

2021, 8(2): 388-414

DOI: <https://doi.org/10.17572/mj2021.2.388414>

Makaleler (Tema)

HEGEMONİK ERKEKLİK TRAFİKTE: ÜNİVERSİTELİ GENÇLERİN SÜRÜCÜ DAVRANIŞLARINA İLİŞKİSEL BİR BAKIŞ

Olgu Karan¹, Ayşegül Kocamüminler², Şevval Tanman³

Öz

Bu çalışmanın amacı, hegemonik erkekliğin üniversite öğrencilerinin sürücü davranışlarını arkadaş ve aile ortamında nasıl etkileyip yeniden ürettiğini ilişkisel bir yaklaşımla incelemektir. Söz konusu araştırmanın verisi, 2018 yılında Ekim ile Aralık ayları arasında Başkent Üniversitesi öğrencisi olan 52'si kadın 31'i erkek toplam 83 öğrenciden oluşan odak grup görüşmelerinden elde edilmiştir. Bu bulgulardan çıkan sonuca göre, hegemonik erkeklik, erkeklerin kadınlarla ve diğer erkeklerle arasındaki hiyerarşide ve duygular ekonomisinde üretilmektedir. Araba, erkeğin ailesinden bağımsızlaştığı, arkadaşlık gruplarının oluştuğu, erkeklik sınav ve yarışlarının, toksik hegemonik erkeklik performanslarının sergilendiği ve erkeğin kendine ait "özel alan"ı olarak kimliğini inşa ettiği fiziksel bir mekâna dönüşmektedir. Toplumsal cinsiyetin sosyokültürel

¹ **Olgu Karan**, olgukaran@gmail.com, ORCID: 0000-0002-1581-1987, Dr. Öğretim Üyesi, Başkent Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi, Sosyoloji Ana Bilim Dalı.

² **Ayşegül Kocamüminler**, ay-se-gul-14@hotmail.com, ORCID: 0000-0002-4128-3794, Yüksek Lisans öğrencisi, Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Hizmet Ana Bilim Dalı.

³ **Şevval Tanman**, sevval-tanman@hotmail.com, ORCID: 0000-0002-1356-8848, Başkent Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyoloji bölümü, 2019 mezunu

Makalenin Geliş Tarihi: 01.03.2021 | Makalenin Kabul Tarihi: 29.11.2021

© **Yazar(lar) (veya ilgili kurum(lar)) 2021**. Atıf lisansı (CC BY-NC 4.0) çerçevesinde yeniden kullanılabilir. Ticari kullanımlara izin verilmez. Ayrıntılı bilgi için açık erişim politikasına bakınız. Hacettepe Üniversitesi İletişim Fakültesi tarafından yayınlanmıştır.

yapılanma sürecinde, kadınların araba sürmek konusundaki “yetersiz”liği ve erkeklerin sembolik iktidarı, arabanın ön koltuklarında ve sürücüler arasında gerçekleşen diyaloglarda üretilmektedir. Eril bir hâkimiyet sahası olan trafik alanı, kadının sürekli neyi iyi yapamayacağı üzerinden tanımlanarak kadınların küçümsendiği, öz güvenlerinin kırıldığı, fiziksel ve psikolojik şiddet ile tahakkümün arenasıdır. Hegemonik erkekliğin şekillendirdiği ve yeniden üretildiği araba kültüründe marjinal erkekliklerin ve kadınlıkların küçümsendiği bulgulanmakla birlikte, sürücülerin büyük kısmının cinsiyetlerinden bağımsız olarak erkeksi performanslar sergiledikleri gözlemlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: trafik sosyolojisi, araba kültürü, hegemonik erkeklik, üniversiteli sürücüler

HEGEMONIC MASCULINITY ON THE ROAD: A RELATIONAL PERSPECTIVE TO THE CAR DRIVING PERFORMANCES OF UNIVERSITY STUDENTS IN TURKEY

Abstract

This study aims to investigate, from a relational perspective, how hegemonic masculinity affects young people's car driving behaviors, how it is shaped within the patriarchal system and regenerates itself within the scope of “hegemonic masculinity”. The research consists of focus group interviews with 83 students, including 52 women, 31 men, who are enrolled at Başkent University in 2018. The findings state that gender roles are also produced in traffic spatially. The car turns into a physical space where man becomes independent from the family, friendship groups are formed, masculinity tests and races are performed, and dangerous toxic masculinity performances are exhibited. Cars turn out to be a “private space” of men in traffic. The symbolic power of men is relationally produced via dialogs in the front seats of the car and within the traffic between drivers by defining what women cannot do well all the time. The sociocultural structuring process of gender in traffic is characterised by women's “inability” to drive. Car culture becomes a masculine dominated arena where women are despised, their self-confidence is broken, and face physical and psychological violence. Accordingly, women car drivers are required to embrace norms of hegemonic masculinity to be on the road.

Keywords: sociology of traffic, car culture, hegemonic masculinity, university student drivers

Giriş

Türkiye’de trafik kazası yapan erkek sürücü oranının kaza yapan kadın sürücü oranına göre daha fazla olduğu çeşitli ulusal haberlerde yer almıştır (Habertürk, 2009; Hürriyet, 2012; NTV, 2019; Sandık, 2017). Benzer şekilde, trafik kazalarında göreceli olarak erkek ölümleri daha fazladır. Örneğin, 2015-2018 yılları arasında trafik kazalarında ölen erkek sürücü sayısı toplam 12.051 iken, kadın sürücü sayısı sadece 264’tür (TÜİK, 2019)⁴. Aynı tarihler arasında 18 ile 24 yaş grubundaki genç kadın ve erkek sürücülerin ölümcül kaza yapma sayıları karşılaştırıldığında, ölen erkek sayısı 1.708 iken 43 kadın sürücü hayatını kaybetmiştir⁵.

Türkiye genelinde ehliyet sahiplerinin cinsiyet dağılımlarına bakıldığında, 2017 yılı itibarıyla toplam 28.181.939 ehliyetin %75’ini oluşturan 21.097.217 kişi erkek, %25’ini oluşturan 7.084.713 kişi ise kadındır. Kısacası, ehliyet sahibi erkek sayısı kadın sayısının üç katı kadar daha fazladır. Ancak erkek sürücü oranının fazla olması erkeklerin ölüm ve yaralanmayla sonuçlanan trafik kazalarına daha fazla karışmasını açıklamakta yetersizdir. 2017 verilerine göre, erkek ölü ve yaralı sayısı sırasıyla 3.140 ve 119.560 iken, kadın ölü ve yaralı sayısı ise 66 ve 9.112’dir. Bir diğer deyişle, erkek ölü sayısı kadın ölü sayısının 47,5 katıyken, yaralı sayısı ise 13 kat daha fazladır. Kısacası, ehliyetli erkek sürücü sayısının kadın sürücü sayısına oranından kat kat daha fazla erkek sürücü trafik kazalarında ölmekte ve yaralanmaktadır. Dolayısıyla, erkeklerin kadınlara oranla çok daha fazla ölüm ve yaralanmayla sonuçlanan kazaların faili olmasının altında yatan ve araba kültürü ekseninde oluşan toksik erkeklik inşasının araştırılması gerekmektedir.

Ashley Morgan (2019), toksik erkekliğin esas olarak, iktidar sahibi erkeklerin etraflarındakini bastırmak, kontrol altında tutmak üzere kullandıkları sistematik saldırgan davranışları tanımlamak üzere kullanıldığını ifade eder. Buradan hareketle toksik erkekliği, hegemonik erkeklik üzerinden ele alarak sistematik bir saldırganlık eylemleri çerçevesinde, erkeklerin hem kendilerine hem de çevrelerine yönelik baskıcı karakteristik özellikler sergileyen davranışların tümü olarak değerlendirmek doğru olacaktır. Toksik erkeklik sosyal hayat içerisinde hegemonik erkekliğin bir parçası olarak nitelendirilebilir.

Bu araştırmadaki temel amaç hegemonik erkekliğin sürücü davranışlarının oluşumuna olan etkisini ve sürücü davranışının üniversiteli kadın ve erkek sürücüler tarafından ilişkişel olarak nasıl deneyimlendiğini ortaya koymaktır. İlişkisellik, hegemonik erkekliğin süreç temelli, anti-özcü bir bakışla, tek tek bireyler yerine grup içerisinde bireyler olduğu düşüncesiyle arkadaş grupları ve aile bireyleri ekseninde hegemonik ve toksik erkekliğin yeniden üretildiği varsayımına dayanmaktadır.

Araba kültürü ekseninde kurgulanan süreçlerin ve ilişkilerin cinsiyetlendiği, farklı güç ilişkileri uzamında şekillenen ve yeniden inşa edilen hegemonik erkekliğin sabit, verili ve hâlihazırda varolan hiyerarşik bir mimarisi yoktur. Süreç içerisinde ilişkişel olarak kurgulanır ve zaman ve mekânda farklılaşır değişebilmektedir. Erkekler arası ilişkileri açıklamakta kullanılan “hegemonik erkeklik” kavramı, “erkekliğin hem kadınlarla hem de ikincil konuma itilmiş çeşitli erkeklik biçimleriyle ilişkili olarak inşa edildiği gerçeği

⁴ Ölü sayıları 2015 yılına kadar sadece kaza yerinde tespit edilen ölümleri kapsarken, 2015 yılından itibaren trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşuna sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde ölenleri de kapsamaktadır.

⁵ TÜİK’in resmi web sayfasında “Temel İstatistikler” bölümünde yer alan “Yıllara Göre Kaza, Ölü ve Yaralı Sayısı” (http://www.tuik.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=1586) başlıklı tablo cinsiyet, yaş aralığı gibi demografik kategorilerin ayrıntılı verisini sağlamaktadır. Cinsiyet ve yaş aralığı içeren verilere TÜİK yetkileriyle 24 Temmuz 2019 tarihinde yapılan yüz yüze görüşme sonrasında ulaşılabilmektedir. İstatistikî verilere erişmemizi sağlayan kurum yetkilisi Özgür Hemdil’e buradan teşekkür ederiz.

üzerine kurulmuştur” (Connell 1987: 183). Erkek kimliğinin toplum içerisinde nasıl tanımladığı ve kurgulandığını irdeleyen araştırmalara bakıldığında Bourdieu ve Wacquant 2003; Frosh 1994; Levant ve Richmond 2007; MacMullan 2001; Pleck 1995; Segal 1992; Whannel 2002; Işık 1998) genel olarak, erkekliğin doğum sürecinden başlayan ve bir kendini gerçekleştirme mücadelesi olduğu, erkek kimliğini ise kendini “öteki” üzerinden tanımlayarak (kadınlar, eşcinseller, biseksüeller vd.) toplumdaki diğer erkeklerin gözetimi ve denetimi altında döngüsel olarak kendisinin onaylanma sürecini içermektedir. Joseph H. Pleck, hegemonik erkekliğin “erkekliğe” ilişkin nitelikleri barındırdığını bu niteliklerin ise; duyguların kontrolü, kadınsı olan her şeyden kaçınma, homofobi ve başarı şeklinde açıklamaktadır (Pleck, 1995: 19). Kassing ise erkekliği çevreleyen öğeleri başarı, güç ve yarışma; duyguların kontrolü, erkekler arası yakın ve sevecen davranışlardan kaçınma; iş ve aile ilişkileri arasında çatışma ve homofobi olarak belirlemektedir (2005: 316). Kassing, buradaki başarıyı çeşitli kategorilere ayırmış olup bu kategoriler içerisinde “güç” kategorisinin yer aldığı görülmektedir. Burada kastedilen güç ise diğerleri üzerinde baskı kurma, otoriteyi ele geçirme şeklinde tanımlanmaktadır. Homofobi, eşcinseller, lezbiyenler, biseksüeller ve transseksüeller hakkında olumsuz anlamlar taşıyan her türlü tutum ve yargıyı içermektedir (Kassing, 2005: 316). Tüm bu noktalar üzerinden hegemonik erkekliğe bakıldığında kendisi olmayan, heteroseksüel cinsiyet kurgusuna uymayan diğer kimlikler üzerinden kendisini tanımlamakta ve var etmektedir. Segal’e göre ise “karşıtı olarak tanımlanan bir şey olmadığı sürece ‘katıksız’ bir erkekliğin yaşanamayacağını ifade etmektedir (Segal, 1992: 42). Dolayısıyla hegemonik erkeklik; sertlik, dayanıklılık, fiziksel yeterlilik, üstünlük gibi kavramlarla ilişkilendirildiğinden (Macmullan, 2001: 9) “ötekiler” üzerinde baskı ve otorite oluşturan bir iktidar biçimi olarak kendisini var etmektedir. Homofobi, erkeğin davranışlarına aşırı erkeksi bir ben imgesi kurma çabası ve erkeklik tanımına uymayanları reddetme şeklinde yansımaktadır. Eşcinsel erkekler, korkuya, nefrete ve hatta şiddete hedef olmaktadır.

Bu bakış açısına göre hegemonik erkeklik salt kadınları değil aynı zamanda toplumun erkeklere iliştiirdiği roller nedeniyle erkekleri de ezer. Günlük hayatta sürekli performatif bir gösteriye/eyleme dönüşmesi gereken erkeklik rolleri erkekleri kuşatır. Bireylerin günlük hayatlarında risk almaya, güçlü, cesur, sert, hızlı, savaşçı, dayanıklı, saldırgan olmaya dair belirli performanslar sergilemesiyle beraber sosyal olarak inşa ettikleri hegemonik erkekliğin trafikte kadın ve erkek sürücü davranışlarına olan etkisinin sosyolojik açıdan incelenip açığa çıkarılması gerekmektedir. Dolayısıyla, araştırma trafiğe çıkan kadınların da araba kullanırken erkeksi ve saldırgan davranışlar performe etmesini hegemonik erkeklik perspektifinden (Halberstam, 1998; Özbay, 2013; Özbay ve Soydan, 2003; Savcı, 2012) sorgulayarak ilgili literatüre farklı bir boyut kazandırabileceği düşünülmektedir.

Trafik Kazasıyla Sonuçlanan Ölümcül Toksik Erkekliğin Görünmezliği

Yaralanma ve ölümlerle sonuçlanan trafik kazalarında toplumsal cinsiyet etmeni önemli bir yer tutar. Bu bağlamda yol güvenliği politikalarının oluşumunda, eğitim müfredatında ve trafikle ilgili akademik araştırmalarda toplumsal cinsiyet farkındalığının olmaması büyük bir eksiklik. Trafik kazası yapan sürücülere ilişkin verilerde ortaya çıkan cinsiyet temelli farklılığın, medyada sıkça yer almasına rağmen, yol güvenliği araştırmalarında kazaların toplumsal cinsiyet boyutu göz ardı edilmektedir. Türkiye’de trafik kazalarının sebepleri üzerine yapılan araştırmaların büyük oranda mühendislik, sağlık ve fen bilimleri

alanından gelen araştırmacılar tarafından yürütüldüğü görülmektedir (bkz., Büyükbaş, Tekin ve Tekeş, 2019; Çakıcı ve Murat, 2017; Çubuk ve Hatipoğlu, 2006; Delice ve Demir, 2015; Duran, Ordu ve Tekeş, 2019; Ursavaş ve Ege, 2004; Fındık, Lajunen ve Özkan, 2018; Karbeyaz, Balcı ve Şimşek, 2019; Karacasu ve Er, 2011; Mutlu ve Alver, 2014; Karakaş, 2009; Bağırman ve Karashaşin, 2009; Namlı, 2015; Şengöz vd. 2010; Uyurca ve Atılman, 2018; Taç, 2018). Toplumsal cinsiyetin etkisini vurgulayan araştırmalarda ise niceliksel modeller “cinsiyet farklılığı”nı trafik güvenliği ile ilişkilendiren faktörler kapsamında bağımsız değişken olarak görmektedir (bkz., Ünal vd. 2017). Bu bakış açısına göre, ikili cinsiyet farklılığı sorgusuz sualsiz kabul edilir ve bunun da ötesinde bir sorgulamaya ve açıklamaya gerek duyulmaz. Çünkü bu kategoriler kültürün bir parçası olarak “doğal” kabul edilir ve biyolojik determinizm bütün tartışmanın içine nüfuz eder. Walker, Butland ve Connell’in (2000, s.155) belirttiği üzere, bu tür bir kavrayış erkeklerin trafikte kaza üreten sürücü deneyimlerindeki sorumluluğunu görünmez kılar.

Yol güvenliği tartışmalarına katkıda bulunan psikologlar ise “insan faktörü”nün birey psikolojisi boyutuna dikkat çekmekte ve riskli araba kullanımının sebebi olarak saldırgan sürücü profilinin etkin olması, trafikte öfke veya sürücünün heyecan arayışını vurgulamaktadır (Batıgün ve Yasak, 2015; Eşiyok, Yasak ve Korkusuz, 2007; Gümüş, Öztürk ve Tekeş, 2018; Tekeş vd., 2018). Psikologların çalışmalarında kaza riskiyle bağlantılandırılan en belirgin olumsuz etmenin sapkın sürücü davranışları olduğuna dikkat çekilir. Sapkın sürücülük davranışları sürücünün araç kullanımda sergilediği aşırı hız yapma ya da trafik kurallarını ihlal ve ihmal etme gibi doğrudan kaza riskini artıran davranışları ve trafik güvenliğine ilişkin tutumları tanımlamak için kullanılmaktadır. Trafik psikolojisi alanında yapılan araştırmalar sapkın sürücü davranışlarının sosyal uyumsuzluk, saldırganlık, kızgınlık ya da heyecan arama gibi kaza riskiyle dolaylı olarak ilintili kişilik özellikleri ile ilişkili olduğunu göstermektedir (Lawton ve Parker, 1998; Elander, West ve French, 1993; Sümer ve Özkan, 2002).

Araba kültürü hakkındaki istisnai bir çalışma Şahinde Yavuz’un (2015) Tofaş marka modifiye araba sahibi erkeklerin kimlik inşa ve farklılaşma süreçlerine odaklanan “Erkeklığın Tutkulu hali: Tofaş Modifiye Gençliği” başlıklı çalışmasıdır. Araştırma, Tofaş marka modifiye araç kullanan genç erkekleri bir alt kültür üyesi olarak kabul etmekte ve söz konusu alt kültürün giyim, müzik, saç tarzlarının, kendi aralarında kullandıkları dilin ve boş zaman tercihlerinin niteliğini araştırmaktadır.

Sonuç olarak, hegemonik erkeklığın ve erkeklerin trafikte kaza ile sonuçlanan sürücü deneyimleri ve sorumluluğu görünmez kılınmıştır. Aşağıdaki bölümlerde, teknolojik maddi bir araç olan arabaya yüklenen sembolik anlamlar ile öğrenciler arası iletişim, kimlik, arkadaşlık grupları oluşumu nesnesi olan, toksik ve hegemonik erkeklığın yeniden üretimi bağlamında arabanın ne gibi bir rolü olduğu tartışılacaktır.

Toplumsal Cinsiyet ve Araba Kültürü

Ann Oakley, 1972 yılında yayımlanan Cinsiyet, Toplumsal Cinsiyet isimli eserinde “biyolojik cinsiyet” ile “toplumsal cinsiyet” arasındaki ayrımı yapan ilk feminist araştırmacılarından biridir. Buna göre, “cinsiyet”i biyolojik farklılıklar, “toplumsal cinsiyet” ise zaman ve mekânda değişkenlik gösteren, kültür tarafından yüklenen ve uygulamaları beklenen belli rol ve davranışlar olarak tanımlanmıştır (s.158). Toplumsal cinsiyet perspektifine göre, toplumun kadınlara uygun gördüğü roller ve davranışlar daha çok duygusallık, hassaslık, kırılganlık ile ilişkilendirilir. Kadınların daha çok duyguları ile hareket ettiği, çabuk karar

veremediği ve risk almaktan çekindiği varsayılır. Erkeklerle uygun görülen roller ve davranışlar ise dayanaklılık, yüreklilik, tuttuğunu koparmak, girişkenlik, ataklık, cesaret ve şiddet eğilimi gibi davranış biçimleridir.

Cengiz ve Küçükural'ın ifadesiyle, erkekliğin performatif davranışları "hiç farkında olmadan erkeklerin bedenlerine kazınarak yaşamlarının her alanında tekrarlanır. Bu hareketler yürümekten kadeh tutmaya, çeşitli hareket biçimlerinden parmak kaldırmaya, laf atmaktan direksiyon tutmaya, konuşmaktan omuz atmaya" kadar yapılmıştır (Cengiz ve Küçükural, 2004, s.57; vurgu bize ait). Toplumsal cinsiyet rolleri literatürü, kadınlığın ve erkekliğin toplumsal doğasını, cinsiyetlerdeki davranışların zaman ve mekânda değişkenliğini kabul ederek ilk cinsiyetçilik karşıtı erkek hareketine zemin hazırlamıştır. Bununla beraber "rol" kavramı, ikili cinsiyet rejiminin homojenleştirici varsayımını ve toplumsal cinsiyet hiyerarşilerindeki güç mücadelelerinin görünür kılınmasında eksiklik içeriyordu (Messerschmidt, 2019, s.58-59). Dolayısıyla, 1970'lerde eşcinsel özgürleşme hareketinin de etkisiyle araştırmacılar, eşcinsel erkeklerin geleneksel erkeklikle eşit olmayan toplumsal güç konumlarını tartışmaya açtılar (Broker 1976; Plummer 1981; akt. Messerschmidt, s. 58). Bu çalışmalar, cinsiyet rolleri literatürünün varsayımsal ikili cinsiyet rejimi kurgusundaki eksik olan etnografik gerçekliği tamamladığı gibi erkekliklerin çoğulluğunu ve erkeklik inşasının karmaşıklığını göstermiştir (Messerschmidt, s. 59).

Hegemonik erkeklik belirli bir imaj setine işaret etmektedir. Bu imaj seti bulunulan tarih ve mekân içinde farklılık gösterebilir. İyi bir eğitim almış olmak, geliri yüksek bir işe sahip olmak gibi unsurları yanı sıra 'bir aile babası' olmak, kaslı-atletik bir vücuda sahip olmak ve en önemlisi heteroseksüel olmak gibi belirli imaj özelliklerini vurgulamaktadır (Connell, 2005). Hegemonik erkeklik ile ilgili düşünceler ve tutumlar; zayıflığın ve savunmasızlığın reddedilmesini, duygusal ve fiziksel denetlemeyi ya da kontrolü, herhangi bir yardıma ihtiyaç duyma halini reddetmeyi, cinsel ilişkide sürekliliği, güçlülüğün ve sağlamlığın görüntüsünü, saldırgan davranış sergilemeyi ve fiziksel egemenliği göstermeyi kapsamaktadır (Courtenay 2000a: 1389). Zaman ve mekân içinde farklılık gösteren bu imaj seti hegemonik erkeklik biçimini tanımlarken erkekler arası ilişkilerin ana temelini oluşturur. Dolayısıyla, kavram kadınlarla ilgili olduğu kadar ikincil konuma itilmiş çeşitli erkeklik biçimleriyle ilgili olarak da inşa edilmektedir (Connell 1998, s. 245). Bu çerçeveden de anlaşılacağı üzere, "hegemonik erkeklik" kavramı sadece kadın üzerinde tahakküm kurmanın yanı sıra, ikili cinsiyet rolleri sınıflandırmasını reddederek erkekliklerin çoğulluğuna, çeşitli performanslarla toplumun hiyerarşik olarak konumlandığı ve damgalayıp marjinalleştirdiği erkeklikleri de gün yüzüne çıkarır. Türkiye'de hegemonik erkeklik üzerine yapılan ve literatürde var olan araştırmalara bakıldığında ise hegemonik erkekliğin sünnet olma, askerlik yapma, evlilik, baba olmak, işe sahip olma, iş hayatı içerisinde rekabet etme, güçlü bir bedene sahip olmak için spor yapma, cinsellik, söz ve nişan yapma gibi alanlarda kendisini var ettiği (Bozok, 2009; Çarpar ve Şavran, 2019) keza Türk Sineması içerisindeki karakterlerle de tasvir edilip topluma sunulduğu literatürde çeşitli çalışmalarla (Özbay, 2013; Oktan, 2018; Barutçu, 2013; Erbabalan Gürbüz, 2016) irdelenmiş ancak bu çalışmalar arasında araba kültürünü ve trafik güvenliğini hegemonik erkeklik üzerinden sorgulayan çalışmalara yapılan araştırma çerçevesinde rastlanamamıştır.

Erkeklik çalışmalarında kullanılabilecek bir diğer teorik perspektifi Pierre Bourdieu'nün Eril Tahakküm (2015) adlı eseri sağlamaktadır. Bourdieu, eril tahakkümün yukarı/aşağı, üst/alt, kamusal/özel, kuru/ıslak, sağ/sol, aktif/pasif, hareketli/hareketsiz gibi zıtlıklarla inşa edildiğini ve bu zıtlıkların erkekler ve kadınlar arasındaki eşitsiz cinsel ilişkilerin doğallaşmasının ve ebedileştirilmesinin zeminini oluşturduğunu belirtir. Örnek olarak, trafik içerisinde erkeğin sürüş performansına atfedilen iyi yön bulma, hız yapma, iyi park etme, dayanıklı,

atak, cesur olma, büyük araba kullanma özellikler, kadın söz konusu olunca atfedilen yön bulamama, yavaş ve acemi kullanma, park edememe, dayanıksız, hantal ve korkak olma, küçük araba kullanma gibi zıtlıklarla ifade edilir (Özkan ve Lajunen, 2005; Kalyoncuoğlu, 1999; Alver ve Mutlu, 2014; Eşiyok vd., 2007; Sakallı-Uğurlu, 2002; Skinner, Stevenson ve Camillus, 2015). Bunlar, eril tahakkümün yeniden üretildiği ve doğallaştırıldığı uzamı oluşturur. Erkeklerin trafikteki çeşitli davranışları cinsiyet rejimi içerisinde kadın olmayan performansları içerir. Bunlara örnek olarak şu eylemler verilebilir: Drift atmak, hızlı araba kullanımı, makas atmak, hatasız araba kullanımı ve cesaret gösterisi olan emniyet kemeri yerine aparat kullanımı gibi davranışları erkeklerin sergilediği saldırgan tutumların (Delice ve Demir, 2016; Duran vd., 2018; Haje ve Symbaluk, 2014; Sullman, Stephens ve Yong, 2014; Sullman ve Stephens, 2013; Wickens vd., 2011) ilişkisellik içinde var olabilen, hem teorik hem de pratik olan bu faaliyet karşı cinsten tutarlı bir şekilde toplumsal olarak farklılaşmış erkek bedeninin ve habitusunun üretilmesi için trafik içerisinde adeta bir zorunluluk gibi kendisini var etmektedir. Yani, trafik içerisinde de habitusun eril habitus (dişil olmayan), veya dişil habitus (eril olmayan) şeklinde üretildiği söylenebilir (Bourdieu, 2015; 38). Habitus, "toplumsallaşmış öznellik"tir. Belirli hal, duruş ve yaşamsal pratikleri ihtiva eden ve çeşitli davranış biçimleri için nesnel bir zemin oluşturan bir olgudur. Habitus hem bireysel tarihle hem de aile ve sınıf üzerinden gelişen kolektif bir tarih ve bunların deneyimleriyle el ele yürür (Bourdieu, 1990). Bu açıdan eğitim, ekonomi, politika, sanat gibi toplumun diğer alanlarına benzer bir şekilde trafik alanında da eril ve dişil habituslar kökleşmiş toplumsal cinsiyet algılarıyla ilişkisellik gösteren bir şekilde hegemonik erkekliği yeniden üretir.

Trafik içerisinde acemi kadın sürücü algısı, erkekler tarafından kadına dayatılan ve kadının neyi yapamayacağını gösteren bir rehber niteliği taşıyabilir. Eril bir hâkimiyet sahası olan trafik alanında da sürekli kadının neyi iyi yapamayacağı üzerinden hegemonik erkeklik yeniden üretilerek toplumsal düzlemde içselleştirilebilir. Ataerkil sistemin yarattığı hegemonik erkeklik sahası eril bir sembolik iktidar yaratabilir. Bourdieu (2015; 47), "sembolik olarak feragate ve suskunluğa mahkûm edilmiş kadınların bir parça iktidar uygulayabilmelerinin tek yolu güçlünün gücünü ona karşı döndürmek veya kendilerini silmeyi kabul etmektir" vurgusunu yapar. Trafik içinde kadınların gücü erkeklere teslim etmeleri ya da kendilerini silmeleri şu şekilde gerçekleşebilir: İlk olarak, kadınlar kendilerine dayatılan ve kurgulanan algıyı kabul ederek trafikte erkekler daha iyidir düşüncesiyle kendilerini yok saymayı kabul edebilirler. Örneğin, trafiğe çıkmazlar. İkinci olarak, trafik içerisinde erkeklere atfedilen küfürlü konuşma, saldırganca araba kullanma gibi sürücü davranışlarıyla erkeksileşen kimi kadınlar, erkeklerin üstünlüğünü kabul ederek toksik erkekliği taklit edebilir ve özgürleşmeye çalışırken aslında eril tahakküm olan hegemonik erkekliği yeniden üretebilirler. Literatürde var olan çalışmalara bakıldığında (Halberstam 1998; Özbay ve Soydan 2003; Savcı 2012) erkekliklerin yalnızca eril bedenler ya da erkek cinsiyeti ile beraber mevcut olmadığı ve eşcinsel ya da heteroseksüel olan kadınların da "erkeksi", "erkekvari" ya da "erkek gibi" olabileceği, erkekliği bedenselleştirebileceği, erkeklik yapabileceği vurgusunun var olduğu ortaya koyulmaktadır (Özbay, 2013). Erkekliğin toplumsal yaşam içerisinde şekillenen, toplumsal etkileşimler ile anlam kazanan bir kimlik olduğu göz önüne alındığında bir hegemonya biçimi olarak erkekliğin bedenden bağımsız bir şekilde kendini var ettiği, kadınların da fiili olarak hegemonik erkeklik mimarisine dâhil olduklarını söyleyebilmek mümkündür. Pierre Bourdieu'ye göre, sembolik iktidar "gerçekliği kurma/yapılandırma iktidarındır (Bourdieu, 1991). Ancak bu gerçeklik egemen olanların dünya görüşüdür ve kendisini evrensel bir dünya görüşüymüş gibi sunmaktadır. Trafik içindeki doxa, erkeğin her zaman daha iyi bir sürücü olduğu, hatasız davrandığı ve kendi kurallarını koyabildiği bir alan olarak karşımıza çıkabilir. Erkekler kadınlardan daha iyi araba kullanır, kadınlar park edemez ve erkeklerden daha iyi araba kullanamaz algısı evrensel bir kuralmış gibi kabullenilebilir. Trafikte önünüzdeki

sürücü hata yapıyorsa ya da yavaş gidiyorsa “kesin kadındır” gibi bir cümlenin kurulması ya da erkek hata yapıp iyi park edemiyorsa bunun bilerek yapılan bir eylem olduğu varsayımı, hegemonik erkekliğin yarattığı bir görüştür ve doğaya ait bir ayırım gibi tezahür etmektedir (Haje ve Symbaluk, 2014; Sullman, Stephens ve Yong, 2014; Sullman ve Stephens, 2013; Wickens vd., 2011, Skinner, Stevenson ve Camillus, 2015).

Yöntem

Bu araştırmadaki temel amaç hegemonik erkekliğin sürücü davranışlarının oluşumuna olan etkisini ve sürücü davranışının üniversiteli kadın ve erkek sürücüler tarafından ilişkisel olarak nasıl deneyimlendiğini ortaya koymaktır.

Araştırma, 2018 yılının Ekim-Aralık ayları arasında Başkent Üniversitesi'nin Mühendislik Fakültesi, Sağlık Bilimleri Fakültesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, İletişim Fakültesi ve İktisadi İdari Bilimler Fakültesi olmak üzere toplam beş fakültenin 10 bölümünden 52'si kadın, 31'i erkek toplam 83 öğrenciyle yapılmıştır. Başkent Üniversitesi bilindiği üzere bir vakıf üniversitesi olarak çoğunluğu ücretli öğrenim gören Ankara'nın Eskişehir yolu 18. km'sinde yer almaktadır. Üniversitenin sağladığı servisler dışında kampüse tek ulaşım yolunun araba olması sebebiyle kampüs içindeki araba sayısı çok fazladır. Katılımcıların çoğu araba sahibi üst gelir grubuna dâhil öğrencilerden oluşmaktadır. Kadın ve erkek öğrencilerden oluşan odak gruplar ortalama 8 ila 9 kişiden oluşturularak dersliklerde araba kültürüne ve trafik güvenliğine dair gerçek yaşam deneyimlerinin tartışılması amaçlanmıştır. Veri toplama yöntemi olarak odak grup görüşmelerinin tercih edilmesinin nedeni, hegemonik erkekliğin ilişkisel niteliği göz önüne alındığında kadın ve erkek öğrencilerin düşüncelerini, deneyimlerini, eğilimlerini ve duygularını tartışarak, birbirlerine yanıt vererek ifade edebilmeleridir. Nitel ve yarı yapılandırılmış soru formuyla odak grup çalışması yapılarak katılımcılar düşüncelerini özgürce ifade etmişlerdir. Yapılan odak grup görüşmeleri ses kayıt cihazı programı ile deşifre edilmiş ve elde edilen verilerin içerik analizi yapılarak temalar etrafında düzenlenip yorumlanmıştır. Görüşülen kişiler (K, 23), (E, 22) şeklinde cinsiyetlerine ve yaşlarına göre kodlanmış ve gerçek isimleri kullanılmamıştır. Araştırmada, ayrıca görsel materyal olarak bir video gösterilmiş ve katılımcıların videoyu yorumlamaları istenmiştir. Video, temizlik, kurallara uyma, yol bulma, otokontrol, telefon kullanımı, park temaları ekseninde araba kullanan kadın ve erkeklerin davranışlarını karşılaştırmaktadır (Youtube, 2016).

Erkeğin ve Erkekliğin Uzamı Olarak Araba

Bu bölümde erkeklerin kimlik oluşturma süreçlerinde ve aidiyet tanımlamalarında arabaların nasıl bir işlev kazandığı ve kültürel kalıplar bağlamında arabaların cinsiyetlendirilmesi değerlendirmektedir. Arabaya atfedilen anlamların sürücü gençlerin kimlikleriyle ve toksik sürücü performanslarının erkeklik inşalarıyla nasıl ilişkilendiği sorusuna cevap aranmaktadır. Teknolojik bir araç olan arabanın ve araba kullanımının kültüre içkin anlamlarla ve insanlar arası ilişkilerle inşa edildiğine odaklanılarak arabanın erkeklik inşasının nasıl şekillendirdiği tartışılmaktadır.

Kimlik ve arkadaşlık gruplarının oluşumu

Toplumsal cinsiyet çalışmaları açısından bakıldığında, arabalar, sürüş performansı ve kimlik oluşumu birbiriyle ilişkilidir. Çünkü erkeklik inşası güç, mekân, hareket, temsil ve beden ile yakından ilişkilidir. Arabayla seyahat, bağımsızlık düşüncesi ve özgürlük arabayla ilişkilendirilir. Bunlar, erkek kimliğiyle özdeşleştirilen özelliklerdir. Ev ortak bir alan addedilir ve ataerkil toplumlarda genelde kadın tarafından yönetilir. Arabaların sunduğu bağımsızlık ve başına buyrukluğ duygusu ise erkeklikle beraber düşünülen niteliklerdir (Zengin, 2019). Araştırma kapsamında yapılan odak grup görüşmelerinde araba ve bağımsızlık arasındaki ilişkiye dair şu görüşler dile getirilmiştir:

“Ya evinde annesi veya babası veya biri bir şey söyleyebilir. Kendi özgürlüğü var. Bana ait bir şey, burası benim ve ben bununla istediğim şeyi yapabiliyorum. Arkadaşlarını da götürüyor istediği gibi, kendisi de istediği yerlere gidiyor” (E, 22).

“Bence araba içinde çok rahat hissediyorlar erkekler. Ya evet, hiçbir engeli, endişesi yok bence çünkü iç içe ya hep arabayla. Arabanın kontrolü tamamen onun elinde. İster sağa gider, ister sola kimse ona karışamaz” (K, 23).

Erkeklerin arabalarla olan ilişkileri güç-iktidar, kontrol ve ustalık içeren bir kurgudur. Başkent Üniversitesi öğrencileriyle yapılan bu çalışmada, üniversite otoparklarında ya da civardaki kafelerde buluşan öğrencilerin günlük konuşmalarında sahip oldukları arabalar konusu eksik olmamaktadır. Benzer şekilde öğrencilerin Instagram paylaşımlarında araba ile yapılan gezi ve eşlik eden yüksek sesli müzik videoları çok sık karşımıza çıkmaktadır. Böylece, araba kültürü sosyal medya mecrasına da taşınır. Öğrencilerin oluşturdukları araba kültürü bireyselliğin ve erkekliğin pekiştirildiği, grup aidiyetinin ve kişiliğin oluşturulduğu ilişkiler tarafından şekillenmektedir. Araba kültürünün arkadaşlık gruplarının şekillenmesinde, öğrencilerin arkadaşlık grubu içerisinde itibar, popülerlik ve erkeksi kimlik kazanımında merkezi bir rolü olduğu bulgulanmıştır. Aşağıdaki örnekte, kaslı ve yakışıklı olduğu düşünülen bir erkekle, araba sahibi bir erkek arasındaki rekabet sonucunda araba sahibi erkeğin kadın öğrenci tarafından tercih edildiği görülmektedir.

“Bir tane de çok uzun boylu, yakışıklı, kaslı erkek arkadaşımız da var ama arabası yok mesela. Çocuğun konuştuğu kızla o da konuşmak istedi. Aralarında ufaktan bir rekabet başladı ama kız arabası olan arkadaşı tercih etti. Hiçbir zaman ben bu olayı unutmadım açıkçası” (K, 22).

Yukarıdaki örnekte, farklı hegemonik erkeklik konumlarını işgal eden kaslı, yakışıklı erkek ile araba sahibi erkek arasındaki rekabet arabalı erkeğin tercih edilmesiyle sonuçlanmıştır. Bu durum farklı niteliklere sahip hegemonik erkeklik niteliklerinin birbirleriyle rekabet ettiğini göstermektedir.

Öğrencilerin bir topluluğa ait olmasının sosyal yönleri çok önemli olmakla beraber arabaların otoparkta gösterişçi biçimde sergilenişi aynı zamanda rekabet ve araba kültürü etrafında şekillenen grup üyeleri arasındaki tabakalaşmanın sahnesidir. Örnek olarak aşağıda dile getirilen ifadeler verilebilir:

“Mesela arabanın şurasını yaptırdım benimki seninkinden daha iyi gibi. Geçen sene beş altı tane BMV vardı yan yana çekiyorlardı. Bize açık pazar yapmışlar da hepimizin BMW’si var aramızdan birini seçin der gibi”(K, 22).

Erkeklerin kurdukları ilişkilerde cinsiyetlenmiş belli bir haz ekonomisi tahrik ettikleri görülmüştür. Günümüz toplumlarında kadınlar duygusal olan ile eşleştirilirken, erkekler duygusuz ve rasyonel olarak inşa edilir. Bu durum arabalar söz konusu olunca tam tersidir. Erkeklerin arabalar ve araba sürmekle duygusal bir ilişki kurduğu gözlemlenmiştir. Bir erkek öğrencinin ifadesiyle, arabası onun “bebeği”dir. Görüşmeye katılan birçok erkek de arabalarına göz bebekleri gibi baktıklarını ifade etmiştir.

Tıpkı kıyafetler ve elbiseler gibi araba kültürü de insanların kimliklerini ifade etmesini ve erkeksi kimliklerin inşa edilmesinin maddi yollarla formüle edilmesini sağlar. Arabalar bireylerin hareket etmesinin ve araba odaklı grupların oluşum aracı olarak cinsiyetlenmiş öznelliklerin ifade aracıdır. Maddi-sembolik bir iletişim aracı olarak arabalar, arkadaşlık gruplarının oluşmasını da sağlayan bir ortamdır. Öğrencilerin bir topluluğa ait olmasının sosyal yönleri çok önemli olmakla beraber arabaların otoparkta gösterişçi sergilenişi araba kültürü etrafında şekillenen grup üyeleri arasındaki tabakalaşmanın ve aynı zamanda rekabetin sahnesidir. Araba markalarının özellikleri hakkında yapılan karşılaştırmalar sosyal statü, araba kimliği ve rekabetin kesiştiği bir anlatıyı oluşturur ve kişinin değeri toplumsal hiyerarşide konumlandırılır. Bu duruma örnek olarak aşağıdaki ifade verilebilir:

“En ufak bir konuşmada iliştiyor benim arabam bir üst model ya da yeni kasa gibi. O yüzden araba kesinlikle bir prestij. Siz o arabaya sahip olduğunuz için diğer insanlardan aşırı ilgi görüyorsunuz” (E, 23).

Arabaların kamusal alanda sunumu, tasarlanmış farklılık ve aidiyetlerin arkadaşlık gruplarının duygusal ekonomisinde dolaşıma girmesini sağlamaktadır. İyi bir arabaya sahip olmak toplumsal hiyerarşide erkeklerin üst sınıf konumda yer almasını ve özgüvenli olmalarını sağlamaktadır. Sahip olunan sermayenin teşhiri hegemonik erkeklik konumunun mimarisinde önemli bir gösterge olarak karşımıza çıkmaktadır. Arabaların kamusal alanda gösterişçi tüketim (Veblen, 2015) nesnesi olarak sergilenmesi gençlerin kendilerine olan güven duygularını arttırmakta ve kendilerini farklılaştırarak akranlarını etkilemenin bir aracı işlevini görmektedir. Yukarıdaki BMW örneği ve aşağıdaki ifadeler bu işlevi ortaya koymaktadır:

“Kızlar mesela yanlarından geçerken duyuyorum. Çocuğun (erkeğin) arabasından bahsediyor ya da normal bir ortam ve muhabbette şey ortama çocuk girince çocuğun kendisinden çok arabasının modelleri ve özellikleri tartışılıyor. Aslında kadınlar da erkekler de bu güç algısının birer parçası oluyorlar” (K, 22).

“Evet, mesela kampüste şeye şahit oldum. Son model arabası olan birini gördüm. Böyle arkasına ya da önüne birisi park etti, o da ona döndü arabamın plakasını çiziyorsun, niye buraya park ediyorsun falan dedi. Tanımıyor, etmiyor ama arabası güzel diye görünmesini istiyor. Biraz meydan okuma gibi sanki bana öyle geldi”(K, 22).

“Araba kullanmak size hâkimiyet verir, güç verir, karşı koyuculuk verir, kadınların bunu düşünerek araba sürdüğünü zannetmiyorum fakat nasıl söyleyebilirim arabayı bir erkek kullandığında evet”(E, 23).

“Erkek adamın arabası olmalı gibi bir şey var. Zaten evlenmeden önce de evin araban var mı falan, erkeklere maddi şeyler soruluyor”(K, 23).

Arabalar bireylerin hareket etmesinin ve araba odaklı grupların oluşum aracı olarak cinsiyetlenmiş bireyselliklerin ifade aracıdır. Kafe ortamında masa üzerine koyulan ayrılmaz üçlü olan cüzdan, telefon ve araba anahtarı güç gösterisinin ayrılmaz parçaları olarak karşımıza çıkmaktadır:

“En basitinden mesela bir ortama giriyoruz bir erkeklerin masanın üzerinde araba anahtarı, cüzdan bir de telefonu olur onlar için demek ki güç göstergesi masanın üzerinde bunları üst üste koyuyorlar işte bunlar benim falan” (K, 22).

Araba kültürünün bir parçası olan modifiye arabalar, öğrencilerin ortak ilgi alanıdır. Bu ortak alan, arkadaşlık gruplarının oluşmasını sağladığı gibi erkek öğrencilerin birbirlerinden farklılaşarak kimlik kazanımlarına yol açmaktadır. Arabaların kamusal alanda sunumu tasarlanmış bir farklılık ve aidiyetin arkadaşlık gruplarının duygu ekonomisinde dolaşıma girmesini sağlar. Örnek olarak:

“Gösterişli arabalar daha çok. Ben mesela okulda çok parlak yeşil bir araba gördüğümü hatırlıyorum. Çok ilginç arabalar görüyorum mesela okulda. Bunlar diğerlerinden farklılaştırılması sağlıyor, dikkat çekiyor” (E, 23).

“Arabası sadece güç sembolü, çok mükemmel bir araba alıp, onu boyatıyor, bir şeyler yapıyor, işte egzozunu daha güçlü yapıyor, daha çok ses çıkarsın falan istiyor” (K, 21).

“Kampüste ya da restoran önünde bir sürü kadın olabilir o an. Etrafta ne kadar erkek varsa onları rakip olarak gören boş insanlar var. Arabam iyi domine edeyim falan” (K, 23).

Benzer bir şekilde iyi bir arabaya sahip olmak toplumsal hiyerarşide erkeklerin üst konumda yer almasını ve özgüvenli olmalarını sağlamaktadır. Erkekler kurdukları ilişkilerde cinsiyetlenmiş belli bir haz ekonomisi tahrik ettikleri görülmüştür. Bu duygu ekonomisinin içeriğinde erkeklerin arabayla ilişkisi güç, haz ve tutku ile şekillenirken, kadınlar rasyonel bireyler olarak arabayla duygusal bir ilişki kurmamaktadırlar. Erkek öğrenciler için gösterişli, modifiye edilerek farklılaşmış bir arabaya sahip olunması maddi durumu iyi olan, evleneceği kadına rahat bir hayat sağlayabilecek koşullara sahip bir aday olarak bakılmasını sağlamaktadır. Kadın öğrenciler ise gösterişli ya da ortalama bir arabaya biniyor olmak konusunda bir ayırım veya tercih

yapmamışlardır. Yukarıdaki alıntıda olduğu gibi güç, hâkimiyet, karşı koyuculuk duygulanımları kadın öğrencilerle ilişkilendirilememiştir. Arabanın özgüvenle olan ilişkisi şu ifadelerde de yer bulmuştur:

“Şimdi 18 yaşındayım arkadaş grubuyla oturuyoruz. Her zaman takıldığımız kafe. İçlerinden bir tanesi daha yeni araba almış. Arabayı hızlı sürüyor. Oturduk masaya normalde kızlarla konuşmakta oldukça çekingendir. Çocuk kızlarla bir anda konuşmaya başladı. Araba aldığı için kendine güveni gelmişti” (K, 21).

“Yüksek meblağlar ile alınmış bir aracın içindeyken özgüvene sahip olunuyor. Çünkü kendinizi üst konuma koyuyorsunuz ve diğer insanlara git gide alçakta ya da aşağıda görürsünüz” (E, 22).

Erkeklerin arabalarla olan ilişkileri güç-iktidar, kontrol ve ustalık içeren bir hikâye ile sınırlı değildir. Gerçekte, egemenlik kurmaktan alınan zevk, kontrol ve makinelerle beraber zaman geçirmenin hegemonik erkeklik formlarının ve toplumsal cinsiyet düzeninin yeniden üretilmesinde merkezi bir rolü vardır. Arabalar ile erkekler arasında kurulan duygusal ilişki sebebiyle arabaların erkeksi bir teknoloji olarak yeniden üretimi mümkün olmaktadır. Araba markalarının özellikleri hakkında yapılan karşılaştırmalar sosyal statü, araba kimliği ve rekabetin kesitiği bir anlatıyı oluşturur ve kişinin değeri toplumsal hiyerarşide konumlandırır. Arabanın sembolik değeri kişinin kim olduğunu, ne yaptığını ve ne istediğini belirler. Arabanın fiyatı ise arkadaşlık grubundaki bireyin popülaritesini ve statüsünü saptar.

Erkek alanı olarak araba ve temizlik

Günümüzün ataerkil cinsiyetçi iş bölümü yapılan toplumlarında ev temizliği genellikle kadınların üstlendiği bir faaliyet alanı iken araba temizliği erkeklerin ilgi alanı olarak ortaya çıkmaktadır. Örneğin:“Erkekler mesela şöyle evi pis olup da arabasına acayip melek gibi de bakabilir çünkü araba belki bambaşka bir şeydir onun için”(K, 23). Katılımcı erkeklerin çoğu, arabalarına gözü gibi baktıklarını, temizliğine dikkat ettiklerini, kimi zaman haftada iki kez yıkattıklarını, yağmurlu havalarda arabalarına galoşla bindiklerini belirtmişlerdir. Ayrıca, bazı öğrenciler temizlik konusundaki ifadelerinde şu cümlelere yer vermişlerdir:

“Seramik kaplama, fabrikadan sıfır çıkmış gibi kaplatabiliyorsunuz mesela. Genelde orada kadın müşteriler değil erkek müşteriler oluyor” (E, 22).

“Benim arkadaşım arabasında kokuluğu var ve kokuluk, döşemede iz yapmasın diye altına mouse pagı tarzı bir şey koyuyor erkek kardeşimde mesela saç kılını bile görmeye tahammülü yoktur arabada asla” (K, 23).

“Mesela erkek kardeşim bazen arabayı yıkatmaya vermez kendi gider yıkar temizler ve bayıla bayıla yapar saatlerce” (K, 22).

Belirtildiği gibi, kadınların arabalarla ve araba sürmekle ilgili kurduğu ilişki söz konusu olduğunda rasyonel ilişki kurdukları ortaya çıkmaktadır. Buna örnek olarak şu ifadeler yer vermek mümkündür:

“Ben kadınlarda şey gördüm mesela o arabayla bir etkinlik yapılacaksa, o zaman ondan yıkatıyor. Genelde (kadınlarda) çok bir bakım görmedim. Erkekler için babamı örnek verebilirim. Babam kırmızı ışıkta dururken arabanın camlarını siler. Açar onu, durduk yere camı temiz olsun diye onu siler mesela” (K, 23).

“Kimi için güç simgesi, kimi için cesaret falan (erkekler için). O kadar değerli bir şey ki tabi ki temiz tutacak ama kadın için sadece şuradan şuraya götürsün” (K, 22).

“Pis olma konusunda benim çoğu arkadaşımın arabası pis, kız arkadaşlarımdır. Hani arkada gardırobu var. Ama mesela erkek arkadaşım, babam falan en ufak bir çizik olsun, toz olsun kafayı yer yani deli gibi bakar. Ya erkekler geneli için konuşuyorum ama erkekler araba konusunda daha titiz” (K, 23).

Yukarıdaki örneklerde görüldüğü üzere arabalar söz konusu olduğunda erkeklerin araba temizliğine çok düşkün oldukları, yani arabalarını kimliklerinin bir parçası olarak gördüklerini belirtmek mümkündür. Kadınlar ise arabalarla araçsal bir ilişki kurmaktadır. Başka bir örnek olarak ise araba, dolmuş, kamyon süslemelerinde ortaya çıkmaktadır. Kişinin kendisini beğendirme, saydırma ve toplumdaki yerini belli etme isteği olarak süslenme kadınlarla eşleştirilirken, arabaların modifikasyonu, arabalara takılan incik boncuk süslemeleri, yazılamalar erkeklerin ilgi alanına girmektedir.

Toksik erkeklik ve araba

Belli bir zamanda ve mekânda erkek olmanın ne tür özellikler içerdiği ve “erkekler” atfedilen niteliklerin neler olduğu erkeklikten ne anladığımızı belirler. Connell’in tanımıyla hegemonik erkeklik kavramı erkekliğin biyoloji yerine güç ve iktidar ilişkileri içinde şekillenen söylemin ürünü olması sebebiyle sadece erkekler tarafından performe edilmediğini ve bireylerin hem kadınsı hem de erkeksi performansların uygulayıcıları olarak tanımlanabileceğini dolayısıyla birerlerin hem erkek hem de kadın olarak nitelendirilebileceğini vurgular. Arabalar üzerinde yapılan bu çalışmada kemer takmama, zayıflık göstergesi olarak yol sorma, toksik sürücü performansları, kadın sürücüye iç ve dış mekânda müdahale erkek olmanın nitelikleri olarak ortaya çıkmıştır.

Kemer takma konusu erkeklik alanına bir müdahale ve cesaretsizlik olarak bulgulanmıştır. Erkekler arabalarını kendi özel alanları gibi görüp, kemer takma kuralını da özel alana müdahale olarak görmektedir. Yeni model arabalarda kemer yerine susturucu işlevi gören aparatlar kullanılmaktadır.

“Eve misafir gelip bulaşıklar böyle mi yıkanır demesi gibi mesela. Sen kimsin dersin” (K, 23).

“Kemerini takmıyor, ben nasılsa bir hata yapmam diyerek, ben kaza yapmam diyor” (K, 22).

“Benim yaşam alanım diyor, benim özelim neden kimse karışsın?” (K, 23).

“Benim bütün arkadaşlarımda özel aparatlar var. Genellikle erkekler alıyor. Cesaret göstergesi” (E, 22).

Benzer şekilde araba ile hareket halindeyken yol sormayı erkekler bir zayıflık olarak görmektedirler. Psikolog ve danışman Mary Beth Longmore’dan alıntılanan Amanda Park imzalı haberde erkeklerin yol sormaması konusunda şu ifadeler yer verilmektedir:

Kadınlar erkeklerin bilgi sahibi olmayı bir hiyerarşi biçimi olarak gördüklerini anlamıyorlar. [...]... erkeklerin işte bu nedenle bir yabancıya yol sormaktan çekindiklerini çünkü bunun, onlar için bir bakıma hiyerarşinin alt basamaklarında olduklarını itiraf etmeleri anlamına geldiğini ifade ediyor. (Akt., Connell, 2019, s.32)

Alan çalışmasında benzer görüşleri öğrenciler de ifade etmiştir:

“Yol sormuyor mesela sanki egosuna darbe olarak görüyor. Kendi kendine bulmaya çalışıyor” (K, 23).

“Erkekler gideceği yolu sormayı sevmiyorlar. Ben biliyorum, bilmemek gibi bir olasılığım yok. Bir keresinde babamla bataklıktan gittik. Kaybolunca sorunu direk cihaza atıyorlar ama bulunca da bulduk diyorlar” (K, 22).

Yol sormak erkeklik alanı olan trafiğin ötekisi olmak anlamına geldiğinden erkekler, erkekliğin mekânında öteki olmaktan imtina etmekte ve yol sormayı erkeklik kaybı olarak görmektedirler.

Candace West ve Don Zimmerman’ın (1987) belirttiği üzere cinsiyet sahip olduğumuz bir şey olmadığını, ancak pratiklerle olduğumuz, etkileşim süreci içinde tutarlı performanslarla oluşturduğumuz bir şey olduğunu belirtmişlerdir. Bu yaklaşım cinsiyetin biyolojik bir öze ya da belirli davranışlara yol açan psikolojik bir yapılanmaya dayandığı anlayışını reddeder (Lykke 2010, s.88; Balkmar 2005, s.24). Judith Butler’ın çok etkili çalışması da cinsiyetin biyolojik belirlenimine karşı çıkıp hayata geçirilen, somutlaşmış iktidar ilişkileri tarafından belirlendiğini vurgulamaktadır (Butler 1993, s.2). Trafik içerisinde ürkek araba kullanan, hız sınırını aşmayan, “kadın arabası” olarak atfedilen küçük arabaları kullanan kadınlar aslında kendilerine dayatılan kadından iyi sürücü olmaz algısını devam ettirerek, kamusal bir alan olan trafiğin erkeğe ait bir özel alan olmasına zemin hazırlamaktadır. Bu davranış kalıplarıyla erkeklere ait olarak görülen trafik içinde, kuralları ihlal eden, kendi kurallarını yaratan erkekler özne konumunda yer almaktadırlar.

“Kafenin önündeyiz hocam. Arabada kahkaha atarak, biri arabadan ayağını dışarıya uzatmış. Öndeki video çekiyor, öteki taraftaki de kurusıkı sıkıyor ben bunu gördüm. Arabadaki 4 insan da erkekti. Diğeri de gülerek araba kullanıyor” (K, 22).

“Biraz aşağılık kompleksi barındırdığını düşünüyorum. Arabayı drift mi deniyor aslen. Kaydırarak böyle yanlamak, o şekilde araba kullananlar var” (K, 23).

Arabalar alanında iktidar ilişkilerinin çeşitli veçheleri en başta da fiziksel ve psikolojik şiddet farklı ilişki biçimlerinde karşımıza çıkmaktadır.

Yürütülen araştırmadan hareketle, kadın sürücülerin trafikte erkekler tarafından tacizi kapsamında gerçekleşen şiddet olayları büyük bir şikâyet konusu olarak ortaya çıkmıştır. Büyük araba tercihi trafikte tacizi engellemenin bir yolu olarak düşünülmektedir. Aşağıdaki ifadeler bu tercihi örneklemektedir:

“Eğer biri beni sıkıştırıyorsa onun geçmesi için yana çekilirim inadına geçmez ve muhtemelen erkek ve sıkıştırmayı seviyor” (K, 22).

“Büyük araba istememin sebebi erkeklerin ben sana nereye yol verirsem oradan gideceksinin tavrı” (K, 22)

Araştırma esasen erkeklere ve erkekliğin inşasına odaklanmasına rağmen kadınların toplumsal cinsiyet bağlamında sürücü deneyimleri, hemegonik erkeklik ile ilişkili olarak şekillenmektedir. Erkeklerin trafikte kadın sürücülere yönelik sıkıştırma ve taciz olayları karşısında kimi kadın sürücünün agresifleştiği ve erkeksi tavırlar takındığı bulgulanmıştır. Örnek olarak şu alıntılara yer verilebilir:

“Bazı kadınların bu sıkıştırmalardan, bu tehdit algılarından dolayı çok hırslı araba kullandıklarını gördüm. Gerçekten bir arkadaşımın arabasına binmiştim annesi sürüyordu ve ben hayatımda o kadar hızlı araba kullananı görmedim. Kaza yapıyordu neredeyse” (K, 23).

“Bana bazen dolmuşçu diyorlar. Konuda biraz cesurum demek lazım. Dikkatliyim de ama korkmuyorum da. O yüzden çok sorun yaşamıyorum” (K, 22).

“Teyzem mesela çoğu erkekten daha iyi kullanıyor. Yani kadınlarda iyi araba kullanabiliyor ama içimizde önyargı olduğu için küçümseme kullanamaz edemez elinin hamuru o evde otursun yargısı olduğu için. Teyzem. Ağzı bozuluyor baya sinirleniyor. Sağa çek dediği gibi o da başlatır yani. Onu böyle küçümseyen olduğu zaman falan çok sinir olur mesela. Kadın sürücülere biraz daha farklı bakılıyor ya. Yani o da rekabetse rekabet yani. Geri adım atmaz yani. Meydan okumaysa teyzem de meydan okuyor” (K, 23).

Bazı öğrenciler ve anneleri karşılaştıkları saldırgan sürücü davranışları ve kadınların iyi araba kullanamadığına dair erkek yakınlarının güven kırıcı söylemleri sebebiyle trafiğe çıkmaktan korkmakta veya çıkmamayı tercih etmektedir:

“Benim annem araba kullanmayı bıraktı tamamen. Çünkü korkuyor. Hem büyükşehir olmasından korkuyor hem de küçük şehirde yaşarken sıkıştırılmalar” (K, 21).

“Araba kullanmak kadınların cesareti ile alakalı bir şey. Ben mesela biliyorum çoğu kadınlar uzun yola çıkamaz, hani hep onun korkusuyla yaşıyor. Ankara içinde zor kullananlar var” (E, 22)

Trafik içinde kadınların karşılaştıkları şiddet ve kadınlara dayatılan “kadından şoför olmaz” kurgusu kadınların mekânsal hareketini ev ve çevresi ile sınırlandırmaktadır. Ayrıca, trafik içerisinde erkeklerle atfedilen küfürlü konuşma, saldırganca araba kullanma gibi sürücü davranışlarıyla dışı erkekliği (Halberstam,1998) erkeksi davranış örüntülerini benimseyerek erkekleri taklit etmektedir ve özgürleşmeye çalışırken aslında eril tahakküm olan hegemonik erkekliği yeniden üretirler. Kadınlar trafikte toplum içinde erkeklerle atfedilen cesur, hız yapan, trafik içinde küfür eden davranış kalıplarıyla hegemonik erkekliğe atfedilen davranışları yeniden üreterek “erkekleşen kadın” imajıyla trafik içerisinde kendilerini yeniden kurguladıkları görülmektedir. Hegemonik erkeklik kurgusunu taklit eden kadınlar aslında farkında olmadan trafik içindeki ataerkilliğe hizmet etmekte ve kendi kimliklerini yine toksik erkeklik üzerinden kurgulamaktadırlar. Tam tersi şekilde “kadın iyi park edemez, erkek iyi park eder” klişesi pratikte yanlışlanarak erkeğin park edememesi şeklinde gerçekleştiğinde, erkek sürücünün yanında üstüne üstlük kadın varsa erkeğin iktidar kaybıyla sonuçlanmaktadır. Bir stres kaynağına dönüşüp erkeklik yitimine neden olmaktadır. Erkeğin araba üzerinde egemenlik kuramaması ve erkeklik kaybı anlamına gelmektedir. Bunu örneklemek üzere şu ifadeler yer verilebilir: “Bir erkek hatalı park ettiyse bilerek park etmiştir ama bir kadın hatalı park ettiyse sahip olduğu bir özelliğidir. Park edemeyen erkeği görünce inanılmaz stres oluyolar” (K, 23).

Arabalar alanında iktidar ilişkilerinin çeşitli veçheleri en başta da fiziksel ve psikolojik şiddet ilişkisi biçimlerinde karşımıza çıkmaktadır. Tahakküm ve üstünlük kurmaktan alınan hazzın ve makinelerle beraber zaman geçirmek hegemonik erkeklik biçimlerinin ve toplumsal cinsiyet düzeninin yeniden üretilmesinde merkezi bir rolü vardır. Birçok kadın görüşmecinin belirttiği üzere, yolu erkek tahakkümü ve erkeklere ait bir alan olarak gören davranış şekli şu şekilde gerçekleşmektedir: “Mesela, sen beni sollayamazsın. Sen benden yol alamazsın, kendini kanıtlama gibi” (K, 23).

Egemen toplumsal cinsiyet kurgularının taklit edilmesiyle aslında kadınlar duygusaldır, güçsüzdür, trafikte kötüdür, iyi araba kullanamazlar algısı pekişirken, erkeklerin cesur, trafik içinde risk almaktan kaçınmaz, makas atar drift çeker algısı yerleşmektedir. Bu tekrarları yaratan şey Bourdieu'nün (2015) belirttiği üzere dairesel nedensellik ilişkisidir. Bu ilişki sayesinde eril tahakküm, yani trafik içindeki toksik erkeklik, trafik içinde kadın ve erkek bedenlerini sürekli olarak sistem içine dâhil etmektedir. Bu çerçeveden bakıldığında kadın ve erkeklerin trafik içinde neleri yapıp neleri yapamayacağı da şekillenmiş bir nevi toplumsal yapı tarafından maddeleştirilmiş bir halde karşımıza çıkmaktadır.

Şehir içindeki öğrencilerin araba yarışları erkekliğin hareket, özgürlük, bağımsızlık, rekabet, tahakküm ile ilişkisi içinde erkekliğin nasıl inşa edildiğini göstermektedir. Süratli araba kullanma sürücüler arasında tahakküm kurmanın ve erkekler arasındaki hiyerarşik ilişkileri düzenlemenin yoludur. Örneğin:

"Hiç dikkat ettiniz mi bilmiyorum kırmızı ışık yandığında bir araba ilerlediğinde diğeri de ilerliyor. İnsanlarda önce olma istediği var" (E, 23).

"Üç dört erkek arabadayken bassana oğlum biraz daha hızlı sür geç şunu gibi şeyler söylüyorlar. Sonuna kadar açılmış bir müzik oluyor" (E, 23).

"Arkadaşlarının yanında daha özgüvenli daha cüretkâr. Makas atma. Yanlama, viraja 140 ile girme. Arkadaşlarımın yanındayken ben kaza yapacaklarmış gibi hissediyorum. Çünkü çok dikkatsiz kullanıyorlar aynı şey abim içinde geçerli ama ailelerinin yanındayken daha dikkatli saha sakın, küfür falan etmeden, kimsenin önünü kesmeden güzel güzel kullanıyorlar" (E, 22).

Connell'ın hegemonik erkeklik kavramıyla ortaya koyduğu cinsiyet teorisi, hegemonik ve hegemonik olmayan erkeklikler dâhil çeşitli toplumsal cinsiyet performanslarını ayırt etmemizi sağlar. Bu kavram, zaman ve mekânda değiştirilebilir ve yeniden üretilmiş bir erkeklik idealini ampirik araştırmaya olanaklı kılar (2019, s. 60). Odak grup görüşmelerinde ortaya çıkan temalardan bir diğeri ise erkekler arası rekabet konusu olan hızlı araba kullanımı erkekleri hiyerarşilendirir. Aşağıdaki ifadeler küçümsenen, marjinal erkeklikleri resmetmektedir:

"Arkadakini arayıp şey diyorlar, biz kenara çekelim mi, bekleyelim mi falan gibi öyle saçma sapan. Sırf çok az arkada kaldı diye bunu yapıyorlar" (E, 23).

"Arkadaşlarıyla hava atma durumu oluyor genellikle diyelim ki yavaş kullanma gibi bir durum oldu 'ne yavaş kullanıyorsun oğlum' gibisinden tavırlar" (E, 22).

“Benim çok kalabalık bir erkek arkadaş grubum var genelde hep birbirlerini geçmeye çalışırlar hep ben önde gidiyim” (E, 23).

“Yandaki arkadaşıyla yarışa giriyor. Güç gösterisi. Seni geçtim ya da biz yemeğimizi yedik sen neredesin deniyor” (K, 22).

“Erkekler arasında hız muhabbeti çok geçer. Ben senden üstünüm muhabbeti çok geçer” (E, 23)

Süratli araba kullanımındaki haz dolayısıyla, rekabet, erkekler arasındaki yarış ile olduğu kadar itibar ve küçük düşme gibi duygularla da ilgilidir. Bu duygu ekonomisinin sonuçları maalesef ölümcül kazalar şeklinde olabilmektedir. Dolayısıyla ölümcül kazaları engellemenin en önemli yollarından birisi kuşkusuz bu duygu ekonomisinin değişmesidir. Buna örnek olarak şu ifadelere yer verilebilir:

“Ben öyle bir şeye denk geldim. İki araba ikisi de erkek dolu, bir tek ben vardım. Şey yapıyorlar işte arkadaki kişiyi tanıyor. Şuna bak arkada kaldı, işte yok hızlı gelemiyor, duralım bekleyelim. Sen biraz git, biz sonra gelelim sürekli böyle dalga geçiyorlar hani” (K, 23).

“Hızlı kullanmak konusunda ben bazen kendimi tuhaf bir şekilde acelem varsa hatta bazen acelem olmasa bile fazla hızlı kullanırken buluyorum ama bu hani öyle farkında olarak yağmış olduğum bir şey değil bazen yanınızda bir araba varsa onu gaza basıp geçmek istiyorsunuz illa hava atmak için değil” (E, 23).

Süratli araba kullanımındaki haz dolayısıyla rekabet, erkekleri arasındaki yarış ile olduğu kadar saygınlık ve küçük düşme gibi duygularla da ilgilidir. İtibar eğlence için yapılan araba duelloları diğer araba kullanıcılarla, araba içindeki ve dışındaki sürücü olmayan öğrencilerle ve hatta sosyal medya kullanıcısı arkadaş grupları ile olan ilişkisi içinde nasıl da sosyal bir olgu olarak algılandığına işaret etmektedir. Sürat bir yarış kazanmadan elde edilen itibar, üstünlük ya da kaybetmenin küçük düşürücü duygularını içermektedir. Risk alma ve rekabet geleneksel erkeklik performanslarının ölçüldüğü homososyal ilişkiler arenasının bileşeni olur. Yarış ve sürat hakkındaki konuşmalar grup aidiyetinin, kimliğinin ve topluluk inşasının bir rutinidir.

Bu anlatılar bir erkeğin nasıl davranması, hissetmesi ve araba sürmesi gerektiği hakkında bir çerçeve sunar. Sürat yapan kişi özgür, maceraperest kimliği kazanır. Araba sürücünün dışında bir “öteki” olmaktan çıkar ve sürücüye tamamen duyarlı, dokunuşu ve iradesinin kontrolünde sürücünün bedeninin bir parçası, uzantısı olur. Arabanın gücü sürücünün gücü olur. Arabalar erkekler arası rekabetin arenası haline gelir.

Kadın sürücülerin yanlarında oturan erkek yakınları ile gerçekleşen araba sürüş deneyimleri araştırılmaya değer bir konudur. Yapılan görüşmelerde, kadın sürücüler erkek yakınları yanlarında iken stresli olduklarını, kadın arkadaşları ile ise rahat ettiklerini belirtmişlerdir. Görüldüğü üzere kadın öğrenciler araba sürerken tanıdıkları erkeklerin müdahaleleriyle karşılaşmaktadır. Bu müdahaleler sonucunda kadın öğrenciler baskı

altında olduklarını ve gerildiklerini belirtmişlerdir. Bu baskılar sonucunda da rahat araba kullanamadıkları anlaşılmıştır. Bu müdahaleler aynı zamanda erkeklerin araba sürme konusundaki sembolik iktidarlarının hem sonucu hem de nedenidir. Erkeklerin bu konudaki üstünlüğü kurgusuna dayanmaktadır. Kadınların araba sürücüsü olarak acemi ve yetersiz, erkeklerin ise yetenekli ve üstün olduğuna dair cinsiyetçi kurgu müdahalenin zeminini oluşturur.

“Yanınızda kendinize güvenen birisi olunca çok daha rahat sürüyorum. Mesela, sabah herkes uyuyor rolü yaptı. Gördüm; garajdan çıkıyorum herkes camda, herkes uyanmış ve herkes camdan bakıyor. Çıkabileceğim mi gidebileceğim mi? Perde açılıyor görüyorum. Başka bir cepheye doğru geçtim. Gidiyorum oradan da bakıyorlar. Gidince vardın mı mesajları vardı önce. Gittin mi sıkıntı var mı? Bir süre sonra bu rahatsızlık vermeye başladı. Geldin mi diye check-in yapıyorsun. En sonunda bir şey olursa ben sana mesaj atayım, ben sana bir şey yazmayınca anla ki sıkıntı yok. Yine de ben merak ederim ama sen nasıl istersen falan dedi” (K, 23).

Kadın öğrencilerin sürücülük performanslarına erkek yakınlarının güvensizlik duyduğu ortadadır. Yan koltukta oturan erkeklerin müdahalesi bir iktidar ilişkisi barındırır. Kadına sürekli trafikte ne yapıp ne yapmaması gerektiği hatırlatılır. Buna göre, erkek usta şoförken kadın acemi ve erkeğin müdahalesine muhtaçtır. Örnek olarak:

“Toplumun sürekli kadınlar kötü sürücüdür demesiyle alakası var stresli sürmelerinin. O stres de sürüş becerilerine yansıyor, bir baskı var üzerlerinde erkeklere göre kıyasla. Özellikle yanımda tetikte olan, hep hatamı bekleyen birisi varsa çok daha baskı oluyor. Sürekli yanımdaki bir şey diyecek mi, aman hata mı yaptım?” (K, 23).

“Arabada gidiyoruz babamın ön koltukta oturmasına izin vermiyorum çünkü sağa çok yanaştın sola çok yanaştın dikkat et çarpıyorsun falan sürekli sıkıntı veriyor. Hızlı gidiyorsun şehrin içinde gidiyorum yirmi yani. Çık çiçek topla geri bin o nokta. Arkada oturuyor ve dikiz aynasından sürekli onu görüyorum. Yani sürekli benim baktığım yerlere bakıyor. “sinyal!” diyor. Tamam bir dur. İnanılmaz geriyor” (K, 23).

“Benim erkek arkadaşım da bana çok karışıyor yani mesela biraz daha git biraz daha dön biraz daha geriye gel falan. Diyorum ki bir sus bana bırak ben halledeceğim” (K, 23).

“Babam da mesela bana araba öğretirken eli sürekli el freninde oluyor. Bana hiç güvenmiyor. Sürekli panik halinde” (K, 23).

“Bence bize güvenmiyorlar yani onların bize güvenmemesi bizi daha tedirgin yapıyor yani yanında rahat olan bir insanla kullanmak ayrı ya da sürekli tedirgin bir şekilde duran insanla kullanmak ayrı bir şey” (K, 22).

“Arkadaşlarım (kadın) varken arabada çok rahat kullanıyorum ama sevgilim yanımdayken geriliyorum” (K, 23).

“Tanıdığımız yakın olduğumuz bir erkek daha çok müdahale ediyor. Bana mesela.. Ama o kadar yakın olmadığım, tanımadığım ya da arkadaş grubumdan biri o kadar müdahale etmiyor. Erkekler. Babam, abim, kuzenim olsun; şunu şöyle yap, bunu böyle yap” (K, 23).

Pierre Bourdieu'ye göre, sembolik iktidar gerçekliği kurma/yapılandırma iktidarındır. Trafiğin içindeki doxa, erkeğin her zaman daha iyi bir sürücü olduğu, hatasız olduğu ve kendi kurallarını koyabildiği bir alandır. “Erkekler kadınlardan daha iyi araba kullanır” veya “kadınlar park edemez” algısı, evrensel bir kuralmış gibi algılanır ve gerçekliği yapılandırır.

Yukarıdaki anlatılardan hareketle kadın ve erkek toplumsal cinsiyetlerinin pratik yoluyla nasıl şekillendiği belirginleşir. Çünkü kadınlık ve erkeklikten tekrarlanan davranışlarla sabitlenen eylemler ve performanslar anlaşılır (Butler 1990, Connell 1995, Whitehead 2002). Toplumsal cinsiyetin yapılanması sosyokültürel süreci bireylerin günlük hayatta pratik yoluyla kadınlık ve erkekliği haritalandırmasıyla mümkündür (Lykke, 2010, s. 88). Kadınların araba sürmek konusundaki yetersizliği ve erkeklerin sembolik iktidarı, arabanın ön koltuklarındaki diyaloglarda da yeniden üretilmekte ve haritalandırılmaktadır.

Uzun yol ve araba seçimi

Aile ile uzun yola çıkıldığında arabanın sürücü koltuğuna geçenin genellikle erkek olduğu bulgulanmıştır. Ayrıca, erkek sürücünün uzun yolda direksiyonu kadın sürücüye bırakması ancak yorulması durumunda olmaktadır. Şüphesiz yorulma bir zayıflık göstergesi kabul edilir. Erkeklik bu bağlamda dayanıklılıkla ilişkilendirildiği gibi, kadınların genelde küçük araba kullanıcısı olmaları sebebiyle uzun yola çıkmaları, hem araba endüstrisi hem de genel ataerkil kurgu tarafından desteklenmez.

“Yorulunca sana veririm diyorlar ama hiç verilmiyor. Abime de sürdürmek istemez pek babam anneme de bırakmaz istemez. Yorulsa bile kendi kullanacak o arabayı” (K, 22).

“Babam pek vermez, erkek de olsa vermez kendi kullanıyor” (K, 21).

“Toplumumuzdaki gece bu saatte kız başına dışarıda ne işin var algısını düşünün. Küçük araba uzun yol arabası olmadığına göre buralarda ol sen daha fazla uzağa gitme neden bir kadın tek başına şehirlerarası yolculuk yapamaz mı? Kadın başına gidemezsin meselesi” (K, 23).

“Kadın güçlü veya ayakları yere bassın istenmez. Çünkü kontrol erkekte olmalı. Aynı şey burada otomobilde de geçerli” (K, 23).

“Bence erkeklerin de büyük arabalara binen kızları tercih etmeme sebepleri o kızı abluka altına alamam düşüncesi. Üzerinde hâkimiyet kuramam. Genelde kendinden daha düşük bir kadını tercih eder ki benim sözüm geçsin” (K, 23).

“Kendinden fazla maaş alan kadını bile istemeyenler var. Muhtaç olsun istiyorlar” (K, 22).

Türkiye Otomotiv Bakım Dernekleri Federasyonunun web sayfasında belirtildiği üzere, uzun yolculuklar için ideal araba seçiminde geniş koltuklar, aile ile seyahat ediliyorsa geniş bagaj, dayanıklı motor, güvenlik ve yakıt tüketimi (“En İyi Uzun Yol Arabaları,” t.y., par.3) gibi faktörler önemlidir. Uzun yol için konfor sağlayan, büyük, güvenli ve güçlü arabalar tercih edilmektedir. Google’da “kadın arabası” anahtar kelimelerini girerek yapılan bir araştırmada, küçük araba görselleriyle karşılaşılması araba endüstrisinin cinsiyetçi algısını ortaya koymaktadır. Araba endüstrisinin büyük firmaları, “kadın arabası” olarak tarif edilen küçük arabalar üreterek uzun yola çıkan, şehir değiştiren, taşınan kadın profilini dışarıda bırakırlar. Küçük arabalarıyla kadınlar ancak eve dair işlerini yerine getirirler ve uzun yola çıkmazlar. Dolayısıyla, arabalar ataerkiyi yeniden üreten teknolojik araçlar halini alır. Bu algı, araştırmanın katılımcılarının algısıyla da örtüşmektedir. Alıntılardan da görüldüğü üzere, uzun yol sürücüsünün erkek olduğu yönünde bir kabul mevcuttur. Uzun yola çıkmak evden uzaklaşmayı, aileden bağımsızlaşmayı imler. Nitekim ataerki topluamların karakteristik özelliği, kadının yaşam alanının ev, çocuk bakımı ve ev işleriyle sınırlandırılmasıdır. Evin dışında bir varoluş tasarımı yapılmaz. Buna paralel olarak kadınların uzun yola çıkması ve evden uzaklaşması, erkeğin kurduğu tahakkümün sınırları dışına çıkması anlamına gelir. Kadınların evin sınırlarından ayrılması, erkeklerin tanımladığı yaşam alanını ihlal etmesidir. Buna örnek olarak, başrollerini Geena Davis ve Susan Sarandon’ın paylaştığı ve iki kadının yol hikâyesini anlatan *Thelma ve Louise* (1991) adlı film verilebilir. Feminist klasiklerde yer alan bu filmin kadın kahramanları, yolda geçen anlatı boyunca özgürleşme ve güçlenme çabası içindedir. Burada iki kadının beraber yola çıkması, ataerki ilişkilerin ihlali ve dayanışmadan doğan güçle hapsedildikleri sınırların dışına çıkarak başkaldırımları olarak yorumlanabilir.

Sonuç

Hegemonik erkeklik ile sürücü performansları arasındaki ilişkiye odaklanan bu çalışmada, arabanın erkeğin aileden bağımsızlaşmasını sağladığı, arkadaş grupları ve kimliklerinin araba kültürü etrafında oluştuğu

gözlemlenmiştir. Arabanın, erkeklik sınav ve yarışlarının, kimi zaman ölümcül kazalarla sonuçlanan toksik hegemonik erkeklik performanslarının sergilendiği, erkeğin kendine ait “özel alan”ı olarak kimliğini inşa ettiği kültüre içkin teknolojik bir araç olduğu sonucuna varılmıştır. Erkekler arası güç ilişkilerinin kurucu unsurlarından birisi olarak araba ve kültürü, erkeklerin hiyerarşik olarak konumlandığı, hegemonik erkekliğin inşa edildiği bir alana karşılık gelmektedir. Arabaların otopark ve kafelerde gösterişçi biçimde sergilenişi, aynı zamanda rekabetin ve araba kültürü etrafında şekillenen grup üyeleri arasındaki tabakalaşmanın sahnesidir. Sahip olunan sermayenin arabayla teşhiri, hegemonik erkeklik konumunun mimarisinde önemli bir gösterge olarak karşımıza çıkmaktadır. Benzer şekilde, erkekler arası rekabetin arenası olarak süratli araba kullanımı, yarış kadar saygınlık ve küçük düşme gibi duygularla da ilgilidir. Sürat, bir yarış kazanmadan elde edilen itibar, üstünlük ya da kaybetmenin küçük düşürücü duygularını içermektedir. Risk alma ve rekabet, geleneksel erkeklik performanslarının ölçüldüğü homososyal ilişkiler arenasının bileşenidir. Sürat yapan kişi, özgür ve maceraperest kimliği kazanır. Araba, sürücünün dışında bir “öteki” olmaktan çıkar ve sürücüye tamamen duyarlı, onun dokunuşunun ve iradesinin kontrolünde, adeta sürücünün bedeninin bir uzantısı olur. Bir başka deyişle araba, hegemonik erkekliğin inşa edildiği temel alanlardan biri olarak karşımıza çıkar. Arabanın gücü ise sürücünün gücü halini alır. Emniyet kemeri gibi güvenlik unsurlarıysa, haz ekonomisini tahrik eden araba ile bütünleşen sürücünün iradesine ve kontrolüne bir müdahale olarak algılanır.

Hegemonik erkekliğin ve toplumsal sınıf hiyerarşilerin şekillendirdiği ve yeniden üretildiği araba kültürü, aynı zamanda marjinal erkekliklerin ve kadınların küçümsendiği, öz güvenlerinin kırıldığı, fiziksel ve psikolojik şiddetin ile tahakkümün arenasıdır. Eril bir hâkimiyet sahası olan trafik alanında da sürekli kadının neyi iyi yapamayacağı üzerinden hegemonik erkeklik yeniden üretilir. Kadın ve erkekler arası güç ilişkilerinde, kadın sürücülerin erkek yakınlarının –flört, erkek kardeş, baba vb.- yan koltukta oturarak kadınlık ve erkekliği haritalandırdığı görülür. Toplumsal cinsiyetin sosyokültürel yapılanma sürecinde, kadınların araba sürmek konusundaki “yetersiz”liği ve erkeklerin sembolik iktidarı, arabanın ön koltuklarındaki diyaloglarda yeniden üretilmektedir. Bu konuşmalar, erkeğin otoriteyi ele geçirmesi ve kadın sürücü üzerinde baskı kurması şeklinde karşımıza çıkmaktadır. “Acemi”, “beceriksiz” kadın sürücü performansı olarak kurgulanan doxa üzerinden hegemonik erkekliğe bakıldığında, erkek kendisi olmayan üzerinden kendisini tanımlamakta ve var etmektedir. Diyaloglar sırasında erkek, kadın performansının tam karşıtı, “kadın olmayan” olarak kendisini tanımlamaktadır. Hegemonik erkeklik; yol bulma, uzun yolda dayanıklılık, fiziksel yeterlilik, cesaret, kontrol-hakimiyet ve üstünlük gibi kavramlarla ilişkilendirilir ve kadınlar üzerinde baskı ve otorite oluşturan bir iktidar biçimi olarak kendisini var etmektedir. Sonuç olarak trafik, kadının ev içine hapsedilmeye çalışılan yaşam alanından dışarıya attığı adımı yine bilindik iktidar mekanizmalarıyla geri püskürttüğü bir alan görünümündedir.

Kaynakça

Ann, O. (1972). *Sex, gender and society*. London: Temple Smith.

“Araba Kullanan Kadın vs Araba Kullanan Erkek” (02 Eylül 2016). Youtube.

- Bağırçan, N. ve Karaşahin, M. (2009). Bulanık mantık ile trafik güvenliği modellemesi. *Teknik Dergi*, 20(97), 4635-4651.
- Balkmar, D. (2012). On men and cars: An ethnographic study of gendered, risky and dangerous relations. (Doktora tezi, Linköping University, Linköping, İsveç). Erişim: <http://liu.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A552946&dswid=3749>
- Barutçu, A. (2013). "Türkiye'de Erkeklik İnşasının Bedensel ve Toplumsal Aşamaları. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Batıgün, A.D. ve Yasak, Y. (2015). Sürücü öfke düşünceleri ölçeği'nin Türkçeye uyarlanması. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 55, 1, 243-261.
- Bourdieu, P. ve Wacquant, L. (2003). *Düşünsel Bir Antropoloji İçin Cevaplar*, Nazlı Ökten (çev). İstanbul: İletişim.
- Bourdieu, P. (1990). *The logic of practice*. Stanford, CA: Stanford University Press.
- Bourdieu, P. (1991). *Language and symbolic power*. Cambridge: Harvard University Press.
- Bourdieu, P. (2015). *Eril tahakküm*. (çev, Bediz Yılmaz). İstanbul: Bağlam.
- Bozok, M. (2009). Feminizmin erkekler cephesindeki yankısı erkekler ve erkeklikler üzerine eleştirel incelemeler. *Cogito* 58, s. 269-284.
- Butler, J. (1990). Gender trouble, feminist theory, and psychoanalytic discourse, in Nicholson, L (Ed). *Feminism/Post-modernism*, New York: Routledge.
- Butler, J. (2008). *Cinsiyet belası: Feminizm ve kimliğin altüst edilmesi*. (çev: B. Ertür). İstanbul: Metis.
- Büyükbaş, S., Tekin, E. ve Tekeş, B. (2019). Akıllı telefon bağımlılığı ile sürücü davranışları arasındaki ilişki. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, 2 (1) , 16-29.
- Cengiz, K., Tol, U. ve Küçükural, Ö. (2004). Hegemonik erkekliğin peşinden. *Toplum ve Bilim*, (101), 50-71.
- Connell, R. W. (1987). *Gender and power: Society, the person and sexual politics*. Stanford: Stanford University Press
- Connell, R. W. (1998). *Toplumsal Cinsiyet ve İktidar*, Cem Soydemir (çev). İstanbul: Ayrıntı.
- Connell, R. W. (1998). Masculinities and globalization. *Men and masculinities*, (1), 3-23.
- Connell, R. W. (1995). *Masculinities*. Sydney: Polity Press.
- Çakıcı, Z. ve Murat, Y. (2017). Trafik işaretlerinin bilinirliği üzerine bir çalışma: Denizli örneği. *Bitlis Eren Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, (1), 21-30.

- Çarpar, M.C. ve Gönç Şavran, T. (2019). Beden, kültür ve erkeklik: Vücut geliştirmenin eril bir alan olarak savunulması üzerine sosyolojik bir Çalışma. Spor Bilimleri Araştırmaları Dergisi, 4(2), 264-288
- Çubuk, K. ve Hatipoğlu S. (2006). Trafik güvenliği ve aşırı hız. Gazi üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi, 21(4), 699-702.
- Delice, M. ve Demir, İ . (2016). Ülkelerin emniyet kemeri takma oranları ile trafik kazalarındaki ölüm oranları arasındaki ilişkinin incelenmesi. Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi , 8 (2) , 611-627.
- Demez, G. (2005). Kabadaydan sanal delikanlıya değişen erkek imgesi. İstanbul: Babil.
- Duran, E., Ordu, O. ve Tekeş, B. (2018). İstanbul Şile’de sürücü ve yolcuların emniyet kemeri kullanımı: Gözlem çalışması. Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi , 1 (2) , 16-32.
- Elander, J., West, R. ve French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: an examination of methods and findings. Psychological bulletin, 113(2), 279.
- Erbalaban Gürbüz, N.Ö. (2016). Hegemonik Erkekliğin Yapı Sökümü. ilef dergisi, 3(2) , sonbahar/autumn: 125-142.
- “Erkekler mi Daha İyi Şoför Kadınlar mı?” (07 Mart 2009). Habertürk.
- Eşiyok, B., Yasak Y. ve Korkusuz İ. (2007). Trafikte öfke ifadesi: Sürücü öfke ifadesi envanteri’nin geçerlik ve güvenilirliği. Türk Psikiyatri Dergisi,18(3), 231-243.
- Fındık, G., Lajunen, T. ve Özkan, T. (2018). Profesyonel sürücülerde mesleki stres ve sapkın sürücü davranışları ilişkisinde tükenmişlik seviyesinin aracı rolü”, Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi, (1), 1-13.
- Frosh, S. (1994). Sexual Difference : Masculinity and Psychoanalysis, London: Routledge.
- Gitlin, M. P. ve Scott, R. (Yapımcı) ve Scott, R. (1991). Thelma and Louise. [Film]. ABD: MGM.
- Gümüş, G., Öztürk, İ. ve Tekeş, B. (2018). Psikolojik semptomların trafikte heyecan arama ile ilişkisinin incelenmesi (Sözlü sunum). 20. Ulusal Psikoloji Kongresi, 15 - 17 Kasım, Ankara-Türkiye.
- Haje, B. E. ve Symbaluk, D. G. (2014). Personal and social determinants of aggressive and dangerous driving. Canadian Journal of Family and Youth/Le Journal Canadien de Famille et de la Jeunesse, 6(1), 59-88.
- Işık, E. (1998). Beden ve Toplum Kuramı. İstanbul: Bağlam.
- Kalyoncuoglu, F., The Effects of Drivers’ features into Traffic Accidents, II. Transportation and Traffic Convention, Ankara, 1999.

- Karacasu M. ve Er, M. (2011). An analysis on distribution of traffic faults in accidents based on driver's age and gender: Eskisehir case. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 20, 776-785.
- Karakaş, E. (2009). Elazığ şehrindeki trafik kazalarıyla iklim ilişkisinin analizi. *Nature Sciences*, 4 (3), 53-69.
- Karbeyaz, K., Balcı, I. ve Şimşek, Ü. (2019). Eskişehir'de yaşlılık dönemi ölümlü trafik kazalarının 20 yıllık analizi. *Osmangazi Tıp Dergisi*, DOI: 10.20515/otd.512471.
- Kassing, L., R, Beesley, D. ve Frey, L., L. (2005). Gender Role Conflict, Homophobia, Age, and Education as Predictors of Male Rape Myth Acceptance, *Journal of Mental Health Counseling*, 27 (4): 311-328.
- "Kaza mı var yüzde 93 sürücü erkektir!" (21 Ağustos 2012). *Hürriyet*.
- Kepekçi, E. (2012). (Hegemonik) erkeklik eleştirisi ve feminizm birlikteliği mümkün mü?. *Kadın Araştırmaları Dergisi*, 0 (11).
- Lawton, R. ve Parker, D. (1998). Individual differences in accident liability: A review and integrative approach. *Human Factors*, 40(4), 655-671.
- Levant, R.F. ve Richmond, K. (2007). A Review of Research on Masculinity Ideologies Using the Male Role Norms Inventory, *Journal of Men's Studies*, 15 (2): 130-146.
- Lykke, N. (2010). *Feminist studies: A guide to intersectional theory, methodology and writing*. New York: Routledge.
- MacMullan, T. (2001). *What Is Male Embodiment?*, N Tauna (eds), *Revealing Male Bodies*, Indiana University Pres, Bloomington.
- Messerschmidt, J. W. (2019). *Hegemonik erkeklik: Formülasyon, yeniden formülasyon ve genişleme*. İstanbul: Özyeğin Üniversitesi
- Messerschmidt, J. W. (2019). The salience of "hegemonic masculinity. *Men and Masculinities*, 22(1), 85-91.
- Morgan, A. (2019). The real problem with toxic masculinity is that it assumes there is only one way of being a man. *The Conversation*. Erişim: 28 Nisan 2021.
- Mutlu, M. ve Alver, Y. (2014). Genç sürücülerin trafik kural ihlalleri ve sosyo-ekonomik yapıları arasındaki ilişkiler: Aydın ve Malatya örnekleri. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 20 (9), 344-350.
- Namlı, R. (2015). Köprülü kavşaklar ve trafik güvenliği. *Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Fen Bilimleri Dergisi*, 31 (2), 129-134.
- Oktan, A. (2008). Türk sinemasında hegemonik erkeklikten erkeklik krizine: Yazı-Tura ve erkeklik bunalımının sınırları. *Selçuk İletişim*, 5(2), 152-166.
- Özbay, C. (2013). Türkiye'de hegemonik erkekliği aramak. *Doğu Batı Dergisi*, 63, 185-204.

- Özby, C. ve Soydan, S. (2003) Eşcinsel Kadınlar: Yirmi Dört Tanıklık, İstanbul: Metis.
- Özby, C. (2013) "Türkiye'de Hegemonik Erkekliği Aramak", Doğu Batı 63: 185-204.
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2005b). Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among young Turkish drivers. *Aggressive Behavior*, 31, 547–558.
- Pleck, J., H. (1995) The Gender Role Strain Paradigm: An Update, R. F. Levant & W. S. Pollack (eds), *A New Psychology of Men*, Basic Books, New York.
- Sakallı-Uğurlu, N. (2002). Çelişik duygulu cinsiyetçilik ölçeği: Geçerlik ve güvenilirlik çalışması. *Türk Psikoloji Dergisi*, 17(49), 47–58.
- Sancar, S. (2009). *Erkeklik: İmkansız iktidar*. İstanbul: Metis.
- Sandık, U. (2017). Kadın Sürücüler Daha Az Kaza Yapıyor. *Sabah*. Erişim: 27 Mart 2018.
- Savcı, E. (2012). "Queer Dil Meselesi: İstanbullu Queer Özneler Arasında Batılı Bilgi, Politik-Kültürel Sermaye ve Aidiyet", *Cinsellik Muamması: Türkiye'de Queer Kültür ve Muhalefet içinde*, editörler Cüneyt Çakırlar ve Serkan Delice, İstanbul: Metis.
- Segal, L. (1992). Yarışan Erkeklikler: Erkeklik- Erkek İdeali, Volkan Ersoy (çev), *Birikim*, 35: 38-49.
- Skinner, A. L., Stevenson, M. C. ve Camillus, J. C. (2015). Ambivalent sexism in context: Hostile and benevolent sexism moderate bias against female drivers. *Basic and Applied Social Psychology*, 37(1), 56–67.
- Sullman, M. J. ve Stephens, A. N. (2013). A comparison of the driving anger scale and the propensity for angry driving scale. *Accident Analysis & Prevention*, 58, 88-96.
- Sullman, M. J., Stephens, A. N. ve Yong, M. (2014). Driving anger in Malaysia. *Accident Analysis & Prevention*, 71, 1-9.
- Sümer, N. ve Özkan, T. (2002). Sürücü davranışları, becerileri, bazı kişilik özellikleri ve psikolojik belirtilerin trafik kazalarındaki rolü. *Türk Psikoloji Dergisi*, 17, (50), s. 1-22.
- Taç, Ş.G. (2018). Karayolu ulaşımında meydana gelen trafik kazalarının önlenmesinde akıllı ulaşım sistemlerinin etkisi. *Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi*, 1 (2), 12-21.
- Tekeş, B., Öztürk, İ., Kökkülünk, İ., Kulaçoğlu, S., Pıçak, E., Veisoğlu, S. (2018). Algılanan stresin saldırgan sürücülük ve sürücü becerileriyle ilişkisi. 20. Ulusal Psikoloji Kongresi. Türkiye
- "En iyi uzun yol arabaları". Erişim: 09 Ocak 2021, <https://tobfed.org/en-iyi-uzun-yol-otomobilleri/>.
- "Trafik kazalarında bir yılda 6 bin 675 kişi yaşamını yitirdi" (30 Mayıs 2019). NTV

“Trafik kaza sayısı ve sonuçları”. Erişim: 19 Haziran 2019,

http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?tb_id=52&ust_id=15.

“Yıllara göre kaza, ölü ve yaralı sayısı”. Erişim: 19 Haziran 2019,

http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=1586.

Türk, B. H. (2007). Eril tahakkümü yeniden düşünmek: Erkeklik çalışmaları için bir imkân olarak Pierre Bourdieu. Pierre Bourdieu: Sosyal Bilimlerde Açılımlar Konferansı. Türkiye

Ursavaş, A. ve Ercüment, E. G. E. (2004). Uyku apne sendromu ve trafik kazaları. Uludağ Üniversitesi Tıp Fakültesi Dergisi, 30(1), 37-41.

Uyurca, Ö. ve Atılğan, İ. (2018). Ankara ilinde meydana gelen trafik kazalarının incelenmesi. Kent Akademisi, 11 (33), 3, 618-626.

Ünal, L., Özdek, N., Ünal, N., Keçeci, B. (2017). ‘Hep şu kadın sürücüler’ basmakalıbı, trafikte kadın olmak. International Journal of Traffic and Transportation Safety, 3, (1), 87-109.

Veblen, T. (2015). Aylak Sınıfın Teorisi. Ankara: Heretik.

Walker, L., Butland, D. ve Connell, R. W. (2000). Boys on the road: Masculinities, car culture, and road safety education. The journal of men’s studies, 8(2), 153-169.

West, C. ve Zimmerman, D. H. (1987). Doing gender. Gender & society, 1(2), 125-151.

Whannel, G. (2002). Media Sport Stars : Masculinities and Moralities. Florence. KY, USA: Routledge.

Whitehead, S. M. (2002). Men and masculinities: Key themes and new directions. Cambridge: Polity.

Wickens, C. M., Mann, R. E., Stoduto, G., Lalomiteanu, A., Smart, R. G. (2011). Age group differences in self-reported aggressive driving perpetration and victimization. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 14(5), 400-412.

Yavuz, Ş. (2015). Erkekliğin tutkulu hali: Tofaş modifiye gençliği. Masculinities: A Journal of Identity and Culture, 4, 70-104.

Zengin, E. (2019). Toplumsal Cinsiyet Teorisi Bağlamında Reklamlarda Erkek İmgesinin Değerlendirilmesi: Men’s Health Dergisindeki Reklamların Analizi. Global Media Journal. S, 18, 157-182.