po večini lastnike delavnic, ki imajo treba po nizko plačani delovni sili oziroma otroškem delu.

Veliko otrok je rekrutiranih s podkupninami, zvijačami, grožnjami ter prisilo, večina otrok pa je iz obubožani ruralnih družin brez izobrazbe.  
(ibid.)

CSC (prim. CSC 2004, 8–9) navaja tri glavna področja, na katerih delajo različne organizacije v Beninu: na področju preventive in senzibilizacije za probleme otrok in otroškega dela; na področju oblikovanja zatočišč in skrbniških centrov, namenjenih otrokom; ter na področju reintegracije otrok v družine, oziroma v izvornih socialnih okoljih. Kot pomembno navajajo tudi javno izpostavljanje problema trgovine z ljudmi, ki je zaradi mednarodne publicitete veliko bolj izpostavljena kritiki in sankcioniranju.

Trenuten položaj otrok v Beninu, ki je specifična oblika zapuščenosti otrok, je lahko percipiran tudi kot prednost. V drugih državah zapuščenost otrok velikokrat pomeni tudi

njihovo brezdomnost, medtem ko so cestni otroci v Beninu še vedno relativno marginalna populacija. V večini primerov so ti otroci zaupani sorodnikom ali posrednikom in stik med otroki in družinami ni popolnoma prekinjen. Problem leži predvsem v odgovornosti, ki jo imajo starši, skrbniki, posredniki in učitelji do otrok.

(ibid.)

### **P3.3 Botsvana**

Poročilo, ki sta ga Campbell in Ntsabane opravila za Botsvano, se v veliki meri osredotoča na vzroke in posledice pojava cestnih otrok, je pa preko njega mogoče dobiti tudi vpogled v vsakodnevno življenje otrok na cesti v mestu Gabarone, zato lahko služi kot dober primer študije cestnih otrok v Botsvani (prim. Campbell in Ntsabane 1995). Študija je bila izvedena v okviru projekta *Small Grants Programme on Population and Development*, katerega glavni namen je pomoč mladim afriškim specialistom s področja socialnega razvoja (ibid., 2).

Študija je bila metodološko utemeljena na integraciji kvalitativnih in kvantitativnih pristopov (prim. Campbell in Ntsabane 1995, 5). V raziskavo je bilo vključenih 200 cestnih otrok, ki so predstavljali osnovno raziskovalno skupino, in 50 otrok, ki ne živijo na cesti, ki so bili kontrolna skupina (ibid., 5). 90 % otrok je bilo fantov, vsi pa so bili na cesti vključeni v ekonomske dejavnosti (ibid., 6). Dekleta so bila za razliko od fantov na cestah manj opazna. To avtorja povezujeta s striktnim družbenim nadzorom nad ženskami, ki je značilen za bostvansko družbo (ibid.). Starost otrok je bila med 5 in 24 leti, iz česar izhaja, da cestni otroci v Botsvani povprečno stari 14,5 let (ibid., 7). Približno 18 % vseh otrok živi na cesti ves čas, 71 % pa se občasno vrača k svojim sorodnikom. Ostalih 11 % otrok živi pri svojih družinah ali prijateljih (ibid., 8). Avtorja izpostavljata relativno visok odstotek vključenosti v nasilje; kar 42 % vseh cestnih otrok je priznalo vključenost v cestne pretepe, kar naj bi po besedah avtorjev dokazovalo zelo nasilnost socialnega okolja na cesti.<sup>182</sup> Raziskava je pokazala tudi, da relativno visok odstotek cestnih otrok občuduje bogate (ibid.).

Pojav cestnih otrok se v poročilu Campbella in Ntsabane (ibid., 3) pojavlja v povezavi z obsežno urbanizacijo, ki se v nerazviti botsvanski družbi odvija nenadzorovano. Poročilo poleg izpostavljenega problema revščine (ibid., 3–4, 7–8, 10), izzvane s

---

<sup>182</sup> Ta odstotek je v primerjavi z drugimi državami v Afriki, na primer Namibijo, relativno nizek.



strani omenjene urbanizacije, izpostavlja tudi problem nepismenosti oziroma obče neizobraženosti mladih (ibid., 7), ki je v veliki meri posledica zanemarjanja otrok s strani staršev in skrbnikov (ibid., 3–4, 7–8, 10).

Številni dejavniki naj bi vplivali na oblikovanje pojava cestnih otrok v Botsvani; emocionalne in spolne zlorabe otrok, samohranilstvo, slabo starševstvo, revščina, osipništvo ..., kar je še dodatno vzpodbujeno z željo po pustolovščini zunaj nadzora staršev.

(UNICEF, cit. po v Campbell in Ntsabane 1995, 3)

Otrokom, ki so zaradi zanemarjanja pristali na cesti, velikokrat tudi v delinkventnih in kriminalnih skupinah, pa je skupna deviantna pozicija, izpostavljenost nasilnemu socialnemu okolju, slabi življenjski pogoji, relativno slabo zdravstveno stanje in nizka stopnja verjetnosti reintegracije v občo družbo (CSC 2004, 12).

Statistika, ki bi populacijo cestnih otrok v Botsvani opisala, ne obstaja, prav tako pa ne obstaja podrobna študija življenja teh otrok (prim. Campbell in Ntsabane 1995; CSC 2004). Po avtorjevih besedah otroci preživijo velik del dneva na cesti, čeprav so šoloobvezni, šole ne obiskujejo, prepoznati pa jih je mogoče po njihovem zanemarjenem izgledu (Campbell in Ntsabane 1995, 8). Cestne otroke je po njihovih besedah mogoče najti v vseh večjih urbanih naseljih v državi. Otroci se zadržujejo na mestih, kjer je veliko ljudi. Med temi izstopajo predvsem nakupovalna središča in avtobusne ter železniške postaje. »Njihova prisotnost vzbuja tako kar nekaj zaskrbljenosti v obči družbi, pa tudi pri sami oblasti« (Campbell in Ntsabane 1995, 8). Otrokom so po besedah avtorjev odvzete osnovne človekove pravice in pravice otroka, kar je osnovna težava pri reševanju problema (Campbell in Ntsabane 1995, 10). Tako bi bilo treba oblikovati socialne programe, ki bi zagotovili pravno in formalno zaščito otrok, izobraževati pa bi morali tudi kadre, ki delajo s to populacijo. Posebno pozornost pa bi bilo treba nameniti tudi javnemu mnenju in ozaveščenosti ljudi, pri čemer morajo glavno vlogo odigrati množična občila.

### **P3.4 Burkina Faso**

Po popisu prebivalstva iz leta 1996 šteje Burkina Faso 10 milijonov ljudi. 50 % te populacije so otroci, stari manj kot 18 let (prim. CSC 2004, 9–10). Leta 2002 sta Ministrstvo za socialno delo in organizacija Nacionalna solidarnost s pomočjo

UNICEFA organizirala nacionalno raziskavo cestnih otrok v Burkini Faso (ibid., 9). Študija je vključevala nekaj več kot 2000 otrok, ki so v času raziskave živeli na cesti (ibid.). Populacija je bila stara od 7 do 21 let, 62 % od 13 do 18 let, 24 % pa od 7 do 12 let (ibid.). Večina respondentov je bila dečkov, le 2,6 % je bilo deklet. Študija kot pomembne izpostavlja tudi tiste, ki so starejši od 18 let (11,5 %), torej niso več iz populacije cestnih otrok<sup>183</sup>. Ti naj bi bili za populacijo cestnih otrok še posebej pomembni, saj imajo zelo velik vpliv na mlajše otroke, ki pristanejo na cesti, otroci pa se k njim zatečejo po pomoč in zaščito (ibid., 10).

Kot glavni razlog za beg na cesto je študija izpostavila revščino, saj naj bi v državi v leta 1995 živelo kar 30 do 40 % ljudi pod mejo revščine (prim. CSC 2004, 10). Rast prebivalstva, kjer se pričakuje, da bo pri trenutni tendenci s števila 10 milijonov leta 1996, naraslo na 14 milijonov leta 2010, povečuje tudi proporcionalni delež cestnih otrok (ibid.). Študija navaja kot pomemben dejavnik, ki vpliva na pojav cestnih otrok, tudi migracije iz ruralnih v urbane predele, Koranske šole (ibid.), povečano stopnjo zlorab otrok v družini in povečano število obolelih za virusom HIV. Kot glavno žarišče razvoja problema cestnih otrok navajajo večja urbana naselja, med katerimi izstopa glavno mesto Ouagadougou (ibid.).

Težave, s katerimi se soočajo cestni otroci v Burkini Faso, vključujejo številne elemente, posebno pa slabe bivanjske razmere, slabo prehrano in lakoto, nevarnost fizičnega nasilja s strani ostalih otrok, ljudi in policije, nevarnost spolnega nasilja, izpostavljenost virusu HIV, nevarnost zasvojenosti z mamili in občo izpostavljenost marginalizaciji in izključenosti (prim. CSC 2008, 10).

Nevladne organizacije, ki se v državi ukvarjajo z reševanjem problema, poročajo o potrebi po intersistemskem pristopanju k problemu, ki je zelo kompleksen (prim. Kopoka 2000; CSC 2004). Oblikovati bi bilo treba tako sistemsko mrežo, ki bi vključevala izobraževanje kadrov za delo z omenjeno populacijo, izobraževanje kadrov, ki bi se ukvarjal s preventivo in to neposredno z družinami, ki kažejo disfunkcionalne karakteristike, izobraževanje kadrov za reintegracijo populacije v družbo ter izobraževanje kadrov za delo na lokalni in nacionalni zakonodajni in

---

<sup>183</sup> Posamezniki, ki so starejši od osemnajst let, niso del populacije cestnih otrok, saj so dosegli starostno mejo pravne polnoletnosti.

izvršilni ravni (prim. CSC 2004, 10). Treba bi bilo dvigniti tudi javno zavest o problemu cestnih otrok ter tako narediti družbo bolj senzibilno za omenjeno populacijo in vključiti javnost v reševanje problema (prim. CSC 2004, 10). Nevladne organizacije sicer omenjajo nekaj primerov dobre prakse, tako na zakonodajni ravni kot tudi na ravni delovanja lokalnih vladnih in nevladnih organizacij, vendar so rezultati relativno omejeni. Kot pomembno izpostavljajo konferenco, ki jo je organiziral UNICEF med tretjim in petim decembrom 1997 v Ouagadougou in ki je močno vplivala na javno podobo cestnih otrok v Burkini Faso (ibid.).

### **P3.5 Burundi**

Burundi je država, v kateri živi približno sedem milijonov ljudi. Po atentatu na demokratično izvoljenega predsednika Malchoire Ndadaye leta 1993 se je socialno-politična situacija močno poslabšala. Polarizacija na Hutu in Tutsi je imela za posledico medsebojne boje in masakri, ki so sledili, so povzročili tisoče žrtev in množičen prebeg v sosednje države, kot sta Tanzanija in Kongo. Med etničnimi mejami so se pojavile tudi manjše oborožene skupine, ki še dodatno prispevajo k nestabilnosti.

(CSC 2004, 10)

Vojna v državi je imela daljnosežne posledice za vso družbo, še posebej pa za družine, ki so bile deportirane in ki so razpadle (ibid.). Zapuščeni, osiroteli, pohabljeni in travmatizirani otroci so danes kot posledica vojne cestna populacija, ki je skoncentrirana v urbanih predelih države. Ocene cestnih otrok za Burundi so različne in segajo od 5000 (ocena UNICEFA iz leta 1998) do 620.000 (prim. CSC 2004, 11). Otroci so pristali na cesti neposredno in posredno zaradi vojne (ibid.). 10.000 otrok naj bi ostalo invalidnih, medtem ko naj bi bilo nadaljnjih 240.000 otrok osirotelih zaradi virusa HIV (ibid.). CSC izpostavlja pomanjkanje zanesljivih podatkov in raziskav, povezanih s cestnimi otroki in vplivom socialnopolitične situacije na ta pojav (ibid.).

Dejavnike, ki potisnejo otroke na cesto, je mogoče razdeliti v dve skupini (prim. CSC 2004, 10):

1. dejavniki, ki so povezani z družino in izobraževanjem, med katerimi CSC kot glavne elemente izpostavlja revščino, družinske spore, zanemarjanje otrok in zlorabe otrok v družini;

2. demografski in socioekonomski dejavniki, ki vključujejo migracije med mesti, migracije iz ruralnih v urbane predele, vojno, virus HIV ter spolno in komercialno izkoriščanje.

Otroci so poleg zelo težkih življenjskih razmer, podhranjenosti, fizičnih in spolnih zlorab, virusa HIV, stigmatizacije in marginalizacije izpostavljeni tudi novačenju s strani sprtih strank za potrebe vojne, veliko pa je tudi primerov otrok, ki so postali predmet mednarodne trgovine z ljudmi (ibid.).

CSC (ibid.) navaja kot glavni korak pri reševanju omenjenega problema s strani vlade oblikovanje dveh poklicnih izobraževalnih središč, ki sta namenjeni cestnim otrokom. Kot pomemben je izpostavljen tudi Nacionalni načrt akcije za izobraževanje in reintegracijo cestnih otrok (National Plan of Action for the training and reinsertion of street children), omeniti pa gre tudi vzpostavljen vladni komite, ki je odgovoren za pomoč in podporo pri reintegraciji cestnih otrok v prvotno socialno okolje (ibid.).

Kot pomembne na področju reševanja problema cestnih otrok CSC navaja tudi nevladne organizacije, ki so pri delu tudi bolj uspešne (CSC 2004, 11). Glavni koraki pri reševanju problema bi naj vsebovali oblikovanje begunskih središč, pribežališč, ki so namenjena cestnim otrokom, sistem zdravstvene oskrbe cestnih otrok, še posebej invalidnih in obolelih za HIV, sistem neformalnega izobraževanja cestnih otrok, programe za reintegracijo otrok v družine, programe za generiranje dohodka za družine, programe psihološke podpore in programe za ozaveščanja javnosti (ibid.).

### **P3.6 Čad**

Eden redkih zanesljivih in relativno objektivnih opisov pojava cestnih otrok v Čadu izhaja iz programa preventive socialne izoliranosti in reintegracije cestnih otrok, ki jih izvaja Swiss Tropical Institute (STI) v sodelovanju z dvema podpornima organizacijama, Association Pour la Protection des Enfants de la Rue au Tchad (APPERT) in Association Amies des Drogés au Tchad (ATAD) (Naerus 2008, n. p.). Pristop izvajalcev programa je dokaj inovativen – vsebuje pristopanje k cestnim otrokom in njihovo spremstvo v vsakodnevem okolju, neposredno izkušnjo življenjskih razmer otrok na cesti in vzajemno delovanje pri oblikovanju potencialnih

rešitev problema (ibid.). Tudi v Čadu se pojavlja v populaciji cestnih otrok situacija, kot jo je mogoč najti drugod po svetu – večina otrok je dečkov, dekleta ostajajo skrita in jih je zato težje vključiti v aktivnosti programa. Program se osredotoča na specifična problemska področja, ki jih zaobjema pojav cestnih otrok: na nepismenost, nasilje, prehrano, delovne in bivalne razmere, poseben poudarek pa je dan zdravju cestnih otrok (ibid.).

Iz poročila programa je mogoče razbrati, da so najpogostejše zdravstvene težave, s katerimi se otroci nenehno srečujejo, rezultat njihovih življenjskih razmer, pa tudi serije tipičnih vedenjskih vzorcev, ki jih je mogoče najti v subkulturi cestnih otrok v Čadu (ibid.):

Otrok iz N'Djaména poroča: 'zbolimo zaradi veliko stvari: komarjev, hrane, ki jo najdemo med odpadki, zastrupljenih obrokov, ki jih pobremo s ceste. Tudi spat moramo na cesti. Lepilo vdihujemo z umazanega kosa blaga'.

(Naerus 2008, n. p.)

Otroci največkrat poročajo o zdravstvenih težavah, vezanih na dihala, o kožnih boleznih, ranah in podplutbah, malariji, diareji, bolečinah v mišicah in trebušnem predelu, zlatenici, vneti sluznici ipd. (ibid.). Otroci se v večini primerov zanašajo na samopomoč in pomoč svojih vrstnikov iz skupine, izražajo pa tudi težave pri dostopu do javnih zdravstvenih uslug. Raziskovalni del programa je odkril, da igrajo otroci pomembno vlogo v lokalni ekonomiji, in sicer kot potrošniki. Farmacevtski proizvodi na lokalni ravni niso vezani le na prodajo v lekarnah in večjih trgovinskih centrih, ampak so tudi predmet prekupčevanja (ibid.). Cestni otroci so kot konzumenti zelo prilagodljivi in nezahtevni, konzumirajo pač tisto, kar je na voljo, to pa je po mnenju avtorjev poročila dobro tako za otroke, kot tudi za preprodajalce (ibid.).

Skupina igra v življenju cestnih otrok v Čadu ključno vlogo, saj jim nudi pomoč in podporo, ko ti zapustijo svoje domače okolje (ibid.). Med največkrat navajanimi razlogi za beg od doma gre izpostaviti zlorabno domače okolje, smrt staršev zaradi malarije in virusa HIV ter revščino. Značilnost cestnih otrok v Čadu je visoka stopnja mobilnosti, predvsem v iskanju sredstev za preživetje, kar pa so izvajalci programa izkušali kot težavo, saj je bil program fiksiran tudi glede obstoječe infrastrukture, ki je

statična oziroma premalo mobilna (prim. Naerus 2008, n. p.). Kljub temu ocenjujejo program kot uspešen in kot glavne rezultate izpostavljajo (ibid.):

- reševanje problema izključenosti cestnih otrok in mlajših odraslih v njihovem okolju;
- identificiranje in oblikovanje skupnih, socialno osrediščenih programov za reševanje situacije;
- oblikovanje in izmenjavo znanja za boljše ozaveščanje javnosti.

### **P3.7 Egipt**

Pojav cestnih otrok je za Egipt relativno nov (prim. Bibars 1998, 201). Ker se do leta 1990 s tem problemom ni nihče resno ukvarjal, je veliko otrok, ki jih je policija našla na cesti, pristalo v zaporu (ibid.). Po egiptovskem zakonu ni razlike med otroki, ki živijo in delajo na cesti, in mladostniškimi prestopniki – in tako so vsi, ki niso v skrbstvu staršev ali skrbnikov, aretirani, pridržani in poslani v rehabilitacijo, da bi jih kasneje lahko reintegrirali v družbo (prim. Bibars 1998, 209–210). V zadnjih letih se, po besedah Bibarsove, stanje spreminja in družba šteje cestne otroke za žrtve razdrtih družin (ibid., 9).

Študije cestnih otrok, ki so bile izvedene v Egiptu, so zelo omejene (prim. Bibars 1998, 202) in parcialne. Izstopa kvalitativna študija Bibarsove (prim. Bibars 1998), ki izpostavlja cestne otroke kot žrtve zlorabnih družin na eni ter policije in socialnih služb na drugi strani. Študija je sicer poglobljena in izhaja iz neposrednih pričevanj cestnih otrok, vendar je zaradi številčne in področne omejenosti ne gre jemati kot reprezentativno.

Bibarsova ugotavlja (prim. Bibars 1998, 213–215), da so otroci v Egiptu izpostavljeni tako fizičnim kot tudi psihičnim zlorabam. Med fizičnimi zlorabami (ibid., 213–214) izstopa že nasilje v družini, ki veliko otrok potisne na cesto, tam pa so potem še dodatno izpostavljeni nevarnosti, tudi s strani policije: »Policist je komentiral, da so '... ti otroci prav vražji in na njih se drugače kot s pretepanjem ne da vplivati'« (Bibars 1998, 214). Posebno nevarnost predstavljajo tudi spolne zlorabe (ibid., 214), ki so še posebej značilne za mladinske institucije, kot so na primer mladinski zapori in prevzgojni domovi.

Med vsemi preventivnimi in kurativnimi pristopi, ki jih Bibarsova omenja (prim. Bibars 1998, 215), gre izpostaviti fokusiranje rehabilitacijskih programov na delo na cesti in manj na institucionaliziranje cestnih otrok (ibid.), organiziranost programov v individualno naravnane programe, da bodo bolje zaobjeli potrebe posameznih otrok (ibid.) ter povečanje kapacitet nevladnih organizacij, ki se ukvarjajo s sankcioniranjem problema cestnih otrok (ibid.).

Omeniti gre, da so stališča glede same definicije cestnih otrok v Egiptu deljena: The National Council of Childhood and Motherhood (NCCM) uporablja namesto termina »cestni otroci« termin »brezdomni otroci«, čeprav so značilnosti otrok v tej kategoriji enake oziroma zelo podobne tistim, ki jih nevladne organizacije definirajo za »cestne otroke« (prim. CSC 2004, 9). Po trenutno veljavnem zakonu spadajo cestni otroci v skupino, ki je »ranljiva za delinkventnost« (ibid.), to pa so vsi otroci do 18. leta starosti, ki beračijo, prodajajo oziroma delajo na cesti, zbirajo odpadke, nimajo stalnega prebivališča in nimajo legalnega vira dohodka ali pomoči (prim. CSC 2004, 9). Zaradi različnih in relativno neenotnih definicij tudi ni uradne in zanesljive statistike, ki bi se nanašala na cestne otroke v Egiptu.

Visoka stopnja mobilnosti cestnih otrok prav tako otežuje veljavnost vseh raziskav. Najzanesljivejši indikator je tako število aretiranih otrok – od 42.505 otrok, ki so bili aretirani v letu 2001, jih je bilo 10.958 'ranljivih za delinkventnost'.  
(CSC 2004, 9)

Izhajajoč iz podatkov nevladnih organizacij naj bi bila povprečna starost cestnih otrok v Egiptu 13 let. Četrtnina populacije naj bi bila mlajša od 12 let, dve tretjini sta stari med 13 in 16 let, 10 % otrok pa je starejših od 17 let (ibid.). Večina je dečkov (ibid.).

Glavni dejavniki, ki v Egiptu po mnenju CSC (ibid.) potisnejo otroke na cesto, so razpad družine, preobremenjenost družine, zloraba in zanemarjanje otrok, revščina, nizka stopnja izobrazbe, ruralno-urbane migracije in osipništvo (ibid.).

Glavni napredek je bil v zadnjem desetletju narejen predvsem na področju zakonodaje za zaščito otrok, ki ni le usmerila pozornosti na problematiko cestnih otrok, ampak je

tudi omogočila vladnim in nevladnim organizacijam boljše pogoje za delo (ibid., 9–10).

### **P3.8 Etiopija**

Etiopija je najgosteje poseljena in hkrati najmanj razvita država v subsaharski Afriki (prim. CSC 2002, 6). Problem cestnih otrok je bil tam sicer prisoten že dalj časa, je pa doživel skokovit porast v poznih osemdesetih in zgodnjih devetdesetih letih prejšnjega stoletja, predvsem zaradi konfliktov v državi in množične demobilizacije vojakov. Na porast števila cestnih otrok je pomembno vplivala tudi politika strukturne spremembe<sup>184</sup> (CSC 2002, 6), ki je globoko posegla v družino, povzročila množično brezposelnost in obsežno ekonomsko krizo. Unicef (prim. CSC 2008, 6) je leta 1994 ocenil število cestnih otrok v Etiopiji na 150.000, od katerih jih živi približno 60.000 samo v Addis Abebi.

Ekstremna revščina ni edini problem, ki pomembno vpliva na oblikovanje pojava cestnih otrok v Etiopiji (prim. CSC 2002, 6). Med največkrat navajanimi razlogi za beg od doma je tudi zlorabno domače okolje, ki je značilno predvsem v ruralnih predelih (ibid.). Problem cestnih otrok je evidenten tudi na družbeni ravni (ibid.). Ministrstvo za delo in socialne zadeve, ki je zadolženo za reševanje problema cestnih otrok, nima zadostnih kapacitet, da bi se lahko na zadovoljiv način lotilo naraščajočega števila cestnih otrok. V državi tako obstaja en sam prevzgojni dom, ki je namenjen mladoletniškimi prestopnikom, ni nobenih specializiranih sodišč za mladoletniške prestopnike, pa tudi sodniki niso usposobljeni za obravnavanje te problematike. Politične razmere prav tako niso ugodne za delo nevladnih organizacij, katerih delovanje je izolirano, uspeh pa zelo omejen (ibid.).

Vseeno pa je po poročanju CSC (ibid.) mogoče izpostaviti nekatere dosežke, ki predstavljajo pomembne korake pri reševanju problema cestnih otrok v Etiopiji. Kot bistveno gre omeniti popularizacijo problematike s strani nacionalne in lokalnih televizijskih in radijskih postaj, ki dvigajo javno zavest o življenju cestnih otrok. Nacionalna študija cestnih otrok v 25 urbanih središčih je pokazala, da se je tudi med cestnimi otroki dvignil nivo ozaveščenosti v zvezi z virusom HIV in nevarnostjo

---

<sup>184</sup> Kaj točno so strukturne spremembe vključevale CSC ne navaja.



zasvojenosti z mamili (ibid.). Verski in politični voditelji v svojih nastopih omenjajo reševanje tega problema, kar ugodno vpliva na oblikovanje programov reševanja problema cestnih otrok in na programe, ki so že v teku. V pripravi so tudi številne zakonske podlage, ki bodo omogočile zakonsko zaščito ter uvedle strožje sankcije v primeru zlorab otrok (ibid.).

### **P3.9 Gabon**

Populacijo v Gabonu ocenjujejo na 1,2 milijona ljudi. V glavnem mestu Libreville živi 80 % vsega prebivalstva, ki živi v urbanih naseljih, ostalih 20 % pa živi v Port-Gentilu, Francevillu in Oyemu (prim. CSC 2004, 16). Po osamosvojitvi leta 1960 se je socialna situacija v Gabonu močno izboljšala (ibid.,16). Izoblikovana mreža zdravstvenih storitev in gospodarska rast sta izboljšali ekonomski položaj ljudi, osnovno izobraževanje je postalo dostopno vsem in je obvezno do 16. leta starosti (ibid., 16). Kljub temu pa ostaja 28 % ljudi nepismenih, 34 % od teh je žensk in deklet, polovica teh deklet in žensk pa živi v ruralnih predelih (prim. CSC 2004, 16).

Za večino cestnih otrok v Gabonu je značilno, da so se sami odločili za beg na cesto (prim. CSC 2004, 16). Celotne populacije otrok na cesti ni mogoče definirati kot cestne otroke, saj nekateri na cesti delajo, večina pa jih še vedno ohranja stike s svojimi družinami. Večina otrok je lociranih v glavnem mestu Libreville. Značilnosti populacije so podobne značilnostim populacije cestnih otrok v svetovnem merilu: 75 % je dečkov in 25 % je deklet, stari so med 6 in 17 let, s povprečno starostjo 13 let, za večino otrok pa pomeni življenje na cesti življenje brez staršev in skrbnikov ter opustitev izobraževanja (ibid., 16). Pomembno je izpostaviti tudi relativno nizko število cestnih otrok v Gabonu; Karitas je med letoma 2002 in 2003 zabeležil le 150 cestnih otrok (ibid., 16). Navedena ocena je ena redkih, ki so dostopne. Zaključiti je mogoče, da je izhajajoč iz aktivnosti Karitasa, načina delovanja in spektra, ki ga pokriva, zagotovo prenizka (ibid.).

Med največkrat navajanimi dejavniki, ki vplivajo na oblikovanje cestnih otrok v Gabonu, izstopajo revščina, ki potisne otroke na cesto v iskanju sredstev za preživetje, razpad družine zaradi družinskih sporov, razveze, odsotnost staršev ali njihova smrt in pomanjkanje izobrazbe (prim. CSC 2004, 16). Ko otroci poročajo o življenju na cesti,

največkrat izpostavljajo strah, fizično nasilje, spolne zlorabe, izkoriščanje s strani odraslih oseb ter slabe življenjske razmere (ibid., 16). Močno razširjene so tudi zdravstvene težave, predvsem podhranjenost, kožne bolezni in bolezni dihal, v zadnjem času pa so v porastu tudi spolno prenosljive bolezni (ibid.).

Poročilo CSC (ibid.) govori tudi o predsedniški zavezi leta 2002, in ki pravi, da bo v prihodnjih letih oblikovana zakonska podlaga, ki bo zaščitila pravice otrok. Še posebej naj bi se spopadli s trgovino z ljudmi, katere predmet so vse pogosteje tudi otroci. Karitas je v tem času odprl tudi sprejemni center za cestne otroke v mestu Agondji, nevladne organizacije pa so organizirale številne konference in seminarje, da bi dvignile javno zavest o problemu cestnih otrok in trgovine z otroki.

Vseeno pa je, po mnenju CSC (prim. CSC 2004, 16), treba več pozornosti nameniti preventivnim ukrepom, ki naj bi bili usmerjeni v družino. Izoblikovati je treba sistem sankcioniranja staršev, ki otroke zlorablajo in zanemarjajo, prav tako pa bi morali ustanoviti tudi centre za pomoč zasvojenim z drogami in obolelim za virusom HIV (ibid.).

Pričevanje cestnega otroka iz Gabona:

'Na cesti sem že od leta 1997. Moj oče je z menoj ravnal zelo kruto – pretepal me je in nikoli mi ni dovolil, da bi zapustil hišo, in ravno ta želja po svobodi me je pognala na cesto... Starejši otroci na cesti nas, mlajše, velikokrat nadlegujejo in nam jemljejo denar. Tudi policija nas nadleguje in pretepa, še posebej, če je kdo od nas prijavil krajo ali pa če nas dobijo, da kadimo marihuano. Velikokrat nas zaprejo za dva dni ali več. Veliko otrok v celicah zboli, dobijo garje ali malarijo!'

(CSC 2004, 16)

### **P3.10 Gambija**

Ekstremna oblika urbanizacije, ki jo v zadnjih dvajsetih letih izkuša Gambija, ni podrla le ravnovesja med urbani in ruralnimi predeli države, ampak je vplivala tudi na rast populacije. V popisu prebivalstva iz leta 2001 je bilo število ljudi v Gambiji ocenjeno na 1,4 milijona, vendar je ob letnem prirastku 4,2 % pričakovati, da se bo število ljudi pri isti rasti podvojilo v sedemnajstih letih (prim. CSC 2003, 5).

Urbanizacija je posledično vplivala tudi na oblikovanje pojava cestnih otrok, ki je v socialnem prostoru prisoten v takšni obliki zadnjih dvajset let (ibid.). Otroke, ki delajo, in otroke invalide je mogoče opaziti kot cestne otroke. Pojav je relativno stalen, vendar je oceno točnega števila cestnih otrok nemogoče oblikovati, saj je prehajanje med kategorijami otrok zelo veliko (prim. CSC 2003, 5). Približno 3 % otrok, ki jih je mogoče srečati na cestah v urbanih predelih, živi noč in dan na cesti in bi jih dejansko lahko opredelili kot cestne otroke (ibid.). Ostali otroci se na cestah pojavljajo v okviru otroškega dela, kar pa ne pomeni, da niso izpostavljeni zlorabni atmosferi na cesti. 45 % vseh otrok poroča o fizičnem nasilju, ki so ga izkusili na cesti (ibid.), medtem ko kar 54 % otrok, ki delajo, poroča o pretepanjih, fizičnem izkoriščanju in nasilju med delom.

Po mnenju CSC (ibid.) je glavni dejavnik pri oblikovanju pojava cestnih otrok v Gambiji revščina. Nizek dohodek, nepismenost in slabe bivanjske razmere so glavne značilnosti družin, ki so migrirale iz ruralnih predelov v urbana naselja in so še posebej izpostavljene nevarnostim novega socialnega okolja (ibid.). Ker ne morejo zadovoljiti svojih osnovnih potreb po hrani in bivališču, posledice najprej izkusijo najbolj izpostavljeni člani družine, otroci. Kot posledica ekonomskega stresa, ki ga izkuša družina, se znotraj nje izoblikuje za otroka zlorabno okolje. In družinsko nasilje nad otroki je razlog, ki ga cestni otroci največkrat navajajo kot povod za beg od doma (ibid.).

Kljub številnim ukrepom, ki jih gambijska vlada izvaja na področju problematike cestnih otrok (oblikovanje organizacij za pomoč cestnim otrokom, podpora nevladnim organizacijam, zakonodaja za zaščito otrok), in relativno uspešnemu delu nevladnih organizacij, pa število cestnih otrok v Gambiji narašča (prim. CSC 2003, 5). Po mnenju CSC (ibid.) bi bilo treba izvesti obširno kvantitativno študijo, na podlagi katere bi bilo mogoče oblikovati bodoče programe. Treba bi bilo izvesti tudi reorganizacijo obstoječih mrež delovanja vladnih in nevladnih organizacij, da bi te lahko delovale učinkoviteje in bolj neposredno. Več poudarka pa bi bilo potrebno nameniti tudi neposrednim intervencijam v družinah ter preprečevanju in sankcioniranju nasilja v družinah (ibid.).

### P3.11 Gana

V Gani, v populaciji 18,1 milijona ljudi, več kot polovica ljudi (58 %) prihaja iz obubožanih ruralnih predelov (CSC 2003, 6). Izjemno nizek življenjski standard pa ni omejen le na ruralne predele, ampak je značilen tudi za večja urbana naselja. Otroci že desetletja migrirajo iz ruralnih predelov države v mesta zaradi iskanja izobrazbe in pripravniškega dela (prim. CSC 2003, 6), po večini pa končajo pri slabo plačanem otroškem ali služabniškem delu. Revščina, ki je glavni motivacijski dejavnik omenjenih migracij, igra skupaj z disfunkcionalno oziroma razpadlo družino in vrstniškimi vplivom glavno vlogo pri oblikovanju pojava cestnih otrok v Gani.

86 % otrok, ki so se znašli na cesti, je tam zaradi dezintegracije družine in večina jih je stara od 7 do 15 let.

(CSC 2003, 6)

Na podlagi raziskav, ki so bile opravljene (prim. CSC 2003, 6), je mogoče v Gani ločiti dve kategoriji cestnih otrok:

- *tipične ganske cestne otroke*, ki živijo in delajo na cesti brez skrbstva staršev ali skrbnikov ter brez ohranjenih družinskih vezi; in
- *urbane revne otroke*, ki živijo na cesti, ne opravljajo specifičnega dela in nimajo nobenih vezi s svojimi družinami.

Otroci obeh skupin živijo na cesti v slabih razmerah, občasno obiskujejo šolo, vsi pa so vključeni v lokalne ekonomske aktivnosti. V glavnem mestu Accra živi nekaj več kot 20.000 cestnih otrok, večina je dečkov (ibid.). Dekleta, ki živijo na cesti, imajo praviloma nižjo stopnjo izobrazbe, študije zdravja cestnih otrok pa so pokazale, da so tudi manj ozaveščene, kar zadeva spolno prenosljive bolezni in virusa HIV (prim. CSC 2003, 6). Zaradi tega so, glede na to, da so tudi veliko bolj vključene v prostitucijo, bolj izpostavljene. Spolna eksploatacija deklet in posledično veliko število nezaželenih nosečnosti je tudi eden glavnih vzrokov za porast števila cestnih otrok, še posebej druge generacije, torej otrok, ki so bili rojeni na cesti.

CSC (2003, 6) navaja:

Gana ima srečo, da v državi deluje serija nevladnih organizacij, ki se ukvarja s tem novim problemom, problemom zelo mladih cestnih otrok, starih od 0 do 6 let.

Po mnenju CSC (ibid.) je bilo nekaj pomembnih korakov pri reševanju problema storjenih že v zadnjih desetih letih. Children`s Act 1998 (Listina za zaščito cestnih otrok) je nedvomno eden najpomembnejših sprejetih dokumentov, ki so omogočili fokusiranje na ta problem. Od 1996 do 2000 je ganska vlada skupaj z UNICEFOM podpisala program socialne mobilizacije, katerega namen je bil javno ozaveščanje prebivalstva s pomočjo medijev, vladnih in nevladnih organizacij, da bi tako destigmatizirali cestne otroke in vključili javnost v reševanje tega problema. Nevladne organizacije so, po mnenju CSC (ibid.), zelo pomembne pri reševanju problema cestnih otrok v Gani, saj jih je glede na naraščajoče število cestnih otrok mogoče razumeti kot »urgentno prvo pomoč«. Bi pa moralo biti njihovo delovanje osredotočeno na preventivno delovanje na lokalni ravni in doseči bi moralo družine neposredno. Dalje CSC ugotavlja:

Kljub bedi pa je cestne otroke v Gani mogoče imeti za *srečne*. Cestni otroci v Gani še niso ujeti v spiralo nasilja, ki jo je mogoče najti v večini mest nerazvitega sveta.

(CSC 2003, 7)

### **P3.12 Gvineja**

Med približno 9,5 milijona ljudi, ki živijo v Gvineji, je 52 % otrok, starih do 18 let (CSC 2004, 17). 17 % celotne populacije je skoncentrirane v urbanih predelih, ki rastejo s tendenco 6 % na leto (ibid.). Cestni otroci v Gvineji so stari od 7 do 18 let (ibid.). Večino časa preživijo na cesti na visoko frekventnih mestih, kot so tržnice, glavne ulice in pristanišča. Po podatkih CSC (prim. CSC 2004, 17–18) obstaja razlika med otroki, ki živijo na cesti, in otroki, ki pridejo na cesto samo čez dan, čeprav se aktivnosti obeh skupin velikokrat prekrivajo in ju je zato težko ločiti. Statistike, ki bi ocenjevala otroke, ki delajo na cesti, ni, saj populacija variira glede na ekonomsko in politično situacijo ter koledarski čas. Cestni otroci, otroci, ki živijo na cesti, pa predstavljajo populacijo, ki šteje približno 15.000 otrok (ibid.). Poleg občasnih del (dela na tržnici, nosaštva in čiščenja avtomobilov) se ukvarjajo tudi s kriminalnimi in polkriminalnimi aktivnostmi (kraja, preprodaja mamil). Med otroki je zelo razširjena uporaba inhalantov, zelo veliko pa je tudi uporabe alkohola in marihuane (ibid.).

Dejavnik, ki je po mnenju CSC (prim. CSC 2004, 17) igral izvorno vlogo pri oblikovanju pojava cestnih otrok v Gvineji, je liberalizacija in serija reform ekonomije leta 1984, kar je privedlo do sprejema serije strukturnih modifikacij javnih podjetij in celo njihovega zaprtja. To je imelo velik vpliv na družine, predvsem kar zadeva zmanjšanje dohodka in brezposelnost, povečanje revščine in posledično oblikovanje slabe klime v družini. Na poslabšanje situacije je vplivala tudi serija konfliktov s sosednjimi državami, predvsem s Sierro Leone in Liberio, ter delovanje upornikov v južnem delu države (ibid.). Zunanji in notranji spori so izpostavili Gvinejo številnim valom begunskih migracij in posledica tega je bilo tudi dejstvo, da so se na cestah znašli številni otroci.

Po mnenju CSC bi bilo za uspešno reševanje problema treba vzpostaviti zadostno finančno podporo vladnim in nevladnim organizacijam, ki se ukvarjajo z reševanjem problematike (ibid.). Omogočiti bi bilo treba vzpostavitev programov za reintegracijo otrok v družine in lokalno okolje, kar zahteva tudi višjo stopnjo ozaveščenosti in izobraženosti ljudi. Potrebno pa bi bilo problem cestnih otrok raziskovati tudi s kvalitativnimi in kvantitativnimi metodami, saj je ta problem v Gvineji dokaj neraziskan.

Glas cestnih otrok v Gvineji:

'... na cesti sem, da si zaslužim denar za hrano in obleko. Nekaj malega pošljem tudi svoji družini v rodno vas. Na cesti smo resnično svobodni – z lahkoto pridemo do deklet, včasih krademo ali vzamemo orožje brez strahu ....

Vem, da cesta ni dobro mesto za otroka, kot sem jaz. Ampak tukaj mi je boljše kot doma. Ker očeta ni več pri hiši, bi za vse stvari, ki bi lahko šle narobe, bil kriv jaz.

S svojimi prijatelji grem večkrat v bar, kjer je veliko prostitutk. Nekatere so celo noseče. Cena teh deklet je različna, odvisna pač od tega, ali boš uporabil kondom ali ne. Tiste brez kondoma so načeloma dražje, ampak nekateri moji prijatelji imajo te rajši.

AIDS? Bolezen pač, kot vse ostale. Sestra mojega prijatelja ga ima in ko sem jo videl, nisem vedel, da ga ima. Mislim, da lahko s to boleznijo živiš tudi 10 let. Jaz, na primer, imam malarijo, pa vzamem nekaj paracetamola ali pa tradicionalnih zdravil – bolnišnica je zame predraga'.

(CSC 2004, 18)

### **P3.13 Južna Afrika**

Južna Afrika ima eno najbolj neenakomerno porazdeljenih organizacij ekonomije, družbe in človeških virov na svetu, predvsem zaradi segregacijske politike, ki je vladala vse do razglasitve neodvisnosti leta 1994 (prim. CSC 2002, 8). Cestne otroke je treba v tej državi razumeti znotraj omenjenega konteksta, ki za večino ljudi pomeni globoko ukoreninjeno neenakost, revščino, rasno diskriminacijo in »visoko stopnjo družbene tolerance do nasilja« (CSC 2002, 8).

Število cestnih otrok v Južni Afriki je ocenjeno na približno 250.000, številka pa je zaradi nenehne širitve pojava, predvsem zaradi naraščajoče brezposelnosti, zlorabnih družinskih razmer, radikalne ekspanzije urbanih predelov in ruralno-urbanih migracij, netočna (ibid.). Omenjene tendence so povzročile razpad tradicionalnega sistema sorodstvene podpore in družinskih razmerij. Migracija iz ruralnih v urbane predele pa za migrante velikokrat pomeni obsodbo na revščino in brezdomnost (ibid).

Primerjalna študija LeRouxa (prim. LeRoux 1996, 423–430) je zgoraj navedene ugotovitve potrdila, izpostavlja pa tudi rasno komponento pojava:

Ross (1991) je prišel do naslednjega zaključka: Če je povsem očitno, zakaj ni (v Južni Afriki – op. A. N.) belih cestnih otrok, je hkrati tudi očitno, zakaj je toliko črnih. Ko v Južni Afriki beli otroci potrebujejo socialno pomoč, jo s strani lokalne skupnosti in države tudi dobijo. Črni otroci, ki so pomoči potrebni, pa so kratko malo zanemarjeni... Južnoafriški cestni otroci so neprijeten opomin na nacionalno rasno zapuščino in so še ena žrtev apartheida.

(prim. LeRoux 1996, 424)

Respondenti, ki so bili vključeni v njegovo raziskavo, so bili stari povprečno 13 let, večina je bila dečkov, vsi pa so bili afriškega porekla (prim. LeRoux 1996, 423–424). Otroci so bili na cesti povprečno tri leta ali več, in vsi so v intervjujih poročali o nasilju v družini, alkoholizmu staršev, zlorabah in revščini – to so bili glavni razlogi za beg na cesto (ibid.). LeRoux (prim. LeRoux 1996, 424–429) v zvezi s problemom cestnih otrok navaja tudi druge avtorje, ki menijo, da je pojav cestnih otrok v državi pogojen z močnimi rasističnimi stališči.

Študija zdravstvenega stanja in ozaveščenosti v zvezi z nevarnostjo virusa HIV, ki sta jo med cestnimi otroki ob pomoči nevladnih organizacij izvedla Richter in Swart-Kruger, je zajela 141 otrok v 9 mestih (prim. Richter in Swart-Kruger 1995, 31). 79 otrok je bilo vključenih v resocializacijske programe, 62 pa jih je živelo na cesti popolnoma samostojno. Fokusne skupine so se nanašale na zbiranje podatkov o spolnih praksah ter ostalih aktivnostih, povezanih z nevarnostjo obolevnosti za aidsom. Študija je pokazala, da imajo respondenti obsežno znanje in zavedanje o nevarnosti virusa, imajo pa tudi znanje o preventivi (ibid.). Vseeno pa ustaljene moralne države posegajo v znanje in prakse ter velikokrat onemogočajo preventivno delovanje. Tako so respondenti izrazili zelo negativno stališče do kondomov, pa tudi do tistih, ki so že oboleli za aidsom. Hkrati je raziskava pokazala, da so cestni otroci velikokrat vključeni v spolne in ostale aktivnosti z visoko stopnjo tveganja (ibid.). Študija Donalda in Swart-Krugerja (prim. Donald in Swart-Kruger 1994) izhaja iz navideznega paradoksa, ki ga je mogoče najti v južnoafriškem kontekstu: cestni otroci se istočasno kažejo kot nemočne žrtve, izpostavljene nasilju in zlorabam, hkrati pa so znani po svoji izjemni sposobnosti, domiselnosti in prilagodljivosti. Raziskava izpostavlja cestne otroke kot posameznike z izjemnim socialnim in kulturnim kapitalom, ki jim omogoča preživetje na cesti. Ta kapital bi morale vladne in nevladne organizacije vključiti v svoje preventivne in kurativne programe ter ga uporabiti za reintegracijo cestnih otrok v družbo (ibid.).

Kultura nasilja je, po mnenju CSC (2002, 8), ključni dejavnik pri oblikovanju pojava cestnih otrok v Južni Afriki: »... tisoči otrok so bili izpostavljeni nasilju in brutalnosti, velikokrat tudi za daljše časovno obdobje, včasih kot žrtve, včasih pa kot priče.« (CSC 2002, 8).

Psihosocialno travmo dodatno pogloblja latentna prisotnost zgodovine apartheida, nepravilna delitev ekonomskih dobrin, pomanjkanje kvalitetne in dostopne bivanjske infrastrukture ter neučinkovit in nezadosten izobraževalni sistem. Iz poročila CSC (ibid.) je mogoče zaključiti, da bi bilo za učinkovitejše spopadanje s problemom cestnih otrok treba naslednje: v novo ustavo vključiti pravice otrok; izvesti bi bilo treba celotno zakonsko reformo zaščite otrok; izobraziti kader, ki bi bil sposoben dela z otroško populacijo, še posebej na nivoju sodstva; spremeniti pa bi bilo treba tudi celotno družbeno naravnost in zavest o marginaliziranih populacijah.



### P3.14 Kamerun

Kdo so ti *Nanga boko*, 'borci', 'stari vojaki', 'komarji' oziroma 'ta mali'?  
(UNESCO 1995, 21)

Cestni otroci, ki jih najdemo na cestah Kameruna, so otroci in mladostniki, ki so na cesto pobegnili zaradi nevzdržnih razmer v družini (prim. UNESCO 1995, 21–22). Otroci, ki pridejo zaradi lažne privlačnosti v mesta, po večini končajo v cestnih bandah, ki so si, zlasti v glavnem mestu Kameruna Yaoundeju, izoblikovale svoja območja, imenovana »operacijske cone« (ibid., 21). Cestni otroci se delijo v več skupin: »borci« so tisti, ki so zaprti v mladinskih zaporih, »stari vojaki« so bivši kaznjenci, »komarji« so otroci, mlajši od 14 let, ki jih je policija zaprla na policijski postaji zaradi manjši prekrškov (ibid.), se pa ta izraz uporablja tudi za cestne otroke nasploh. »Ta mali« so otroci, ki so mlajši od 10 let (po večini so stari med 6 in 8 let), ki so bodisi izgubljeni, bodisi popolnoma zapuščeni s strani staršev ali skrbnikov (ibid.). Cestni otroci se zadržujejo izključno v urbanih centrih in večina jih je svoje domove zapustila že pri enajstih letih.

Cestni otroci v Yaoundeju živijo na cesti, noči pa prebijejo v improviziranih prebivališčih. Hrana, ki jo dobijo na cesti, je neprimerna, ponavadi zavržena, izpostavljeni so tudi splošni viktimizaciji (ibid., 22). Slabe zdravstvene razmere niso le posledica neprimerne hrane in bivalnega okolja, ampak tudi široke uporabe tobaknih izdelkov, alkohola in mamil. Med cestnimi otroki je najbolj razširjen kronični bronhitis, kar lahko nakazuje na uporabo omamnih sredstev iz skupine inhalantov, ki pa ne vplivajo le na dihalne organe, ampak tudi na otrokov obči fizični in psihični razvoj. Izostanek iz šole je pri otrocih povzročil obliko frustracije in ti jo kompenzirajo z delinkvenco, ki »na nek način ublaži občutek neuspeha in jim da določen ugled v očeh vrstnikov« (UNESCO 1995, 22). »Veliko jih je, ampak so marginalizirani, ekonomsko, socialno in kulturno.« (UNESCO 1995, 22).

Matchinda (prim. Matchinda 1999, 245) meni, da ekonomska kriza, ki so ji izpostavljene številne družine v Kamerunu, ne igra glavne vloge pri otrokovem begu od doma. Študija je pokazala, da je povezava med dohodkom družine in pojavom

cestnih otrok šibka (prim. Matchinda 1999, 245–247). Kot izredno pomemben dejavnik pa se je pokazalo avtoritarno starševstvo (prim. Matchinda 1999, 247), ki je značilno za 62,86 % staršev, zajetih v študiji, in za katero kaže, da je glavni dejavnik pri odločitvi otroka za beg od doma (ibid., 245)

Presenetljivo je, da v kamerunski družbi najdemo družine, v katerih starši niti ne sprašujejo niti ne nadzirajo aktivnosti otroka. Nekateri starši spregledajo prestopke svojih otrok, ne glede na težo prestopka. Večina staršev pa je skrajno okrutnih, tudi v primerih manjših prestopkov, ki bi jih bilo mogoče obvladati s preprostim nasvetom. Glavne oblike kaznovanja so običajno fizične kazni in stradanje.

(ibid.)

Raziskava (prim. Matchinda 1999) je bila opravljena med cestnimi otroki v urbanem središču mesta Yaounde in je zajela 210 cestnih otrok (ibid., 247), čeprav naj bi po nekaterih podatkih v mestu živelo približno 900 cestnih otrok. Temeljila je na vprašalniku, ki je spraševal po starosti, materialnem stanju v družini, velikosti družine, izobrazbi staršev, vseboval pa je tudi druga vprašanja, ki se nanašajo na življenje cestnih otrok (prim. Matchinda 1999, 247–248). Rezultati so pokazali (prim. Matchinda 1999, 248–249), da je bilo 62,9 % otrok vzgojenih v avtoritarnih družinah, 79 % vseh otrok je bilo na cesti že najmanj dve leti, 67,5 % otrok je izpadlo iz vzgojno-izobraževalnih procesov med četrtem razredom in koncem osnovne šole, 64,3 % otrok prihaja iz revnih družin, 71,4 % otrok je poročalo o svojih družinah kot nestabilnih oziroma razpadlih (ibid., 249).

Matchinda zaključí, da je bolj kot ekonomska kriza za oblikovanje pojava cestnih otrok v Kamerunu odgovorna družina, še posebej tisto, kar sama opiše kot avtoritarno starševstvo (prim. Matchinda 1999, 252–254):

Videti je, da igra stil vzgoje osrednjo vlogo v postopnem procesu otrokovega zapuščanja družine in bega na cesto. Avtoritarno starševstvo... je faktor, ki povezuje nizko stopnjo izobrazbe in revščino, nestabilno družino, prijateljstvo s cestnimi otroki... in oblikuje prehod oziroma most med družino in cesto.

(ibid., 252)

Avtorica tako predlaga (prim. Matchinda 1999, 252–253), da bi ukrepi, povezani z reševanjem problema, morali biti osredotočeni na odnos staršev do svojih otrok, ne pa na represijo, ki se izvaja nad cestnimi otroki.

### **P3.15 Kenija**

*Chokorra*, cestni otroci v glavnem mestu Kenije Nairobiju, znani tudi pod imenom »fantje s parkirišča« (parking boys), so se na cestah začeli pojavljati sočasno s procesom urbanizacije in množičnih migracij v mesta (prim. UNESCO 1995, 55), katerim je Kenija izpostavljena še posebej v zadnjih dvajsetih letih. Fantje se preživljajo izključno z opravljanjem »nenavadnih del«, ki segajo od priložnostnih del do delikventnih akcij (ibid.). Med fanti je močno razširjena uporaba tobaka in inhalantov, med katerimi prevladujeta bencin in lepilo, prisotna pa je tudi uporaba lažjih omamnih sredstev, predvsem kajenje *bhanga*, listov konoplje, ki jih je mogoče predelati tudi v pijačo (ibid.). Obstajajo tudi »dekleta s parkirišča«, a so za razliko od fantov manj vidna. Dekleta po večini delajo kot hišne pomočnice, velikokrat so vključene v prostitucijo, beračijo ali pa brskajo po smetiščih (ibid.).

Študije problema cestnih otrok, ki so bile opravljene v Keniji, se v veliki meri osredotočajo na viktimizacijo in spolno zlorabo cestnih otrok. Raziskave (prim. Lalor 2004, 833–840) skupin ANPPCAN (The African Network of the Prevention and Protection against Child Abuse and Neglect 2000) (ibid., 839), AMREF<sup>185</sup> (The African Medical and Research Foundation 2000) (ibid., 840), The Kenya Demographic and Health Survey<sup>186</sup> (ibid.), Population Studies and Research Institute<sup>187</sup> (ibid., 841)

---

<sup>185</sup> The African Medical and Research Foundation (AMREF) je mednarodna organizacija iz Kenije, ki deluje pod sloganom 'Better Health for Africa' (AMREF 2009, n. p.). Organizacija izvaja številne socialne projekte, katerih vsebina je namenjena socialno ogroženim v Keniji, Etiopiji, Ugandi, Sudanu in Južni Afriki, širše delovanje na področju izobraževanja pa se izvaja v več kot 30 afriških državah (ibid.).

<sup>186</sup> The Kenya Demographic and Health Survey je bila raziskava, ki so jo leta 2003 izvedli Statistični urad Kenije (Central Bureau of Statistics), Ministrstvo za zdravje in Kenijski medicinsko raziskovalni inštitut Nairobi, sodelovala pa je tudi organizacija Measure DHS+ iz ZDA (skozi program USAID – op. A. N.).

<sup>187</sup> Population Studies and Research Institute je inštitut, ki deluje pod okriljem Univerze v Nairobju. Ustanovljen je bil leta 1976, glavni cilji inštituta pa so podiplomsko izobraževanje mladih

in Erulkar, Karueru, Kaggawa, King'ola in Nyagah (prim. Erulkar in drugi 1998) ter drugih so bile po večini motivirane z epidemijo aidsa, ki je še posebej prizadela otroško in mladoletniško populacijo, zato so nam na voljo le podatki o spolnih zlorabah. Za Kenijo je po teh podatkih značilna (prim. Lalor 2004, 841) oblika spolnosti, pri kateri ne gre le za intimen odnos med posamezniki, ampak za menjavo denarja, daril in uslug v zameno za spolne odnose, v katero naj bi bil vključen velik del cestnih otrok, še zlasti deklet. Študije so razkrile tudi širšo socialno mrežo, znotraj katere se tovrstne spolne zlorabe odvijajo, izpostavile pa so tudi vlogo zvodnikov oziroma »sugar daddyjev«, starejših moških, ki zvbijajo mlada dekleta v prostitucijo (ibid., 842).

Erulkar, Karueru, Kaggawa, King'ola in Nyagah so leta 1997 v Keniji opravili študijo, ki so jo leta 1998 objavili v poročilu z naslovom »*Adolescent Experiences and Lifestyles in Central Province Kenya*« (1998). Študija je zajela 1525 otrok in mladih, starih od 10 do 24 let in 403 odrasle osebe, starše in skrbnike mladoletnih oseb, ki so sodelovale v intervjujih (prim. Erulkar in drugi 1998). Študija je bila izvedena v mestnih občinah Nyeri in Nyahururu, glavni namen študije pa je bil oceniti uspešnost lokalnih intervencijskih, predvsem zdravstvenih programov, ki so namenjeni mladini. Študija je pokazala, da je le približno polovica vseh otrok in mladih živela v družina z obema staršema, 64 % vse otrok in mladih je v času raziskave obiskovalo lokalno šolo (prim. Erulkar in drugi 1998, n. p.). Glede uporabe omamnih sredstev je študija ugotovila, da je 40 % vseh fantov in 15 % deklet v življenju že poskusilo alkohol in cigarete (ibid.). Po mnenju avtorjev (ibid.) naj bi mladi imeli relativno veliko znanja o spolno prenosljivih boleznih, še posebej AIDSU. V zvezi s spolno aktivnostjo mladih in otrok je študija izpostavila, da je 47% fantov in 30 % deklet poročalo o penetrativnih spolnih odnosih (ibid.).

Kljub temu, da študije obravnavajo spolnost, pa se po mnenju Lalorja (ibid., 842) nobena od teh študij ne osredotoča na spolne zlorabe. Tovrstni podatki so v omenjenih študijah v veliki meri izključeni, če pa se že pojavljajo, gre za primarno kvantitativne podatke. Po mnenju Lalorja (prim. Lalor 2004, 841–843) je za deskriptivno analizo

---

znanstvenikov, raziskovanje na področju družboslovja in znanstvena podpora kenijski vladi na področju družbenega razvoja in menedžmenta populacije (prim. UONBI 2009, n. p.).

pojavnosti in narave treba izvesti še več kvalitativnih raziskav, ki bi omogočile razumevanje pojava.

### **P3.16 Demokratična Republika Kongo**

V Demokratična republika Kongo živi 55 milijonov ljudi, izmed katerih je 31 milijonov mlajši od 18 let. Državo že desetletja pesti revščina, nizka gospodarska rast, slabo vodenje države ter različni interni in eksterni oboroženi konflikti, zaradi katerih je država ena najrevnejših v Afriki (CSC 2004, 11).

Številne otroke, ki jih je mogoče srečati na cestah urbanih predelov v Kongu, ponavadi vključujejo v kategorijo *otrok v posebej težkih okoliščinah*. Širša kategorija je sestavljena iz treh podkategorij (CSC 2004, 12):

1. sirote in zapuščeni otroci, ki pridejo na ceste, da bi delali in tam ostanejo čez dan;
2. otroci s fizično ali mentalno invalidnostjo;
3. otroci, ki so sodelovali kot otroški vojaki v oboroženih spopadih.

Cestni otroci so znani pod imenom *mioneaux* (vrabci). Glede števila teh otrok ni soglasja, se pa gibljejo od 12.000 do 40.000, odvisno od tega, kdo je izvajal raziskavo in kakšen kriterij je bil pri raziskovanju uporabljen. Uradna študija Ministrstva za socialne zadeve ocenjuje število omenjenih otrok na okoli 40.000 (CSC 2004, 13). Večina teh otrok je dečkov, starih približno 14 let.

CSC (prim. CSC 2004, 13) povzema neimenovano poročilo iz leta 2003, po katerem je dejavnike, ki potisnejo otroke na cesto, mogoče razdeliti v naslednje skupine:

1. dejavniki potiska, ki jih je mogoče najti v družinskem okolju: družinski spori, zanemarjanje otrok, razpad družine;
2. dejavniki potega, ki jih je mogoče najti na cesti: sanje po lahkem zaslužku, želja po mamilih, želja po svobodi;
3. arbitrarni dejavniki in dogodki: naravne katastrofe, vojne in oboroženi spori, slab dostop do izobraževanja na lokalni ravni.

Kot elemente, ki dodatno otežujejo življenje teh otrok in onemogočajo reševanje problema, CSC (ibid.) navaja: krhkost ekonomskih, socialnih in političnih struktur;

splošno razširjeno korupcijo; splošno zanemarjanje cestnih in socialno marginaliziranih otrok; ter razširjeno nasilje in spolne zlorabe.

Do leta 2004 je bilo sprejetih nekaj zakonskih ukrepov, ki naj bi omilili problem zlorabe otrok (ibid.). Uvedena je bila tudi posebna policijska enota, oblikovana posebej za zaščito otrok. Vendar ostajajo rezultati relativno omejeni in kratkotrajni, število cestnih otrok pa še vedno narašča. Po mnenju CSC (ibid.) bi bilo treba najprej zagotoviti mir in stabilnost v državi, kar bi omogočilo beguncem, da se vrnejo na svoje domove. Več pozornosti bi bilo treba posvetiti tudi doslednemu spoštovanju obstoječe zakonodaje, da bi tako zaščitili pravice otrok doma, na delu in na cesti.

### **P3.17 Malawi**

Malawi je sedma najmanj razvita država na svetu, s problemi, vezanimi na ekstremno revščino, nizko stopnjo gospodarske rasti, nizko stopnjo izvozne diverzifikacije in visoko stopnjo odvisnosti od zunanjih donatorjev (prim. CSC 2002, 7). Cestni otroci se pojavljajo kot rezultat zelo slabe socialne situacije, ki je povzročila razpad družin, pa tudi zaradi pandemije virusa HIV, za katerim je obolelo kar 25 % urbanega prebivalstva. Po ocenah CSC (prim. CSC 2002, 7) je zaradi aidsa osirotelih 1,2 milijona otrok. Ta številka vključuje 0,4 % cestnih otrok in dodatnih 0,1 % potencialnih cestnih otrok.

Kot dokaz eskalacije problema služi podatek, da je 90 % cestnih otrok v Blantyre prispelo v zadnjih petih letih.<sup>188</sup>

(CSC 2002, 7)

Skokovita in nenadzorovana urbanizacija še dodatno pripomore k ekspanziji tako virusa HIV kot tudi pojava cestnih otrok (ibid.). Migracije iz ruralnih predelov destabilizirajo socialno situacijo, ljudje zapuščajo tradicionalne načine preživetja in pridejo v mesto, kjer ostanejo brezposelni in brezdomni (ibid.). Zaradi neučinkovitosti državne politike tudi ne obstaja ustrezna zakonodaja, ki bi zaščitila otroke pred zlorabami in brezdomstvom. Delovanje nevladnih organizacij je sicer prisotno, vendar zaradi obsežnosti problema ne obrodi večjih rezultatov (ibid.).

---

<sup>188</sup> CSC ne navaja natančnega časovnega okvira; glede na to, da je poročilo izdelano leta 2002, gre sklepati, da je govora o letih med 1997 in 2002 (op. A. N.)

### **P3.18 Mali**

Prebivalstvo v Maliju šteje približno 10 milijonov ljudi. Ekstremna urbanizacija, ki je značilna za večji del Afrike, države še ni zajela, in kar 73 % ljudi živi v ruralnih predelih (prim. CSC 2004, 18). Zaradi relativno tradicionalnega načina preživljanja v Maliju tudi ni ekstremno negativnih učinkov urbanizacije, kot so skrajna oblika revščine, brezposelnost in brezdomnost, je pa večina ljudi neizobraženih in nepismenost je ena največjih težav, s katerimi se ljudje srečujejo (ibid.). Nizka je tudi stopnja dostopa do socialnih in zdravstvenih institucij. Mali je trenutno vključen v program Združenih narodov 'Izobrazba za vsakogar'<sup>189</sup> in je sprejel desetletni program razvoja izobraževalnih kapacitet za marginalizirane populacije.

Kljub relativno dobro sprejetemu in funkcionalnemu zakonu, ki naj bi zagotovil uspešno reševanje problema cestnih otrok, pa število cestnih otrok v Maliju uradno ni znano. Nevladne organizacije ocenjujejo v študiji iz leta 2002, da bi naj bilo teh otrok samo v predelu Bamako okoli 4300 (ibid.).

Izhajajoč iz 60. člena malijskega Zakona za zaščito otrok je kot cestni otrok definiran vsak otrok, ki v urbanem naselju živi ves čas na cesti (ob delu ali ne) in ima malo ali nič stikov s svojo družino ali odraslo osebo, ki je odgovorna za njegovo vzgojo in skrb.

(CSC 2004, 18)

Kot dejavnike, ki potisnejo otroke na cesto, največkrat navajajo zlorabno družinsko situacijo, revščino oziroma željo po zaslužku, ki je tudi glavna motivacija za migracije v urbane predele in izkoriščanje otrok za pridobitne dejavnosti, med katerimi izstopajo koranske šole in slabo plačano otroško delo.

CSC (prim. CSC 2004, 18–19) poroča o številnih težavah, s katerimi se cestni otroci v Maliju vsakodnevno srečujejo. V glavnem so izpostavljeni slabim življenjskim razmeram in viktimizaciji s strani ostalih otrok in odraslih. Posebej nevarni sta tudi izpostavljenost mamilom in spolnemu izkoriščanju ter obolenja, povezano z obema dejavnostima.

---

<sup>189</sup> Podrobni podatki o delovanju programa niso na voljo.

Za bolj učinkovito reševanje problema cestnih otrok bi bilo treba zagotoviti primarno izobrazbo, ki naj bo financirana s strani države in dostopna vsem, hkrati pa bi bilo treba tudi obnoviti obstoječo infrastrukturo in dokvalificirati šolski kader (ibid.). Posebno pozornost bi bilo treba nameniti reformam v koranskih šolah, ki so eden glavnih razlogov za otroško delo na cesti. Zagotoviti bi bilo treba tudi dosledno spoštovanje zakonodaje, predvsem ko gre za prehajanje otrok čez državno mejo brez spremstva staršev ali skrbnikov (ibid.).

### **P3.19 Maroko**

Po popisu iz leta 2002 (prim. CSC 2004, 13) je ocena prebivalstva v Maroku 29,1 milijona, 39,5 % ljudi je mlajših od 18 let, 44 % ljudi pa živi v ruralnih predelih. Ekstenzivna urbanizacija je v Maroku še dodatno pospešena zaradi zelo slabih življenjskih razmer v ruralnih predelih. Po podatkih CSC (ibid., 14) je leta 1999 imelo le 5 % prebivalcev v ruralnih predeli dostop do pitne vode, medtem ko ta številka za urbana naselja znaša kar 78 %. Poleg tega so ruralni predeli še posebej izpostavljeni, saj nimajo stalnega dostopa do izobraževalnih in zdravstvenih storitev (ibid.).

Cestni otroci so značilni izključno za večja urbana naselja (ibid.). Večina jih je dečkov, starih od 10 do 14 let, skupno število pa je zelo težko oceniti, saj številke močno variirajo:

Študija, ki jo je leta 1999 izvedlo Ministrstvo za družino, ženske in otroke, je skupaj s partnerskimi organizacijami ocenila število cestnih otrok v Marrakechu na 600, medtem ko naj bi jih v Casablanci bilo več kot 5000.

(CSC 2004, 14)

Dejavnike, ki potisnejo otroke na cesto, je CSC razvrstil v naslednje skupine (ibid.):

- ekstremna urbanizacija, ki je skokovito povečala število urbanega prebivalstva preko kapacitet urbane socialne in materialne infrastrukture;
- struktura maroške družine je bila pod stresom nizkega ekonomskega položaja močno spremenjena: starši niso več sposobni izpolniti tradicionalnih vlog kot skrbniki in otroško delo je postalo, predvsem v



velikih družinah, glavni vir dohodka za družinski proračun, to pa je povzročilo degradacijo tradicionalne avtoritete očeta, ki je postal netipično nasilen;

- družina je zaradi stresa tudi veliko bolj izpostavljena dezintegraciji, predvsem zaradi spremenjene vloge oziroma izostanka očeta. Alkoholizem, zasvojenost, brezposelnost in nasilje so največkrat sestavni elementi družinskih razmerij. Pri materah se zaradi odsotnega očeta velikokrat pojavlja tudi prostitucija, v glavnem kot sredstvo zagotavljanja materialnih sredstev za preživetje. Matere samohranilke so marginalizirane in same zaradi tradicionalne vloge ženske ne morejo voditi družine;
- omejen dostop do izobraževalnih institucij, bodisi zaradi geografskih razlogov bodisi zaradi ekonomskega položaja družine; velik problem predstavlja tudi osipništvo, ki se pogosto pojavlja zaradi obeh omenjenih, torej ekonomskih oziroma geografskih razlogov.

Ratifikacija Konvencije Združenih narodov o pravicah otrok je zagotovila pravno pomoč in zaščito otrok do njihovega 18. leta. Tudi sprejeti zakoni in ostale akcije, speljane s strani maroške vlade, so pripomogle k popularizaciji problematike (prim. CSC 2004, 14–15), kljub temu pa problem zlorabe in cestnih otrok še vedno ostaja. Delo nevladnih organizacij in civilne družbe namreč ostaja relativno omejeno. Po mnenju CSC (ibid., 14) je glavni problem v zaježitvi pritoka migrantov iz ruralnih predelov, vsaj do točke vzpostavitve socialne in materialne infrastrukture v urbanih naseljih. Hkrati s tem bi bilo treba na zakonodajni in izvršilni ravni zagotoviti inovativne strategije za rehabilitacijo in reintegracijo cestnih in zapuščenih otrok v družbo.

### **P3.20 Mozambik**

Število cestnih otrok v Mozambiku je ocenjeno na 3500 do 4500 in kljub gospodarski rasti v zadnjih petih letih narašča, predvsem zaradi obolenj in smrti kot posledice okužbe z virusom HIV med prebivalstvom (CSC 2002, 8). Otroci pristanejo na cesti v veliki meri zaradi revščine, razpadle in nefunkcionalne družine, pa tudi smrti staršev zaradi okužbe s HIV. Glavne težave, s katerimi se na cesti

soočajo, so vezane na slabe življenjske razmere, ki v veliki meri povzročajo tudi njihove zdravstvene težave (ibid.). Posebej izstopata slaba prehrana in podhranjenost, ki se kažeta v splošnem slabem psihofizičnem stanju otrok. Veliko je tudi kožnih bolezni in bolezni dihal ter spolno prenosljivih bolezni, med katerimi izstopata genitalni herpes in okužba z virusom HIV (ibid.). Tej nevarnosti so še posebej izpostavljena dekleta, ki so velikokrat vključena v prostovoljno ali prisilno prostitucijo in nimajo ne znanja, velikokrat pa tudi ne možnosti uporabe zaščitnih sredstev.

Po mnenju CSC (prim. CSC 2002, 8) bi bilo treba na področju Mozambika najprej izboljšati življenjske razmere in zmanjšati stopnjo revščine do te mere, da bi lahko ljudje preživeli na tradicionalen način, torej brez zunanjih intervencij. Posebno pozornost bi bilo treba nameniti tudi preventivnim in kurativnim programom (ibid.) za uspešno reševanje problema okužb z virusom HIV, ki še posebej prizadene marginalizirane skupine (ibid.).

### **P3.21 Namibia**

»Omejeno razumevanje pojava cestnih otrok onemogoča vladi v Namibiji, da bi integrirala otroke v programe, ki bi vodili v izboljšanje njihovih življenjskih razmer. Namen pričujoče študije je raziskati splošne karakteristike, vedenjske vzorce in vzroke pojava cestnih otrok, da bi lahko omogočili vladnim programom preventivne ukrepe, vodenje in ustrezno servisiranje cestnih otrok v Namibiji.

(Grundling, Jager in Fourie, 2000, 96)

Študija Grundlinga, Jagera in Fouriea je odkrila, da se cestni otroci ne pojavljajo le v večjih urbanih predelih, kot je to značilno za večino te populacije po svetu (ibid.). Po njihovih podatkih jih je mogoče najti tudi v zaselkih v ruralnem okolju, kjer predstavljajo zaradi tradicionalnega načina življenja sicer manjši problem, vendar kljub temu izstopajo. Raziskovalni cilji so bili zastavljeni skozi štiri korake (ibid., 96–97):

1. opis splošnih karakteristik cestnih otrok v Namibiji;
2. opis vedenjskih vzorcev cestnih otrok v Namibiji;
3. opis vzrokov za nastanek pojava cestnih otrok v Namibiji;

4. opis percepcije cestnih otrok s strani obče družbe, socialnih in prostovoljnih delavcev.

Metodološko je študija temeljila na populaciji iz ruralnega in urbanega okolja in je vključevala kvalitativne in kvantitativne metodološke pristope (prim. Grundling in drugi 2000, 100). Strukturirani intervjuji so bili izvedeni neposredno v primarnem okolju cestnih otrok in so vsebovali vprašanja o socialnem ozadju otrok, njihovi osebni zgodovini, življenjskih razmerah na cesti, odnosih med vrstniki, odnosih do ostalih ljudi ipd. Vzorec je zajemal 243 otrok, od katerih je bilo 208 intervjuvanih, ostalih 35 pa zaradi starosti (do 6 let) ni bilo mogoče vključiti v intervju (ibid., 100).

Študija povzema Taconovo (prim. Grundling in drugi 2000, 96) oceno števila cestnih otrok, ki govori o 2300 otrocih v Namibiji, od teh ji živi na cestah v Winhoeku od 700 do 800. Večina otrok je dečkov, starih od 2 do 18 let. Glavni dejavniki, ki potisnejo otroke na cesto, so: finančna podpora družinam, beg iz zlorabnih družin, osirotelost ali zavrženost in tudi številčnost družine (ibid., 96).

Študija je odkrila, da cestni otroci v Namibiji zapustijo svoj dom večinoma zaradi lastnih motivacijskih vzgibov in ne zaradi eksternih dejavnikov (prim. Grundling in drugi 2000, 101). Povprečno so stari 12 oziroma 13 let, 78 % vseh otrok pa je dečkov (ibid., 101). Na cesti se po večini zanašajo sami nase oziroma na skupino, v kateri živijo. Z denarjem, ki ga zaslužijo na cesti, večina otrok pomaga pri vzdrževanju svojih družin, kar pomeni, da imajo z njo vsaj občasne stike (ibid.). Več kot polovica otrok je končala prve štiri razrede osnovne šole, 13,5% otrok pa ni nikdar obiskovalo nobene šole (ibid.). 80,2 % otrok, ki so sodelovali v intervjujih, je povedalo, da se ponoči vračajo domov in da imajo s svojimi družinami relativno tesne stike (ibid.). 19,8 % otrok, ki nimajo stikov s svojimi družinami, je povedalo, da ves čas preživijo na cesti in jih je tako mogoče opredeliti kot cestne otroke. Avtorji raziskave so dodali, da podatek o 80 % otrok, ki se vračajo domov, ni realen (ibid.). Distorzijo pripisujejo neiskrenim odgovorom respondentov in zaključujejo, da je delež 60 % realnejši (ibid.).

Več kot 80 % namibijskih otrok živi v skupinah, kar govori v prid teoriji, da ko otroci pridejo na cesto, razvijejo sistemsko mrežo pomoči in podpore, ki učinkovito nadomesti osnovne aspekte družine (ibid., 102). Otroci v skupini najdejo zaščito pred

fizičnimi zlorabami, skupaj delijo resurse, ki so jim na voljo, ter skrbijo drug za drugega. Za hrano ponavadi prosijo, velikokrat pa jo tudi kupijo z denarjem, ki so ga naberačili ali zaslužili z manjšimi občasnimi deli. Poleg beračenja je preprodaja različnih stvari najpogostejša oblika dela, ki ga opravljajo cestni otroci. Med občasna opravila, ki jih še opravljajo, spadajo: pranje avtomobilov, čuvanje parkiranih avtomobilov, nosaštvo in potiskanje tovornih vozičkov (ibid.). Čeprav je 1,7 % respondentov priznalo tudi občasne kraje v trgovinah ali žeparjenje, so avtorji zaključili, da je odstotek verjetno višji (približno 20 %) in da otroci ne bi radi bili stereotipizirani kot kriminalci (ibid.). Velik problem za otroke predstavlja dostop do prostorov, kjer bi se lahko umili. 50 % vseh otrok, ki se ponoči vrnejo domov, poroča o tem, da doma nimajo pitne vode in možnosti, da bi se umili. Respondenti tako uporabljajo vodo, ki jim je na voljo, in ta je po večini voda iz rek, jezer in kanalizacije (ibid.).

Razloge za beg na cesto so avtorji opisali kot rezultat kompleksne interakcije med dejavniki, ki so družini eksterni, in dejavniki, ki so povezani z družinsko situacijo (prim. Grundling 2000, 102–103). Med eksterne dejavnike štejejo (ibid., 102):

- visoko brezposelnost v Namibiji;
- nesposobnost regionalnega ekonomskega sektorja, da bi absorbiral potencialno ekonomsko aktivno delovno silo;
- izobraževalni sistem, ki je drag, nedostopen in tog glede na potrebe otrok iz marginaliziranih skupin;
- vpliv virusa HIV na dezintegracijo družine;
- razširjenost nepismenosti in neizobraženosti med odraslimi, še posebej starši otrok;
- pomanjkanje bivanjske infrastrukture; in
- splošno kulturno degeneriranost družbe.

Med internimi dejavniki pa avtorji izpostavljajo (ibid.):

- revščino (86,4 % otrok poroča o pomanjkanju v družini);
- zlorabo substanc v družini (v Namibiji gre večinoma za alkohol in več kot 60% otrok poroča o alkoholizmu v družini);
- dezintegracijo družine (smrt, razveza, odsotnost staršev);

- zlorabo in zanemarjanje otrok (več kot 50 % otrok poroča o zlorabah v družini, več kot 90 % otrok pa poroča o zanemarjanju staršev); in
- nasilje v družini.

Izhajajoč iz opravljene raziskave so avtorji izdelali kratko poročilo s priporočili (prim. Grundling 2000, 103). Kot prvi korak predlagajo Ministrstvu za ženske zadeve in blagor otrok, da oblikuje primerno zakonodajo, nacionalno in regionalno politiko in nacionalne smernice, ki bi omogočile pravno podlago reševanja problema cestnih otrok. Reševanje problema mora temeljiti na strategiji, ki je holistična in bi zajela tako kurativne kot tudi preventivne ukrepe (ibid., 103<sup>190</sup>). Posebno pozornost je treba nameniti rizičnim družinam in lokalni skupnosti, v kateri se te družine pojavljajo, saj je le tako mogoče preventivno vplivati oziroma reintegrirati cestne otroke nazaj v primarno okolje (ibid.).

Avtorji so mnenja (ibid.), da bi ekonomska okrepitev družbe preko zmanjšanja stopnje brezposelnosti in povečanja dostopa do izobraževalnih in zdravstvenih storitev bistveno pripomogla k reševanju oziroma eliminaciji problema cestnih otrok.

### **P3.22 Nigerija**

Cestni otroci v Nigeriji so bili šele pred kratkim spoznani kot socialni problem (prim. UNICEF 1995, Salami in van Beers 2003). Točno število cestnih otrok v tej državi ni znano, saj jih popis prebivalstva do sedaj še ni zajel, in tako vladi ni uspelo izdelati ustreznega načrta za reševanje problema (prim. Salami in van Beers 2003). Tudi delovanje nevladnih organizacij na tem področju je relativno omejeno in podatki iz tovrstnih projektov so nepopolni in neenotni. Iz popisa prebivalstva iz leta 1991 sledi, da je 45 % populacije mlajše od 15 let. Kakšno je dejansko število te populacije, je nemogoče oceniti, saj se uradni podatki o celotnem številu prebivalstva v Nigeriji razlikujejo in segajo od 88,9 milijona (prim. Ebigbo 2003, n. p.) do 115 oz. 120 milijonov (CSC 2003, 9).

---

<sup>190</sup> Ukrepe, ki bi po eni strani omogočali uspešno resocializacijo in reintegracijo cestnih otrok, po drugi pa vplivali na družino v smislu preprečevanja bega otrok na cesto.

Pojav cestnih otrok na tem področju je v večini primerov rezultat razpadlih družin, prehoda s tradicionalnega na moderen način življenja in migracij iz ruralnega v urbano okolje:

Država se sooča s socialnimi prevrati, kulturnimi konflikti, postopno industrializacijo in nepopolnimi poskusi 'vesternizacije' ('pozahodnjenja' – op. A. N.). Na tradicionalno kulturo je to v veliki meri vplivalo negativno in osrednja vzdrževalna enota v tej družbi – razširjena družina (ki zagovarja filozofijo 'sam sem varuh svojega brata'), je podlegla dezintegraciji. Potrošništvo, drža 'na hiter in lahek način do zaslužka' in 'vesternizacija' so povzročili ruralno-urbane migracije in pojav urbane revščine.

(Ebigbo 2003, n. p.)

V Nigeriji je mogoče najti na cestah dve kategoriji otrok (prim. CSC 2003, 9):

- otroke, ki živijo na cesti, tam delajo in z denarjem, ki ga zaslužijo, pomagajo vzdrževati svoje družine, h katerim se občasno ali vsakodnevno vračajo;
- cestne otroke, ki brez svojih družin živijo na cesti in so prepuščeni samim sebi.

Med faktorji, ki potisnejo otroke na cesto, avtorji (prim. Salami in van Beers 2003, 2) največkrat omenjajo fizične zlorabe (27 %), emocionalne travme (5 %), finančne težave v družini (24 %) in družinske spore (8 %). CSC (prim. CSC 2003, 10) med glavnimi razlogi za otrokov beg od doma na cesto navaja družinske težave, zakonsko nestabilnost med staršema, revščino, lakoto, zlorabe in nasilje nad otroki v družini, neprimerno oskrbo otrok in neprimerne življenjske razmere v družini, smrt enega ali obeh staršev, brezposelnost v družini, uporabo mamil pri otrocih in vpliv vrstnikov na otroka.

Cestne otroke je mogoče najti v večjih urbanih središčih po vsej Nigeriji, pojavljajo pa se tudi v ruralnih predelih (prim. CSC 2003, 9). Zadržujejo se na lokacijah, kjer je veliko ljudi, saj je tam tudi možnosti za preživetje več. »Almajiraji« so otroci (ibid.), ki jih je mogoče najti v mestih na severu države. Pravila v koranskih šolah narekujejo učiteljem, da pošljejo svoje učence na ceste, da bi tam naberačili denar za svoje izobraževanje v teh šolah. V južnem in vzhodnem delu države je mogoče najti otroke, ki s svojim delom na cesti predstavljajo del lokalnega ekonomskega sistema. Delajo

kot ulični prodajalci, nosači, loščilci čevljev, sprevodniki na avtobusih, perejo in čuvajo avtomobile, beračijo in brskajo po smeteh (prim. CSC 2003, 9–10).

Pomemben dejavnik pri oblikovanju pojava cestnih otrok je tudi število obolelih za aidsom. CSC navaja:

Trenutna ocena števila otrok, ki so izgubili enega ali oba starša zaradi aidsa, znaša v Nigeriji 700.000. Zaradi tega je veliko otrok osirotelih in na voljo jim ni nobena primerna oskrba. (CSC 2003, 10)

Študija Aderintove (prim. Aderinto 2000) z naslovom »*Social Correlates and Coping Measures of Street-Children: A Comparative Study of Street and Non-Street Children in South-Western Nigeria*«, ugotavlja (prim. Aderinto 2000, n. p.), da je večina cestnih otrok dečkov (94,9 %) (ibid.), brez ali z nizko izobrazbo (ibid.), ki prihajajo iz večjih družin (ibid.). Med največkrat navajanimi razlogi za beg na cesto so problemi v družinskem okolju, predvsem zanemarjanje in zloraba otrok (ibid.).

»Da bi na cesti preživel, se otroci vključujejo v številne ekonomske aktivnosti, pri čemer se velikokrat znajdejo v nevarnosti (Abreinto 2000, n. p.). Med najpogostejšimi dejavnostmi so pranje avtomobilov in prenašanje tovora, v nekaterih primerih pa celo vožnja avtobusa v garaže (ibid.). Aderintova zaključí (prim. Aderinto 2000, n. p.) z ugotovitvijo, da so osrednji problemi, ki povzročajo razvoj pojava cestnih otrok, vezani na družino. Med njimi izstopajo poligamija, nenadzorovano povečanje družine in distorzije oziroma dezintegracija družine ter revščina v družini (ibid.).

Pri reševanju problema cestnih otrok v Nigeriji je treba izpostaviti novo zakonodajo, ki naj bi zapolnila luknje v zakonu o zaščiti otroka in na ta način vzpostavila sistem za sankcioniranje in omejevanje problema cestnih otrok (prim. CSC 2003, 10). UNICEF in ILO pomembno prispevata ne le pri reševanju socialne krize, ampak tudi pri razumevanju pojava cestnih otrok. Pomembno vlogo pri reševanju problema pa imajo tudi nevladne organizacije, na primer ANPPCAN<sup>191</sup> in S.O.S otroška vas<sup>192</sup>, ki na različne načine pristopajo k reševanju (ibid.).

---

<sup>191</sup> ANPPCAN je akronim organizacije The African Network on the Prevention and Protection Against Child Abuse, katere naloga je preventivno delovanje in zaščita otrok pred različnimi oblikami zlorab ter zagotavljanje spoštovanja otrokovih pravic. Je panafriška mreža, ki je bila ustanovljena leta 1986 na

### **P3.23 Ruanda**

V populaciji 8 milijonov prebivalcev Ruande živi 92 % ljudi v ruralnih predelih (CSC 2004, 21). 50 % ljudi je nepismenih. Čeprav 87 % populacije obiskuje ali pa je končala osnovno šolo, je vpis v sekundarno izobraževanje izjemno nizek (1 do 7 %) (ibid.). Glavni problemi v državi so ekonomske narave, velik pa je tudi deficit na področju zdravstva in dostopa do socialnih institucij (prim. ibid.).

V Ruandi je mogoče najti na cesti tri kategorije otrok (ibid.):

1. otroci, ki so v nevarnosti, da bodo pristali na cesti: ti po večini živijo v urbanih predelih in so izpostavljeni revščini, zlorabam in izkoriščanju, pa tudi fizičnemu in spolnemu nasilju, praviloma nimajo zadostnega skrbstva staršev in po večini prihajajo iz razpadlih oziroma nefunkcionalnih družin;
2. otroci na cesti, ki preživijo večino časa zunaj družine in so vključeni v ekonomske aktivnosti otroškega dela, s svojim zaslužkom pa pomagajo pri vzdrževanju družinskega proračuna;
3. cestni otroci, ki so brez družinskih vezi in jim skupina na cesti predstavlja substitut za družino.

UNICEFOVA študija iz leta 2002 (ibid.), ki je bila izvedena v glavnem mestu Kigali, ocenjuje število cestnih otrok v Ruandi na 7000, od katerih naj bi jih 3000 živel v Kigali (ibid.). 42 % jih preživi ves svoj čas na cesti in nima nobenih stikov s svojimi družinami. Otroci so povprečno stari 14 let, večina pa je dečkov (ibid.). Med največkrat navajanimi razlogi za življenje na cesti navajajo revščino in zlorabno družinsko okolje. Pomembno pa je izpostaviti, da je za Ruando značilno relativno visoko število otrok, ki pravijo, da so izgubili svoje starše, ali pa da so se sami izgubili. UNICEF ocenjuje, da je število teh otrok, ki jih je mogoče najti na cesti, od 25 do 35 % populacije (ibid.).

---

prvi Konferenci o otroškem delu v Enugu v Nigeriji. Trenutno je v mrežo vključenih 22 afriških držav, sedež organizacije je v Nairobiju v Keniji (ANPPCAN 2009, n. p.).

<sup>192</sup> S.O.S. Childrens' Village je združenje za pomoč otrokom. Prva vas za otroke je bila zgrajena leta 1949 v Imstu v Avstriji in do leta 2007 so jih po svetu zgradili že 100 (SOSCV 2009).



Kot glavni razlog za oblikovanje pojava cestnih otrok v Ruandi UNICEF navaja disfunkcionalne vrednote v družini (kulturno specifičen sistem vrednot v družini, ki omogoča oblikovanje pojava cestnih otrok v državi – op. A. N.), pa tudi v širši družbi, saj je to osnova za oblikovanje pojava »izgubljenosti otrok« (ibid.). Pomembno vplivajo na pojav tudi razpad družine, razveze in poligamija, razširjena spolna in komercialna eksploatacija otrok in fizične zlorabe otrok. Iz kvalitativnih podatkov izhaja še, da je bilo za otroke ruralno okolje preveč dolgočasno, kar jih še dodatno motiviralo, da so zapustili svoje družine in se odpravili v mesta, ki so jim, vsaj navidezno, obljubljala svobodo, lahek zaslužek in modernost. Kot pomembne potisne dejavnike UNICEF omenja še slab dostop do zdravstvenih in socialnih storitev, dolgotrajno prisotnost vojne in oboroženih konfliktov ter permanentno travmatiziranost populacije vse od leta 1990 (ibid.).

Študija Vealove in Giorgiave (prim. Veale in Giorgia 2003), katere izsledki so bili objavljeni v članku »*Street children and political violence: a socio-demographic analysis of street children in Rwanda*«, se je ukvarjala z analiziranjem povezave med cestnimi otroki v Ruandi in političnim nasiljem nad njimi (prim. Veale in Giorgia 2003, n. p.). Prav tako sta avtorici izvedli sistematično analizo dejavnikov pojava cestnih otrok, cestne otroke pa sta umestili v trenutno situacijo v Ruandi (ibid.). Metoda je temeljila na fokusnih skupinah z informatorji in strukturiranih intervjujih z 290 otroki v štirih mestih. Vprašanja so se nanašala na sociodemografske podatke, družinsko situacijo, izobraženost, elemente iz življenja na cesti, psihološko stanje otrok in medosebne odnose na cesti (ibid.). Vaelova in Giorhieva (prim. ibid.) sta v študiji izpostavili ugotovitev, da so cestni otroci v Ruandi pretežno adolescentni dečki, 42 % je dejansko brezdomnih, relativno visok odstotek pa je tudi osirotelih otrok (ibid.). Avtorici skleneta:

Analiza izpostavlja potrebo po podpori skupnosti pri reševanju problema otrok, potrebo po oblikovanju alternativnih variant starševstva ter ustreznih politik reintegracije mladih v nove strategije, da bi na ta način preprečili migracije na cesto.

(ibid.)

Reševanje problema cestnih otrok otežuje dejstvo, da so se otroci na ta način življenja navadili in ga jemljejo kot normalnega. Situacija je posebej težka tudi za nevladne

organizacije (ibid., 21), ki nimajo ustreznih in zadostnih resursov, da bi se lahko učinkovito spopadle s problemom. Tudi lokalna skupnost je nemočna, saj je revščina razširjena in globoko ukoreninjena.

CSC (prim. CSC 2004, 21) za uspešnejše reševanje problema predlaga naslednje:

- razvoj serije ustreznih metodologij in praks, ki bodo vzpostavile neposreden stik z omenjeno populacijo, zajele njihova mnenja in potrebe ter posredovale pridobljeno znanje oblikovalcem zakonodaje;
- razvoj javne zavesti o težavah cestnih otrok in ostalih marginaliziranih populacij ter vključevanje javnosti v reševanje problema;
- oblikovanje strategij in infrastrukture za resocializacijo cestnih otrok in njihovo reintegracijo v primarno okolje.

### **P3.24 Senegal**

Senegal šteje približno 10 milijonov ljudi, od tega je približno 61 % ruralnega prebivalstva (CSC 2004, 22). Za otroke v tradicionalnem okolju je značilno, da ostanejo v svojih družinah do svoje polnoletnosti. Za otroke, ki zapustijo svoje domove pred svojim osemnajstim letom, pa je značilno, da migrirajo v urbana naselja, po večini v Dakar, in postanejo cestni otroci (ibid.). Nevladne organizacije, ki delujejo na tem področju, ocenjujejo, da je število cestnih otrok v Senegalju od 3000 do 4000 (prim. CSC 2004, 22).

Med glavnimi razlogi za beg od doma so razpad družine zaradi konflikta, ločitve, poligamije ali smrti, zanemarjanja ali zlorabe otrok, revščine in izkoriščanja otrok.

Glavne težave, s katerimi se soočajo cestni otroci v Senegalju, so:

- fizične zlorabe in nasilje: študije poročajo, da naj bi bilo 71 % žrtev nasilja in zlorab s strani staršev, učiteljev in ostalih odraslih, pa tudi otrok;
- mamila: večina cestnih otrok uživa omamna sredstva, med katerimi prevladujejo inhalanti in marihuana;
- prostitucija, spolne zlorabe in spolno izkoriščanje;
- bolezni in splošno slabo zdravstveno stanje.

V socialno-kulturnem okviru Senegala je zlasti treba izpostaviti pojav talibov:

*Talibé* je učenec koranske šole, ki v skladu s tradicijo koranske šole berači za svoje preživetje in tako plačuje šolnino svojemu mohamedskemu menihu ali religioznemu učitelju.

(UNESCO 1995, 74)

V primeru talibov sicer ne gre za klasičen primer cestnih otrok, vseeno pa ti otroci kažejo veliko značilnosti, ki jih najdemo pri cestnih otrocih, še posebno, če opazujemo njihove socialne prakse (prim. UNESCO 1995, 74–75). Pojav je socialno izredno nevaren, saj ima močno sidrišče v tradiciji koranskih šol, ki so v Senegalu prisotne že stoletja.

Že z dekretom iz leta 1896 je guverner kolonije Senegal eksplicitno prepovedal učiteljem v koranski šoli, da pošiljajo svoje učence na ceste, da bi tam beračili (ibid., 74). Dekret pa je urejal tudi pogoje za vse, ki opravljajo poklic učitelja v koranski šoli. Problema jim ni uspelo odpraviti in Senegal je skupaj s svojo neodvisnostjo dobil tudi vse socialne posledice talibov, ki so še dodatno vplivale na socialno in ekonomsko krizo v državi. Leta 1977 je Nacionalni svet socialistične partije predlagal, da bi problem talibov rešili tako, da bi koranskim šolam podelili status, ki bi bil podoben statusu, ga imajo privatne šole (ibid., 75). V istem letu je organizacija Islamic Institute izvedla raziskavo, ki je pokazala, da kar 55 % vseh vprašanih v regiji Dakar meni, da so talibi socialni problem, 44 % vprašanih pa, da ne opravljajo nobene družbenokoristne funkcije (ibid., 78). Skladno z ugotovitvami raziskave bi naj za uspešno reševanje omenjenega problema oblikovali moderno koransko šolo, reintegrirali talibe v družbeno življenje, oblikovali vajeniške in zaposlitvene centre za talibe in talibom prepovedali beračenje (prim. UNESCO 1995, 82–85).

Reševanja socialnega problema talibov so se lotile tudi nevladne organizacije in eno prvih tovrstnih združenj je Združenje DAARA, ki je začelo z delovanjem leta 1976:

Združenje DAARA je zasebno, apolitično, veroizpovedno neopredeljeno, neprofitno združenje, katerega cilj je boj proti otroškemu beračenju. V ta namen naj bi oblikovali mladinske domove, v katerih bi se izvajalo tradicionalno učenje mladih talibov.

(UNESCO 1995, 79)

Prvi dom so odprli 14. aprila 1980. Na površini dveh hektarjev je bil zgrajen kompleks z osmimi spalnicami, dvema igriščema, večnamenskim prostorom, zdravstvenim domom, kuhinjo, spalnicami za pedagoge in pisarno (ibid., 79). Skupaj z nekaterimi nevladnimi organizacijami je Združenje DAARA leta 1987 oblikovalo še skupino Action and Solidarity Group, katere namen je pomagati v slabše razvitih urbanih predelih (ibid., 89–90). Kljub relativno uspešnemu delovanju skupine, spremembam na družbeni ravni in izvedenim socialnim projektom, pa problem cestnih otrok v Senegalju ostaja pereč.

Kljub ukrepom vlade v Senegalju (prim. CSC 2004, 22), da bi odpravila problem cestnih otrok, pa je po mnenju nevladnih organizacij stanje v državi še vedno alarmantno. Ratifikacija konvencij Mednarodne organizacij za delo (ILO) in Združenih narodov za pravice otrok (UN CRC) je sicer v veliki meri omejila otroško delo, ni pa pomembno vplivala na cestne otroke (ibid.). Prav tako ni vplivala na otroško prostitucijo in kriminalne aktivnosti, za katere se izkorišča otroke (ibid.).

Po mnenju CSC (ibid., 23) bi morala vlada zagotoviti več sredstev za izgradnjo organizacijske mreže, namenjene reševanju problema cestnih otrok. Prav tako bi bilo treba nameniti več pozornosti cestnim otrokom pri oblikovanju zakonodaje (ibid.). Problem bi morali obravnavati holistično, pri čemer bi bilo treba vključiti tudi družine otrok, ki predstavljajo, po mnenju raziskovalcev, izvor problema.

Glasovi cestnih otrok iz Senegala<sup>193</sup>:

'Privlači me beračenje in kraja na cesti, saj mi omogočata lahek dostop do denarja za hrano. Mamila mi pomagajo zaspati, ne glede na vreme.'

'Nočem ostati v bolnišnici. Hočem, da mi vrnejo mojega otroka, ampak vsakič, ko ga zahtevam, mi rečejo, da nisem nič drugega kot cestni otrok.'

'Tukaj na cesti imamo popolno svobodo. Nobenih pravil. Jemljem mamila, kadarkoli se mi zahoče, nihče mi ne govori, kdaj naj vstanem..., nobenega omejevanja ni, kot je to v družini.'

---

<sup>193</sup> Odlomki iz intervjujev s cestnimi otroci v Senegalju – op. A. N.).

'Tisti moški tam, znanec moje družine, nas je podpiral tudi takrat, ko smo doma gradili svojo hišo in smo živeli še v kolibi – on je tisti, s katerim sem imel prvič spolne odnose.'

(CSC 2004, 23)

### **P3.25 Sierra Leone**

50 % populacije v Sierr Leone, ki šteje 4,6 milijona ljudi, je mlajše od 18 let. Glavna težava je poleg revščine in nizke ekonomske rasti radikalna urbanizacija, ki je povezana z rastjo urbanega prebivalstva – 3,2 % letno (CSC 2003, 11).

Glede na raziskave, opravljene v Sierr Leone (ibid., 11), je mogoče v državi identificirati dve kategoriji otrok, ki se pojavljajo na cestah:

1. otroci, ki živijo s svojimi starši in se na cesto podajo čez dan, predvsem z namenom druženja z vrstniki, ali pa zato, da bi zaslužili kaj denarja; otroci se zvečer vrnejo domov, načeloma obiskujejo šolo in starši oziroma skrbniki jih nadzirajo;
2. otroci, ki so trajno zapustili svoje družine in preživijo ves svoj čas na cesti, ki zato predstavlja primarno okolje njihovega življenja in dela.

Obe skupini sta enako občutljivi za viktimizacijo, zlorabe in kršitve otrokovih pravic. V Sierr Leone je po mnenju CSC (ibid.) nemogoče natančno oceniti število cestnih otrok, saj do danes ni bil izveden popis te populacije. Iz različnih virov je mogoče populacijo okvirno oceniti na 1625 do 3000 otrok (ibid.). Iz omenjenih virov izhaja tudi, da botruje odločitvi za beg od doma serija dejavnikov, ki segajo vse od socialno-ekonomskih dejavnikov do situacije v družini, omenjajo pa tudi vpliv vrstnikov. Otroci so na cesti izpostavljeni slabim življenjskim razmeram, pomanjkanju hrane in ustrezne obleke, pomanjkanju medicinske pomoči in ustrezne emocionalne podpore. Še posebej so izpostavljeni spolnim zlorabam in nevarnosti okužbe z virusom HIV ter ostalim negativnim socialnim vplivom, kot je na primer stigmatizacija cestnih otrok, ki izhaja iz obče družbe in je uperjena proti cestnim otrokom (ibid.).

Kot primer slabe prakse CSC (ibid., 12) navaja institucionaliziranje cestnih otrok pri vladnih institucijah, ki niso namenjene cestnim otrokom. V teh institucijah so otroci izolirani od svojih družin in institucionalna resocializacija naredi iz njih kriminalne

posameznike, ali pa pripadnike marginaliziranih skupin. Kot primer dobre prakse navaja pristop programa Otrok otroku<sup>194</sup> (ibid., 12), ki temelji na vodenem dialogu med cestnimi otroki in ostalimi, ki so ali pa še vedno živijo na cesti, in tako izkoristijo vrstniški vpliv, da si pomagajo pri razbijanju vzorca cestnega življenja.

Glasovi cestnih otrok v Sierr Leone<sup>195</sup>:

'S svojimi starši sem bil v mestu Kabala, kjer so nas napadli pripadniki RUF (*Revolutionary United Front*)<sup>196</sup>. Pobegnil sem z večjim konvojem ljudi v Makeni, kjer danes živim na cesti, saj ne morem najti svojih staršev in ostalih članov družine' (9-letni cestni deček).

'Življenje na cesti je sinonim za pekel. Spolne odnose imam z desetimi do petnajstimi moškimi na dan, da lahko zaslužim dovolj denarja za hrano. Včasih nas preganja policija, včasih pa nas celo aretirajo, baje zaradi pohajkovanja. Svojo svobodo moramo potem drago plačati. Močan moraš biti, da preživiš na cesti' (17-letni cestni deček).

'Moji starši nimajo dovolj denarja, da bi me poslali v šolo in plačali za vse potrebno. Torej moram prekupčevati s stvarmi in opravljati ostala dela, da pomagam staršem vzdrževati družino. Če prosim za prost dan, jih vedno dobim. Takšne preobremenitve so v glavnem krive, da sem na cesti, kjer sem svoboden... (15-letni cestni deček).'

(CSC 2003, 12)

### **P3.26 Slonokoščena obala**

Ekonomski rasti na Slonokoščeni obali v letih 1950–1960 je sledila rast prebivalstva in urbanizacija, kar je posledično povzročilo zlom tradicionalnih struktur, nestabilno in predvsem neenako stanje med regijami, odtokanje kapitala iz države in povečevanje državnega dolga (prim. UNESCO 1995, 38). Družbenoekonomska kriza je dosegla tudi družino. Nezaposlenost, revščina in nevzdržne družinske razmere so otroke najprej potisnile od staršev k sorodnikom, kasneje pa na cesto, kjer so prepuščeni samim sebi (prim. UNESCO 1995, 38–39; CSC 2004, 14). CSC (prim. CSC 2004, 14)

---

<sup>194</sup> Podrobnejši podatki o programu niso na voljo.

<sup>195</sup> Odlomki iz intervjujev s cestnimi otroci v Senegalu – op. A. N.).

<sup>196</sup> Revolutionary United Front (RUF) je uporniška vojaška organizacija, ki je bila organizirana v Sierr Leone v začetku leta 1991 in je definirala tradicionalne vzorce gverilskih spopadov, ki so značilni za afriške oborožene spore (prim. Globalsecurity 2009, n. p.). Organizacija je delovala v svoji osnovni obliki do leta 2002, politična stranka, ki je bila oblikovana iz njenih vrst, pa do 2007 (ibid.).

navaja nenaslovljeno študijo UNICEFA iz leta 1992, ki je ugotovila, da na cestah v mestu Abidjan živi 14.000 cestnih otrok. Od teh bi naj bilo 63 % dečkov, 35 % deklic, 52 % vseh otrok bi naj bilo mlajših od 15 let, 62 % jih je ohranilo stike s svojimi družinami in se občasno vračajo domov, 15 % pa jih ima ločene starše (ibid.). Otroci živijo na cesti, tržnicah, v okolici nakupovalnih središč, železniških in avtobusnih postajah. Preživljajo se z občasnimi deli, manjšimi prestopki, včasih pa tudi večjimi kriminalnimi dejanji (prim. UNESCO 1995, 39–41). UNESCO navaja enega svojih respondentov:

Dobil sem delo. Zaslužil sem veliko denarja. Potem sem začel krasti. Poslali so me v zapor. Sodili so mi in spoznan sem bil za krivega.  
(UNESCO 1995, 38)

Za Slonokoščeno obalo je značilno, da veliko otrok iz ekonomskih ali socialnih razlogov ne obiskuje šole in cestni otroci ne predstavljajo izjeme. Veliko je tudi otrok, ki nikoli niso obiskovali šole, in ker je moč tradicionalno razširjene družine oslABLJENA, takšni otroci pristanejo na socialnem dnu (ibid.). UNESCO v zvezi s temi otroki navaja:

V vsakem primeru so bili žrtve problemov, ki so razširjeni v spreminjajočih se afriških družbah, kjer sta tradicija in modernost v neravnovesju (poligamija, velike družine, družine brez strukture, razdvojene in ločene družine, samski moški in ženske, ženske samohranilke, ovdoveli, ločeni partnerji in ostali, ki živijo v stalnem sporu). Nadzor, ki ga je včasih imela tradicija, je s slabitvijo moči razširjene družine postal oslABLJEN.  
(UNESCO 1995, 42)

Vseeno pa avtorji (prim. UNESCO 1995, 37–40) ugotavljajo, da kažejo cestni otroci potencial, ki ga je na prvi pogled nemogoče povezati s težko situacijo, v kateri so se znašli. Raziskovalna skupina projekta EASEMO (Équipe d'Action Socio-Éducative en Milieu Ouvert<sup>197</sup>) poroča o izredni sposobnosti cestnih otrok v Bouaké, drugem največjem mestu v državi, pri soočanju z lastno izključenostjo, ponižanjem in trpljenjem. Otroci so razvili občutek za vzajemno solidarnost, izredno kreativnost pri

---

<sup>197</sup> Podrobni podatki o oblikovanju in delovanju projekta Équipe d'Action Socio-Éducative en Milieu Ouvert niso na voljo.

izogibanju težavnim situacijam in pri socialni organizaciji svojega lastnega sveta (ibid.).

### **P3.27 Somalija**

Cestni otroci v Somaliji so izpostavljeni vsem vrstam zlorab, vključujoč spolno nasilje, fizično nasilje, zlorabe, izkoriščanje in diskriminacijo. Vključeni so v najhujše oblike otroškega dela in v vse številčnejše oborožene spopade, po tem ko so napetosti med prehodno federalno vlado in ICU<sup>198</sup> eskalirale. Število cestnih otrok se povečuje iz dneva v dan. Prihajajo iz begunskih taborov v južnem delu države, kjer se povečuje število oboroženih konfliktov, težave se stopnjujejo s pogostimi poplavami in sušami.

(SOCPD<sup>199</sup> 2007, n. p.)

Otroci, ki jih je mogoče najti na cestah v somalijskih mestih, se delijo v več kategorij (ibid.):

- otroci, ki delajo na cestah, a živijo doma pri svojih družinah;
- otroci, ki živijo in delajo na cesti;
- cestni otroci, torej otroci, ki živijo na cesti, a tam ne delajo; in
- otroci, ki niso cestni otroci, imajo dom in družino, a čeprav na cesti ne delajo, tam preživijo večino svojega časa.

Dejavniki, ki jih SOCPD (prim. SOCPD 2007, n. p.) navaja kot glavne pri oblikovanju pojava cestnih otrok v Somaliji, so: revščina, oboroženi spopadi, brezposelnost in razpad družine. Ena glavnih prelomnic naj bi bila tudi zadnja državljanska vojna (ibid.). Pred njo naj bi bila družina obvarovana s strani funkcionalnega tradicionalnega socialnega sistema, ki je izvajal močnejšo kontrolo nad otroki. Družina je bila v tradicionalnem socialnem sistemu varnejša tudi zaradi močnejšega vodstva lokalnih vodij, podpirala pa jo je tudi bolj zanesljiva in variabilna tradicionalna ekonomija (ibid.). SOCPD navaja:

---

<sup>198</sup> Islamic Courts Union (ICU), formacija različnih skupin, ki so se v Somaliji združile in delujejo kot rivali legitimni administraciji.

<sup>199</sup> Organizacija 'Somali Child Protection and Development' (SOCPD) je nevladna organizacija, ki se ukvarja z zaščito in promocijo otroških pravic, predvsem pa deluje na področju zdravja, izobraževanja in rehabilitacije (CRIN 2009, n. p.). Program dela organizacije se nanaša na neposredno delo z otroki, pa tudi na delo z organizacijami, ki se ukvarjajo z omenjeno populacijo, ter organiziranje seminarjev, kongresov in izobraževanj za delo z otroki. Organizacija ima sedež v Kampali, trenutno pa je njeno delo omejeno na Somalijo.



Pred vojno so se družine, ki so se znašle v težavah, lahko vedno zanašale na razširjeno družinsko strukturo. Po vojni pa so tradicionalne strukture razpadle, kar je vplivalo na razširjeno družino, ki ni več razpolagala z ustreznimi sredstvi za skrb za vse otroke. To pa je posledično potisnilo tudi več otrok na cesto.

(SOCPD 2007, n. p.)

Število otrok na cesti je začelo rasti po padcu nekdanje somalijske vlade leta 1991, predvsem zaradi politične in gospodarske nestabilnosti (ibid.). Danes je veliko otrok v mestih v Somaliji mogoče najti na cestah iz ekonomskih razlogov, vendar večina teh otrok ni cestnih otrok. Na cestah čez dan delajo, zvečer pa se vračajo k svojim družinam. Niso člani cestnih tolp, niso vključeni v kriminalna dejanja in ne uporabljajo narkotikov. Posledično so tudi v boljšem fizičnem in psihičnem stanju kot cestni otroci. Ti otroci so izpostavljeni predvsem neustreznim delovnim razmeram, dolgemu delavniku in nezadostnemu plačilu. Je pa njihovo delo zelo pomembno za vzdrževanje družinskega proračuna in za preživetje ostalih družinskih članov (ibid.).

Cestni otroci pa so vsak dan izpostavljeni boju za golo preživetje. Sami poročajo o tem, da niso udeleženi v kriminalnih dejavnostih in da ne uživajo mamil (prim. SOCPD 2007, n. p.). Ponavadi opravljajo občasna dela, ki se ne razlikujejo od tistih, ki jih opravljajo otroci, ki delajo na cesti, živijo pa doma s svojimi družinami. Glavna razlika med enim in drugim je v tem, da cestni otroci nimajo podpore in emocionalne stabilnosti, ki jo je mogoče opaziti pri otrocih, ki živijo doma (ibid.). Tako obstaja za cestne otroke veliko večja verjetnost, da bodo vključeni v cestne bande ali katero od drugih organiziranih oblik življenja na cesti, da bi si na ta način zagotovili kompenzacijo za izostalo družino. Čeprav se otroci pritožujejo nad nasiljem na cesti, jih večina zavestno išče zavetje v skupini. Poleg nasilja so cestni otroci izpostavljeni tudi podhranjenosti, splošno slabemu fizičnemu stanju in spolno prenosljivim boleznim (ibid.).

Manjši del populacije cestnih otrok predstavljajo otroci, ki sicer živijo na cesti, vendar ne delajo. Ti otroci so najbolj izpostavljen del populacije cestnih otrok in so emocionalno najbolj nestabilni. Velika večina je zasvojenih z mamili, med katerimi

najbolj izstopajo inhalanti, khat<sup>200</sup>, hašiš in različni farmacevtski preparati. Iz intervjujev z njimi je mogoče razbrati, da jih uporaba omenjenih substanc dela močnejše in agresivne ter da je to njihov primarni izvor zadovoljstva in sreče (ibid.).

UNICEF (prim. SOCPD 2007, n. p.) je leta 2003 v Somaliji izpeljal raziskavo, ki je ugotovila, da je problem cestnih otrok v Somaliji eden največjih socialnih problemov v državi, ne toliko zaradi velikega števila cestnih otrok, ampak zaradi tendence rasti števila cestnih otrok in zelo slabega položaja otrok. V somalijskem mestu Mogadishu naj bi živelo več kot 3000 cestnih otrok, otrok, ki na cestah delajo, pa naj bi bilo okoli 15.000 (ibid.).

Organizacija SOCPD je v sodelovanju z mednarodnimi organizacijami izpeljala številne projekte, katerih glavni namen je pomoč somalijskim cestnim otrokom (prim. SOCPD 2007, n. p.). Veliko projektov je bilo izpeljanih tudi z namenom oblikovanja javne zavesti o pojavu samem. Delavnice in seminarji naj bi pomagali predvsem javnosti in tistim, ki prihajajo v stik s to populacijo, da bi prepoznali položaj otrok in se usposobili za pomoč pri reševanju te problematike (ibid.).

### **P3.28 Sudan**

Sudan je največja država v Severni Afriki, vendar kljub ekonomski rasti, ki se je začela z odkritjem naftnih vrelcev v sedemdesetih in osemdesetih letih prejšnjega stoletja, 70 % do 90% ljudi še vedno živi pod mejo revščine (CSC 2004, 17). Omejen je tudi dostop do tekoče vode, ustrezne hrane, izobraževanja ter osnovnih socialnih in zdravstvenih storitev. V populaciji 31 milijonov ljudi živi nekaj manj kot 50 % mlajših od 18 let, rast prebivalstva pa je z 2,6 % ena najvišjih na svetu (ibid.). CSC izpostavlja:

Po sudanskem mladoletniškem zakonu (1983) je 'klatež fant ali dekle, ki je star manj kot 18 let in je izpostavljen delinkventnosti, brezdomnosti in ni sposoben prezentirati ustreznih informacij o samem sebi'. »Za klateže imajo otroke, ki preživijo noč na cesti, otroke, ki so jih

---

<sup>200</sup> Khat (poznan tudi kot qat, qaat, quat, gat, chat, chad, chaad in miraa) je izraz za liste grma *Catha edulis*, ki jih je potrebno žvečiti kot tobak, ali pa skuhati v čaj, da imajo omamni učinek (Wordnet 2009).

starši zapustili, in tiste, ki živijo na cesti, beračijo, se prostituirajo in so drugače 'nemoralni', oziroma vključeni v kriminalne aktivnosti.

(CSC 2004, 18)

Doda pa še:

Po Začasni uredbi zakona o nadzoru prebivalstva Khartouma iz leta 1996 je cestni otrok definiran bolj eksplicitno kot 'oseba, ki nima stalnega prebivališča in stalnega vira dohodka.'

(CSC 2003, n. p.)

Pri obeh definicijah je treba izpostaviti, da gre za pravni definiciji, ki opredeljujeta otroka, ki zapusti družinsko okolje, oziroma starše ali skrbnike, z nepopolnim razumevanjem posledic svoje akcije (ibid.). Socialne definicije so bolj natančne in ločijo med *otroki na cesti* in *cestnimi otroki*, večinoma pa so oboji otroci (glej 2.3 *Koncept cestnih otrok, definicije in kategorizacije*) opredeljeni kot zapuščeni otroci (ibid.).

Število cestnih otrok je v Sudanu zelo težko oceniti, predvsem zaradi variiranja števila otrok na cesti glede na letni čas in zaradi visoke stopnje mobilnosti populacije. Dostopni podatki ocenjujejo število cestnih otrok za leto 2002 na 70.000, od katerih naj bi jih 73 % živelo v glavnem mestu Khartoum, kjer število cestnih otrok narašča vse od leta 1980, predvsem zaradi vojne in dolgih sušnih obdobj. 86 % otrok je dečkov, starih od 12 do 15 let (ibid.).

Dejavnike, ki potisnejo otroke na cesto, je CSC razdelil v tri skupine (ibid.):

1. ekonomski dejavniki, ki silijo otroke, da delajo oziroma da zapustijo družino zaradi revščine;
2. politični oz. okoljski dejavniki (vojna, oboroženi konflikti in suša);
3. disfunkcije družine (nesoglasja med družinskimi člani, fizične in spolne zlorabe znotraj družine, razpad družine, včasih tudi dolgočasje v družini).

Glavne težave otrok na cesti so (ibid.):

- negativna javna percepcija cestnih otrok, ki vidi otroke kot kriminalce;

- inkriminacija cestnih otrok z zakonom: otroke lahko po sudanskem zakonu aretirajo zaradi klateštva, zaradi česar jim grozi zapor ali bičanje z do 20 udarci;
- množično institucionaliziranje cestnih otrok: sudanski zakon predpisuje, da je otroke treba po aretaciji poslati v mladinski prevzgojni zavod ali zapor, v obeh pa so otroci še dodatno izpostavljeni spolnim in fizičnim zlorabam, tako se po izpustitvi še težje integrirajo v družbo;
- omejen dostop do osnovnih javnih storitev: zdravstva, izobraževanja, pravne podpore ipd.;
- otroško delo: po popisu prebivalstva iz leta 1993 je kar 82 % cestnih otrok vključenih v ekonomske aktivnosti otroškega dela;
- zloraba substanc: dve tretjini cestnih otrok uporablja alkohol, inhalante in/ali marihuano.

Awad (2002) je v Sudanu izvedel študijo cestnih otrok in njihovih strategij samovzdrževanja na podlagi socialnega kapitala, ki so ga otroci na cesti sami razvili. Študija analizira nastanek subkulture cestnih otrok s političnega, socialnega, kulturnega in izobraževalnega vidika, predvsem z željo po interdisciplinarnem razumevanju pojava in s tendenco po integraciji dobljenega znanja v učinkovit preventivni program. Raziskava je temeljila na intervjujih, ki jih je avtor izvedel med cestnimi otroki v glavnem mestu Khartoum (Awad 2002, 105).

Kot glavno preživetveno tehniko cestnih otrok avtor izpostavlja organiziranje otrok v skupine oziroma klike (ibid., 108). Na ta način si otroci zagotovijo fizično in emocionalno varnost, skupina pa v tem primeru deluje kot nekakšen substitut za izostalo družino. Eden najpomembnejših elementov življenja v cestni skupini je nedvomno cestna kultura, o kateri Awad pravi:

Za cestne otroke je njihova kultura njihova etična vez in ta kultura lahko predstavlja vzorec osnovnih prepričanj in norm, kot je, na primer, razlikovanje med dobrim in slabim v skladu z definicijami njihovih potreb.

(ibid.)

Agresivnost, na primer, je v tej luči mogoče razumeti tudi kot del preživetvenega mehanizma, oziroma kot produkt socializacije v cestno kulturo (ibid.). Seveda pa je cestna socializacija tudi tesno vezana na primarno socializacijo, ki so jo otroci izkusili doma. Avtor tako navaja Aptekarja (ibid., 109), ki pravi, da v večini patriarhalnih družb fantje razvijejo podobo in odnos spoštovanja do močne moške figure že v zgodnjih letih. Fantje, ki so vzgajani v družinah, ki jih vodijo ženske, pa ne razvijejo odnosa spoštovanja avtoritete, ampak razvijejo sposobnost služenja denarja in zagotavljanja lastne neodvisnosti od staršev (ibid.). Tako obstaja za otroke, ki odraščajo brez očeta, veliko večja verjetnost, da bodo pobegnili od doma, kot pa za otroke, ki imajo močno očetovsko figuro.

Seveda pa cestna kultura ne vključuje nekontrolirane agresivnosti in otroci obvladajo situacije, ko morajo lastno agresivnost brzdati, razumejo pa tudi odnos 'daj-dam' ter številne tehnike pogajanja, kar postane del njihovega kulturnega kapitala (ibid., 112). Avtor poudarja tudi, da otroci redko delujejo kot individualisti in da življenje na cesti preveva duh kolektivnosti, kar omogoča otrokom zelo prilagodljivost inboljšša njihove možnosti za preživetje (ibid.).

Med pomembnejšimi akcijami, ki so bile v zadnjih desetih letih izvedene na področju problematike cestnih otrok v Sudanu, CSC izpostavlja pozitivne zakonodajne ukrepe vlade (npr. pilotski projekt sodišča za mladoletniške prestopnike leta 1999) in uspešno kolektivno delovanje nevladnih organizacij (npr. programi pravne pomoči za cestne otroke, zbirni in dnevni centri).

### **P3.29 Tanzanija**

Otroci, mlajši od 15 let, predstavljajo 46 % populacije v Tanzaniji. V urbanih naseljih živi približno 26% ljudi. Porast števila cestnih otrok se je začel leta 1990 zaradi revščine v družini in zaradi obolelosti za aidsom. Po Mkombozijevi raziskavi iz leta 2000 je 22 % otrok prišlo na cesto zaradi osipa, ker niso bili sposobni plačati šolnine.

(CSC 2002, 8)

Revščina, in posledično tudi ruralno-urbane migracije, so glavni razlog za oblikovanje pojava cestnih otrok v Tanzaniji (ibid.). Prav tako je mogoče šteti kot pomembne

dejavnike spremenjen način kmetovanja, ki je uničil tradicionalne kmetije in z oblikovanjem velikih kmetij z intenzivnim načinom kmetovanja povzročil množično brezposelnost. Ekonomski stres se je prenesel na družino, ki je podlegla revščini, alkoholizmu in nasilnemu vedenju ter je postala disfunkcionalna ali pa je razpadla (ibid.).

Otroci, ki so pristali na cestah kot cestni otroci, so znani pod imenom *watoto wa mitaan* in so podvrženi kriminalizaciji, politizaciji ter so splošno dehumanizirani (ibid.). Negativna javna percepcija cestnih otrok kot nadloge in kot manjvredne populacije še dodatno otežuje oblikovanje ustreznih resocializacijskih in reintegracijskih programov (ibid.).

Najobširnejšo študijo cestnih otrok v Tanzaniji je leta 1999 izvedel UNICEF (ibid.), vendar raziskovalci v svoje delo niso vključili spolnih zlorab. Relativno omejen del poročila, ki se je nanašal na spolne zlorabe, je temeljil na analizi 102 primerov posilstev med junijem 1993 in januarjem 1996:

Odkrili so, da je bilo v populaciji 21 % otrok mlajših od 4 let, več kot polovica otrok pa naj bi bila starih od 4 do 14 let. V 61 % posilstev je bil storilec otroku dobro poznana oseba, družinski prijatelj ali sosed. Policijska statistika med letoma 1991 in 1995 izpostavlja 756 primerov oskrunitve in sodomiziranja otrok, mlajših od 14 let, trend pa je v porastu.

(Lalor 2004, 836)

Kevin Lalor je v svojem članku, v katerem je primerjal cestne otroke v Tanzaniji in Keniji, izpostavil problem spolne zlorabe otrok, ki je značilen za Tanzanijo. Študije spolnih zlorab otrok, ki so bile opravljene v tem delu sveta, so ostale po večini neobjavljene (prim. Lalor 2004, 833). Tako je glavni namen njegovega članka »*Child sexual abuse in Tanzania and Kenya*« analizirati in osvetliti nekatere elemente, ki so jih te študije odkrile, predvsem v zvezi z naravo zlorab in njihovo frekventnostjo.

Avtor je za potrebe študije vzpostavil stik z akademiki, vladnimi in nevladnimi organizacijami ter organizacijo Združenih narodov, čemur je sledilo terensko delo, ki ga je opravil poleti 2001 (ibid.). Glavna metoda, uporabljena pri opravljanju terenskega dela, je bil intervju.

Lalor v svojem članku omenja relativno neraziskanost problema spolnih zlorab, navaja pa tudi nekaj študij, ki so bile na tem področju izvedene. Rajani in Kudrati (prim. Lalor 2004, 835) navajata spolne zlorabe v obliki prostitucije za 5 % dečkov in 15 % deklic v Mwanzi (ibid.). Še bolj razširjen naj bi bil ritual iniciacije novega člana v skupino dečkov, ki vključuje analno občevanje, in sta ga avtorja opisala »kot pomemben obred prehoda in točko oblikovanja identitete« (prim. Lalor 2004, 835–836), kar naj bi bila relativno pogosta izkušnja cestnih otrok v Mwanzi. Relativno pogosto naj bi bilo tudi analno občevanje med dečki na cesti, predvsem z namenom sprostitve. Svojevrsten paradoks pa predstavlja dejstvo, da je najhujša stigma poniževanja, kar jo lahko dobi fant na cesti, stigma *mhanisi*, kar slengovsko pomeni *peder* (ibid., 835). Pri dekletih je spolna aktivnost velikokrat tudi ekonomsko motivirana, čeprav so same opisale prostitucijo kot zelo neprijetno, včasih pa zaradi nasilnih strank celo nevarno.

Lalor navaja kot enega glavnih razlogov za relativno visoko stopnjo spolne aktivnosti, ne le med cestnimi otroki, ampak pri otrocih nasploh, v Tanzaniji razširjeno prepričanje, »da se je mogoče "očistiti" aidsa ali ostalih STD (spolno prenosljive bolezni – op. A. N.) oziroma obče nesreče tako, da imaš spolne odnose z devico ali mladim dekletom« (prim. Lalor 2004, 836–837). Ljudje v Tanzaniji pomoč za zdravljenje omenjenih bolezni velikokrat poiščejo pri lokalnih zdravilcih in vračih, ti pa jih velikokrat izkoristijo tako za pridobitev materialnih koristi, kot tudi za spolne usluge.

Pomemben razlog oblikovanja pojava cestnih otrok najde avtor tudi v razpadu tradicionalnih vrednot. V preteklosti je v tanzanijski družbi vladalo prepričanje, da so vsi odrasli odgovorni za vzgojo otrok.

Prej omenjena raziskava TAMWA<sup>201</sup> (Tanzanian Media Women's Association – op. A. N.) je pokazala, da je porast posilstev in zlorabe otrok treba pripisati izpostavljenosti tujim kulturam,

---

<sup>201</sup> The Tanzania Media Women's Association (TAMWA) je nevladna in neprofitna organizacija, ki je bila ustanovljena pod okriljem organizacije Societies Ordinance, 17. novembra leta 1987 (TAMWA 2009). Glavne aktivnosti TAMWA so usmerjene v delo z mediji za boj proti nasilju, rasni in spolni nestrpnosti in za zaščito žensk (prim. TAMWA 2009, n. p.). Delovanje je usmerjeno predvsem v lokalne skupnosti, lokalno politiko in lokalno gospodarstvo, pomembne povezave pa ima organizacija

ki prikazujejo dekleta, oblečena v mini krila, oprijete hlače in prosojne obleke, ki privlačijo mlade moške in fante.

(Lalor 2004, 837)

Spolne zlorabe otrok naj bi bile po Lalorjevih besedah (ibid., 389) v Tanzaniji v porastu kljub temu, da uradna baza podatkov ne obstaja. Šlo bi naj predvsem za komercialno eksploatacijo otrok, še posebej pa so temu izpostavljeni cestni otroci.

### **P3.30 Togo**

Število prebivalstva v Togu je okrog pet milijonov, 70 % ljudi je mlajših od 20 let, značilnost populacije pa je tudi nenavadno visok odstotek žensk (prim. CSC 2004, 23)<sup>202</sup>. Država je revna. Ker veliko otrok nima dostopa do osnovnih dobrin, kot sta na primer šola ali zdravstvena institucija, le približno 65 % otrok obiskuje osnovno šolo (ibid.).

Rastoče število cestnih otrok v Togu v zadnjih letih bi lahko pripisali skokoviti rasti prebivalstva in procesom, ki jim je bila tradicionalna družba podvržena v zadnjem desetletju, predvsem modernizaciji in demokratizaciji (ibid.). Otroci živijo v urbanih predelih in imajo delno ali povsem prekinjene stike s svojimi družinami.

Zaradi pomanjkanja študij, ki bi raziskale ta pojav, je število cestnih otrok v Togu nemogoče natančno oceniti. Ocene so zelo različne. Za glavno mesto Lome, na primer, segajo od 500 do 3000 (ibid.). Nobenih natančnih podatkov ni o njihovi starosti, strukturi po spolu, socio-psiholoških značilnostih in psihofizičnem stanju.

---

tudi z nacionalno ravniyo. Kot primer navajamo petletni načrt, ki je bil sprejet za obdobje od leta 2003 do 2007 (ibid.):

- izboljšanje položaja žensk in njihovo 'vidnost' v okvirih lokalnega in nacionalnega razvoja;
- revizija poročnega zakona iz leta 1971;
- odprava najhujših oblik otroškega dela;
- organizacije kampanij proti AIDS/HIV okužbam;
- krepitev vloge javnosti v dialogu, vezanem na spolne neenakosti;
- organizacija Informacijskega središča;
- institucionalizacija Kriznega centra zunaj TAMWA;
- zbiranje sredstev za širitev pisarne.

<sup>202</sup> Natančnega podatka o številu žensk oziroma odstotku omenjene populacije CSC ne navaja (prim. CSC 2004).



Da bi se izognili stigmatizaciji te skupine, je v Togu v uporabi izraz »cestni otroci« izključno takrat, ko je govora o njihovih življenjskih pogojih, ne pa tudi v povezavi s tem, kdo ti otroci so, oziroma kakšne so njihove osebne značilnosti.

(CSC 2006, 24)

Vzroki za otrokov beg na cesto največkrat vključujejo revščino, brezposelnost, številčno preobremenjenost družine in neprimerne bivalne razmere (ibid.). Veliko teh dejavnikov bi lahko povezali z radikalno urbanizacijo, ki se odvija v državi in kateri se socialno-ekonomski sistem ni uspel prilagoditi. Stres, kateremu je izpostavljena družina, vpliva na medosebne odnose in otroci so velikokrat izpostavljeni nasilju in zlorabam v družini. Tako prihaja večina cestnih otrok v Togu iz problematičnih ali razpadlih družin (ibid.).

Cestni otroci poročajo o številnih težavah, ki so v veliki meri povezane z njihovo življenjsko situacijo. V večini primerov gre za težave s primernim mestom življenja, obleko, hrano in denarjem ter tudi dostopom do zdravstvenih institucij in šole (ibid.). Otrokom je najpomembnejše varno mesto za prenočevanje, a pokazalo se je, da je poiskati takšno mesto tudi največji problem. Zaradi zgoraj omenjenih težav so otroci izpostavljeni posledicam, ki se kažejo predvsem v njihovem slabem zdravstvenem stanju, ki velikokrat vključuje obolenja hrbtenice in mišic ter kožne bolezni. Podhranjenost še dodatno pripomore k slabemu fizičnemu stanju otrok (ibid.).

Vlada v Togu je ratificirala številne pomembne mednarodne konvencije, ki se nanašajo na zaščito otrok (ibid.). Te vključujejo tudi Konvencijo Združenih narodov o pravicah otrok (UN CRC), African Charter on the Rights and Well-Being of the Child in ILO konvencije (prim. CSC 2004, 24). Vseeno pa konkretna zakonodaja, ki bi otroke neposredno in tudi dejansko zaščitila, v Togu še ne funkcioniira. In s tega zornega kota se stanje še ni bistveno spremenilo (ibid.).

### **P3.31 Tunizija**

Izhajajoč iz popisa prebivalstva za leto 2001 živi v Tuniziji 9,6 milijona ljudi, od tega 63 % v urbanih, 37 % pa v ruralnih predelih. Otroci, stari do 15 let, predstavljajo približno 30 % celotne populacije (prim. CSC 2004, 21). Glede na regijo, v kateri je

Tunizija, je ekonomsko stanje relativno dobro, saj znaša odstotek prebivalstva, ki živi pod mejo revščine, le 6 % celotnega prebivalstva (ibid.).

Statistike, vezane na cestne otroke v Tuniziji, so zelo nezanesljive in redke, saj ta kategorija v tunizijski zakonodaji ne obstaja. Podatki, ki obstajajo, so izvečeni iz poročil o izgubljenih otrocih tunizijske Varnostne službe. Organizacija je registrirala 1201 primer družin, ki so iskale svoje otroke v prvih devetih mesecih leta 2002, od tega so 1057 primerov rešili s ponovno združitvijo z družino (ibid.). Večina otrok je od doma pobegnila po lastni volji, podatki pa ne zajemajo okoliščin, v katerih so bile te odločitve sprejete.

Med dejavniki, ki potisnejo otroke na cesto, CSC izpostavlja ruralno-urbane migracije, ki so ekonomsko motivirane (prim. CSC 2004, 21–22). Zaradi pomanjkanja delovnih mest v urbanih naseljih migranti ostanejo brezposelni in velikokrat brezdomni, vedno pogosteje pa se dogaja, da modernizacija posega v tradicionalno kmetijstvo in sili kmetovalce k opuščanju tradicionalnih načinov kmetovanja ter izbiro med brezposelnostjo ali migracijo v mesta. Pomemben dejavnik je tudi ekonomski položaj družine, ki zaradi revščine sili otroke najprej k delu, kasneje pa tudi k življenju na cesti. Otroci revnih družin so tako veliko bolj izpostavljeni nevarnosti, da bodo zapustili svoje družine in postali cestni otroci. Ekonomski položaj, oslabitev tradicionalne družine in splošna tendenca po modernizaciji velikokrat oblikuje disfunkcionalno družino. Brezposelnost, ločitve, nasilje v družini in odsotni starši vplivajo negativno na otroke in ti elementi velikokrat poskrbijo za motiviranost otrok, da pobegnejo na cesto, kjer otroci najdejo svobodo in samostojnost.

Kot pomembne korake pri reševanju problema cestnih otrok v Tuniziji CSC (ibid., 22) izpostavlja:

- oblikovanje akcijskih preventivnih programov, ki pristopajo neposredno k otrokom na cesti in delujejo preventivno in kurativno;
- ratifikacijo zakonodaje, ki ščiti otroke in služi kot podlaga za vse nadaljne akcije, povezane z reševanjem problema cestnih otrok;
- oblikovanje *Nacionalnega programa za boj proti otroški brezdomnosti in brezkončnim tavanjem*, ki daje policiji in ostalim institucijam

pooblastila, povezana z zajemanjem cestnih otrok ter njihovo vrnitvijo v družine oziroma skrbniške institucije;

- oblikovanje 10 centrov za socialno integracijo znotraj Ministrstva za socialne zadeve, katerih namen je raziskovanje obnašanja otrok in oblikovanje preventivnih ukrepov za zmanjšanje števila otrok, ki bi lahko pobegnili na cesto;
- razvoj socialnih in pravnih programov zaščite otrok, ki nimajo podpore staršev ali skrbnikov;
- vzpostavitev Zelenega telefona, brezplačne telefonske linije za pomoč otrokom, ki so v stiski.

### **P3.32 Uganda**

CSC ocenjuje populacijo mlajših od 18 let v Ugandi na 51 % celotne populacije (prim. CSC 2002, 8). Cestnih otrok naj bi bilo v državi približno 10.000, med najpogosteje navajanimi faktorji, ki potisnejo otroke na cesto, pa so oboroženi konflikti, bolezen (predvsem aids), pomanjkanje izobrazbe in globoka revščina (prim. CSC 2002, 8).

Otroci so se na cestah v Ugandi začeli pojavljati v zgodnjih sedemdesetih letih, kar številni avtorji pripisujejo predvsem migracijam iz ruralnih v urbana področja (prim. Young 2003, 472–474). »Fantje s tržnice« so prvi zabeležen primer cestnih otrok v glavnem mestu Kampala (ibid., 475). Otroci se zbirajo na tržnicah in ostalih aktivnih mestih ter tam sodelujejo v različnih zaposlitvah, beračenju in kriminalnih aktivnostih. V začetku osemdesetih let prejšnjega stoletja je upor Nacionalnega uporniškega gibanja<sup>203</sup>, katerega namen je bil strmoglavljenje predsednika Iddida

---

<sup>203</sup> Nacionalno uporniško gibanje (National Resistance Movement, NRM) je »nacionalna, inkluzivna, nesektaška, multi-ideološka, široko interesna in progresivna organizacija« (NRM 2009, n. p.), ki deluje v Ugandi in katere osnovni slogan je »Mir, enotnost in socialna transformacija« (ibid.). Osnovni namen organizacije je transformacija Ugande iz obubožane družbe v moderno, industrijsko razvito družbo (ibid.). Posebno pozornost naj bi posvečali tudi izboljšanju položaja žensk, mladih in otrok, invalidov ter delavcev v državi (ibid.). Organizacija navaja kot enega glavnih dosežkov v zadnjih letih decentralizacijo moči v državi in krepitev vpliva lokalnih ravni, ki velikokrat tudi sežejo vse do vaških skupnosti. Organizacija se sicer zavzema za demokracijo in enakopravnost, vendar v svojih dokumentih (prim. NRM 2009, n. p.) namiguje tudi k nasilnemu varovanju pravic in svoboščin državljanov Ugande.

Amina (prim. Young 2003, 475), zanetil boj, ki je za seboj pustil 500.000 mrtvih, 300.000 vdov in 800.000 sirot, kar je posledično povzročilo velik porast števila cestnih otrok (ibid.). V zadnjih desetih letih je pri oblikovanju pojava cestnih otrok v Ugandi pomembno omeniti tudi aids (ibid.). Po podatkih organizacije Jubilee Action<sup>204</sup> naj bi bilo kar 20 % populacije v Ugandi nosilcev virusa HIV. Ocenjujejo tudi, da je v Ugandi milijon otrok, ki so do svojega 15. leta zaradi aidsa izgubili enega ali oba starša, kar je najvišje število sirot zaradi te bolezni na svetu.

Oblasti v Ugandi so izdelale načrt za rehabilitacijo cestnih otrok in mladine, po katerem naj bi otroke pobrali s ceste, jih namestili v mladinski zapor in jih po uspešni rehabilitaciji vrnil v njihove domove (ibid.). Po načrtu, ki je bil realiziran v Kampali (prim., 17), so v prvi etapi s cest nasilno pobrali 500 otrok in jih namestili v Nacionalnem rehabilitacijskem centru Kamparingisa (prim. Russell, 17–18).

Jedro rešitve (problema cestnih otrok – op. A. N.) je Uganda oblikovala v centru 'Kamparingisa National Rehabilitation Centre' (KNRC), ki je bil izvorno prevzgojni center za rehabilitacijo mladoletnih prestopnikov...

(Russell in drugi 2005, 16)

Od leta 2002 se tovrstne akcije izvajajo približno enkrat na štiri mesece, skupno število odpeljanih otrok pa uradno ni znano (ibid., 17). Iz raziskave, ki je bila opravljena maja 2005 in naj bi preverila rezultate rehabilitacijskega načrta, izhajajo med drugimi tudi naslednje ugotovitve (prim. Russell in drugi 2005, 19–22):

- otroci, ki so bili nameščeni v center KNRC, so dobili posteljo (ibid., 29), ustrezno hrano in izobraževanje (ibid., 26);
- javnost se je pozitivno odzvala na zmanjšano število cestnih otrok, stopnja nadlegovanja in kriminalnih aktivnosti naj bi po javnem mnenju padla (ibid., 27–28);
- otroci, ki so zbežali iz KNRC nazaj na cesto, sicer menijo, da bi center lahko bil dobro mesto, vendar da se tudi tam dogajajo zlorabe, predvsem fizične in spolne (ibid., 31);

---

<sup>204</sup> Podrobnejših podatkov o delovanju organizacije ni na voljo.

- c. nasilno pobiranje otrok s ceste je otroke naredilo bolj previdne in jih potisnilo v »podzemlje«, tam pa so oblikovali skupnost, ki je manj vidna (ibid., 19);
- d. KNRC se bolj nanaša na prikrivanje problema cestnih otrok kot pa na pomoč, saj se ne ukvarja z vzroki problema cestnih otrok (ibid., 19–20).

### **P3.33 Zambija**

V Zambiji, ki ima 11,6 milijonov prebivalcev, je 47 % populacije stare manj od 18 let, od teh naj bi bilo, po uradnih ocenah iz leta 1996, 75.000 cestnih otrok (CSC 2002, 9). 20 % moških med 15. in 49. letom starosti je obolelih za virusom HIV, pričakovana življenjska doba med populacijo pa je 37 let (ibid.). Cestni otroci se pojavljajo predvsem v večjih urbanih predelih, največ pa jih živi v glavnem mestu Lusaka. Zanje je značilno, da živijo na cesti v skupini ali kot posamezniki, saj oblike življenja na cesti v Zambiji ne vključujejo družin (ibid.).

Kot glavni vzrok za oblikovanje pojava cestnih otrok v Zambiji navajajo študije predvsem ekonomske elemente, med katerimi izstopa revščina, zlorabno družinsko okolje in zelo visoka stopnja okužbe z virusom HIV (ibid.). Cestni otroci so izpostavljeni slabim življenjskim razmeram, dodatno težavo za oblikovanje učinkovitega programa reševanja problema pa predstavlja neenakomerna razpršitev vladnih sredstev. To po eni strani onemogoča rehabilitacijo in reintegracijo cestnih otrok v družbo, po drugi strani pa tudi povečuje število otrok, ki pristanejo na cesti zaradi neučinkovitega socialnega programa (ibid.).

Kot pogoj za oblikovanje učinkovitega programa reševanja problema cestnih otrok v Zambiji študije izpostavljajo (prim. CSC 2004, 9):

- zagotavljanje zadostnega števila profesionalnega kadra;
- povečanje kapacitet nevladnih organizacij, ki se ukvarjajo s cestnimi otroki; in
- oblikovanje programov, ki bi temeljili na neposrednem stiku z otroki na cesti.

Po mnenju avtorjev (prim. CSC 2004, 9) bi bilo treba vzpostaviti tudi mrežo nevladnih organizacij, ki bi bile povezane s socialnim in ekonomskim sektorjem in bi na podlagi integriranega sodelovanja lahko učinkoviteje delovale.

Ena pomembnejših sodobnih študij cestnih otrok v Zambiji je bila izvedena leta 2001 v glavnem mestu Zambije Lusaki (Musonda 2002). Glavni namen študije je bil zbirati demografske informacije ter informacije, na podlagi katerih bi bilo mogoče izdelati program rehabilitacije in reintegracije cestnih otrok v državi. V raziskavi je sodelovalo 1232 otrok, starih od 4 do 18 let, 60 % otrok je bilo starih od 12 do 16 let, 80 % je bilo fantov (Musonda 2002, 1). Glavne ugotovitve študije so:

- več kot polovica otrok, ki so sodelovali v raziskavi, je osirotelih (odsoten eden ali oba starša), le 42 % otrok je imelo živa oba starša (ibid., 8);
- po mnenju intervjuvancev vplivajo na odločitev za življenje na cesti bolj kot družinska situacija ekonomski dejavniki: med njimi izstopa revščina - večina otrok prihaja iz družin, ki živijo pod mejo revščine, 90 % staršev oziroma skrbnikov je brezposelnih, manjši del intervjuvancev navaja med razlogi tudi zlorabno družino (ibid.);
- več kot 70 % otrok je bilo na cesti v dnevnem času, približno četrtnina pa je na cesti ostala tudi ponoči, nočno življenje na cesti je bolj značilno za dekleta (ibid., 9);
- geografska področja v mestu, ki jih okupirajo cestni otroci, vključujejo tržnice, bare, pločnike, nakupovalne centre, avtobusne postaje in parkirišča (ibid., 13);
- več kot polovica otrok se za preživetje ukvarja z manjšimi občasnimi opravili (prodaja hrane, priložnostna opravila), približno 1 % otrok je navedlo tudi prostitucijo, 20 % otrok se ukvarja z beračenjem, 13 % pa se jih zanaša na pomoč lastne družine; zaslužek je variabilen in znaša od 100 do 100.000 ZMK (zabijska kwacha, nacionalna valuta) na dan (0,03 \$ do 333 \$); najdonosnejša dejavnost je prostitucija; večino denarja otroci porabijo za hrano in obleko (ibid., 14);
- cestni otroci največkrat najdejo pomoč pri ljudeh, ki jih srečujejo na cesti, in pri prijateljih; pomoč policije in socialnih služb pa intervjuvanci omenjajo v manj kot 2%; 60 % otrok pravi, da ne ve, na koga se obrniti po pomoč v primeru, če bi jo potrebovali (ibid., 15);

- kljub relativno visoki stopnji poznavanja programov nevladnih organizacij pa se otroci na te organizacije ne obračajo in ne izkoriščajo alternativ, ki jim jih te organizacije ponujajo; le vsak tretji otrok je imel stik s katero od organizacij, približno 10 % pa jih je bilo v trenutku opravljanja raziskave v nekaterih organizacijah tudi nameščenih; kot glavni razlog za ne vključevanje v te organizacije so otroci navajali strah pred pretepanjem, strah pred spolnimi zlorabami in pomanjkanje hrane, včasih pa tudi pomanjkanje priložnosti, da bi zaslužili kaj denarja (ibid., 16);
- med 1232 cestnimi otroki jih več kot dve tretjini ne obiskuje nobene od vzgojno-izobraževalnih institucij, 36 % pa je niti nikdar ni; pomembno je poudariti, da 25 % otrok, ki dejansko živijo na cesti, obiskuje šolo; med najpogosteje navedenimi razlogi za opustitev izobraževanja so ekonomski razlogi (ibid., 18);
- najpogostejše zdravstvene težave cestnih otrok so malarija, glavoboli, kašelj, bolečine v prsih in diareja; med otroki, starimi od 12 do 18 let, je 4,3 % fantov in 17,1 % deklet imelo spolno prenosljive bolezni; več kot polovica 18-letnih, 40 % 17-letnih in 20 % 16-letnih deklet je poročalo o svoji nosečnosti v preteklosti, iz česar izhaja, da je večina otrok spolno aktivnih (ibid., 20);
- uporaba omamnih sredstev je med otroki relativno visoka: približno 25 % otrok uporablja marihuano in inhalante, pa tudi *jenkem* (fermentirane odplake, fekalije), *ballan* (surov tobak), cigarete, bencin, pivo in kokain; te substance uporablja bolj moška populacija, je pa v veliki meri prisotna pri otrocih, ki so stari 11 let in več (ibid., 22);
- več kot polovica cestnih otrok navaja primere, ko so bili žrtve nasilja na cesti (ibid., 23);
- med tistimi, ki so poleg že omenjenih ekonomskih aktivnosti navajali še kake druge aktivnosti, izstopata šport in obiskovanje cerkve; šport je pomembnejši za fante, medtem ko je cerkev pomembnejša za dekleta (Musonda 2002, 24);
- več kot 70 % cestnih otrok si najbolj želi izobrazbe, starejši pa si želijo predvsem pomoči pri iskanju zaposlitve, pomoči pri razvijanju zaposlitvenih spretnosti in pomoči pri vzpostavitvi lastnega posla (ibid.).

Študija izpostavlja potrebo po večji pomoči družini in lokalni skupnosti ter po oblikovanju in izvajanju politike, ki bo ščitila družine in otroke. Politika reševanja

problema cestnih otrok mora vsebovati instrumente za reintegracijo cestnih otrok v družino in lokalno skupnost ter za zaježitev migracij iz družine na cesto (ibid., 26).

### **P3.34 Zimbabve**

Socialno ozadje:

30 % spolno aktivne populacije je HIV pozitivne, več kot 30.000 gospodinjstev vodijo otroci do 21. leta starosti, 3000 gospodinjstev vodijo otroci, mlajši od 15 let, 600.000 otrok, starih manj kot 15 let, je ostalo brez svojih mater. V državi živi približno 12.000 cestnih otrok, od tega 5000 v Harareju; število narašča med šolskimi počitnicami in vikendi, ko so otroci poslani na cesto, da bi tam zaslužili denar, ki ga družine potrebujejo za preživetje, ali pa da plačajo svojo šolnino.

(CSC 2002, 9)

Skrajno politično in ekonomsko nestabilnost v državi v veliki meri povzroča pandemična okužba z virusom HIV. Naraščajoče število osirotelih in zapuščenih otrok predstavlja populacijo, iz katere se v urbanih predelih oblikuje populacija cestnih otrok (ibid.). V Zimbabveju obstaja poleg zelo slabih življenjskih razmer in nevarnosti okužbe z virusom HIV tudi nevarnost, da postanejo otroci vpleteni v politično nasilje in oborožene spore med strankami (ibid.).

Bourdillon v svojem članku »*Street children in Harare, Africa*« (1994) izjemno natančno opiše, na kakšen način si cestni otroci v mestu organizirajo življenje.<sup>205</sup> Študija je zajela skupino 30 fantov iz populacije cestnih otrok, starih povprečno 13 let (ibid., 517). Metoda je temeljila na opazovanju otrok med delom in igro, avtor pa je kot dodatno metodo uporabil tudi intervjuje (ibid.). Kot pomembno avtor izpostavi, da otroci redko postanejo cestni otroci čez noč. Ponavadi gre za proces, v katerem otroci najprej delajo na cesti čez dan, ponoči pa se vračajo domov. Z akumuliranjem znanja in izkušenj, ki si jih naberejo na cesti, spoznajo tudi kulturo in način življenja na cesti, vse skupaj pa jim po določenem času začne predstavljati alternativo življenju doma (ibid.). Skupine cestnih otrok avtor opredeli kot subkulture, za katere je značilno tudi, da so izoblikovale procese vstopanja in izstopanja svojih članov (prim. Bourdillon

---

<sup>205</sup> Študija je še posebej zanimiva zaradi svojega netipičnega pristopa k pisanju poročila. Članek je namreč sestavljen kot integracija znanstvenega poročila, avtorjevih zapiskov in dobesednega navajanja respondentov. Na ta način avtor omogoča večjo neposrednost pri podajanju lastnih zaključkov in stik bralca z originalnim materialom.



1994, 517). Avtor v članku opiše tudi nekatere različne primere teh procesov, ki jih podkrepi z izpisi iz svojega dnevnika.

CSC (prim. CSC 2002, 9) sicer navaja nekaj primerov akcij, ki so pozitivno vplivale na reševanje problema cestnih otrok (npr. destigmatizacija cestnih otrok in dviganje javne zavesti o pojavu skozi promocije, javne diskusije in seminarje), a rezultati ostajajo skromni. Sexton v svojem poročilu o cestnih otrocih v Afriki navaja primer akcije, s katero je leta 2005 začela vlada v Zimbabveju (prim. Sexton 2005, 8)<sup>206</sup>:

19. maja 2005 je vlada v Zimbabveju z malo oziroma povsem brez opozorila začela 'čistiti' svoja mesta. Bila je to bliskovita operacija, poznana kot 'Operacija Murambatsvina' oziroma 'Operacija vzpostavitve reda'. Začela se je v prestolnici Harare, potem pa se je hitro razširila po celi državi in na svoji poti s pomočjo policije in vojske izvajala obsežna demoliranja in deložacije. Zaradi obsega in hitrosti so ji ljudje nadeli ime 'Operacija Tsunami', povzročila pa je izjemno uničenje družin in majhnih podjetij. Ocenjujejo, da je približno 700.000 ljudi v mestih po celi državi ostalo brez strehe nad glavo in možnosti za preživetje.

(Sexton 2005, 8)

Sexton meni, da je bil vladni odziv na cestne otroke v Zimbabveju različen, omenjena operacija pa naj ne bi bila prvi primer tovrstne akcije (ibid., 9). Že v letih 1996–1997 naj bi podobne operacije 'odstranile' cestne otroke iz mestnih središč v begunska taborišča na obrobju nacionalnega parka Gonarezhou (ibid.). Takšne akcije pa nimajo le posledic za cestne otroke, ampak za celotno družbo, ki se je po takšnih dogodkih znašla v še globlji ekonomski in socialni krizi (ibid.).

Po mnenju CSC (prim. CSC 2002, 9) bi bilo najprej treba poskrbeti za politično in ekonomsko stabilnost v državi. V disfunkcionalne družine bi bilo treba poslati izobražen kader, ki bi omogočil oblikovanje podlage za reintegracijo cestnih otrok v njihovo primarno okolje, na terenu pa bi bilo treba neposredno pristopiti do cestnih otrok in jim pomagati pri reorganizaciji utečenega cestnega vzorca življenja, pri ponovni vključitvi v izobraževalne procese in, če je mogoče, pri vrnitvi k svoji družini (ibid.).

---

<sup>206</sup> Primer predstavljene akcije je pomemben predvsem zaradi ponazoritve in kasneje v nalogi (glej 2.5.1.35 *Sklep*) evidentnega vpliva družbenopolitičnih kriz na oblikovanje pojava cestnih otrok (prim. Aptekar 1994).

## **Priloga 4: Pregled držav Bližnjega vzhoda**

V pričujoči prilogi so predstavljeni cestni otroci, skupaj s primeri študij, v naslednjih državah: Armenija, Azerbajdžan, Jordanija, Libanon, Palestina, Pakistan, Sirija in Jemen.

### **P4.1 Armenija**

Po podatkih armenskega Centra za sprejem otrok je leta 2002 v centru poiskalo pomoč nekaj več kot 600 otrok (Hakobyan 2008, n. p.). 60 % otrok je našla na cesti policija, jih pripeljala v center in srečno so bili vrnjeni v družine, preostalih 40 % pa so poslali v pristojne institucije. Hakobyan (ibid.) povzema kategorizacijo psihologov, ki delijo cestne otroke v Armeniji v štiri skupine:

1. otroci, ki na cesti beračijo po svoji volji (teh je največ);
2. otroci, ki na cesti beračijo zaradi ekstremnega pomanjkanja;
3. otroci, ki so na cesti zaradi dela, ki ga tam opravljajo (beračenje, prostitucija);  
in
4. otroci, ki na cesti beračijo na pobudo staršev oziroma odraslih.

Novi armenski center deli cestne otroke v naslednje skupine (prim. Hakobyan 2008, n. p.):

1. otroci brez nadzora (28 %);
2. otroci, ki z delom na cesti pomagajo staršem pri vzdrževanju družine (45 %);
3. otroci s psihičnimi težavami (25 %); in
4. sirote (2 %).

27 % otrok v delo na cesti, beračenje in prostitucijo prisilijo starši, sorodniki ali skrbniki (ibid.), 27 % jih gre na cesto po svoji volji, da bi si tam zaslužili kaj denarja (ibid.), 17 % jih na cesto pobegne zaradi slabih družinskih razmer (ibid.), 10 % otrok pristane na cesti zaradi slabega vpliva okolja (ibid.), 9 % zaradi psiholoških problemov (ibid.) in 2 % slučajno (ibid.). Avtor izpostavlja (ibid.), da je število otrok, ki bi ves čas beračili, upadlo, da pa se je povečalo število otrok, ki beračijo sezonsko. Med najpogostejšimi deli, ki jih cestni otroci opravljajo, so preprodajanje manjših stvari, prodajanje rož, in manjša opravila (ibid.). Otroci nekaj denarja namenijo svojim družinam, večino pa obdržijo zase. Veliko je tudi primerov, ko se otroci

počutijo ogoljufane s strani staršev, postanejo globoko frustrirani, denarja več ne dajejo staršem in se vedno redkeje vračajo domov (prim. Hakobyan 2008, n. p.).

Med kurativnimi programi (ibid.), ki so v teku v Armeniji, gre izpostaviti preventivni program Medecins Sans Frontieres<sup>207</sup>, ki ima za eno od nalog tudi reintegracijo cestnih otrok v njihove družine, ter programe nevladnih organizacij, ki so v državi organizirale varne hiše, namenjene cestnim otrokom (ibid.).

#### **P4.2 Azerbajdžan**

2,907.500 celotne azerbajdžanske populacije (od 8,266.00) predstavljajo otroci, stari med 0 in 18 let, kar je kar 35 % celotne populacije (Roccella 2006, 3). Kljub temu, da je tranzicija, ki jo je sprožila osamosvojitve Azerbajdžana od Sovjetske zveze leta 1991, glede na situacijo v ostalih republikah dokaj uspešna, ima država težave, predvsem zaradi nesoglasij z Armenijo (ibid.). Oborožen konflikt v regiji Nagorno-Karabakh je izzval socialno krizo z 800.000 begunci, od katerih je bila ena tretjina otrok (ibid.). Kljub relativno visoki gospodarski rasti od leta 1996 ostaja socialna situacija v državi zelo slaba. Množične migracije in segregacija družine so situacijo le še poslabšale. Točno število cestnih otrok uradno ni objavljeno, obstajajo pa neuradne ocene nevladnih organizacij, ki ocenjujejo število cestnih otrok na od 1.000 do 2.000 (prim. Roccella 2006, 30, 43). Natančna ocena je še posebej težka, saj za otroke, ki preživijo večino časa na cesti, ni nujno, da so otroci, ki v resnici nimajo doma in zato živijo na cesti (85 % teh otrok ima starše) (ibid., 30). Veliko otrok je na cesti, da bi tako s svojim delom izboljšali slab ekonomski položaj svoje družine (30 % otrok) (ibid.). Njihov položaj je v Azerbajdžanu še posebej slab, saj so otroci množično izkoriščani skozi slabo plačano otroško delo, predvsem pri prekupčevanju z drogami (prim. Roccella 2006, 30, 33) in prostituciji (10% otrok) (ibid., 30). Zanemarjanje in slab ekonomski položaj v družini sta dva najpogostejša razloga za beg na cesto, kjer pa so velikokrat tudi izpostavljeni nevarnosti, da postanejo vpleteni v meddržavni konflikt z Armenijo (ibid.).

Socialni programi, ki bi bili namenjeni reševanju problema cestnih otrok, obstajajo tako na nacionalno politični ravni kot tudi na ravni nevladnih organizacij (prim.

---

<sup>207</sup> Medecins Sans Frontieres je nevladna humanitarna organizacija, ki se že od leta 1971 ukvarja z urgentno medicinsko pomočjo v najbolj izpostavljenih državah (prim. MSF 2009, n. p.).

Roccella 2006, 30, 31, 33, 34), vendar so po večini neučinkoviti, saj nimajo zagotovljenih sredstev za trajnostno delovanje. Posebno težavo predstavljajo državne institucije, ki izvorno niso namenjene reševanju problema zapuščenih otrok (bolnišnice in mentalne institucije) (prim. Roccella 2006, 13, 14, 21). Število osirotelih otrok v teh institucijah se povečuje, čeprav njihovo zdravstveno stanje ni problematično in so se v teh institucijah znašli preko programa reševanja otroške brezdomnosti (prim. Roccella 2006, 21).

### **P4.3 Jordanija**

V zadnjem desetletju je Jordanija prestala serijo skrajnih družbeno političnih sprememb, ki so imele med drugim za posledico tudi ekstremne migracije iz ruralnih predelov v urbana naselja (prim. CSC 2004, 10-11). V šestdesetih letih prejšnjega stoletja je delež urbanega prebivalstva znašal 20 % (ibid., 10). Petindvajset let kasneje je znašal že 80 %. V populaciji 5.1 milijona ljudi (2001), je skoraj dve tretjini ljudi, starih manj kot 24 let, ta populacija pa predstavlja tudi 60 % brezposelnih ljudi v državi (ibid.).

Do nedavnega se je termin 'cestni otroci' nanašal na otroke, ki so na cesti beračili, čistili avtomobilska stekla, prodajali drobnarije in postopali po mestnih trgih in trgovinskih centrih. To se je spremenilo, ko so med leti 1995 in 1998 UNICEF, Quetscope, The Housing and Urban Development Corporation in Ministrstvo za socialni razvoj, opravili serijo raziskovalnih programov.

(CSC 2004, 11)

Rezultat se je pokazal predvsem v izboljšani javni podobi cestnih otrok, ki so bili po tem deležni večje simpatije kot otroci v težkem položaju, ki jih je prav tako mogoče srečati na cestah, a imajo dom, kamor se vsak večer vračajo (ibid., 11).

V Jordaniji je zelo težko oceniti število cestnih otrok (prim. CSC 2004, 11), saj popis prebivalstva te populacije ni vključeval, vladne in nevladne organizacije pa ne izvajajo projektov, v okviru katerih bi jim uspelo populacijo številčno opisati. Najbližji indikatorji, ki so na voljo, so tisti, ki so vezani na otroke, ki delajo, otroke, ki so v kazenskem postopku (približno 10.000 letno), sirote, otroke, ki so vključeni v karitativne programe (približno 390.000 letno), zlorabljene otroke in osipnike (približno 4.000 letno) (ibid.). Skupno je teh otrok okoli 404.000.

Med dejavniki, ki potisnejo otroke na cesto, CSC (ibid.) izpostavlja revščino, fizično in spolno nasilje, osipništvo, članstvo v cestnih bandah kot nadomestilo družini, zasvojenost (predvsem z inhalanti), delo na cesti in disfunkcije ali razpad družine. Dodatno negativno vplivajo na razvoj pojava cestnih otrok (ibid.):

- nerazjasnjena situacija v zvezi z otrokovim statusom na cesti, kar pomeni nezmožnost oblikovanja preventivnih in kurativnih programov;
- toga kategorizacija, ki sicer omogoča navidezno čisto razvrščanje otrok in natančno delovanje v ciljni populaciji, v resnici pa posamezen otrok pripada več skupinam in se tretman posamezni skupini velikokrat ne dotakne pravega jedra problema;
- jordanski zakon, ki klasificira otroke, ki beračijo, kot delinkvente, kaznuje pa otroke, ne starše, ki velikokrat silijo otroke k beračenju;
- premalo število izobraženega kadra za delo s cestnimi otroci neposredno na cesti.

CSC predlaga (prim. CSC 2004, 11-12) izvedbo večjega števila študij in terenskih raziskav, ki bi zagotovile dovolj podatkov in razumevanje pojava, da bi lahko oblikovali zakonsko podlago, preventivne programe in programe zajemanja ter reintegracije cestnih otrok v jordansko družbo. Še posebej bi se bilo treba osredotočiti na povezavo med rizičnimi dejavniki (ibid., 12), saj je le na ta način mogoče oblikovati program, ki bi v resnici deloval preventivno.

Glasovi cestnih otrok v Jordaniji<sup>208</sup>:

'Nobenih ambicij nimam, nobenega upanja in prihodnosti.'

'Svet je poln volkov.'

(CSC 2004, 12)

#### **P4.4 Jemen**

Jemen je ena najmanj razviti držav na svetu in najrevnejša ter najbolj ruralna država Bližnjega vzhoda (prim. CSC 2004, 22-24). Urbanizacija, kateri je država izpostavljena zadnjih 10 let, grozi, da bo porušila demografsko ravnovesje in družbo pahnila v še večjo ekonomsko krizo in revščino. Trenutno je, po poročilu CSC (ibid.,

---

<sup>208</sup> Odlomek iz intervjujev s cestnimi otroki v Jordaniji iz poročila CSC.

22), v Jemnu 19 milijonov ljudi in od tega je 77 % populacije izpostavljene revščini in slabim življenjskim razmeram v ruralnih predelih, 23 % populacije je skoncentrirane na urbane centre kot so Aden, Taiz in Hodeidah. Približno 45 % populacije je mlajše od 15. let (ibid.).

Iz poročila CSC izhaja, da si cestni otroci v Jemnu relativno nov pojav, saj izhaja iz zgodnjih devetdesetih let prejšnjega stoletja (ibid.). Država je bila takrat izpostavljena državljanski vojni in seriji ekonomskih kriz, ki so skoraj povsem uničile gospodarstvo. Število otrok se do danes skokovito povečuje, predvsem na račun marginaliziranih skupin v Akhdamu, vrnitve beguncev iz prve Zalivske vojne, otrok družin, ki so migrirale iz ruralnih predelov in otrok obubožanih družin.

HCMC (The Higher Council for Motherhood and Childhood<sup>209</sup>) definira cestne otroke kot: 'Otroke, ki živijo od beračenja oziroma opravljajo marginalna dela in so brezdomni ali prikrajšani družinske oskrbe'.  
(CSC 2004, 23)

Posebnih statistik, ki bi se ukvarjale s problemom cestnih otrok v Jemnu, ni. Študija, ki jo je UNICEF izvedel leta 2000 (ibid.) ocenjuje število cestnih otrok v mestu Sana na 28.789. Večina otrok je starih med 12 in 14 let, 75 % pa je dečkov.

Dejavnike, ki potisnejo otroke na cesto, je mogoče razdeliti v naslednje skupine (ibid.):

- ekonomski dejavniki: brezposelnost, splošna revščina, marginalizacija, osipništvo zaradi revščine;
- socialni dejavniki: dezintegracija družine, osirotelost, separacija otrok od družine zaradi migracij, brezdomnosti, slabih življenjskih pogojev.

---

<sup>209</sup> The Higher Council for Motherhood and Childhood (HCMC) je bil ustanovljen s predsedniškim dekretom leta 1999 in je tako nadomestil Yemeni Council for Motherhood and Childhood (prim. HCMC 2009, n. p.). Glavni cilji HCMC so (ibid.):

- oblikovanje obče politike, vezane na materinstvo in otroštvo ter vsa relevantna področja;
- oblikovanje projektov zaščite, skrbstva ter razvoja (npr. izobraževanje, zdravstvo, kultura idr.);
- raziskovalna dejavnosti;
- sodelovanje z lokalnimi in nacionalnimi oblastmi;
- regionalna in mednarodna sodelovanja na področja materinstva in otroštva.

Kot dodatno težavo pri reševanju problema gre izpostaviti dejstvo, da država nima neposredno oblikovane zakonodaje, ki bi se nanašala na problem cestnih otrok (ibid.). V bistvu so cestni otroci problem, ki ga država sploh ne priznava. Tako po mnenju politikov tudi ni osnove, da bi specifična zakonodaja obstajala. Zakonodaja, ki obstaja, se nanaša predvsem na mladoletniško prestopništvo, sankcioniranje pa se po večini izvaja v zaporih za odrasle.

CSC predlaga predvsem večjo participacijo civilne družbe pri organiziranju pomoči in kontrole populacije cestnih otrok (ibid.). Potrebni je tudi več specializiranih centrov, ki bi bili osredotočeni na delo tako s cestnimi otroki, kot tudi s tistimi, ki so v nevarnosti, da to postanejo. V ta namen je treba najprej dvigniti javno zavest o problemu in preko civilne družbe pritisniti na oblikovalce politike (ibid.).

#### **P4.5 Libanon**

V zadnjih 20 letih, še posebej med 1973 in 1990, je Libanon pestila državljanska vojna, ki je skoraj povsem uničila infrastrukturo ter socialne in ekonomske temelje države (prim. CSC 2004, 12-13). Kljub zelo obsežnemu uničenju je Libanonu uspelo doseči večino zastavljenih ciljev, za katere so se odločili na Svetovnem vrhu za otroke (ibid., 12). Dosežen je bil padec smrtnosti dojenčkov, nižanje stopnje smrtnosti otrok do petega leta starosti, nacionalna imunizacija, ki je bila izvedena na 96 % prebivalstva, od leta 1994 pa ni bilo zabeleženih primerov otroške paralize. 96 % otrok, starih od 6 do 11 let, obiskuje šolo, 91 % otrok, starih od 3 do 5 let, pa je vpisanih v predšolske vzgojno izobraževalne programe (ibid.).

Vseeno pa v libanonski populaciji (3,7 milijona), mladi, mlajši od 25 let, torej 50 % celotne populacije, predstavlja v socialno in ekonomsko sfero najmanj integriran del družbe (ibid.). Soočajo se z množično brezposelnostjo, pomanjkanjem priložnosti za zaposlitev, omejenim dostopom do stanovanj in posledično s socialno izoliranostjo, deficit pa izkušajo tudi na področju izobraženosti.

Statistike, ki bi se nanašala na cestne otroke v Libanonu, ni (ibid.). Tako ocene števila otrok močno variirajo in so nezanesljive. Študije, ki bi lahko vsebovale podatke o cestnih otrocih, ocenjujejo število cestnih otrok v urbanih naseljih (Bejrut, Sidon in

Tripoli) na približno 3.000, od katerih je 70 % otrok sirijske, 6 % iraške, 1,5 % palestinske in 1 % egiptovske nacionalnosti (ibid.). Le 7,5 % otrok naj bi bilo izvorno iz Libanona. Visoko število otrok, ki niso libanonskega izvora, je mogoče razložiti s podatkom, da veliko tujih delavcev pusti svoje nezakonske otroke ob vrnitvi domov v Libanonu (ibid.).

Otroci večino časa preživijo na cesti ob prodaji kičastih izdelkov in beračenju, z denarjem pa pomagajo pri vzdrževanju svojih družin, kamor se zvečer tudi vračajo. Vsak otrok, ki je zaloten pri beračenju na cesti, je po libanonskem zakonu definiran kot postopač, postane klasificiran kot delinkvent in tako predmet kriminalne obravnave (ibid.). Vseeno pa je beračenje primarni vir dohodka za tiste otroke, ki ves čas živijo na cesti.

Revščina je glavni razlog, ki potisne otroke na cesto (ibid., 12). V zadnjih letih se je prepad med premožnimi in revnimi v Libanonu še povečal. Večina staršev, ki so s svojimi družinami padli pod mejo revščine, je bila prisiljena svoje otroke poslati od doma na cesto, da bi tam delali in beračili. Padec ekonomije je, poleg ekonomskega stresa, na družino pritisnil tudi s socialnega vidika. Dezintegrirane in disfunkcionalne družine so v zadnjih letih vse pogostejše. Povečalo se je tudi število razvez, primerov poligamije in smrti v družini zaradi zlorabe alkohola in mamil. Vsi ti dejavniki pomembno vplivajo na oblikovanje pojava cestnih otrok ter na ohranjanje, oziroma povečevanje števila otrok na cesti (ibid., 12-13). Tako so se v libanonskih mestih že oblikovali revni predeli, ki jih najdemo tudi drugod po svetu, in so primerljivi z brazilskimi *favelami* ali indijskimi *slumi*. Oblikovanje teh predelov pa, po mnenju CSC (ibid., 13), ni odvisno le od nizkega ekonomskega položaja, ampak tudi od visoke stopnje socialne izoliranosti in marginaliziranosti ljudi, neizobraženosti, brezposelnosti, obolelosti za HIV, zasvojenosti in socialne stigmatiziranosti.

Težavo pri reševanju problema cestnih otrok v Libanonu predstavlja predvsem dejstvo, da je večina otrok arabskega porekla in da jih očetje zapustijo, ko se vrnejo v svojo matično državo. Integracija v družine torej ni le otežena, ampak je onemogočena (ibid., 13). Otežena je tudi identifikacijska in pravna obravnava otrok, saj po večini nimajo nobenih dokumentov.



Libanonsko Ministrstvo za socialne zadeve (prim. CSC 2004, 13) je leta 1996 sicer oblikovalo načrt zaščite izpostavljenih otrok, ki naj bi zagotovil omenjenim otrokom zaščito v vladnih in nevladnih organizacijah, je pa, zaradi zgoraj navedenih razlogov, ostala tendenca naraščanja populacije cestnih otrok relativno nespremenjena. Po mnenju CSC bi bilo potrebno povečati kapacitete obstoječih socialnih programov, oblikovati programe kadrovskega izobraževanja, specializiranega za delo s cestnimi otroci in izpostavljeno mladino, ter ozavestiti libanonsko javnost in jo senzibilizirati za tovrstne socialne probleme (ibid.). V politične sektorju pa bi bilo treba oblikovati alternativne programe resocializacije, saj je stopnja povratništva v mladinskih zaporih izjemno visoka.

#### **P4.6 Palestina**

Celotna populacija Palestine znaša približno 3,7 milijona ljudi, naseljenost prebivalstva je zelo visoka (npr. Gaza ima 3.278 ljudi na km<sup>2</sup> in s tem najvišjo gostoto poseljenosti na svetu) (prim. CSC 2004, 15). 53 % ljudi živi v urbanih predelih, 31 % v vaseh in 16 % v begunskih taboriščih (ibid.). Glede na to, da ima vsak predel svoje demografske in socialno ekonomske značilnosti, je za Palestino nemogoče oblikovati enotno definicijo cestnega otroka. Velikokrat jih imenujejo 'One Shekel Kids', kar izhaja iz asociacije otrok z otroškim delom, po čemer so tudi najbolj prepoznavni (ibid., 16). Opisali bi jih lahko kot otroke, ki dan preživijo na cesti, kjer delajo na tržnicah in železniških postajah, prekupčujejo z drobnarijami, žeparijo in beračijo, ponoči pa se vrnejo domov in kot taki spadajo v UNICEFOVO (prim. UNICEF 1984, n. p.) kategorijo »otrok, ki so na cesti« (glej 2.3 *Koncept cestnih otrok, definicije in kategorizacije*).

Statistika, ki je na voljo, izhaja iz raziskav, ki jih je izvedel Palestinski urad za statistične raziskave (prim. CSC 2004, 16). V letu 2003 je na cesti delalo 8.260 palestinskih otrok, starih od 10 do 14 let, število pa se je v zadnjih leti povečalo, predvsem zaradi oboroženih konfliktov in posledične recesije, ki je 60 % palestinskih družin potisnila pod mejo revščine (2 \$ na dan) (ibid., 16).

Manjša raziskava, ki jo je izvedla Sekcija DCI leta 2003 (ibid.), je pokazala, da so izraelske kontrolne točke naravno zbirališče za cestne otroke in otroke, ki delajo na

cesti. Tam je namreč fluktuacija prebivalstva največja, ljudje, ki čakajo v vrsti, pa predstavljajo ciljno publiko za cestne otroke. Raziskava je pokazala, da otroci na teh točkah delajo povprečno 10 do 12 ur in zaslužijo od 5 do 8 ameriških dolarjev na dan. Z denarjem pomagajo pri podpori svojim družinam, veliko pa jih plačuje tudi šolnino.

Z delom v teh nevarnih in nestabilnih okoljih so otroci še posebej izpostavljeni nevarnosti, da bi bili ujeti v navzkrižni ogenj med sprtimi stranmi, da bi jih ujeli drugi otroci, izraelska vojska ali palestinska policija.

(CSC 2004, 16)

Kljub temu, da je videti, da so otroci na cesti izključno zaradi slabega ekonomskega položaja, je situacija v resnici nekoliko drugačna. V palestinskem kulturnem in socialnem prostoru prispevek otrok k družini ni ocenjen kot otroško delo, ampak je viden kot oblika izobraževanja oziroma pripravnost za odraslo življenje. To je še posebej značilno za urbane predele in begunska taborišča, kjer je delo na cesti percipirano kot nabiranje izkušenj in spretnosti, ki človeku omogoči učinkovitejše delovanje (ibid.).

Med dejavniki, ki sodelujejo pri oblikovanju pojava cestnih otrok v Palestini, CSC izpostavlja:

- slab izobraževalni sistem, visoke šolnine in osipništvo (ibid.);
- revščino, brezposelnost staršev in slabe družinske razmere (ibid., 16-17);
- uničenje bivalne infrastrukture zaradi oboroženih sporov (ibid., 17).

CSC (ibid.) predlaga oblikovanje in izvedbo obširne raziskave, ki bi proučila cestne otroke, dejavnike, ki jih potisnejo na cesto, njihove življenjske pogoje in aspiracije. Potrebno bi bilo tudi izboljšati politično in socialno zavest, ki se nanaša na otroško delo in otroke, ki so socialno ogroženi, kar bi se moralo začeti pri reformi izobraževalnega sistema in širjenju ideje o spornosti otroškega dela s pomočjo množičnih medijev (ibid.). Kot posebej pomembnem pa gre izpostaviti apel mednarodnim korporacijam, da naj ne zaposlujejo otrok, ki niso polnoletni.

Študija primera:

Abed je bil 12-letni deček iz Sumua, vasi v predelu Hebron. Poletne počitnice je preživel v bratovi hiši v Ramali. To je bilo prvič, da je bil od doma in svoje družine. Dela 9 ur na dan, na

cestah Ramale prodaja plastične denarnice, po 1 shekel za kos. Vsak dan jih proda približno 25. Denar prihrani, da bi ga dal svoji družini, saj je njegov oče zaradi politične situacije izgubil službo in ne more plačati šolnine za prihodnje leto. Pred dvema dnevoma je Abed na cesti začel kričati, da bi pritegnil pozornost ljudi, saj ga je palestinska policija začela pretepati. Na srečo sta bila njegov brat in bratranec v bližini in sta ga lahko zaščitila.

(CSC 2004, 17)

#### **P4.7 Pakistan**

Kljub temu, da uradno število cestnih otrok v Pakistanu ni znano, pa se večina avtorjev strinja z oceno 14.000 cestnih otrok v Lahoreju, 5.000 Peshawarju, 15.000 Karachiju in 15.000 v Quetti (prim. Tufail 2004, 14).

Zanesljivost in potencialna primerljivost teh podatkov je vprašljiva in do danes ni bilo vloženega nobenega truda, da bi ocenili število na nacionalni ravni, nemara zaradi tega, ker problem cestnih otrok ni razumljen kot pomemben ali pa dovolj pereč, da bi Pakistan izvedel to oceno.

(Tufail 2004, 14)

CSC (prim. CSC 2001, 9) ocenjuje število cestnih otrok v Pakistanu na 20.000, 10.000 v Lahoreju in 10.000 v Karachiju. Otroci živijo na cesti, na avtobusnih in železniških postajah, preživljajo se z opravljanjem priložnostnih del, kriminalnimi aktivnostmi, v skrajnih primerih tudi s prostitucijo. Zaradi spolnih zlorab so otroci izredno izpostavljeni različnim spolnim boleznim, ker pa se v nekaterih primerih pojavlja tudi intravenozno uživanje mamil, je nevarnost prenašanja virusa HIV še toliko večja. Po mnenju nekaterih avtorjev (prim. CSC 2001, 9, Tufail 2004, 15-17) naj bi bila gonilna sila pojava cestnih otrok v Pakistanu revščina in splošna socialna in ekonomska kriza, ki vpliva tudi na družine cestnih otrok. Otroci največkrat zbežijo od doma zaradi nasilja in zlorab v družini, pritiskov s strani svojih vrstnikov in uporabe mamil.

Študija socialne situacije in prehrane med cestnimi otroci v Pakistanu, ki so jo izvedli Ali, Shahab, Ushijima in de Muynck (2004) se je lotevala korelacije med hranljivostjo hrane in višine, teže ter starosti cestnih otrok. Heterogena skupina je zajemala 108 cestnih otrok v mestih Rawalpindi in Islamabad, s povprečno starostjo 10 let, 81 % pa je bilo dečkov (ibid., n. p.). Pristop je temeljil na delno strukturiranem vprašalniku, za ocenjevanje fizičnega stanja v povezavi s prehranjevanjem pa so

avtorji uporabili metode zbiranja antropometričnih podatkov in metodo opazovanja (prim Ali in drugi 2004, n. p.). Za preverjanje verodostojnosti podatkov so avtorji uporabili tudi dodatne metode, med katerimi so izpostavili dodatne globinske intervjuje (36 respondentov), fokusne skupine in opazovanje brez udeležbe.

Večina otrok je imela ohranjene vezi s svojimi družinami, čeprav so večino časa živeli na cesti (ibid.). Družine otrok so bile praviloma velike in večina jih je šele pred kratkim migrirala iz ruralnih predelov v mesto. Za starše je značilna nizka stopnja izobrazbe, slab ekonomski položaj in brezposelnost, oziroma neredna in slabo plačana zaposlenost. Otroci so na cestah delali povprečno 8 do 12 ur in na dan zaslužili povprečno od 0,8 do 1 \$. Glede dejavnikov, ki so otroke potisnili na cesto, izstopajo zlorabna družinska situacija, revščina in vpliv vrstnikov na cesti.

V zvezi s hrano avtorji izpostavljajo, da je večina otrok začela dan s čajem in kruhom *nan*, 63 % vseh otrok si je lahko privoščilo 2 obroka na dan in le 27 % vseh otrok je imelo tri obroke na dan (ibid.). Glede higijene so ugotovili (ibid.), da je imelo le 33 % vseh otrok dostop do stranišča in drugih možnosti za opravljanje telesne higijene. Ko so otroke vprašali, česa si na cesti najbolj želijo, so jim povedali, da hrane in možnosti opravljanje osebne higijene, medtem ko nihče od otrok ni omenil izobraževanja ali zdravniške oskrbe (ibid.). Zakrnelost so avtorji ugotovili pri 20 % otrok, podhranjenost pa pri 25 % otrok.

#### **P4.8 Sirija**

Termin cestni otroci se v Siriji nanaša na otroke, ki večino dneva preživijo na cesti, kjer delajo in beračijo, ter so ločeni od svojih družin, staršev ali skrbnikov (prim. CSC 2004, 19). S svojim zaslužkom velikokrat pomagajo izboljšati družinski ekonomski položaj. V zadnjih desetih letih se je na cestah povečalo tudi število otrok, ki so na cesti zaradi zlorabne družine, družinskega nasilja ali razpada družine. Po mnenju CSC (ibid.) so ti otroci še posebej izpostavljeni eksploataciji, kriminalu in nečloveškemu ravnanju. Ker so velikokrat vključeni tudi v otroško prostitucijo, je nevarnost okužbe s HIV zelo velika.

Uradne statistike, ki bi zajela populacijo cestnih otrok, ni (ibid., 20). Dostopni podatki se nanašajo na otroke v kazenskih postopkih in otroke, ki delajo in beračijo na cesti.

Leta 2003 je bilo na primer v Damasku na cestah aretiranih nekaj več kot 480 otrok, 45 % dečkov in 55 % deklic (ibid.). 56 % brezdolnih dečkov je bilo starih od 8 do 12 let, 28 % od 13 do 15 let in 16 % med 16 in 18 let. 46 % brezdolnih deklet je bilo starih od 7 do 12 let, 28 % od 13 do 15 let in 26 % od 16 do 18 let. Po mnenju CSC to pomeni, da se otroci ne odločijo za beg na cesto pred svojim 7. letom starosti, ko si zaželijo bolj neodvisnega življenja (ibid.).

Med glavne dejavnike, ki otroke potisnejo na cesto, CSC prišteva slabo izobraženost staršev in otrok, slabe izkušnje iz šole in osipništvo (ibid.). Izpostavlja tudi val migracij iz ruralnih predelov v urbana naselja. Kar 22 % vseh otrok, ki jih je mogoče najti v Damasku, prihaja iz predela Aleppo, večina ostalih pa je prišlo iz podobno nerazvitih predelov države (ibid.). Podatki kažejo, da starejši otroci, predvsem fantje, raje migrirajo sami, medtem ko mlajši pridejo v mesto s svojimi družinami, ki v mestih iščejo zaposlitev. Dekleta naj bi bila manj nagnjena k migracijam in večkrat ostanejo v svojem lokalnem okolju, čeprav so tudi tam velikokrat podvržene spolnim in fizičnim zlorabam (ibid.).

Kot dodaten problem je mogoče izpostaviti pomanjkanje institucij in programov, ki bi izvajali preventivne in kurativne programe. Velik deficit je tudi na področju kadra, ki bi bil usposobljen za delo s cestnimi otroci in otroci, ki delajo na cesti, CSC pa izpostavlja tudi politični in zakonodajni deficit:

Splošna zakonodaja, ki bi zaščitila otroke, je uborna, pa naj gre za razvrstitev otrok v zbirne centre ali sankcioniranje staršev. Celoten zakonodajni sistem potrebuje revizijo in vsebino nekaterih členov je treba popraviti, če se hočemo spopasti s pojavom cestnih otrok na učinkovit in trajnostni način.

(ibid.)

## **Priloga 5: Pregled evropskih držav**

V pričujoči prilogi so predstavljeni cestni otroci skupaj s pomembnejšimi raziskavami v naslednjih evropskih državah: Albanija, Bolgarija, Grčija, Latvija, Moldavija, Nemčija, Romunija, Rusija, Turčija in Velika Britanija.

### **P5.1 Albanija**

V Albaniji živi v celotni populaciji 3,320.000 33 % otrok, mlajših od 15 let, in 40 % mlajših od 18 let (prim. CSC 2008, n. p.). Tranzicija je v državi povzročila velik socialni razkol, veliko je revščine, brezposelnosti in kriminala, kljub temu, da ekonomija beleži v zadnjih desetih letih minimalno konjunkturo (ibid.).

Uradno poročilo albanske vlade (prim. CSC 2008, n. p.) priznava cestne otroke kot marginalizirano družbeno skupino in kot socialni problem. Statistična ocena števila teh otrok ne obstaja, vendar nekateri viri (prim. CSC 2008, n. p.) navajajo, da živi samo v Tirani približno 800 cestnih otrok. Ti se preživljajo z delom na cesti, oziroma z beračenjem, zabeleženi pa so tudi primeri prostitucije. Večina otrok naj bi bila romske nacionalnosti in ti so v albanski družbi tudi najbolj izpostavljena populacija (ibid.). Socialna stigma otrokom in njihovim staršem že zaradi nacionalne pripadnosti otežuje življenje, tako da so romski otroci, ki pristanejo na cesti, še toliko bolj izpostavljeni. Otroci v poletnem času ilegalno migrirajo v Grčijo, kar predstavlja težavo tudi za grške oblasti (prim. Altanis in Goddard 2004, CSC 2008, n. p.). Omenjeno poročilo navaja tudi naraščajoče število zlorab substanc med cestnimi otroci, predvsem kokaina, heroina in amfetaminov, ocena števila zasvojenih otrok pa ni navedena.

Poročilo neodvisnih nevladnih organizacij (prim. CSC 2008, n. p.) omenja veliko razširjenost otroškega dela v Albaniji. To naj bi bilo razširjeno predvsem med cestnimi otroci, saj je pri njih ena glavnih motivacij za beg na cesto ravno iskanje zaslužka. V zadnjih časih naj bi se povečalo tudi število fizičnih in spolnih zlorab, ki prav tako sodelujejo pri oblikovanju pojava cestnih otrok v Albaniji (ibid.). Iz poročila nevladnih organizacij izhaja, da so trenutni zakoni, ki naj bi poskrbeli za

zaščito otrok, relativno dobri. Težava je v tem, da se ne izvajajo dosledno, ali pa je njihova aplikacija nasilna in sama po sebi predstavlja kršitev otrokovih pravic (ibid.).

## **P5.2 Bolgarija**

V Bolgariji je, kljub relativni stabilnosti in ekonomski rasti v zadnjih letih, zakonskim reformam in evidentnemu izboljšanju socialnega stanja po vstopu v EU, še vedno mogoče najti cestne otroke. Število cestne populacije sicer ni znano, so pa ocene danes bistveno nižje kot pred desetletjem, ko je bilo število cestnih otrok v porastu.

Iz študije, ki jo je opravila organizacija Human Rights Watch (HRW 1996b) med cestnimi otroci v Sofiji, Plovdivu, Varni, Plevenu in Slivenu aprila 1996, izhaja, da bi naj bilo v Bolgariji od 12.000 do 14.000 cestnih otrok (prim. HRW 1996b, 2). Glavna metoda študije je temeljila na intervjujih ter opazovanju. Za večino otrok, ki so jih našli raziskovalci na cesti, je bilo značilno, da so v času opravljanja raziskave imeli družine, s katerimi so celo ohranjali stike. Brezdomnost otrok je v državi tesno povezana z romsko nacionalnostjo, kar je ena od značilnosti cestnih otrok v evropskih mestih (ibid.). Odločilen dejavnik pri oblikovanju bolgarskega pojava cestnih otrok je brezposelnost, še posebej med Romi, ki naj bi po ocenah HRW (1996b, 2) znašala približno od 70 % do 90 %. Dodatno negativno vpliva tudi negativna stigma, ki so ji otroci izpostavljeni zaradi nacionalne pripadnosti, ta pa jim otežuje predvsem izobraževanje in enakopravno participacijo v družbi. Po podatkih, zbranih v raziskavi, otroci niso prisiljeni delati na cesti, čeprav se za to velikokrat sami odločijo. Denar lahko obdržijo, oziroma ga zapravijo po lastni presoji in jim ga ni treba oddati svojim družinam. Najbolj razširjeno opravilo na cesti je beračenje, opravljanje manjših opravil, zbiranje odpadnega materiala za reciklažo, prostitucija in kraja. Po besedah HRW (1996b, 2) je veliko otrok tudi zasvojenih z inhalanti, izjemno razširjena pa je tudi uporaba alkohola in cigaret.

Otroci so v raziskavi poročali o številnih spolnih in fizičnih zlorabah, tako na cesti kot tudi s strani policije in oblasti (ibid., 3). Po zbranih pričevanjih, naj bi policija izvajala redne racije in pritiskala na cestne otroke za pomoč pri reševanju primerov kraj, izginotij, identifikacij in iskanju pogrešanih.

Najbolj moteča pa so pogosta poročila o brutalnosti policije do cestnih otrok med aretacijo, še bolj pa med pridržanjem in zasliševanjem na policijskih postajah.

(HRW 1996b, 3)

Po besedah HRW (prim. HRW 1996b, 6-10) bi morala bolgarska vlada uzakoniti in strogo sankcionirati vsako zlorabo otrok, še posebej v primerih, ko gre za uradne osebe. Organizirati bi bilo treba tudi posebno inspekcijsko skupino, ki bi nadzorovala delo policije in socialnih služb, pri obeh skupinah pa bi bilo treba uvesti posebno kadrovske izobraževanje za delo z omenjeno populacijo (ibid., 10).

### **P5.3 Grčija**

Cestni otroci so na območju Grčije relativno nov in zato tudi temu primerno neraziskan pojav, katerega razvoj je mogoče povezati predvsem z nedavnimi evropskimi migracijami (prim. Altanis in Goddard 2004, 299-300). Eno redkih znanstvenih del je objavljeno v članku »*Street children in contemporary Greece*« avtorjev Altanisa in Goddarda (Altanis in Goddard 2004). Študija je metodološko temeljila na terenskem delu, ki je bilo izvedeno med oktobrom 1999 in septembrom 2000 (ibid., 299). Kvalitativni metodološki pristopi so vključevali opazovanje, intervjuje in fokusne skupine, skupina respondentov pa je štela 354 ljudi (ibid., 302-304). Dodatni intervjuji so bili izvedeni še v letu 2000 in so zajeli 66 otrok, 11 staršev in 30 strokovnjakov, ki delajo s to populacijo v zavetiščih in skrbnih centrih (ibid., 303).

75 % vseh respondentov je bilo fantov, 65 % otrok jih je bilo starih manj kot 12 let (6 % celo manj kot 5) (ibid., 304). Otroci so se na cesti preživljali predvsem z delom, beračenjem in preprodajanjem drobnarij. Nekateri otroci so bili celo zaposleni pri svojih starših ali sorodnikih. Večina otrok je na cesti preživela več kot 12 ur, od česar so delali v povprečju več kot osem ur. Večina otrok je povedala, da z zaslužkom pomagajo pri vzdrževanju družinskega proračuna. 95 % vseh otrok, ki so sodelovali v raziskavi, v času raziskave ni obiskovalo šole (ibid.). Od tega je bilo 65 % osipnikov, 35 % otrok pa je povedalo, da nikdar sploh niso hodili v šolo. Večina otrok (72 %) je imelo živa oba starša, 17 % enega, 12 % pa je bilo sirot (ibid.).



Otroci, ki so v času raziskave živeli na cesti, so poročali predvsem o slabih življenjskih razmerah in neustreznih odnosih z delodajalci (prim. Altanis in Goddard 2004, 304-305). Veliko težav so navedli tudi v zvezi z varnim prenočiščem, financami, vremenom, higieno, pomanjkanjem hrane, policijo, ter emocionalnimi in psihološkimi problemi (ibid., 305). Otroci so poročali tudi o zlorabnih situacijah na cesti, med katerimi izstopajo fizične zlorabe, finančno motivirano nasilje in nasilje, povezano z obrambo, oziroma prevzemom donosne lokacije (ibid.).

Na podlagi etničnega kriterija je bilo v študijo vključenih 60 % grških otrok, ostali otroci pa so bili begunci, predvsem albanske, iraške, srbske in pakistanske nacionalnosti (ibid.). Grški otroci so bili v veliki večini pripadniki grške ciganske manjšine in že zaradi tega zavzemajo marginalizirano pozicijo v grški družbi. Po večini se preživljajo z delom in beračenjem. Večina otrok iz begunskih družin se ukvarja z delom na cesti, zaslužen denar pa dajejo svojim družinam. Med vrstami dela, ki ga otroci opravljajo, gre omeniti prodajanje drobnarij (žepni robčki, rože in platenke z vodo), pranje avtomobilskih stekel, muziciranje in beračenje (ibid., 306). Otroci na dan zaslužijo od 3.000 do 6.000 drahem (6 do 40 funtov) (ibid., 307). Omeniti gre tudi diferenciacije glede izbire dela, ki so vezane na nacionalnost. Tako na primer otrokom iraških staršev ni bilo dovoljeno beračiti, otroci albanskih staršev pa so preferirali beračenje (ibid.).

Po besedah avtorjev je število cestnih otrok vsaj delno odvisno od mednarodnih dogodkov (prim. Altanis in Goddard 2004, 301-302). V mislih imata predvsem geografsko in politično pozicijo Grčije, ki je ob tem tudi ena najrevnejših evropskih držav (ibid., 302). Grčijo pa pesti tudi begunski problem in iskalci azila iz Azije, Afrike in Balkana. Na podlagi tega je mogoče razumeti, zakaj število cestnih otrok v Atenah in Solunu, kjer živi več kot polovica celotne grške populacije, narašča:

Podatki iz različnih virov dajejo nekoliko podrobnejšo sliko obsega pojava:

1. grška policija je ocenila število otrok, ki so delali na križiščih sredi devetdesetih let prejšnjega stoletja, na približno 3.500. Kasnejša ocena UNICEFA navaja, da je število otrok, ki v Grčiji živijo in delajo na cesti, 5.800;

2. leta 1999 je bilo več kot 348 otrok, starih od 7 do 18 let, obravnavanih na Atenskem mladoletniškem sodišču zaradi beračenja.

(Altanis in Goddard 2004, 302)

Avtorja zaključita (prim. Altanis in Goddard 2004, 309-310) z ugotovitvijo, da je problem cestnih otrok povezan z imigracijami in socialnimi spremembami, dejavnike, ki vplivajo na oblikovanje pojava pa je mogoče najti tako v državi kot tudi zunaj nje. Za grške otroke na cesti sta socialna in kulturna izključenost glavni oviri pri reintegraciji v družbo, za otroke imigrantov pa so to brezposelnost in pomanjkanje socialne podpore. Avtorja jasno izrazita tudi potrebo po oblikovanju programov, ki bi te otroke zaščitili. Temeljiti bi morali na kulturno in socialno občutljivih prijemih, osredotočati pa bi se morali neposredno na realne potrebe otrok (ibid., 310).

#### **P5.4 Latvija**

V Latviji je bila tranzicija čas ekonomskih in socialnih napetosti; ustvarila je nove probleme in zaostriła že obstoječe. Eden izmed problemov, ki so se v Latviji pojavili brez opozorila, je problem cestnih otrok. Čeprav latvijski zakoni ščitijo otrokove pravice, so se pokazali kot neučinkoviti pri odpravljanju problema cestnih otrok.

(Lukašinska 2002, 5)

Velikokrat navajano in zelo odmevno študijo cestnih otrok v Latviji je izvedla Inge Lukašinska, članica latvijske Soros fundacije<sup>210</sup>. Študija Lukašinske je imela naslednje raziskovalne cilje (ibid., 3):

1. analizirati vzroke in posledice pojava cestnih otrok;
2. definirati termin »cestni otrok« in izoblikovati pristop;
3. opisati težave z registriranjem cestnih otrok ter ocenjevanjem števila in zbiranjem podatkov;
4. analizirati trenutno politiko zaščite otrok;

---

<sup>210</sup> Soros Fundacijo je ustanovil George Soros, od leta 1994 pa s fundacijo upravlja Open Society Institute. Fundacija se osredotoča na delovanje v državah Srednje in Vzhodne Evrope, njen glavni namen pa je vzpodbujanje držav v tranziciji, da postanejo 'odprte družbe' (prim. Soros 2009, n. p.).

5. izdelati serijo priporočil za oblikovanje in izvajanje politike zaščite cestnih otrok v Latviji.

Po besedah Lukašinske so cestni otroci v Latviji otroci, ki na cesti preživijo večino svojega časa, oziroma tam ostanejo čez noč (ibid., 13). Da bi izpostavila umeščenost cestnih otrok v širše rizično socialno okolje, avtorica oblikuje shemo (ibid., 14) s tremi hierarhično oblikovanimi kategorijami, pri katerih so brezdomni otroci del skupine otrok na cesti, ta pa je del širše kategorije, ki jo poimenuje rizična skupina. V rizično skupino spadajo tudi otroci iz razpadlih in zlorabnih družin, delinkventni otroci, osipniki in otroci, ki so zasvojeni z alkoholom in mamili.

Kot odločilen dejavnik pri oblikovanju pojava cestnih otrok v Latviji avtorica izpostavlja revščino (prim. Lukašinska 2002, 14-15). Ta bi naj v družbi povzročila radikalen razkol med bogatimi in revnimi. Veliko otrok v Latviji živi v družinah z nižjim življenjskim standardom, kjer mesečno porabijo za hrano tudi do 50 % prihodkov (ibid., 15). Ta situacija je še posebej težka za samohranilne starše. Izjemno pomembno vlogo igra tudi nasilje nad otroci, kateremu so izpostavljeni tako doma, kot tudi v šoli in na cesti. Nasilje se je v zadnjih letih sploh povečalo, kar pa gre pripisati predvsem večjemu stresu, s katerim se sooča družina v procesu modernizacije.

Modernizacija naj bi, po besedah avtorice (ibid., 16), predstavljala širši motivacijski okvir, znotraj katerega se pojav cestnih otrok razvija. Prvo študijo, ki jo Lukašinska navede, je opravil UNICEF v Rigi (prim. Lukašinska 2002, 16). Avtorji so v študiji izpostavili naslednje dejavnike, ki vplivajo na razvoj pojava:

1. veliko število obubožanih in razpadlih družin;
2. porast samohranilništva;
3. pomanjkanje koordiniranih akcij med nacionalnimi in lokalnimi vladnimi organizacijami;
4. izostanek podatkovne baze, vezane na problem cestnih otrok v Latviji;
5. pomanjkanje usposobljenih kadrov za socialno delo;
6. pomanjkanje koordinirane distribucije socialne podpore;
7. prispevek negativne šolske situacije (predvsem negativnega stigmatiziranja – op. A. N.) k razvoju problema;

8. razlastitve in deložacije obubožanih družin; in
9. privlačnost življenja na cesti.

Študija v Rigi je vključevala 62 cestnih otrok, starih od 5 do 15 let (prim. Lukašinska 2002, 16-18). Otroci so med glavnimi motivacijskimi dejavniki za beg na cesto navedli ekonomsko situacijo v družini (39 %), konflikt v družini (36 %) in osamljenost (25 %) (ibid., 16). Krizni center v Rigi, ki je zadolžen za zaščito otrok, pa med glavnimi razlogi izpostavlja zlorabno družinsko okolje, alkoholizem staršev, klateštvo otrok, zapuščanje in zlorabo otrok (prim. Lukašinska 2002, 17).

Kakšno je število cestnih otrok v Latviji, ni znano (ibid., 18). Del problema ocene je v tem, da si raziskovalci in agencije niso enotni glede same definicije termina cestni otrok. Poleg tega je sama populacija zelo mobilna, otroci se selijo med različnimi institucijami, podpornimi organizacijami in cesto, kar še dodatno onemogoča ustrezno registracijo in natančno oceno (ibid.).

Rezultati raziskave, ki so jo opravili upravniki institucij in strokovnjaki nevladnih organizacij kažejo, da bi lahko bilo cestnih otrok v Latviji med 3.000 in 5.000, več kot 1.000 pa jih od doma preživi večino svojega časa (tudi noči).

(Lukašinska 2002, 20)

Otroci so na cesti izpostavljeni različnim nevarnostim (prim. Lukašinska 2002, 20-21), predvsem fizičnim in spolnim zlorabam in slabim življenjskim razmeram. Po večini se preživljajo z beračenjem in manjšimi, velikokrat tudi pollegalnimi posli (ibid.). Po besedah avtorice (ibid., 21) pa je življenje na cesti nevarno tudi zaradi tega, ker promovira disfunkcionalno družino in socializacijo otrok v zrele kriminalce.

V zadnjih letih je Soros fundacija (ibid., 40) izvedla pomembne rehabilitacijske in preventivne korake. Oblikovana je bila mreža nevladnih organizacij, informacijski center in serija delavnic za delo s cestnimi otroki. Leta 2000 je bila oblikovana tudi zveza 13 nevladnih organizacij za pomoč in zaščito cestnih otrok (ibid.). Pri tem je igrala študija Lukašinske zelo pomembno vlogo, saj je omogočila vpogled v življenje cestnih otrok, pa tudi v vzroke in posledice, ki jih pojav nosi s seboj.

## P5.5 Moldavija

V procesu tranzicije se je Moldavija soočala z obsežnimi spremembami na področju ekonomije, politike in socialnega življenja, predvsem negativne posledice pa so se pokazale predvsem v množični brezposelnosti in nizkem življenjskem standardu (IPEC<sup>211</sup> v CSC 2008, n. p.). Po mnenju Mednarodne organizacije za odpravo otroškega dela (ibid.) je takšna situacija nastala zaradi slabega vodenja politike iz devetdesetih let prejšnjega stoletja, neustreznih potez, ki so povzročile nenadzorovan razvoj ekonomije in nezaščiten socialni sistem. Dodatne negativne vplive je mogoče pripisati dediščini Moldavije iz njene socialno ekonomske preteklosti, ko je bila kot republika integrirana in odvisna od politično gospodarskega sistema v Sovjetski zvezi (ibid.).

Danes so med najbolj izpostavljenimi prebivalci Moldavije otroci, ženske in ostareli (ibid.). Eden najhujših problemov, s katerimi se ta populacija sooča, je revščina, ki je, po besedah IPECA, večdimenzionalni pojav (prim. CSC 2008, n. p.). Povezana je s padcem dohodka in potrošnje, z nezadostno oziroma neustrezno prehrano, slabim zdravjem, omejenim dostopom do izobraževanja, z izpostavljenostjo revnih ekonomskim ter naravnim, političnim in socialnim krizam. Tako je, po podatkih IPECA (ibid.), leta 2002 živelo v Moldaviji kar 40 % ljudi pod mejo absolutne revščine. Tako je veliko ljudi prisiljenih v migriranje iz ekonomskih razlogov. Podatki o tem, koliko ljudi naj bi na ta način zapustilo državo, so različni in segajo od 367.000 do 600.000 (ibid.).

Socialna in ekonomska situacija v državi je vplivala na vse socialne skupine, vseeno pa so glavne žrtve tranzicije otroci in mladi.

(IPEC v CSC 2008, n. p.)

---

<sup>211</sup> International Programme on the Elimination of Child Labour (IPEC) je bil leta 1992 oblikovan pod okriljem Mednarodne organizacije za delo (ILO). Njegov glavni namen je 'progresivna eliminacija otroškega dela' (IPEC 2009, n. p.): odprava vseh oblik otroškega suženjstva in njemu podobnih oblik delovanja; odprava preprodaje otrok; odprava rekrutacij otrok za potrebe oboroženih konfliktov, proizvodnje in preprodaje mamil; odprava otroške prostitucije. Trenutno je v program vključenih 88 držav po vsem svetu in IPEC je danes največji tovrstni ILO program na svetu (ibid.).

Mladi, stari med 15 in 29 let, predstavljajo 25,7 % celotne populacije Moldavije (ibid.). Število cestni otrok v Moldaviji ni znano. Uradna ocena Ministrstva za notranje zadeve za leto 2003 govori o 3.681 otrokih (ibid.), pomembno pa je pripomniti, da bi naj bili v tem popisu zajeti tudi otroci, ki delajo na cesti. Po podatkih omenjenega ministrstva 45 % otrok na cestah berači, 17 % jih dela, 15 % krade, 9 % pa se ukvarja s prekupčevanjem drobnarij (prim. CSC 2008, n. p.). Glavni problemi, s katerimi se ta populacija velikokrat srečuje, so vezani na nezaposlenost, nizek življenjski standard, ter posledično na način življenja, ki je devianten, velikokrat pa tudi delinkventen. Mladi so prav tako hkrati izpostavljeni seriji ekonomskih, socialnih, psihičnih in fizičnih nevarnosti, opaziti pa je mogoče naraščanje zlorabe mamil, nasilja med mladimi, razširjenosti obolenj z virusom HIV, nelegalnih aktivnostih in otroškega dela, ki se je od leta 2001 do 2004 v državi dvignilo za 250 % (prim. CSC 2008, n. p.). V zadnjem času so otroci na cesti velikokrat izpostavljeni tudi spolnim zlorabam in otroški prostituciji (ibid.).

Razširjenost otroškega dela v kmetijstvu spodkopava spodobno delo, vzdržljivo kmetijstvo in prehrabno varnost, saj vzdržuje situacijo, v kateri je prihodek tako kmetovalca kot tudi sezonskega delavca nezadosten glede na ekonomske potrebe.

(IPEC v CSC 2008, n. p.)

Tretjina od 145 otrok, ki so bili vključeni v raziskavo »*Rural Child Labour Study*« ILO-IPEC (prim. CSC 2008, n. p.), je poročala, da so jih v delo prisilili starši, češ da bodo kaznovani, če ne opravijo naloženega dela. Tudi ruralno okolje negativno vpliva na razreševanje omenjenega problema (ibid.). Izobraževanje, na primer, je v tem okolju sekundarnega pomena in ker je poudarek na delu, otroci pa nimajo izbire, zanje tudi ne obstaja možnost za napredovanje v socialnem sistemu (ibid.). Količina dela, ki je naloženo otrokom v tem okolju, se še poveča v primerih, ko so starši migrirali.

Migracije naj bi pustile približno 23.000 otrok brez starševskega nadzora. Veliko teh »socialnih sirot« je prepuščenih starim staršem ali starejšim bratom in sestram, ter so tako še bolj izpostavljeni zlorabam, zanemarjanju in delovnim ter spolnim zlorabam.

(IPEC v CSC 2008, n. p.)

Programi, ki so bili vzpostavljeni za rehabilitacijo in reintegracijo otrok v družbo, so po večini neuspešni. Po mnenju nevladnih organizacij, gre glavno krivdo pripisati korupciji in neustrezni zasnovi programov, ki niso ciljno usmerjeni.

## **P5.6 Nemčija**

Kakor koli že, (v Nemčiji – op. A. N.) so zmeraj bili otroci in mladi, ki so ubežali institucijam socializacije, družini in šoli ... in svoje življenje organizirali na cesti. Od začetka osemdesetih (1980) je število teh otrok naraslo in videti je, da so veliko bolj izpostavljeni alkoholu, mamilom, prostituciji, kriminalu in permanentni brezdomnosti.  
(Permien 2003, n. p.)

Enotna definicija populacije otrok, ki živi na cestah v Nemčiji, ni mogoča (ibid.), saj se termin »cestni otroci« tukaj uporablja za otroke, ki večino svojega časa preživijo na cesti, pri čemer pa se ne upošteva razlika med situacijami, v katerih se posamezniki znajdejo. Da bi bolj zaobjeli raziskovalni problem, nekateri avtorji predlagajo termin »mladi s cestnimi karierami« (prim. Permien 2003, n. p.). To skupino naj bi v Nemčiji oblikovali dve kategoriji (prim. Permien 2003, n. p.):

1. »V Nemčiji rojeni mladi s cestnimi karierami« – mladi, ki prihajajo iz problematičnih in razpadlih nemških družin, v katerih so otroci izpostavljeni alkoholizmu, narkomaniji, psihičnim, fizičnim in spolnim zlorabam. Dokler ti otroci ostanejo v družini, jih je še mogoče opredeliti kot »otroke v nevarnosti«. Ti velikokrat izpadejo iz šolskega procesa, pridejo v stik s kriminalom in v konflikt z zakonom. Otroci oziroma mladi tako pri trinajstih, štirinajstih ali petnajstih letih pristanejo na cesti, ali jih starši vržejo na cesto ali pa sami pobegnejo, in tam začnejo svojo cestno kariero. Takih otrok naj bi bilo, po ocenah iz leta 1998, 20.000 (Britten 2002 v Permien 2003, n. p.). Kar je za to populacijo zanimivo, je, da med mlajšimi, torej tistimi, ki so stari od 14 do 16 let, prevladujejo dekleta (v določenih primerih jih je tudi do 70 %), med starejšimi, starimi 18 let in več, pa fantje (ibid.);
2. »V tujini rojeni mladi s cestnimi karierami« – sem spadajo iskalci azila in mladi iz drugih držav (predvsem držav Vzhodne Evrope in Azije). Oboji se znajdejo v Nemčiji s popolnoma nerealističnimi predstavami in pričakovanji

in velikokrat pristanejo brez kakršne koli podpore in zaščite v pollegalnih, oziroma nelegalnih poslih in na meji zakona (ibid.).

Tudi ocene števila teh otrok so neenotne. Tako je bilo na primer v devetdesetih letih prejšnjega stoletja ocenjeno število otrok, starih manj kot 14 let, ki živijo na cesti, 1000 do 2500 (prim. Permien 2003, n. p.). Vladne organizacije so nato populacijo ocenile na 5000 do 7000 (Busch-Geertsema 1996 v Altanis in Goddard 2004, 301).

Te ocene so bili vladni popravki špekulativnih ocen množičnih občil, ki so govorili o 40.000 do 50.000 otrocih, kar pa je imelo za posledico eksplozijo zanimanja za ta problem v Nemčiji med leti 1992 in 1993.

(Altanis in Goddard 2004, 301)

V Nemčiji obstajajo številni ukrepi, ki preprečujejo razvoj cestnih karier (prim. Permien 2003, n. p.), podpirajo mlade na cesti in jim dajejo možnost za »vrnitev k humanemu načinu življenja«, niso pa ti ukrepi vedno zadostni. Da bi bila uspešna, mora biti ponujena pomoč privlačnejša kot cestna scena, mamila in prostitucija (ibid.).

## **P5.7 Romunija**

Pojav cestnih otrok uradno ni obstajal pred letom 1990, oziroma pred padcem totalitarnega sistema. Visoka stopnja zapuščenosti otrok in disfunkcionalni sistemi reintegracije otrok so situacijo še poslabšali.

(Baker 2008, n. p.)

Točno število cestnih otrok v Romuniji še danes ni znano. Ocene so različne in izjemno neenotne, neenotna pa je tudi definicija populacije cestnih otrok. Unicef je leta 2005 (Unicef 2005, n. p.) ocenil število cestnih otrok v Bukarešti na okoli 2000, od katerih jih je 500 živel ves čas na cesti, 1.500 pa jih je na cesti delalo (ibid.). Številni poskusi vladnih organizacij, da bi otroke ponovno namestili v družine, so se pokazali kot neučinkoviti. Baker (Baker 2008, n. p.) navaja, da se je večina otrok vsaj nekajkrat srečala tudi z nevladnimi organizacijami in njihovimi programi resocializacije in reintegracije, a videti je, da je kultura bivanja na cesti močnejša.



Študija organizacije Asociația Sprijinirea Integrării Sociale<sup>212</sup> (ibid.) je razdelila populacijo cestnih otrok v pet skupin (ibid.):

1. skupina: otroci, ki delajo in živijo na cesti ves čas (skupina se deli še na pristno in prehodno podskupino);
2. skupina: otroci, ki čez dan delajo na cesti, a se zvečer vrnejo k svojim družinam;
3. skupina: otroci in mladi, ki živijo na cesti, bivši cestni otroci, pri katerih reintegracija v domače okolje ni uspela (zakonsko gledano niso enaki cestnim otrokom, so pa del kategorije cestnih otrok);
4. skupina: otroci, ki na cesti živijo s svojimi starši.

Otroci na cesti pristanejo velikokrat iz ekonomskih razlogov, veliko pa je tudi otrok, pri katerih je glavni razlog za beg na cesto razpad, oziroma nefunkcionalna družina. Problem zapuščenosti predstavlja tudi danes enega najpomembnejših dejavnikov pri oblikovanju pojava cestnih otrok v Romuniji (ibid.). Cestni otroci v Romuniji ravno zaradi tega predstavljajo relativno unikatno skupino. Leta 1966 je Ceausescu (ibid.) izdal odlok, ki naj bi dvignil stopnjo natalitete. Omejitve so se nanašale predvsem na uporabo kontracepcije in omejevanje splavov, kar pa je imelo za posledico dramatično rast novih rojstev. Matere, ki so se znašle v stresnem položaju, so tako velikokrat nezakonske in nezaželene otroke zapustile, praksa pa se je tako globoko ukoreninila v družbo, da jo je mogoče zaslediti tudi danes (ibid.). Danes so še posebej izpostavljene družine, v katerih se pojavlja alkoholizem, zakonski spori, nasilje, ter otroci s fizičnim oziroma psihološkim deficitom. »Veliko staršev otroke enostavno pusti na javnih mestih, ali pa otroci sami zbežijo od doma (ibid.). Med največkrat navedenim razlogom za beg od doma je nasilje v družini. Svetovna zdravstvena organizacija (prim. Baker 2008, n. p.) poroča, da je kar polovica vseh vprašanih Romunov priznala, da "redno" pretepa svoje otroke, 9,1 % otrok je poročalo o spolnih zlorabah, 1,1 % deklet pa o posilstvih (ibid.).

Poleg slabih življenjskih razmer, nasilja, zlorab in zasvojenosti, pa predstavlja posebno nevarnost cestnim otrokom virus HIV (prim. Baker 2008, n. p.). Nacionalna komisija za pregled, nadzor in preventivo pred HIV/AIDS je v svojem poročilu za leta

---

<sup>212</sup> Asociația Sprijinirea Integrării Sociale je romunska nevladna in neprofitna organizacija, ustanovljena leta 1994 (ASIS 2009: n. p.).

2004 do 2007 umestila cestne otroke med osem najbolj izpostavljenih rizičnih skupin, predvsem zaradi uporabljanih spolnih praks (ibid.). Po oceni komisije naj bi leta 2004 v Bukarešti tudi 1.103 otroci oboleli za sifilisom (ibid.).

Glavni vir zaslužka (ibid.) otrok na cesti v Romuniji je beračenje, sledi pranje avtomobilov, domača opravila, nakladanje in razkladanje dobrin, prodaja, zbiranje odpadnega materiala in prostitucija, na zadnjem mestu pa so kriminalna dejanja, med katerimi se največkrat pojavlja kraja. Prostitucija je sicer najbolj donosna, vendar je med otroci relativno nepriljubljena. 35% cestnih deklet in 20 % cestnih fantov je vsaj enkrat bilo žrtev pedofilije, oziroma vključenih v prostitucijo (prim. Baker 2008, n. p.).

Ena glavnih značilnosti cestne kulture v Romuniji je zasvojenost z inhalanti (prim. Baker 2008, n. p.). Otroci uporabljajo predvsem topila za barvo. Obstajajo tudi občasni primeri intravenoznega uživanja heroina, vendar ne gre za tipično značilnost populacije cestnih otrok (ibid.).

Baker (ibid.) predlaga kot prvi in glavni korak pri reševanju problema cestnih otrok destigmatizacijo cestnih otrok, še posebej tistih, ki so oboleli za virusom HIV. Javna zavest o problemu se sicer izboljšuje, vendar bi bilo treba na tem področju storiti več. Vladne in nevladne organizacije bi morale delovati usklajeno, predvsem pa bi bilo potrebno apelirati na pristojne institucije Evropske unije (ibid.).

Kot zelo zanimiva se kaže tudi študija Tarriove (2004). Nanaša se na analizo premestitvenih posledic in izpostavljenosti, vezanih na ilegalne migracije romunskih mladoletnikov brez spremstva odraslih oseb ali skrbnikov, ki so iz ekonomskih razlogov migrirali v Zahodno Evropo. Avtorica poroča o generalnem neuspehu migrantov pri iskanju zaposlitve, oziroma izobraževanja in pogosti potisnjenosti v kriminal. V članku »*Migration, displacement, and violence: prosecuting Romanian street children at the Paris place of justice*« so zajeti primeri iz francoskih mest, ki govorijo o naraščajočem številu romunskih mladoletnikov, po večini fantov, starih od deset do petnajst let, ki so postali predmet sistematičnega pregona in leta 1997 tudi enega največjih in najvplivnejših mladoletniških procesov v zgodovini Francije (prim. Terrio 2004, 5). V članku še posebej izstopa primer, v katerem so fantje prišli v

državo s ponarejenimi dokumenti in vizami ter se naselili v zapuščenih in nedograjenih hišah in prikolicah na obrobju Pariza (ibid.). Ko so jih ujeli, so bili obsojeni zaradi uničevanja mestne lastnine in kraje izkupička iz parkirnih avtomatov. Ko je sistem plačevanja prešel z gotovine na plačilne kartice, so se fantje preusmerili na beračenje, krajo po trgovinah in prostitucijo, kar je njihovo življenje še dodatno kriminaliziralo. Predsednik pariškega mladoletniškega sodišča je bil zaskrbljen zaradi kaznovanja tako ranljive populacije, zato je oblikoval posebno sodno skupino, katere namen je bil bolj humano obravnavanje primerov romunskih mladoletnikov (ibid.).

Študija Terriove poleg vseh vsebinskih in proceduralnih zapletov obdela tudi kontradikcije, ki so se oblikovale med javno podobo mladoletnikov, predstavljeno v medijih, njenim pravnim osnovanjem, podobo pri nevladnih organizacijah, vladi ter obravnavo v sodnem procesu (ibid.).

## **P5.8 Rusija**

Cestni otroci so v Rusiji relativno nov pojav (Stephenson 2001, 530), kar pa ne pomeni, da v preteklosti zapuščenih otrok ni bilo. Obstajali so skozi celotno zgodovino družbe (prim. Bosewitz 1988), le da na vseh časovnih in prostorskih točkah niso bili videni kot socialni problem. Pojav je dokaj slabo raziskan, pičle raziskave so bile opravljene v šestdesetih in osemdesetih letih prejšnjega stoletja (prim. Bosewitz 1988), bile pa so osredotočene predvsem na delinkventnost populacije, alkoholizem staršev (prim. Stephenson 2001, 530) in posameznikovo psihopatologijo (prim. Stephenson 2001, 531). Zanesljivi podatki o cestnih otrocih v Rusiji niso dostopni, posredni podatki pa kažejo, da je v zadnjih 20 letih, še posebej pa po padcu berlinskega zidu, število teh otrok začelo naraščati (ibid.). Iz uradnih virov je tako mogoče razbrati, da je bilo samo v Moskvi leta 1998 zaradi prestopkov zajetih 6.000 otrok, kar pa ni celotna cestna populacija (Stephenson 2001, 531).

Stephensonova je svoji študiji obdelala strategije cestnih otrok v Moskvi v povezavi z akumulacijo socialnega kapitala in preko udeležbe otrok v kriminalnih in nekriminalnih subkulturah (prim. Stephenson 2001, 534-544). Raziskava je potekala med leti 1997 in 2000, vključevala pa je tako kvalitativne kot tudi kvantitativne metodološke pristope (ibid., 534). Populacija cestnih otrok je zajemala 123

respondentov, starih od 7 do 17 let, 73 % vseh pa je bilo fantov (ibid., 544). V članku »*Street children in Moscow: using and creating social capital*« avtorica opiše uporabo lastnih spretnosti in subkulturnih norm ter vrednot pri oblikovanju alternativnih karier (prim. Stephenson 2001, 534-544). Raziskava je pokazala, da so ti otroci spretni socialni agenti, ki so v cestni skupini našli nadomestek za lastno izostalo družino (prim. Stephenson 2001, 536-544). Večina otrok je na cesti iz ekonomskih razlogov, veliko pa jih je tudi pobegnilo zdoma zaradi zlorabnega družinskega okolja. Na cestah v Moskvi je mogoče srečati tudi otroke cestnih družin, ki jih ostali na cesti imenujejo »majhni bomži« (majhni brezdomni) (ibid., 536). Ti s svojimi družinami živijo in delajo na cesti, z denarjem pa pomagajo pri vzdrževanju družinskega proračuna. Ta skupina otrok vključuje tudi otroke, ki jim samim ni uspelo poskrbeti za lastno preživetje. Velikokrat živijo na tržnici, kjer jim branjevke pomagajo preživeti iz dneva v dan.

Akumulacija socialnega kapitala (ibid., 537) je, po besedah avtorice, na cesti zelo težaven proces, še toliko bolj za cestne otroke in brezdomno mladino. Tržnica igra pri tem zelo pomembno vlogo, saj omogoča, ne le cestnim otrokom, ampak tudi tujcem, Azerbajdžancem, Gruzijcem in Armenijcem, najprej integracijo v družbo na tržnici in posledično integracijo v rusko družbo. Na tej točki se torej srečajo cestni otroci, tujci in v družbo integrirani posamezniki in začne se odvijati transfer norm in vrednot, ki jih je vsaka od skupin prinesla s seboj (ibid.).

Avtorica na primeru sistema v Arbat coni<sup>213</sup> v Moskvi (prim. Stephenson 2001, 538-540) opiše socialni sistem, ki se je oblikoval v tem delu mesta in vključuje socialne vloge, odnose, hierarhijo, dolžnosti in pravice vseh, ki so vključeni v neformalno življenje tega predela. Sistem omogoča legitimne in nelegitimne oblike zaslužka, prepoveduje pa beračenje in krajo (ibid., 539). Mobilnost znotraj sistema je v veliki meri definirana s strani stalnega mesta prenočevanja, kar posledično pomeni tudi, da majhni bomži, pa tudi otroci, ki so vključeni v prostitucijo, v sistemu niso dobrodošli, čeprav nekateri najdejo načine sodelovanja s sistemom (ibid., 540).

---

<sup>213</sup> Arbat cona je cona za pešce v središču Moskve (op. – A. N.).

Alternativa, ki otrokom preostane, je vstop v skupino, oziroma bando (ibid., 540) Ta je lahko vključena tako v legalne aktivnosti kot tudi v kriminal, največkrat v preprodajo mamil in krajo. Skupine nimajo tesne socialne strukture in tudi hierarhija je ohlapna (ibid.). Obstajajo pa v istem socialnem prostoru tudi bande, ki imajo striktno strukturo in hierarhijo, člani pa, kljub mladosti, že kažejo aspiracije po članstvu v organiziranem kriminalu.

Cestne otroke in mlade v Moskvi je treba videti kot del širše socialne resničnosti (ibid., 543), ki se je oblikovala v revnih urbanih, postsocialističnih državah in je na nek način del nove, revne urbane Evrope. Pojav je tesno povezan s socialno izključenostjo in deprivacijo, porušeno socialno strukturo in razpadlo družino (prim. Stephenson 2001, 543-544). Cestni otroci so se v takšnih okoliščinah organizirali, da bi bolje izkoristili resurse, ki so jim na voljo. Socialne mreže, v katere se vključujejo, jim pomagajo pri izboljšanju trenutnega položaja in pri prehajanju iz ene socialne realnosti v drugo. Reševanje problema cestnih otrok je v Rusiji še posebej oteženo, saj je sistem posvojitve otrok še v povojih. Da bi socialne službe prevzele odgovornost, je praktično nemogoče, še toliko bolj v letih po razpadu Sovjetske zveze, ko je tranzicija najprej povzročila razpad sistema socialnega skrbstva. Nevladne organizacije na tem področju sicer delujejo, vendar je njihova učinkovitost omejena zaradi obsega problema. Reševanje problema je še vedno v veliki meri v domeni policije, kar pa povzroča dodatne težave pri reintegraciji otrok v družbo, saj so večinoma po obravnavanju policije, deklarirani kot prestopniki (ibid.).

Ker se življenje cestnih otrok v Rusiji veže na delo, gre omeniti tudi študijo, ki jo je opravila Mednarodna organizacija za delo leta 2000 v Sankt Petersburgu (prim. ILO 2000). Študija je zajela 1.003 cestne otroke (ibid., 1), ki so bili vključeni v najhujše oblike otroškega dela, tudi prostitucijo in preprodajo mamil. Ocene (prim. ILO 2000, 2-3) celotne populacije otrok, ki dela v mestu, je med 10.000 in 16.000 (ibid., 2), od 50 % do 70 % otrok je mlajših od 13 let (ibid., 2, 10), do 30 % teh otrok pa naj bi bilo celo vključenih v kriminalne aktivnosti (ibid.). Ocene glede vpletenosti otrok v prostitucijo so različne in segajo od 20 % do 35 % celotne populacije (ibid.).

Po podatkih (prim. ILO 2000, 2-3), ki izhajajo iz raziskave, so otroci na cesti iz ekonomskih razlogov, 42 % jih dela, da bi z denarjem kupili hrano, 22 % otrok pa z

zaslužkom pomaga svojim družinam (ibid., 2). Raziskovalci so ugotovili, da so otroci vpleteni v več kot 30 različnih aktivnosti, ki jih je mogoče razdeliti v tri sektorje (prim. ILO 2000, 3-4):

- transport (umivanje avtomobilov, delo na črpalkah in delavnicah);
- trgovina (prodaja časopisov, prodaja na tržnici, preprodaja dobrin);
- delo v delavnicah (natovarjanje in raztovarjanje, pomožna dela ipd.).

Povprečno delajo cestni otroci od 6 (55 %) (ibid., 3) do 12 ur (30 %) na dan ali celo več (11 %) (ibid.). Iz zbranih podatkov izstopa tudi zelo visok odstotek (77,9 %) primerov, v katerih so otroci opravljali nevarno ali zdravju škodljivo delo (ibid.).

Raziskovalci v sklepnem delu poročila zaključijo (prim. ILO 2000, 53-55), da je treba za uspešno reševanje problema izdelati obsežen načrt socialnih in ekonomskih pristopov. Glede na to, da veliko otrok ne živi ne pri svojih družinah in ne v ustreznih institucijah, je potrebno za rehabilitacijo razviti nove, primernejše strukture (ibid., 54). Takim otrokom je treba zagotoviti dostop do bivalnih prostorov, hrane in ustreznih elementarnih resursov. Na politični ravni (ibid., 53) pa je treba vzpostaviti sodelovanje vladnih in nevladnih organizacij, ki morajo koordinirano pristopiti k reševanju problema. To mora zajemati permanenten monitoring, zbiranje in analiziranje podatkov ter ustrezno sankcioniranje v primeru kršitev. Pomembno vlogo pa ima tudi javnost, ki mora biti informirana in ozaveščena, predvsem s pomočjo množičnih medijev (ibid.).

## **P5.9 Turčija**

ILO je leta 2001 izdal poročilo, ki izhaja iz raziskave, opravljene v Turčiji in vključuje cestne otroke in otroke, ki delajo na cesti (prim. ILO 2001). Kot bistveno izpostavljajo revščino (prim. ILO 2001, ix, 1, 44, 53), ki je prisilila veliko število ruralnih družin v migracije v urbane predele (prim. ILO 2001, 1). Tovrstne migracije so postale ena od osnovnih preživetvenih strategij revnih družin, še posebej tistih iz vzhodnega dela države (prim. ILO 2001, 1, 9). Ker družine nimajo socialnega in kulturnega kapitala, ki bi jim olajšal integracijo v novo okolje, ostajajo relativno izolirane in posledica so tudi otroci, ki morajo delati na cesti (ibid.).

Za potrebe raziskave je ILO oblikoval štiri glavne sklope (prim. ILO 2001, ix) zbiranja podatkov: podatke, ki so povezani z družinsko situacijo, delovnimi pogoji, udeležbo v vzgojno izobraževalnih procesih in odnosom do otrok, ki delajo na cesti. Delno strukturirani intervjuji so zajeli 188 otrok, ki delajo na cesti, in 68 staršev oziroma skrbnikov v mestih Diyarbakır, Adana in Istanbul (prim. ILO 2001, ix, 7, 44). Izvedene so bile tudi fokusne skupine (prim. ILO 2001, 6-7) s strokovnjaki iz različnih institucij, raziskovanje pa je vključevalo tudi opazovanje otrok na njihovem delovnem mestu in doma. Študija je otroke klasificirala dve kategoriji (ibid., x):

- otroci, ki delajo na cesti v dnevnem času, včasih tudi ponoči, a se zvečer vračajo k svojim družinam; in
- otroci, ki delajo in živijo na cesti, torej tisti, ki so svoje družine zapustili, ali pa so razpadle.

Večina otrok v Turčiji spada v prvo kategorijo (ibid.). Ukvarjajo se predvsem s prodajo robčkov, žvečilnk, vode, sončničnih semen, loterijskih listkov in drugih manjši artiklov. Otroci iz druge skupine se ukvarjajo predvsem z zbiranjem in separacijo odpadkov. Glede na to, da niso pod nadzorom in zaščito družine, so bolj izpostavljeni mamilom, pa tudi cestnim bandam in nasilju (ibid.).

Glavne ugotovitve študije (prim. ILO 2001, xi-xiii) so naslednje:

- otroci, ki so sodelovali v raziskavi, so bili stari od 7 do 17 let, povprečna starost je bila 12 let, večina pa je bila dečkov; prihajajo iz relativno velikih in zelo revnih družin. Večina mater je bila nepismenih in so delale kot gospodinje; v primerjavi z materami, so bili očetje višje izobraženi, čeprav jim to ni bistveno pomagalo pri iskanju zaposlitve; po večini so bili nezaposleni, tisti, ki pa so imeli službo, so opravljali dela v neformalnem sektorju (ibid., xi);
- večina otrok je obiskovala katero od vzgojno izobraževalnih institucij, le 13 % otrok ni hodilo nikdar v šolo; težave, s katerimi se otroci srečujejo v šoli, so povezane z odnosom učiteljev do otrok in odnosi med vrstniki, poleg tega pa čutijo tudi, da njihove potrebe, povezane s šolo, niso bile v celoti zadovoljene (ibid.);
- delovne razmere so otroci opisali kot neprimerne, izpostavljeni so predvsem onesnaženemu okolju na cesti, nevarnosti prometne nesreče, fizičnemu in

spolnemu nasilju ter mamilom; kronične bolezni, ki se razvijejo pri otrocih in so vezane na delo na cesti, vključujejo bolezni dihal, kožne bolezni in obolenja prebavil; določen odstotek otrok, ki preživijo na cesti tudi noč, je izpostavljen še večji nevarnosti spolno prenosljivih bolezni, med katerimi izstopata HIV, hepatitis A in B, tetanus in genitalni herpes (ibid., xi-xii);

- z delom na cesti zaslužijo otroci na dan od 1 do 10 \$, povprečno pa otrok prispeva k družinskemu proračunu 3 \$ na dan: večina otrok ne mara dela na cesti; pravijo, da ne želijo videti svojih mlajših bratov in sester ob takih opravilih, vseeno pa jih opravljajo, saj so pod pritiskom svojim družin (ibid., xii);
- večina staršev, ki so bili udeleženi v raziskavi, se ne zaveda nevarnosti, katerim so otroci na cesti izpostavljeni; stranke, ki vstopajo v odnose z otroci na cesti, gojijo do otrok po večini empatijo in verjamejo, da otrokom s tem, ko od njih kupujejo različne produkte, jim tudi pomagajo (ibid.);
- otroci in njihovi starši so si enotni v mnenju, da potrebujejo za višjo šolsko udeležbo več denarja; ekonomski razlogi so bili med največkrat navedenimi, ko je šlo za vprašanje, zakaj otroci opuščajo izobraževanje;
- kaže, da je delo otrok na cesti kulturno legitimizirano, saj je percipirano kot oblika vajeništva, ki koristi pri zaposlovanju v odrasli dobi (ibid.).

Iz priporočil, ki so jih oblikovali avtorji na podlagi dognanj, je mogoče povzeti (prim. ILO 2001, xiii-xv) naslednje:

- za reduciranje problema cestnih otrok in otrok, ki delajo na cesti, je treba odpraviti socialne in ekonomske dejavnike, ki potiskajo družino v revščino (ibid., xiii);
- staršem je treba zagotoviti osnovno stopnjo izobrazbe, saj se bo na ta način kvaliteta življenja za celotno družino izboljšala (ibid.);
- posebno pozornost je treba posvečati lokalni skupnosti, predvsem razvijanju sposobnosti za oblikovanje in izvajanje socialnega delovanja na lokalni ravni; vodilno vlogo na tem področju naj bi odigrali socialni delavci, ki naj bi se osredotočili predvsem na identifikacijo rizičnih družin in na preventivno delovanje (ibid., xiv);
- treba bi bilo vplivati na socialne in kulturne dejavnike, ki oblikujejo problem cestnih otrok; v določenem odstotku družin in lokalnih skupnosti je delo otrok



- na cesti definirano kot normalno, legitimno in funkcionalno; sprememba sistema vrednot bi pomenila reševanje problema v samem jedru (ibid.);
- čeprav je izobraževanje v Turčiji brezplačno, pa vseeno predstavlja veliko finančno obremenitev za družine z nižjim standardom; šolski sistem bi moral postati pozoren na primere otrok, ki delajo na cesti in so hkrati udeleženi v izobraževalnem procesu; omogočiti bi jim moral, da opustijo svoje dodatno delo na cesti; prav tako bi morale šolske uniforme in ostale potrebščine zagotoviti Ministrstvo za šolstvo (ibid.);
  - vsa razpoložljiva sredstva bi bilo treba uporabiti, da bi odpravili nasilje v šoli in da bi oblikovali varno okolje za učenje (ibid.);
  - na nacionalni ravni bi bilo treba oblikovati sistem predšolskega izobraževanja, ki bi bilo dostopno vsem (ibid.);
  - obstoječe neformalne oblike vajeništva bi bilo potrebno popularizirati; oblikovati bi bilo treba program poklicnega svetovanja, da bi se promovirale alternative, ki za otroke in mlade obstajajo v socialnem okolju (ibid., xv);
  - na nacionalni ravni je treba vzpodbujati oblikovanje nevladnih organizacij, ki se ukvarjajo neposredno s problemom otroškega dela, raziskovanjem in analiziranjem socialne problematike, treba pa bi bilo tudi ustanoviti več izobraževalnih institucij za oblikovanje ustreznega kadra (ibid.);
  - vzpostaviti bi bilo potrebno ustrezno mrežo sodelovanja med zakonodajno, sodno in izvršilno vejo oblasti, da bi se na sistemski ravni lahko spopadli s problemom otroškega dela; poseben poudarek mora biti na izobraževanju izvršilne oblasti, saj je to ponavadi veja, ki prihaja v neposreden stik z omenjeno populacijo (ibid.).

Po mnenju avtorjev raziskave (ibid.) je ključnega pomena odziv družbe na problem cestnih otrok in otrok, ki delajo na cesti. Od tega je namreč odvisno, ali bo otrok postal devianten član cestne bande ali pa produktiven član družbe.

Študija Türkmena, Okyaya, Ate in Okuyanogula (prim. Türkmen in drugi 2004, 131-136) je bila izvedena v skupini cestnih otrok v Adani. Glavni namen študije je bil raziskati socio-demografske značilnosti cestnih otrok in otrok, ki delajo na cesti, ter stopnjo obolevnosti za hepatitisom B. Vzorec je zajel 52 otrok (ibid.,132), od katerih jih

je bilo mogoče medicinsko pregledati le 39. Šlo je za dečke, stare povprečno 14 let, iz revnih družin z neizobraženimi starši. Otroci so se na cesti ukvarjali z opravljanjem različnih opravil (čiščenje čevljev 22 %, preprodaja različnih stvari 22 %, brskanje po smeteh 33 %) (ibid., 133). 35 % otrok je v svojih intervjujih poročalo o zlorabni klimi na cesti, izstopajo fizično (40 %) in psihično (80 %) nasilje, medtem ko je spolnega nasilja manj (6 %) kot drugod po svetu. 20 % otrok je frekvetno kadilo (ibid.). Med 38 otroki, ki so bili testirani za hepatitisom B, je bilo 61 % otrok pozitivnih (ibid.).

Kot glavne dejavnike, ki vplivajo na oblikovanje pojava cestnih otrok v Turčiji, avtorji navajajo revščino, migracije iz ruralnih v urbane predele ter nizko stopnjo izobrazbe (ibid., 134). Za izboljšanje položaja cestnih otrok bi bilo treba, po besedah avtorjev (ibid., 135), oblikovati več dnevnih centrov, ki bi nudili pomoč cestnim otrokom, povečati bi bilo treba tudi nadzor nad kriminaliteto v cestnem okolju ter vzpostaviti tesnejše sodelovanje med lokalnimi socialnimi organizacijami ter ogroženimi družinami. Posebno pozornost bi bilo treba nameniti tudi izobraževanju socialnih delavcev, policistov in drugih oseb, ki delajo z omenjeno populacijo (ibid., 135), oblikovati pa bi bilo treba tudi širši in bolj institucionaliziran pristop k reševanju problema cestnih otrok (ibid.).

### **P5.10 Velika Britanija**

V Veliki Britaniji je brezdomnost mladih pojav, ki ga je mogoče zaslediti izključno v večjih urbanih naseljih. Mladi največkrat pobegnejo na cesto iz individualnih razlogov, v glavnem pa so motivirani zaradi družinske situacije, pri kateri prevladujejo družinska nesoglasja. Kot pomemben dejavnik gre omeniti tudi vrstniški vpliv, medtem ko je ekonomsko motiviranih migracij na cesto izjemno malo. Med opravljenimi raziskavami izstopata predvsem študiji, ki sta jih opravili dve raziskovalni skupini na območju Londona, in sicer skupina avtorjev Brandona, Wellsa, Francisa in Ramsaya in O'Mahony ter Fergusonova iz Zveze zavetišč Ujima.

Raziskava, objavljena v monografiji Brandona, Wellsa, Francisa in Ramsaya z naslovom »*The Survivors: A Study of Homeless Young Newcomers to London and the Responses Made to Them*« (1980), je bila izvedena med leti 1974 in 1975 in je zajela nekaj več kot 100 otrok in mladih iz različnih predelov Velike Britanije, ki so

migrirali v London (ibid., 1). Metoda raziskovanja je temeljila na intervjujih z respondenti, s katerimi so se raziskovalci srečali v zatočiščih, namenjenih mladi brezdomni populaciji. Monografija zelo natančno obdela podobo mladega brezdomca v Londonu ter njegovo umestitev v sceno na cesti.

Avtorji trdijo, da pojav brezdomnosti v glavnem mestu ni nov (ibid.). Navajajo številne zgodovinske primere brezdomnih otrok in mladih, podkrepjene z uradnimi zapisi, ki segajo tudi v 17. stoletje (prim. Brandon in drugi 1980, 1-8). Iz zgodovinskih primerov je mogoče razbrati, da je bila brezdomna populacija deležna izjemne stigme in brezobzirne marginalizacije, ter da situacija, s katero se posamezniki srečujejo danes, ni veliko boljša (prim. Brandon in drugi 1980, 1-8). V svoji raziskavi so se avtorji oddaljili od ustaljenih definicij brezdomnosti in se osredotočili na mladega človeka ter štiri elemente, ki oblikujejo razvoj njegove brezdomnosti (prim. Brandon in drugi 1980, 1-8). Avtorji kot ključne izpostavljajo (ibid., 7-10):

- bivanjske razmere (slabe bivanjske razmere, ki potisnejo mlade na cesto);
- mobilnost (mladi, ki migrirajo iz ekonomskih in socialnih razlogov);
- zaposlenost (slaba zaposlitev oziroma brezposelnost);
- socialno procesuiranje (v socialnem delu, kriminaliteti ipd.).

Omenjeni elementi predstavljajo tudi hierarhijo ključnih elementov brezdomnosti, ki igra pomembno vlogo ne le pri oblikovanju individualne brezdomnosti, ampak tudi ohranjanju brezdomnost in deviantnosti in, v določenih primerih tudi kriminaliteto brezdomnih (prim. Brandon in drugi 1980, 7-10). Omenjeni elementi so pomembni za oblikovanje individualne brezdomnosti in se kažejo v posameznikovi motivaciji za izbiro življenja na cesti.

Drugi pol, ki ga avtorji izpostavljajo, je brezdomna scena, ki se je oblikovala na cesti (ibid., 13):

Vsako noč je mogoče najti brezdomno populacijo v Londonu v različnih oblikah, ki jih je velikokrat težko opredeliti in oceniti. Nekateri spijo na železniških postajah, na klopah v parkih, v zapuščenih zgradbah, pralnicah in javnih straniščih. Druge je mogoče najti v zatočiščih, sprejemnih centrih in cenениh gostiščih. Spet drugi so v zaporih, velikokrat zaradi opitosti ali pa prestopkov, povezanih z zakonom o potepuštvu.

(Brandon, Wells, Francis in Ramsay 1980, 13)

Brezdomna scena je ena od alternativ socialnega življenja v Londonu in igra pomembno vlogo v samem pojavu brezdomnosti (ibid.). Predstavlja namreč relativno stabilno obliko življenja, ki je umeščena v obče socialno okolje. Mladi jo vidijo kot dostopno in do določene mere učinkovito alternativo družbeno normalnega življenja. Ta scena je namreč organizirana oblika socialnega življenja in velikokrat je to tudi glavna ovira, ki onemogoča resocializacijske in reintegracijske programe, še posebej v primerih, ko gre za posameznika, ki je bil del te scene dalj časa (ibid.).

O'Mahony in Fergusonova sta objavila poročilo z naslovom »*Young, black and homeless in London*«. V svojem raziskovalno delo sta se osredotočila na populacijo mladih brezdomnih črncev v Londonu. V svojem delu izpostavljata, da obstaja za mlade črnce veliko večja verjetnost, da bodo postali brezdomni, že samo zaradi njihove rasne pripadnosti.

Konec decembra 1990 so v organizaciji Ujima<sup>214</sup> opazili več kot 3,000 novih prosilcev za pomoč, ki so bili stari manj kot 25 let. To je več kot 50 % povišanje v primerjavi z letom poprej.

(O'Mahony in Ferguson 1991, 2)

Na mlade črnce naj bi imela brezdomnost še toliko večji negativni vpliv predvsem zaradi v angleški družbi splošno sprejetega prepričanja o njihovi kulturni in socialni inferiornosti. Takšno držo je mogoče najti tudi v latentnem rasizmu, ki je prisoten tako v zasebnem kot tudi javnem življenju, še posebej pa na nastanitvenem trgu (ibid., 2). Študija je vključevala 150 mladih brezdomnih, ki so prišli v stik z organizacijo Ujima, izvedena pa je bila v dveh etapah, prva leta 1989, druga pa leta 1990 (ibid.).

---

<sup>214</sup> Podrobnejše informacije o organizaciji niso dostopne.

Razlogi za brezdomnost so, po besedah avtorjev, naslednji (ibid., 5):

	1989	1991
Nesoglasje v družini	61 %	63,7 %
Razpad zveze	18 %	13,6 %
Razlastitev zaradi nelegalnega statusa	9 %	3,6 %
Razlastitev zaradi zadolženosti	2 %	3,6 %
Drugo	10 %	15,5 %

(O'Mahony in Ferguson 1991, 5)

Črnska brezdomnost ostaja v veliki meri prikrita predvsem zaradi dveh razlogov. Več kot 70 % črnkega prebivalstva živi v 10 % predelov, ki jim pravijo »nepoimenovani«, oziroma »nezabeleženi« (ibid.). Le 20 % belih živi v takih predelih. Črnska brezdomnost pa se ne kaže tudi zaradi kulturnih razlogov (ibid.). Črni ljudje ne postanejo takoj brezdomni. Po večini se ti ljudje, ko jim grozi brezdomnost, najprej zatečejo po pomoč k svojim prijateljem in znancem:

V črnkih skupnostih obstaja pregovor: poskrbeti moramo drug za drugega; običaj, ki so ga mladi črnki nasledili od svojih karibskih, afriških in azijskih prednikov.  
(O'Mahony in Ferguson 1991, 5)

Oseba brez svojega stalnega bivališča lahko tako dolga leta živi na način, da se seli od prijatelja k prijatelju. Njihovo situacijo otežuje tudi dejstvo, da je za njihovo kulturo nesprejemljivo, da bi delili spalnico s tujcem.

Študija je pokazala, da skoraj polovica mladih (49,5 %), ki so sodelovali v drugi etapi (1991 – op. A. N.), na cesti preživi tudi več kot 6 mesecev (ibid., 6). 18 % vseh

vprašanih je bila na cesti že več kot eno leto, nadaljnjih 12,6 % leto in pol, 17,5 % pa dve leti in več (ibid.).

Mladi se za svoje preživetje po večini zanašajo na pomoč sorodnikov, prijateljev in znancev (ibid., 7–8). Pomembno vlogo igrata tudi socialna podpora in priložnostna dela, medtem ko preživetvene tehnike, ki jih najdemo pri brezdomnih mladih in otroci drugod po svetu, na primer beračenje in zbiranje odpadnega materiala, tukaj niso prisotne.

Študija izpostavi tudi mit (prim. O'Mahony in Ferguson 1991, 2), po katerem so črni ljudje ničvredni, leni, problematični in družbeno neprilagojeni. Resnica je po besedah avtorjev popolnoma drugačna:

Mladi črnci so nadarjeni in pripravljeni uspeti, vendar jih ovira v glavnem njihova nezmožnost, da bi si zagotovili primerno nastanitev, odkoder bi lahko prispevali k razvoju družbe.

(O'Mahony in Ferguson 1991, 2)

Zadnja večja raziskava brezdomnosti v Veliki Britaniji je bila izvedena leta 1999 v okviru raziskovalne skupine Safe on the Streets Research Team<sup>215</sup> (Altanisa in Goddarda 2004, 301). Ocena iz te raziskave govori o 129.000 otrocih, ki vsako leto zbežijo od doma, med glavnimi motivacijskimi dejavniki za beg, pa izstopajo različne oblike zlorab v družini (ibid.). Vseeno pa le eden od sedmih ostane na cesti več kot teden dni, študija pa ugotavlja tudi, da le četrtina vseh prespi na cesti, ostali pa prenočijo pri prijateljih in znancih (ibid.).

---

<sup>215</sup> Raziskovalna skupina Safe on the Streets Research Team je del projekta *Children's Promise*, ki je namenjen otrokom in mladim, ki so pobegnili od doma (prim. SSRT 2009, n. p.). Program deluje na območju Velike Britanije in izvaja tudi raziskovalne projekte. Skupina SSRT je leta 1999 izdala knjigo z naslovom »*Still Running: Children on the Street of the UK*«.