Ankara Üniversitesi DTCF Dergisi/DTCF Journal; 2026:66(1)
DOI: 10.33171/dtcfdergisi.1807203
İnceleme makalesi/Review article

Kültürel Bir Mikrokozmos Olarak Trafik: Araçtan İnme Pratiklerinin Sosyolojisi

Traffic as a Cultural Microcosm: The Sociology of Getting Out of the Car Practices

Yunus EROĞLU

Yönetim ve Organizasyon Bölümü, Yüksekova MYO, Hakkari Üniversitesi, Hakkari, Türkiye

ÖZ

Gündelik yaşamın en görünür alanlarından biri olan trafik, bireylerin yalnızca araç kullanma davranışlarını değil, aynı zamanda statü, saygınlık ve toplumsal konumlarını sahneledikleri kültürel bir mikrokozmos olarak işlev görmektedir. Bu çalışma, trafik olgusunu kültür sosyolojisinin kavramsal dağarcığı içinde ele alarak, özellikle araçtan inme pratiklerinin toplumsal ve sembolik boyutlarını analiz etmeyi amaçlamaktadır. Aynı zamanda araçtan inme davranışını bireysel öfke ya da psikolojik tepkiden öte, normatif çözülme (Durkheim), sembolik şiddet ve sermaye mücadeleleri (Bourdieu) ile dramaturjik performans (Goffman) ekseninde yorumlamaktadır. Çalışma, gündelik yaşamın sıradan eylemleri içinde toplumsal yapının yeniden üretildiğini göstermeyi hedeflemektedir. Trafik, burada yalnızca fiziksel bir hareketlilik alanı değil, aynı zamanda bireylerin toplumsal konumlarını, habituslarını ve kültürel sermayelerini görünür kıldıkları bir etkileşim sahası olarak ele alınmaktadır.

Metodolojik açıdan çalışma, nitel ve yorumsamacı (interpretivist) bir yaklaşıma dayanmaktadır. Kavramsal analiz yöntemi kullanılarak Durkheim, Bourdieu ve Goffman'ın kuramsal çerçeveleri literatürle karşılaştırmalı biçimde çözümlenmiş; medya söylemleri, kamusal gözlemler ve ampirik araştırmalardan elde edilen ikincil veriler destekleyici bağlam olarak değerlendirilmiştir. Böylelikle, araçtan inme eyleminin mikro-toplumsal boyutu ile makro düzeydeki moral düzen arasındaki ilişki tartışılmıştır. Çalışmanın kapsamı, kentli yaşamın trafik pratikleriyle sınırlıdır; ancak elde edilen sonuçlar, modern toplumlarda birey-toplum ilişkisini açıklamada daha geniş bir kuramsal zemin sunmaktadır. Bu bağlamda araştırma, trafik alanının kültürel, normatif ve sembolik şiddet boyutlarını bir arada ele alarak hem toplumsal davranış kalıplarını hem de moral düzenin kırılganlığını görünür kılmaktadır. Bu çalışma, trafik olgusunu kültürel bir mikrokozmos olarak konumlandırmakla, bireysel davranışların ardındaki toplumsal dinamikleri açığa çıkarmayı hedeflemekte ve gündelik yaşamın en sıradan mekânlarında bile kültürün, güç ilişkilerinin ve normatif yapının nasıl yeniden üretildiğini göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: *Kültür Sosyolojisi, Trafik Sosyolojisi, Anomi, Habitus, Dramaturji*

ABSTRACT

As one of the most visible domains of everyday life, traffic functions not merely as a site of mobility but also as a cultural microcosm where individuals stage their social status, prestige, and roles. This study aims to analyze the social and symbolic dimensions of getting out of the car practices within the conceptual framework of cultural sociology. The research interprets these practices not as mere expressions of anger or psychological reaction, but as actions embedded in normative disintegration (Durkheim), symbolic violence and struggles for capital (Bourdieu), and dramaturgical performance (Goffman). The study seeks to demonstrate that traffic, beyond being a physical space, operates as a performative arena in which individuals' social positions, habitus, and cultural capital become visible through interaction.

Methodologically, this research adopts a qualitative and interpretivist approach, employing conceptual analysis to integrate and compare the theoretical frameworks of Durkheim, Bourdieu, and Goffman with relevant literature. Secondary data derived from media discourses, public observations, and empirical studies were incorporated as contextual evidence. Through this lens, the act of getting out of a vehicle is discussed as a reflection of the relationship between micro-social behaviors and macro-level moral order. The study, limited to urban traffic practices, provides broader theoretical insights into the relationship between individual and society in modern contexts. By conceptualizing traffic as a cultural microcosm, it reveals how culture, power relations, and normative structures are continuously reproduced even in the most ordinary spaces of everyday life.

Keywords: *Cultur Sociology, Traffic Sociology, Anomie, Habitus, Dramaturgy*

Sorumlu yazar: Yunus EROĞLU
Yönetim ve Organizasyon Bölümü, Yüksekova MYO, Hakkari Üniversitesi, Hakkari, Türkiye
E-mail: yunuseroglu@hakkari.edu.tr

ROR ID[1]: ror.org/00nddb461
Geliş Tarihi(Received): 20.10.2025 **Kabul Tarihi(Accepted):** 07.01.2026 **Yayın Tarihi(Published):** 25.06.2026

Atıf bilgisi:
Eroğlu, Y. (2026). Kültürel Bir Mikrokozmos Olarak Trafik: Araçtan İnme Pratiklerinin Sosyolojisi. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 66(1), 514-526. DOI: 10.33171/dtcfdergisi.1807203

Dergimizde Creative Commons Atıf 4.0 Uluslararası (CC-BY) lisansı kullanılmaktadır.
This journal is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) License.

Giriş

Trafik, modern toplumların en görünür ve gündelik deneyimlerinden biridir. Çoğu zaman teknik düzenlemeler, altyapı sorunları ya da güvenlik meseleleri bağlamında tartışılsa da trafik aynı zamanda kültürel kodların, toplumsal ilişkilerin ve sembolik pratiklerin yoğun biçimde üretildiği bir sosyal alandır. Bu yönüyle trafik, bir "kültürel mikrokozmos" olarak okunabilir: toplumun değerleri, normları ve güç ilişkileri küçük ölçekte yola, direksiyona ve bedenlerin etkileşimine yansımaktadır. Trafikte araçtan inme pratiği bu mikrokozmosun çarpıcı örneklerinden biridir. Yalnızca bireysel bir öfke tepkisi değil, toplumsal cinsiyet rolleri, onur kültürü ve saygınlık arayışıyla ilişkilenen kültürel bir eylem olarak öne çıkmaktadır. Sürücünün arabadan inmesi, teknik bir hareketin ötesinde bir "sosyal performans"tır; beden dili, jestler, ses tonu ve mekânın dönüşümü üzerinden iktidar ve statü mücadeleleri sahnelenmektedir.

Modern kent yaşamının en yoğun deneyim alanlarından biri olan trafik toplumsal ilişkilerin, kültürel normların ve sembolik güç mücadelelerinin görünür hale geldiği bir sahnedir. Günlük yaşamın bu sıradan alanında sıkça karşılaşılan "araçtan inme" eylemi, genellikle bireysel öfke ya da psikolojik bir tepki olarak yorumlansa da aslında modern toplumlarda normatif çözülmenin, sembolik şiddetin ve statü müzakerelerinin bedenselleşmiş bir göstergesi haline gelmektedir. Bu çalışma, söz konusu eylemi kültür sosyolojisinin kavramsal çerçevesi içinde ele alarak, bireysel davranışların ardındaki toplumsal dinamikleri görünür kılmayı amaçlamaktadır. Araştırmanın temel problemi, trafikte ortaya çıkan bu mikro düzeydeki karşılaşmaların, makro ölçekte toplumsal düzenin moral kırılganlığını nasıl yansıttığı ve yeniden ürettiğidir. Bu bağlamda çalışma, Durkheim'ın anomi kavramını normatif çözülmeyi açıklamak için, Bourdieu'nün habitus ve sembolik sermaye kavramlarını sınıfsal farklılıkların bedensel pratiklere nasıl yansıdığını göstermek için ve Goffman'ın dramaturjik performans yaklaşımını da bu pratiklerin sahneleniş biçimlerini çözümlemek için kullanmaktadır. Nihai amaç, trafiğin fiziksel bir alan olmanın ötesinde, kültürel kodların, güç ilişkilerinin ve moral düzenin yeniden müzakere edildiği bir mikrokozmos olarak işlev gördüğünü ortaya koymaktır.

Trafik sosyolojisi ve sürücü öfkesi literatürü, özellikle 1990'lardan itibaren sistematik biçimde gelişmiş, "araçtan inme" gibi fiziksel saldırganlık formları çoğunlukla öfke envanterlerinin alt boyutları üzerinden incelenmiştir. Deffenbacher öncülüğünde geliştirilen Driving Anger Scale (DAS), sürüş sırasında ortaya çıkan öfkenin ölçülmesinde öncü bir çalışma olmuş (Deffenbacher vd., 1994, s. 17); daha sonra Deffenbacher (2016) çalışmasında bu ölçeğin 20 yıllık kullanımına dair kapsamlı bir değerlendirme sunmuştur. Bu ölçekler, öfkenin yalnızca hissedilmesi değil, davranışa dönüşmesi (aracın önünü kesmek veya araçtan inerek karşı tarafa yönelmek) bağlamında da kullanılmıştır. Bu yaklaşım, sürüş öfkesinin doğrudan "toplumsal etkileşim ve norm çatışması" ile bağlantılı olduğunu ortaya koymuştur. Bu alandaki en belirleyici katkılardan biri de yine Deffenbacher ve ekibi tarafından geliştirilen Driving Anger Expression Inventory (DAX) olmuştur. DAX, öfke ifadesini dört boyutta ele almaktadır: sözel saldırganlık, araç kullanarak saldırganlık, uyumlayıcı stratejiler ve kişisel fiziksel saldırganlık... (Deffenbacher vd., 2002, s. 43). Sonuncu boyutta yer alan "arabadan inerek diğer sürücüye çıkışmak ya da kavga etmek" maddesi, araçtan inmenin literatürde doğrudan ölçüldüğü temel göstergelerden biri olmuştur. Daha sonra geliştirilen kısa formlarda da (Maxwell vd., 2014, s. 14) bu davranışın ölçümde korunmuş olması, konunun uluslararası literatürdeki merkeziyetini göstermektedir. DAX'ın güvenilirliği farklı kültürlerde test edilmiştir. Örneğin Stephens ve Sullman (2014) ölçeğin kısa formunu doğrulamış; Sullman vd. (2013) farklı sürücü profillerinde öfke ifadesinin kaza riskiyle güçlü bir korelasyon taşıdığını göstermiştir. Ayrıca Dula ve Geller (2003) ve Mesken vd. (2007) gibi çalışmalar, öfke ifadesinin özellikle fiziksel dışavurum biçimlerinde ciddi güvenlik riski oluşturduğunu vurgulamışlardır. Bu bulgular, araçtan inmenin sadece bireysel bir öfke patlaması değil, kazalar ve toplumsal düzen açısından doğrudan tehdit yaratan bir davranış olduğunu göstermektedir. Son yıllarda geniş ölçekli anketler de araçtan inme davranışının toplumdaki yaygınlığını göstermiştir. Zebra Road Rage Study (2025) verilerine göre, ABD'de sürücülerin %6'sı son 6 ay içinde başka bir sürücünün araçtan inerek kendilerine fiziksel tehdit oluşturduğunu belirtmiştir. AAA verileri ise yaklaşık %4'lük bir kesimin araçtan inerek hesap sorduğunu rapor etmektedir. Bu oranlar düşük görünse de yol öfkesinin ölümcül şiddete dönüşme potansiyelini göstermesi bakımından kritiktir. Türkiye'de yapılan çalışmalar da bu küresel bulguları destekler niteliktedir.

Eşiyok vd. (2007) tarafından "Sürücü Öfke İfadesi Envanteri (DAX)"in Türkçeye uyarlanmasına yönelik çalışmada, ölçeğin geçerlik ve güvenirlik düzeylerinin yerli örneklemde anlamlı bulunduğu; özellikle "araçla öfke ifadesi" alt boyutunun, sürücülerin saldırganlık ve toplumsal cinsiyet temelli öfke gösterim biçimlerini ayırt etmede etkili olduğu görülmüştür. Bu bulgu, bu çalışmadaki "saygınlık onarımı" ve "erkeklik performansı" vurgularıyla doğrudan kesişmektedir. Ayrıca Yasak vd. (2016, s. 20), yapmış olduğu "Trafik ve Stres: Stres ile Trafikte Öfke İfadesi Arasındaki İlişkide Sürücü Öfke Düşüncelerinin Aracı Rolü" isimli çalışmada da cinsiyet temelli bulgulara rastlanılmış ve erkeklerin öfkenin sözel, bedenle ve araçla ifadesinde kadınlardan daha yüksek puan aldıkları bulgulara eklenmiştir. Bir diğer çalışma olan "Genç Sürücülerde Öfke Deneyimleri: Bir Nitel Analiz Çalışması" araştırma bulguları da dört ana tema etrafında şekillenmiştir: "Olayın Nedeni", "Öfkenin Esas Kaynağı", "Hissedilen Duygular" ve "Olay Sonrası Tepkiler." Bu temalar, trafikteki öfkeli davranışların bireysel bir öfke tepkisinden öte, toplumsal sembolik mücadelelerin sahnelenmesi ve benliğin sunumu üzerinden anlam kazandığı noktasında ipuçları sunmaktadır (Ergin vd., 2020, s. 4). Daha yakın dönemde Aktaş ve Akgür (2022), yol şiddeti olaylarının yalnızca bireysel öfkenin sonucu olmadığını, toplumsal etkileşimler ve sürücülere yüklenen anlamlarla ilişkili olduğunu göstermektedir.

Bu sonuç, Durkheim'ın "anomi" perspektifinin Türkiye bağlamında canlılığını doğrulamaktadır. Bu literatürden hareketle, araçtan inmenin yalnızca bir "refleks" olarak değil, toplumsal cinsiyet normlarının, kültürel kodların ve normatif düzen krizinin iç içe geçtiği bir toplumsal performans olarak kavramsallaştırılması mümkün görünmektedir. Ancak görüldüğü üzere literatür ağırlıklı olarak ölçek uyarlamaları ve öfke ifadesi üzerine yoğunlaşmış; araçtan inmenin sahne, performans ve kültürel mikrokozmos bağlamında derinlemesine sosyolojik analizleri sınırlı kalmıştır. Bu boşluk, çalışmamızın temel katkı alanını oluşturmaktadır. Dolayısıyla araçtan inme pratiğini dramaturjik, kültürel ve normatif boyutlarıyla ele almak ve literatürde eksik olan kültürel sosyoloji perspektifini trafik çalışmalarına taşımak bu çalışmanın kuramsal ve analitik zeminini oluşturmaktadır.

Bu çalışmanın kuramsal omurgası üç ana yaklaşım üzerine inşa edilmiştir. İlk olarak, Goffman'ın dramaturjik yaklaşımı, araç içi deneyimi "arka sahne", araçtan inmeyi ise "ön sahne" olarak kavramsallaştırmaktadır. Böylece araçtan inme pratiklerinin saygınlık onarımı ve performans analizi ortaya koyulmuştur. İkinci olarak, Bourdieu'nün habitus ve sembolik şiddet kavramları, araçtan inme pratiklerini sınıfsal ve kültürel sermaye farklılıkları bağlamında anlamaya imkân vermiştir. Son olarak, Durkheim'ın anomi perspektifi, trafik kurallarının gevşemesiyle ortaya çıkan norm erozyonunu ve bireylerin kendi adaletini sahada icra etme eğilimlerini açıklamak için kullanılmıştır.

Bu üç yaklaşımın kesişiminde, trafik olgusu yalnızca bir ulaşım meselesi olmaktan çıkarak, kültürel değerlerin, toplumsal rollerin ve iktidar ilişkilerinin sahnelendiği dinamik bir toplumsal tiyatroya dönüşmektedir.

1. GOFFMAN'IN DRAMATURJİK YAKLAŞIMI VE TRAFİKTE ARAÇTAN İNME PERFORMANSI

Erving Goffman'ın dramaturjik yaklaşımı, toplumsal etkileşimleri bir tiyatro sahnesinde sergilenen performanslar olarak ele almaktadır. Bu yaklaşıma göre bireyler, toplumsal rolleri icra ederken, izleyici kitlesine uygun davranış biçimleri geliştirmektedir (Goffman, 2014, s. 43). Erving Goffman, "Gündelik Yaşamda Benliğin Sunumu"nda toplumsal yaşamı tiyatro sahnesine benzeterek ele almaktadır. Ona göre bireyler gündelik etkileşimlerinde sürekli olarak bir "performans" sergilemektedir. Bu performans, toplumsal beklentilere uygun biçimde kendini sunma çabasını içermektedir (Goffman, 2014, s. 42-51). Sahne önü (front stage), bireyin başkalarının gözü önünde sergilediği davranışlardır. Burada birey, rolüne uygun kostüm, dil ve jestlerle toplumsal beklentilere uyum sağlamaktadır. Örneğin bir öğretmenin ders sınıfındaki davranışları, sahne önünde icra edilen tipik bir performanstır. Sahne arkası (back stage) ise bireyin denetimsiz, daha samimi ve kontrolsüz yönlerini gösterdiği alandır. Bu alanda kişi, izleyicilerin olmadığı varsayımıyla davranışlarını daha az düzenlemektedir. Yani "maskenin düştüğü" bölge burasıdır. Benlik sunumu (presentation of self) ise bireyin sosyal etkileşimlerde kendisini belli bir imaj, kimlik ya da rol üzerinden sergileme sürecini tanımlamaktadır. Birey, farklı sahne bağlamlarında farklı benlik sunumları gerçekleştirmektedir. Dolayısıyla benlik, durağan bir yapı değil, sürekli performanslarla yeniden üretilen bir süreci ifade etmektedir (Goffman, 2014, s. 65).

Oyuncu-seyirci ilişkisi, Goffman'ın yaklaşımının merkezinde yer almaktadır. Her toplumsal etkileşimde birey "oyuncu" rolündedir ve karşısındakiler ise seyircidir. Seyirciler, performansı onaylayabilir ya da reddedebilir; bu da bireyin benlik sunumunun başarısını belirlemektedir. İzlenim yönetimi (impression management), bireyin başkaları üzerinde bırakmak istediği etkiyi kontrol etme çabasıdır. İnsanlar, jestleri, dilsel ifadeleri, kıyafetleri ve mekân kullanımını bu amaçla düzenlemektedirler. Bu süreç, toplumsal düzenin devamlılığı için kritik görülmektedir. Rol ve maske kavramları ise bireylerin toplumsal bağlamda sürekli "rol yapıyor" olmalarını vurgulamaktadır. Rol, belirli bir sahnede sergilenen davranışlar bütünüyken, maske bireyin o rolü oynarken taktığı toplumsal yüzdür. Bu maskeler değişebilir, ancak toplumsal düzenin bekası için çoğu zaman zorunludur.

Bu bağlamda, trafik sahnesinde sürücünün araçtan inmesi, salt bir öfke dışavurumu değil, "ön sahneye çıkış" olarak okunmalıdır (Goffman, 2014, s. 67). Araç içi, Goffman'ın kavramsallaştırdığı "arka sahne"nin tipik örneğidir. Sürücü burada homurdanmakta, küfretmekte, jestlerle tepkisini gizli biçimde dışavurmaktadır. Ancak araçtan inmekle birlikte bu kapalı alan geride bırakılır ve "ön sahne"ye geçilir. Ön sahnede davranışlar yalnızca muhataba değil, izleyicilere de yöneliktir. Yoldan geçen yayalar, diğer araçlardaki sürücüler, hatta yolcunun kendi yakınları izleyici kitlesini oluşturmaktadır. Dolayısıyla araçtan inme pratiği, yalnızca bireysel öfke değil, sosyal bir performans, yani "saygınlık onarımı" sürecidir.

Bu noktada özellikle ailenin ya da arkadaşların araçta bulunması, performansın şiddetini ve biçimini belirleyen kritik bir unsurdur. Örneğin, eşinin ya da çocuklarının yanında saygınlığının zedelendiğini hisseden sürücü, arabadan inerek bu "yüz kaybını" telafi etme gereği duymaktadır. Bu durumda kavga, karşı tarafa değil, aslında kendi sosyal çevresine verilen bir mesaj hâline gelmektedir: "Ben ailemin gözünde küçük düşmem." Böylece araçtan inme davranışı, toplumsal cinsiyet normlarının ve erkeklik performanslarının yeniden üretildiği bir ritüele de dönüşmektedir. Nitel araştırmalarda da bu eğilim gözlemlenmiştir. Eşiyok, Yasak ve Korkusuz'un (2007) çalışmasında Sürücü Öfke İfadesi Envanteri'nin (DAX) Türkçe uyarlamasında öfke tepkilerinin araç, beden ve sözel yollarla dışavurum biçimleri ortaya konmuştur. Bu sonuçlar, özellikle erkek sürücülerin öfke ifadelerini "saygınlık kaybı" korkusuyla bastırmak yerine dışavurma eğilimini destekler biçimde yorumlanabilir. Bu bağlamda araçtan inmenin yalnızca bireysel bir davranış değil, toplumsal ilişkilerin sahnelendiği kültürel bir performans olduğu ifade edilebilir.

Dolayısıyla trafik, Goffman'ın dramaturjik yaklaşımı açısından canlı bir laboratuvardır. Aracın içi ile dışı arasında kurulan bu sahne metaforu, gündelik hayatın sıradan görünen bir eyleminin aslında ne kadar yoğun bir kültürel ve toplumsal anlam taşıdığını göstermektedir.

2. BOURDİEU VE TRAFİKTE SEMBOLİK ŞİDDET

Pierre Bourdieu, toplumsal eylemin kökenini bireysel niyetlerde değil, toplumsal yapıların birey üzerinde bıraktığı kalıcı izlerde aramaktadır. Bu izleri kavramsallaştırmak için geliştirdiği en temel terimlerden biri habitustur. Habitus, bireyin toplumsal konumunun ve tarihsel deneyimlerinin bir ürünü olarak içselleştirdiği, farkında olmadan davranışlarına yön veren eğilimler bütününü ifade etmektedir. Bourdieu'ye göre bireyler "kendiliğinden" eylemez; aksine, tarihsel olarak biçimlenmiş bir toplumsal dünyanın taşıyıcıları olarak davranırlar. Bu nedenle, davranışlarımız sadece tercihlerin değil, geçmişte içselleştirilmiş sosyal koşulların bir yeniden üretimidir (Bourdieu, 2017, s. 121). Habitus, bireyin davranışlarını belirlerken aynı zamanda onu içinde bulunduğu alan (field) yapısıyla ilişkilendirmektedir. Alan, toplumsal hayatın farklı kesimlerinde (örneğin sanat, eğitim, siyaset, spor veya ekonomi gibi) işleyen güç ilişkilerinin özgül düzenini ifade etmektedir. Her alanın kendine özgü kuralları, sermaye türleri ve hiyerarşileri vardır. Birey, içinde bulunduğu alanda sahip olduğu sermaye türlerine (ekonomik, kültürel, sosyal, sembolik) göre konum almakta ve buna uygun davranış kalıpları geliştirmektedir. Dolayısıyla bir bireyin habitusu, o bireyin belirli bir alan içindeki konumunu yansıtmaktadır. Alan ise bireyin habitus'unu yeniden biçimlendirmektedir. Bu karşılıklı etkileşim, Bourdieu'nun ünlü diyalektik formülüyle şöyle özetlenebilir:

Habitus x Alan = Pratik.

Yani, toplumsal pratikler bireysel niyetlerin değil, habitus ve alan arasındaki dinamik uyumun ürünüdür (Bourdieu, 2017, s. 143). Bu bağlamda Bourdieu'nun sembolik şiddet kavramı, toplumsal ilişkilerde görünmez biçimlerde işleyen iktidar mekanizmalarını açığa çıkarmaktadır. Sembolik şiddet, fiziksel bir zorlama olmaksızın,

meşru olarak kabul edilen kültürel ve sembolik değerler aracılığıyla uygulanan bir iktidar biçimini ifade etmektedir. Sembolik şiddet, özellikle gündelik hayat pratiklerinde kendini göstermektedir. Giyim tarzından konuşma biçimine, müzik tercihlerinden mekân kullanımına kadar her seçim, bireyin ait olduğu sınıfsal konumun izlerini taşımaktadır. Bourdieu, Distinction (Ayrım)'da beğeni yargısının aslında sınıfsal ayrımların sembolik biçimi olduğunu iddia etmektedir; "beğeni", bir estetik tercih değil, toplumsal konumun sessiz bir ifadesidir. Yüksek kültüre ait beğeniler "doğal bir incelik" gibi sunulurken, alt sınıfların tercihleri "kaba" veya "aşağı" olarak damgalanmaktadır. Bu görünmez sınıflandırma süreci, sembolik şiddetin en rafine biçimini ortaya koyaktadır (Bourdieu, 2017, s. 120).

Ayrıca kültürel sermaye kavramı da toplumsal farklılıkların sürekliliğini açıklamada kritik bir araç hüviyeti taşımaktadır. Kültürel sermaye; eğitim, dil yetkinliği, kültürel bilgi ve zevkler aracılığıyla kazanılan bir üstünlük biçimini ifade etmektedir. Bu sermaye, bireyin toplumsal alandaki meşruiyetini güçlendirmekte ve diğer sermaye türleriyle (ekonomik, kültürel, sosyal, sembolik) etkileşime girmektedir. Böylece Bourdieu, sınıfsal eşitsizliklerin yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda kültürel ve simgesel boyutlarda da yeniden üretildiğini göstermektedir (Bourdieu, 2017, s. 123).

Diğer taraftan, Bourdieu'nun eylem kuramı, bireylerin "kuralları bilerek ihlal etmeleri"ni de açıklayabilmektedir. Bu bağlamda habitus, yalnızca uyumu değil, aynı zamanda alandaki esnekliği de mümkün kılmaktadır. Bu yüzden aşırı davranışlar, norm ihlalleri ya da "kural dışı" pratikler bile belirli bir alanın sembolik düzeni içinde anlam kazanmaktadır. Bourdieu'nun deyimiyle, her ihlal, kendi bağlamında bir "stratejik eylem biçimi"dir; çünkü birey, sahip olduğu sermaye türleriyle alanın kurallarını yeniden müzakere etmektedir (Bourdieu, 2017, s. 103).

Trafik, yüzeyde teknik bir düzen olarak görünse de toplumsal alanların işleyiş mantığını birebir yansıtan bir mikrokozmostur. Burada her sürücü, sahip olduğu sermaye türlerinin (ekonomik, kültürel, sosyal ve sembolik) rehberliğinde hareket etmektedir. Yani direksiyon başındaki davranış, bireyin habitusuna işlemiş sınıfsal ve kültürel kodların bir sahnelemesini ifade etmektedir. Birinin kurallara harfiyen uyması, diğerinin risk alarak makas atması ya da bir başkasının şeritteki küçük bir müdahaleyi kişisel saygısızlık olarak yorumlaması... bunların tümü içselleştirilmiş pratik mantığın ürününü ifade etmektedir. Habitus, sürücünün yalnızca reflekslerini değil, aynı zamanda kendine ve ötekine dair algısını da biçimlendirmektedir; bu nedenle her eylem, sosyal geçmişin bedensel bir yankısı hâline gelmektedir.

Trafik alanı, bu içselleşmiş eğilimlerin karşı karşıya geldiği, sermayenin görünür biçimlerde sergilendiği bir rekabet sahasıdır. Plaka numaraları, çakarlar, şerit ihlalleri ya da kornanın süresi bile sembolik sermayenin diline dönüşmektedir. Bourdieu'nun deyimiyle alan, "meşruiyetin dağıtıldığı bir oyun sahasıdır" (Bourdieu, 2017), kimileri bu oyunda hız, cesaret veya statüyle görünürlük kazanırken; kimileri kurallara sadık kalarak saygınlık aramaktadır. Ancak her iki durumda da sembolik şiddet sessizce işlemektedir: kim daha "öncelikli", kim daha "saygıdeğer" ya da "haklı" sorusu, sınıfsal ve kültürel farkların yeniden üretildiği görünmez bir hiyerarşiye dönüşmektedir.

Bu bağlamda, trafikte yaşanan öfke anları ya da araçtan inme davranışları yalnızca bireysel patlamalar değil; alanın sembolik yapısında yerleşik güç ilişkilerinin açığa çıkış anlarıdır. Sürücü, kimi zaman kurallara uymayı bir küçülme, kimi zaman ihlali bir "varlık göstergesi" olarak yaşamaktadır. Bu mikro gerilimler, meşruiyetin bedensel olarak tartışıldığı bir sembolik mücadeleye dönüşmekte: sürücüler yalnızca yolda değil, tanınma, saygı ve üstünlük alanında da yarışmaktadırlar. İşte bu rekabet anlarında, habitusun sessiz dilinden çıkıp sözlü beyana dönüşen söylemler belirmektedir; birey sembolik sermayesini artık bedenle değil, kelimeyle sahneye sürmektedir. Bu sözlerin en yaygın ve çarpıcı örneklerinden biri, "Sen beni tanıyor musun?" ifadesidir...

Bu soru, çıplak bir tehditten ziyade sembolik sermaye (saygınlık, mevki, şöhret, prestij) iddiasıdır. Sürücü, alana (trafik alanına) şöyle seslenmektedir: "Konumum/itibarım nedeniyle özel muamele bekliyorum." Bourdieu'ya göre sembolik iktidar, başkalarının gözünde tanınma kazandığında işlemektedir. Dolayısıyla egemenliğin en sinsi biçimi, baskının "doğal" ve "meşru" görünmesidir (meconnaissance/yanıltılmış tanıma).

Trafikte araçtan inme, bu iddianın bedensel performansa dökülmesidir: beden, ses tonu, jestler, plaka/araç markası birlikte "prestij gösterisi" üretmektedir. Medyada sıklıkla duyulan "Sen benim kim olduğumu biliyor musun" ifadesi, kurumsal mevki ile trafik alanındaki öncelik arasında kurulan bu kısa devreyi berrak biçimde göstermektedir. Bu tür söylemler, gündelik yaşamın farklı kesitlerinde ve çeşitli toplumsal bağlamlarda gözlemlenebilen yaygın bir pratiktir. Toplumsal konumu, mesleki unvanı ya da statüsel kimliğiyle ayrıcalık talep

eden bireylerin trafikte benzer biçimde davranış sergilemesi, sembolik sermayenin gündelik etkileşimlerde nasıl işlediğini açıkça göstermektedir. Bu tür vakalar, "kişisel prestij"in trafik alanında kural-üstü geçiş hakkı gibi doxaya (alanın sorgulanmayan inançlarına) çevrilmeye çalışılabildiğini göstermektedir: Benim konumum → farklı muamele.

Bu söylem, habitus×alan etkileşiminin bir ürünüdür: Kişinin içselleştirdiği prestij alışkanlıkları (habitus) trafik alanında "tanınma"nın hızlandırıcısı olarak sahneye sürülmektedir. Karşı taraf "tanımıyorsa", misrecognition (yanıltılmış tanıma) kırılır; bu kırılma anı çoğu kez araçtan inmeyle neticelenmektedir: dolayısıyla tanınma talebi, bedensel/sözel sembolik şiddete (yukarıdan hitap, hakaret, üstünlük jestleri) dönüşebilmektedir.

Tanınma talebinin sembolik düzeyde karşılık bulmadığı durumlarda, birey bu kez meşruiyet arayışını ilişkisel ağlar üzerinden sürdürmektedir. Daha sonra sembolik sermayenin yerini sosyal sermayenin sunduğu bağlantısal güç almaktadır; "Benim emniyette/bakanlıkta tanıdıklarım var". Sosyal sermayenin tehdit-vaat karışımı bir icrası bu kalıp, sosyal sermaye (ağlar, bağlantılar, "referanslar") üzerinden kuralları farklılaştırma vaadini ifade etmektedir. Aslında mesaj şudur: "Ağlarımla seni cezalandırır/bu işten sıyırırım."

Bourdieu'da sosyal sermaye, tanıdık sayısı değil, bu ilişkilerin kurumsal geçerliliği ve dönüşüm oranıdır; yani "bağlantıyı etkili kılabilme gücü". Trafikte bu, eşit kurallılık ilkesine yönelen bir sembolik şiddet stratejisine dönüşebilmektedir: Kural, herkes için aynı değildir (benim için esner). Bu mantığın karikatürümsü fakat öğretici bir izdüşümü, kurumsal otoriteyi taklit ederek üstünlük kurma teşebbüslerinde de görülmektedir. Mesela aracına "çakar" takıp kendini polis gibi sunarak çevresine müdahale eden kişinin olayı, kurumsal sembollerin (çakar/üniforma dili) zorla sembolik sermayeye çevrilmek istendiği bir örnek sunmaktadır. Bu, "tanıdık/otorite" iddiasının nesneleştirilmiş hali gibi çalışmaktadır. Aslında otorite imgesi üzerinden yol açma/üstünlük kurma...

Ayrıca son dönemde "araçtan inme"ye idari yaptırım ve ehliyete el koyma benzeri düzenlemeler getirilmesi ve gündem yaratılması (uzman görüşleri, program parçaları, sosyal medya tartışmaları) bu iki söylemin alanın kurallarını deforme eden etkisini kamusal gündeme taşımış durumdadır: "Arabadan inen ehliyetini kaptıracak" gibi vurgular, şiddet ve tehditle görünürlük arayan pratikleri caydırma amaçlı yeni doxa üretimi olarak okunabilir. Bu durum, Bourdieu'nun anlamıyla, alanın mevcut kabullerini dönüştürmeyi amaçlayan yeni bir doxa inşasına işaret etmektedir. Zira şiddeti caydırma amacıyla geliştirilen bu söylem, zamanla sorgulanmadan benimsenmesi hedeflenen bir normatif olarak tasarlanmaktadır.

"Emniyette/bakanlıkta tanıdık" iddiası, sosyal sermayeyi sembolik silaha çevirmekte; kurala bağlı eşitliği ilişkiyle aşma vaadi, karşı taraf üzerinde psikolojik baskı kurmayı hedeflemektedir. Bu da yine misrecognition mekanizmasıyla işlemektedir. Zaten beklenen şudur; kuralın eşitliği "zaten esner" diye içselleştirilirse, tehdit "doğal" görünür; karşı taraf çekilmeye meyilli olur. Diğer taraftan kurumsal görünümlü semboller (çakar, rozet taklidi vb.) "tanıdık/otorite var" ifadesinin bedensel-nesnel uzantılarını ifade etmekte ve alanın sembolik düzenini manipüle etmektedir.

Trafikte ortaya çıkan "Sen beni tanıyor musun?" ve "Benim emniyette/bakanlıkta tanıdıklarım var" gibi söylemler, Bourdieu'nun kavramsal çerçevesinde, alan içi bir üstünlük pazarlığının tezahürlerine işaret etmektedir. Her iki söylem de sürücülerin alanın kurallarını kendi sermaye biçimleri üzerinden yeniden tanımlama girişimini yansıtmaktadır. Birey, geçmişte "işleyen" stratejileri (sert çıkış, gözdağı, bağ kurma veya otorite çağırma) içselleştirmiştir; bu stratejiler, kriz anında refleksif biçimde devreye girmektedir. Dolayısıyla araçtan inme, yalnızca bir öfke tepkisi değil, bireyin kendi habitusuna kodlanmış sosyal reflekslerin performatif dışavurumudur.

Trafik alanı, Bourdieu'nun tarif ettiği anlamda, sınırlı kaynakların (zaman, geçiş üstünlüğü, prestij, görünürlük) paylaşıldığı bir rekabet alanıdır. Her sürücü bu alanda sahip olduğu sermaye türlerini (araç markası, mesleki statü, sosyal ağlar veya dilsel ifade gücü) devreye sokarak konumunu güçlendirmeye çalışmaktadır. Bu söylemler, tam da bu sermaye konfigürasyonunun parlatılması, meşruiyetin kişisel düzeyde yeniden kurulması çabasına işaret etmektedir. "Sen beni tanıyor musun?" ifadesi sembolik sermayeyi devreye sokarken, "Benim emniyette/bakanlıkta tanıdıklarım var" ifadesi sosyal sermayeyi bir tür tehdit ve vaat karışımı biçiminde seferber etmektedir. Her iki durumda da sürücü, eşitlik ve kurallılık ilkesini askıya alarak, kişisel üstünlüğünü tanıtmak istemektedir. Bu etkileşim, çoğu zaman fiziksel güç kullanımı olmaksızın da baskı yaratmaktadır. Çünkü sembolik şiddet, tam da böyle işlemektedir. Üstten hitap, "tanırım" veya "çıkarırım" tehdidi, ya da kurumsal sembollerin (çakar,

rozet, üniforma dili) taklidi, alanın görünmez hiyerarşilerini harekete geçirmektedir. Böylece birey, bedensel ya da sözel bir performans yoluyla "meşru üstünlük" izlenimi yaratmaktadır.

Araçtan inme, bu bağlamda, alanın sınırlarını test eden ve sembolik düzeni yeniden müzakere eden bir eyleme dönüşmektedir. Bu pratiklerin sürekliliği, aynı zamanda bir pratik mantık meselesidir. Bourdieu'nun deyimiyle, eylemler yalnızca bilinçli hesapların değil, "sonuç veren" deneyimlerin ürünüdür (Bourdieu, 2017, s. 77).

Trafikte ihlal veya inme davranışı, çoğu zaman geçmişte işe yaradığı için tekrar edilmektedir; bu yüzden, alanın "oyun mantığı" içinde normalleşmiştir. Bu normalleşme, yani misrecognition (yanıltılmış tanıma), eşitsizliğin doğallaşmasını sağlamaktadır: kural ihlali artık "düzen dışı" değil, "pratik zekâ" olarak görülmektedir. Ayrıca söylemler, alanın içinde performans yoğunluğuna göre çeşitlenmektedir. Araçtan inme, yüksek sesle konuşma, nesne gösterisi (örneğin rozet, telefonla birini arama, kurumsal sembol taklidi) gibi davranışlar, sembolik sermayenin sahnelemesini güçlendirmektedir. Bu performanslar, tanınma talebinin bedenleşmiş biçimlerini ifade etmektedir.

Sonuçta, "Sen beni tanıyor musun?" ve "Benim emniyette/bakanlıkta tanıdıklarım var" ifadeleri, trafikteki kuralsızlığın yalnızca davranışsal değil, aynı zamanda toplumsal sermaye temelli bir strateji olduğunu göstermektedir. Bourdieu'nun dilinde, her iki söylem de alanın meşru düzenini kişisel sermayeyle yeniden yazma teşebbüsüdür: ilki sembolik sermaye üzerinden "beni tanı!" çağrısı yaparken, ikincisi sosyal sermayeyi "bağlantıyla çözerim!" vaadine dönüştürmektedir. İkisi de eşit kurallılık ilkesini askıya almakta ve sembolik şiddet üretmektedir; çünkü her ikisi de meşruiyeti bireysel düzeyde yeniden kurmaya çalışmaktadır. Bu nedenle araçtan inme, yalnızca bir beden hareketi değil, alan içi bir meşruiyet pazarlığıdır: kimin sesi kurala ağır basacak? Trafikte adaletin ve kuralların eşit uygulanmasını sağlayacak olan şey, yalnızca ceza değil; tanınma ve ayrıcalık anlatılarını etkisizleştiren yeni bir doxa'nın inşasıdır.

3. DURKHEİM VE TRAFİKTE NORM EROZYONU

Emile Durkheim'in sosyolojik mirası, bireysel davranışları toplumsal yapıdan kopuk biçimde değil, tam tersine, yapısal bağlam içinde açıklama çabasıyla şekillenmiştir. Onun yaklaşımı, bireyin eylemlerini anlamak için önce toplumsal bütünün ahlaki dokusunu, normatif yapısını ve kolektif bilincin sürekliliğini çözümlemeyi zorunlu kılmaktadır. Bu nedenle Durkheim, modern toplumun düzenini belirleyen ilkeleri anlamak üzere geliştirdiği kavramsal çerçevede toplumsal dayanışma, normatif bütünlük ve anomi gibi kavramları merkeze almaktadır. Bu kavramlar, toplumsal uyumun zayıfladığı, ortak değerlerin aşındığı veya bireylerin kurallar karşısında yönsüzleştiği her tür olgunun analizinde temel bir teorik dayanak oluşturmaktadır.

Toplumsal normların çözülmesi, dayanışmanın bireyleri bağlama kapasitesinin zayıflaması, anominin ilk biçimlerini ortaya çıkarmaktadır. Durkheim, anomi kavramını daha sonra İntihar (1897) adlı eserinde sistematik bir açıklama düzeyine taşımıştır. Anomi, kelime anlamıyla "normsuzluk" ya da "kuralsızlık" demektir, fakat Durkheim için bundan çok daha fazlasıdır: toplumsal düzenin moral yapısının zayıflaması, yani bireylerin eylemlerini yönlendiren değerlerin ve sınırların belirsizleşmesidir. Bu durumda birey, neyin "makul" ya da "haklı" olduğu konusunda referanssız kalmaktadır. Toplumun beklentileri ile bireyin arzuları arasındaki denge bozulmakta ve birey, doyum arayışında aşırılaşmaktadır. Böyle dönemlerde bireysel davranışlar öngörülemezleşmekte, kolektif düzen çözülmekte ve sosyal uyumun yerini çatışma, gerilim ve keyfilik almaktadır (Durkheim, 2015, s. 57).

Durkheim'e göre anomi, yalnızca ekonomik ya da politik krizlerde değil, toplumsal refahın arttığı dönemlerde de görülebilmektedir. Çünkü asıl mesele yoksunluk değil, sınırsız arzuların yönsüzlüğüdür. Bu durum, bireyin kendi konumuna uygun beklentiler geliştirmesini sağlayan normatif çerçevenin zayıfladığını göstermektedir. Toplum artık bireyin davranışlarını anlamlı bir biçimde yönlendiremez. Bu, yalnızca bireysel düzeyde bir boşluk değil; aynı zamanda kolektif moral düzenin kırılması anlamına gelmektedir. Dolayısıyla anomi, Durkheim sosyolojisinde, toplumsal bütünlüğün tehdit altına girdiği, kuralların bağlayıcılığını yitirdiği bir "sistemsel kriz" göstergesidir (Durkheim, 2015, s. 56).

Bu çerçeve, bireysel davranışların ötesinde, modern toplumda düzen ve otoritenin nasıl yeniden üretildiğini anlamak açısından da önemlidir. Toplum, anomik eğilimleri bastırmak için sürekli yeni normatif mekanizmalar üretir; hukuk, eğitim, din ya da devlet otoritesi gibi kurumlar bu işlevi üstlenir. Bu nedenle Durkheim, toplumun

ahlaki yapısının "kendiliğinden" değil, sürekli yeniden kurulan bir denge olduğunu savunmaktadır. Toplumsal düzen, bireylerin ortak değerleri içselleştirmesiyle değil, bu değerlerin kurumsal biçimde yeniden öğretilmesiyle sürdürülebilir hale gelmektedir (Durkheim, 2015, s. 55-72).

Geç modernitenin ürettiği hızlı değişim, bireysel özgürlük ve rekabet gibi olgular, Durkheim'ın analizinde çift yönlü bir potansiyel taşımaktadır: bir yandan bireyi özerkleştirirken, öte yandan normatif yönelimini zayıflatmaktadır. Birey artık sadece toplumun bir üyesi değil, aynı zamanda kendi arzularının merkezinde tanımlanmaktadır. Bu kırılma, otorite figürleriyle ilişkide de belirginleşmektedir. Dolayısıyla birey, toplumun belirlediği sınırları kendi çıkarına göre yeniden yorumlamaya başlamaktadır. Bu nedenle Durkheim'ın anomi kuramı, yalnızca intihar gibi dramatik bireysel eylemleri değil, gündelik yaşamın "kuralsızlaşmış" biçimlerini anlamak için de güçlü bir açıklayıcı model sunmaktadır.

Durkheim'ın çalışmaları, toplumsal düzenin hem görünür hem de görünmez sınırlarının nasıl oluştuğunu kavramak için vazgeçilmez bir teorik temel sağlamaktadır. Anomi kavramı, bireyin kurallara karşı konumunu açıklarken, dayanışma kavramı bu kuralların toplum tarafından nasıl meşrulaştırıldığını anlamamıza yardımcı olmaktadır. Bu kavramsal yapı, modern yaşamın farklı alanlarında (kamu alanında gerilim, bireysel öfke, normatif ihlal veya toplumsal kontrol pratikleri gibi) ortaya çıkan davranış biçimlerini açıklamak için zengin bir analitik zemin sunmaktadır. Durkheim'in gözünde her eylem, toplumsal bir düzenin ürünüdür; dolayısıyla bireysel patlamalar, krizler ya da norm ihlalleri bile toplumun moral yapısındaki çatlakların yansımasıdır.

Modern toplum, düzenin görünürde en teknik alanlarında bile ahlaki ve normatif temeller üzerine kuruludur. Trafik de bunlardan biridir; kurallarla, işaretlerle ve yaptırımlarla düzenlenmiş gibi görünse de aslında derinlemesine incelendiğinde toplumsal dayanışmanın, kolektif bilincin ve moral düzenin sürekliliğine bağlı olduğu anlaşılmaktadır. Durkheim'in geliştirdiği anomi kavramı, bu normatif yapının çözüldüğü anları açıklamak için güçlü bir analitik mercek sunmaktadır. Trafikte gözlenen şiddet, araçtan inme, hakaret, tehdit ya da yol üstünlüğü mücadelesi gibi eylemler, bireysel öfke patlamalarından çok, toplumun moral yapısındaki çözülmenin mikro yansımaları olarak okunabilmektedir. Durkheim, anomiyi yalnızca kuralsızlık olarak değil, toplumsal düzenin ahlaki bağlayıcılığının zayıflaması olarak tanımlamaktadır (Durkheim, 2015, s. 83-92). Toplum, bireylerin arzularına sınır koyan bir moral çerçeve oluşturmadığında, bireyler kendi çıkarlarıyla baş başa kalmakta ve davranışlarının ölçüsünü kolektif referanslar değil, kişisel doyum arayışları belirlemektedir. Bu durum, bireyin kendisini düzenleyici ilkelerden koparması anlamına gelmektedir.

Trafikte yaşanan birçok çatışma da tam bu düzlemde şekillenmektedir: sürücü, artık "toplumsal sözleşme"nin bir parçası olarak değil, bireysel varlığının alanı olarak trafikte bulunmaktadır. Dolayısıyla kurallar, bağlayıcı olmaktan çıkmakta ve araç kullanımı, sembolik bir "benlik ifadesine" dönüşmektedir. Böyle bir ortamda, küçük bir şerit ihlali bile yalnızca bir kural ihlali değil, saygısızlık, statü zedelenmesi ya da kimlik saldırısı olarak algılanabilmektedir.

Durkheim'ın anomi kavramı, bu bireysel tepkileri yapısal bağlamda anlamamıza olanak tanımaktadır. Anomik durumlarda birey, normların gücüne güvenemez; çünkü toplumun oluşturduğu moral düzen artık öngörülebilir değildir. Bu belirsizlik, kişisel meşruiyet arayışlarını doğurmaktadır. Sürücü, otoritenin sessiz olduğu yerde, kendi düzenini kurmaya çalışmaktadır. "Sen beni tanıyor musun?" ya da "Benim emniyette/bakanlıkta tanıdıklarım var" gibi ifadeler bu bağlamda, anomik bireyin otorite boşluğunu kişisel sermayeyle doldurma çabasına işaret etmektedir.

Durkheim'ın deyimiyle, birey "kolektif bilincin rehberliğini yitirdiğinde", davranışlarının sınırını kendi belirlemeye çalışmaktadır; bu da toplumun düzenini değil, bireyin çıkarını merkez alan bir mikro-ahlak doğurmaktadır. Trafikteki şiddet pratikleri, işte bu mikro-ahlakın eylemsel yüzüne işaret etmektedir. Dolayısıyla birey toplumsal düzenin yerine kendi kuralını koymaktadır.

Trafikte otorite (örneğin devletin denetimi, polis varlığı ya da kamusal etik) görünür olsa bile, bireyin içselleştirilmiş ahlaki bağlayıcılığı zayıflamışsa, normlar "dışsal bir baskı" olarak algılanmaktadır. Bu durumda, kural ihlali bir sapma değil, özgürlük ilanına dönüşmektedir. Durkheim'ın anomik intihar analizinde vurguladığı gibi, "birey, sınırın yokluğunu özgürlük sanır." (Durkheim, 2015, s. 89). Trafikte de bu yanılsama geçerlidir: sürücü,

makas atmayı, çakar takmayı ya da araçtan inmeyi kendisini görünür kılan bir özerklik biçimi olarak yaşamaktadır. Böylece kamusal alanın kolektif düzeni, bireysel performansların rekabetine dönüşmektedir.

Günümüzün tüketimci kültüründe araç, yalnızca ulaşım aracı değil, aynı zamanda sembolik bir sermaye göstergesidir. Bu bağlamda araç içi ve araç dışı davranışlar, statü iddialarının, tanınma arzusunun ve görünürlük mücadelesinin birer performansına dönüşmektedir. Toplumsal meşruiyetin kolektif zemini zayıfladıkça, birey kendi meşruiyetini "sergileme" yoluyla üretmeye çalışmaktadır. Araçtan inme eylemi, bu sergilemenin fiziksel halini ortaya koymaktadır. Böylece birey, toplumsal düzenin simgesel boşluğuna bedeniyle giriş yapmış olur. Sonuçta trafikte gözlenen şiddet pratikleri, bireysel öfke patlamalarından ziyade, Durkheimci anlamda toplumsal anominin görünür yüzünü ifade etmektedir.

Toplum, bireylere eylemlerinin sınırını gösterecek moral referanslar sunamadığında, her birey kendi normunu üretebilmekte ve bu normlar çarpıştığında şiddet de kaçınılmaz olmaktadır. Dolayısıyla trafikte yaşanan her küçük çatışma, toplumun görünmez moral dokusundaki çözülmenin yankısını ifade etmektedir. Bu nedenle, trafikte düzeni yalnızca cezalarla değil, yeniden inşa edilmiş bir kolektif moral bilinçle sağlamak gerekecektir. Durkheim'ın sosyolojisi, tam da bu nedenle hâlâ günceldir: çünkü modernliğin görünürde teknik alanlarında bile, asıl mesele her zaman ahlaki bir düzenin varlığı ya da yokluğudur.

Sonuç

Bu çalışmanın nihai amacı, bireysel öfke patlaması olarak algılanan araçtan inme eyleminin, aslında normatif çözülme (Durkheim), habitus (Bourdieu) ve sahnelenmiş toplumsal performans (Goffman) bağlamlarında nasıl anlam kazandığını ortaya koymaktır. Çalışma, araçtan inmenin yalnızca bir duygusal tepki değil, toplumsal eşitsizliklerin, statü mücadelelerinin ve kültürel sermaye gösterilerinin bedenselleşmiş bir ifadesi olduğunu ortaya koymaktadır. Ayrıca, Durkheim'ın anomi kavramının trafikteki norm kırılmalarını açıklamak açısından son derece açıklayıcı olduğunu ortaya koymuştur. Toplumsal normların yön verici işlevini yitirdiği, moral sınırların belirsizleştiği durumlarda, bireyler kendi meşruiyetlerini yeniden üretme eğilimine girebilmektedir. Trafikte araçtan inme davranışı, bu moral boşlukta bireyin kendi düzenini kurma çabasına tekabül etmektedir. Kuralın otoritesi yerine bireyin öfkesinin ve "haklılık hissinin" geçtiği bu anlar, Durkheim'in tarif ettiği anomi halinin mikro yansımalarına işaret etmektedir. Birey artık toplumsal otoriteye değil, kendi içsel düzenine göre hareket etmekte; bu da kamusal alanda normatif çözülmenin görünür hale geldiği bir sahne yaratmaktadır.

Bu çerçevede Bourdieu'nun habitus ve sermaye kavramları, bu eylemlerin neden belli gruplarda daha sık görüldüğünü açıklamada kavramsal çerçeve sunmuştur. Habitus, bireyin geçmiş deneyimlerinin ve sınıfsal konumunun davranış kalıplarına sinmiş halini ifade etmektedir. Dolayısıyla araçtan inme pratiği, bu birikmiş eğilimlerin bedensel bir dışavurumuna işaret etmektedir: birey, sahip olduğu sembolik ve sosyal sermayeyi (tanıdıklar, meslek, statü, araç markası vb.) devreye sokarak alanda konumunu korumaya çalışmaktadır. "Sen beni tanıyor musun?" ya da "Benim emniyette/bakanlıkta tanıdıklarım var" gibi ifadeler, bu sermaye türlerinin kriz anında sembolik şiddete dönüşen kullanımlarıdır. Böylece birey, toplumsal eşitsizlikleri yeniden üretmekte; güç ilişkileri, bedensel ve dilsel performanslar aracılığıyla sahnelenmektedir. Bourdieu'nun ifadesiyle, alanın kuralları yeniden müzakere edilmekte ve bu müzakere süreci çoğu zaman meşru otoriteye karşı bir "üstünlük pazarlığı"na evrilmektedir.

Goffman'ın dramaturjik yaklaşımı, bu çatışmaların nasıl sahnelendiğini anlamamızı sağlamaktadır. Araçtan inme pratiği, bireyin "arka sahne"de bastırdığı öfkesini "ön sahneye" taşıması ile ilişkilendirilmiştir. Bu eylem, yalnızca muhataba değil, aynı zamanda olası seyircilere (diğer sürücülere, yolculara, araçta bulunanlara) yöneliktir. Böylece araçtan inme, toplumsal ilişkilerin dramatik biçimde yeniden üretildiği bir performansa dönüşmektedir. Goffman'ın "yüz onarımı" kavramı burada belirleyici bir hüviyete bürünmüştür: sürücü, itibar kaybını telafi etmek ve toplumsal benliğini yeniden onarmak için sahneye çıkmaktadır. Bu sahnede sembolik jestler (bağırma, şiddete başvurma, bedensel duruş, tehditkar tonlar) yalnızca bireysel öfkenin değil, erkeklik, prestij ve toplumsal konumun temsillerine işaret etmektedir. Benzer şekilde Aktaş ve Akgür (2022, s. 7-9), yol şiddeti olaylarının yalnızca bireysel öfke ve psikolojik etkenlerle açıklanamayacağını, sürücüler arasındaki etkileşimler ve yol kullanımına ilişkin çatışmalar çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiğini göstermiştir.Bu

bulgular, çalışmanın Durkheimci ve Bourdieucu varsayımlarını güçlendirmektedir. Nihayetinde araçtan inme pratiği, normatif boşluğun ve sermaye mücadelesinin birleştiği bir toplumsal eylem biçimine tekabül etmektedir.

Bu çalışma, üç teorisyenin perspektifini bir araya getirerek, trafik şiddetini toplumsal yapının mikro-dinamikleri içinde konumlandırması açısından özgün bir katkı sunmaktadır. Durkheim'in anomi kavramı, davranışın normatif yönünü; Bourdieu'nun habitus ve sermaye çerçevesi, eylemin yapısal ve kültürel kökenlerini; Goffman'ın dramaturjik yaklaşımı ise, bu eylemin sembolik icrasını anlamamızı sağlamaktadır. Üç yaklaşım bir araya geldiğinde, trafiğin yalnızca fiziksel bir mekan değil, toplumsal düzenin moral sınırlarının yeniden müzakere edildiği bir sahne olarak belirdiğini ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, çalışmanın sınırlılıkları da mevcuttur. Analiz, nitel gözlemlere ve teorik çözümlemelere dayandığından, bulguların genellenebilirliği sınırlıdır. Gelecekte yapılacak araştırmalarda, farklı toplumsal kesimlerde araçtan inme pratiklerinin karşılaştırmalı analizi, normatif algı düzeyleriyle birlikte ölçülmelidir. Sonuç olarak bu çalışma, trafikte araçtan inme eyleminin bireysel öfke değil, toplumsal anominin, sembolik şiddetin ve yüz performansının kesişimindeki bir kültürel ritüel olduğunu ortaya koymuştur. Toplumsal düzenin kırılganlaştığı, normların bağlayıcılığını yitirdiği bir dönemde, araçtan inme eylemi bireyin moral boşlukta kendine yer açma girişimidir.

Summary

Traffic, as one of the most visible dimensions of everyday life, functions not merely as a field of physical mobility but as a cultural microcosm in which individuals display their social status, respectability, and symbolic power. This study interprets traffic through the conceptual framework of cultural sociology, focusing specifically on the act of "getting out of the car" as a performative and symbolic practice. Rather than reducing such actions to psychological reactions or personal anger, the study situates them within the theoretical intersections of Durkheim's notion of anomie, Bourdieu's concepts of habitus, symbolic violence, and capital struggles, and Goffman's dramaturgical performance. Through this framework, it aims to demonstrate how the moral order of society is both reflected and reconstructed within the mundane routines of daily mobility. Methodologically, the study employs a qualitative and interpretivist approach.

A comparative conceptual analysis has been conducted, drawing upon the theoretical perspectives of Durkheim, Bourdieu, and Goffman, as well as secondary data from media discourse, public observations, and empirical research. This triangulation enables a multilevel interpretation of the relationship between micro-social actions and macro-level moral structures. The scope of the study is limited to urban traffic practices; however, its findings contribute to a broader understanding of the individual–society relationship in late modern contexts. Traffic is thereby examined not as a neutral infrastructure system but as an arena of symbolic struggle, social distinction, and the continuous negotiation of moral boundaries. In contemporary societies, traffic is typically discussed in technical terms, regulations, infrastructure, or safety concerns, yet it also represents a dense social field where cultural codes and moral hierarchies are enacted. As a cultural microcosm, it mirrors the larger social order: values, norms, and power relations are miniaturized in the interactions between vehicles, gestures, and bodies. The act of getting out of the car becomes a striking manifestation of this microcosm. It is not simply an expression of individual rage but a culturally coded act embedded in notions of masculinity, honor, and respectability. The driver's decision to step out of the vehicle transforms a mechanical movement into a social performance, a corporeal and communicative act through which authority, prestige, and moral worth are publicly negotiated. The theoretical architecture of this study rests on three interrelated perspectives. First, Goffman's dramaturgical framework conceptualizes the vehicle as a backstage and the act of stepping out as an onstage performance. In this transition, the individual seeks to repair or reinforce their face, their publicly recognized self-image, through bodily gestures, tone of voice, and spatial domination. Second, Bourdieu's concepts of habitus and symbolic capital help explain how such practices are unevenly distributed across social groups and how they reproduce class-based distinctions. The habitus, as the sedimentation of past experiences and structural conditions, manifests itself in embodied reactions and assertive performances of power. Third, Durkheim's theory of anomie provides a lens for understanding how the erosion of normative constraints within traffic generates a moral vacuum where individuals enact their own justice, substituting social regulation with personal retribution. At the intersection of these approaches, traffic emerges as a dynamic social theatre, a site where the moral order, power relations, and cultural meanings of modern life are continuously staged and contested. The act of getting out of the car embodies this tension between personal emotion and collective morality. It illustrates how individuals, confronted with weakened normative boundaries, resort to self-legitimation. In moments when institutional authority recedes, anger and the "feeling of being right" replace legal norms as moral justifications. These micro-situations echo Durkheim's depiction of anomie: the disintegration of shared moral constraints leads to fragmented self-regulation and situational moralities.

Thus, the traffic field becomes a visible stage for the moral fragility of modern societies. Bourdieu's framework deepens this understanding by linking the act to structural inequalities. The deployment of social or symbolic capital, references to personal connections, professional status, or material possessions, serves as a mechanism of domination in these interactions. Phrases like "Do you know who I am?" or "I have friends in the police/ministry" reveal how symbolic resources are mobilized to assert power and maintain status. Such moments transform latent hierarchies into visible performances of symbolic violence, reasserting social distinctions in public space. The traffic encounter thus functions as a condensed arena of field negotiation, where legitimacy and hierarchy are reenacted through bodily and verbal expressions of authority. Goffman's dramaturgical insights further illuminate the performative dimension of these confrontations. The act of getting out of the car represents the movement from private containment to public display, a shift in stage that exposes the self to social judgment. The driver's gestures, tone, and posture form a coherent dramaturgy of honor, aimed at both the immediate opponent and the broader audience of bystanders. In this sense, "road rage" is not merely emotional discontrol but a symbolic ritual of status recovery, a moral drama in which the actor strives to reclaim lost dignity. This interpretation aligns with international research, which highlights the sociocultural foundations of aggressive driving behaviors. Such studies corroborate the present analysis by linking

individual acts of aggression to broader structures of inequality, cultural norms, and moral order. Bringing together Durkheim, Bourdieu, and Goffman, this study offers a sociological synthesis that interprets traffic violence and road confrontations as manifestations of structural tension within modernity. Durkheim's concept of anomie captures the normative disintegration underlying these practices; Bourdieu's theory elucidates the classed and embodied dimensions of the action; and Goffman's dramaturgical lens reveals the symbolic and performative surface through which moral identity is negotiated. The convergence of these frameworks demonstrates that traffic is not a neutral or mechanical field but a moral stage where individuals, through everyday interactions, reproduce the logic of domination and the fragility of collective order.

Nevertheless, the study acknowledges its limitations. As a qualitative and interpretive inquiry, it is not intended to generalize behavioral patterns across populations. Future research should include comparative analyses of different social strata, incorporating quantitative measures of normative perception, emotional regulation, and cultural capital. Such extensions could test the theoretical propositions advanced here and refine the connection between micro-performances of anger and macro-level structures of inequality. Ultimately, this study argues that the act of getting out of the car is not merely an impulsive expression of anger but a ritualized social behavior situated at the crossroads of anomie, symbolic violence, and face work. It dramatizes the tension between moral order and personal legitimacy, revealing how, in moments of normative uncertainty, individuals attempt to reclaim control through embodied assertion. By positioning traffic as a cultural microcosm, the study exposes the deep entanglement between culture, power, and everyday life, howing that even the most ordinary gestures of modernity are saturated with the invisible dramas of social hierarchy and moral instability.

Kaynakça

Aktaş, A., Akgur, S. (2022). Yol Şiddeti Öyküleri: Bir Nitel Çalışma. Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi, 5(1), 1-21. https://doi.org/10.38002/tuad.1054784

Bourdieu, P. (2017). Ayrım: Beğeni Yargısının Toplumsal Eleştirisi. (D. Fırat ve G. Berkkurt, Çev.). (2. bs.). Ankara: Heretik Yayınları.

Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R. ve Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, *74*(1), 83–91.

Deffenbacher, J. L. (2016). Twenty years of using the Driving Anger Scale: What we know and what we don't. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 42*, 236–247.

Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R. ve Swaim, R. C. (2002). The Driving Anger Expression Inventory: A measure of how people express their anger on the road. *Behaviour Research and Therapy, 40*(6), 717–737.

Dula, C. S. ve Geller, E. S. (2003). Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent terminology. *Journal of Safety Research, 34*(5), 559–566.

Durkheim, E. (2015). İntihar: Bir Sosyolojik İnceleme. (Ö. Ozankaya, Çev.). İzmir: Cem Yayınevi.

Ergin, U., Fındık, G. ve Öz B. (2020). Genç Sürücülerde Öfke Deneyimleri: Bir Nitel Analiz Çalışması. *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, *3*(1), 1–27. doi:10.38002/tuad.631087

Eşiyok, B., Yasak, Y. ve Korkusuz, İ. (2007). Trafikte Öfke İfadesi: Sürücü Öfke İfadesi Envanteri'nin Geçerlik ve Güvenirliği. *Türk Psikiyatri Dergisi*, *18*(3), 231-243.

Goffman, E. (2014). *Gündelik Yaşamda Benliğin Sunumu*. (B. Cezar, Çev.). (3. bs.). İstanbul: Metis Yayınları.

Maxwell, J. P., Grant, S. ve Lipkin, S. (2014). Further validation of the Driving Anger Expression Inventory: An examination of its factor structure and concurrent validity. *Personality and Individual Differences, 68*, 117–122.

Mesken, J., Hagenzieker, M. P., Rothengatter, T. ve de Waard, D. (2007). Frequency, determinants, and consequences of different drivers' emotions: An on-the-road study using self-reports, observations, and physiology. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 10*(6), 458–475.

Stephens, A. N. ve Sullman, M. J. M. (2014). Development of a short form of the Driving Anger Expression Inventory. *Accident Analysis & Prevention*, *72*, 169-176.

Sullman, M. J. M., Stephens, A. N. ve Yong, M. (2013). Anger, aggression and road rage behaviour in Malaysian drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 19*, 39–46.

Yasak, Y., Durak Batıgün, A. ve Eşiyok, B. (2016). Trafik Ve Stres: Stres İle Trafikte Öfke İfadesi Arasındaki İlişkide Sürücü Öfke Düşüncelerinin Aracı Rolü. *Türk Psikoloji Dergisi, 31*(78), 13-21.

Zebra Road Rage Study. (2025). Road rage and aggressive driving behaviours in the United States. *Zebra Insurance Research Report*.