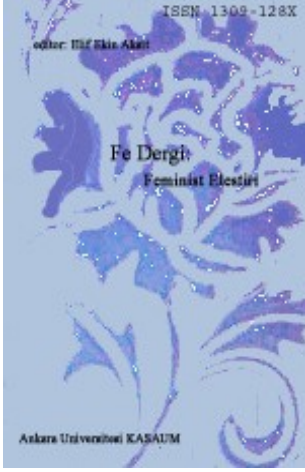


Yayınlayan: Ankara Üniversitesi KASAUM
Adres: Kadın Sorunları Araştırma ve Uygulama Merkezi, Cebeci 06590 Ankara



Fe Dergi: Feminist Eleştiri 13, Sayı 1
Erişim bilgileri, makale sunumu ve ayrıntılar için:
<http://cins.ankara.edu.tr/>

Engelli Kadın Sürücülerin Deneyiminde Trafikte Eril Tahakkümü Bourdieucu Bir Analizle Anlama Çabası

*Gönül Cemre Abacık
Songül Sallan Gül*

Çevrimiçi yayına başlama tarihi: 10 Haziran 2021

Yazı Gönderim Tarihi: 05.01.2021

Yazı Kabul Tarihi: 24.03.2021

Bu makaleyi alıntılar için: Gönül Cemre Abacık, Songül Sallan Gül, “**Engelli Kadın Sürücülerin Deneyiminde Trafikte Eril Tahakkümü Bourdieucu Bir Analizle Anlama Çabası**” *Fe Dergi* 13, no. 1 (2021), 86-100.
URL: http://cins.ankara.edu.tr/25_7.pdf

Bu eser akademik faaliyetlerde ve referans verilerek kullanılabilir. Hiçbir şekilde izin alınmaksızın çoğaltılamaz.

Engelli Kadın Sürücülerin Deneyiminde Trafikte Eril Tahakkümü Bourdieucu Bir Analizle Anlama Çabası

Gönül Cemre Abacık*

Songül Sallan Gül*

Bu makalede kamusal alanlardan biri olan trafikte yaşanan eril tahakküm ilişkileri, engelli kadınların deneyimleri bağlamında ele alınmaktadır. Hem engelli oranı hem de araç sahibi olma bakımından Türkiye ortalamasının üzerinde olan Isparta'da yaşayan engelli kadınların trafikte yaşadıkları eril tahakküm ilişkilerinin sınıfsal bağlamı Bourdieucu bir analizle değerlendirilmektedir. Nitel araştırma yöntemiyle on engelli kadınla Isparta merkezde görüşmeler yapılmış, engelli ve kadın olmanın anlamı, araç sahibi olma ve trafiğe çıkma ilişkiselliği çerçevesinde eğitim, çalışma yaşamı, medeni durum ve sınıfsal konumları bağlamında sorgulanmıştır. Engelli kadınların yaşam deneyimleri ışığında engelli kadın olma, aile ilişkilerindeki ataerkil kodlar ve sosyal sermayeleri bağlamında konu değerlendirilmiştir. Ayrıca engellilere yönelik sosyal desteklerin niteliği kadınların araç sahibi olma, trafiğe çıkma ve özgürleşme pratikleri temelinde ele alınmıştır. Kadınların sosyal ve ekonomik sermayelerinin mekânsal ve toplumsal engellerin aşılmasındaki rolü sorgulanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Eril Tahakküm, Bourdieu, Engelli Kadın, Kamusal Alan, Trafik.

Understanding Male Domination in Traffic with a Bourdiean Analysis in the Experience of Disabled Female Drivers

In this article, masculine domination relations in traffic as a public space are discussed in the context of experiences of disabled females. A classification of masculine domination relations of the disabled females in traffic in Isparta, where the percentages of both the disabled population and people owning a car are above the averages of Turkey, is assessed by using Bourdieu's analysis. Interviews were made with ten disabled women in the central district of Isparta by utilizing qualitative research method. The meaning of being a disabled individual and female is discussed in the context of their education, working life, marital status, and social class within the framework of owning a car and being in traffic. The context of being a disabled female has been examined in terms of the patriarchal codes in their family relations and social capital in the light of their education and life experiences. Besides, the characteristics of social support for disabled individuals are presented based on vehicle ownership by women, their traffic experiences and liberation practices. The role of social and financial capital possession by women in overcoming spatial and social barriers has been evaluated.

Keywords: Masculine Domination, Bourdieu, Disabled Woman, Public Space, Traffic.

Giriş

1960'larda gelişen engelli hareketi, başlangıçta engelli bireylerin kamusal alana katılımlarını hak odaklı bir bakış açısıyla sorgulamıştır. Engelli kadınların özgün konumları ve cinsiyet eşitsizlikleri temelinde yaşadıkları eril tahakküm ilişkilerinin ele alınması ise, oldukça geç olmuştur. 1980'lerden itibaren engelli kadınların toplumsal hayata daha fazla katılımlarının sağlanması, bedensel temsil edilmenin kültürel yapılanmasında feminizm ve engelliliğin işbirliği halinde ilerlemesine büyük destek vermiştir. Gelişen feminist sakatlık kuramı, kimlik ve özneliliğin sorgulanması aşamasında engelli ve kadın bedeninin toplumda nasıl inşa edildiği ve bu süreçte engelli kadınların deneyimledikleri baskılar üzerinde durmuştur (Burcu 2015, 67). Bourdieu da ataerkil ideolojideki egemen değerlerin, eril tahakkümle içselleştirilmesinde toplumsallaşmanın, yani yetiştirilme tarzının, eylem ve toplumsal deneyimlerimizin önemine dikkat çekmiş, beden ve cinsiyet arasındaki ilişkiselliğe odaklanmıştır. Tarihsel olarak toplumsal cinsiyet anlayışı içerisinde üretilmiş kadın erkek rollerinin sorgulamadan kabul edilmiş olmasının aile içerisinde öğrenilen davranış kalıplarını yeniden üreten ortak yatkinlikler (habitus) oluşturduğunu

*Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyoloji Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Mezunu, <https://orcid.org/0000-0001-6824-9855>, gonulabal@gmail.com, gonulabal@yahoo.com, Yazı Gönderim Tarihi: 05.01.2021, Yazı Kabul Tarihi: 24.03.2021

*Prof. Dr., Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyoloji Anabilim Dalı, <https://orcid.org/0000-0003-1107-7372>, songulsallangul@yahoo.com, songulgul@sdu.edu.tr, Yazı Gönderim Tarihi: 05.01.2021, Yazı Kabul Tarihi: 24.03.2021

belirtmiştir. Toplumsal cinsiyetin sadece dışarıdan belirlenmiş normlarla değil aynı zamanda bedenleşmiş yaşam pratikleri ile belirlendiğini ifade etmiştir. Kadınlığın güçlü ve iktidar sahibi erkeğin karşıtı olarak güçsüz, pasif ve boyun eğen olarak öğretilmesi ve eşitsiz güç ilişkilerinin içselleştirmesi ve yeniden üretimi ataerkil ideolojinin toplumsal ve kültürel sermayesiyle olur. Toplumsal cinsiyet temelli gizli egemenlik yapıları da eğitim, kültür ve aile gibi alanlarla, bireylerin habitusları yoluyla görünür kılar ve bir iktidar yarışına dönüşür (Bourdieu 2011, 21-27). Kapitalizmin ve ataerkilliğin biçimlendirdiği “ideal beden” baskısı altında engelli kadınlar; daha aciz, merhamet edilmesi gereken ve yardıma bağımlı, muhtaç varlıklar olarak görülmektedir. Hatta sakat beden, sembolik güç anlamında bir itibarsızlığı ve güçsüzlüğü temsil ettiği için sakat bedene sahip olan kadın da, aile alanının değerler sistemine dayanan kültürel habitusta biçimlenir. Karabulut (2017, 24) da, ataerkil kültürün var olduğu toplumlarda engelli kadınların güçsüz ve kırılğan olduklarına inanılmasının onların toplumsal alana katılımlarını sınırlandırdığına dikkat çekmektedir.

Türkiye’de engellilerin ve engelli kadınların durumları ve kamusal alana katılımlarıyla ilgili olarak son yıllarda önemli çalışmalar (Buz 2009; Burcu 2015; Sallan Gül ve Samav Cantürk 2015; Samav ve Sallan Gül 2021) yapılmakla birlikte, engellilik olgusunun kadınlar özelinde değerlendirilmesi oldukça geç bir tarihselliğe sahiptir. Engellilik kavramının gündelik alandaki olumsuz yüklemelere dayalı geleneksel bakışla ele alınması ve engelli bireylerin ailelerin sorumluluğunda görülmesi, konunun hem toplumsal hem de politik gündeme taşınmasını engellemiştir. Dünyada gelişen engellilik hareketlerinin Türkiye’ye etkisi ise 1990’lı yıllarda başlamış ve 1997 yılında Özürlüler İdaresi’nin kurulmasıyla olgu ilk kez kamusal gündeme taşınmıştır. 2002 yılında engellilerin durumuna ilişkin ilk saptama çalışmaları başlamıştır (ÖZİDA 2004; TÜİK 2010).¹ Türkiye’de kamusal bağlamda ilk ve tek kapsamlı engellilik araştırması olan ÖZİDA 2002’nin sonuçlarında engelli bireylerin nüfusa oranı %12.3 olarak belirlenmiştir. 2000’li yıllarda Avrupa Birliği uyum süreçleriyle birlikte engellilik olgusu sosyal model yaklaşımıyla ele alınmıştır. Engelli bireylerin haklarının tanınması ayrımcılıkla mücadele edilmesi ve sosyal hayata daha fazla katılımlarının sağlanması için sosyal yardım ve güvenlik programları geliştirilmiştir (Sallan Gül, Samav Cantürk ve Gül 2016).

Türkiye’de engellilikle ilgili ilk kapsamlı araştırmalarda (ÖZİDA 2002; TÜİK 2010)²engelli kadınlara ilişkin veriler, engelli kadınların eğitim ve çalışma hayatı başta olmak üzere kamusal alana katılımlarının pek çok alanda erkeklerin gerisinde kaldığını göstermektedir. Yine çalışmalar (Buz 2009; Burcu 2015; Karabulut 2017; Sallan Gül vd. 2016; Samav Cantürk 2017) engelli kadın olmanın hem kadın olma hem de engelli olmanın kesişiminde pek çok sorunu beraberinde getirdiğini ve ayrımcılıkla karşılaşan engelli kadınların çoklu dezavantajlılık yaşadıklarını göstermektedir. Ancak engelli kadınların kamusal alana katılımları ve görünürlükleri arttıkça mücadele araç ve dinamikleri de gelişmektedir. Bu durum ailenin, toplumun ve devletin engelliye, engelliliğe ve kadına yönelik bakışıyla ve toplumsal cinsiyet eşitliği politikalarıyla yakından ilgilidir. Connell’in dikkat çektiği gibi ailedeki ve devletteki toplumsal cinsiyet ilişkilerinin sorgulanması, kamusal alan olarak sokağın, trafiğin, arabaların ve ilgili işlerin (2017, 198-200) yeniden gözden geçirilmesine bağlıdır.

Kamusal alanda, sokakta ve trafikte, kadınların ve engelli kadınların durumlarının Bourdieucu analizinde (2016a, 22) beden anlamı, mekânı, yeri ve ilişkiselliğiyle birlikte ele alınmalıdır. Evin kadınlara ve ev dışının erkeklere ait olduğu anlayışıyla biçimlenen ataerkil habitusta evin dışında/erkeklere ayrılmış kamusal alanın parçası olarak trafik, otomobilin türünden trafiğin kamusal kurallarına kadar farklı boyutlarıyla toplumsal cinsiyetçi değerlerle ilişkilendirilmektedir. Kamusal alanlardan biri sayılan trafikte sosyo-ekonomik değerler ile cinsiyetçi roller ve otomobil arasında benzer ilişkiler kurulmaktadır (Yüksel 2006). Bu ilişki aynı zamanda trafiğe çıkışın ekonomik sermayeyle olan ilişkiselliğinde ehliyet ve araç sahibi olarak trafiğe katılmanın belirli bir sınıfsallığa ve gelir düzeyine bağlı olduğudur. Bu nedenle bu makalede ilk olarak kadın ve engelli kadın olma ilişkisi kamusal alana çıkış sorunsalı üzerinden Bourdieucu analizle ele alınmaktadır. Trafik kamusal alanın niteliği Türkiye örneğinde tartışılmakta ve engelli bireylerin kamusal alana katılımlarında araç sahibi olmaya yönelik oldukça önemli bir kamusal sosyal destek programından yararlanan engelli kadınların durumu değerlendirilmektedir. Isparta ili örneğinde nitel araştırma bulgularının ışığında engelli kadınların trafik deneyimleri toplumsal cinsiyet ve sınıfsallık bağlamında sorgulanarak Bourdieucu ekonomik ve sosyal sermayelerin engelliliğin önündeki engelleri kaldırılmasındaki rolü, trafik alanına dâhil olabilmenin olanaklılığı çerçevesinde analiz edilmektedir.

Bourdieu İlişkisellikte Türkiye’de Trafikte Kadın ve Engelli Olmak

Türkiye’de trafik kamusal alanına dâhil 68.231 km’lik³ oldukça geniş bir yol ağı bulunmakta ve ortalama her dört kişiden birinin araç sahibi olduğu görülmektedir. Türkiye’deki araç sahipliği ve trafik alanının büyüklüğü bu

alanın insan hayatı açısından oldukça önemli bir kamusal alan niteliği taşıdığını göstermektedir. Gül'e göre kadın-erkek rol ilişkilerin doğasını açığa çıkaran ve kamusal-özel alan ayrımında kalıp yargıların en çok üretildiği alanlardan biri trafiktir (2019, 443). Bir kamusal alan olarak trafiğin toplumsal cinsiyet tartışmalarında Bourdieu, "şeylere kazanmış eril düzenin sözsüz emirler yoluyla yatkinlikler dayatarak kadınları kuşatıp onlara yol ve yol kenarını uygun görerek yer değiştirmeleri için ayrılan alanı kısıtlarken, erkek bedenlere kamusal mekânlarda daha fazla yer verdiğini" (2016a, 38) belirtmektedir. Çakır, giysilerden ulaşım araçlarına kadar kadınların kamusal alanlarda kısıtlanması ile gelen süreçte ataerkil iktidar ilişkileri ve kapitalist düzenin ev dışı/özgürleşmiş olana daha öncelikli bir yer tanıdığına dikkat çekmektedir (2010, 133-145). Kentsel mekânlar ve en baskın unsurunun otomobil olduğu bir sistem olarak trafik cinsiyetçi kodlarla bütünleştirilmiştir ve bu kodlar bedensel pratiklerle fark edilebilme özelliğine sahiptir (Köse 2014, 35).

Kamusal-özel ayrımının muğlaklaştığı günümüz modern toplumlarında eğitim, iş ve benzeri alanlarda daha fazla yer bulan herkes-ama özellikle de engelli kadınlar için kamusal alana katılımın bir aracı olarak araba, lüks olmaktan çok bir ihtiyaçtır. Ancak Araç-Sürücü İstatistikleri⁴ Bourdieucu anlamda erkeklerin bu sembolik güce (2016a, 56-57) sahip olmaya devam ettiklerini göstermektedir. Sokakların ve trafiğin eril alan olma özelliği bağlamında kadınların evlerinden çıkması ve bir dizi yasa, kural ve koşulu yerine getirmesi, cinsiyet temelli mekân engelinin aşılmasına bağlı olmaktadır. İkinci olarak engelli olmanın bedensel niteliği, yani yeti yitimi ya da bedensel yeterlilik ölçütleri trafik alanının yasal belirlenimleriyle de sınırlanabilmektedir. Bu anlamda trafik alanına giriş yasal olarak belirtilen sağlık şartlarına (doxa), ehliyet alabilecek nitelikte bir kültürel sermayeye ve araç alabilecek nitelikte bir ekonomik sermayeye sahiplikle gerçekleşebilmektedir. Toplumdaki eşitsiz güç ilişkileri erkeklerin araç sahibi olarak bu alanda daha fazla yer almalarını ve trafik alanına müdahil olmalarını kolaylaştırmaktadır (Bourdieu 2016b, 47).

Toplumsal gerçekliğin bedende cisimleşmesi olarak habitusun sınıflar arası tahakküm ilişkilerini yaratması, ideal/normal beden anlayışının dışında konumlandırılan engelli bedenlerin geleneksel toplumsal değerler sisteminde ekonomiye katkıları olmayan bireyler olarak görülmelerine yol açmaktadır (Aron 2006, 232). Benzer biçimde engelli kadınlar güçsüz, zayıf, vasıfsız ve iş göremez gibi olumsuz niteliklerle ilişkilendirilmiş ve özel alanda tutulmuşlardır. Yine toplumdaki bazı işler, hareketler ve eylemler de ataerkil değerleri koruma anlamında gelişen cinsiyetlendirilmiş mekânlara dönüşmüştür (Sancar 2009, 53-54). Bu bağlamda trafik ve sokak kamusal alanın bir parçası olarak tehlikeli ve risklere açık alan olarak tanımlanmış kadınlar ve özelinde de engelli kadınlar bu alanlardan uzak tutulmuşlardır. Bu bakış açısı uzun yıllar Türkiye'de de egemenliğini sürdürmüş, özel araç sahibi olmak kişilerin sınıfsal konumları, gelir ve servet durumları, yani Bourdieucu anlamda ekonomik ve sosyal sermayelerinin belirlenimlerine bağlı olarak gelişmiştir.

Engellilerin kamusal alanda yer alabilmeleri ve bu alanı kullanabilmelerine ilişkin en önemli gelişme 2000'li yıllarda AB'ye uyum süreciyle gündeme gelmiştir. Sosyal modelin engelli bireylerin hayata katılımını arttırma, kamusal alana girişlerinin önündeki engelleri kaldırma ve yoksullukla mücadele bağlamında engelli ve ailelerine yönelik araç sahibi olmayı kolaylaştıran bir dizi düzenleme⁵ gündeme gelmiştir. Engelli ve ailelerinin yararlanmaya başladıkları araç sahibi olma hakkına ilişkin veriler dikkate alındığında 2013-2020 yılı Mayıs ayı aralığında toplamda 306.770 engelli ve yakını araç sahibi olmuşlardır.⁶ Resmi sayılarda engelli kadınların yararlanma oranlarına yönelik bir bilgi olmamakla birlikte, engelli kadınların da bu hak kapsamında araç sahibi olarak trafiğe daha fazla çıkma olanağına sahip oldukları söylenebilir.

Isparta Örneğinde Trafikte Engelli Kadın Olmanın Anlamı ve Sınıfsallığı

Türkiye'deki ilk engellilik araştırması ÖZİDA 2002'de engellilik oranı %12.3 olarak belirlenirken, aynı yıl Isparta'da gerçekleştirilen Uskun'un (2002) çalışmasında Isparta'daki oran %12.7 olarak saptanmıştır. Isparta'da engelliler üzerine yapılan çalışmalarda engellilerin sorunları arasında kamusal alana çıkışlarının önündeki engellerin erişim sorunu olduğu belirlenmiştir. Özellikle eğitime erişim ve istihdama katılımlarının düşük olması nedeniyle kadın engelli çalışanların erkeklerin gerisinde kaldığı, mekânsal ve fiziksel engeller nedeniyle de aile bireylerine bağımlı bir yaşam sürdürdükleri belirlenmiştir (Sallan Gül vd. 2014; Alvar 2014). Yetişkin engelli kadınların da kamusal alana katılımlarında daha çok toplumsal cinsiyet rollerine uygun olarak el işi kurslarına katılabildikleri belirlenmiştir.⁷ Ancak Isparta, yaşam koşulları araştırmalarında en avantajlı iller arasında öne çıkan bir kenttir. Eliöz ve diğerlerinin "Engelli Dostu İller Sıralaması" çalışmasında (2017) da Isparta'nın, sağlık, eğitim, ekonomi ve yaşam kalitesi kategorilerinde Türkiye'de en avantajlı il olduğu belirlenmiştir.

Türkiye'de kişi başına en fazla taşıt düşen iller ve nüfusa oranla en fazla otomobilin olduğu iller sıralamasında Isparta⁸ sekizinci sıradadır. Isparta/Merkez'de araç sayısı Haziran 2019'da 118.481 iken, Nisan 2020'de

123.400'e⁹ yükselmiştir. Bir başka ifadeyle kent merkezinin nüfusu dikkate alındığında her iki kişiden birinin araç sahibi olduğu görülmektedir. Engelli bireylerin araç sahibi olma durumu rakamlar üzerinden ele alındığında ise tablo olumsuzdur. Haziran 2019 itibarıyla 118.481 araç içinde sadece 1.020'si, yani %1'i, engelli araçtır ve bu sayı bir yıllık dönemde çok az artış göstermiştir. Nisan 2020'de 123.400 genel araç içinde ise, engelli araç sayısının 1.500'leri⁹ bulması, Isparta kentinde engellilerin araç sahibi olma düzeyinin oldukça düşük düzeyde kalmaktadır. Isparta'da engellilerin durumunu trafikte ele alan Saphioğlu ve Ünal'ın (2019) çalışmasında erişilebilirlik sorununun önemli olduğuna işaret edilmektedir. Ancak bu ve benzeri çalışmalarda toplumsal cinsiyet ve engelli sürücü bağlamı dikkate alınmamakta, genel olarak engelli bireylerin ulaşım sorunlarına odaklanılmaktadır. Bu makalede ise, engelli kadınların araç sahibi olma ve trafığe çıkma ilişkisi kadınların sınıfsallığı ve yaşadıkları eril tahakküm ilişkileri Isparta ili örneğinde ele alınmakta ve Bourdiecu bir analizle değerlendirilmektedir. Çalışma engelli kadınların kadın ve engelli birey olarak deneyimlerinin özgünlüğünün anlaşılması bakımından da literatürdeki önemli bir eksikliği gidermeyi amaçlamaktadır.

Yöntem

Araştırmanın saha çalışması Kasım 2018-Mart 2019 tarihleri arasında Isparta/Merkez'de araç sahibi olup, trafığe aktif olarak katılan on engelli kadınla gerçekleştirilmiştir. Isparta Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler İl Müdürlüğü'nün engelli çalışanları aracılığıyla zincirleme örneklem yoluyla engelli kadın sürücülere ulaşılmıştır. Katılımcı kadınlar Sağlık Şartları Yönetmeliği'nde belirtilen koşulları sağlayan ortopedik engelli kadınlardır¹⁰. İlgili yönetmelik tek gözü gören, işitme, fiziksel ve sadece tek bir uzvunu kaybetmiş olması bakımından trafığe çıkabilecek niteliği olan kişileri 'ortopedik engelli' olarak tanımlamakta ve sürücü belgesi almaya uygun engelli kişiler arasında kabul etmektedir. Çalışmada nitel araştırma yöntemlerinden derinlemesine görüşme tekniği kullanılmış, birebir görüşmeler gönüllülük esasında ses kaydı alınarak gerçekleştirilmiştir. Zamanı ve yerini katılımcıların belirlediği görüşmelerin beşi engelli kadınların çalıştıkları iş yerlerinde, üçü kendi evlerinde, ikisi seçtikleri kafeteryada gerçekleştirilmiştir.

Nitel çalışmalarda temel alındığı gibi çalışmada katılımcıların isimleri yerine K₁, K₂...K_n kodlamaları (Cooper 2012, 78; Krysik ve Finn 2013, 187-188) kullanılmıştır. Ortopedik engelli kadınların anlatılarında engelli araç sayısındaki artışın nedenleri arasında engelli kişi ve yakınlarına tanınan ÖTV indirimli araç alım hakkının etkisi ön plana çıkmış ve toplumsal cinsiyet bağlamında trafik alanına katılımlarını kolaylaştıran bu uygulamadan faydalandıkları belirtilmiştir. Görüşmelerin verileri metne dökülüp kategorik içerik analizi yapıldıktan sonra ilişkili kodlar bir araya getirilerek ortak temalar etrafında Bourdiecu kuramsal değerlendirmeler gerçekleştirilmiştir. Bourdieu'nun tarihselliğe ve ilişkiselliğe yaptığı vurgu üzerinden toplumsal cinsiyet anlayışıyla şekillenen trafik alanına girebilmenin belirli bir sınıfsallığa ve sermaye sahibi olma gerekliliğine bağlı olarak geliştiğini göstermek anlamında engelli kadınların habitus, sermaye ve deneyimleri özelinde bir analize gidilmiştir.

Tablo.1. Ortopedik Engelli Kadınların Sosyo-Demografik Özellikleri

K	Yaş	Engel Nedeni/Oranı	Eğitim	İş Durumu	Medeni Durum/ Eşin özellikleri	Çocuk Sayısı	Ev Durumu
K ₁	41	Çocuk Felci (%45)	Açık Öğretim Lisans (Okuyor)	Belediye İşçi	Evli (eşi doğuştan %100 görme engelli, memur)	3	Ev Sahibi (Aileden Kalma)
K ₂	48	Çocuk Felci (%70)	Lise (Açık)	Memur	Evli (eşi doğuştan %100 görme engelli, emekli)	2	Ev Sahibi
K ₃	44	Cücelik (%40)	Yüksek Lisans (Örgün)	Memur	Bekâr		Ailesinin Evi

K ₄	52	Çocuk Felci (%68)	İlkokul (Açık)	Ev Hanımı	Evli (eşi doğuştan ortopedik engelli, emekli)	2	Ev Sahibi (Aileden Kalma)
K ₅	54	Çocuk Felci(-)	Ortaokul (Açık)	Ev Hanımı	Evli (eşi doğuştan spastik engelli, memur)	0	Kayınpe derinin Evi
K ₆	47	Çocuk Felci (%45)	Lise (Açık)	Ev Hanımı	Evli (eşi doğuştan %100 görme engelli, emekli)	1	Ev Sahibi (Aileden Kalma)
K ₇	48	Trafik Kazası (%52)	Açık Lise (Okuyor)	Yerel Yönetim memur	Evli (eşi ortopedik engelli, memur)	3	Ev Sahibi (Aileden Kalma)
K ₈	38	Çocuk Felci (%46)	Ön Lisans (Örgün)	Memur	Evli (eşi doğuştan%100 görme engelli, emekli)	2	Kıracı
K ₉	50	Doğuştan eli yok (%56)	Ön Lisans (Örgün)	Emekli	Bekâr		Ev Sahibi
K ₁₀	30	Çocuk Felci (%40)	Lisans (Örgün)	Memur	Bekâr		Aile Evi

Tablo.1.'den hareketle çalışmaya gönüllü katılan engelli kadınların büyük çoğunluğunun Isparta doğumlu ya da Afyon ve Denizli gibi yakın çevre illerin kırsal alanlarında doğdukları belirlenmiştir. Yaşları itibarıyla de 30-50'li yaşlarda genç ve orta yaş kategorisinde yer aldıkları görülmektedir. Engellilik durumları ele alındığında ise, görüşülen kadınların doğuştan (cücelik ve organ eksikliği) ya da geçirdikleri kaza ve hastalıklar sonucunda ortopedik engelli oldukları saptanmıştır. Farklı eğitim düzeyine sahip olan kadınların bazıları engelli olmaları nedeniyle örgün eğitimden uzak kalmışlarsalar da, uzaktan eğitim olanaklarından yararlanarak eğitimlerini, açık öğretim olanağıyla tamamlamış ve kültürel sermayelerini güçlendirmişlerdir. Kadın ve engelli olmanın olumsuz kültürel anlamı eğitim yoluyla giderilmeye çalışılmış ve engelli kadınlar formel eğitimin dışına itilseler de sosyal sermayeleri sayesinde eğitime erişim engelini aşabilmişlerdir.

Görüşülen engelli kadınların işçi ve memur olarak çalışma deneyimleri sosyal sermayelerinin güçlülüğünü ortaya koymaktadır. Medeni durumları bakımından ise, üç kadının bekâr olduğu ve aileleriyle birlikte yaşadığı, evli kadınların ise, kendileri gibi engelli bireylerle evli oldukları belirlenmiştir. Görüşmelere katılan engelli kadınların eğitim, çalışma ve gelir durumları göz önüne alındığında ekonomik sermayeleri bakımından daha çok alt-orta sınıf bir yaşama ve habitusa sahip oldukları gözlemlenmiştir. Ataerkil aile alanında babanın belirleyiciliği sınıfsal ilişkisellik bakımından önemlidir. Babanın çalışma hayatına katılmak için kente göç etmesi ve aile sermayesini kente taşıması, engelli kadınların baba odaklı sosyal sermaye kazanımlarını güçlendirmiş görünmektedir. Engelli kadınların yaşam deneyimlerinde 'baba evinde' oturma kaynaklı ekonomik sermayeleri sınıfsal ilişkisellik bakımından önemlidir. Bu durum Bourdieu'nun (2006) aile alanında soyadı ve mal varlığı gibi kolektiflerin aktarımında sosyal sermayenin ne kadar önemli olduğuna işaret etmesi bakımından da anlamlıdır.

Isparta örneğinde görüşülen engelli kadınların sermayelerindeki dinsel değerler ve kuralların sosyal sermayenin de bir bileşeni olması bakımından önemli olduğunu göstermektedir. Kadınların hem toplumsal cinsiyet rollerini öğrenmeleri ve hem de engelliliğin kadınlık üzerinden anlamlandırılmasında dinsel sermaye,

muhafazakâr ataerkil habitusun belirlenimleriyle içselleştirilmektedir. Habitusu kodlanan sakat kadın olmanın olumsuz kültürel kimliğinin, sakatlığın dinsel bir sınanma ilişkiselliği olması bağlamında kadınların deneyimlerini yönlendirdiği görülmüştür. Bourdiecu anlamda alan kavramı bireyler, gruplar ve kurumlar arasındaki iktidar ilişkilerini barındıran bir mücadele alanı olması bakımından sakatlığın kültür habitusunda dinsel sermayenin, eyleycilere ihtiyaç duydukları habitusu sunduğunu örneğin 44 yaşındaki kadın katılımcı şöyle ifade etmiştir;

“Engelli olmayı seçilmiş bir kul olarak görüyorum ben Allah’a olan inancımdan dolayı. Nasıl peygamberler ve büyük Zatların imtihanları ağır olduysa, Allah sevdiği kullarını ağır imtihanlarla sınar. Ben de halime şükretmek zorundayım. Engelli demek bence Rabbimin seçtiği bir kul diyorum. Herkesin farklı bir imtihanı var bu da benim imtihanım diye düşünüyorum.” (K₃)

“Kamusal Alana-Trafiğe Girişte Sosyal ve Ekonomik Sermayenin Belirleyiciliği”

Bourdieu cu anlamda sosyal hayatın mücadelesinin geçtiği güç ilişkileri alanlarından biri olan trafik kamusal alanına dâhil olmada çalışmaya katılan ortopedik engelli kadınlar için gerekli sermayelere(ekonomik ve kültürel) sahiplik önemli rol oynamaktadır. Bourdieu ve Wacquant’ın (2003) eyleycilerin sermaye taşıyıcıları olarak alanda konumlanma eğilimlerinin ailede edinilen habitus ve sermayelere bağlı bir gelecek yaşantısını belirlediği vurgusunda olduğu gibi, kadın engellilerin eğitim ve istihdam başta olmak üzere kamusal alana ve trafiğe çıkmalarında ailenin erkeklerinin; babaların, abilerin ya da kocaların belirleyiciliği büyük rol oynamaktadır. Çalışmadaki engelli kadınların önemli bir kısmının ataerkil aile yapısına sahip alt ve orta sınıf ailelerden gelmeleri bağlamında, anne babalarının sosyal sermayeleri ve kız çocuklarının evdeki çocuklar arasındaki konumu, eğitime erişimlerinde ya da işe girmelerinde etkili olmaktadır. Engelliliğin yol açtığı ekonomik ve sosyal muhtaçlığın ve geleneksel engelliğe bakışın aşılmasında ekonomik hayata katılımın gerekliliği, bazen koruyucu ataerkillik yaklaşımıyla kız çocuklarına özel ilgi gösterilmesi, bazen de eğitimle aile sermayesi üzerinden rol oynamaktadır. Ailesiyle yaşayan 30 yaşındaki bekâr kadın K₁₀’un anlatıları, çalışmaya katılan diğer kadınlara göre tek kız çocuk olmasının getirdiği avantajlı bir habitus çerçevesinde ailesi tarafından daha korunaklı büyütülmesine olanak tanımıştır. Annesi memur ve babası emekli olan K₁₀’un ailesinin sosyal sermayesinin belirleyiciliğinde trafiğe girdiği anlaşılmaktadır:

“Annem babam ikisi de araba kullanıyordu. Ben çok kararlı değildim ama annem çok istiyordu kimseye muhtaç olmazsın diye. Ehliyet almadan önce babam götürüp getiriyordu işe, artık sıkılıyordum bu durumdan ve kendim araç kullanmak istedim. Çalışıp para kazanmaya da başlamıştım artık, annemin teşvikleriyle 2014 yılında Antalya’daki sürücü kursundan ehliyetimi aldım.” (K₁₀)

Babası memur emeklisi olan 50 yaşındaki bekâr kadın K₉ ise trafiğe girme sürecinde ailesinin sosyal sermayesinin etkisini şöyle aktarmıştır:

“Liseyi 1989’da bitirir bitirmez engelli kadrosuyla işçi olarak Isparta’da işe soktu beni babam... 1997’de bir telekomünikasyon şirketi engelli sınavı açtı 70 puan sınırdı, yine babamın tanıdıkları devreye girdi üniversitede bitince oraya tekniker olarak geçtim. Belediye’de 10 lira maaş alırken telekomünikasyon şirketinde 36 lira maaş aldım. 2013’te Karaman/Ermenek’e tayinim çıktı, bir ay içinde babam Burdur’a tayinimi getirtti. Sırf derecemi düşürebilmek için iki yıl gelgit yaptım ama babam olmasaydı Burdur’a dahi gelemeyecektim... Müstakil kendi evimizde anne babamla yaşadım hep. Sonradan sonraya kendi paramı kendim kazandığım için eniştemin teklifiyle kooperatife girdim... Çok şükür şimdi iki evimiz var evimi de arabamı da kendim aldım. Araba benim için büyük bir özgürlük ve ihtiyacı.” (K₉)

Ailenin en küçüğü ve tek kızı olan 52 yaşındaki K₄’ün abileri ve babasının kontrolü altında büyüdüğü, ehliyet kursuna katılma ve araç sahibi olma da dâhil, trafik alanına girme süreçlerinde de aileden gelen sermaye ve ataerkil habitusun belirleyiciliği olduğu görülmüştür. Bu durumu şöyle ifade etmiştir:

“17-18 yaşlarında ilkökul diplomasını dışardan aldım. Abim ‘almak istiyorsan ben seni sınavlara getirir götürürüm’ demişti... Sonraki hayatım hep evde geçti iş hayatım olmadı ama mahalledeki dikiş

kursuna gönderdi babamlar. Yine babam Almanya'ya işçi olarak gittiğinde beni yüzme kursuna göndermişti... Evlenince evi babam abimle bize bölüştürdü ama abim 'sen evlisin artık' diye bana bıraktı. Evlenip çocuk sahibi olunca da araba ihtiyaç oldu. Sürücü kursu açıktan diplomamı kabul etmedi abim devreye girdi gitti etti uğraştı 'kabul edildin' dediler... 2.el araba bulduk. Almanya'daki işçi abim biraz birikimim vardı kocadan üzerini tamamladı... Halamın oğluyla da gittik aldık arabayı."(K₄)

"Muhtaçlıktan Kurtulmak"

Trafik Bourdieucu anlamda eyleyicilerin belirli arzuları elde etmek için dâhil oldukları bir yer olarak değerlendirildiğinde, alanının illusiosu engelli kadın olma habitusunun etkisinde sürücülüğün kadınlara konfor ve özgürlük sunması üzerine şekillenmiştir. Temelde araç sahibi olmak ve araba kullanmak kişinin kendi ihtiyaçlarını karşılamasına olanak sağlar ve bireyi güçlendirir. Engellilerin ise, özel ihtiyaç sahibi bireyler olmalarına karşın, kendi ihtiyaçlarını kendilerinin karşılayamaması durumu onların çoğu kez dışlanmasına neden olur (Sprague ve Hayes 2000, 686). Bu anlamda engellilerin araç kullanımı onları hem başkalarına bağımlı olmaktan kurtarır hem de engelli bireylerin özgürleşmelerini sağlar. Ancak trafikte otomobilin hız, güç ve bağımsızlık temelinde verdiği özgüven, engelli kadınları cinsiyetlendirilmiş trafik kamusal alanına çıkışla birlikte 'birey' Köse'ye göre ise 'erkek' kılmaktadır (2014, 34). Toplumsal cinsiyetçi ataerkil düşüncede erkek olmanın güç sahibi, cesur ve özgür olmakla eş anlamlı görülmesi kadınlar için eril trafik alanına girişi engelliliğin getirdiği engellerden, muhtaçlıktan kurtulmak ve özgürleşmek anlamına gelmektedir. Ancak bu özgürleşme pek çok engelli kadın için bir kadın olarak özgürleşmekten çok, erkek alanına girişte eril tahakküm ilişkiselliğinin belirleyicisiyle olabilmektedir. Nitekim Bourdieucu anlamda alanının kuralları, alan içerisindeki kurulu düzeni, yeniden üretim süreçlerinin işleyişini belirlediğinden, kabul edilmiş düşünce ve değerler uygulayıcılarının içselleştirmesiyle de alanın bir parçası haline gelmektedir. Kadınların ifadeleriyle trafiğe çıkabilmek için ehliyet almak ve araç sahibi olmak onların ayaklarını yerden keserken fiziksel engellerini aşmalarına ve kadın olarak erkeler gibi özgür hissetmelerine olanak sağlamaktadır. Bu durum şöyle ifade edilmiştir;

"Ehliyet aldıktan sonra muhtaç yaşamayacağım duygusu çok iyi. Artık kendi işini de başkalarının işini de görür hale geliyorsun. Uzun yol şoförüym hem ben. Memleketim Gümüşhane'ye, çocuklarımın yanına İstanbul'a gidiyorum ta, ayaklarımı yerden kesiyor, hız veriyor, çok rahat ettim. Eşim görme engelli olmasaydı bu işleri babalar yapardı ama biz engelli olunca öyle bir şey yok."(K₂)

"Şu an benim ehliyetim var ve bir şeyler yapabileceğimi biliyorum ya kendime özgüvenim geldi. Yavaş bin, ağır bin ne dersen de ama kimseye muhtaç değilsin. Yeri geldiğinde kendi işini kendin görüyorsun... Ehliyet almadan önceki ben ile şimdiki ben farklı. Şimdi daha özgüvenli daha başarıma hevesli bir ben var... Kendimize güvenimiz daha çok geldi hiç olmazsa evden çıktık."(K₇)

"Araba benim için büyük özgürlük ve ihtiyaçtı. Benim doğuştan sağ elim yok diye ehliyet alamaz mıyım dedim... Senelerce kendime eziyet etmişim. İnsan tek eliyle de pek çok şeyi başarabiliyormuş yeter ki istesin. Şimdi kendime çok daha özgüvenliyim."(K₉)

Babası Almanya'da işçi, annesi kendisi gibi ev hanımı olan 47 yaşındaki K₆, babası ve üç erkek kardeşinin araç kullandığını, onların destekleriyle bekârken ehliyet aldığını ancak trafiğe evlendikten sonra görme engelli eşinin sermayesi aracılığıyla çıkabildiğini belirtmiştir. Davranış koşullarını yaratan habitusun etkisinde sermayeden pay almak için mücadele eden kadınların toplumsal konumlarını ve sınıflarını belirleme yolunda rasyonel bir seçim yaparak evlenmeleri ilerideki hayat ve eylemlerini de şekillendirmiştir. Bourdieucu (2009) anlamda eril tahakkümün kendisini ikna biçiminde dayattığı evlilik süreciyle gelen araç sahipliği ve trafiğe çıkış K₆'yı kendi yetersizliğinden ve muhtaçlıktan kurtarsa da, habitusu çerçevesindeki söylemleri eril tahakkümün üretici rolüne katıldığını göstermiştir:

"Ailem evleneceğin insan engelli olsun ama görme engelliyle yapamazsın rezil olursunuz dediler, ayırmaya kalktılar. Eşim de beni telefonla aradı, 'senin ehliyet var mı, tamam' dedi tüm problem çözüldü. Bir baktım akşamına araba ile gelmiş. Kullan benim ayağım ol deyince de ailem çekismeyi

uzatmadı. Araba olmasa evliliğim olmazdı, bizi başkasına muhtaçlıktan kurtardı. Şimdi çocuğumu da eşimi de okula, işe ben bırakıyorum. Onların elleri ayakları oldum. Hem kendime hem de karşımdakine faydam var; mutlu ediyor bu beni hayata bağlıyor. Şu an eşim beni bıraksa var ya taksicilik bile yaparım. Hiç ev işi sevmiyorum, araba kullanmayı seviyorum.”(K₆)

“Bedensel Hexis’te Kadın Sürücü Kimliği”

Bourdieu ve Passeur (2015) hükmedenlerin hak ve ayrıcalıklar altında kurduğu ve meşrulaştırdığı pratiklerin doxasında, sağlıklı/sağlam bedenlere göre yaratılan bir dünya düzeni ortaya çıktığını belirtmektedir. Çalışmadaki engelli kadınların trafik alanına girmelerinde ÖTV indirimli araç alımı gibi ayrıcalıklar onlara kolaylık sağlarken aynı zamanda süreç fark edemedikleri sembolik şiddetin eril tahakküm ilişkisine dönüşebilmektedir. Geçmişten bugüne kurallarının devletçe belirlendiği erkek egemen trafik alanında, engellilere ve özelinde engelli kadınlara sağlanan bu haklar (engelli otoparkı, araç park kartı vb.), iktidarın engelli bedenlerin kontrolünü çizdiği bu sınırlar içerisinde işlettiğini göstermektedir. Bu sınır engelli olmanın bedensel yeterliliği bağlamında da önemli bir kontrol ilişkisini beraberinde getirmektedir. Ortopedik engellilerin ehliyet alma ve araba kullanma ölçütleri bakımından bürokratik bir sermaye gerekliliği ortopedik engelli kadınları diğer engelli kadınlardan, hatta engelli eşlerinden daha saygın konuma getirmektedir. Hatta görüşülen kadınlardan bazılarının eşlerinin görme engelli olma gibi durumları da göz önüne alındığında kazanılan bu sermayenin onlara aile içinde de saygınlık kazandırdığı görülmektedir.

Özellikle evlendikten, çocuk sahibi olduktan sonra arabanın ihtiyaç olduğunu belirten K₁ ve K₈’in engelli eşlerinin desteğiyle ÖTV indirimli araç sahibi olmaları, Bourdieucu analizle (2000, 87) farklı sermayelerin öncelikle aileden elde edildiği ve daha sonra da eğitim gibi süreçlerle taşınabilir hale geldiği ve habitusla bütünleşerek deneyimlerin temelini oluşturduğu görülmektedir. Trafik alanında var olmak isteyen engelli kadınların eşlerinin ve babalarının sağladığı ekonomik sermayenin yanında sahip oldukları kamusal bürokratik sermayeleri (engelli kimliği ve ÖTV indirimleri) trafik alanına girmelerini kolaylaştıran bir etkiyi beraberinde getirmiştir. Bu aynı zamanda Bourdieucu anlamda eril tahakkümün gönüllülük ve rıza ilişkilerinde kendini göstermektedir. Erkeklerin kadınlar üzerindeki tahakküm ilişkileri, biyolojik cinsler arasındaki farklılıkları iş bölümü ve mekânlar vasıtasıyla toplumsal düzene iliştilmiş olarak işlemektedir (Bourdieu 2016a, 53). Isparta araştırmasında görüşülen engelli kadınlar örneğinde araç sahibi olma ve trafiğe çıkma ilişkililiği geleneksel cinsiyete dayalı kadınlık rollerinin yerine getirilmesinde önemli bir işlev kazanmış görünmektedir. Bunu katılımcı engelli kadınlar şöyle anlatmışlardır;

“Evlendik çocuk olacak onu emzirmeye gelicem araba ihtiyaç. Eşim araba alalım istedi, ehliyetin var dedi. Önce bilezikleri sattık ikinci el araba aldık. Benim cesaretim hocam eşimdi. Hadi binelim, hadi markete gidelim, gece kullanalım diye diye acemiliğimi attım... Sonra birkaç kere araba değiştirdik, ÖTV indirimi çıkınca da sıfır araç aldık rahat ettik, eşim %100 görme engelli olduğu için onun raporunu kullandık, arabayı ben kullanıyorum.”(K₁)

“Sürücü belgesi almam K₁’in ısrarıyla oldu onun da eşi benimki gibi görme engelliydi, yani araç kullanamazlardı... Biraz birikmişimiz vardı, ÖTV indirimi de çok etkili oldu bu kararı vermemizde. Eşim de bu fırsatı kaçırma diyerek beni destekledi. Eşimin %100 görme engelli raporunu kullandık sıfır araç aldık. Çocuklarda olunca artık şart olmuştu. Kızlarım büyüdüler okula gidiyorlar gezmek istiyorlar. Neden ben gezdirmeyeyim götürmeyeyim dedim. Şimdi işe de arabamla gidiyorum.”(K₈)

Evlendikten sonra ailelerinin desteğiyle ehliyet ve araç sahibi olan ev hanımı K₇ ve yerel yönetimlerde görev alan K₇’nin eşleri ise ortopedik engellidir. Kendileri gibi eşleri de engelli olan ve engeli nedeniyle araç sahibi olma ve trafiğe çıkma olasılığı olmayan kadınlar için ataerkil habitus önemli bir avantaj da sağlayabilmektedir. Bunu şöyle ifade etmişlerdir:

“Evlendikten sonra ilk çocuğum 4 yaşındayken pazara gidecekti eşim. Alacaksın da neyle getireceksin, benim diplomam var ehliyet alsam ya gidelim başvurulum dedim... Bizim hikâyemizden tamamen ihtiyaçtan doğdu. Yağmuru var karı var toplu taşıma kullanmak çocuğumla beraber zor oluyordu... Eşimde abilerim de maddi manevi destek oldular. Bu zamana kadar üç araç değiştirdik ama ikinci el

olduğu için özel tertibat yaptıramadık hep zorlandım. En son Haziran 2018'de sıfır araç aldık, ÖTV indirimi olmasaydı sıfır araç alamazdık.”(K₄)

“Evlendiğimizden beri babası olmadığı için ailem ve ben eşimi hep destekledik okuması ve işe girmesi için. Kendisi de çok azimli ve çalışkandı uğraştı ve en sonunda memur oldu. Durumumuz düzeldikten sonra eşim de iş sahibi olmamda bana çok destek verdi... Engellilere ÖTV indirim hakkı tanındıktan sonra da oğlumun desteğiyle ehliyet almaya cesaretlendim. Eşimin desteğiyle de araç aldık.”(K₇)

Yaratılan ideal bedeninin simgesel şiddetine karşı bedensel hexiste engelli sürücü kadınların, klasik beden-zihin ayrımlarını sermayelerinin ve habituslarının etkisinde sürücü olduktan sonra farklı deneyimledikleri ve kendilerine yönelik bakışlarının değiştiği anlaşılmıştır. Görme engelli memur eşinin kendisine nişanlıken araba alması sonucu trafiğe girebilen ev hanımı K₆'nın kadın olarak ailesel habitusta bir ilki gerçekleştirdiğini söylemesi, trafik alanına girmeyi toplumsal engellerden bir kurtuluş olarak görmesinin kendisine güveni getirdiğini göstermiştir:

“Eşim nişanlıken araba almasaydı evliliğim gerçekleşmezdi. Trafik alanına eşim sayesinde girdim... Eskiden ders aldığım hocayı buldu geldi, 1-2 gün çalıştırdı otomatik vites arabayla... Sürücü olmadan önceki ben ile sonraki ben çok farklı, her işini kendin görüyorsun kendine daha çok güvenin geliyor. Bizim sülalede ilk ehliyeti ve arabası olan kadın benim. Dayımın kızları benim için 'o bu işi nasıl yapar, o yaptıysa biz niye yapamayalım' demişler. Dayımın çocuklarından sonra amcamın çocukları da almaya başladı. Ben alınca herkese bir hal oldu.”(K₆)

“Eril Tahakküm Bağlamında Alanın Doxasında Kadın Olmak”

Bourdieu, sosyal uzam ve bu uzam içerisinde taksim edilmiş grupların tarihsel mücadelenin ürünü olduğunu, faillerin bu mücadeleye sosyal uzam içerisindeki konumları ve bu konumları idrake olanak veren zihni yapıları ölçüsünde müdahil olabildiklerini belirtir (2016b, 47). Sembolik iktidar biçiminde kurulan eril tahakküm, kadınlara özgü habitusa bedensel güvensizlik hissi ile hâkim olurken, cinsiyetler arası sömür ilişkisinde bedenlerin düzenlenişi de bedenlenmeyle ortaya çıkar (Bourdieu 2016a). Aslında araba sahibi olmak kadınlara her ne kadar özgürlük alanı yaratsa da engelli kadın deneyiminde eril tahakküm alanına çıkış kadınlar için bir dizi baskılanmış kadınlık ve engellilik halinin aşılmasını gerektirir. Engelli kadınlar erkek habitusunun egemenliğinde yer almanın bir başarı olduğuna dikkat çekmişlerdir. Muhafazakâr habitusta kadınların erkeklerin alanında/işinde yer almasını bir başarı olarak gören engelli kadın görüşmeci bunu şöyle açıklamıştır;

“Engelli kadın olmakla erkek olmak bir değil. Her şey kadına baktığı için engelli kadın olmak daha zor, anlatılmaz yaşanır. Kadının her yaptığı işi bir erkek yapamaz, ama kadın hem erkek hem kadın işini yapıyor. Bir ev işi, dışarı işi olsun, çocuklarla ilgili olsun her şeyle zaten kadın ilgili. Bir de engelli olunca daha zor şartlar altında bunları yapıyorsunuz, ikiye katlanıyor... Engelli sürücü olmak meselesi ise çok güzel bir şey. Engelli olup bir şeyleri başarmak paha biçilemez... Çok şükür benim azimimden dolayı kazandığım başardığım çoğu şeyi hatta hepsini yapmak isteyip de yapamayan çok insanlar var. Var olan bir şeyi biz başarabiliyorsak o normal bir insana göre iki kat başarıdır... Son dönemlerde kadın sürücülerin artmasını cesarete, başarıya bağlıyorum. Helal olsun aferin size kadınlar diyorum. İstanbul'da 10 tane kadın metrobüs şoförü varmış, görünce alınlarından öpeceğim, çoğalmalısınız trafikte” (K₂)

Katılımcı kadınlar için trafiğe çıkışta ailenin erkek bireylerinin desteğini almak oldukça önemlidir. Ataerkil kadınlık deneyimi erkeğin onay ve rızasını almanın başarı için bir gereklilik olduğu düşüncesini yeniden üretmektedir. Bekâr kadınların babalarının ve evlilerin de eşlerinin öneri ve istekleriyle araç almaları ve yine eşleri yanlarındayken trafiğe çıkmaları aile alanının ve sosyal habituslarının bir sonucudur. Kadınların kültürel habituslarındaki erilliğin içselleştirilmişliği trafik alanında da işlevsel rol oynamaktadır. K₅ ve K₆ bunu şöyle ifade etmişlerdir;

“Arabayı evlenince eşimin isteği üzerine aldık, gezmeyi çok seviyordu ama spastik engelli olduğu için kullanamıyordu. Ehliyetim olduğu için eşimin ve ailesinin desteğiyle arabamızı aldık. Eşim yanımda

olmadığı zaman daha tedirgin araba kullanıyorum... Keşke engelli olmasaydı da o da kullanabilseydi, ben yavaş ve tedirgin kullanıyorum sonra kornalara maruz kalıyoruz. Eşim diyor ki belki fark ederler anlayış gösterirler.”(K₅)

“Eşim %100 görme engelliydi kullan benim ayaklarım ol dedi... İlk trafiğe çıktığım zamanlar yanımda hep eşim vardı, o olmasa yapamayacaktım gibi geliyordu. Velhasıl trafiğe ilk yalnız çıkışım eşimi işten alıp işe bırakmamla başladı. Eşim bana beni almaya gel öğlen yemek yiyelim diyordu.”(K₆)

Babasının sosyal sermayesi aracılığıyla ekonomik özgürlüğüne kavuşarak ehliyet alan 41 yaşındaki K₁'in, görme engelli memur eşiyle evlendikten sonra yerel yönetimlerde görev yapmaya başladığı ve araç sahibi olduğu bilindiğinde, engelli ve kadın olarak ataerkil habitusun tahakkümündeki trafiğe girme deneyimleri şöyle aktarılmıştır:

“18 yaşına girer girmez ehliyet almak için kursla irtibata geçtim. Özel tertibatlı araba lazım oldu amcamdan yardım istedim. Ona bunu söylediğimde önce ‘kız kısmı ehliyet mi almış ne yapacaksın sen ehliyeti, bir de gitmişsin görüşmüşsün tepkileriyle karşılaştım. Saatlerce ağlamışım... Ben trafiğe çıkarken ailemden kursta da engelliyim diye ‘düz vites araçla ehliyet alamazsın sen’ diyen müdürümden yana tepkilerle karşılaştım. Ama ikisini de başardım.”(K₁)

“Engelli Sürücü Kadın Olmak ve Sembolik Şiddet”

Bourdieu'ya (2016a, 48) göre tahakkümü üreten toplumsal gerçeklik erkeklerin kendi şereflerine uygun düşmeyeceği davranışları, şeylerin düzenine kazıyarak kadınların pratiklerinde ve yakınlıklarında olumsuz önyargıları onaylamalarını sağlamaktadır. Trafik alanında kadınların kötü sürücüler olduğu ve iyi sürücüler olamayacağı önyargısı engelli kadınların da sürücülük deneyimlerinde en çok karşılaştıkları sembolik şiddetin eril tahakküm alanlarından biri olmaktadır. Özellikle kadın sürücülere karşı toplum tarafından inşa edilen önyargılar sadece engelli kadınlara değil, diğer kadınlara da uygulanmaktadır. Trafikte kadın sürücüler her hata yaptıklarında kültürel kodlar devreye girmekte, hemen önyargılar kullanıp, ‘size söylemişim kadınlar iyi süremezler’ algısı oluşturulmaya başlanmaktadır (Shikha 2017: 37). Engeli akondroplazi/cücelik olan 44 yaşındaki bekâr memur K₃ ve ortopedik engelli K₁ trafik alanında yaşadıkları sembolik şiddete dikkat çekerek polislerin ve diğer erkek şoförlerin kendilerinde yaşattıkları yetersizlik ve değersizlik hissini aşma deneyimlerini şöyle ifade etmişlerdir;

“Ehliyet aldığımдан beri kazalar yaptım. Hata bende değilse bile polisin geldiğinde ‘beyefendi zaten bayan engelli...’ söylemlerinde bulunduğumu gördüm. Müdürüm, iş arkadaşlarım ‘ne yapacaksın engelli logosunu sana trafik canavarı amblemi koyduralım’ gibi espriler yaptıklarını biliyorum... Ben kötü bir şoförüm kabul ediyorum, adamların senelerdir rapor vermediği kadar varmışım...”(K₃)

“Plakadaki engelli işaretleri engelli yakınları rahatsız olduğu için kaldırılmış! Ama ben hem kadın hem engelli olarak bedensel zayıflığımdan dolayı rencide ediliyorum. Sürücü olarak kimse bana engelli misin diye bakmıyor kadın mısın diye bakıyor Mesela iki tane erkek iş arkadaşımın arabada cenazeye gidiyorduk, şoför benim. Bir tane araba falso yaptı. Yanımdaki erkek arkadaş ‘bayan herhâlde bu dedi’ Hoop dedim arabayı durdurdum bu arabanın şoförü de kadın atarım hepinizi arabadan...Trafikte engelli olduğum için değil kadınımdı diye tepkiyle karşılaşıyorum.”(K₁)

K₁'in ifadelerinde dikkat çeken vurgu olan ‘hep şu kadın sürücüler basmakalibi’ aslında Ünal ve diğerlerinin belirttiği gibi eril bir alan olarak trafiğin derinlerine yer etmiş örtük normlarda varlığını sürdüren tahakküme işaret etmektedir (2017, 152). Katılımcıların da dikkat çektikleri gibi trafik alanındaki tahakküm pratikleri engelli kadın sürücü olmanın ataerkil yapılanmasında daha çok ‘kadın’ olmaları üzerindeki sembolik şiddet (Bourdieu 2016a, 47) biçimleriyle gerçekleşmektedir. Eril tahakkümün sembolik şiddetini farklı biçimlerde yaşayan K₁₀ durumu şöyle açıklamıştır;

“Engelli kadın sürücü olmak kadın sürücü olmakla bir bence. Plakamda engelli işareti yok ve benim engelli olduğumu arabadayken kimse anlamıyor. Erkek sürücüler kadın sürücülerin en ufak hatasını

görsün bir şekilde tepki veriyor. Benim yolumu kestikleri, önüme kırdıkları çok oldu. Erkekler aceleci ve kadınlara tahammülleri yok. Biz kadınlar daha çok düşünüyoruz. Ben toplu taşıma kullanırken insan içine çıktığım için tehlikelere daha açık hale geliyordum... Kadın olarak daha rahat edeyim diye özel araç aldık ama burada da erkek sürücüler rahat bırakmıyor ama en azından temas yok.”(K₁₀)

Benzer biçimde 48 yaşındaki K₂, eril tahakkümün trafik hallerini kendi deneyiminde şu sözlerle açıklamıştır:

“Plakamda engelli işareti var ama kadınıym diye en ufak hatam erkeklerin gözüne batıyor, el kol hareketleriyle tepkiler veriliyor. Hâlbuki onlar bizden daha çok hata yapıyor ama bizimki görünür oluyor. Görme engelli eşimin raporuyla araba aldık ben kullanıyorum diye eleştiren polisle bile karşılaştım ben. Engelli olsun olmasın kadınız diye trafikte tepki görüyoruz, kadınlara trafikte güvenilmiyor, kadınlar trafikte kabullenilmiyor. Bu yüzden trafikte engelli kadın olmak değil kadın olmak zor.”(K₂)

“Muhafazakâr Habitusta Eril Tahakküme Rıza Göstermek”

Araştırmada katılımcı kadınların deneyimleri her ne kadar trafiğin sembolik şiddetinden şikâyet ettiklerini gösterse de aslında farkında olmadıkları bu eril tahakküm ilişkilerinin üreticisi olduklarını da göstermektedir. Özellikle kırsal kökenli ataerkil aile yapıları ve(muhafazakâr habitus temelinde gelişen kadınlık deneyimleri onları içeriden kuşatmaktadır. Erkeklerin her alandaki güç ilişkisinde üstün geleceğine inanılan toplumsal cinsiyetçi yapıda kadınlığın, iktidar sahibi erkeğin karşısında güçsüz, pasif ve boyun eğen bedeninin düzenlenmesinde açığa çıkması (Bourdieu 2016a, 32-36) kadınlar tarafından sembolik şiddete aracılık eden pek çok inancı da doğurmaktadır. Nitekim K₄'ün evlendikten sonra aile ve eşinden gelen sermayeler ve habitusundaki ataerkil kalıpların muhafazakâr sosyal sermaye bağlamında şekillendirdiği bedensel hexisi, kadınların trafikteki konumunu değerlendirmesine zemin hazırlamaktadır. Trafikte kadınların karşılaştıkları sembolik şiddetin yeniden üretilmesine hizmet eden eylemler arasında yer alan fiziksel ve sözel tacizleri şöyle ifade etmiştir:

“Her tip kadının trafikte tepki gördüğünü ve tacize uğradığını düşünmüyorum. Kadın dikkat çekiciyse ve dikkat çekici hal ve hareketlerde bulunuyorsa daha çok tepki çeker Bence bir kadının şımarıklığı kendisini ağırdan almaması, gerek polislere gerek diğer erkek sürücülere karşı dikkat çekmesi maalesef oluyor. Kadın kadınlığını değil ağırlığını kullanmalı trafikte. Ben kadınıym diye yol veren olsun, park yeri önceliği olsun diye kadınlığını kullanmamalı.”(K₄)

Engelli kadınlar muhafazakâr aile yapılarından getirmiş oldukları habituslarıyla kent trafiğinde yaşadıkları eril tacizleri açık-kapalı kadın olma üzerinden ele almışlarsa da, engelli olmaktan çok kadın olmanın sembolik şiddete aracılık ettiğini şöyle açıklamışlardır;

“... Daha çok korna basarak tacize maruz kaldım. Acemiymken daha çok oldu bu. Camı açıp bağırın oldu, küfreden oldu. Ama genç, güzel ve bakımlı kadınlar bence daha çok tacize uğrar, kapalı bir bayana göre çünkü erkeklerin gözünü alırlar... Cinsiyetten kaynaklı bir önyargı bu engelli de olsa değişmiyor”(K₁)

“Erkekler trafikte belli kadınları taciz ediyor... Jennifer Lopez gibi bir kadın trafiğe çıktı mı biz bayan olarak bile dönüp bakmıyor muyuz? Güzel, makyajlı, süslü bayanlar daha çok taciz ediliyor bence. Güzel bayanlara erkeklerin tavrı ayrı bizim gibi engelli bayanlara ayrı. Onlara buyrun hoş geldiniz hanımefendi derler kibar kibar, bize gelince ne var ne istiyorsun kardeşim diyorlar. Neden böyle demek ki nefis. Hâlbuki insan insan. Ama nefsi olarak güzellere biraz daha farklı davranıyor erkekler her yerde”(K₃)

“18 yıldır kullanıyorum bu tür tacizler bana hiç olmadı. Bir özen göstermiyorum kendime belki ondandır. Bence bir kadının şımarıklığı, kendisini ağırdan almaması, dikkat çekmek istemeleridir

nedeni... Kadınlar kendini ağırdan satmalı diye düşünüyorum, her yerde olduğu gibi trafikte de. Bence kadın dikkat çekiciyle ve dikkat çekici hal ve hareketlerde bulunuyorsa daha çok rahatsız edilir” (K₄)

Bourdieu'nun (1997) tarih ve toplumsal arka planın bedende somutlaştığından ve aynı arka plana sahip olanların benzer davranış kalıpları geliştirdiğinden bahsetmesi, kadın ve erkek bedeninin farklı tarihsellikleri barındırarak pratiklerinin de farklılaştığına işaret etmektedir. Isparta örneğinde daha çok geleneksel ataerkil ve kırsal kökenli ailelerde habitusları şekillenen kadın katılımcıların trafiğin eril kurallarını ve tahakküm ilişkilerini din ve eğitim gibi sembolik iktidarların şiddet pratikleri vasıtasıyla ifade ettikleri görülmektedir. Kadınların söylemleri ve eylemlerinde engelliliğin ötesinde kadın olmaya ilişkin eril dünya düzenini büyük çoğunlukla içselleştirdikleri, yeniden ürettikleri ve habituslarındaki dinsel (ve geleneksel) sermayeleri temelinde daha çok *fitrat meselesiyle, trafiğin erkek alanı olma meşruiyeti üzerinden eril meşruiyetle* açıkladıkları görülmüştür:

“Erkekler trafikte kadınlara pek güvenmiyor. Adamlar haklılar... Ben kendimden bildiğim için çoğu bayan da öyle. Duruyorlar öyle, 9 saat yol boşsa bile adamlar gelip geçiyor, biz bekliyoruz. Adamlar bize tahammül edemiyor sinirleniyor tabii... Fitrat meselesi... Onlar kendi kurallarını kendi koyuyor. Mesela trafikte üstünlüğün onlarda olduğu kuralı. Biz ise korkumuzdan çoğu zaman buna uyum gösteriyoruz, sesimizi çıkaramıyoruz.” (K₃)

“...Erkeklerin fitrat gereği özgüvenleri daha fazla, dağa tepeye her yere çıkıyorlar, yolda çok durmuyorlar kadınlar gibi. Arabayla korkusuzlar. Trafik bence bu yüzden erkeksi bir alan korno çalıyorlar, kuralsızlık yapıyorlar, kendi kurallarını kendi koyuyorlar...” (K₆)

Sonuç ve değerlendirme

Bourdieu anlamda eril-dişil bedeninin farklı yatınlıklar temelinde düzenlenişi ve toplumsal gerçekliğin bedende cisimleşmesi, habitusun sınıflar arası tahakküm ilişkileri yaratması anlamına gelmektedir. Kadın ve erkeğin içinde yetiştiği kültürel habitusta ataerkillik, kamu-özel alan ve gündelik yaşamın pratiklerinde erkeklerin kadınlar üzerindeki hâkimiyetine dayanan koruyucu-himaye edici anlayışa dayanmaktadır. Kamusal alandan güçsüz olan bedenleri, kadın ve engellileri, dışlama pratiklerine yol açmaktadır. Isparta'da gerçekleştirilen saha araştırmasına katılan engelli kadınların deneyimleri, kamusal alana ve trafiğe çıkışın bir (eril) rekabet ve mücadele alanı olduğunu ve bunun engelli deneyiminde bir sınıfsallık meselesi haline dönüştüğü göstermektedir. Kadınların kültürel ve ekonomik sermayeleri engelli olmanın önündeki engelleri koruyucu ataerkil mekanizmalarla aşmalarına da olanak tanımaktadır. Temelde geleneksel bakışın engelliliği bedensel eksik olma hali ve/veya idealize edilmiş beden imgesi üzerinden tanımlaması ve normal dışı olarak görmesi, Isparta örneği saha çalışmasının katılımcı kadınlarının engelli olma hali dini sermayenin belirlenimleriyle ilahi takdir ve sabredilmesi gereken bir durum olarak kabul görmektedir.

Hem engelli ve hem de kadın olmanın toplumsal bakıştaki karşılığının ‘zayıf, güçsüz ve bağımlı’ olma ile özdeş görüldüğünü ifade eden kadınlar için kamusal alana ve trafiğe çıkmak, alanın eril kurallarının kabul edilmesi anlamına gelmektedir. Bu kabule karşın trafiğe çıkabilmede, trafiğin kendi tarihselliğine içkin ekonomik, toplumsal ve kültürel anlamda kişiye sağladığı görece özerklikler, engelli kadınlar için de engelliliğin yarattığı muhtaçlıktan kurtulma anlamında özgürleştiricidir. Ancak trafik alanının yasal kurallarının ötesinde eril tahakküm ilişkilerine yol açan niteliği, özellikle toplumsal cinsiyet temelindeki sembolik şiddet örüntülerini kadınlar eleştirseler de, eril meşrulaştırıcı söylemleri dinsel ve ataerkil ifadeler üzerinden kendileri de yeniden üretmektedir.

Bourdieu anlamda engelli kadınların işçi ve memur olarak çalışma ve gelir özellikleri göz önüne alındığında daha çok kırsal alanda doğmuş, alt orta sınıfı kökenlerinin dayandığı ekonomik sermayeleri trafiğe çıkışlarına ve araç sahibi olmalarına da olanak sağlamaktadır. Hacısalihoğlu'nun (2017, 62) belirttiği gibi, kadınların kendi ailelerinin sağladığı imkânlarla ehliyet ve araba sahibi olabilmeleri ataerkil düzenin sürekliliğini sağlayan bir olgu olmaktadır. Benzer biçimde kadının engelli olmasıyla gelen koruyuculuk, eril tahakkümün tüm kurum, süreç ve pratikleriyle trafikte de işlemektedir (Türk 2008, 12-13). Ailelerinin sosyal sermayeleri ve devletin araç sahibi olmaya yönelik desteği engelli kadınlar için ehliyet ve araç sahibi olmayı kolaylaştırıcı bir rol oynamaktadır. Araç sahibi olmak ve trafiğe çıkabilmek engelli kadınları ailede ve kamusal alanda bir başkasına bağlı olmaktan ve muhtaçlıktan kurtarmakta ve özgürleştirmektedir. Özellikle baba, abi ya da eş gibi hanenin erkek üyelerinden gelen ataerkil habitusun kültürel sermayeleri ve alt orta sınıfa dayalı ekonomik

sermayeleri engelli kadınlar için trafik alanına girişi kolaylaştırmada onlara önemli avantajlar sağlayabilmektedir. Bu durum Bora'nın da ifade ettiği gibi, kadınların kendi habituslarını inşa ederken bilinçli tercihlerinden çok, alışlagelmiş davranışlara yaslanmalarının bir sonucu olmaktadır (2005, 114). Yetişme ve eğitim sürecinde tarihsel olarak sorgulanmadan kabul edilen (doxa) davranış kalıplarının bedenlerde cisimleşmesine ve hâkim görüşün canlı kalmasına hizmet eden bir eril tahakküm sürecini de beraberinde getirmektedir.

Çalışmada engelli kadınların trafikte yer almasında bedensel ve araç plakası bağlamında engellik durumlarının görünür olmasının önemli bir etken olduğu belirlenmiştir. Engelli kadın sürücüler şahsi araçlarında eğer engelli plakası yoksa trafikte daha çok taciz edildiklerini, sembolik şiddete maruz kaldıklarını ifade etmişlerdir. Ancak aile ve yetiştikleri alanların sosyal sermaye belirlenimleri, onların diğer kadın sürücülere yönelik düşüncelerinde kendilerinin de cinsiyetçiliği yeniden ürettikleri görülmüştür. Cinsiyetçi sosyal sermayeleri onları uysallaştırıcı ve içselleştirici ataerkil cinsiyet rollerinin ve eril tahakküm ilişkilerinin üreticisi konumuna getirebilmekte, trafikteki simgesel temsilleri de bu süreci olumsuz etkilemektedir. Bunun aşılabilmesi ise, kadınların ve engelli bireylerin artan oranlarda kamusal alana daha fazla katılmalarına ve araç sahibi olarak trafiğe çıkabilmelerine bağlıdır. Bazı engelli kadın görüşmecilerinin de dikkat çektiği gibi trafikte daha çok kadının ve engellinin, engelli kadının olması, simgesel temsilin ötesine geçmeyi sağlayacaktır. Trafiğe çıkmak da kadınları bağımsızlaştıracak, özgürleştirip, güçlendirecektir. Yine kadınların ve engellilerin kamusal alana daha fazla katılmaları toplumsal cinsiyet eşitliğine yönelik farkındalığın artmasına ve eşitlikçi rollerin geliştirilmesine olanak sağlayabilecektir.

¹Türkiye Özürlüler Araştırması 2002 (ÖZİDA 2004), <https://kutuphane.tuik.gov.tr/pdf/0014899.pdf>; Özürlülerin Sorun ve Beklentileri Araştırması 2010 (TÜİK 2010), <https://www.ailevecalisma.gov.tr/media/5602/ozurlulerin-sorun-ve-beklentileri-arastirmasi-2010.pdf>

²ÖZİDA 2002'nin sonuçları engel türleri ve cinsiyet temelinde değerlendirildiğinde ortopedik, görme, işitme, dil ve konuşma ile zihinsel engelli erkeklerde okuma yazma bilmeyenlerin oranı % 28.1 ve kadınlarda % 48'dir. Süreğen hastalığı olanlarda ise okuma yazma bilmeyenlerin oranı erkeklerde % 9.8 ve kadınlarda % 35'dir. Tüm engel türlerinde kadınlar eğitim olanaklarının oldukça gerisinde kalmaktadır. Toplamda ise, tüm engelli nüfusta okuma yazma bilmeyenlerin oranı erkeklerde % 6.9 iken, kadınlarda % 18.8 ile neredeyse üç kat daha fazladır (ÖZİDA 2004, 9). Aynı çalışmada engelli kadınların işgücüne katılım oranı %6.7 iken; bu oran erkeklerde %32.2'dir (ÖZİDA 2004, 14). TÜİK 2010'un sonuçlarında ise, ilkokulu bitirenlerin oranı erkeklerde % 26,3 ve kadınlarda ise % 16,5'dir. İlköğretim veya ortaokul ve dengi mezunların oranı erkeklerde % 12,5, kadınlarda ise % 7,1'dir. Lise ve daha üstü mezunların oranı erkeklerde % 9,8 iken kadınlarda % 4,7'dir (TÜİK 2010, 5). Her iki çalışmanın verileri engelli kadınların tüm eğitim düzeylerinde erkeklerin çok gerisinde kaldığını göstermektedir.

³Türkiye'deki Yol Ağı Bilgileri <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx>

⁴Yıllara Göre Sürücülerin Cinsiyet Dağılımı, http://trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/04-Istatistik/Genel/Arac_Surucuu.pdf

⁵Türkiye'deki Yol Ağı bilgileri, <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx>

⁶Yıllara Göre Sürücülerin Cinsiyet Dağılımı bilgileri, http://trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/04-Istatistik/Genel/Arac_Surucuu.pdf

⁷2000'li yıllarda AB'ye uyum süreci kapsamında çıkarılan ek yasa ve yönetmeliklerle ehliyet, engelli araç park yerleri, engelli araç park kartı ve engelli kimlik kartı gibi konularda düzenlemeler yapılmıştır. Bu yönetmelik kapsamında engellilerin kamusal alanda yer alabilme ve bu alanı kullanabilmesiyle ilişkisi bakımından sosyal yardım sistemini işletmesi özellikle engelli ve yakınlarına tanınan ÖTV indirimli araç alımı destek uygulamasıyla gerçekleşmiştir. Engelli bireyin araç sahibi olma sürecinde vergilerle ilgili 11.10.2012 tarihli "Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği"nde vergi indirimi uygulanacak araçların özellikleri belirtilmiştir. Ancak malul ve engelli bireylerin dâhil edilmesi ilk defa 2010 "Malul ve Engellilerin Araç Alımında ÖTV İstisnası Uygulamasının Şartları ile İstisnadan Yararlanılan Araçların Satışında Vergi Uygulanması - Özel Tüketim Vergisi Sirküleri/12" ile olmuştur. 2015 yılında çıkan Özel Tüketim Vergisi (II) Sayılı Liste Uygulama Genel Tebliği ile konu detaylandırılmıştır. Bu konuda detaylı bilgi için bakınız: Malul ve Engellilerin Araç Alımında ÖTV İstisnası Uygulamasının Şartları ve İstisnadan Yararlanılan Araçların Satışında Vergi Uygulanması, [https://www.gib.gov.tr/node/87063,\(21.07.2019\)](https://www.gib.gov.tr/node/87063,(21.07.2019)). "Özel Tüketim Vergisi (II) Sayılı Liste Uygulama Genel Tebliği, [http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/04/20150418-8.htm,\(20.07.2019\)](http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/04/20150418-8.htm,(20.07.2019)).

⁸Vergi Dairesi Bilgi İşlem Merkezi'nden alınan 2020 yılı Mayıs ayı verileridir.

⁹2019 yılı Aralık ayı Isparta Halk Eğitim Merkezi ve Akşam Sanat Okulu'ndan alınan bilgilerdir.

¹⁰2019 yılında Isparta'nın nüfusu 444.914 kişidir. Isparta'nın yol ağı ise, Türkiye'nin trafiğe dâhil yollarının %1.024'ünü oluşturmaktadır. Isparta'daki araç sayısı da 178.205'dir. Bakınız: Türkiye'de Nüfusa Göre Araç Sayısı, [https://tr.euronews.com/2019/08/08/turkiye-de-nufusuna-gore-en-fazla-ve-en-az-arac-hangi-illerde-var,\(16.04.2020\)](https://tr.euronews.com/2019/08/08/turkiye-de-nufusuna-gore-en-fazla-ve-en-az-arac-hangi-illerde-var,(16.04.2020)).

¹¹Isparta İl Emniyet Müdürlüğü 2020 yılı Nisan ayı verileridir.

¹²Sürücü Adayları ve Sürücülerde Aranacak Sağlık Şartları İle Muayenelerine Dair Yönetmelik, [https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/09/20060926-6.htm,\(29.05.2020\)](https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/09/20060926-6.htm,(29.05.2020)).

Kaynakça

Alvar, Burcu. "Isparta'da Engelli İstihdamı ve Sorunları", Yüksek Lisans Tezi, (Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi, 2014).

Aron, Raymond. *Sosyolojik Düşüncenin Evreleri* Çev. Korkmaz Alemdar (İstanbul: Kırmızı Yayınları, 2006).

Bora, Aksu. *Kadınların Sınıfı: Ücretli Ev Emegi ve Kadın Öznelliğinin İnşası* (İstanbul: İletişim Yayınları, 2005).

Burcu, Esra. *Engellilik Sosyolojisi* (Ankara: Anı Yayıncılık, 2015).

Bourdieu, Pierre. *Toplumbilim Sorunları* Çev. Işık Ergüden (İstanbul: Kesit Yayınları, 1997).

Bourdieu, Pierre ve Wacquant, Loic. J.D. *Düşünsel Bir Antropoloji İçin Cevaplar* Çev. Nazlı Ökten (İstanbul: İletişim Yayınları, 2003).

Bourdieu, Pierre. *Pratik Nedenler* Çev. H. U. Tanrıöver (İstanbul: Hill Yayın, 2006).

Bourdieu, Pierre. *Bekârlar Balosu* Çev. Çağrı Eroğlu (Ankara: Dost Kitapevi, 2009).

Bourdieu, Pierre ve Passeron, Claude J. *Yeniden Üretim: Eğitim Sistemine İlişkin Teorinin İlkeleri* Çev. Levent Ünsaldı, Aslı Sümer, Özlem Akkaya (Ankara: Heretik Yayıncılık, 2015).

Bourdieu, Pierre. *Eril Tahakküm* Çev. Bediz Yılmaz (İstanbul: Bağlam Yayıncılık, 2016a).

Bourdieu, Pierre. *Seçilmiş Metinler* Çev. Levent Ünsaldı (Ankara: Heretik Yayıncılık, 2016b).

Buz, Sema. "Feminist Sosyal Hizmet Uygulaması" *Hacettepe Üniversitesi Toplum ve Sosyal Hizmet Dergisi* 20, no.1 (2009): 53-65.

Cantürk Samav, Duygu. "Evde Engelli Bakım Ücretlerinin Sosyal Modeli Gerçekleştirmedeki Rolü", Doktora Tezi, (Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi, 2017).

- Connell, Raewyn W. *Toplumsal Cinsiyet ve İktidar* Çev. Cem Soydemir (İstanbul: Ayrıntı Yayınları, 2017).
- Cooper, Frank. *Professional Boundaries in Social Work and Social Care A Practical Guide to Understanding and Managing your Professional Boundaries* (USA: Jessica Kingsley Publishers London and Philadelphia, 2012).
- Çakır, Serpil. “Mekânın Kadınlar Açısından Kurgulanışına Kuramsal ve Tarihsel Açından Süreç İçinde Bakmak”, *Kadın ve Mekân* der. Ayşen Akpınar, Gönül Bakay ve Handan Dedehayır (İstanbul: Turkuvaz Kitap, 2010), 133-149.
- Eliöz, Murat, Zeki Demir Ahmet ve Akbuğa, Ekrem. “Engelli Dostu İller Sıralaması Çalışması” *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi* 50, no.5 (2017): 348-365.
- Gül, Hatice. “Kamusal Alanda Toplumsal Cinsiyet Görünümleri Kadın Sürücülere İlişkin Kalıp Yargılar Gaziantep Örneği” *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, no.90 (2019): 442-453.
- Hacısalihioğlu Koç, Seda. “Trabzon Trafikinde Kadın Sürücü Olmak” *İmgelem Dergisi*, no.1 (2017): 61-88.
- Karabulut, Abdulkadir. “Ataerkil İdeolojinin Toplumsal Cinsiyet Çerçevesinde Ortopedik Engelli Kadın ve Erkeklerin Deneyimlerine Yansımaları”, Yüksek Lisans Tezi, (Ankara: Hacettepe Üniversitesi, 2017).
- Köse, Elifhan. “Cinsiyet, Teknoloji ve Kent: Otomobilin Muğlak Heteronormatimi” *Fe Dergi* 6, no.1 (2014): 32-41.
- Krysiak, Judy ve Finn, Jerry. *Research for Effective Social Work Practice*, Third Edition, (Newyork: Routledge, 2013).
- ÖZİDA 2004, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanlığı ve T.C. Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı, DİE Matbaası. *Türkiye Özürlüler Araştırması*. (2002). Erişim Adresi: <https://kutuphane.tuik.gov.tr/pdf/0014899.pdf>.
- Sallan Gül, Songül vd. “Engelsiz Yaşam Yeni Gücümüz: Çözümlerden Konuşmak,” *Dezavantajlı Gruplar Eğitim ve İstihdam Sempozyumu Bildiriler Kitabı* (Kocaeli, 2014), 163-183.
- Sallan Gül, Songül ve Samav Cantürk, Duygu. “Türkiye’de Sosyal Hizmet Olarak Evde Bakım, Engellilik ve Yaşamı Erteleyen Kadınlar,” *Türkiye’de Sosyal Hizmet Uygulamasının 50. Yılı: İnsan Değer ve Onurunu Yüceltmek Temalı Sosyal Hizmet Sempozyumu Bildiri Özetleri Kitabı* (Manisa: Celal Bayar Üniversitesi Sağlık Yüksek Okulu Sosyal Hizmet Bölümü, 2015), 188.
- Sallan Gül, Songül, Cantürk Samav, Duygu ve Gül, Hüseyin. “Türkiye’de Engellilik Politikalarından Paradigma Değişimi: Muhtaç Sakattan İhtiyaç Sahibi Bireye Geçiş” *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi CİEP Özel Sayısı*, (2016): 785-794.
- Samav, Feriha Duygu ve Sallan Gül, Songül. *Sakatlığın Değişen Yüzü ve Engellilik Sosyolojisi* (İstanbul: Bağlam Yayınları, 2021).
- Sancar, Serpil. *Erkeklik: İmkânsız İktidar Ailede, Piyasada, Sokakta Erkekler* (İstanbul: Metis Yayınları, 2009).
- Saplıoğlu, Meltem ve Ünal, Ayşe. “Yürüme Engelli Bireyler İçin Kentiçi Ulaşımında Güzergâh İyileştirme Önerisi: Pilot Bölge Çalışması” *DÜMF Mühendislik Dergisi* 10, no.1 (2019): 289-299.
- Shikha, Samidha. “Disability: A Result of Cultural Ostracism,” *Inclusion, Disability and Culture: An Ethnographic Perspective Traversing Abilities and Challenges* ed. Santoshi Halder and Lori Czop Assaf (Springer, 2017).
- Sprague, Joey ve Hayes, Jeanne. “Self-determination and empowerment: A feminist standpoint analysis of talk about disability” *American Journal of Community Psychology* 28, no.5 (2000): 671-695.
- TÜİK 2010, T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı ve Türkiye İstatistik Kurumu *Özürlülerin Sorun ve Beklentileri Araştırması*. (2010). Erişim Adresi: <https://www.ailevecalisma.gov.tr/media/5602/ozurlulerin-sorun-ve-beklentileri-arastirmasi-2010.pdf>.
- Türk, Bahadır H. “Eril Tahakkümü Yeniden Düşünmek: Erkeklik Çalışmaları İçin Bir İmkân Olarak Pierre Bourdieu” *Toplum ve Bilim*, no.112 (2008): 119-146.
- Uskun, Ersin. “İsparta İlinde Özürlülük Epidemiyolojisi”, Doktora Tezi, (Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi, 2002).
- Ünal, Leyla vd. “‘Hep Şu Kadın Sürücüler Basma Kalıbı’ Trafikte Kadın Olmak,” *7. Karayolu Trafik Sempozyumu ve Sergisi Sunulan Bildiriler Kitabı* ed. Şenol Yaprak (Ankara: EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı, 2017), 150- 170.
- Yüksel, Aysun N. “Otomobil Reklamlarında Yerleşik Toplumsal Cinsiyet Kalıpları: Türkiye’de Yayınlanan Televizyon Reklamları Üzerine Bir Çalışma” *Selçuk Üniversitesi İletişim Fakültesi Akademik Dergisi* 4, no.2 (2006): 115- 124.