



DÜNYA BÖLGELERİ: AVRUPA

COĞRAFYA LİSANS PROGRAMI

DOÇ. DR. HÜSNİYE DOLDUR

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ AÇIK VE UZAKTAN EĞİTİM FAKÜLTESİ

COĞRAFYA LİSANS PROGRAMI



DÜNYA BÖLGELERİ: AVRUPA

Doç. Dr. Hüsniye Doldur

Yazar Notu

Elinizdeki bu eser, İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakóltesi'nde okutulmak için hazırlanmış **bir ders notu niteliğindedir**.

ÖNSÖZ

Avrupa, Avrasya kara kütlesinin uzun bir yarımadası gibidir. Avrupa yüzölçümü bakımından küçüktür. Rusya sınırından batıya Avrupa'nın toplam yüzölçümü 5 milyon km²'nin üzerindedir (Rusya'nın Avrupa kısmıyla 10.4 milyon²). Avrupa'nın karasal kesiminin kabaca yarısı Fransa'nın Atlas Okyanusu kıyılarından doğu Polonya'ya kadar uzanan ana yarımadadır. En uç kesimler bile birbirlerine o kadar uzak değillerdir. Cebelitarık'tan İskandinavya'nın Kuzey Burnu'na ya da İzlanda'dan İstanbul'a kadar yalnızca 4,025 km kadar bir mesafe söz konusudur. Buna karşılık, Kuzey Buz Denizi, Akdeniz ve Atlantik koy ve körfezleri, bunlar boyunca sıralanmış sayısız adalarla birlikte, Avrupa başka kıtalardan çok daha uzun bir kıyı çizgisine sahiptir. Eski Sovyetler Birliği (BDT) dışarıda bırakılırsa yalnızca Karpat Dağları bölgesi kıyıdan 480 km kadar uzakta kalır ve Avrupa nüfusunun %80 kadarı kıyıdan 160 km'lik bir mesafe içinde yaşar.

Uluslararası örgütlerin önemine rağmen Avrupa, dünyanın büyük kısmı gibi **ulus-devlet** denilen devletlerin siyaseten egemen olduğu bir bölge olarak durmaktadır. Ulus-devlet kavramı gerçekten Avrupalı bir kavramdır ve onsekizinci yüzyıl sonu ondokuzuncu yüzyıl başlarından itibaren gelişen bir dizi **devrimlerin** toplumsal ve kültürel ilişkilerin pratik dönüşümleriyle birleşmeleri bunda çok önemli bir rol oynamıştır. Avrupa kültürüne modern-çağdaş yörüngesini Fransız Devrimi, kapitalist şehirselleşme/endüstriyel devrim, demografik geçiş, milliyetçi devrim ve teknolojik devrim kazandırmıştır. Buradan da ardı ardına liberal demokrasi, endüstriyel kapitalizm ve milliyetçilik kavramları bir ideolojik üçlü hâlinde Batı Avrupa medeniyetinin modern siyasal kültürünü oluşturmuş ve sonunda da bunların kurumsallaşmasıyla Batı'nın eşsiz-biricik siyasal yaratımı, yani **ulus-devlet** ortaya çıkmıştır.

Avrupa'nın başlıca özellikleri şu şekilde ifade edilebilmektedir:

(1)Avrupa âlemi Avrasya kara kütlesinin en batı ucunda, dünyanın geri kalan kısımlarıyla temas kurmaya en uygun konum olan yerde bulunmaktadır.

(2)Avrupa'nın dünyada devam edip giden etkililiği büyük ölçüde yüzyılların küresel ekonomik ve siyasal egemenliğinin kazandırdığı avantajların sonuçlarıdır.

(3)Avrupa'nın doğal çevresi topografik, iklimik, vejetatif ve toprak bakımından geniş bir çeşitlilik sunmaktadır ve birçok endüstriyel kaynakla donanmıştır.

(4)Avrupa güçlü iç bölgesel farklılıklarla dikkati çeker (fiziksel olduğu kadar da kültürel), son derece yüksek bir fonksiyonel özelleşme-uzmanlaşma sergiler ve çoklu değiş-tokuş (ticaret) fırsatları sunar.

(5)Avrupa ekonomileri sanayinin egemenliğindedir ve verimlilik düzeyi çok yüksektir; kalkınma düzeyi ise batıdan doğuya doğru azalır.

Bu kitap, Avrupa bölgesinin Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi öğrencileri tarafından daha iyi tanınmasını sağlamak amacıyla hazırlanmıştır. Başlangıçta bölgenin çevre koşullarının özellikleri ve gösterdikleri bölgesel farklılıklar ele alınmış, daha sonra geçmişteki

ve günümüzdeki beşeri özellikleri ve son olarak da ekonomik gelişmeler ve günümüzdeki durumlarına yer verilmiştir.

Doç. Dr. Hüsniye DOLDUR

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	I
KISALTMALAR	VI
YAZARLAR NOTU	VII
1. AVRUPA’NIN GENEL ÖZELLİKLERİ	1
1.1. Avrupa.....	7
2. AVRUPA BİRLİĞİ	20
2.1. Avrupa Birliği’nin Kuruluşu ve Gelişimi	26
2.2. Avrupa Birliğinin İç Yapısı.....	29
3. AVRUPA’NIN ÇEVRESEL TEMELLERİ: YER ŞEKİLLERİ	36
3.1. Avrupa’nın Doğal Özellikleri.....	42
3.1.1. Başlıca Arazi Kalıpları.....	43
3.2. Avrupa’nın Fizyografik Bölgeleri	44
3.2.1. Kuzeybatı Dağlık Bölgesi	44
3.2.2. Merkezi Dağlar ve Yaylalar	46
4. AVRUPA’NIN ÇEVRESEL TEMELLERİ: YER ŞEKİLLERİ	54
4.1. Avrupa’nın Fizyografik Bölgeleri	60
4.1.1. Güney Dağlık Bölgesi	60
4.1.2. Kuzey Avrupa Ovası ve Kıtadaki Başka Düzlükler	62
5. AVRUPA’NIN ÇEVRESEL TEMELLERİ: İKLİM, BİTKİ ÖRTÜSÜ VE TOPRAKLAR	73
5.1. İklim Koşulları.....	79
5.1.1. İklim Bölgeleri.....	81
5.2. Bitki Örtüsü ve Topraklar	83
6. AVRUPA’DA NÜFUS VE YERLEŞME: NÜFUS.....	92
6.1 Nüfus ve Yerleşmenin Gelişimi	98
6.2. Nüfusun Dağılışı.....	100
6.3. Göçler.....	103
6.3.1. Avrupa’dan Dışarıya Olan Göçler	103
6.3.2. Avrupa İçindeki ve Avrupa’ya Olan Göçler	103
7. AVRUPA’DA NÜFUS VE YERLEŞME: YERLEŞME	111
7.1. Yerleşmenin Gelişimi	117
7.2. Kırsal Yerleşme	117

7.3. Şehirleşme	119
7.3.1.Şehirleşmenin Gelişimi	120
7.3.2. Avrupa Şehri.....	120
8. AVRUPA’NIN EKONOMİK YAPISI: TARIM.....	130
8.1.Tarımın Gelişmesi.....	136
8.2. Tarımsal Üretim.....	139
9. AVRUPA’NIN EKONOMİK YAPISI: SANAYİ	147
9.1. Avrupa’da Sanayi Faaliyetlerinin Gelişim Süreci	153
9.2. Avrupa’da Sanayi Faaliyetlerinin Dağılışı.....	155
10. AVRUPA’NIN EKONOMİK YAPISI: SANAYİ	168
10.1. Sanayinin Yer Seçiminde Devletin Tavrı.....	175
10.2. Avrupa’da Sanayi Faaliyetlerinin Yer Seçiminde Etkili Olan Faktörler	176
10.3. Avrupa’nın Sanayi Bölgeleri.....	178
11. AVRUPA’NIN EKONOMİK YAPISI: ULAŞIM	189
11.1 Demiryolları	195
11.2 Denizyolları	199
12. AVRUPA’NIN EKONOMİK YAPISI: ULAŞIM	209
12.1 Karayolları.....	216
12.2 Havayolları	221
13. AVRUPA’NIN EKONOMİK YAPISI: TURİZM	231
13.1.Kıta İçinde Turizmin Durumu	238
13.2. Avrupa’da Turizmin Yöneldiği Alanlar.....	239
13.3. Avrupa’nın Fiziksel Kaynakları	240
13.3.1. Akdeniz Havzası	240
13.3.2. Orta ve Güney Avrupa’nın Sıradağları	242
13.3.3. Avrupa’nın Kuzey ve Batı Kenarlarındaki Alçak Alanlar	242
13.4. Avrupa’da Turizm Faaliyetlerinin Dağılışı	243
13.4.1. Fransa	243
13.4.2.İspanya	244
14. AVRUPA’NIN EKONOMİK YAPISI: TURİZM	252
14.1. Portekiz.....	259
14.2. İtalya.....	259
14.3. Almanya	261

14.4. İsviçre.....	262
14.5. Avusturya	263
14.6. Birleşik Krallık (İngiltere).....	264
14.7. Benelüks Ülkeleri	266
14.8. İskandinavya.....	266
14.9. Doğu Avrupa, Baltık Ülkeleri ve Bağımsız Devletler Topluluğu	268
14.10. Balkanlar	271
14.11. Yunanistan	272
KAYNAKÇA	279

KISALTMALAR

YAZAR NOTU

1. AVRUPA’NIN GENEL ÖZELLİKLERİ

Bu Bölümde Neler Öğreneceğiz?

Bu bölümde Avrupa'nın genel özelliklerini öğreneceğiz.

Bölüm Hakkında İlgi Oluşturan Sorular

1) Avrupa'nın sınırlarını belirtiniz?

Cevap: Avrupa'nın sınırları: Doğuda Ural Dağları, Ural Nehri ve Hazar Denizi; Güneyde Kafkas Dağları'nın Kuzey Sıraları ile Karadeniz ve Akdeniz; Batıda Atlas Okyanusu ve Kuzeyde de Kuzey Buz Denizi'dir.

Bölümde Hedeflenen Kazanımlar ve Kazanım Yöntemleri

Konu	Kazanım	Kazanımın nasıl elde edileceği veya geliştirileceği
Tarihi Coğrafya	Avrupa'nın bir kıta olma süreci ile ilgili başlangıçtan günümüze kadar yapılan tanımlarını bilir.	Prof. Dr. Erol Tümertekin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç'e ait "Coğrafya: - Geçmiş-Kavramlar-Coğrafyacılar" (Çantay Kitabevi, 2011) adlı kitabın "Coğrafya'nın Uzak Geçmişi" bölümünün okunması
Tarihi Coğrafya	Avrupa kıtasının sınırlarının belirlenmesindeki yaklaşımları öğrenir.	Prof. Dr. Erol Tümertekin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç'e ait "Coğrafya - Geçmiş-Kavramlar-Coğrafyacılar" (Çantay Kitabevi, 2011) adlı kitabın "Coğrafya'nın Uzak Geçmişi" bölümünün okunması
Siyasi Coğrafya	Avrupa kıtasının jeopolitik özelliklerini öğrenir.	Prof. Dr. Erol Tümertekin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç'e ait "Coğrafya - Geçmiş-Kavramlar-Coğrafyacılar" (Çantay Kitabevi, 2011) adlı kitabın "Coğrafya'nın Uzak Geçmişi" bölümünün okunması; Doç. Dr. Hamza Akengin'e ait "Siyasi Coğrafya" (Pegem Akademi Kitabevi, 2010) kitabında ilgili bölümün okunması
Kültürel Coğrafya	Avrupa'nın dünyanın en önemli bölgeleri arasında yer almasını sağlayan özelliklerini öğrenir.	Prof. Dr. Erol Tümertekin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç'e ait "Beşeri Coğrafya: İnsan-Kültür-Mekân" (Çantay Kitabevi, 2011) adlı kitabın "Kültür Coğrafyası" bölümünün okunması

Anahtar Kavramlar

- Avrupa
- Avrupalı
- Avrupa'nın sınırları
- Ulus devlet

Giriş

Avrupa nedir, Sınırları nerededir, Avrupalılar kimlerdir? Sorularının yanıtları herkesin sandığından çok daha karmaşık ve tartışmalıdır. Örneğin Rusya'nın Avrupa'nın bir kısmı olup olmadığı ya da Macarların **Avrupalı** sayılıp sayılamayacağı konularında genel bir kabul yoktur. Dünyanın başka yerlerindeki bölge ayrımlarında da olduğu gibi, Avrupa da neleri içine aldığı kabul edilmiş kesin bir tanımının yapılamadığı bir **birliktir**. Buna rağmen Avrupa'nın sınırlarını fiziki coğrafya terimleriyle doğuda Ural Dağları, Ural Nehri ve Hazar Denizi; güneyde Kafkas Dağları'nın kuzey sıraları ile Karadeniz ve Akdeniz; batıda Atlas Okyanusu ve kuzeyde de Kuzey Buz Denizi'nin çizdiği kabul edilmiştir.

Avrupa aynı zamanda sosyal örgütlenmeler açısından da dünyanın en gelişmiş bölgeleri arasındadır. Avrupa, dünyanın büyük kısmı gibi **ulus-devlet** denilen devletlerin siyaseten egemen olduğu bir bölge olarak durmaktadır. Ulus-devlet kavramı gerçekten Avrupalı bir kavramdır ve onsekizinci yüzyıl sonu-ondokuzuncu yüzyıl başlarından itibaren gelişen bir dizi **devrimlerin** toplumsal ve kültürel ilişkilerin pratik dönüşümleriyle birleşmeleri bunda çok önemli bir rol oynamıştır. Avrupa kültürüne modern-çağdaş yörüngesini Fransız Devrimi, kapitalist şehirselleşme/endüstriyel devrim, demografik geçiş, milliyetçi devrim ve teknolojik devrim kazandırmıştır. Buradan da ardı ardına liberal demokrasi, endüstriyel kapitalizm ve milliyetçilik kavramları bir ideolojik üçlü hâlinde Batı Avrupa medeniyetinin modern siyasal kültürünü oluşturmuş ve sonunda da bunların kurumsallaşmasıyla Batı'nın eşsiz-biricik siyasal yaratımı, yani **ulus-devlet** ortaya çıkmıştır.

1.1. Avrupa

Avrupa nedir, Sınırları nerededir, Avrupalılar kimlerdir? sorularının yanıtları herkesin sandığından çok daha karmaşık ve tartışmalıdır. Örneğin Rusya'nın Avrupa'nın bir kısmı olup olmadığı ya da Macarların **Avrupalı** sayılıp sayılamayacağı konularında genel bir kabul yoktur. Dünyanın başka yerlerindeki bölge ayrımlarında da olduğu gibi, Avrupa da neleri içine aldığı kesin bir tanımının yapılmadığı bir birliktir. Her ne kadar günümüzdeki kullanımı eski Yunandan beri kullanılaninkine benzer ise de **Avrupa**¹ adının bile açık olmayan bir geçmişi vardır.

Gerçekten de Avrupa ile Asya'nın birleşimi hâlindeki dev Avrasya kıtasının batısındaki bir yarımada ibaret olduğunu iddia etmek için çok iyi nedenler vardır. Örneğin bazı coğrafyacılar “bir kıta olarak Avrupa fikri”nin çok uzak geçmişe giden bir yanlış kavram olduğunda ısrarlıdır. “Diğer kara kütlelerinden ayrı bir kıta olarak Avrupa” fikri doğu denizleri ve nehirlerinin yanlış yorumlanmasından doğmuştur. Herodot ve Coğrafyacı Hekatus gibi klasik çağ bilim adamları Hazar Denizi'nin Avrupa'yı Asya'dan ayıran bir okyanusun güney kısmı olduğunu düşünmüşlerdi. Daha sonra Don (Tanais) Nehri Orta Çağ'ın **T-O** haritalarında kıtayı ayıran unsur olarak görüldü. Ancak keşiflerle edinilen bilgiler bu görüşlere meydan okuyor ve Karadeniz, Kafkaslar ve Ural Dağları'nın kıtanın sınırları olarak kabul edilmesini ortaya koyuyordu. Avrupa'nın bir kıta olarak tanımlanmasında haritalar kritik bir rol oynamışlardır. İlk haritalar Yunan-Romalı bilim adamlarının dünya görüşlerini yansıtmış, Orta Çağ'daki Hristiyan selefleri de buna devamlılık kazandırmışlardı. Ağır sembolizmlerine rağmen, bu haritalar topografik doğruluktan yoksun oldukları çok iyi bilindiği hâlde düşünce akımlarını etkilemeyi sürdürmüşlerdi. Böylece bir kıta olarak Avrupa düşüncesi fikri Hristiyanlığın egemen olduğu kültürel kavramsallaştırmaların kartografik taktimiyle kurulmuş oluyordu.

Dünyanın başka yerlerindeki bölge ayrımlarında da olduğu gibi, Avrupa da neleri içine aldığı kabul edilmiş kesin bir tanımının yapılamadığı bir **birliktir**. Avrupa'nın sınırlarını fiziki coğrafya terimleriyle doğuda Ural Dağları, Ural Nehri ve Hazar Denizi; güneyde Kafkas Dağları'nın kuzey sıraları ile Karadeniz ve Akdeniz; batıda Atlas Okyanusu ve kuzeyde de Kuzey Buz Denizi'nin çizdiği kabul edilmiştir. Avrupa, Avrasya kara kütesinin uzun bir yarımadası gibidir -daha küçük yarımada ve adaları da kendisi yaratmıştır: İngiliz Adaları; İber, İtalyan ve Balkan Yarımada gibi. Bu birimler nehirler, boğazlar ve dağ geçitleriyle kolayca aşılabilir insanlık tarihinde etkin bir bağlantı ağı oluşturan dar denizler ve dağ sıralarıyla birbirlerinden ayrılmıştır. Her ne kadar Atlantik kıyısı batıda Avrupa'nın tartışılmaz sınırını oluşturuyorsa da doğuda böyle kesin bir sınır yoktur. Ancak, klasik dönemlerden beri Don Nehri, Volga Nehri ve Ural Dağları Avrupa'nın doğu sınırını ifade etmede kullanılmışlardır.

¹ Birisi, beyaz boğa kılığına girmiş Zeus tarafından Girit Adası'na kaçırılan Finike kralı Agenor'un (ya da onun oğlu Phoenix'in) kızı *Europa*'dan gelen adıdır. İkincisinin ise Ege Denizi'nden çıkmış olduğu söylenir: Gün doğuşu anlamındaki *Asu* Türkiye ve Asya'yı, günbatımı *Ereb* Yunanistan ve Avrupa'yı kastetmektedir. Jüpiter'in ayına da “Europa” adı verilmiştir.

Avrupa'nın sınırlarını fiziki coğrafya terimleriyle doğuda Ural Dağları, Ural Nehri ve Hazar Denizi; güneyde Kafkas Dağlarının kuzey sıraları ile Karadeniz ve Akdeniz; batıda Atlas Okyanusu ve kuzeyde de Kuzey Buz Denizi'nin çizdiği kabul edilmiştir. Bu fiziksel tanımlama uygun gibi görünse de oldukça keyfidir ve çok sayıda kuşkucu sorulara götürür bizi: Avrupa Rusya'yı ikiye bölmekte, bir kısmını Asya'da bırakırken diğerini Avrupa'ya katmaktadır. Böylece de Rusya'nın "Avrupalı mı" yoksa "Asyalı mı" olduğu yoksa ikisi de olmadığı mı soruları doğmaktadır. Aynı durum Türkiye için de geçerlidir. Boğazlarla (İstanbul ve Çanakkale) çizilen sınır Avrupa'da kalan topraklar ve Asya'da kalan topraklarıyla Türkiye "Asyalı mı" yoksa "Avrupalı mı" sorusu akla gelmektedir.

Tanımlanması konusunda zorluk çekilen yerler arasında İzlanda da vardır: Avrupa'nın bir parçası kabul edilir ve Danimarka'nın bağımsızlığını kazanmış eski bir ilidir ama hep Kuzey Amerika'nın bir parçası olarak görülür. Fransa'nın bazı kısımları (örneğin Fransız Guyanası ve Fransız Polinezyası) ve İspanya'nın denizaşırı kesimleri (Kuzey Afrika'daki Melilla ve Cueta) üzerinde konuşulduğunda da komplikasyonlar artacaktır. Benimsenen görüşe göre bunlar **Avrupalı** ülkelerin birer parçasıdır ama kendileri **Avrupalı** değildir. İşi daha da karmaşıktır, tanımlanmış kıtaya komşu olarak kabul edilen örneğin Gürcistan, Ermenistan ve İsrail'in durumudur. Genelde bu ülkeler Avrupa'nın bir parçası değil fakat denizaşırı **kuzenleri** olarak görülürlerken ABD, Kanada, Avustralya ve Yeni Zelanda ise büyük çapta **Avrupa**'nın siyasal ve kültürel uzantıları oldukları hâlde Avrupalı olmayan olarak alınırlar. Bu tartışmadan şunu açığa çıkarmak gerekir ki neyin ve kimin Avrupalı olduğunun belirlenmesinde kültürel farklılıklar çok önem taşır.

Bu yüzden de ataları bin yıl kadar önce Asya'dan Avrupa'ya göçen Macarlar ve Finliler, her ne kadar çağdaş dilleri Hint-Avrupa ailesi içine alınmamışsa da Avrupa halkları olarak kabul edilirler. Bunun tersine, Avrupa'ya yakın zamanlarda göç etmiş milyonlarca Asyalı ve Afrikalı (çocukları da Avrupa'da doğmuş) **Avrupalı** olarak görülmezler ve çoğu kez de vatandaşlık verilmesi sırasında ciddi sorunlar yaşarlar. Bu insanlara kibarca **misafir işçiler** denilir ki bunların çoğu onlarca yıldır zaten **misafirler**dir ve çocukları -gerçi çoğu ebeveynlerinin Avrupalı dışında kalan kültürüyle büyütülmüşlerdir- Avrupa dışında hiç yaşamamışlardır. Vatandaşlığa kabul edilen göçmen ya da mültecilerin bir kısmı ise asla orali kabul edilmez ya da benimsenmezler. Avrupa'daki başka halklar, Bulgaristan'daki Türkler, Güneydoğu Avrupa'daki Müslümanlar ve birçok ülkedeki ataları yüzyıllardır Avrupa'da yaşayan Yahudiler ve Çingeneler de benzer sorunlarla karşı karşıyadırlar.

(İspanya ve Portekiz) İngiliz Adaları, Danimarka ve İskandinav Yarımadası'na (Norveç ve İsveç) kadar. Güney Avrupa Akdeniz'e bakarken, Batı Avrupa Kuzey Denizi'ni çevrelerken oradan Atlas Okyanusu'na yüzünü çevirir. Akdeniz'in ötesinde Afrika ve karşısında Atlantik'in ötesinde de Amerikalar yer alır. Avrupa öteden beri insanlar ve kültürlerin temas yeri, malların ve fikirlerin sürekli dolup boşaldığı, hareket hâlinde olduğu yerdir. Trafiğe uygun binlerce kilometrelik su yolları; sayısız adalar, yarımadalar ve anakara arasında kolaylıkla aşılabilen koylar, körfezler, boğazlar ve kanallar; son derece erişilebilir Akdeniz, Kuzey ve Baltık Denizleri, hepsi bu değiş tokuşlara güzergâh oluşturmuşlardır. Daha sonraları, okyanuslar bile uzun mesafeli mekânsal karşılıklı etkileşimin bulvarları hâline gelmişlerdir. Yalnızca merkezi Karpat Dağları (483 km) kıydan uzaktır ve Avrupa nüfusunun yüzde 80'i kıydan 161 km mesafe içinde yaşar.

Orta derecede mesafelerin kazandığı bu tarihsel avantaj anakarada da geçerlidir. Avrupa Alpleri bir kıta-aşırı bölücü unsur gibi görünüyorsa da ayırdıkları da aslında hâlâ yan yana durmaktadırlar (Alpin geçitler yüzyıllardan beri kıta-aşırı temaslarda bazı koridorlar sağlamışlardır). Roma ve Paris'i göz önüne alalım: Akdeniz ile kuzeybatı Avrupa arasında uzun dönemli kontrol noktaları olan bu iki şehir arasındaki mesafe New York ile Chicago arasındakinden daha azdır. Avrupa'da hiçbir yer kıtadaki herhangi bir yere çok uzak değildir ancak, ekonomi ve görüntü bakımından komşu yerler birbirinden keskin bir şekilde farklı olabilmektedir. Kısa mesafeler ve uzun mesafeler karşılıklı etkilenmenin büyük kısmını meydana getirirler ve bin yıldan fazladır Avrupa'nın coğrafyasının esası da bu olmuştur.

Avrupa, küresel üyelikleri olan çok sayıda uluslararası kurumun merkezlerinin bulunduğu yer olduğu kadar, temelde Avrupalı üyelere sahip çeşitli örgütlere de ev sahipliği yapmaktadır. Cenevre belki de bunların en büyük kısmını barındırır; doğal olarak Brüksel de yakın takipçisidir; onu Londra, Paris, Lahey ve Roma izlemektedir.

a) Avrupa'nın Jeopolitik Yapısı

Uluslararası örgütlerin önemine rağmen Avrupa, dünyanın büyük kısmı gibi **ulus-devlet** denilen devletlerin siyaseten egemen olduğu bir bölge olarak durmaktadır. Ulus-devlet kavramı gerçekten Avrupalı bir kavramdır ve onsekizinci yüzyıl sonu-ondokuzuncu yüzyıl başlarından itibaren gelişen bir dizi **devrimlerin** toplumsal ve kültürel ilişkilerin pratik dönüşümleriyle birleşmeleri bunda çok önemli bir rol oynamıştır. Avrupa kültürüne modern-çağdaş yörüngesini Fransız Devrimi, kapitalist şehrsel/endüstriyel devrim, demografik geçiş, milliyetçi devrim ve teknolojik devrim kazandırmıştır. Buradan da ardı ardına liberal demokrasi, endüstriyel kapitalizm ve milliyetçilik kavramları bir ideolojik üçlü hâlinde Batı Avrupa medeniyetinin modern siyasal kültürünü oluşturmuş ve sonunda da bunların kurumsallaşmasıyla Batı'nın eşsiz-biricik siyasal yaratımı, yani **ulus-devlet** ortaya çıkmıştır.

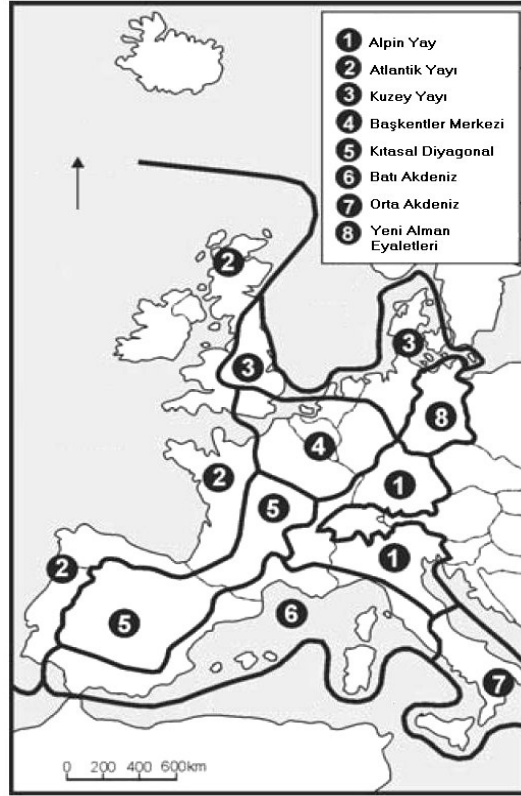
Büyük ölçüde ondokuzuncu-yirminci yüzyılların bir jeopolitik örgütlenme biçimi olan **devlet** teorik olarak **ulusları** yönetmektedir. **Ulus** tanımlamak da biraz zordur: Farklı kültürel-siyasal bütünlüğü olan, çoğu kez ortak etnik özellikleri bulunan ve genelde kesintisiz uzanan ortak bir toprak üzerinde yerleşmiş bir grup halk. Gerçekte ise birçok ulus-devlet kendi kendilerini **halk** olarak tanımlamış birkaç ulusu birden içermektedir. Dikkat çeken

örnekler arasında çok-etnik gruplu Romanya ve Belçika örnek olarak verilebilir. İsviçre, İngiltere ve eski SSCB gibi bazı ülkeler çok etnik gruplu yapılarını daha açık biçimde tanımışlardır.

Avrupa'nın egemen ya da **ulus-devletleri** çeşitli yönetim şekilleri göstermektedirler. Diğer yandan da örneğin İsviçre gibi gözle görünür liderleri olmayan konfederasyonlar merkezileşmiş bir yönetimden uzak kalırlarken İngiltere, Hollanda gibi görünür kraliçeleri ve başbakanları olan bazıları da merkezi yönetimleri olan anayasal monarşiler hâlinedirler. Avrupa'nın aynı zamanda çok sayıda parlamenter cumhuriyetleri de vardır ki bunlar ya **merkezi hükümet** tarzında (örn.Fransa ve Polonya gibi) ya da merkeziyetten uzaklaşmış (örn.Almanya gibi) tarzdadırlar. Tüm ülkelerin idari bölgesel birimleri vardır; bunların merkezi hükümeti olan ülkelerdeki önemleri daha azken (örn. Fransa'daki **departements** ve Polonya'daki **voyvodluklar**) merkezden uzak federasyon yönetimi olanlarda önemleri fazladır (örn. Almanya ve Avusturya'da **eyaletler** ve İsviçre'de **kantonlar** gibi). Bazen de bir ülke toprakları içindeki etnik ya da dinsel farklılık özel olarak yaratılmış, siyasal özerkliği de olan resmen kabul edilmiş idari birimlere de götürebilir. Bazı örneklerde bu tür bir tanıma bölgesel ulusalcı hareketleri ezmek amacıyla reddedilmektedir. İspanya örneği bu konuda sık sık verilir: Franco diktatör yönetimi sırasında bu tür yönetimlere karşı çıkmış ama daha sonra ayrılıkçı radikallere olan desteği kesmek için bağımsızlık arayışındaki nüfusun ılıman isteklerini kabul etmiştir; örneğin Bask ülkesi ve Katalonya kendi bölgesel özerkliklerine sahiptirler.

Son olarak ekonomisi ve siyasetine büyük ülkeler egemense de, Avrupa bir miktar da çok karışık, ilginç özellikleri olan çok küçük egemen devletleri içermektedir. Yedi çok küçük devlet hâlindeki bu ülkelerin nüfusları çok azdır ama bunlardan bazıları Avrupa meselelerinde mutlak sayılarla küçük olsa da büyüklükleriyle orantılı olmayacak kadar önemli rol oynarlar. Bunlar: ya **(a)**Sınırlı bağımsızlıkları olan yüzlerce topraktan oluşmuş Orta Çağ feodal Avrupa'sının kalıntılarıdır ya **(b)**küçük devletlerin genelde ekonomilerine bağımlı oldukları daha büyük komşu başka devletlerle karmaşık tarihsel ve siyasal bağları yüzünden hayatta kalmışlardır ya da **(c)** bu küçük devletlerin birkaçı nisbeten izole olan coğrafi konumları ya da lokasyonları sayesinde bağımsız bütünlüklerini koruyabilmişlerdir.

Genelde Avrupa'nın küçük devletlerinin ekonomik güçleri onların ülkedeki taleplerin komşu ülkeler tarafından karşılanamadığı bir dönemde yasa ve kurumlarını değişikliğe uğratıp ülkeye uyarlama becerilerinde yatmaktadır; örneğin kumar (Monaco), vergi-avantajı sağlayan yatırımlar (Lüksemburg ve Malta), iş âlemine kolaylık sağlayan iş merkezi konumları (Liechtenstein) ve vergiye tabi olmayan yasa dışı sayılabilecek ithalat (Andora gibi).



Hatita-2: Avrupa Komisyonu’nun 2000 yılından sonrası dönemle ilgili olarak hazırladığı raporda önerilen **Ulusötesi (trans-national) Avrupa Bölgeleri** ayrımı. Dikkat edilirse Avrupa Birliği içinde bu şekilde ayrılan bölgeler alışlagelmiş bölge kalıplarından farklı bir durumu göstermektedir: örneğin **Alpin yay ya da kuşak; Atlas (Atlantik) Okyanusu kıyısı; Başkentler bölgesi** (birçok ülkenin başkentini içerdiği için); kıta içindeki verev karasal alanı ifade eden **Kıtasal Diyagonal** vb. (Kaynak: <http://europa.eu/>).

Modernliğin –çağdaşlığın- tarihinin onbeşinci yüzyıl ile onyedinci yüzyıl arasındaki bir dönemde **Batı**’da kurulmaya başladığı evrensel bir söylemdir. Bu tarihin boyutları o kadar Avrupalıdır ki **çağdaşlık** düşüncesi eşittir **Avrupa** olarak kabul edilmiştir. Bazıları (örneğin ünlü filozof Habermas) çağdaşlığı bir proje olarak kabul etmiş; bunu konumsal, toplumsal ve kültürel ilişkileri biçimlendiren bir **Avrupa Projesi** olarak görmüştür. Bazılarına göre ise **Batı Avrupa** modernleşmenin zaferinin kaydedildiği ilk yerdir; tüm Avrupa değil. Tarihsel perspektiften bakıldığında, bir **kültürel kategori olarak Avrupa** ile bir **kıtasal kategori olarak Avrupa** bu bağlamda aynı şeyler değildir. Kıta olarak Avrupa, farklı alanlarda çağdaşlık yoluyla çeşitli tarihsel yörüngelere, farklı güzergâhlara sahip olmuştur. Kısacası, başta da belirtildiği gibi tüm kıtayı birleştirecek tek bir toplumsal ve kültürel egemenlikten söz edilemez. Ama bu yolda ilerlemede, belki bir Avrupa projesi olarak **Avrupa Birliği**’nin günümüzdeki en başarılı olduğu iddia edilmektedir.

Modernliğin, çağdaşlaşmanın başlangıç noktası olan Avrupa, modern zamanlarda, Amerikalara, Avustralya’ya ve başka deniz-aşırı âlemlere yerleştirmek üzere milyonlarca nüfusunu göndermişti. Yerel toplumlara üstün geldikleri yerlerde Avrupa’dan gelen beyaz yerleşmeciler yeni topluluklar yaratmışlardı. Yeni vatanları olan Güney Afrika ve Cezayir gibi azınlıkta kaldıkları yerlerde bile temelden büyük değişikliklere yol açmışlardı. Şimdi ise Avrupa kendisi bir göçmen dalgasıyla karşı karşıya bulunmaktadır. II. Dünya Savaşı

sonundan beri çok sayıda göçmen Avrupa'ya, fakat özellikle de Batı Avrupa'ya gelmiştir. 1990'a doğru Batı Avrupa'da, bölge nüfusunun yüzde 8'den fazlasını oluşturan 13 milyon göçmen yaşamaya başlamıştır. 1960'lar ve 1970'lerde Avrupa'daki sanayi patlaması sırasında ortaya çıkan iş olanaklarından yararlanmak üzere gelenlerin hemen hemen tümü, birçoğu nispeten yakın ülkelerden (Türkiye ve Cezayir gibi) olmak üzere, Üçüncü Dünya'dandı. Diğerleri de sömürge döneminden dolayı kendi haklarını kullanarak Endonezya, Angola ve Surinam gibi daha uzakta kalan, bir zamanların sömürgelerinden gelmişlerdi. Kökenleri ne olursa olsun büyük bir çoğunluk, iş olanaklarının ve diğer kolaylıkların yer aldığı Avrupa'nın büyük şehirlerine yerleştiler.

Avrupa'daki kalkınma patlaması sırasında bu göçmenler kendilerine iş bulmuşlar ve genellikle hoş karşılanmışlardı. Fakat Batı Avrupa ekonomisi 1980'lerde yavaşladığında, yeni gelenler de artık hoş karşılanmıyorlardı. Daha fazla göçmene karşı muhalefetle birlikte azalan işlerle ilgili olarak göçmenlerle Avrupalılar arasındaki rekabet de arttı. Şehirlerdeki toplumsal sorunlar da buna paralel olarak yoğunlaştı. Üçüncü Dünya göçmenleri için Avrupa, Avrupalıların Amerika'da buldukları **kültürel erime potası** ortamı olamıyordu. Avrupalı hükümetlere karşı ayrımcılık suçlamaları yöneltilirken, etnik mahallelere sahip birçok Avrupa şehri de kendilerini daha önce hazırlıklı olmadıkları sorunların içinde buldular.

Paris ve Amsterdam gibi belli başlı Avrupa şehirlerinin çoğunda, artık göçmenlerin kendi kültürlerinin bazı yanlarını mekâna damga hâlinde vurdukları geniş mahalleleri vardır. Fransa'nın önde gelen şehirleri (yalnızca Paris değil, Lyon ve Marsilya da) İslâm'ın hüküm sürdüğü, sokak işaretlerinin Arapça ve atmosferin Fas, Tunus ya da Cezayir şehrindeki gibi olduğu banliyölere sahiptir. Almanya'nın batısındaki şehirlerde Türklerin damgası da aynı şekilde güçlüdür. Amsterdam'da 300 binin üzerindeki Surinamlı göçmen şehrin çehresini değiştirmiştir. Günümüzde Amsterdam'daki şehir içi okullardaki çocukların yarısı Hollandalı değildir ve şehrin toplumsal coğrafyası, beyaz sakinleri dış banliyölere taşındıkça daha da hızla değişmektedir. Esas olarak Surinamlıların oluşturduğu siyahların şehir içindeki sayıları gittikçe artmaktadır ve yakında şehrin toplam nüfusunun üçte birini aşacağı beklenmektedir. Bu tür değişimler, doğal olarak kolaylıkla meydana gelmez; birçok Avrupa şehri de gittikçe artan suçluluk ve bağlantılı sorunların sıkıntısını çekerek bunun bedelini ödemektedirler (de Blij ve Muller, 1992 ve 1997).

Uygulamalar

Öğrenci bir atlas üzerinde Avrupa'nın fiziki haritasını incelemeli ve Avrupa'nın konumunu öğrenmelidir. Bu konumun kıtaya sağladığı avantajları (ulaşım kolaylığı vb.) anlamaya çalışmalıdır.

Uygulama Soruları

1) Avrupa'nın doğu sınırı nerelerden geçer?

Cevap: Ural Dağları, Ural Nehri ve Hazar Denizi

2) Avrupa'nın kuzey sınırı nerelerden geçer?

Cevap: Kuzey Buz Denizi

Bu Bölümde Ne Öğrendik Özeti

Bu bölümde Avrupa nedir, Sınırları nerededir, Avrupalılar kimlerdir? sorularının yanıtları verilmiş. Avrupa'nın genel fiziki ve beşeri özelliklerini oluşturan koşulların neler olduğu açıklanarak öğrenilmesi sağlanmıştır.

Dünyanın başka yerlerindeki bölge ayrımlarında olduğu gibi Avrupa'nın da neleri içine aldığı kabul edilmiş kesin bir tanımının yapılamadığı bir **birlik** olduğunu buna rağmen Avrupa'nın sınırlarını fiziki coğrafya terimleriyle doğuda Ural Dağları, Ural Nehri ve Hazar Denizi; güneyde Kafkas Dağları'nın kuzey sıraları ile Karadeniz ve Akdeniz; batıda Atlas Okyanusu ve kuzeyde de Kuzey Buz Denizi'nin çizdiğini öğrendik. Avrupa'nın, Avrazya kara kütesinin uzun bir yarımadası olduğunu -daha küçük yarımadalar ve adaları olduğunu- (İngiliz Adaları, İber, İtalyan ve Balkan yarımadaları gibi) bu birimlerin nehirler, boğazlar ve dağ geçitleriyle kolayca aşılabilir insanlık tarihinde etkin bir bağlantı ağı oluşturan dar denizler ve dağ sıralarıyla birbirlerinden ayrılmış olduklarını öğrendik. Her ne kadar Atlantik kıyısı batıda Avrupa'nın tartışılmaz sınırını oluştuyorsa da doğuda böyle kesin belli bir sınırın olmadığını ancak, klasik dönemlerden beri Don Nehri, Volga Nehri ve Ural Dağları Avrupa'nın doğu sınırını oluşturduğunu öğrendik.

Avrupa'nın bir kıta olarak tek başına kabul edilmesinin tarih boyunca sorgulandığını ve bu sorgulamanın Herodot ve Coğrafyacı Hekatus gibi, klasik çağ bilim adamları tarafından da yapıldığını (Hazar Denizi'nin Avrupa'yı Asya'dan ayıran bir okyanusun güney kısmı olduğunu düşünmüşlerdi) öğrendik. Daha sonra Don (Tanaïs) Nehri Orta Çağ'ın "T-O" haritalarında kıtayı ayıran unsur olarak görüldüğünü ancak, keşiflerle edinilen bilgilerin bu görüşlere meydan okuması ve Karadeniz, Kafkaslar ve Ural Dağları'nın kıtanın sınırları olarak kabul edilmesini öğrendik. Avrupa'nın bir kıta olarak tanımlanmasında haritaların kritik bir rol oynadığını ve ilk haritaların Yunan-Romalı bilim adamlarının dünya görüşlerini yansıttığını öğrendik. Orta Çağ'daki Hristiyan bilim adamlarının da bunu sürdürdüğünü öğrendik. Ağır sembolizmlerine rağmen, bu haritaların topografik doğruluktan yoksun oldukları çok iyi bilinmesine rağmen düşünce akımlarını etkilediklerini öğrendik. Böylece bir kıta olarak Avrupa düşüncesi-fikri Hristiyanlığın egemen olduğu kültürel kavramsallaştırmaların kartografik taktimiyle kurulmuş olduğunu öğrendik.

Uluslararası örgütlerin önemine rağmen Avrupa, dünyanın büyük kısmı gibi **ulus-devlet** denilen devletlerin siyaseten egemen olduğu bir bölge olarak durmaktadır. Ulus-devlet kavramı gerçekten Avrupalı bir kavramdır ve onsekizinci yüzyıl sonu-ondokuzuncu yüzyıl başlarından itibaren gelişen bir dizi **devrimlerin** toplumsal ve kültürel ilişkilerin pratik dönüşümleriyle birleşmeleri bunda çok önemli bir rol oynamıştır. Avrupa kültürüne modern-çağdaş yörüngesini Fransız Devrimi, kapitalist şehirselleşme/endüstriyel devrim, demografik geçiş, milliyetçi devrim ve teknolojik devrim kazandırmıştır. Buradan da ardı ardına liberal demokrasi, endüstriyel kapitalizm ve milliyetçilik kavramları bir ideolojik üçlü hâlinde Batı Avrupa medeniyetinin modern siyasal kültürünü oluşturmuş ve sonunda da bunların kurumsallaşmasıyla Batı'nın eşsiz-biricik siyasal yaratımı, yani **ulus-devlet** ortaya çıkmıştır. Avrupa'nın jeopolitik yapısının öğrenilmesi sağlanmıştır.

Son olarakta ekonomisi ve siyasetine büyük ülkeler egemense de Avrupa'nın bir miktar da çok karışık-ilginç özellikleri olan çok küçük egemen devletleri içerdiği, yedi çok küçük devlet hâlindeki bu ülkelerin nüfuslarının çok az ama bunlardan bazılarının Avrupa meselelerinde mutlak sayılarla küçük olsa da büyüklükleriyle orantılı olmayacak kadar önemli rol oynadıklarını, bunların: ya **(a)**Sınırlı bağımsızlıkları olan yüzlerce topraktan oluşmuş Orta Çağ feodal Avrupa'sının kalıntılarıdır ya **(b)**küçük devletlerin genelde ekonomilerine bağımlı oldukları daha büyük komşu başka devletlerle karmaşık tarihsel ve siyasal bağları yüzünden hayatta kalmışlardır ya da **(c)**bu küçük devletlerin birkaçına nisbeten izole olan coğrafi konumları ya da lokasyonları sayesinde bağımsız bütünlüklerini koruyabildiklerinin öğrenilmesi sağlanmıştır.

Bölüm Soruları

- 1) Klasik dönemlerden beri Avrupa'nın doğu sınırını ifade etmede hangi fiziki coğrafya unsurları kullanılmıştır?
- 2) Avrupa'ya yakın zamanlarda göç etmiş milyonlarca Asyalı ve Afrikalı göçmen Avrupalılar tarafından Avrupalı olarak görülmezler ve çoğu kez de vatandaşlık verilmesi sırasında ciddi sorunlar yaşarlar. Avrupalılar bu insanları nasıl tanımlamaktadırlar?
- 3) Avrupa'nın fiziki sınırları hangi iki ülkenin topraklarını bölerek bu ülkelerin Avrupalı mı yoksa Asyalı mı oldukları tartışmalarına neden olmaktadır?
- 4) Tüm Avrupa'yı birleştirecek tek bir toplumsal ve kültürel egemenlikten söz edilememesine rağmen bu yolda ilerlemeyi hedef edinen ve faaliyetlerini tüm hızıyla sürdüren en büyük birlik hangisidir?
- 5) Avrupa kültürüne modern-çağdaş yörüngesini kazandıran gelişmeler nelerdir?
- 6) II. Dünya Savaşı sonunda batı Avrupa ülkelerinin dışarıdan çok sayıda göçmen talebinde bulunmasının temel nedeni nedir?
- 7) II. Dünya Savaşı sonundan beri çok sayıda göçmenin Avrupa'ya, fakat özellikle de Batı Avrupa'ya göç etmesinin temel nedeni nedir?
- 8) Avrupa'nın ekonomisi ve siyasetine büyük ülkeler egemense de Avrupa'da varlığını sürdüren küçük egemen devletler de mevcuttur. Bunların varlıklarını sürdürmelerini sağlayan koşullar nelerdir?
- 9) Avrupa nüfusunun yüzde kaçını kıyıda 160 km mesafe içinde yaşar?
- 10) Avrupa, küresel üyelikleri olan çok sayıda uluslararası kurumun merkezlerinin bulunduğu yerdir. Bu merkezler daha çok Avrupa'nın hangi şehirlerinde yer almaktadırlar?

Cevaplar

1) Don Nehri, Volga Nehri ve Ural Dağları, 2) misafir işçiler, 3) Rusya, Türkiye, 4) Avrupa Birliği, 5) Fransız Devrimi, kapitalist şehirselleşme/endüstriyel devrim, demografik geçiş, milliyetçi devrim ve teknolojik devrim, 6) Ekonomilerini kalkındırmak, 7) iş olanaklarının varlığı, 8) Bu devletler, (a) Sınırlı bağımsızlıkları olan yüzlerce topraktan oluşmuş Orta Çağ feodal Avrupa'sının kalıntılarıdır (b) küçük devletlerin genelde ekonomilerine bağımlı oldukları daha büyük komşu başka devletlerle karmaşık tarihsel ve siyasal bağları yüzünden hayatta kalmışlardır (c) bu küçük devletlerin birkaçı nispeten izole olan coğrafi konumları ya

da lokasyonları sayesinde bağımsız bütünlüklerini koruyabilmişlerdir, **9)**80, **10)** Cenevre, Brüksel, Londra, Paris, Lahey ve Roma

2. AVRUPA BİRLİĞİ

Bu Bölümde Neler Öğreneceğiz?

Bu bölümde Avrupa Birliği'nin kuruluşunu, gelişimini ve içyapısını öğreneceğiz.

Bölüm Hakkında İlgi Oluşturan Sorular

1) Avrupa Birliği'nin temelini oluşturan anlaşma hangisidir?

Cevap: Avrupa Kömür ve Çelik Birliği

2) Bugünkü Avrupa Birliği'nin oluşmasını sağlayan anlaşma hangisidir?

Cevap: Maastricht Anlaşması

Bölümde Hedeflenen Kazanımlar ve Kazanım Yöntemleri

Konu	Kazanım	Kazanımın nasıl elde edileceği veya geliştirileceği
Siyasi coğrafya	Avrupa Birliği'nin kuruluşu ve gelişim aşamalarını öğrenir.	Prof. Dr. Ramazan Özey'e ait "Avrupa Coğrafyası" (Aktif, Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması; Doç. Dr. Hamza Akengin'e ait "Siyasi Coğrafya" (Pegem Akademi Kitabevi, 2010) kitabında ilgili bölümün okunması
Siyasi coğrafya	Avrupa ülkelerini Avrupa Birliği'ni oluşturmaya iten nedenleri öğrenir.	Prof. Dr. Ramazan Özey'e ait "Avrupa Coğrafyası" (Aktif, Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması; Doç. Dr. Hamza Akengin'e ait "Siyasi Coğrafya" (Pegem Akademi Kitabevi, 2010) kitabında ilgili bölümün okunması
Siyasi coğrafya	Avrupa Birliği'nin işleyişini sağlayan iç yapılanmanın nasıl olduğu öğrenir.	Prof. Dr. Ramazan Özey'e ait "Avrupa Coğrafyası" (Aktif, Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması; Doç. Dr. Hamza Akengin'e ait "Siyasi Coğrafya" (Pegem Akademi Kitabevi, 2010) kitabında ilgili bölümün okunması

Anahtar Kavramlar

- Avrupa Kömür ve Çelik Birliği
- Avrupa Ekonomik Topluluğu
- Avrupa Birliği

Giriş

Avrupa’da savaş tehlikesini azaltmak, daha büyük bir ekonomik refah sağlamak ve uluslararası anlayışı ve karşılıklı güveni ilerletebilmek için II. Dünya Savaşı sonrasında Avrupa’yı bütünleştirme girişimleri destek ve hız kazanmıştı. Birçok Avrupalı yalnızca daha büyük bir birliğin, bir ortak pazarın Avrupa’nın içinde bulunduğu ekonomik sorunların üstesinden gelebileceğine ve Japonya gibi, ABD gibi dünyanın ekonomik süper güçleriyle rekabeti mümkün kılacağına inanıyordu. Bu amaçla Avrupa ülkeleri güçlü bir ekonomik birlik kurmak üzere bir araya gelip Avrupa Birliği’ni kurdular. Başlangıçta ekonomik bir birlik olan bu oluşum, daha sonra Avrupa Birleşik Devletleri’ne giden bir süreci yöneten bir organizasyona dönüşmüştür.

Avrupa Birliği’nin temelini **Avrupa Kömür ve Çelik Birliği** oluşturmaktadır. **1951**’de altı Batı Avrupa ülkesinin -Belçika, Hollanda, Lüksemburg, Fransa, Almanya ve İtalya- sanayi ekonomilerini birleştirmek amacıyla **Paris Antlaşması**’yla bir araya gelmişlerdir. 1957’de Roma Antlaşması’yla Avrupa Topluluğu’nun misyonu, bir ortak pazar kurarak üye ülkelerin ekonomik siyasetleri arasındaki güçlükleri ortadan kaldırarak tüm Topluluk boyunca ekonomik faaliyetlerin gelişmesi sağlanmıştır. 7 Şubat 1992’de imzalanan **Maastricht Antlaşması**, Topluluğa kapsamlı değişiklikler getirirerek birliğin gelişmesi sağlanmıştır. Kuruluşundan itibaren Avrupanın çeşitli ülkelerinin üyelik istekleri değerlendirilerek birliğin sınırlarının genişlemesi sağlanmıştır.

Avrupa Birliği idari, yasal, yargısal ve finansal sistemi dört fonksiyonel birim tarafından yönetilmektedir. Bunlar: Bakanlar Konseyi, AB Komisyonu, Avrupa Parlamentosu ve Yargıçlar Kurulu/Avrupa Mahkemesi’dir.

2. AVRUPA BİRLİĞİ

Avrupa, küresel üyelikleri olan çok sayıda uluslararası kurumun merkezlerinin bulunduğu yerdir; aynı zamanda temelde Avrupalı üyelere sahip çeşitli örgütlere de ev sahipliği yapmaktadır. Cenevre belki de bunların en büyük kısmını barındırır; Brüksel sahip olduğu uluslararası kuruluşlarla Cenevre'yi takip ederken; Londra, Paris, Lahey ve Roma da bu konuda önem taşımaktadırlar. Diğer yandan tüm kıtayı birleştirecek tek bir toplumsal ve kültürel egemenlikten söz edilememekle birlikte, bir Avrupa projesi olarak **Avrupa Birliği** kıta üzerindeki en önemli siyasi ve ekonomik örgütlenme olarak görülmektedir.

2.1. Avrupa Birliği'nin Kuruluşu ve Gelişimi

Avrupa Birliği'nin temelini **Avrupa Kömür ve Çelik Birliği** oluşturmaktadır. Belçika Başbakanı Spaak'ın liderliği ve önerileri altında iş birliği hâlindeki az sayıda ülkeyle oluşan bir **Küçük Avrupa**'dır. 1 Ocak 1952'de yürürlüğe giren **Avrupa Kömür ve Çelik Birliği** için hazırlanan Schuman Planı'yla birlikte ortaya çıkmıştır. **1951**'de altı Batı Avrupa ülkesinin -Belçika, Hollanda, Lüksemburg, Fransa, Almanya ve İtalya- sanayi ekonomilerini birleştirmek amacıyla **Paris Antlaşması**'yla kurdukları Avrupa Kömür ve Çelik Birliği'nin (AKÇB) başarısı daha fazla iş birliğine cesaretleri arttırdığından, **Altılar** olarak anılan bu ülkeler mal ve hizmetlerin serbest dolaşımına dayanan bir ekonomik topluluk kurmaya karar verdiler.

Siyasi olmaktan çok ekonomik nedenlerle üye ülkelerde kömür, demir ve çelik faaliyetlerinin birbirine dayandırılması hâkim düşünce hâline geldi ve bu ürünlerin ticareti üzerindeki engeller kaldırıldı. AKÇB, **Küçük Avrupa**'nın akaryakıt, maden kömürü ve hurda kaynaklarını bir araya getirmeyi -bir havuz yaratmayı- örgütledi ve maden kömürü, demir cevheri ve çelikte bir ortak pazar oluşturdu. AKÇB'nin başlangıçtaki başarısı pazarların genişlemeye başladığı bir zamanda yani tam zamanında kurulması nedeniyle büyük oldu ama o zamandan beri de birçok güçlükleri ortadan kaldırmayı başardı. Bunlar arasında üye ülkelerdeki durgunluk durumu ve maden kömürü ihtiyaçlarını değişen talep kalıplarına ve aynı zamanda da bazı alanlardaki ekonomik olmayan madenlerin sorunlarına uyarılma gibi sorunlar vardı. AKÇB çoğunu siyasal olarak çözdü. Hepsinin üstünde de kısmen iki ülkenin müşterek sınırı boyunca yer almış tamamlayıcı maden cevheri (Lorraine) ve maden kömürü (Saarland) kaynaklarıyla ilgili tartışmalara dayanan uzun süreli düşmanlar Fransa ile Almanya arasında daha yakın bir iş birliği yarattı.

Avrupa Kömür ve Çelik Birliği'nin başarısı altı üyesini daha geniş bir gümrük birliğine girmede cesaretlendirmişti. Messina (İtalya)'da 1955'deki ve Venedik'te 1956'daki toplantıların ardından bir ortak pazar kurma konusunda anlaşmaya varılmış, 1957'de Roma Anlaşması'yla da amaçlar deklare edilmiştir.

“Avrupa Topluluğu'nun misyonu, bir ortak pazar kurarak ve üye ülkelerin ekonomik siyasetleri arasındaki güçlükleri ortadan kaldırarak tüm Topluluk boyunca ekonomik

faaliyetlerin gelişmesinde uyum sağlamayı, yaşam standartlarındaki iyileştirmeyi hızlandırmayı ve üye ülkeler arasındaki daha yakın ilişkiler kurmayı ilerletmek olacaktır.”²

İlk **ortak pazar** böylece, biçimsel olarak **1 Ocak 1958**’de yürürlüğe girdi. Nüfusları toplam olarak 160 milyonu aşan 6 kurucu ülke dünyanın en büyük dışalımıcısı, kömür ve otomobil üretiminde ikinci büyüğü ve çelikte de üçüncü büyük üreticisi olmuştu. Günümüzün Avrupa Birliği’nin 27 üye ülkesi küresel ekonomik üretiminse yaklaşık dörtte birine sahiptir; başka Avrupa ülkeleri, özellikle de hâlâ EFTA (European Free Trade Association) içinde yer alanlar birbirine benzer şekilde AB devletleri ile son derece bütünleşmişlerdir.

Her ne kadar esas olarak bir ekonomik kurum olarak biliniyorsa da AB aynı zamanda Avrupa Atom Ajansı Topluluğu’nu (EURATOM) da içine almaktadır. Birlik oldukça yüksek düzeyde bir ekonomik bütünleşmeyi başarmıştır ve daha fazlası için çabalar sürdürülmektedir. AB içinde halk, mallar ve sermayenin engelsiz olarak üye ülkeler arasında dolaşımı yasalarla serbest bırakılmıştır ama aslında hiçbir kısıtlama olmaksızın tümüyle erişimin tamamlanabilmesi için hâlâ engeller ortada durmaktadır. AB, ortak para ve ortak merkez bankasında olduğu gibi siyasal birliği beklemekteyse de bu geçmişte başarısızlığa uğramış tartışmalı çabalardan birisidir; hatta kabul edilen ortak para (€) ve merkez bankası da zaman zaman tartışma konusu olmaktadır.

AB’nin çok geniş bir bütçesi, Brüksel’de konumlanmış geniş bir bürokratik kadrosu ve kafa karıştıran bir idari yapısı vardır. Aynı zamanda da bir Bakanlar Konseyi, etkili bir başkanı olan bir Avrupa Komisyonu ve de bir Parlamentosu bulunmaktadır. Avrupa’da temel jeopolitik bütünlük olarak egemen devletlerin önemi bekleneneği kadar pek azalmamıştır ve bireyler kendilerini genelde (ve de gerçekte) AB’nin değil mensup oldukları ülkelerin yurttaşı olarak görürler. Daha sıkı bir siyasal birlik ve tek tek ülkelerle değil de “Avrupa ile özdeşleşmiş bir gelişme evrimi” hâlâ geleceğe kalmış bir olasılık olarak durmaktadır.

İlk kurulduğu 1958 yılından beri Avrupa Topluluğu’nun evrimi Avrupa yanlısı siyasetlerin cezbedici bir örneği olmuştur. İlk kurucu 6 ülke yeni ve eski düşmanlıkları ortadan kaldırma becerisini büyük ölçüde gösterebilecek yeterlilikte olan ülkelerdi; en azından düşmanlıkları bir kenara itebildiler. Daha da önemlisi, Fransa ve Batı Almanya daha barışçıl ve birleşik bir Avrupa’nın kurulması uğruna 300 yıldır büyük tahribat yapan çekişme ve acı çatışmalara son vermişlerdi. Çağlar süren Avrupa ve dünya liderliği amaçlarına rağmen, II. Dünya Savaşı sonrası Avrupa’sının siyasal gerçekleri, sonunda Fransa’nın liderlerini gelecekteki güvenliğin ve büyüklüğün Almanya ile ters düşmekte değil ama onunla iş birliği içinde olmakla sağlanacağına büyük ölçüde ikna etmişti. Böylece de Fransa öteden beri ürettiği demir, çelik ve temel doğal kaynakları üzerindeki ticaret engellerini azaltarak Almanya’nın 1950’lerde Ruhr bölgesinde toplanmış durumda bulunan ağır sanayisinin ekonomik güç kazanmasından da yararlanacaktı. Fransa-Batı Almanya sınırındaki kömür ve demir yatakları iyileştirilen demir yolları ve su yollarıyla birbirlerine iyice bağlanırken ekonomik olarak da ticaret anlaşmalarıyla bütünleştirildiler.

² Mamul mallarda gümrük vergileri planlandığı gibi 1 Temmuz 1968’de kaldırıldı; özellikle tarım ve ticaret politikaları olmak üzere ortak politikalar 1960ların sonunda yerli yerine oturmuştu.

1957’de Fransa savaştan sonra işgal ettiği kömür zengini Saar bölgesini istemeyerek de olsa Batı Almanya’ya yeni bir eyalet, Saarland, olmak üzere geri verdi. Daha önce Saarland ve demir cevheri zengini Lorraine dört yüzyıl boyunca Fransa ile Almanya arasında çatışma kaynağı olmuşlardı. Batı Almanlar AB’ye (o zamanki Avrupa Topluluğu) katılırken çok çeşitli amaçlar gütmüşlerdi ki bunlar arasında daha büyük bir Avrupa pazarının getireceği açık ekonomik avantajlar, AB üyeliğinin temsil edeceği barışçı bir Almanya’nın sembolik olarak siyasal bakımdan yeniden kabulü ve ülkedeki potansiyel siyasal ekstremciliğin daha büyük bir siyasal birliğe katılarak yumuşatılması gibi barışçıl bir düşünce de vardı. Aslında bu güçler, AB içinde Almanya ile Fransa’nın liderlikleri konusunda önemini hâlâ korumaktadır. İki ülkenin liderlerinin yakın ve barışçı ilişkiler konusundaki kararlılıkları Fransa cumhurbaşkanı ile Alman şansölyesi arasında düzenli aylık toplantılarla sembolleşmiştir. Fransa gibi Hollanda da kendi siyasal ve ekonomik geleceğini daha bütünleşmiş bir Avrupa’da görmüştür. Yirminci yüzyıl içinde Alman birlikleri tarafından iki kez istila ve II. Dünya Savaşı sırasında da Almanlar tarafından acımasızca işgal edilen (Hollandalı direnişi yüzünden Rotterdam havadan bombalanarak kelimenin tam anlamıyla dümdüz edilmişti.) Hollanda bazı Alman karşıtı duyguları barındırmaktaydı. Ama bu ülkeyi Almanya ile iyi ilişkiler geliştirmekten alıkoymamıştır. Benzer şekilde, daha küçük ülkeler ve Belçika ve Lüksemburg ekonomileri ile daha zayıf durumdaki İtalya AB’nin kurucu 6 üyesinin gelişmesinden kazanç sağlamışlardır.

İngiltere (Birleşik Krallık), 1950’lerde hâlâ bir siyasal ve ekonomik dünya gücü olarak kabul ediliyordu, kasıtlı olarak da kıta Avrupa’sındaki AET’nin gelişmesinden kaçınmıştı. Bunun yerine sürekli, tam bir egemenliği ve her tarafa yayılmış İngiliz Uluslar Topluluğu ile yaptığı ticaret anlaşmalarını sürdürmeyi tercih etmişti. İmparatorluğun kaybı, AET’nin muazzam başarısı, İngiliz Adaları’ndaki ekonomik sorunlar ve İngiltere’nin dünya meselelerinde prestijinin azalması onu da sonunda (1960larda) AT üyeliği arayışlarına itmişti. 1969 Lahey zirvesinde topluluğa katılma talebinde bulunan İngiltere, İrlanda, Norveç ve Danimarka’ya ilişkin müzakerelerin başlatılması kararı alındı. General Charles de Gaulle tarafından yönetilen Fransa, İngiltere’yi veto etti, çünkü Fransa açıkça kendi üstünlüğünü sürdürmek ve İngiltere’nin Avrupa meselelerindeki etkisini azaltmak istiyordu. De Gaulle’ün Fransa’daki yönetimi sona erince, 1973’de İngiltere, AET üyeliğine kabul edildi. Aynı zamanda da, ticaretleri İngiltere’ye yönelmiş iki ülke, İrlanda ve Danimarka da topluluğa katılıyor ve ülke sayısını 9’a çıkarıyorlardı (Norveç’in katılım anlaşması adı geçen ülkede yapılan referandumla reddedildi). Böylece birlikteki **İlk genişleme süreci** sona erdi. İlk genişleme süreciyle birliğe dahil olan İngiltere, 2016 Haziran’ında yaptığı referandumla Avrupa Birliği’nden ayrılma kararı aldı. Ayrılma gerçekleştiğinde İngiltere Avrupa Birliğinden ilk ayrılan ülke olacak.

Birbirlerine mali yardım konusunda ağır bir yük taşıma zorunluluğu getirmesine rağmen, daha yoksul Avrupa ülkeleri de topluluğa üye olmak istediler. Bunlardan Yunanistan’ın 1976 yılındaki tam üyelik başvurusu incelendi ve 1981’de Yunanistan üyeliğe kabul edilerek birlikteki **ikinci genişleme süreci** tamamlandı. Birlik daha sonra 1970’li yıllarda tam üyelik başvurusu yapan İspanya ve Portekiz’i 1986’te üyeliğe kabul ederek,

Avrupa'nın her yerinde demokratik ve pazara-yönelmiş hareketlere destek vaad etmişti. Böylece, birliğin üye sayısı 12'ye yükselmiş ve **üçüncü genişleme süreci** tamamlanmıştır.

Topluluk 1 Ocak 1993'e kadar tek pazar oluşturmaya kendisine hedef edinmişti. Bu bağlamda **Avrupa Tek Senedi** 17 ve 28 Şubat 1986'da (Lüksemburg ve Lahey'de) imzalanmış ve bu iddialı hedefle ilgili mevzuatın kabulü konusunda yeni usuller geliştirilmişti. Tek Senedi **1 Temmuz 1987** tarihinde yürürlüğe girdi. Katılan her bir ülkeyle birlikte topluluk, politikalarını, üye devletler arasında güç ve yetki dağılımlarını gözden geçirmek zorunda kaldı. Bu paralelde örneğin üçüncü genişleme süreci, topluluğun anayasal yapısının değiştirilmesi görüşünü gündeme getirmişti. Gerçekten de, Avrupa Tek Senedi'ne dayalı olarak meydana gelen ilerlemeler sonucunda Avrupa Topluluğu'na üye 12 devlet tarafından 7 Şubat 1992'de imzalanan **Maastricht Anlaşması**, Topluluğa kapsamlı değişiklikler getiriyordu. Maastricht Anlaşması'nın yürürlüğe girmesiyle **1 Ocak 1993**'de birlik **Avrupa Birliği** adını aldı. Anlaşmanın getirdiği yeni boyutla birliğe 1995 yılında İsveç, Finlandiya ve Avusturya da katıldı; üye ülke sayısı 15'e ulaştı. Böylece **dördüncü genişleme süreci** yaşandı. Bu ülkelerin katılımları daha zengin Batı Avrupalı AB üyelerinin, geniş, küresel olmaya yönelmiş Amerikalı ve Japon ekonomileri ile daha etkili bir şekilde rekabet edebilecek, daha geniş bir Avrupa pazarı oluşturma çabalarını yansıtmaktadır. Bununla birlikte, AB'nin yayılışı daha önceleri otokratik yönetimler altında bulunan ülkelerde (Yunanistan, Portekiz ve İspanya) Avrupalı barış ve işbirliğine daha iyi bir temel oluşturmak üzere demokrasiyi ilerletme ihtiyacı konusundaki anlaşmanın da bir göstergesidir.

1 Mayıs 2004'te Avrupa Birliği 10 yeni ülkeyi (Güney Kıbrıs, Estonya, Macaristan, Letonya, Litvanya, Malta, Polonya, Slovakya, Çek Cumhuriyeti ve Slovenya) üyeliğe kabul etti. Böylece birliğin üye sayısı 25'e yükselirken, **beşinci genişleme hamlesi** gerçekleşmiş oldu. Her ne kadar para, vize, serbest dolaşım vb. çeşitli konularda birleşme-bütünleşme henüz tamamlanmamışsa da çalışmalar sürmektedir. Daha sonra görüşmeleri tamamlanan Romanya ve Bulgaristan 1 Ocak 2007'de birliğe kabul edildi ve AB'nin **altıncı genişleme süreci** tamamlanarak üye sayısı 27'ye ulaştı. 2013 yılında Hırvatistan'ın üyeliğe kabul edilmesiyle **yedinci genişleme süreci** yaşamış ve üye sayısı 28'e ulaşmıştır. Koşulları yerine getirirlerse eski Yugoslavya'dan çıkan bazı cumhuriyetler de üyelik için bekleme süresinden çıkacaklar. Doğu Avrupa ülkelerinin AB üyeliğine ekonomik ve çeşitli siyasal nedenlerle Batıda karşı çıkanlar AB'nin doğuya doğru genişlemesini istememektedirler (<https://ec.europa.eu>, 2018).

AB'ye üye olmak isteyen ülkelerden -en azından teorik olarak- istikrarlı, çoğulcu demokrasilere sahip olmalarını; insan ve azınlık haklarını garanti altına almalarını; sınırlı devlet mülkiyeti olan bir pazar ekonomisinin işlerliğini ve ekonomik faaliyetlere yine sınırlı destek sağlanmasını; düşük enflasyon oranları ve bütçe açıklarını ve AB kurallarına uyumlu yasal sistem talep etmektedir.

2.2. Avrupa Birliğinin İç Yapısı

Birlik içindeki siyasal, ekonomik ve kültürel iş birliğini arttırmak amacıyla AB bir dizi eylem benimsemiştir. Ticaretteki ve sermaye ile emeğin hareketindeki kısıtlamalar kaldırılmış

ve tarım, taşımacılık, balıkçılık ve AB dışı ticarete ortak siyasetler geliştirilmiştir. 1990'ların başlarında Birlik, mal, insan ve sermaye hareketleri üzerinde olan çok sayıdaki idari engelleri de üye ülkelerin ulusal siyasetlerinin birçok yanını birbiriyle uyumlu hâle getirerek kaldırmıştı. -örneğin sınır formaliteleri, taşımacılık ve çevreyle bağlantılı yasalar, vergi oranları ve eğitim derecelerinin ve profesyonel lisansların karşılıklı tanınması gibi.- Üye devletlerin sınırlarının göçmenlere karşı korunması konusundaki çelişkiler 1990'da yedi ülke arasında Lüksemburg'da **Schengen**'de imzalanan ve bu devletlerin **Schengen Devletleri** olarak anılmalarına yol açan anlaşmayla kısmen başarıldı. Birçok ülke bu anlaşmanın dışında kalmıştı; kimisi yasadışı mülteci akımıyla özellikle de teröristlerin potansiyel hareketleriyle mücadelesi zayıflayacağı, kontrol başkasının eline geçeceği için bu anlaşmayı imzalamamıştı.

Topluluğun idari, yasal, yargısal ve finansal sistemi dört fonksiyonel birimden oluşmaktadır:

(1)Bakanlar Konseyi esas olarak Brüksel'de arada sırada da Lüksemburg'da toplanır. Konsey büyük bir güce sahip olmakla birlikte bu gücü 1975'ten itibaren Avrupa Parlamentosu'yla paylaştırılmıştır. Her ülke 6 ay için dönüşümlü olarak Konsey'e başkanlık eder. Konsey çoğunluk oylarıyla karar verir. Oylar, ülke nüfusunun büyüklüğüne göre belirlenmiştir. Örneğin Almanya, İngiltere, İtalya ve Fransa'dan 10; İspanya'dan 8; Hollanda, Yunanistan, Portekiz ve Belçika'dan 5; Avusturya ve İsveç'den 4; Portekiz, Danimarka, Finlandiya ve İrlanda'dan 3 ve Lüksemburg'dan da 2 ve benzeri gibidir. Arada sırada da oy birliği gerekmektedir.

(2)AB Komisyonu Brüksel'de konumlanmıştır. Bakanlar Konseyi'yle seçici gücü paylaşır ve bütünüyle AB'ye karşı sorumludur, çoğunluk oylarıyla karara varan üye ülkeler tarafından aday gösterilerek seçilir. Komisyon başkanı AB içinde yaşamsal bir rol oynar. Komisyon anlaşmaların gardiyanıdır ve çoğu kez de belirlenen siyasetlerin başlatıcısı olmalıdır. Geniş bir bürokrasiyi -bazen **Eorocrat** olarak anılırlar- kumanda etmek zorundadır.

(3)Avrupa Parlamentosu binası Strasbourg'da (Fransa) yer almaktadır ama başka önemli parlamenter fonksiyonlar Brüksel ve Lüksemburg'da da sürdürülür. Fransa ve Lüksemburg tüm parlamento bürolarının ve tüm toplantıların Brüksel'e taşınmasına karşı büyük bir direnç göstermektedirler. Her beş yılda bir doğrudan seçilen parlamento üyeleri benzer siyasetler sürdüren üye ülkelerdeki siyasal partilerle bağlantılı çeşitli siyasal eğilimler sergilerler (örneğin Liberaller, Yeşiller, Sol Koalisyonu ve Avrupalı Sağcılar gibi). Parlamento'nun bütçe konusunda gücü vardır, bu ona AB bütçesinin harcamalarıyla ilgili tüm büyük kararları oylama hakkı verir. Komisyon'un faaliyetlerini kontrol etmekle de görevlidir ve Konsey'in önüne gitmeden önce önerilerin burada tartışılması gerekir.

(4)Yargıçlar Kurulu/Avrupa Mahkemesi: AB anlaşmalarının ve yönetmeliklerinin yorumu ve uygulanmasıyla ilgilidir. Genelde altı yılda bir atanan 13 yargıçtan (altı avukat yardımcıyla) oluşur. Mahkeme kararlarının oy birliğiyle olması gerekir ve üye ülkelerin tüm mahkemelerini bağlar.

Uygulamalar

Avrupa Birliği'nin internet sitesinden birliğin gelişimiyle ilgili bilgileri edinip, siteden birliğin Avrupa Kıtası üzerinde bugün eriştiği büyüklüğü gösteren haritaları incelenmelidir.

Uygulama Soruları

1) Avrupa Birliği'ne üye toplam kaç ÷lke vardır?

Cevap: 28

2) Avrupa Birliği'ne en son katılan ÷lke hangisidir?

Cevap: Hırvatistan

Bu Bölümde Ne Öğrendik Özeti

Avrupa'daki en önemli siyasi ve ekonomik örgüt olan Avrupa Birliği'nin kuruluşu, gelişim aşamaları ve birliğin içyapısı (işleyişi) öğrenildi. Avrupa Birliği'nin temelini "Avrupa Kömür ve Çelik Birliği" oluşturmuştur. 1 Ocak 1952'de yürürlüğe giren "Avrupa Kömür ve Çelik Birliği" için hazırlanan Schuman Planı'yla birlikte ortaya çıkmıştır. 1951'de altı Batı Avrupa ülkesinin -Belçika, Hollanda, Lüksemburg, Fransa, Almanya ve İtalya- sanayi ekonomilerini birleştirmek amacıyla "Paris Antlaşması"yla kurdukları Avrupa Kömür ve Çelik Birliği'nin (AKÇB) başarısı daha fazla işbirliğine cesaretleri arttırdığından, **Altılar** olarak anılan bu ülkeler mal ve hizmetlerin serbest dolaşımına dayanan bir ekonomik topluluk kurmaya karar verdiler.

Avrupa Kömür ve Çelik Birliği'nin başarısı altı üyesini daha geniş bir gümrük birliğine gitmede cesaretlendirmişti. Messina (İtalya)'da 1955'deki ve Venedik'te 1956'daki toplantıların ardından bir ortak pazar kurma konusunda anlaşmaya varılmış, 1957'de Roma Anlaşması'yla da amaçlar deklare edilmiştir. Avrupa Topluluğu'nun misyonu, bir ortak pazar kurarak ve üye ülkelerin ekonomik siyasetleri arasındaki güçlükleri ortadan kaldırarak tüm Topluluk boyunca ekonomik faaliyetlerin gelişmesinde uyum sağlamayı, yaşam standartlarındaki iyileştirmeyi hızlandırmayı ve üye ülkeler arasındaki daha yakın ilişkiler kurmayı ilerletmek olacaktır. Bu amaçla mamul mallarda gümrük vergileri planlandığı gibi 1 Temmuz 1968'de kaldırıldı; özellikle tarım ve ticaret politikaları olmak üzere ortak politikalar 1960ların sonunda yerli yerine oturtuldu. Avrupa Topluluğu'na üye 12 devlet tarafından 7 Şubat 1992'de imzalanan Maastricht Anlaşması, Topluluğa kapsamlı değişiklikler getiriyordu. Avrupa Topluluğu, böylece, Maastricht Anlaşması'nın yürürlüğe girmesiyle 1 Ocak 1993'de Avrupa Birliği oluyordu. Avrupa Birliğinin gelişim aşamalarını oluşturan üç antlaşmanın neler olduğunun öğrenilmesi sağlandı.

Daha sonra Birlik kurulduğundan beri zaman içerisinde birliğe üye olmak isteyen ülkelerle giderek genişlemesi ele alınarak gelişme süreçleri incelendi. 1972'de İngiltere, AT üyeliğine kabul edildi. Aynı zamanda da, ticaretleri İngiltere'ye yönelmiş iki ülke, İrlanda ve Danimarka da topluluğa katılıyor ve ülke sayısını 9'a çıkarıyorlardı. Böylece **İlk genişleme süreci** de sona eriyordu. Birbirlerine mali yardım konusunda ağır bir yük taşıma zorunluluğu getirmesine rağmen, daha yoksul Avrupa ülkeleri de topluluğa üye olmak istediler. Bunlardan Yunanistan'ın 1976 yılındaki tam üyelik başvurusu incelendi ve 1981'de Yunanistan üyeliğe kabul edilerek birlikteki **ikinci genişleme süreci** tamamlandı. Birlik daha sonra 1970'li yıllarda tam üyelik başvurusu yapan İspanya ve Portekiz'i 1986'te üyeliğe kabul ederek, Avrupa'nın her yerinde demokratik ve pazara-yönelmiş hareketlere destek vaad etmişti. Böylece, birliğin üye sayısı 12'ye yükselmiş ve **üçüncü genişleme süreci** tamamlanmıştır.

1995 yılında İsveç, Finlandiya ve Avusturya da topluluğa katıldı; üye ülke sayısı 15'e ulaştı ve **dördüncü genişleme süreci** yaşandı. 1 Mayıs 2004'te AB 10 yeni ülkeyi (Güney Kıbrıs, Estonya, Macaristan, Letonya, Litvanya, Malta, Polonya, Slovakya, Çek Cumhuriyeti ve Slovenya) üyeliğe kabul etti. AB tarihinin **en büyük ve beşinci genişleme** hamlesinin ardından birliğin üye sayısı 25'e yükseldi.

Romanya ve Bulgaristan 1 Ocak 2007'den itibaren Birliğe katılmışlardır. Böylece AB'nin **altıncı genişleme süreci** tamamlanarak üye sayısı 27'ye ulaşmıştır. 2013 yılında Hırvatistan'nın üyeliğe kabul edilmesiyle **yedinci genişleme süreci** yaşamış ve üye sayısı 28'e ulaşmıştır. Bütün bu gelişme dönemlerinin öğrenilmesi sağlandı.

Ayrıca topluluğun idari, yasal, yargısal ve finansal sistemi dört fonksiyonel birimden oluştuğunun: “**Bakanlar Konseyi** esas olarak Brüksel’de toplanır; Her ülke 6 ay için dönüşümlü olarak Konsey’e başkanlık eder. Konsey çoğunluk oylarıyla karar verir. Oylar, ülke nüfusunun büyüklüğüne göre belirlenmiştir. **AB Komisyonu** Brüksel’de konumlanmıştır, Bakanlar Konseyi’yle seçici gücü paylaşır ve bütünüyle AB’ye karşı sorumludur; çoğunluk oylarıyla karara varan üye ülkeler tarafından aday gösterilerek seçilir. Komisyon anlaşmaların gardiyanıdır ve çoğu kez de belirlenen siyasetlerin başlatıcısı olmalıdır. **Avrupa Parlamentosu** binası Strasbourg’da (Fransa) yer almaktadır ama başka önemli parlamenter fonksiyonlar Brüksel ve Lüksemburg’da da sürdürülür. Parlamento’nun bütçe konusunda gücü vardır. Komisyon’un faaliyetlerini kontrol etmekle de görevlidir ve Konsey’in önüne gitmeden önce önerilerin burada tartışılması gerekir. **Yargıçlar Kurulu/Avrupa Mahkemesi** AB anlaşmalarının ve yönetmeliklerinin yorumu ve uygulanmasıyla ilgilidir” öğrenilmesi sağlandı.

Bölüm Soruları

- 1) Avrupa Birliği'nin temelini oluşturan birlik aşağıdakilerden hangisidir?
 - a) NATO
 - b) UNESCO
 - c) AKÇB
 - d) İLO
 - e) WHO
- 2) Avrupa Kömür ve Çelik Birliği'ni kuran ülkeler hangileridir?
- 3) Avrupa Birliği'nin birinci genişleme sürecinde hangi ülkeler birliğe katılmıştır?
- 4) Avrupa Birliği'nin ikinci genişleme sürecinde hangi ülkeler birliğe katılmıştır?
- 5) Avrupa Birliği'nin üçüncü genişleme sürecinde hangi ülkeler birliğe katılmıştır?
- 6) Avrupa Birliği'nin dördüncü genişleme sürecinde hangi ülkeler birliğe katılmıştır?
- 7) Avrupa Birliği'nin beşinci genişleme sürecinde hangi ülkeler birliğe katılmıştır?
- 8) Avrupa Birliği'nin altınca genişleme sürecinde hangi ülkeler birliğe katılmıştır?
- 9) Avrupa Birliği anlaşmalarının ve yönetmeliklerinin yorumu ve uygulanmasıyla ilgilenen kurum hangisidir?
- 10) Avrupa Birliği'nin işleyişini gerçekleştiren kurumlar hangileridir?

Cevaplar

1)c, 2)Almanya, Belçika, Fransa, Hollanda, İtalya ve Lüksemburg, 3)İngiltere, İrlanda ve Danimarka, 4)Yunanistan 5) İspanya ve Portekiz, 6)İsveç, Finlandiya ve Avusturya, 7)Güney Kıbrıs, Estonya, Macaristan, Letonya, Litvanya, Malta, Polonya, Slovakya, Çek Cumhuriyeti ve Slovenya, 8)Romanya ve Bulgaristan, 9)Yargıçlar Kurulu/Avrupa Mahkemesi, 10)Bakanlar Konseyi, AB Komisyonu, Avrupa Parlamentosu, Yargıçlar Kurulu/Avrupa Mahkemesi

3. AVRUPA’NIN ÇEVRESEL TEMELLERİ: YER ŞEKİLLERİ

Bu Bölümde Neler Öğreneceğiz?

Bu bölümde Avrupa'nın doğal özelliklerini, başlıca arazi kalıplarını, fizyografik bölgelerini, kuzeybatı dağlık bölgesini ve merkezi dağlar ve platolar konusunu öğreneceğiz.

Bölüm Hakkında İlgi Oluşturan Sorular

1) Avrupa kaç fizyografik bölgeye ayrılarak incelenir?

Cevap: Kuzeybatı Dağlık Bölgesi, Merkezi Dağlar ve Platolar, Güney Dağlık Bölgesi, Kuzey Avrupa Ovası

2) Avrupa'nın yüzey şekillerinin oluşmasında etkili olan üç orojenez hangisidir?

Cevap: Kaledoniyen, Hersinyen ve Alp orojenezleri

Bölümde Hedeflenen Kazanımlar ve Kazanım Yöntemleri

Konu	Kazanım	Kazanımın nasıl elde edileceği veya geliştirileceği
Fiziki coğrafya	Avrupa'nın yüzey şekillerinin genel özelliklerini öğrenir.	Prof. Dr. Ramazan Özey'e ait "Avrupa Coğrafyası" (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması; Prof. Dr. İbrahim Güner ve Doç. Dr. Mustafa Ertürk'e ait "Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası" (Nobel Kitabevi, 2013) kitabında ilgili bölümün okunması
Fiziki coğrafya	Avrupa'da yüzey şekillerinin oluşmasında etkili olan faktörler ve Avrupa'nın fizyografik bölgelerini öğrenir.	Prof. Dr. Ramazan Özey'e ait "Avrupa Coğrafyası" (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması; Prof. Dr. İbrahim Güner ve Doç. Dr. Mustafa Ertürk'e ait "Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası" (Nobel Kitabevi, 2013) kitabında ilgili bölümün okunması

Anahtar Kavramlar

- Alp Orojenezi
- Hersinyen Orojenezi
- Kaledoniyen Orojenezi
- Alpler
- Avrupa Ovası

Giriş

Avrupa’da yer şekillerinin oluşumunda üç dağ oluşumu etkili olmuştur. Bunlardan Pre-Kambriyende **ilk** yükselme 450 milyon yıl kadar önce meydana gelmiştir. Kaledonyen orojenezi olarak anılan bu dağ oluşum dönemi ana kıta kalkanının kuzeybatı uçlarını etkilemiştir. Dağ oluşumundaki ikinci dönem 200 milyon yıl önce başlamış ve Fransa’dan Slovakya’ya kadar orta Avrupa boyunca yeni dağ sıralarının ortaya çıkmasıyla sonuçlanmıştır. Hersinyen orojenezi kökenli olan bu dağ sıraları da çok az tektonik faaliyetin olduğu daha sonraki uzun dönem boyunca neredeyse deniz seviyesine kadar aşınmıştır.

En son, en yakın dağ oluşum süreci ise 70 milyon yıl önce başlamıştır ve hâlâ sürmektedir. Alp orojenezi denilen bu süreç İsviçre, Avusturya ve Avrupa’nın güneydeki yarımadalarının zirvelerini yükseltmekle kalmamış, aynı zamanda daha eski dağ sistemlerini de gençleştirmiştir.

Avrupa, genelde günümüzdeki manzaranın biçimlenmesine yardımcı olan, üç dağ oluşumu dönemiyle bağlantılı olmak üzere dört büyük fizyografik bölgeye ayrılabilir. Bu bölümde Avrupa’nın iki fizyografik bölgerinden **Kuzeybatı Dağlık (Tepelik) Bölgesi** ve **Merkezi Dağlar ve Platolar** incelencektir;

(1)Kuzeybatı Dağlık (Tepelik) Bölgesi; İskandinavya ve İngiliz Adaları’nın büyük kısmını kaplar;

(2)Merkezi Dağlar ve Platolar, batıda İspanyol mesetasından başlayıp orta Fransa ve Almanya’yı geçerek Orta Avrupa’da Bohemya’ya uzanır; Bulgaristan ve Yunanistan’daki Rodop Dağlarını da içine alır.

3.1.Avrupa'nın Doğal Özellikleri

Avrupa yüzölçümü bakımından küçük olabilir ama fiziksel görünümüleri/mekânları çeşitli ve karmaşıktır. Çok sayıda geniş fizyografik bölgeler ayırt etmek mümkünse de Avrupa'nın daha geniş bölgesel kalıbını **Avrupa'nın insan dramının biçimlenme yoluyla çok bağlantılı olan kalıbını** da gözden kaçırmamak gerekir. Gerçekten de Avrupa'nın **yüzü**, değişik manzarası, bazen açıkça belli olan uluslararası sınırlarından çok daha fazla insan etkisinin açık işaretlerini sergilemektedir.

Avrupa'nın çeşitli ve farklı yerşekilleri ve iklimleri çoklarını kendine çeker. Kuzeybatıdaki arızalı, sisli kıyılardan kuzeyin dümdüz ve verimli ovalarını aşarak ormanlık Merkezi Tepelik alan ve muhteşem Alpleri geçerek kurak ve güneşli Akdeniz Havzası'na kadar Avrupa'nın yerşekilleri ve iklimleri muazzam bir panorama sunmaktadırlar. İnsan faaliyetleri doğal çevreden etkilenmişlerdir; ama ne yazık ki insan faaliyetleri de doğal mirasın zarar görmesine yol açmıştır. Bu bölümde Avrupa'nın fiziki coğrafyası ve insan toplulukları ile fiziksel çevre arasındaki karşılıklı ilişkilerin başlıca özellikleri üzerinde durulacaktır.

Avrupa'nın en göze çarpan özelliklerinden birisi denizle olan özel ilişkisidir. Kuzey Buz Denizi, Akdeniz ve Atlantik koy ve körfezleri, bunlar boyunca sıralanmış sayısız adalarla birlikte, Avrupa'ya başka kıtalardan çok daha uzun bir kıyı çizgisi kazandırır. B.D.T. dışarıda bırakılırsa, yalnızca Karpat Dağları kesimi kıyıdan 480 km kadar uzakta kalır; Avrupa nüfusunun yüzde 80 kadarı ise kıyıdan 160 km'lik bir mesafe içinde yaşar. Prehistorik dönemlerden beri bu özellik ticaretin gelişmesine yardımcı olmuştur. -yalnızca Avrupa'nın kısımları arasında değil fakat aynı zamanda da Avrupa ile dünyanın geri kalanı arasında-

Avrupa, daha önce de değinildiği gibi, Avrasya kara kütlelerinin uzun bir yarımadası gibidir -daha küçük yarımadalar ve adaları da kendisi yaratmıştır: İngiliz Adaları; İberik, İtalyan ve Balkan yarımadaları; İskandinav toprakları ve Rusya Ovası'na karışan geniş Batı ve Orta Avrupa kütlesi gibi büyük gruplar oluşturan kesimleri vardır. Bu kesimler nehirler, boğazlar ve dağ geçitleriyle kolayca aşılarak insan tarihinde etkin bir bağlantı ağı oluşturan dar denizler ve dağ sıralarıyla birbirlerinden ayrılmıştır. Her ne kadar Atlantik kıyısı batıda Avrupa'nın tartışılmaz sınırını oluşturuyorsa da, doğuda böyle kesin belli bir sınır yoktur. Klasik dönemlerden beri Don Nehri, Volga Nehri ve Ural Dağları Avrupa'nın doğu sınırını ifade etmede kullanılmışlardır; Urallar bile Sibirya'nın merkezindeki Yenisey Nehri'ne kadar uzanan ovalar bölgesinde ancak küçücük bir kesinti oluşturabilmektedir.

Aslında, **Avrupa** bir arazi biriminden çok bir **kültürel kavram** olarak görülmeli, öyle ele alınmalıdır. Yoksa Avrupa'nın kendisi dünyanın geri kalan birçok yerinden (örneğin dev Himalaya Dağları ve kavurucu çöllerle Avrasya'nın geri kalan kısımlarından kesilip ayrılan Hindistan'ın Dekkan yarımadasından bile) çok daha az **tek** bir fiziksel birim oluşturmaktadır.

3.1.1. Başlıca Arazi Kalıpları

Rusya sınırından batıya Avrupa'nın toplam yüzölçümü 5 milyon km²'nin üzerindedir (Rusya'nın Avrupa kısmıyla 10.4 milyon). Avrupa'nın karasal kesiminin kabaca yarısı Fransa'nın Atlas Okyanusu kıyılarından doğu Polonya'ya kadar uzanan ana yarımadadır. En uç kesimler bile birbirlerine o kadar uzak değillerdir. Cebelitarık'tan İskandinavya'nın Kuzey Burnu'na ya da İzlanda'dan İstanbul'a kadar yalnızca 4,025 km kadar bir mesafe söz konusudur.

Yer kabuğunun geçirdiği 5 milyar yıllık değişimler Avrupa'da karmaşık bir ovalar, platolar, tepeler ve dağlar halinde biçimlenmiştir. Dağ oluşumu dönemlerinde ve durağan ara dönemlerde akan suyun, hareket halindeki buzun, rüzgârın ve yerçekiminin aşındırıcı ve biriktirici gibi ters güçleri yüksek alanları kırıp parçalamak ve ortaya çıkan muazzam miktardaki kalıntıları da düz alanlara yaymak üzere sürekli iş başındaydılar. Avrupa'nın dağları volkanik malzemenin dağlardan fışkırarak etrafa yayılmasından çok, yer yüzeyinin şekil değiştirmesiyle oluşmuşlardır. Çok azında volkanizmanın etkisi olmuştur; İzlanda'da, Orta Avrupa'da bazı tepelerde ve Apenin Yarımadası'nın batı kıyısında olduğu gibi. Yakın zamanlı aktif volkanlar arasında, İtalya'daki Vezüv, Etna ve Stromboli ile İzlanda'nın güney kıyısı açıklarında Surtsey volkanik adasında olduğu gibi.

Avrupa'nın yer şekillerinin biçimlenmesi esas olarak üç ayrı dönemin eseridir. Aslında Pre-Kambriyende de bazı gelişmeler olmakla birlikte, bunların izleri neredeyse silinmiş ve günümüzde de önem taşıyan **ilk** yükselme 450 milyon yıl kadar önce meydana gelmiştir. **Kaledonyen orojenezi** olarak anılan bu dağ oluşum dönemi daha çok ana kıta kalkanının kuzeybatı uçlarını etkilemiştir. -her ne kadar bazı dağ oluşumları İberya ve Balkanlar gibi uzak yerlerde de meydana gelmişse de- Daha sonra, erozyon yüksek dağları düz ovalar halinde getirmiştir. Dağ oluşumundaki ikinci dönem 200 milyon yıl önce başlamış ve Fransa'dan Slovakya'ya kadar orta Avrupa boyunca yeni dağ sıralarının ortaya çıkmasıyla sonuçlanmıştır. **Hersinyen orojenezi** kökenli olan bu dağ sıraları da çok az tektonik faaliyetin olduğu daha sonraki uzun dönem boyunca neredeyse deniz seviyesine kadar aşınmıştır.

En son, en yakın dağ oluşum süreci ise 70 milyon yıl önce başlamıştır ve hâlâ sürmektedir. **Alp orojenezi** denilen bu süreç İsviçre, Avusturya ve Avrupa'nın güneydeki yarımadalarının zirvelerini yükseltmekle kalmamış, aynı zamanda daha eski dağ sistemlerini de gençleştirmiştir. Bu bakımdan, Avrupa genelde günümüzdeki manzaranın biçimlenmesine yardımcı olan, üçü yukarıda sıralanan başlıca üç dağ oluşumu dönemiyle bağlantılı olmak üzere dört büyük fizyografik bölgeye ayrılabilir:

(1)**Kuzeybatı Dağlık (Tepelik) Bölgesi**; İskandinavya ve İngiliz Adaları'nın büyük kısmını kaplar;

(2)**Merkezi Dağlar ve Platolar**, batıda İspanyol mesetasından başlayıp orta Fransa ve Almanya'yı geçerek Orta Avrupa'da Bohemya'ya uzanır; Bulgaristan ve Yunanistan'daki Rodop Dağlarını da içine alır;

(3)**Güney Dağlık Bölgesi** (ya da Alpin Sistem) Fransız, İsviçre, İtalyan, Alman ve Slovenya Alpleri, Fransa ve İspanya'nın Pireneleri, İtalya'nın Apeninleri, Orta ve Güneydoğu Avrupa'nın Karpat Dağlarını ve Balkanlardaki çeşitli dağ zincirlerini içine alır;

(4)**Kuzey Avrupa Ovası** (ve başka büyük düzlükler) ki aynı zamanda Kuzey Düzlükleri Bölgesi olarak da bilinir, güney Fransa'da Pirenelerin eteklerinden başlayıp Paris ve Londra havzalarını geçerek Belçika, Hollanda, kuzey Almanya, Polonya, Danimarka ve Güney İsveç üzerinden B.D.T.'ye uzanırlar. Bu alçak bölgenin kısımları belirli bir dağ oluşum döneminde oluşmamış; bununla birlikte, belirli bazı kesimleri ya Mesozoik'teki ya da Tersiyer'deki volkanik faaliyetlerle ve/veya Pleistosen'deki buzullaşmayla değişime uğramışlardır.

3.2. Avrupa'nın Fizyografik Bölgeleri

3.2.1. Kuzeybatı Dağlık Bölgesi

Bu bölge jeolojik bakımdan ilk iki dağ oluşum döneminde şekillenmiştir: Pre-Kambriyen ve Kaledonyen.³ Bu bölge Avrupa'nın fizyografik bölgeleri içinde en eskisi ve en yumuşamışdır. Dağlar ya da yaylalar iki ayrı alandan oluşur: (a) İsveç'in Fenno-İskandinav ya da Baltık Kalkanı, Finlandiya ve güneydoğu Norveç ile (b)Norveç'in geri kalan kesimlerinin eski Kaledonyen dağ sisteminin yükselmiş kalıntıları, İsveç'in en batı ucu, kuzey İngiltere, Galler ve İrlanda'nın bazı kesimleri ve İskoçya. Ancak bu bölge büyük kısmıyla eski kayalardan oluşmuş alçak platolar halindedir; çok küçük bir kısmı da Norveç'in güneyi gibi, 2500 m'ye varan yüksekliklere sahiptir.

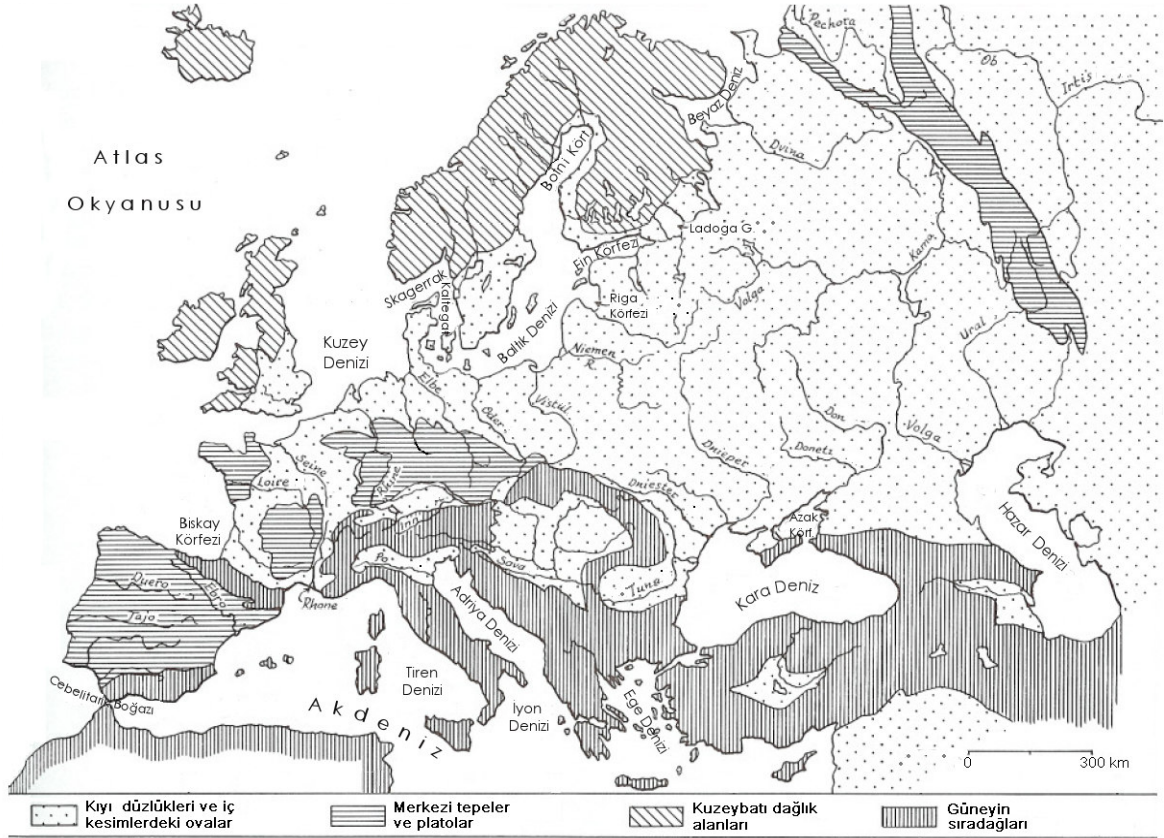
Her ne kadar Avrupa'nın bu bölge içinde kalan batı kenarları oldukça arızalıysa da Kuzeybatı Dağlık Bölgesi Alpin sistemin parçası değildir (maksimum yükseltiler dikkat çeker derecede Alplerdekinden düşüktür). Yüksek alanların/dağların meydana getirdiği bu **batı yayı** daha eski jeolojik dönemlere ait dağ yapılarıdır ve oldukça genç, hâlâ faal, depremlere hep açık Alp Dağlarıyla büyük bir tezat gösterir.

(a) Pre-Kambriyen Fenno-İskandinav Kalkanı bazı alanlarda 2 milyar yaşında kayalardan oluşur ve Pleistosen buzullaşmanın işaretlerini taşıyan eski kristalen kayaların altında uzanan eski bir jeolojik kalkanın bir kısmı halindedir. Kanada'nın orta ve doğu kesimlerini kaplayan Kanada Kalkanı ile hem bağlantılıdır hem de büyük benzerlikler taşır. Yerel rölyef çoğu yerde ekstrem koşullar taşımaz; yüz milyonlarca yıl süren erozyon kalkanın coğrafi görünümünün hatlarını yumuşatmıştır.

(b) Kaledonyen Dağlar çok daha gençtir, kökeni 420 milyon yıl kadar önceye gider. Orijinal dağ sistemi çoktan aşınıp gitmiş, birer peneplen haline gelmişlerdir ama eski Kaledonyen dağların bazı kesimleri en yakın jeolojik çağda (Alp orojenezi sırasında) yükselmiş ve batı yamaçlarında kıvrılmalar olmuştur; böylece de İngiliz Adaları'ndaki en

³ *Kambriyen* adı Galler'deki Cambrian Mountains, *Kaledonyen* ise Latince'de İskoçya için kullanılan ad olan "Caledonia" sözcüklerinden gelir.

yüksek tepe olan Ben Nevis (1343 m) ve güney Norveç'te 2000 m'nin üzerindeki Jotunheimen Dağlarında olduğu gibi bazı zirveler meydana gelmiştir. Kıvrılma (güneybatı-kuzeydoğu doğrultusunda) olağandır, başlıca örneği de İskoç yaylalarında daha sonra kısmen Loch Ness (Ness Gölü) tarafından kaplanmış doğrusal uzanan alçak alandır.



Harita -3: Avrupa'nın fizyografik bölgeleri

Pleistosen'deki buzullaşma Kuzeybatı Dağlık Bölgesi'nin yüzey şekillerini büyük ölçüde değiştirmiştir. Derin U-şekilli uzunlamasına gelişmiş vadiler (ki bazıları dar gölleri oluşturacak şekilde suyla dolmuşlardır), kükreyen şelaleler, yüzlerce metre yüksekliğindeki morenler, uzunluğu kilometreleri bulan ekserler, su aşınmasıyla oluşmuş onbinlerce göl ve bazı yerlerde kilometreyi aşan derecede açık denizden karaiçlerine doğru derinlemesine oyulmuş fiyortlu kıyılar yaklaşık 9000 yıl öncesine kadar bu alanı kaplayan derin buz kitlelerinin gücünün kanıtlarıdır. Bu kıtasal buz levhasının kalıntıları, Avrupa'nın en büyük buzulu Jostedalbre'nin olduğu güney Norveç'te hâlâ varlığını sürdürmektedir.

Her ne kadar Kuzeybatı Dağlık Bölgesi şehirselleşme ve endüstriyel görünüm kazanmışsa da, aynı zamanda da Avrupa'nın doğal koşullardan en fazla etkilenmiş en geniş manzara alanlarını da içermektedir. İnsan etkisi bu bölgede açıkça gözlenmektedir ama Avrupa'nın daha yoğun yerleşilmiş başka kesimlerindeki aksine daha az belirgindir ve daha az göze batar.

3.2.2.Merkezi Dağlar ve Yaylalar

Avrupa'nın gerçek kalbi, yamaçları ormanlarla kaplı ve verimli vadilerin aralarda serpiştiği bir tepeler ve küçük yaylalar alanından oluşmuştur. Bunlardan *Merkezi Dağlar* aynı zamanda da Avrupa'nın en verimli maden kömürü yataklarını içine alırlar. Bölge uzun zamandır süregelen Orta Çağ uykusundan uyandığı ve Sanayi Devrimi'nin teşvikiyle hareketlenmeye başladığında, Merkezi Dağların kenarındaki kasabalar büyüyerek şehirlere dönüşmüş ve tarım alanları üzerinde madenler ve fabrikalar yer almaya başlamışlardı.

Merkezi Dağlar ve Yaylalar batı İspanya'dan Orta Avrupa'ya (Slovakya'ya) kadar uzanan tepelik bölgelerin süreklilik göstermeyen bir kombinasyonu hâlinedir; nitekim Rusya'da Ural Dağları da bu grup içinde yer alır fakat ayrıdır. Yükseklikler 150-600 m arasında değişir; çok az yerde 1200 m'yi bulur. En tanınmış kesimleri Fransa'da Bretagne Yarımadası ve Massif Central, Ardenler (Belçika-Lüksemburg), Almanya'da Harz Dağları ve Bohemya Tepeleri vardır.

Bölge rölyefi oldukça yumuşaktır ama çok zayıf yerleşilmiş alçak dağlık alanlarla yoğun yerleşilmiş vadi ve havzalar gibi çok farklı arazileri de içine alır. Avrupa'nın batı kısmındaki tepeler, orta Almanya'da Harz Dağlarının Latince adı olan **Hersinyen** dönemdeki dağ oluşumlarıyla şekillenmiştir. 325 milyon yıl önceki bu dönemde şekillenmiş esas dağlar zaman içinde -aynen Kaledonyan dağlarda olduğu gibi- erozyona uğramış ve birçok alan denizin tekrar tekrar kara kütesinin birçok kısmını sular altında bırakmasından sonra derin sedimanter depolarla kaplanmıştır. Son olarak 70 milyon yıl kadar önce de Alp dağlarının oluşumu sırasında tekrarlanan yükselme daha fazla rölyef yaratmıştır.

Avrupa kıtasındaki Alplerin oluşumu sırasındaki büyük baskı ve gerilme Hersinyen Dağlarının kırılma ve çökmesine neden olmuş, bu bağlamda Vosges (Voj) ve Kara Orman (Schwarzwald) arasındaki Rhein Vadisi gibi rift vadilerini meydana getirmiştir. Yer yüzeyindeki çatlaklardan sızan lavlar örneğin Massif Central gibi bazı dağlık yerlerde geniş alanları kaplamış ve yüzlerce volkan (bazıları 4000 m'ye varıyordu) bu dönemde patlamıştı. Volkanik faaliyetler keza Rhein Ovasında Freiburg'un batısında Kaiserstuhl'u, Eifel Ormanında yuvarlak gölleri, kuzey Bohemya'daki sönmüş volkanları ve Massif Central'daki çok sayıda aşınmış volkan konilerini de yaratmıştır. Birçok küçük havza ve vadi de tepelik bu bölge içine gömülmüştür: Fransa'da Rhône Vadisi, Fransız-Alman sınırında Rhein Vadisi, İsviçre ve Bavyera Platoları ve Avusturya'da Tuna vadisi ve de Eflak Ovaları bunların en bilinenleridir.

Buzul faaliyetleri her ne kadar Kuzeybatı Dağlık Bölgesi'ndeki kadar yaygın olmasa da, burada da birçok vadi yerel buzulların erimesiyle ortaya çıkan sularla derinleşmişler ve çok sayıda sirk gölleri yanında morenlerin set oluşturmasıyla da çeşitli göller meydana gelmiştir (Vojlar, Karaorman, Massif Central ve batı Cordillera Cantábrica'da).

Merkezi Dağlık (ya da Hersinyen) alanlar Kuzeybatı Dağlık Bölgesi gibi çok tutulan dinlenme alanlarıdır. Bu bölgenin Avrupa'nın belli başlı nüfus merkezlerine yakınlığı yüzünden çok sayıda insan tarafından ziyaret edilmesi söz konusudur ama Kuzeybatı Dağları

kadar arızalı ve yabani değillerdir. Bununla birlikte, buraya tekrarlanan ziyaretlerin nedeni olanakların çeşitliliğidir: yaz aylarında güzel plajları ve çok sayıda falezleriyle kuzey İspanya; yaban yaşamı koruma alanları ve koylardaki plajlarıyla güneybatı Fransa milyonlarca insanı kendilerine çekerler. Kara Orman, Vosges (Vojlar), Erzgebirge ve Saksonya'nın Dresden yakınlarında aşınmış kumtaşları arasından geçen yürüyüş yolları boldur. Kamp yerleri Massif Central, Bohemya Ormanları (Böhmerwald) ve Ardenlerde sarı, mavi, yeşil çadırlar, karavanlar ve benzerleriyle sonsuzmuş gibi görünür. Tepelik Bölgenin doğal gölleri ve su alanları tekneyle dolaşmak, yüzmek için kullanılırken eski şatolardan ve aşınmış volkanlardan arızalı Massif Central'a kadar değişik manzaraları şehrsel ortamdan kaçmak isteyenlere çekici gelmektedir.

Volkanik alan olma özelliğinden dolayı Hersinyen Dağları'nda birçok sıcak ve soğuk su kaynakları da yer alır; örneğin Kara Orman kenarında Baden Baden, Taunus kenarında Wiesbaden ve kuzey Bohemya sayfiyeleri olan Karlsbad (Karlov Vary) ve Marienbad gibi birçok yer bu kaynaklara bağlı olarak gelişmişlerdir ve hepsi Romalılar zamanından beri kullanılmaktadırlar.

Merkezi Dağlar ve Yaylalar Bölgesi, Kuzeybatı Dağlık Bölgesinden daha çok insan faaliyetinin etkilediği mekânlara sahip bulunmaktadır ama birazdan ele alınacak olan Kuzey Avrupa Düzlükleri'ne göre bu etkilenme çok daha azdır. Bu bölgenin etnik ve kültürel çeşitliliği ve de doğu ile batı arasındaki jeopolitik bölünmüşlüğü mekân üzerindeki kültürel ve siyasal etkilerin oldukça değişik olduğu anlamına gelir. Bölgenin coğrafi görünümünün Kuzeybatı Dağlık Bölgesi ve Kuzey Avrupa Düzlüklerinden çok değişik olduğu tartışma götürürse de Avrupa'nın diğer büyük coğrafi bölgesinden -Güney Dağlık Bölgesi- farklı olduğu da kesindir (de Blij ve Muller, 1992 ve 1997; Bradshaw, 1997).

Uygulamalar

Öğrenci atlastan Avrupa Fiziki haritası üzerinde Avrupa'nın kuzeybatı ve orta kesimlerindeki yüzey şekillerini incelemeli.

Uygulama Soruları

1) Avrupa'nın kuzey batı kesimindeki yüzey şekillerinin oluşmasında hangi orojenez etkili olmuştur?

Cevap: Kaledoniyen Orojenezi

2) Avrupa'nın orta (merkezi) kesimindeki yüzey şekillerinin oluşmasında hangi orojenez etkili olmuştur?

Cevap: Hersinyen Orojenezi

Bu Bölümde Ne Öğrendik Özeti

Bu bölümde Avrupa kıtasının yüzey şekillerinin genel özellikleri, Avrupa’da yüzey şekillerinin oluşmasında etkili olan faktörlerin neler olduğu ve Avrupa’nın fizyografik bölgeleri tanıtıldı.

Avrupa’da yer şekillerinin oluşumunda etkili olan üç dağ oluşumunun öğrenilmesi sağlandı. Bunlardan Pre-Kambriyende ilk yükselme 450 milyon yıl kadar önce meydana gelmiştir. Kaledonyen orojenezi olarak anılan bu dağ oluşum dönemi ana kıta kalkanının kuzeybatı uçlarını etkilemiştir. Dağ oluşumundaki ikinci dönem 200 milyon yıl önce başlamış ve Fransa’dan Slovakya’ya kadar orta Avrupa boyunca yeni dağ sıralarının ortaya çıkmasıyla sonuçlanmıştır. Hersinyen orojenezi kökenli olan bu dağ sıraları da çok az tektonik faaliyetin olduğu daha sonraki uzun dönem boyunca neredeyse deniz seviyesine kadar aşındığının öğrenilmesi sağlandı.

En son, en yakın dağ oluşum süreci ise 70 milyon yıl önce başlamıştır ve hâlâ sürmektedir. Alp orojenezi denilen bu süreç İsviçre, Avusturya ve Avrupa’nın güneydeki yarımadalarının zirvelerini yükseltmekle kalmamış, aynı zamanda daha eski dağ sistemlerini de gençleştirdiğinin öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa, genelde günümüzdeki manzaranın biçimlenmesine yardımcı olan, üç dağ oluşumu dönemiyle bağlantılı olmak üzere dört büyük fizyografik bölgeye ayrıldığı ve bunlardan Kuzeybatı Dağlık (Tepelik) Bölgesi ve Merkezi Dağlar ve Platolar bölgelerinin genel özelliklerinin öğrenilmesi sağlandı.

Kuzeybatı Dağlık (Tepelik) Bölgesi’nin İskandinavya ve İngiliz Adaları’nın büyük kısmını kapladığı; Merkezi Dağlar ve Platoların ise, batıda İspanyol mesetasından başlayıp orta Fransa ve Almanya’yı geçerek Orta Avrupa’da Bohemya’ya uzanarak, Bulgaristan ve Yunanistan’daki Rodop Dağlarını da içine aldığı öğrenilmesi sağlandı.

Pleistosendeki buzullaşmanın Kuzeybatı Dağlık Bölgesi’nin yüzey şekillerini büyük ölçüde değiştirdiğini, derin U-şekilli uzunlamasına gelişmiş vadiler (ki bazıları dar gölleri oluşturacak şekilde suyla dolmuşlardır), kükreyen şelaleler, yüzlerce metre yüksekliğindeki morenler, uzunluğu kilometreleri bulan ekserler, su aşınmasıyla oluşmuş onbinlerce göl ve bazı yerlerde kilometreyi aşan derecede açık denizden kara içlerine doğru derinlemesine oyulmuş fiyortlu kıyıların yaklaşık 9000 yıl öncesine kadar bu alanı kaplayan derin buz kitlelerinin gücünün kanıtları olduğu, bu kıtasal buz levhasının kalıntılarının, Avrupa’nın en büyük buzulu Jostedalsbre’nin olduğu ve güney Norveç’te hâlâ varlığını sürdürdüğünün öğrenilmesi sağlandı.

Kuzeybatı Dağlık Bölgesi’nin şehirsiz ve endüstriyel görünüm kazanmasına rağmen, aynı zamanda da Avrupa’nın doğal koşullardan en fazla etkilenmiş en geniş manzara alanlarını da içerdiğinin, İnsan etkisinin bu bölgede diğer bölgelere göre daha az olduğunun öğrenilmesi sağlandı.

Merkezi Dağlık (ya da Hersinyen) alanlar Kuzeybatı Dağlık Bölgesi gibi çok tutulan dinlenme alanları arasında olduğu buranın da Avrupa'nın belli başlı nüfus merkezlerine yakınlığı yüzünden çok sayıda insan tarafından ziyaret edildiğinin öğrenilmesi sağlandı. Bununla birlikte, buraya tekrarlanan ziyaretlerin nedeni olanakların çeşitliliğidir: yaz aylarında güzel plajları ve çok sayıda falezleriyle kuzey İspanya; yaban yaşamı koruma alanları ve koylardaki plajlarıyla güneybatı Fransa milyonlarca insanı kendilerine çekerler. Kara Orman, Vosges (Vojlar), Erzgebirge ve Saksonya'nın Dresden yakınlarında aşınmış kumtaşları arasından geçen yürüyüş yolları boldur. Kamp yerleri Massif Central, Bohemya Ormanları (Böhmerwald) ve Ardenlerde sarı, mavi, yeşil çadırlar, karavanlar ve benzerleriyle sonsuzmuş gibi görünür. Tepelik Bölgenin doğal gölleri ve su alanları tekneyle dolaşmak, yüzmek için kullanılırken eski şatolardan ve aşınmış volkanlardan arızalı Massif Central'a kadar değişik manzaraları şehirsiz ortamdan kaçmak isteyenlere çekici geldiğinin öğrenilmesi sağlandı. Volkanik alan olma özelliğinden dolayı Hersinyen Dağlarında birçok sıcak ve soğuk su kaynakları da yer aldığı; örneğin Kara Orman kenarında Baden Baden, Taunus kenarında Wiesbaden ve kuzey Bohemya sayfiyeleri olan Karlsbad (Karlový Vary) ve Marienbad gibi birçok yerin bu kaynaklara bağlı olarak geliştiği ve hepsinin de Romalılar zamanından beri kullanılmakta olduğunu öğrenilmesi sağlandı.

Bölüm Soruları

1) Avrupa’da 70 milyon yıl önce başlayan ve etikleri hâlâ sürmekte olan orojenez aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Hersinyen orojenezi
- b) Helsinki orojenezi
- c) Kaledonyen orojenezi
- d) Jutland orojenezi
- e) Alp orojenezi

2) Merkezi Dağlar ve Platolar Bölgesi’nin Avrupa’da çok tutulan dinlenme alanları olmasını sağlayan özellikleri nelerdir?

- 3) Avrupa’nın yüzey şekillerinin oluşmasına katkısı olan en genç orojenez hangisidir?
- 4) Avrupa’nın yüzey şekillerinin oluşmasına katkısı olan en eski orojenez hangisidir?

5) Kuzeybatı Dağlık Bölgesi içinde yer alan Fenno-İskandinav Kalkanı aşağıdaki kalkanlardan hangisine yapısal olarak benzemektedir?

- a) Fransa Kalkanı
- b) İsviçre Kalkanı
- c) İtalya Kalkanı
- d) Hint Kalkanı
- e) Kanada Kalkanı

6) Kuzeybatı Dağlık bölgesin’deki yüzey şekillerinin oluşmasında hangi orojenez etkili olmuştur?

7) Pleistosendeki buzullaşma Kuzeybatı Dağlık Bölgesi’nin yüzey şekillerini büyük ölçüde değiştirmiştir. Aşağıdakilerden hangisi bu bölgede buzullaşmanın etkisine maruz kalmış yüzey şekillerinden biri değildir?

- a) U-şekilli uzunlamasına gelişmiş vadiler
- b) Yüzlerce metre yüksekliğindeki morenler
- c) Preneler

- d)** Su aşınmasıyla oluşmuş onbinlerce göl
- e)** Kükreyen şelaleler
- 8)** Aşağıdakilerden hangisi Avrupa'nın fizyografik bölgelerinden biridir?
- a)** İber Yarımadası
- b)** Karpat Dağları
- c)** Po Ovası
- d)** Ren Havzası
- e)** Güney Dağlık Bölgesi
- 9)** Avrupa'daki en yakın dağ oluşum süreci ne zaman başlamıştır?
- 10)** Aşağıdakilerden hangisi "Merkezi Dalar ve Yaylalar Bölgesi"nin turizm alanlarından biri değildir?
- a)** Kara Orman
- b)** Massif Central
- c)** Bohemya Ormanları
- d)** Vojlar
- e)** Londra düzlükleri

Cevaplar

1)e, 2) Bölgenin Avrupa'nın belli başlı nüfus merkezlerine yakınlığı, yaz aylarında güzel plajları ve çok sayıda falezleriyle kuzey İspanya; yaban yaşamı koruma alanları ve koylardaki plajlarıyla güneybatı Fransa, Kara Orman, Vosges (Vojlar), Erzgebirge ve Saksonya'nın Dresden yakınlarında aşınmış kumtaşları arasından geçen yürüyüş yolları, kamp yerleri, Massif Central, Bohemya Ormanları (Böhmerwald) ve Ardenlerde sarı, mavi, yeşil çadırlar, karavanlar, doğal gölleri ve su alanları tekneyle dolaşmak, yüzmek için kullanılırken eski şatolardan ve aşınmış volkanlardan arızalı Massif Central'a kadar değişik manzaraları şehirselden kaçmak isteyenlere çekici gelmektedir, **3)**Alp orojenezi, **4)**Kaledonyen, **5)e, 6)** Kaledonyen Orojenez, **7)c, 8)e, 9)**70 milyon yıl önce, **10)e**

4. AVRUPA’NIN ÇEVRESEL TEMELLERİ: YER ŞEKİLLERİ

Bu Bölümde Neler Öğreneceğiz?

Bu bölümde Avrupa'nın fizyografik bölgelerinden güney dağlık bölgesi ve Kuzey Avrupa Ovası ve kitadaki başka düzlüklerin özelliklerini öğreneceğiz.

Bölüm Hakkında İlgi Oluşturan Sorular

1) Avrupa'nın en önemli turizm alanları hangi fizyografik bölge içinde yer alır?

Cevap: Güney Dağlık Bölgesi

2) Avrupa'nın en yüksek zirveleri hangi fizyografik bölge içinde yer alır?

Cevap: Güney Dağlık Bölgesi

Bölümde Hedeflenen Kazanımlar ve Kazanım Yöntemleri

Konu	Kazanım	Kazanımın nasıl elde edileceği veya geliştirileceği
Fiziki coğrafya	Avrupa'nın yüzey şekillerinin genel özelliklerini öğrenir.	Prof. Dr. Ramazan Özey'e ait "Avrupa Coğrafyası" (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması; Prof. Dr. İbrahim Güner ve Doç. Dr. Mustafa Ertürk'e ait "Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası" (Nobel Kitabevi, 2013) kitabında ilgili bölümün okunması
Fiziki coğrafya	Avrupa'da yüzey şekillerinin oluşmasında etkili olan faktörleri ve Avrupa'nın fizyografik bölgelerini öğrenir.	Prof. Dr. Ramazan Özey'e ait "Avrupa Coğrafyası" (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması; Prof. Dr. İbrahim Güner ve Doç. Dr. Mustafa Ertürk'e ait "Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası" (Nobel Kitabevi, 2013) kitabında ilgili bölümün okunması

Anahtar Kavramlar

- Orojenez
- Alpler
- Kuzey Avrupa Ovası

Giriş

Avrupa’da yer şekillerinin oluşumunda üç dağ oluşumu etkili olmuştur. Bunlardan Pre-Kambriyende **ilk** yükselme 450 milyon yıl kadar önce meydana gelmiştir. Kaledonyen orojenezi olarak anılan bu dağ oluşum dönemi ana kıta kalkanının kuzeybatı uçlarını etkilemiştir. Dağ oluşumundaki ikinci dönem 200 milyon yıl önce başlamış ve Fransa’dan Slovakya’ya kadar orta Avrupa boyunca yeni dağ sıralarının ortaya çıkmasıyla sonuçlanmıştır. Hersinyen orojenezi kökenli olan bu dağ sıraları da çok az tektonik faaliyetin olduğu daha sonraki uzun dönem boyunca neredeyse deniz seviyesine kadar aşınmıştır.

En son, en yakın dağ oluşum süreci ise 70 milyon yıl önce başlamıştır ve hâlâ sürmektedir. Alp orojenezi denilen bu süreç İsviçre, Avusturya ve Avrupa’nın güneydeki yarımadalarının zirvelerini yükseltmekle kalmamış, aynı zamanda daha eski dağ sistemlerini de gençleştirmiştir.

Avrupa, genelde günümüzdeki manzaranın biçimlenmesine yardımcı olan, üç dağ oluşumu dönemiyle bağlantılı olmak üzere dört büyük fizyografik bölgeye ayrılabilir. Bu bölümde Avrupa’nın iki fizyografik bölgerinden **Güney Dağlık Bölgesi** ve **Kuzey Avrupa Ovası** incelencektir;

Güney Dağlık Bölgesi (ya da Alpin Sistem) Fransız, İsviçre, İtalyan, Alman ve Slovenya Alpleri, Fransa ve İspanya’nın Pireneleri, İtalya’nın Apeninleri, Orta ve Güneydoğu Avrupa’nın Karpat Dağlarını ve Balkanlardaki çeşitli dağ zincirlerini içine alır.

Kuzey Avrupa Ovası (ve başka büyük düzlükler) ki aynı zamanda Kuzey Düzlükleri Bölgesi olarak da bilinir, güney Fransa’da Pirenelerin eteklerinden başlayıp Paris ve Londra havzalarını geçerek Belçika, Hollanda, kuzey Almanya, Polonya, Danimarka ve Güney İsveç üzerinden B.D.T.’ye uzanırlar. Bu alçak bölgenin kısımları belirli bir dağ oluşum döneminde oluşmamış; bununla birlikte, belirli bazı kesimleri ya Mesozoik’teki ya da Tersiyer’deki volkanik faaliyetlerle ve/veya Pleistosen’deki buzullaşmayla değişime uğramışlardır.

4.1. Avrupa'nın Fizyografik Bölgeleri

4.1.1. Güney Dağlık Bölgesi

Merkezi Yüksek Alanlar güneyden kendilerinden çok daha yüksek olan Alp Dağlarıyla (ve batıda, kuzeyde ve doğuda da Kuzey Avrupa Düzlükleriyle) çevrilidirler. Alp Dağları yalnızca ünlü Alpleri içine almakla kalmaz, aynı zamanda da bu büyük dağ sistemine ait olan başka sıradağları da içerirler. İspanya ile Fransa arasındaki Pireneler (Avrupa'nın gerçek fiziksel engellerinden biridir), İtalya'nın Apeninleri, eski Yugoslavya'nın Dinar Sıradağları, Doğu Avrupa'nın Karpatları, hepsi, Kuzey Afrika'ya (Atlas Dağları) ve Türkiye üzerinden de Asya'ya uzanan bu Alpin sistemin birer parçasıdır. Her ne kadar Alpler çok arızalı ve görkemli iseler de mekânsal iletişime engel olmamışlardır; tüccarlar yüzyıllarca dağlardaki geçitleri kullanarak gidip-gelmişlerdir.

Avrupa'nın en arızalı alanlarını oluşturan bu bölgedeki en görkemli coğrafi görünüm dağların kendisidir; bunlar da en yakın alpin buzul döneminde oluşmuşlar, buzul dilleri yaklaşık 1500 m'ye varan derinliğin üzerinde vadileri doldurmuş ve ovalara akmıştır. Anfiteatr benzeri sirkler, aretler ve Matterhorn gibi görkemli tepeler biçimlenmiş; vadiler genişlemiş ve derinleşerek U-şeklini almış ve güçlü şelaleler ana vadi tabanlarından yüzlerce metre yukarıda asılı vadilerden aşağıya akmaya başlamışlardır. Thun ve Cenevre Gölleri ile Lago Maggiore gibi çok derin uzunlamasına göller ana Alp zincirinin hem kuzeyi hem de güneyinde birçok buzul vadisinin dolmasıyla meydana gelmişlerdir. Bu dramatik manzaralar orta İsviçre ve Avusturya'nın Tirol ve Salzkammergut bölgeleri gibi Alplerde yer alan yerlerde en çok göze çarpmaktadır ama Slovenya gibi başka Alp bölgelerinde de görülürler.

Tablo-1: Avrupa'nın Belli Başlı Dağları /Zirveleri

Ad	Ülke	Yükseklik (m)
Mont Blanc	Fransa&İtalya	4,810
Mont Rosa	İsviçre&İtalya	4,634
Weisshorn	İsviçre	4,506
Matterhorn	İsviçre&İtalya	4,478
Finsteraarhorn	İsviçre	4,274
Breithorn	İsviçre&İtalya	4,164
Jungfrau	İsviçre	4,158
Gran Paradiso	İtalya	4,061

Oldukça küçük kalan yerel pazarlar, kaynak yokluğu, taşımayla ilgili sorunlar, sınırlı mekân ve çevresel koruma çabaları sayesinde imalat faaliyetleri genelde büyüklük ve önem bakımından Güney Dağlarının kendisiyle sınırlanmıştır. Bölgenin kıyı kesimlerinde ve dağlararası havzalarda sanayinin gelişmesi ulusal ve uluslararası düzeylerde siyasal ve ekonomik sorunlar tarafından zorlanmıştır. Bölgenin en önemli imalat merkezleri genelde kıyı limanlarıdır; örneğin Barselona, Cenova, Atina/Pire ve Selanik gibi. Güney Bölgesi'nin ekonomik bakımdan en gelişmiş alanları (yani aşağı Rhône Vadisi ve Po Vadisi ile Milano'da odaklanmış kuzey İtalya) tarımsal kaynaklar, daha geniş pazarlar ve zengin kuzeybatı Avrupa'ya daha iyi erişim gibi faktörlerin bir bileşimine sahip olanlardır. Bu alanların ise kesin olarak Güney Dağlık Bölgesi'nin kısımları olduğu söylenemez; daha çok Avrupa'nın Ovalar ve Alçak Alanlar Bölgesi'nin içine girdikleri kabul edilebilir.

Bununla birlikte, Güney Dağlık Bölgesi Avrupa'nın en önemli turizm alanıdır. Gerek mutlak gerekse nispi terimlerle turizm Güney Avrupa ülkeleri ekonomilerinin çok önemli bir parçasıdır. Dramatik güzelliklerin yumuşak iklim, uygun kar koşulları, meydan okuyan zirveler ve korunmalı vadiler ve göllerle bileşimi halindeki Alpler yıl boyunca çok çeşitli tatil olanakları sunarlar. Bundan başka, Alpin dağ oluşumu döneminde oluşmuş başka dağlar da -örneğin İspanya'da Sierra Nevada, Pireneler, Jura, Romanya'nın Transilvanya Alpleri gibi- keza önemli turizm bölgeleridir. Ek olarak, Güney Avrupa kıyıları boyunca uzanan çok güzel plajları, şehirleri ve köyleriyle de tanınmıştır. İspanya, Fransa, İtalya'nın Akdeniz kıyıları, Yunanistan adaları gibi yakın yıllarda Hırvatistan ve Bulgaristan da aranan turizm destinasyonlarına dönüşmüşlerdir. Tabii ki Floransa, Roma vb.'lerinin tarihsel ve kültürel kaynakları yüzünden turist çektiklerine değinmek bile yersizdir. Ama Güney Dağlık Bölgesi'nin doğal ve kültürel hazineleri yüzyıllardır sorumsuz kullanılış yüzünden aynı zamanda da tehdit altındadır.

4.1.2. Kuzey Avrupa Ovası ve Kıtadaki Başka Düzlükler

Avrupa'nın yerçekillerine göre ayrılabilir bölgelerinin dördüncüsü aynı zamanda da en yoğun nüfuslu olanıdır. Kuzey Avrupa Düzlüğü (ya da **düzlükleri**) -Büyük Avrupa Ovası olarak da bilinir- güney Fransa'da Pirenelerden başlayıp kuzey Almanya üzerinden geçerek Alçak Ülkeleri aşar ve doğuda Polonya üzerinde bir **yelpaze** şeklini alarak güneybatı Rusya'ya doğru iyice sokulur. Dikkat çekilecek bir husus da güneydoğu İngiltere, Danimarka ve İsveç'in güney ucunun da bu bölge içinde yer aldığıdır. Kuzey Avrupa düzlüklerinin büyük kısmı 150 m'nin altında bir yükseltiye sahiptir ve yerel rölyef ender olarak 30 m'yi geçer. Bu tek topografik faktörün ötesinde, bölgede içsel olarak farklılık yaratacak çok şey vardır. Fransa'da bu bölge içinde üç büyük nehrin -Garonne, Loire ve Seine- havzaları uzanır. Hollanda'da denizden elde edilen, **dayk** denilen setlerle çevrili ve deniz seviyesinin altındaki arazilerin önemli bir kısmı yer alır. Güneydoğu İngiltere'de, Hollanda'nın daha yüksek kesimlerinde, kuzey Almanya ve Danimarka'da, güney İsveç'te ve daha doğuda bölge birkaç bin yıl önce geri çekilmiş Pleistosen buzul çağıının izlerini taşır. Bu belirli alanların her biri toprak ve iklim gibi özelliklerindeki farklılıklara göre, dünyanın en verimli tarımsal konumlarından biri hâlinde gelişerek değişik güç kazanmışlardır.

Özetleyerek bu açıdan değerlendirilirse 4 geniş düzlük ayırt edilebilir:

(1) yapısal düzlükler

(2) birikinti düzlükleri

(3) kıta buzul levhalarının geride bıraktığı depozitlerin oluşturduğu düzlükler

(4) denizden kazanılan araziler halindeki düzlükler.

Yapısal düzlükler esas olarak güneydoğu İngiltere ve orta-kuzey Fransa'da (Londra-Paris Havzası), kuzey Akitanya Havzası ve güneybatı Almanya'da bulunurlar. 90 milyon yıl kadar süren Sekonder geniş denizler Batı Avrupa'nın hemen hemen tümünü kaplamışlardı; kumtaşı, kireçtaşı, kalker ve kil depolarını geride bıraktılar. Suların çekilmesiyle Tersiyer devrede bu sedimentlerin ortaya çıkışından sonra Alpin kıvrım alanlarıyla sarıldılar ve bol miktarda kayaç erozyona uğradı, bir dizi dirençli tabaka basamakları-*kuestalar* oluşturdular.

Birikinti düzlükleri ancak tepe ve dağların çevrelerinde bulunurlar, bu alanlarla sınırlıdır. Bunlar Büyük Avrupa Ovası'nın parçaları değildir ama aynı kategoride kabul edilirler. Güney Akitanya Havzası, Rhône-Saône Koridoru, Rhein Rift Vadisi, orta İsviçre, Ebro Depresyonu ve Po Ovası yapısal düzlükler ortaya çıktığında hâlâ sular altında kalmış durumdaydılar. Çevredeki dağlar ve yüksek alanlardan gelen aşınma kalıntıları ve bazı durumlarda da Alpin kökenli buzul depozitleri tatlı su göllerinin çoğunu ve bir zamanlar buraları kaplayan deniz kollarını yavaş yavaş doldurmuşlardır. Aslında dolma/doldurma hâlâ süregelmektedir. Po Deltasının güneyinde yer alan Ravenna Romalılar döneminde Adriyatik kıyı limanı ve Venedik'in Orta Çağ'lardaki rakibiydi. Günümüzde şehir merkezi kıyından 10 km içeride kalmıştır; Po'nun taşıdığı silt ve kumlar yüzünden denizle bağı kopmuştur. Hem yapısal hem de birikinti düzlükleri nehirlerin getirdiği alüvyonlar, çakıllar ve "limon" da denilen lös gibi depositlerle örtülmüşlerdir.

Kıta buzul tabakasının geride bıraktığı **depozitlerin bileşimi hâlindeki düzlükler** arasında kuzey Hollanda, kuzey Almanya, Danimarka ve İsveç'in güney uç kesimi de bulunmaktadır. Bu alanlar Pleistosen'de Kuzey Avrupa Ovası'nı 1,5 km derinliğe kadar kaplayan kıta buzullarından son derece etkilenmişlerdir. Ova ender olarak deniz seviyesinden 100 m'nin daha üzerine çıkar. Bununla birlikte, oldukça düz olmakla birlikte, Kuzey Avrupa Ovası yeknesak/tekdüze bir alan değildir -yani tamamen dümdüz değildir; erozyon güçleri dere ve nehirlerden oluşan bir ağı biçimlendirmişler ve ortaya bir dereceye kadar arızalı ya da inişli çıkışlı bir yüzey çıkarmışlar; morenler, kumullar, çakıllar ve lös tarımsal kullanımı farklı etkilemişlerdir. Almanların **Urstromtäler** diye andıkları eski buzul akış yolu kıta buzullarının ve ovayı güneyden kuşatan Hersinyen tepelerdeki buzulların eriyerek aktığı kuzeybatı-güneydoğu yönünde biçimlenmiştir. Weser ve Elbe gibi birçok akarsu ve de birleştirici kanallar bu yolu izleyerek akmaktadırlar.

Her ne kadar Danimarka ve Almanya'da da **denizden kazanılan arazilerden oluşan düzlükler** varsa da bu tür uygulamalarda Hollanda ün kazanmıştır. Günümüz Hollanda'sının

büyük kısmı deniz seviyesinin altındadır. 1200 yılından 1900'e kadar Hollandalılar denizden 519,140 ha arazi kazanmışlar ama 565,600 ha da -yani fazlasını- kaybetmişlerdi. 1918'de kabul edilen Zuider Zee Projesi durumu değiştirmiş ve 225,400 ha arazi daha kazanılmıştır. Kuzey Avrupa Düzlikleri, aynı zamanda, Avrupa'nın insanların birbirleriyle temasının en yüksek olduğu başlıca bulvarlarından birisidir. Gerçekten de, Avrupa'nın büyük ovası başka bir yaşamsal üstünlüğe daha sahiptir: çevresindeki yüksek alanlardan doğan ve denize doğru akan trafiğe uygun nehirleri de çok sayıdadır. Fransa'nın daha önce belirtilen üç nehrine ek olarak, Rhein (Rhine)-Meuse (Maas) nehirlerinin oluşturduğu sistem Avrupa'nın en verimli tarım ve sanayi alanlarına hizmet eder, Hollanda'dan; Weser, Elbe ve Oder kuzey Almanya'dan; Vistül ise Polonya'yı aşarak denize dökülür.

Güneydoğu Avrupa'da Tuna Nehri, akış ve trafiğe uygunluk açısından, Rhein ile rekabet edebilecek durumdadır. Böylece, Alp Dağ Sisteminin kuzeyinde büyük nehirler kıtanın içindeki dağlık kesimden dışarıya doğru bir radyal kalıp yaratırlar. Bu yolla da doğal suyolları kadar Kuzey Avrupa Ovası'nın yüzey şekilleri de trafik ve ticaretten kazanç sağlar. Yüzyıllar boyunca Avrupalılar yapay kanallar vasıtasıyla nehirlerin seyrüsefere uygun kısımlarını birbirleriyle birleştirerek durumu daha da iyileştirmişlerdir. Bu suyolları ile onları izleyen kara ve demiryolları birlikte onbinlerce yerleşme yerinin birbirleriyle temasını sağlamışlardır. Bu şekilde de yeni teknikler ve yeni buluşlar hızla yayılabilme imkânı bulmuş, ticaret bağlantıları ve faaliyetler de gittikçe daha yoğunlaşmıştır (de Blij ve Muller, 1992 ve 1997; Claval, 1998).

Gerçi oldukça düz sayılıyorsa da, Kuzey Avrupa Ovası tekdüze bir alan değildir -yani tamamen dümdüz değildir; dere ve nehirlerden oluşan erozyon güçleri bir ağ hâlinde biçimlenmişler ve ortaya bir ölçüye kadar arızalı bir yüzey çıkarmışlardır. Her ne kadar Kuzey Düzlikleri ve bunun doğuya, Rusya'ya doğru uzantısı Avrupa alçak alanları haritası üzerinde egemen durumdaysa da, başka yerlerde de önemli ovalar yer alır. Bu ovalar örneğin İtalya'daki Apenin zincirinin her iki tarafındaki kıyı kenar ovaları gibi, orta Almanya'daki dağların arasında biçimlenmiş havzalar gibi ve İsviçre ile batı Avusturya'daki vadiler gibidir. Genelde arazi bakımından küçük kalırlarsa da, bazıları bulundukları ülkelerin önemli nüfus yığılma noktaları hâlinindedir. Bu bölgede kıta levhasında ardı ardına sedimentler yığılmıştır. Belirli bazı koşullar altında bir başka tür sediment daha birikmiştir ki bu da oldukça sık su kütleleri içinde muazzam bir kalınlıkta bitkilerin yarattığı birikmedir ve daha sonraki birikimin basıncı altında organik bir kayaca dönüşmüşlerdir; yani maden kömürüne. Maden kömürü de Avrupa'nın Sanayi Devrimi'nin temelini oluşturmuştur. Örneğin İngiltere'nin Midlands'inde, kuzey Fransa'da ve ona bitişik güney Belçika'da ve Almanya'nın Ruhr bölgesinde düzlüklerde geniş maden kömürü yatakları yer alır (ki bir kısmı da tükenmiştir). Her ne kadar alternatif enerji kaynakları geliştirilmişse de Avrupa'nın birçok sanayi merkezi hâlâ kömür bölgesinde konumlanmıştır. Petrol de Kuzey Düzlikleriyle bağlantılı bir başka organik malzeme birikimidir. Ancak bununla ilgili birikim, yani yataklar kıtadan çok Kuzey Denizi'nde yer alırlar.

Tablo-2: Avrupa'nın Belli Başlı Nehirleri

Ad	Uzunluk (km)	Sularını boşalttığı alanın yüzölçümü km²
Tuna	2,858	817,000
Rhein	1,320	185,000
Elbe	1,165	148,268
Vistül	1,047	192,000
Loire	1,012	117,000
Tagus	1,038	81,600
Tisza	1,384	157,186
Sava	940	95,720
Meuse/Maas	925	36,000
Ebro	910	80,093
Oder	854	118,861
Rhône	800	100,200
Seine	776	78,650
Weser (Werra ile)	744	246,306
Göte Älv/Klarälven	720	-
Guadalquivir	657	56,978
Po	652	71,000
Garonne	575	84,811
Main	574	27,292
Vltava/Ultava	430	28,000
Tevere-Tiber	406	18,000
Vardar/Axios	388	25,000
Shannon	370	15,695
Thames	346	12,935

Alçak rölyef ve genellikle ılıman iklim koşulları kolaylıkla işlenebilen topraklar, sanayinin gelişmesi, mükemmel iletişim ve taşıma kolaylıkları (havayolları, karayolları, kanallar ve demiryolları) hep birlikte Avrupa'nın alçak kesimlerinde büyük nüfus toplanmalarının temelini oluşturmak üzere birlikte çalışmışlardır. Alçak alanlardaki birçok bölge 80,000 yıl kadar önce yerleşilmiştir. Dolayısıyla çok çeşitli ürünler buralarda yetiştirilmiştir. Büyük nüfus toplanmalarının, bol gıda arzının, yoğun bir ulaşım ağının ve sanayi yatırımlarının karşılıklı etkileşimi nüfusun başka bölgelerin ekonomik olarak aleyhine düz bölgelerdeki lokasyonlarda yığılmasına yol açmış, ait oldukları ülkelerin sanayi, ticaret, siyaset ve kültürel odak noktaları haline gelen şehirselleşen alanları yaratmışlardır. Yalnızca Londra havzası bile tek başına ülke nüfusunun yüzde 20'sine kapsamakta; Paris bölgesi Fransa nüfusunun yüzde 19'unu barındırırken; Hollanda'daki bu tür alanlar (Ranstad) km²'de ortalama 400 yoğunluk göstermekte; Belçika'da, kuzey Fransa'daki alçak alanlar ve Ruhr kesimi de çok yoğun nüfusa sahip bulunmaktadır. Cenevre Gölü'nden Constance Gölü'ne kadar İsviçre Platosu bu ülkenin başlıca tarımsal, şehirselleşen ve endüstriyel alanıdır; Po Vadisi İtalya'nın endüstriyel, ticari ve tarımsal kalbini oluştururken; Eflak Ovası Romanya'nın tarihsel çekirdeği ve ekonomik odak noktasıdır. Aslında Avrupa düzlüklerinde Londra'yı çevreleyen ve sonra Belçika'nın bazı kısımları, Hollanda, Fransa, Almanya ve İsviçre'ye uzanan ve sonunda da kuzey İtalya'da Po Vadisi'ni içine alıp geçen bir **ekonomik yığılma yayı** (Avrupa Megalopolisi) bulunmaktadır.

Uygulamalar

Atlastan Avrupa Fiziki haritası üzerinde Avrupa'nın kuzey ve güney kesimlerindeki yüzey şekilleri incelenmelidir.

Uygulama Soruları

1) Avrupa'nın güney kesimindeki yüzey şekillerinin oluşmasında hangi orojenez etkili olmuştur.

Cevap: Alp Orojenezi

2) Avrupa'nın kuzey kesiminin büyük kısmını kapsayan ovaya ne ad verilir?

Cevap: Kuzey Avrupa Ovası

Bu Bölümde Ne Öğrendik Özeti

Bu bölümde Avrupa'nın fizyografik bölgelerinden "Güney Dağlık Bölgesi" ve "Kuzey Avrupa Ovası ve Kıtadaki Başka Düzlükler" incelenerek bölgelerin genel özellikleri hakkında bilgi edinilmesi sağlanmıştır. Bu bölgelerden "Güney Dağlık Bölgesi"nin Avrupa'nın en arızalı alanlarını oluşturduğu ve buradaki en görkemli coğrafi görünümünün Alp dağlar olduğu; bunların da en yakın alpin buzul döneminde oluştukları, buzul dillerinin yaklaşık 1500 m'ye varan derinliğin üzerinde vadileri doldurduklarını ve ovalara akarak anfi-teatr benzeri sirkler, aretler ve Matterhorn gibi görkemli tepeler oluşturdukları; vadiler genişlemesi ve derinleşmesiyle U şeklini aldıkları ve güçlü şelalelerin ana vadi tabanlarından yüzlerce metre yukarıda asılı vadilerden aşağıya akmaya başladıklarının öğrenilmesi sağlanmıştır. Bu dramatik manzaraların orta İsviçre ve Avusturya'nın Tirol ve Salzkammergut bölgeleri gibi Alplerde yer alan yerlerde en çok görüldüklerinin öğrenilmesi sağlandı.

Bununla birlikte, Güney Dağlık Bölgesi Avrupa'nın en önemli turizm alanıdır. Turizm Güney Avrupa ülkeleri ekonomilerinin çok önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Dramatik güzelliklerin yumuşak iklim, uygun kar koşulları, meydan okuyan zirveler ve korunmalı vadiler ve göllerle bileşimi halindeki Alpler yıl boyunca çok çeşitli tatil olanakları sunarlar. Bundan başka, Alpin dağ oluşumu döneminde oluşmuş başka dağlar da -örneğin İspanya'da Sierra Nevada, Pireneler, Jura, Romanya'nın Transilvanya Alpleri gibi- keza önemli turizm bölgeleridir. Ek olarak, Güney Avrupa kıyıları boyunca uzanan çok güzel plajları, şehirleri ve köyleriyle de tanınmıştır. İspanya, Fransa, İtalya'nın Akdeniz kıyıları, Yunanistan adaları gibi yakın yıllarda Hırvatistan ve Bulgaristan da aranan turizm destinasyonlarına dönüştüklerinin öğrenilmesi sağlandı.

"Kuzey Avrupa Ovası ve Kıtadaki Başka Düzlükler" bölgesi Avrupa'nın yerçekillerine göre ayrılabilir bölgelerinin dördüncüsü aynı zamanda da en yoğun nüfuslu olanıdır. Bölge güney Fransa'da Pirenelerden başlayıp kuzey Almanya üzerinden geçerek Alçak Ülkeleri aşar ve doğuda Polonya üzerinde bir **yelpaze** şeklini alarak güneybatı Rusya'ya doğru iyice sokulur. Dikkat çekilecek bir husus da güneydoğu İngiltere, Danimarka ve İsveç'in güney ucunun da bu bölge içinde yer aldığıdır. Kuzey Avrupa düzlüklerinin büyük kısmı 150 m'nin altında bir yükseltiye sahiptir ve yerel rölyef ender olarak 30 m'yi geçer. Bu tek topografik faktörün ötesinde, bölgede içsel olarak farklılık yaratacak çok şey vardır. Fransa'da bu bölge içinde üç büyük nehrin -Garonne, Loire ve Seine- havzaları uzanır. Hollanda'da denizden elde edilen, **dayk** denilen setlerle çevrili ve deniz seviyesinin altındaki arazilerin önemli bir kısmı yer alır. Güneydoğu İngiltere'de, Hollanda'nın daha yüksek kesimlerinde, kuzey Almanya ve Danimarka'da, güney İsveç'te ve daha doğuda bölge birkaç bin yıl önce geri çekilmiş Pleistosen buzul çağına izlerini taşır. Bu belirli alanların her biri toprak ve iklim gibi özelliklerindeki farklılıklara göre, dünyanın en verimli tarımsal konumlarından biri halinde gelişerek değişik güç kazanmışlardır. Özetleyerek bu açıdan değerlendirilirse 4 geniş düzlük ayırt edilebilir:(1) yapısal düzlükler (2) birikinti düzlükleri (3) kıta buzul levhalarının geride bıraktığı depozitlerin oluşturduğu düzlükler (4) denizden kazanılan araziler hâlindeki düzlüklerden oluştuğunun öğrenilmesi sağlandı.

Bölge alçak rölyef ve genellikle ılıman iklim koşulları kolaylıkla işlenebilen topraklar, sanayinin gelişmesi, mükemmel iletişim ve taşıma kolaylıkları (havayolları, karayolları, kanallar ve demiryolları) hep birlikte Avrupa'nın alçak kesimlerinde büyük nüfus toplanmalarının temelini oluşturduğunun öğrenilmesi sağlanmıştır. Alçak alanlardaki birçok bölge 80,000 yıl kadar önce yerleşilmiştir. Dolayısıyla çok çeşitli ürünler buralarda yetiştirilmiştir. Büyük nüfus toplanmalarının, bol gıda arzının, yoğun bir ulaşım ağının ve sanayi yatırımlarının karşılıklı etkileşimi nüfusun başka bölgelerin ekonomik olarak aleyhine düz bölgelerdeki lokasyonlarda yığılmasına yol açmış, ait oldukları ülkelerin sanayi, ticaret, siyaset ve kültürel odak noktaları haline gelen şehirsiz alanları yarattıklarının öğrenilmesi sağlanmıştır.

Bölüm Soruları

- 1) Avrupa’da Alp orojenizi ile meydana gelen dağlar hangileridir?
- 2) Aşağıdaki ülkelerden hangisi Avrupa Megalopolisi (ekonomik yığılma yayı) olarak adlandırılan bölge içinde yer almaz?
 - a) Hollanda
 - b) Bulgaristan
 - c) Fransa
 - d) Almanya
 - e) Belçika
- 3) Güney Dağlık Bölgesinde imalat faaliyetlerinin genelde büyüklük ve önem bakımından Güney Dağlarının kendisiyle sınırlı kalmasının temel nedenleri nelerdir?
- 4) Aşağıdakilerden hangisi “Güney Dağlık Bölgesi”nin turizm alanları arasında yer almaz?
 - a) Hamburg
 - b) Alpler
 - c) Preneler
 - d) İtalya’nın Akdeniz kıyıları
 - e) Yunan Adaları
- 5) Aşağıdakilerden hangisi “Güney Dağlık Bölgesi” içinde yer alan ülkelere birisi değildir?
 - a) İsviçre
 - b) Danimarka
 - c) İtalya
 - d) İspanya
 - e) Yunanistan
- 6) Avrupa’nın en yüksek ikinci zirvesi hangisidir?

7) Avrupa'nın en yüksek zirvesi olan Mont Blanc hangi iki ülke arasında sınır oluşturmaktadır?

8) Avrupa'nın en yüksek zirvesi olan Mont Blanc hangi fizyografik bölge içinde yer alır?

9) Fransa'nın Kuzey Avrupa Ovası içinde kalan kesiminde yer alan üç önemli akarsu hangileridir?

10) Kıta buzul tabakasının geride bıraktığı **depozitlerin bileşimi hâlindeki düzlükler** aşağıdaki ülkelerden hangisinde bulunmaz?

- a) Hollanda
- b) Yunanistan
- c) Danimarka
- d) Almanya
- e) İsveç

Cevaplar

1) Alpler, İspanya ile Fransa arasındaki Pireneler, İtalya'daki Apeninler, eski Yugoslavya'nın Dinar Sıradağları, Doğu Avrupa'daki Karpatlar, 2) b, 3) Oldukça küçük kalan yerel pazarlar, kaynak yokluğu, taşımayla ilgili sorunlar, sınırlı mekân ve çevresel koruma çabaları, 4)a, 5)b, 6)Mount Rosa, 7) Fransa ve İtalya, 8) Güney Dağlık bölgesi, 9) Garonne, Loire ve Seine, 10)b

5. AVRUPA’NIN ÇEVRESEL TEMELLERİ: İKLİM, BİTKİ ÖRTÜSÜ VE TOPRAKLAR

Bu Bölümde Neler Öğreneceğiz?

Bu bölümde Avrupa'nın iklim bölgelerini, bitki örtüsünü ve topraklarını öğreneceğiz.

Bölüm Hakkında İlgi Oluşturan Sorular

1) Avrupa’da hangi iklim türleri görülür?

Cevap: Tundra İklimi, Karasal İklim, Akdeniz İklimi, Okyanus İklimi

2) Avrupa’da hangi bitki örtüsü görülür?

Cevap: Tundra kuşağı, Step Kuşağı, Orman kuşağı, Akdeniz Bitki kuşağı

Bölümde Hedeflenen Kazanımlar ve Kazanım Yöntemleri

Konu	Kazanım	Kazanımın nasıl elde edileceği veya geliştirileceği
Fiziki coğrafya	Avrupa'nın yüzey şekillerinin genel özelliklerini öğrenir.	Prof. Dr. Ramazan Özey'e ait "Avrupa Coğrafyası" (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması; Prof. Dr. İbrahim Güner ve Doç. Dr. Mustafa Ertürk'e ait "Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası" (Nobel Kitabevi, 2013) kitabında ilgili bölümün okunması
Fiziki coğrafya	Avrupa'da yüzey şekillerinin oluşmasında etkili olan faktörler ve Avrupa'nın fizyografik bölgelerini öğrenir.	Prof. Dr. Ramazan Özey'e ait "Avrupa Coğrafyası" (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması; Prof. Dr. İbrahim Güner ve Doç. Dr. Mustafa Ertürk'e ait "Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası" (Nobel Kitabevi, 2013) kitabında ilgili bölümün okunması

Anahtar Kavramlar

- İklim türleri
- Bitki örtüsü
- Toprak türleri

Giriş

Bu bölümde Avrupa’da görülen iklim türleri, bitki toplulukları ve toprak özellikleri ele alınacaktır. Avrupa’nın ılıman iklimi onun batıdan esen rüzgârların yolu üzerindeki yarımada, denizsel ve orta-enlem konumunun bir sonucudur. Bu rüzgârlar Kuzey Atlantik’in sıcaklığını ve nemini Batı Avrupa’ya taşırlar. Avrupa’nın batı sahillerinde ılıman okyanusal ikliminin etkili olmasını sağlarlar. Böylece buralarda kışlar ılık ve yazlar serin geçer. Kışların ılık geçmesi Gulf Stream sıcak su akıntısının etkisi ile olur. Avrupa başka bütün kıtalardan çok daha yüksek oranda insanın yerleşmesine ve tarıma uygun iklimlerle donanmıştır. Orta enlemlerdeki konumu ve denizle olan özel ilişkisi orta derecede sıcaklıklar ve yeterli yağı getirmiştir. Yalnızca yüksek enlemlerinde ve dağların yüksek kesimlerinde gelişmeye engel olabilecek marjinal ortamlar yaratır. Her ne kadar Kuzey ve Güney Avrupa arasında 40° enlemi dolaylarında bir fark doğuyorsa da yaz ayları bütün kıtada benzer ortalama sıcaklıklar sergiler: 16 ile 24°ler arasında. En soğuk ayın ortalama sıcaklıkları ise güney İspanya ve Yunanistan’da 10°C’den kuzey İsveç’te -18°C’ye kadar iner. İklim, bitki örtüsü ve toprak arasındaki geniş anlamdaki ilişkiler Batı’dan çok Doğu Avrupa’da daha iyi tanımlanabilmektedir. Kuzeyden güneye doğru kuşaklar halinde bakılırsa önce en kuzeyde asitli, fakir, bataklık oluşturmuş tundra toprakları yer alır ki bunlar yosun, liken ve çalılık türü bitki örtüsü taşırlar. Bu kuşağın güneyinde tayga (boreal orman) kuşağında her zaman yeşil ağaçlar alır ki bunlar da gri, asitli, verimsiz, bitkilerin istediği humus bakımından fakir topraklardır.

5.1. İklim Koşulları

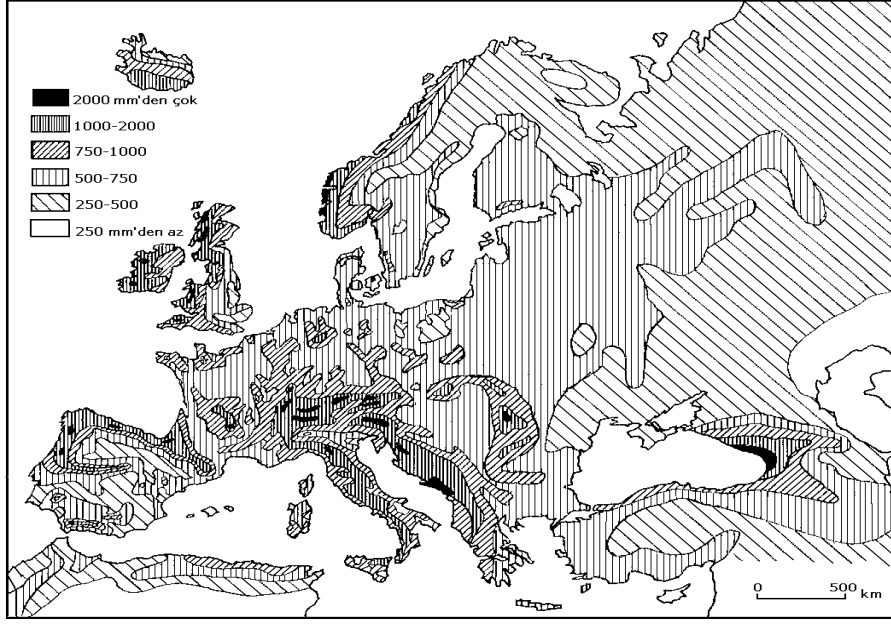
Avrupa'da coğrafi enleme ve denizlerin etkisine bağlı olarak sıcaklık ve yağışın değiştiği çok farklı iklim tipleri görülür. Avrupa ikliminin başlıca özelliği ılıman olmasıdır. Kuzeyde az bir alan hariç, tamamı orta iklim kuşağında yer alan Avrupa'da aşırı sıcaklıklar (Sahra'da olduğu gibi) ve aşırı soğuklar (Sibiry'a'da olduğu gibi) görülmez.

Kıtanın kuzeybatısında batı rüzgârları ve Gulf Stream sıcak su akıntısının etkisiyle **ılıman okyanus iklimi** görülür. Bu iklim özellikle İngiltere, Hollanda, Danimarka, Belçika ve Almanya'yı etkilemektedir. Kıtanın kuzeyinde **kutup altı (subarktik) veya tunda iklimi** hâkimdir. Oldukça sert ve soğuk olan bu iklim türü İskandinav yarımadasının büyük bir kısmında görülür. Burada yazlar çok kısa sürer, gündüz süreleri uzundur. Orta ve Doğu Avrupa'da ise **karasal iklim** koşulları hâkimdir. Kıtanın denize uzak olan iç, doğu ve kuzey kesimlerinde görülen bu iklimde kışlar soğuk ve karlı, yazlar sıcak geçer. Yağış çoğunlukla ilkbahar ve yaz aylarında düşer. Macaristan, Avusturya, İsveç ve Çek Cumhuriyeti gibi ülkelerde bu iklim tipi etkilidir. Avrupa'nın güneyi ise, **Akdeniz ikliminin** etkisi altındadır. Akdeniz'e komşu olan sahalarda görülen bu iklim türünde yazlar sıcak ve kurak, kışlar ılık ve yağışlıdır. Yağışlar bölgenin her yerine eşit olarak dağılmaz. Dağların yüksek kesimleri bol miktarda yağış alırken dağlar arasındaki oluklar ve İspanya'nın güney kesimi daha az (400-500 mm) yağış almaktadır.

Avrupa'nın ılıman iklimi onun batıdan esen rüzgârların yolu üzerindeki yarımada, denizsel ve orta-enlem konumunun bir sonucudur. Bu rüzgârlar Kuzey Atlantik'in sıcaklığını ve nemini Batı Avrupa'ya taşırlar. Avrupa'nın batı sahillerinde ılıman okyanusal ikliminin etkili olmasını sağlarlar. Böylece buralarda kışlar ılık ve yazlar serin geçer. Kışların ılık geçmesi Gulf Stream sıcak su akıntısının etkisi ile olur. Atlas Okyanusunun orta kısmın da batı rüzgârları ile gelen bu akıntılar, kışın hava sıcaklığının düşmesini engeller. Bu nedenle sıcaklık Baltık ve İskandinavya ülkelerinde doğudaki sahalara göre birkaç derece yüksektir. Örneğin aynı paralelde Moskova'da Ocak ayı ortalama sıcaklığı -10°C iken İskandinavya'nın Kuzey Buz Denizi kıyılarında 0°C'dir. Başka bir ifade ile Gulf Stream sıcak su akıntısı, Batı Avrupa kıyılarında sıcaklığı karaların iç kısımlarına göre 10°C daha yükseltir.

Avrupa'da hava koşullarındaki neredeyse günlük değişimler ise alçak ve yüksek basınç sistemlerinin geçişi nedeniyledir. Bunların, sıcaklık değişimlerine ve sık ama normalde yavaş yağışa yol açan soğuk ve sıcak cepheleri vardır. Blok hâlde dağların bulunmayışı, her ne kadar doğuya doğru yağış miktarlarında azalma meydana gelse de, havanın ve nemin Orta ve Doğu Avrupa ovalarına akışını kolaylaştırır. Alpler ve Azorlar yüksek basınç sistemi yaz aylarında yağışın Akdeniz bölgesini etkilemesine engel olurlar. Azor yüksek basınçlı kışın güneye doğru kaydıkcı siklonik fırtına sistemleri kuzeyden ve batıdan Akdeniz'e sızar ve Güney Avrupa'ya serin ve yağışlı bir mevsim verirler.

Batı Avrupa ikliminin anahtar sözcüğü **güvenilirliktir**. Doğuya doğru azalan yağışlar Hazar Denizi ve Karadeniz'in kuzeyinde kuraklık koşullarına kadar varır; aynı şekilde doğu Yunanistan ve doğu İspanya'da da. Yaz kuraklıkları bütün Akdeniz alçak kesimlerinde olağandır.



Harita-5: Avrupa'da Yıllık Yağış Miktarları.

En yüksek yağışlar dağlarda ve batı Avrupa'nın kıyı kesimlerinde meydana gelir ve Galler ve İskoçya'nın yüksek zirvelerinde yıllık 500 mm'ye varır. Ortalama yağışlar Batı Avrupa düzlüklerinde 500-750 mm ve daha yüksek alanlardaki 750-2000 mm'den doğuya doğru azalarak Hazar Denizi'nin kuzeyinde 250 mm'ye kadar iner. Yağışlar mevsimsel olarak, en fazla kuzey bölgelerinde ilkbahar ve yaz mevsiminde düşerken, güneyde Akdeniz kıyılarında kış mevsiminde düşer. Orta Avrupa'da ise, yağışın mevsimlere göre dağılışı düzenlidir.

Avrupa'da bulutluluk süresi, güneydoğudan kuzeybatıya doğru, kar yağışları güneyden kuzeye doğru, karın yerde kalma süresi ise ovalardan dağlara doğru artar.

Batı Avrupa'nın suyun etkisiyle yumuşayan iklimine “batı kıyısı denizsel” denir; Doğu Avrupa'nın ılımandan sıcağa uzanan yazları ve soğuk kış koşulları karasal iklimi oluştururken, güneydeki kurak, sıcak yazlar ve serin yağışlı kışlar Akdeniz iklimini meydana getirir. Orta Avrupa, bu alanda denizselden karasala doğru değişen etkiler nedeniyle daha sık değişen bir iklim yapısı gösterir. Yüksek yerlerde koşullar yüksek zirvelerden aşağıdaki yamaçlara doğru yükselti ve bakıya göre sıcaklık ve yağış bakımından değişiklik gösterirler. Yüksek Alplerin bazı kısımları zaten kar ve buzullarla kaplı durumdadır.

Bununla birlikte, yerel deniz esintileri de kara üzerindeki, özellikle de Akdeniz bölgesinde, sıcaklıkların değişime uğramasında önem taşırlar. Hızla ısınan kara üzerindeki alçak basınçlar çevre denizlerden gelen daha serin daha ağır havayı 80 km kadar yukarıya kaldırır. Kıyı kuşağında sıcaklıklar yalnızca 24°C ve daha azken İspanya ve Makedonya'nın iç kesimleri kara üzerinde 52°C'yi görürler.

Avrupa'da, yukarıda da belirtildiği gibi, dağların esasında doğu-batı doğrultulu bir kuşak halinde olmaları yüzünden hava kütlelerinin içerilere girmesine önemli bir engel yoktur. Bununla birlikte, Alpler kış aylarının büyük kısmı boyunca soğuk hava kütlelerinin

Akdeniz Havzası'na girmesini engeller buna rağmen doğal olarak sızmalar meydana gelebilir. Yerel sakinler bu soğuk hava istilalarına çeşitli adlar takmışlardır. Rhone Vadisi'nde esen bu tür rüzgârın adı **mistral**dir; doğuya, Adriyatik'e doğru huni halinde sızan soğuk havaya da **bora** denir.

Her kış birkaç kez kutupsal hava Alpleri geçerek Akdeniz Havzası'nı değişken hava kuşağı haline getirir. Bu da Azorlar antisiklonunun ve onun kutba doğru uzantı kuşağı olan batı rüzgârlarının ekvatora doğru hareketleri sırasında meydana gelir. Keza, kara ile deniz arasında yerel sıcaklık zıtlıkları arttığında, özellikle de Cenova Körfezi'nde cepheler ve siklonik fırtınalar meydana gelir. Bununla birlikte, Akdeniz'de yazın hemen hemen hiç fırtına yoktur; sadece yerel rüzgâr sistemi egemendir. Sıcaklıklar da neredeyse günlerce aynı kalır.

Bazen de Akdeniz havası Alpin geçitlerden geçerek kuzeye ilerler ve dağların kuzey yamaçlarında sıcak kuru bir rüzgâr yaratır ki buna da **föhn** denir; bu da ilkbaharda karları eriterek çığ tehlikesine yol açarken, yazın da ürün kaybı ve yangınlara götüren bir kavurucu etkiye yol açar.

Avrupa başka bütün kıtalardan çok daha yüksek oranda insanın yerleşmesine ve tarıma uygun iklimlerle donanmıştır. Orta enlemlerdeki konumu ve denizle olan özel ilişkisi orta derecede sıcaklıklar ve yeterli yağışı getirmiştir. Yalnızca yüksek enlemlerinde ve dağların yüksek kesimlerinde gelişmeye engel olabilecek marjinal ortamlar yaratır. Her ne kadar Kuzey ve Güney Avrupa arasında 40° enlemi dolaylarında bir fark doğuyorsa da yaz ayları bütün kıtada benzer ortalama sıcaklıklar sergiler: -16 ile 24°ler arasında. Yerküreyi karanlık ve aydınlık olarak bölen ışık dairesi yazın Kuzey Kutbu üzerindeki alanı kapsar. Güneş ışınlarının kuzeye doğru gidildikçe azalan yoğunluğu gün ışığının gün içinde daha uzun süre devam etmesiyle karşıtlık bulur. Londra ve Kopenhag yaz ortasında 16,5 saat gün ışığı alırken bu süre Roma'da 15 saattir. Gerçekten de 21 Haziran Solstisinde (en uzun günde) yerkürenin eksenini güneşe en yakın olduğu zamanda güneş ışıkları Kuzey Kutup Dairesi'nin çok ötesine uzanır. Bu hattın kuzeyinde, gün sayısı gittikçe artarak, güneş saat yelkovanının yönünde hep yukarıda kalır ve birikimli olarak 6 ay kutbun sürekli güneş ışığı altında kalmasına yol açar.

Güneş ışığındaki boylamsal farklılıklar kış aylarında çok daha büyüktür; Aralık solstisi (en uzun gece-en kısa gün) sırasında kuzeye doğru gidecek birisi gün ışığının süresinin örneğin Madrid'in bulunduğu enlemdaki minimum 9 saatten Kuzey Kutup Dairesi'nin ötesinde hiç olmadığı bir noktaya varacaktır.

En soğuk ayın ortalama sıcaklıkları güney İspanya ve Yunanistan'da 10°C'den kuzey İsveç'te -18°C olabilmektedir.

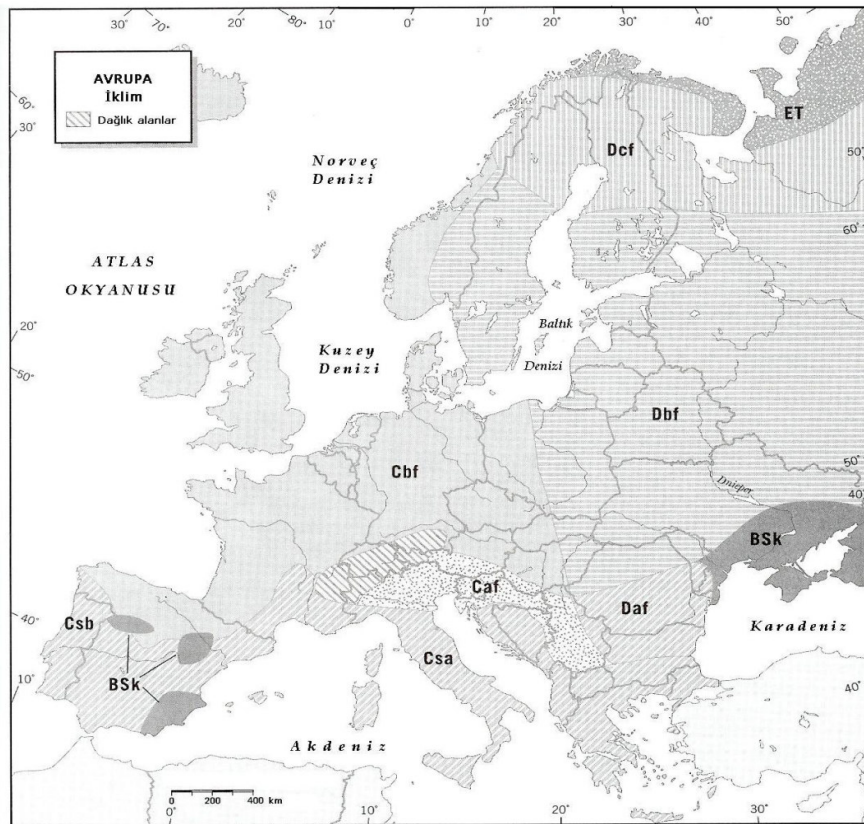
5.1.1.İklim Bölgeleri

Wladimir Köppen'in 1900'de öne sürdüğü sınıflandırmaya göre Avrupa'da belli başlı iklim farklılıkları sert kışları olan iklimlerle (D-nemli mikrotermal) ılıman kışları olan, en

soğuk ayın ortalama sıcaklığının donma noktasının üzerinde kaldığı (C-nemli mesotermal) iklimler arasında gözlenmektedir.

İklim bölgeleri daha sonra ılıman yazları olan (Temmuz ortalaması 22°C'nin üzeri) ve serin yazları olan (22°C'nin altında) iklim tipleri şeklinde alt gruplara ayrılmaktadır.

Nemli mikrotermal kategoride dört aydan az bir zaman süresinde ortalama sıcaklığın 10°C'nin üzerinde kaldığı özel bir boreal iklim türü (Dc) de yer alır. Daha ılıman kış iklimleri (nemli mesotermal) de kendi içinde ılıman yazlar (nemli subtropikal -Ca) ve serin yazlar (denizsel batı kıyısı -Cb) şeklinde olduğu kadar kurak yazlar yaşanan ancak sıcak ve serin yazlar gibi çeşitleri de olan Akdeniz iklimi (Cs) gibi alt gruplara ayrılmıştır. Mevsimlik yağış kalıpları da düzenli yağışlar (f) ve kış (w) ya da yaz (s) yağışlarına göre belirtilmiştir. Böylece, örneğin, Kuzeybatı Avrupa Cbf iklim bölgesi içine girmektedir -ılıman kışlar, serin yazlar ve mevsimlere göre düzenli dağılmış bir yağış kalıbı. Ağaçların büyümesine izin veren bu iklim tiplerine ek olarak, iki de ağaçsız iklim tipi bulunmaktadır. İber Yarımadası'nın belirli bazı kesimleri potansiyel buharlaşmanın ve terlemenin yağıştan fazla olduğu step iklim bölgesi (B) olarak gözlenmektedir. Kuzey İskandinavya'da da yazlar ağaç yetişmesine uygun olmayacak kadar serin kaldığı için bu bölge de tundra iklim bölgesi (ET) içine girer. Ayrıca, haritalarda ayırt edilemeyen yayla ya da dağ iklimleri vardır ki bu da yükseltideki farklılıklar yüzünden küçük bir alan içinde büyük iklim çeşitliliklerine rastlanabileceği anlamına gelmektedir.



Harita-6: Köppen Sınıflandırmasına Göre Avrupa İklim Bölgeleri.

Köppen sınıflandırmasına göre Avrupa iklim bölgeleri.

Caf-Nemli suptropikal

Cbf-Denizsel batı kıyısı

Csa-Akdeniz: yazları sıcak kışları ılık kurak yaz iklimi

Csb-Akdeniz: yazları serin kışları ılık kurak yaz iklimi

Daf-Nemli kıtasal-yazları sıcak

Dbf- Nemli kıtasal-yazları serin

Dcf- Nemli kıtasal-yazlar kısa

Bsk-Orta enlem step

ET- Tundra

Avrupa'nın iklim haritasında yumuşak kış ve sert kış iklimleri arasındaki sınır kuşağının orta İskandinavya'dan Bulgaristan'ın Karadeniz kıyısına kadar uzandığı görülür. Alpler yumuşak kış bölgeleriyle kuzeydeki batı kıyısı iklimi ve güneydeki Akdeniz iklimini birbirinden ayırır. Keza, kuzey İtalya'daki Po Vadisi'nden Makedonya'ya uzanan bir nemli suptropikal kuşak da bulunmaktadır. Bu alanda yerel rüzgâr kalıpları ve Alplerin yarattığı topografik engel yaz aylarında Atlantik açıklarındaki hava kütlelerinin serinletici etkisini en aza indirir; kışın kutbi cephenin güneye doğru yer değiştirmesi ise denizsel etkinin bölgeye egemen olmasına ve daha yüksek sıcaklıkların sürdürülmesine izin verir. Ilıman yazlar aynı zamanda aşağı Tuna bölgesinde Bulgaristan ve Romanya'nın karakteristik özelliğidir ama burada da Atlantik ve Akdeniz'e olan mesafelerin büyüklüğü söz konusu alanın sert kış iklimi kategorisine sokulmasına yol açmaktadır. Kuzey İsveç ve Finlandiya'da bulunan boreal iklim Avrupa Rusya'sı ve Sibirya boyunca uzanan geniş tayga kuşağının batı ucunu oluşturur (Heintzelman ve Highsmith, 1973; English, 1984).

5.2. Bitki Örtüsü ve Topraklar

Avrupa'nın doğal bitki örtüsü ve toprakları çeşitli iklim, rölyef, kayaç yapısı ve drenaj koşullarıyla sıkı bir şekilde ilişkilidir. Arazinin yoğun bir nüfus tarafından entansif kullanılışı Avrupa'nın esas-orijinal doğal kalıplarını, özellikle de bitki örtüsünü büyük ölçüde değiştirmiştir. Fakat bitki örtüsünü yalnızca insanlar değil jeolojik dönemler boyunca meydana gelen iklim değişiklikleri de değiştirmiştir.

Avrupa'yı kuzeyden güneye doğru dört ana bitki bölgesine ayırmak mümkündür:

1)Tundra Kuşağı; Avrupa'da, Asya ve Amerika kıtalarına oranla, tundralar çok az yer kaplarlar. Yalnızca Kuzey Avrupa'nın kutup dairesinin ötesinde şerit halinde uzanırlar. Başlıca türleri taşlık alanlarda likenler (taş yosunu), nemli alanlarda muşlar (yer yosunu) oluşturur. Güneye doğru gidildikçe bodur söğütlere ve cüce huşlara rastlanır.

2)Orman Kuşığı; Doğal olarak ağaçsız ve tahrip edilmiş alanlar bir tarafa bırakılacak olursa, Avrupa'nın büyük bir kısmı orman kuşığı içinde kalır. Orman kuşığı iki alt bölüme ayrılabilir:

a)Kuzey Avrupa Konifer Orman Kuşığı: Kutup dairesinin güneyinden 60. Paralel dairesine kadar uzanan bölgeyi içine alır. Bu kuşağın karakteristik türleri melez çamı, sarıçam, ladin ile yayvan yapraklılardan söğüt ve huşlardır.

b)Karışık Orman Kuşığı: Konifer Orman Kuşığı'nın güneyinde, İskandinavya'nın güney ucundan Orta Rusya Ovası'na kadar uzanan geniş alanlarda yer alır. Yaklaşık olarak 50. kuzey paralel dairesine kadar iner. Yayvan yapraklı ağaçlar güneye ve batıya doğru gidildikçe çoğalırlar. Baltık-Karadeniz kıstağının doğusunda daha ziyade saplı meşe ve ıhlamur ağaçları, batısında ise meşelerle birlikte kayın ağaçları yaygındır.

Bu orman kuşağında yeryüzü şartları bazı değişikliklere yol açmıştır. Bataklık alanlarda turbalıklar, çakıllı-kumlu olan yalı kumulları üzerinde süpürge otu, kamışlar ve katırtırnağı gibi bitki toplulukları yer almaktadır. Dağlık alanlarda da yükseltiye uygun olarak bitki katları bulunur. İnsanlar da alt seviyelerde kesmeyle, orta seviyelerde yakmayla, yüksek seviyelerde aşırı otlatmayla orman örtüsünde olumsuz etki yapmıştır. Bu kuşakta insanın olumsuz etkisinin en az olduğu alan, Dinyeper Nehri'nin yukarı çıkışında yer alan Pripet bataklıklarıdır.

3)Step Kuşığı; Avrupa'da orman kuşağının güneyinde kalan ve ormanın gelişemediği geniş alanların bitki örtüsünü stepler teşkil eder. Kuzeyden güneye doğru ve şeritler halinde ağaçlı step, ağaçsız step, çalılık step, tuzlu stepler alt kuşakları oluştururlar. Kuzey ormanlarına yakın kesimlerde ağaçlı stepler, çernozyom adı verilen kara topraklar üzerinde ağaçsız stepler, solonçak adı verilen açık renkli tuzlu topraklar üzerinde çalılık stepler (Hazar Denizi'nin kıyıları), çölümsü-tuzlu topraklar üzerinde tuzlu stepler (aşağı Volga Vadisi boyunca) görülmektedir.

Stepler Batı Avrupa'ya ince şeritler halinde sokulurlar. Ayrıca, Güney Avrupa'da yer alan yaylalar steplerin gelişmesine son derece elverişlidirler. Günümüzde Avrupa'daki steplerin çoğu ıslah çalışmaları sonucunda tarım alanlarına dönüştürülmüşlerdir.

4)Akdeniz Bitki Kuşığı; Avrupa'nın güney kıyılarında, iklimin kışları yağışlı ve yazları kurak geçmesi nedeniyle, kuraklığa dayanıklı (kserofil) bitkiler egemendir. Çok az yer tutan orman formasyonu meşe ve çam türlerinden oluşmaktadır. İnsanın olumsuz etkisi sonucunda, ormanın yerini maki formasyonu almıştır. Başlıca maki türleri mantar meşesi, defne, kocayemiş, mazı meşesi gibi bodur ağaçlar ile laden ve kekik gibi kokulu otlardan oluşmaktadır.

Akdeniz bölgesinde soğuktan korunan ve suyu bol olan yerlerde tropikal bitkiler de yetişir. Örneğin, İspanya'nın güneydoğusundaki Alicante (Elche) Ovası'nda hurma yetiştirmekte ve meyve vermektedir (Özey, 2012).

İklim, bitki örtüsü ve toprak arasındaki geniş anlamdaki ilişkiler Batı'dan çok Doğu Avrupa'da daha iyi tanımlanabilmektedir. Kuzeyden güneye doğru kuşaklar halinde bakılırsa önce en kuzeyde asitli, fakir, bataklık oluşturmuş tundra toprakları yer alır ki bunlar yosun, liken ve çalılık türü bitki örtüsü taşırlar. Bu kuşağın güneyinde tayga (boreal orman) kuşağında her zaman yeşil ağaçlar alır ki bunlar da gri, asitli, verimsiz, bitkilerin istediği hümüs bakımından fakir topraklardır. Tarım bunun da güneyindeki toprak kuşağında yaygın olarak başlar; burası her yıl yapraklarını döken ya da yayvan yapraklı ağaçların bulunduğu kuşaktır ki bu bitkiler kahverengi topraklara katkıda bulunurlar. Burada özellikle kayın, akça ağaç, kızıl ağaç ve gürgenlerden gibi ağaç türleri görülür.

Doğu Avrupa'da ağaç kuşağının güneyine doğru yağış azaldıkça ağaçların yerini doğal çayırlar alırlar. Birinci kuşak uzun otlardan oluşan preri -orman step- halindedir, sonra kısa boylu otların preri-step kuşağı, sonra yarı-kurak çalılıklar ve sonunda da çöl bitkileri kuşağı gelir. Tüm orta ve doğu Avrupa'yı içine alan geniş step alanları kuzeyden güneye doğru; ağaçlı step, ağaçsız step, çalılık step, tuzlu step şeritleri halinde uzanırlar.

Akdeniz'in alçak kesimlerinde doğal bitki örtüsü kuraklığa dayanıklı zeytin, servi, çalı-ağaçlar ve maki çalılıkları gibi su kaybını önlemek üzere kendilerini uyarlayabilen yapraklara sahip bitki örtüsü yer alır. Akdeniz toprakları genelde yüksek oranda demir içerdiklerinden kırmızıdırlar ve sık sık da volkanik kökenli oldukları görülür. Alüvyal ya da su depolanmış, nehir vadilerinde rastlanan topraklar en verimlileridir. Dağ toprakları ve bitki örtüsü türleri değişik yükseltilerde değişik tiplerde olurlar (English, 1984).

Uygulamalar

Öğrenci atlastan Avrupa'nın iklim, bitki ve toprak haritalarını incelemelidir.

Uygulama Soruları

1) Avrupa’da hangi iklim türleri görülmektedir?

Cevap: Ilıman Okyanus İklimi, Kutup Altı (Subarktik) Veya Tunda İklimi, Karasal İklim Ve Akdeniz İklimi.

2) Avrupa’yı kuzeyden güneye doğru kaç bitki bölgesine ayrılır?

Cevap: 1)Tundra Kuşağı, 2)Orman Kuşağı, 3)Step Kuşağı ve 4)Akdeniz Bitki Kuşağı

Bu Bölümde Ne Öğrendik Özeti

Kıtanın kuzeybatısında batı rüzgârları ve Gulf Stream sıcak su akıntısının etkisiyle **ılıman okyanus iklimi** görülür. Bu iklim özellikle İngiltere, Hollanda, Danimarka, Belçika ve Almanya'yı etkilemektedir. Kıtanın kuzeyinde **kutup altı (subarktik) veya tunda iklimi** hâkimdir. Oldukça sert ve soğuk olan bu iklim türü İskandinav yarımadasının büyük bir kısmında görülür. Burada yazlar çok kısa sürer, gündüz süreleri uzundur. Orta ve Doğu Avrupa'da ise **karasal iklim** koşulları hâkimdir. Kıtanın denize uzak olan iç, doğu ve kuzey kesimlerinde görülen bu iklimde kışlar soğuk ve karlı, yazlar sıcak geçer. Yağış çoğunlukla ilkbahar ve yaz aylarında düşer. Macaristan, Avusturya, İsveç ve Çek Cumhuriyeti gibi ülkelerde bu iklim tipi etkilidir. Avrupa'nın güneyi ise, **Akdeniz ikliminin** etkisi altındadır. Akdeniz'e komşu olan sahalarda görülen bu iklim türünde yazlar sıcak ve kurak, kışlar ılık ve yağışlıdır. Yağışlar bölgenin her yerine eşit olarak dağılmaz. Dağların yüksek kesimleri bol miktarda yağış alırken dağlar arasındaki oluklar ve İspanya'nın güney kesimi daha az (400-500 mm) yağış almaktadır. Avrupa'nın iklim türleri ve iklim elemanlarının genel özelliklerinin öğrenilmesi sağlandı.

Wladimir Köppen'in 1900'de öne sürdüğü sınıflandırmaya göre Avrupa'da belli başlı iklim farklılıkları sert kışları olan iklimlerle (D-nemli mikrotermal) ılıman kışları olan, en soğuk ayın ortalama sıcaklığının donma noktasının üzerinde kaldığı (C-nemli mesotermal) iklimler arasında gözlendiğinin öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa'nın doğal bitki örtüsü ve toprakları çeşitli iklim, rölyef, kayaç yapısı ve drenaj koşullarıyla sıkı bir şekilde ilişkilidir. Arazinin yoğun bir nüfus tarafından entansif kullanılışı Avrupa'nın esas-orijinal doğal kalıplarını, özellikle de bitki örtüsünü büyük ölçüde değiştirmiştir. Fakat bitki örtüsünü yalnızca insanlar değil jeolojik dönemler boyunca meydana gelen iklim değişiklikleri de değiştirmiştir. Avrupa'nın bitki örtüleri arasında; **Tundra Kuşağı**; Kuzey Avrupa'nın kutup dairesinin ötesinde şerit halinde uzanırlar. Başlıca türleri taşlık alanlarda likenler (taş yosunu), nemli alanlarda muşlar (yer yosunu) oluşturur. Güneye doğru gidildikçe bodur söğütlere ve cüce huşlara rastlanır; **Orman Kuşağı**; Doğal olarak ağaçsız ve tahrip edilmiş alanlar bir tarafa bırakılacak olursa, Avrupa'nın büyük bir kısmı orman kuşağı içinde kalır; **Step Kuşağı**; Avrupa'da orman kuşağının güneyinde kalan ve ormanın gelişemediği geniş alanların bitki örtüsünü stepler teşkil eder. Kuzeyden güneye doğru ve şeritler hâlinde ağaçlı step, ağaçsız step, çalılık step, tuzlu stepler alt kuşakları oluştururlar. Kuzey ormanlarına yakın kesimlerde ağaçlı stepler, çernozyom adı verilen kara topraklar üzerinde ağaçsız stepler, solonçak adı verilen açık renkli tuzlu topraklar üzerinde çalılık stepler (Hazar Denizi'nin kıyıları), çölümsü-tuzlu topraklar üzerinde tuzlu stepler (aşağı Volga Vadisi boyunca) görülmektedir; **Akdeniz Bitki Kuşağı**; Avrupa'nın güney kıyılarında, iklimin kışları yağışlı ve yazları kurak geçmesi nedeniyle, kuraklığa dayanıklı (kserofil) bitkiler egemendir. Çok az yer tutan orman formasyonu meşe ve çam türlerinden oluştuğunun öğrenilmesi sağlandı.

İklim, bitki örtüsü ve toprak arasındaki geniş anlamdaki ilişkiler Batı'dan çok Doğu Avrupa'da daha iyi tanımlanabilmektedir. Kuzeyden güneye doğru kuşaklar halinde bakılırsa

nce en kuzeyde asitli, fakir, bataklık oluşturmuş tundra toprakları yer alır ki bunlar yosun, liken ve çalılık türü bitki örtüsü taşırlar. Bu kuşağın güneyinde tayga (boreal orman) kuşağında her zaman yeşil ağaçlar alır ki bunlar da gri, asitli, verimsiz, bitkilerin istediğı hms bakımından fakir topraklar oldukları, tarımın bunun da güneyindeki toprak kuşağında yaygın olarak başladığı; burasının her yıl yapraklarını döken ya da yayvan yapraklı ağaçların bulunduğı kuşaktır ki bu bitkiler kahverengi topraklara katkıda bulunurlar. Burada özellikle kayın, akçaağaç, kızılağaç ve grgenlerden gibi ağaç türlerinin yetiştiğinin öğrenilmesi sağlandı.

Bölüm Soruları

- 1) Avrupa'nın kuzeybatısında batı rüzgarları ve Gulf Stream sıcak su akıntısının etkisiyleiklimi görülür.
- 2) Ilıman Okyanus İklimi Avrupa'nın hangi ülkelerinde görülür?
- 3) Orta ve Doğu Avrupa'daiklim türü görülür.
- 4) “Karasal İklim” aşağıdaki ülkelerin hangisinde görülür?
 - a) Macaristan
 - b) İngiltere
 - c) Hollanda
 - d) Danimarka
 - e) Belçika
- 5) Avrupa'da görülen en büyük toprak grupları hangileridir?
- 6) Avrupa'da “Orman Kuşağı” hangi iki alt bölüme ayrılır?
- 7) Avrupa'da “Karışık Orman Kuşağı” içinde hangi ağaçlar yer alır?
- 8) Avrupa'nın güney kıyılarında, iklimin kışları yağışlı ve yazları kurak geçmesi nedeniyle, kuraklığa dayanıklıbitkiler egemendir.
- 9) Avrupa'da “Akdeniz Bitki Kuşağı” içinde yer alan maki bitki toplulukları içinde hangi türler bulunur?
- 10) Akdeniz'in alçak kesimlerinde doğal bitki örtüsü kuraklığa dayanıklı hangi bitki türlerinden oluşur?

Cevaplar

1)Ilıman Okyanus, 2)İngiltere, Hollanda, Danimarka, Belçika ve Almanya, 3)Karasal, 4)a, 5)Tundralar, Kahverengi Orman Toprakları, Alüvyal Topraklar, 6)Kuzey Avrupa Konifer Orman Kuşağı ve Karışık Orman Kuşağı, 7)Yayvan yapraklı ağaçlar, saplı meşe, ıhlamur, kayın, 8) Kserofil Bitkiler, 9)mantar meşesi, defne, kocayemiş, mazı meşesi gibi bodur ağaçlar ile laden ve kekik, 10)Zeytin, Servi, Çalı Ağaçlar ve Maki Çalılıkları

6. AVRUPA'DA NÜFUS VE YERLEŞME: NÜFUS

Bu Bölümde Neler Öğreneceğiz?

Bu bölümde Avrupa'daki nüfus ve yerleşme konusunu öğreneceğiz.

Bölüm Hakkında İlgi Oluşturan Sorular

1) Avrupa'nın dünyanın yoğun nüfuslu bölgelerinden biri olmasında hangi faktörler etkili olmuştur?

Cevap: Sanayi, tarım, turizm ve eğitim olanakları.

Bölümde Hedeflenen Kazanımlar ve Kazanım Yöntemleri

Konu	Kazanım	Kazanımın nasıl elde edileceği veya geliştirileceği
Nüfus coğrafyası	Avrupa’da nüfus ve yerleşmenin genel özelliklerini ortaya koyabilir.	Tümertekin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Beşeri Coğrafya-İnsan-Kültür-Mekân” (Çantay Kitabevi, 2011) adlı kitabın “Nüfus” ile ilgili bölümün okunması; Prof. Dr. Ramazan Özey’e ait “Avrupa Coğrafyası” (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması
Nüfus coğrafyası	Avrupa’da nüfusun dağılışını etkileyen faktörleri öğrenir.	Tümertekin ve Prof.Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Beşeri Coğrafya-İnsan-Kültür-Mekân” (Çantay Kitabevi, 2011) adlı kitabın “Nüfus” ile ilgili bölümün okunması; Prof. Dr. Ramazan Özey’e ait “Avrupa Coğrafyası” (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması
Nüfus coğrafyası	Avrupa’nın nüfus yapısı, Avrupa’ya dışarıdan olan göçler ve Avrupa’dan dışarıya olan göçlerin öğrenilmesi	Tümertekin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Beşeri Coğrafya - İnsan-Kültür-Mekân” (Çantay Kitabevi, 2011) adlı kitabın “Nüfus” ile ilgili bölümün okunması; Prof. Dr. Ramazan Özey’e ait “Avrupa Coğrafyası” (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması

Anahtar Kavramlar

- Avrupa nüfus eksenı
- Göç
- Göçmen

Giriş

Dünyada, özellikle daha geç keşfedilen kıta ve bölgelere milyonlarca nüfusunu gönderdiği ve son iki yüzyıl içindeki savaşlarda yine milyonlarca nüfusunu kaybettiği halde, Avrupa, dünyanın en fazla değil ama en yoğun nüfuslu kıtası olma özelliğini hâlâ korumaktadır. Avrupa'nın nüfus yoğunluğu kuzey hariç kıtanın diğer yerlerinde dünya ortalamasından fazladır. Bununla birlikte Avrupa'nın en yoğun nüfuslu bölgeleri hidroelektrik ve kömür yataklarının yakınında gelişen endüstrileşmiş ve şehirleşmiş alanlardır.

Avrupa 2000 yıldan fazla bir süredir teknolojik yenilikler, toplumsal ilerlemeler ve insanlığın aydınlanmasıyla ilgili başka birçok gelişmenin ocağı olmuştur. Ticaret ve sömürgecilik faaliyetleri yoluyla Avrupalılar kendi kültürlerinin elemanlarını yakın yüzyıllarda dünyanın her tarafına yaymışlar; ancak, bunu yaparken yerli toplumlar üzerinde çok ağır etkiler bırakmışlardır. Avrupa'nın insanlık tarihine yön veren bölgelerden biri olduğunun öğrenilmesi sağlanacak.

Avrupa, daha geç keşfedilen kıta ve bölgelere milyonlarca nüfusunu gönderdiği ve son iki yüzyıl içindeki savaşlarda yine milyonlarca nüfusunu kaybettiği halde, dünyanın en fazla değil ama en yoğun nüfuslu kıtası olma özelliğini hâlâ korumaktadır. Avrupa'nın nüfus yoğunluğu kuzey hariç kıtanın diğer yerlerinde dünya ortalamasından fazladır.

Avrupa'nın toplam nüfusu Doğu ya da Güneydoğu Asya'ninkine yaklaşamaz; fakat toprak bakımından oldukça küçük olan yüzölçümü yüksek bir yoğunluğa sahip olmasına yol açmaktadır. Günümüzde tahminen 509 milyon nüfusuyla Amerika Birleşik Devletleri'nin iki katıdır. Yüksek derecedeki şehirleşme ve gelişmeyle bağlantılı olarak çeşitli ülkelerinde doğumların azalması ve nüfusun artış eğiliminin son derece yavaşlaması nedeniyle bir nüfus azalmasıyla karşı karşıya bulunmaktadır.

6.1 Nüfus ve Yerleşmenin Gelişimi

2000 yıldan fazla bir süredir Avrupa teknolojik yenilikler, toplumsal ilerlemeler ve insanlığın aydınlanmasıyla ilgili başka birçok gelişmenin ocağı olmuştur. Ticaret ve sömürgecilik faaliyetleri yoluyla Avrupalılar kendi kültürlerinin elemanlarını yakın yüzyıllarda dünyanın her tarafına yaymışlar; ancak, bunu yaparken yerli toplumlar üzerinde çok ağır etkiler bırakmışlardır. Avrupa kültür gelişmesinin geçmişi Nil Vadisi ve Güneybatı Asya'ya kadar uzanır. MÖ 5000 yılında neolitik insan, tarım ve hayvancılık uygulamalarını da beraberinde getirerek, Asya'dan batıya doğru göçe başlamıştı. Birkaç bin yıl içinde yerleşik hale geçerek **medenileşmiş yaşam** kavramını ortaya çıkaran bu insanlar Avrupa'nın her yerine yayıldılar ve Avrupalı yaşam tarzını da yaydılar. Bu arada Yunan medeniyetiyle de bağlantılı olmuştu bu gelişmeler. Daha sonra Roma İmparatorluğu egemen kültürel güç haline geldi ve MS 4. yüzyıl sonlarına doğru Roma'nın etkisi bütün Akdeniz alanına yayıldı ve kuzeyde İngiltere'ye kadar uzandı. Askeri fetihlerle, şehirler inşa ederek ve iletişimi kolaylaştıracak bir karayolları ağı oluşturarak, Roma, bütün imparatorluk boyunca süren bir kültürel iz bırakmıştı. Önemli katkıları arasında Latin dili, Hristiyan dini, hukuk ve siyasetle ilgili kavramlar, tarımsal ve teknolojik uygulamalar ve sayısız şehrin kuruluşu vardır. Daha sonra, bilindiği gibi, Avrupa kültürü Karanlık Çağ denilen bir devire girmişti.

Onbeşinci yüzyılın keşifler ve icatlar çağının başlamasıyla birlikte, güç ve etkinin odak noktası İber Yarımadası'na ve yavaş yavaş da Atlas Okyanusu'na bakan diğer ülkelere kaymıştı. Önce Portekiz ve İspanya tarafından başlatılan, daha sonra İngiltere, Fransa ve Hollanda'nın bu iki ülkeyi izlediği keşifler sömürge imparatorluklarının kurulmasına ve milyonlarca Avrupalının da Yeni Dünya'ya göçmesine yol açmıştı. Sömürgelerdeki çevre ve insan kaynaklarının işletilmesinin Avrupa'da belli başlı ekonomik ve siyasal güçlerin gelişmesine katkısı büyük olmuştur. Bununla birlikte, birçok kültürel özelliğin yayılmasında rol oynayan Avrupalılar, keşifler çağıyla birlikte, yalnızca kendi bildiklerini dünyanın başka yerlerine kabul ettirmeye çalışmamışlar, **bilgi gücü** (Francis Bacon) inancıyla başkalarından da çok şey öğrenmişler ve benimsedikleri fikirleri dünyanın başka yerlerine taşımışlardı. Bu çağ boyunca bütün medeniyetlerle temasa gelen yalnızca Avrupalılar olduğu için de, dünya bilgi ve ürünlerinin **yıkanma** yeri de Avrupa olmuştu. Böylece, **hiyerarşik yayılma** şeklinde kültürel yayılma küresel bilgi Avrupa'dan dünyanın diğer kısımlarına aktarılmaya başlandı.

Avrupalılar Asya'dan aldıkları **şeker kamışını** Karayip bölgesine taşımışlar; Güneydoğu Asya'daki **muzu** Güney Amerika'ya; **kakaoyu** Meksika'dan Afrika'ya, **kahveyi** Arabistan'dan Güney Amerika'ya getirip ekmişlerdir. İlginç olan husus da daha sonra bu ürünlerin yetiştirilmesinin getirildikleri ülkelerin en önemli tarımsal faaliyetleri hâline gelmesidir. Avrupalılar birçok maddenin üretiminin yerini değiştirmekle kalmamış, birçok maddeyi de dünyanın her tarafındaki pazarlarda satılmak üzere, dünya ticaretine sokmuşlar; yeni pazarlar yaratmışlar, üretim, taşıma, pazarlama ve tüketimde her aşamanın kontrolünü ellerinde tutmuşlardır. Hint mallarını Çin'e, Güney Amerika mallarını Afrika ve Asya'ya tanıtırken, bir İngiliz Çin'den çaldığı çay bitkisini Kalküta'da yetiştirerek Hindistan ve Seylan'da (Sri Lanka) çay tarımı faaliyetinin gelişmesine yol açmıştır.

Onsekizinci yüzyılın ikinci yarısında dünyayı etkileyen iki büyük devrim -Sanayi Devrimi ve Demokratik Devrim- de batı Avrupa'da başlatılmıştı. Buharın makineye uygulanmasının hızlandığı Sanayi Devrimi, mamul maddeler üretiminde ve de doğal kaynakların tüketiminde büyük artışlara yol açarken, ticaret ağlarını genişletmiş ve sanayi şehirlerinin hızla büyümelerini sağlamıştı. Avrupa dünyanın ilk sanayi-şehir toplumunun gelişme merkezi ve -yerini yirminci yüzyıl başlarında ABD'ne bırakıncaya kadar- dünyanın egemen gücü haline gelmişti. Demokratik Devrim ise aristokratların yönetimine ve çoğu fabrika işçisinin olumsuz toplumsal ve ekonomik koşullarına karşı bir tepki olarak ortaya çıkmıştı. **Özgürlük, eşitlik, kardeşlik** (Liberté, égalité, fraternité) kavram üçlüsü bireysel insan hakları için bir rehber olarak geniş bir kabul görmüştü. Yönetilen halk, yönetim siyasetlerinin belirlenmesinde kendi seslerinin de çıkmasını hakları olarak talep etmişlerdi. Avrupa'dan çıkan bu devrimler, eşit olarak değilse de büyük ölçüde dünyaya yayıldı. Günümüzde dünyadaki çatışmaların çoğunun nedeninin insan hakları konusundaki görüş farklılıklarına ve toplumların sanayileşmelerindeki düzey farklılıklarına gittiği görülmektedir.

Son kırk-elli yılda, yüzyıllarca süren çatışma ve iki dünya savaşının trajedilerini yaşadktan sonra, Avrupalı devletler dayanışma yoluyla daha fazla ekonomik ve siyasal güç arama eğilimi sergilemişlerdir. Kıtanın siyasal parçalanmışlığıyla bağlantılı, daha önce mevcut dezavantajlar ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır. II. Dünya Savaşı'ndan sonra aşama aşama geliştirilen Avrupa Topluluğu, ulusal ekonomi ve ulusal yönetimlerin bütünleşmesi için esas birlik olarak ortaya çıkmıştır. Savaş sonrası dönemin büyük kısmında Avrupa'nın bütünleşmesinde en önemli engel, Doğu Avrupa'nın komünist ülkelerini yalıtma için inşa edilen **Demir Perde** olmuştu. 1989'dan sonra, komünizmin çöküşüyle, Batı Avrupa devletlerinin Doğu Avrupa'daki komşularına erişme ve kıtanın birleşme sürecini ilerletme olanağı yeniden doğmuştur.

Avrupa, modern zamanlarda, Amerikalara, Avustralya'ya ve başka deniz-aşırı âlemlere yerleştirmek üzere milyonlarca nüfusunu göndermişti. Yerel toplumlara üstün geldikleri yerlerde Avrupa'dan gelen beyaz yerleşmeciler yeni topluluklar yaratmışlardı. Yeni vatanları olan Güney Afrika ve Cezayir gibi azınlıkta kaldıkları yerlerde bile temelden büyük değişikliklere yol açmışlardı. Şimdi ise Avrupa kendisi bir göçmen dalgasıyla karşı karşıya bulunmaktadır. İkinci Dünya Savaşı sonundan beri çok sayıda göçmen Avrupa'ya, fakat özellikle de Batı Avrupa'ya gelmiştir. 1990'a doğru Batı Avrupa'da, bölge nüfusunun yüzde 8'den fazlasını oluşturan 13 milyon göçmen yaşamaya başlamıştır. 1960'lar ve 1970'lerde Avrupa'daki sanayi patlaması sırasında ortaya çıkan iş olanaklarından yararlanmak üzere gelenlerin hemen hemen tümü, birçoğu nispeten yakın ülkelerden (Türkiye ve Cezayir gibi) olmak üzere, Üçüncü Dünya'dandı. Diğerleri de, sömürge döneminden dolayı kendi haklarını kullanarak, Endonezya, Angola ve Surinam gibi daha uzakta kalan, bir zamanların sömürgelerinden gelmişlerdi. Kökenleri ne olursa olsun, büyük bir çoğunluk, iş olanaklarının ve diğer kolaylıkların yer aldığı Avrupa'nın büyük şehirlerine yerleştiler.

Avrupa'daki kalkınma patlaması sırasında bu göçmenler kendilerine iş bulmuşlar ve genellikle hoş karşılanmışlardı. Fakat Batı Avrupa ekonomisi 1980'lerde yavaşladığında, yeni gelenler de artık hoş karşılanmıyorlardı. Daha fazla göçmene karşı muhalefet arttı; azalan

işlerle ilgili olarak göçmenlerle Avrupalılar arasındaki rekabet de arttı. Şehirlerdeki toplumsal sorunlar da buna paralel olarak yoğunlaştı. Üçüncü Dünya göçmenleri için Avrupa, Avrupalıların Amerika’da buldukları erime potası ortamı olamıyordu. Avrupalı hükümetlere karşı ayrımcılık suçlamaları yöneltilirken, etnik mahallelere sahip birçok Avrupa şehri de daha önce hazırlıklı olmadıkları sorunların içinde buldular kendilerini.

Paris ve Amsterdam gibi belli başlı Avrupa şehirlerinin çoğunda, göçmenlerin kendi kültürlerinin bazı yanlarını ettikleri geniş mahalleler vardır artık. Fransa’nın önde gelen şehirleri (yalnızca Paris değil, Lyon ve Marsilya da) İslâm’ın hüküm sürdüğü, sokak işaretlerinin Arapça ve atmosferin Fas, Tunus ya da Cezayir şehrindeki gibi olduğu banliyölere sahiptir. Almanya’nın batısındaki şehirlerde Türklerin damgası da aynı şekilde güçlüdür. Amsterdam’da 300,000’in üzerindeki Surinamlı göçmen şehrin çehresini değiştirmiştir -eski sömürge nüfusunun yaklaşık yarısı şimdi Hollanda’da yaşamaktadır. Günümüzde Amsterdam’daki şehir içi okullardaki çocukların yarısı Hollandalı değildir ve şehrin toplumsal coğrafyası, beyaz sakinleri dış banliyölere taşındıkça, daha da hızla değişmektedir. Esas olarak Surinamlıların oluşturduğu siyahların şehir içindeki sayıları gittikçe artmaktadır ve şehrin toplam nüfusunun üçte birini aşacağı beklenmektedir. Bu tür değişimler, doğal olarak, kolaylıkla meydana gelmez; Amsterdam gibi birçok Avrupa şehri de gittikçe artan suçluluk ve bağlantılı sorunların sıkıntısını çekerek bunun bedelini ödemektedirler.

Böylece, bir yamalı toplum ve gelenekler haline gelen Batı Avrupa’nın kendisi de yeni uyum sağlama ihtiyacı ve yeni bir toplumsal harita gerçeği ile karşı karşıyadır. Avrupa, **en uluslararası âlem** olarak tanımlanmıştır hep; şimdi de, yaşlanan nüfus yeni yeni göçmen akımlarına yol açtıkça, **en kültürlerarası âlem** hâline gelecektir.

6.2. Nüfusun Dağılışı

Dünyada, özellikle daha geç keşfedilen kıta ve bölgelere milyonlarca nüfusunu gönderdiği ve son iki yüzyıl içindeki savaşlarda yine milyonlarca nüfusunu kaybettiği halde, Avrupa, dünyanın en fazla değil ama en yoğun nüfuslu kıtası olma özelliğini hâlâ korumaktadır. Avrupa’nın nüfus yoğunluğu kuzey hariç kıtanın diğer yerlerinde dünya ortalamasından fazladır. Bununla birlikte Avrupa’nın en yoğun nüfuslu bölgeleri hidroelektrik ve kömür yataklarının yakınında gelişen endüstrileşmiş ve şehirleşmiş alanlardır.

Avrupa’nın toplam nüfusu Doğu ya da Güneydoğu Asya’ninkine yaklaşılamaz; fakat toprak bakımından oldukça küçük olan yüzölçümü yüksek bir yoğunluğa sahip olmasına yol açmaktadır. Günümüzde tahminen 509 milyon nüfusuyla Amerika Birleşik Devletleri’nin iki katıdır. Yüksek derecedeki şehirleşme ve gelişmeyle bağlantılı olarak çeşitli ülkelerinde doğumların azalması ve nüfusun artış eğiliminin son derece yavaşlaması nedeniyle bir nüfus azalmasıyla karşı karşıya bulunmaktadır.

Her ne kadar Avrupa, Kuzey Çin ya da İndus Vadisi gibi ilk medeniyetlerin geliştiği alanlardan birisi değilse de dünyanın yerleşilmiş en eski alanlarından birisidir. Teknolojik gelişmelerin bir sonucu olarak tarımsal ve endüstriyel üretimin artması Avrupa nüfusunu

1800 -1900 arasında ikiye katlayarak 150 milyondan 312 milyona çıkmasına neden olmuştur. 1900'lü yıllarda Almanya (50 milyon), İngiltere (42 milyon), Fransa (41 milyon), Avusturya-Macaristan (23 milyon) ve İtalya (16 milyon) Avrupa'nın en fazla nüfusa sahip ülkeleriydiler. İngiltere ülke dışından getirdiği ucuz tahılla giderek artan şehirli nüfusunu beslerken Almanya tahıl ithalatını bazı özel gümrük vergileri ile sınırlandırarak tahıl üretiminde kendi kendine yeten bir ülke oldu. Alman çiftçiler tarımda bilimsel ve yeni teknolojiler uygulayarak yüksek verim elde etmeyi başardılar. Bu başarı diğer Avrupa ülkelerine de örnek oldu. Bu sayede ondokuzuncu yüzyılda Almanya ve İsveç'in nüfusu ikiye katlanırken Danimarka'nın nüfusu üçe katlandı. Almanya Avrupa'nın en zengin ve en çok üreten ülkesi oldu.

1800'de Avrupa'da nüfusu 100.000 olan ancak yirmi şehir vardı. 1900'de Londra (6,6 milyon nüfusla) gelişimini sürdüren bir şehirdi ve ülke nüfusunun %15'i burada yaşıyordu. Paris 3,7 milyon, Berlin 2,7 milyon ve Viyana 1,7 milyon nüfusa sahiptiler. Manchester, Liverpool, Birmingham, Hamburg ve Barselona gibi endüstri merkezleri ve Glasgow, Marseilles, Brüksel, Amsterdam ve Kopenhag, Budapeşte, Roma ve Milan gibi başkent ve liman şehirlerinin nüfusları ise 500.000'den fazlaydı.

Avrupa'da özellikle büyük demografik sonuç doğuran olgu ise Sanayi Devrimi olmuştur. Şehirlere olan göçlerle birlikte şehirlerin büyümesi teşvik edilmiş ve nüfus artışı hızlanmıştır. Bölge en uzun sanayi geçmişine sahip olduğu için, Avrupa şehirlerin en fazla yoğunlaştığı ve nüfus artışının da en düşük oranda gerçekleştiği kıta olma özelliğini taşımaktadır. Avrupa'da nüfusun dağılışı da sanayileşmeden etkilenmiştir; sanayi bakımından gelişmiş ya da sanayi için gerekli kaynaklara sahip alanlar daha fazla sayıda nüfusu kendilerine çekmişlerdir. Bu kaynaklardan örneğin demir cevheri ve kömürü taşımak oldukça maliyetli olduğundan fabrikalar kaynakların bulunduğu yerlere kuruldu ve nüfusun buralara gelmesi sağlandı.

Avrupa'nın oldukça büyük nüfus yoğunlukları içinde en göze çarpanı, genellikle *Avrupa nüfus eksenini* olarak da adlandırılan doğu-batı uzanımlı kuşaktır. Bu kuşak, merkezî ve güney İngiltere'den, Hollanda, Belçika, kuzey Fransa, Almanya, Polonya'yı geçerek doğuya, Ukrayna ve Rusya'ya doğru uzanır. Kuşağın büyük kısmı, tarımsal bakımdan oldukça verimli Büyük Avrupa Ovası içinde kalırsa da, burada çok az sayıda nüfus tarımla uğraşmaktadır. Buna karşılık, nüfusun çok büyük kısmı, akarsular ve kıyılar boyunca, Avrupa'nın bu kısmındaki kömür havzaları ve sanayi bölgelerinde yer alan sayısız şehir ve kasabada yaşamaktadır.

Aslında burada tek tek büyük şehirlerden değil, yer yer neredeyse kesintisiz uzanan birden çok şehirsiz kuşaktan söz edilebilir. **Londra, Manchester, Brüksel, Amsterdam, Rotterdam, Essen, Berlin, Varşova** ve daha güneyde **Münih, Viyana, Prag ve Budapeşte** bu kuşaklar içinde önde gelen şehirlerinden ancak birkaçıdır. Kuzey Denizi kıyısı (**Hamburg**), özellikle de Hollanda'da Rhein ve İngiltere'de Thames nehirlerinin ağzları, Avrupa'nın uluslararası ticaretle uğraşan başlıca şehirlerinin lokasyonlarıdır.

Madencilik ve sanayi merkezleri ise İngiltere'nin maden kömürü havzalarında, Almanya'nın Ruhr Vadisi'nde (Avrupa'nın yirminci yüzyıldaki en önde gelen madencilik ve

sanayi kesimidir), Polonya'nın yukarı Silezyası ile Büyük Avrupa Ovası'nın güney kenarları boyunca uzanan diğer bazı yerlerde bulunmaktadır. Avrupa nüfus eksenine bağlantılı ülkelerden bazılarında aritmetik yoğunluklar çok yüksektir. Bunlardan Hollanda ve Belçika'da en yüksek yoğunluklara rastlanır.

Buna karşılık, İskandinavya'ya ve Baltık ülkelerine doğru ülkelerin toplam nüfus miktarları ve nüfus yoğunlukları azalır. Zaten doğum azlığı (yıllık artış hızı yüzde 0.1 ile 0.3 arasında) nedeniyle nüfus artışında sıkıntılar olan İskandinav ülkeleri ile nüfusları genelde azalma eğiliminde olan Baltık ülkelerinin tümü 10'ar milyonun çok altında nüfusa sahiptirler; hepsinde nüfus azalması gözlenen Baltık ülkeleri Litvanya, Letonya ve Estonya zaten oldukça küçük ülkelerdir. Bütün bu ülkelerde nüfus, daha ılıman iklim koşullarının bulunduğu, kıyılarda ve en çok da başkentler etrafında toplanma göstermektedir. Baltık ülkelerinden Letonya'nın başkenti Riga bu kesimdeki milyonluk tek şehirdir.

Avrupa'nın güneyinde bazı kesimler her ne kadar yüksek yoğunluk alanları oluşturuyorlarsa da, Akdeniz ülkeleri, yukarıda belirtilen kuşağa benzer büyük bir nüfus toplanması meydana getirmezler. Genelde engebeli, kıraç ve maden yataklarından yoksun olan Akdeniz Avrupa'sının güney kesimleri daha fazla kırsal yoksulluk çekmiş ve sanayileşmede daha geç kalmıştır. Bölgenin sınırlı olan alçak alanlarında en yüksek yoğunluklar yer alırsa da, insanları besleme potansiyeli daha düşük, nispeten daha az nüfuslanmış olan yukarı kesimler daha şiddetli bir etki altındadır. Ormanların ortadan kalkması ve toprak erozyonu yüzyıllardan beri bu yamaçlar üzerinde işlemektedir ve her ikisi de Akdeniz Avrupa'sındaki aşırı insan baskısının sonuçlarıdır. Akdeniz'in km²'de 196 aritmetik nüfus yoğunluğuyla en kalabalık ülkesi 58 milyon nüfuslu İtalya'dır. Ülkenin kuzeyindeki Po Nehri vadisi bütün Akdeniz Avrupa'sındaki en büyük nüfus toplanma alanıdır. Zengin alüvyal topraklarıyla verimli tarım alanlarını içine aldığı gibi, büyük sanayi şehirleri *Torino* (1.5 milyon) ve **Milano** (metropolitan alan olarak 5 milyon nüfuslu) da burada yer almaktadır. **Marsilya**'nın 1.5 milyon nüfusuyla en büyük şehrsel merkez olduğu Fransa'nın güneydoğusundaki Rhône Vadisi, İspanya'nın doğu kıyısı (**Barselona** 3.8 milyon nüfusuyla buradaki en büyük merkez) ve Yunanistan'da **Atina** (3.5 milyon) metropolitan alanı da Akdeniz'in oldukça yoğun nüfuslu diğer yerlerini oluşturmaktadırlar. Akdeniz ülkelerinin iç kesimlerinde de metropolitan şehrsel büyümeleri, özellikle başkentler çevresinde görülmektedir: Örneğin İtalya'da kıyıya oldukça yakın **Roma** (3.5) ile İspanya'da tamamen içeride kalan *Madrid* (5.2 milyon) gibi.

Avrupa nüfus toplanma alanının son kısmını, eski Sovyetler Birliği'nin çoğu cumhuriyetini içine alan Bağımsız Devletler Topluluğu oluşturur. Her ne kadar bu topluluğun topraklarının büyük kısmı Asya içinde kalıyorsa da, nüfusunun yüzde 80'den fazlası Ural Dağları'nın batısında, dolayısıyla da Avrupa kıtası içinde yaşamaktadır. En önemli nüfus toplanma alanları da Avrupa Rusya'sının merkezi ve güneybatı kesimleri, Ukrayna, Beyaz Rusya ve Moldova cumhuriyetlerinde yer alır. Buraları, topluluğun diğer büyük kısımlarına göre iklim koşullarının daha az sert olduğu, geniş tarımsal alanların ve değerli bazı maden yataklarının da bulunduğu alanlardır. Aslında Ukrayna Cumhuriyeti iklim, tarımsal alanlar ve maden kaynakları bakımından topluluktaki en iyi durumda bulunan cumhuriyettir.

Topluluğun en büyük üç şehri olan ve artık iç göç olayını da yaşayan *Moskova* (15.5), *St.Petersburg* (5.9) ve *Kiev* (3.3 milyon) de Avrupa nüfus toplanma alanında yer alırlar.

6.3. Göçler

6.3.1.Avrupa'dan Dışarıya Olan Göçler

Afrikaya çok sayıda Avrupalı Afrika'nın kolonize edildiği dönemde göç etmiştir. Kuzeybatı Afrika, İspanyol, Fransız ve İtalyan kökenli göçmenlerce; Güney Afrika, İngiliz ve Hollandalı göçmenlerce yerleşmişti. Çok sayıda İngiliz göçmen de Okyanusya Adaları'na yerleşmişti. Bu dönemde Afrika ve Okyanusya'ya 17 milyon civarında göçmenin gittiği tahmin edilmektedir. Bunlardan 1788'den 1860'da kadarki dönemde Avusturalya'ya gidenlerin çoğunluğunu “zoraki göçler”le gönderilen İngiliz mahkûmlar oluşturmaktaydı. Sonraki dönemlerde isteğe bağlı göçlerle İngiltere'den Avustralya'ya olan göçler sürdü. İngiltere'den Yeni Zelanda'ya ise İngiltere'de şirketleşen daha çok sermaye sahibi çiftçiler göç etmişlerdi.

Avrupalıların başka yerleri kolonizasyonu sonrasında da büyük göçler olmuştur. Özellikle II. Dünya Savaşı'na yakın yıllardan başlayarak savaş sonrasında da sınırların yeniden çizimiyle devam eden göç dalgası milyonlarca insanın Kuzey ve Güney Amerika'ya, Avustralya ve Yeni Zelanda'ya göç etmesine neden olmuştur. Bununla birlikte, Avrupa'nın kendisinin de özellikle Fransa ve İngiltere'nin eski sömürgelerinden gelenler, kıta Avrupa'sı ülkelerinin bazılarının yabancı işçiler yoluyla ve dağılan Doğu Bloku ülkelerinden önemli bir göç akınına uğradığı bilinmektedir.

6.3.2.Avrupa İçindeki ve Avrupa'ya Olan Göçler

Avrupa kıtası içinde özellikle savaşlardan sonra kitlesel göçler her zaman yaşanmıştır. Örneğin Balkan Savaşı ve I. Dünya Savaşı'ndan sonra Osmanlı İmparatorluğu içinde İstanbul ve Anadolu'ya göçler; Sovyet Devriminden sonra yine İstanbul'a ve buradan da Avrupa ülkeleri ve Amerikalara olan göçler gibi. Fakat Avrupa içindeki çok daha büyük çaplı göçler II. Dünya Savaşı sırasında ve savaştan hemen sonra meydana gelmiştir. Çoğu zoraki olan bu göçlerin çeşitli nedenleri vardı. 20 milyondan fazla Avrupalı savaş sırasındaki göç olaylarına katılmıştı. Alman askeri yönetimi 10 milyondan fazla insanı yerinden etmiş ve bunların bir kısmı ancak savaştan sonra evlerine dönebilmişlerdi. Çoğu Amerikalara giden Avrupalılar (8 milyon olarak tahmin ediliyor) yanında, Alman işgali altındaki Rusların büyük kısmı Urallara, bir kısmı ise Orta Asya'ya göç etmişlerdi.

1945'de savaşın bitimiyle meydana gelen sınır değişimleri ve siyasal gelişmelerde göç olayının neredeyse 1990'lara kadar sürmesine yol açmıştır. Özellikle Almanya ile Polonya arasındaki sınır ayrımı ve Sovyetlerin bütün Doğu Avrupa'yı kendi etki alanı içine katması milyonlarca insanı göçmen durumuna sokmuştu. Örneğin 1960'ın sonuna kadar 4 milyon kişinin yalnızca Doğu Almanya'dan batıya kaçması yüzünden 1961'de o zamanki İngiliz başbakanı Churchill'in verdiği adla “Demir Perde” yada diğer adıyla “Berlin Duvarı” denilen sınır oluşturulmuştu. 1980'li yılların sonuna doğru Demir Perde ülkelerinde gözlenen

Uygulamalar

Öğrenci atlastan Avrupa'ya ait nüfus haritalarını incelemelidir.

Uygulama Soruları

1) Avrupa’da doğu-batı uzanımlı “*Avrupa nüfus eksen*i” olarak da adlandırılan kuşak içinde hangi ülkeler yer almaktadırlar?

Cevap: Güney İngiltere, Hollanda, Belçika, kuzey Fransa, Almanya, Polonya ve Ukrayna.

Bu Bölümde Ne Öğrendik Özeti

Avrupa 2000 yıldan fazla bir süredir teknolojik yenilikler, toplumsal ilerlemeler ve insanlığın aydınlanmasıyla ilgili başka birçok gelişmenin ocağı olmuştur. Ticaret ve sömürgecilik faaliyetleri yoluyla Avrupalılar kendi kültürlerinin elemanlarını yakın yüzyıllarda dünyanın her tarafına yaymışlar; ancak, bunu yaparken yerli toplumlar üzerinde çok ağır etkiler bırakmışlardır. Avrupa'nın insanlık tarihine yön veren bölgelerden biri olduğunun öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa, daha geç keşfedilen kıta ve bölgelere milyonlarca nüfusunu gönderdiği ve son iki yüzyıl içindeki savaşlarda yine milyonlarca nüfusunu kaybettiği halde, dünyanın en fazla değil ama en yoğun nüfuslu kıtası olma özelliğini hâlâ korumaktadır. Avrupa'nın nüfus yoğunluğu kuzey hariç kıtanın diğer yerlerinde dünya ortalamasından fazladır. Bununla birlikte Avrupa'nın en yoğun nüfuslu bölgelerinin hidroelektrik ve kömür yataklarının yakınında gelişen endüstrileşmiş ve şehirleşmiş alanlar olduğunun öğretilmesi. 1800'de Avrupa'da nüfusu 100.000 olan ancak yirmi şehir varken, 1900'de Londra (6.6 milyon nüfusla) gelişimini sürdüren bir şehirdi ve ülke nüfusunun %15'i burada yaşıyordu. Paris 3.7 milyon, Berlin 2.7 milyon ve Viyana 1.7 milyon nüfusa sahiptiler. Manchester, Liverpool, Birmingham, Hamburg ve Barselona gibi endüstri merkezleri ve Glasgow, Marseilles, Brüksel, Amsterdam ve Kopenhag, Budapeşte, Roma ve Milan gibi başkent ve liman şehirlerinin nüfusları ise 500.000'den fazlaydı. Bu şehirlerin hepsinin gelişip büyümesinde Avrupa'da yaşanan çeşitli devrimlerin rolünün olduğunun öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa her ne kadar, Kuzey Çin ya da İndus Vadisi gibi ilk medeniyetlerin geliştiği alanlardan birisi değilse de, dünyanın yerleşilmiş en eski alanlarından birisidir. Teknolojik gelişmelerin bir sonucu olarak tarımsal ve endüstriyel üretimin artması Avrupa nüfusunu 1800 -1900 arasında ikiye katlayarak 150 milyondan 312 milyona çıkmasına neden olmuştur. 1900'lü yıllarda Almanya (50 milyon), İngiltere (42 milyon), Fransa (41 milyon), Avusturya-Macaristan (23 milyon) ve İtalya (16 milyon) Avrupa'nın en fazla nüfusa sahip ülkeleri olduklarının öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa'da özellikle büyük demografik sonuç doğuran olgunun Sanayi Devrimi olduğu, bu durumun şehirlere olan göçlerle birlikte şehirlerin büyümesi teşvik edilmiş ve nüfus artışı hızı sağladığı öğretili. Bölge en uzun sanayi geçmişine sahip olduğu için, Avrupa şehirlerin en fazla yoğunlaştığı ve nüfus artışının da en düşük oranda gerçekleştiği kıta olma özelliğini taşımaktadır. Avrupa'da nüfusun dağılışı da sanayileşmeden etkilenmiştir; sanayi bakımından gelişmiş ya da sanayi için gerekli kaynaklara sahip alanlar daha fazla sayıda nüfusu kendilerine çekmişlerdir. Bu kaynaklardan örneğin demir cevheri ve kömürü taşımak oldukça maliyetli olduğundan fabrikalar kaynakların bulunduğu yerlere kuruldu ve nüfusun buralara gelmesinin sağlandığı öğretili.

Avrupa'nın oldukça büyük nüfus yoğunlukları içinde en göze çarpanı, genellikle *Avrupa nüfus eksen*i olarak da adlandırılan doğu-batı uzanımlı kuşaktır. Bu kuşak, merkezî ve güney İngiltere'den, Hollanda, Belçika, kuzey Fransa, Almanya, Polonya'yı geçerek doğuya, Ukrayna ve Rusya'ya doğru uzanır. Kuşağın büyük kısmı, tarımsal bakımdan oldukça verimli

Büyük Avrupa Ovası içinde kalırsa da, burada çok az sayıda nüfus tarımla uğraşmaktadır. Buna karşılık, nüfusun çok büyük kısmı, akarsular ve kıyılar boyunca, Avrupa'nın bu kısmındaki kömür havzaları ve sanayi bölgelerinde yer alan sayısız şehir ve kasabada yaşadığı öğretili. Aslında burada tek tek büyük şehirlerden değil, yer yer neredeyse kesintisiz uzanan birden çok şehrsel kuşaktan söz edilebilir. *Londra, Manchester, Brüksel, Amsterdam, Rotterdam, Essen, Berlin, Varşova* ve daha güneyde *Münih, Viyana, Prag* ve *Budapeşte* bu kuşaklar içinde önde gelen şehirlerinden ancak birkaçı olduğunun öğrenilmesi sağlandı. Kuzey Denizi kıyısı (*Hamburg*), özellikle de Hollanda'da Rhein ve İngiltere'de Thames nehirlerinin ağızları, Avrupa'nın uluslararası ticaretle uğraşan başlıca şehirlerinin lokasyonları olduğu öğretili.

Bölüm Soruları

1) Avrupa'nın oldukça büyük nüfus yoğunlukları içinde doğu-batı uzanımlı en göze çarpan kuşak hangisidir?

2) Avrupa'da Kuzey Denizi kıyısında uluslararası ticaretin en yoğun olarak yapıldığı yerler nereleridir?

3) “Avrupa Nüfus Eksenı” içinde hangi kesimler yer alır?

4) Avrupa'dan Güney Afrika'ya hangi ülkelerden göçmen gitmiştir?

5) Avrupa'dan Kuzey Afrikaya hangi ülkelerden göçmen gitmiştir?

6) Avrupa'da 1900 yılında nüfus 500 binden fazla olan şehirler hangileridir?

7) Aşağıdaki şehirlerin hangisinde 1900 yılında nüfus 1 milyonun üstündeydi?

a) Soçi

b) Paris

c) Barselona

d) Sofya

e) Napoli

8) Aşağıdakilerden hangisi Avrupa'nın yoğun nüfuslu şehrsel kuşaklarından biridir?

a) Bükreş

b) Tiran

c) Belgrad

d) Selanik

e) Londra

9) Aşağıdaki şehirlerden hangisi diğerlerine göre daha fazla nüfusa sahiptir?

a) Sofya

b) Nice

c) Roma

d) Talin

e) Soçi

10) Avrupa'nın dünyanın yoğun nüfuslu bölgelerinden biri olmasında hangi unsurlar etkili olmuştur?

Cevaplar

1)Avrupa nüfus ekseni, **2)** Hamburg, Hollanda'da Rhein ve İngiltere'de Thames nehirlerinin ağızları, **3)** İngiltere, Hollanda, Belçika, kuzey Fransa, Almanya, Polonya, Ukrayna ve Rusya, **4)** İngiliz ve Hollandalı, **5)** İspanyol, Fransız ve İtalyan, **6)** Manchester, Liverpool, Birmingham, Hamburg, Barselona, Glasgow, Marseilles, Brüksel, Amsterdam, Kopenhag, Budapeşte, Roma ve Milan, **7)b, 8)e, 9)c, 10)** Sanayi, tarım, turizm ve eğitim olanakları.

7. AVRUPA'DA NÜFUS VE YERLEŞME: YERLEŞME

Bu Bölümde Neler Öğreneceğiz?

Bu bölümde Avrupa’da nüfus ve yerleşme konusunu öğreneceğiz.

Bölüm Hakkında İlgi Oluşturan Sorular

1) Avrupa’da üç büyük ve yaygın köy türleri hangileridir?

Cevap: Yuvarlak, Küme ve Yıldız

2) Avrupa şehirlerinin yakın zamanda geçirdiği en önemli değişiklik nedir?

Cevap: Şehirlerin banliyöler ve kenar şehirlerle büyüyerek Amerikan şehirlerine benzemeleridir.

Bölümde Hedeflenen Kazanımlar ve Kazanım Yöntemleri

Konu	Kazanım	Kazanımın nasıl elde edileceği veya geliştirileceği
Yerleşme Coğrafyası	Avrupa’da yerleşmenin gelişimini hangi faktörlere bağlı olarak gerçekleştiğini öğrenir.	Tümertekin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Beşeri Coğrafya - İnsan-Kültür-Mekân” (Çantay Kitabevi, 2011) adlı kitabın “Şehirler” ile ilgili bölümün okunması; Prof. Dr. Ramazan Özey’e ait “Avrupa Coğrafyası” (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması
Yerleşme Coğrafyası	Avrupa’da kırsal yerleşmenin genel özelliklerini öğrenir.	Tümertekin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Beşeri Coğrafya - İnsan-Kültür-Mekân” (Çantay Kitabevi, 2011) adlı kitabın “Şehirler” ile ilgili bölümün okunması; Prof. Dr. Ramazan Özey’e ait “Avrupa Coğrafyası” (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması
Yerleşme Coğrafyası	Avrupa’da şehirleşmenin genel özelliklerini öğrenir.	Tümertekin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Beşeri Coğrafya- İnsan-Kültür-Mekân” (Çantay Kitabevi, 2011) adlı kitabın “Şehirler” ile ilgili bölümün okunması; Prof. Dr. Ramazan Özey’e ait “Avrupa Coğrafyası” (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması

Anahtar Kavramlar

- Avrupa’da kırsal yerleşme
- Avrupa’da şehrsel yerleşme
- Avrupa şehri
- Megaşehirler
- Şehirlilik

Giriş

Yerleşmeler geleneksel olarak kır ve şehir yerleşmeleri olarak ikiye ayrılarak incelenirler. Kırsal yerleşmelerde halkın geçimini doğrudan topraktan -yani primer üretimle- kazanmakta olmasına karşılık, şehrsel yerleşmelerdekilerin genellikle sekonder ve tersiyer faaliyetlerle uğraşmalarına göre yapılandır. Bu ayırım bile yirminci yüzyılda artık iyice zayıflamıştır. Çünkü, tarımın özellikle gelişmiş Batı toplumlarında sürdürülen ticari biçimi artık kırsal yapıyı yansıtmaktan öteye geçmiş, aynen sanayi, turizm ve benzeri gibi insanların çağdaş uğraşlarından birisi haline gelmiştir; tarımla uğraşanlar da artık köylü değil, şehirli yaşam tarzını sürdüren çalışanlar haline gelmişlerdir. Bu bağlamda Avrupa'daki yerleşmenin gelişimini kırsal ve şehrsel yerleşmeler olarak ikiye ayırarak ele almak uygun olacaktır.

Avrupa'da kırsal yerleşme genellikle toplu yerleşmelerden (köylerden) oluşmaktadır. Toplu köyler daha çok Almanya, güney Polonya, Avusturya, Macaristan, alpler, karpatlar ve balkan ülkelerindeki ovalarda gelişmişlerdir. Ovalardaki toplu yerleşmeler dışında Avrupa'da dağınık kırsal yerleşmelere de mevcuttur. Yerleşmenin dağılmasına neden olan, tarıma elverişli araziye kesintiye uğratarak dağılmaya zorlayan doğal etkenlerin başında ormanlar, bataklıklar, verimsiz alanlar ve su kaynaklarının durumu gelir.

19.yy'da şehrsel merkezlerin hızla büyümeleri Avrupa'daki yaşam ve yerleşme şeklini tamamen değiştirdi. 1800'de İngiltere ve Hollanda'nın bazı bölümleri dışında Avrupa şehirleri (Madrid Paris, Viyana ve Roma gibi) soylular, bürokratlar, politikacılar, askerler, rahipler, esnaf ve sanatçıların toplandığı din ve adalet merkezleriydiler. Şehir dışından gelen fabrika ve değirmenlerde çalışanların şehre gelişleriyle yaptıkları kulübeler şehirlerin büyümelerine ve fiziksel görünüşlerinin değişmesine neden oldu. Fabrika işçilerinin kırsal kesimlerden şehirlere olan akını geleneksel şehir kültürünü değiştirdi.

Avrupa şehirleri eskidir ama Sanayi Devrimi tarafından değiştirilmişlerdir. Dünyadaki sanayi şehirleri tarihsel miraslarının çoğunu kaybetmişlerdir; fakat Avrupa'nın en büyük şehirlerinde geçmişin mirası daha iyi korunmuştur. Paris, Atina ve Lizbon gibi orantısız bir şekilde büyük ve egemen şehirler, Sanayi Çağı'nın etkisine ve baskısına en dayanıklı şehirlerdir.

7.1. Yerleşmenin Gelişimi

Yerleşmelerin nasıl meydana geldiği ve zaman içinde niçin değişime uğradıkları konusunda çok az şey bilinmektedir. Her ne kadar insanlar fiziki çevreyi başka yollardan da değişime uğratabiliyorlarsa da, doğal coğrafi görünümün kültürel coğrafi görünüme dönüştürülmesi, en dramatik şekilde, insanların yerleştikleri yerlerde gerçekleşmiştir. Bu yüzden de *yerleşmeler* tüm beşeri coğrafyanın en merkezi kısmını oluştururlar.

Yerleşmeler geleneksel olarak kır ve şehir yerleşmeleri olarak ikiye ayrılarak incelenirler. Kırsal yerleşmelerde halkın geçimini doğrudan topraktan -yani primer üretimle- kazanmakta olmasına karşılık, şehrsel yerleşmelerdekilerin genellikle sekonder ve tersiyer faaliyetlerle uğraşmalarına göre yapılandır. Bu ayırım bile yirminci yüzyılda artık iyice zayıflamıştır. Çünkü, tarımın özellikle gelişmiş Batı toplumlarında sürdürülen ticari biçimi artık kırsal yapıyı yansıtmaktan öteye geçmiş, aynen sanayi, turizm ve benzeri gibi insanların çağdaş uğraşlarından birisi haline gelmiştir; tarımla uğraşanlar da artık köylü değil, şehirli yaşam tarzını sürdüren çalışanlar haline gelmişlerdir. Bu bağlamda Avrupa'daki yerleşmenin gelişimini kırsal ve şehrsel yerleşmeler olarak ikiye ayırarak ele almak uygun olacaktır.

7.2. Kırsal Yerleşme

Avrupa'da kırsal yerleşmelerin özelliklerini belirlemek için çeşitli yollar izlenmiştir. Bunlar arasında en çok tutulana Avrupa'daki kırsal yerleşme kalıplarını sınıflandırmada morfoloji kriterinin kullanılması olmuştur. Morfoloji üniteleri dışında kırsal yerleşmeler şekillerine göre yada kır evlerinin belli başlı dağılış kalıpları ve mimari tarz çeşitliliğine göre ele alınarak coğrafyacılardan ayrıntılı olarak incelemişlerdir.

Avrupa'da kırsal yerleşme genellikle toplu yerleşmelerden (köylerden) oluşmaktadır. Toplu köyler daha çok Almanya, güney Polonya, Avusturya, Macaristan, alpler, karpatlar ve balkan ülkelerindeki ovalarda gelişmişlerdir.

Ovalardaki toplu yerleşmeler dışında Avrupa'da dağınık kırsal yerleşmelere de mevcuttur. Yerleşmenin dağılmasına neden olan, tarıma elverişli araziye kesintiye uğratarak dağılmaya zorlayan doğal etkenlerin başında ormanlar, bataklıklar, verimsiz alanlar ve su kaynaklarının durumu gelir. Örneğin başka birçok ülkede olduğu gibi, Polonya'daki fakir topraklı bataklık alanlarda genellikle dağınık yerleşme egemendir. İngiltere'de verimli alüvyonlardan yoksun orman alanlarında, Almanya ve Finlandiya'da fakir topraklı alanlarda dağınık yerleşmelerin var olduğu, dolayısıyla toprak verimi-yerleşme arasında ilişki bulunduğu gözlenmiştir.

Kuşkusuz, eski ve yoğun geçmişi olan Avrupa kıtası kırsal kesimlerinin egemen yerleşme türü tüm sosyo-ekonomik gelişmişliğe karşın, hâlâ köydür. Ancak, ekonomik gelişme ve şehirleşmenin çeşitli mekânsal etkilerinin gerçekleşmiş olduğu Avrupa ülkelerinde artık klasik eski tarımsal köylerin özelliklerini taşıyan kırsal alanlar çok az yerde kalmıştır. Bir başka deyişle, gelişmiş dünyanın büyük kısmında olduğu gibi Avrupa'da da yerleşme biçimi olarak *köy* vardır fakat yaşam tarzı olarak *köylülük* artık kalmamıştır.

Avrupa’da köy şekilleri incelendiğinde, arazi sınırlamasının olmadığı yerlerde kurulan köylerin *küme* özelliği gösterdikleri görülmektedir. Bunlar iki yolun kesişme noktasında küçük bir yerleşme (bazı ülkelerde *hamlet* denilen) olarak başlar ve daha sonra eklerle büyürler. Evlerin yerleşme içindeki durumu rastlantısal olmakla birlikte, çoğu yine de yol boyunca yerleşmişlerdir. Yol sisteminin etkisiyle yerleşme *yıldız* şeklini de alabilir. Küme köylere tüm Avrupa’da rastlanırken, yıldız şekilliler kuzey ve batı Avrupa’nın bazı kesimlerinde görülürler. Avrupa’daki görülen bir başka köy şekli de *Rundling* (ya da *Runddorf*) denilen *yuvarlak köy*dür. Ortasında hayvan ağılının yer aldığı yuvarlak köyler ilk kez Doğu Avrupa’da Slav çiftçi ve hayvancılar tarafından kullanılmış, daha sonra Alman yerleşmeciler tarafından değişime uğratılmıştır. Yuvarlak/oval biçimli bir meydan etrafına sıralanan evlerden meydana gelen köyün bu meydanında su temini için bir havuz, bir kilise ya da başka bir kamu binası yer almakta ve meydan spor olayları, haftalık pazar ya da hayvanların toplanması için ortak olarak kullanılmaktadır. Bu tür köylere en çok Almanya ve İngiltere’de rastlanır.

Bu üç büyük ve yaygın köy türü (küme, yıldız ve yuvarlak) dışında Avrupa’da bulundukları yere göre değişik şekillere sahip köylerde mevcuttur. Bunlardan biri *şişkin-kalabalık* (*Hufendorf*) köyüdür. Bu köylere Elbe’nin batısında sık rastlanırlarsa da, güney Polonya, Macaristan ve Ukrayna’nın lös kuşağında da görülürler. Yine Weser ve Elbe haliçlerinin ıslah edilmiş arazilerini kesen kanalların kıyıları boyunca ve sonra da doğuya, Havel ve Spree’nin eski bataklık alanlarına doğru daha düzenli olan *bataklık köyler* (*Marschdorf*) yer almaktadır. Ormanların olduğu yerlerde ise *çizgisel orman köyü* (“*Waldhufendorf*”) görülmektedir. Bu köyler yüksek ormanlık alanlarda -örneğin Kara Ormanlar, Erz Gebirge ve Thuringia gibi- hâlâ sık rastlanan türlerdir. Burada çiftlikler genellikle bir akarsu ya da ormanın her iki kenarına, tarlalar ise çiftlik evlerinden dışarıya, çevredeki ormana doğru dağılmışlardır.

Bunlar dışında Avrupa’da özellikle kuzeybatı Almanya’da, yoksul moren topraklarda, büyük köylerden daha çok *hamlet*lere benzer çok sayıda açık ev kümelerine de rastlanır. Bunlara *eski hamlet* (*Urweiler*) denilmektedir. Genellikle 12 evden oluşurlar, bazıları biraz daha büyümüşse de hâlâ şekilsiz kümeler halindedirler. Yine Fransa, İngiltere ve Almanya’nın geniş ve bakimli arazilerin ortasında bulunan tek çiftliklerine de rastlanmaktadır.

Dünyanın çeşitli yerlerindeki köyler gibi Avrupa’daki köyler de sahip oldukları temel biçimlerini uzun dönemler boyunca korumuşlarsa da, zaman geçtikçe bazı köylerin daha karmaşık biçimler kazanmaya ve ilk biçimlerinin artık daha az belirgin olmaya başladıkları görülmüştür. *Metropolitan köylerin* gelişmesi şeklinde ortaya çıkan bu durum, özellikle, kırsal yerleşmeler üzerinde şehrsel etkilerin en uzak noktalara kadar hissedilebildiği Avrupa’nın çok gelişmiş bölgelerindeki köyleri etkiledi. Yatakhane köyü, banliyö köyü, yeni beliren banliyöler ve banliyöleşmiş köyler olarak da anılan bu yerleşmeler çeşitli nedenlerle -işyerleri şehir ya da kasabalarda olsa da- kırsal alanlarda oturmak isteyen şehir kökenli büyük kitlelerin istilasına ve önemli değişiklikler yaşamışlardır. Örneğin İngiltere’deki kırsal köyler 1. aşamada bazı yapıların başka faaliyetlere ayrılarak dönüştürülmesi (örneğin okullar, kilise,

atölye, ağıl), köy içindeki boş arazilere evler yapılmasıyla ve köyün kenarlarına küçük eklentilerle değiştirilme sürecini yaşamışlardır. 2. aşamada (İngiltere için bu dönem tipik olarak 1945-öncesidir) şerit halinde büyümeler olağan hale gelmiştir. Daha yakın dönemlerde (3. aşama) büyük, planlı eklenmeler, özel malikâneler değişimin ana elemanları olmuştur. Doğal olarak, tüm banliyö haline dönüşen köyler bu aşamaların üçünü birden geçirmemişlerdir; bazıları 1. ve 2. aşamalarda kalmışlar (özellikle de yeşil kuşak içinde yer alanlar) ve diğerleri de eklenmeler, boş alanların dolması ya da şerit halinde gelişme olmaksızın çekirdek köyler olarak ortaya çıkmışlardır. Bu tür yerleşmelerin gelişme modelinin hemen hemen 19'uncu yüzyıl ortalarında demiryollarının ortaya çıkmasıyla görülmeye başlandığı söylenebilirse de, en büyük hızı, özellikle de Batı Avrupa'da son 50 yılda kazanmıştır.

Gelişmiş Dünya'da önce kırsal alanlardan fabrikalara çalışmak üzere nüfusun göç etmesi, daha sonra da tarımda teknoloji yoluyla sağlanan gelişmelerin insan gücüne olan talebi azaltmasıyla, özellikle tarımsal köylerin büyük ölçüde kan kaybettikleri bilinmektedir. Avrupa, nüfusun büyük kısmı zaten şehir ve kasabalarda yaşamaktadır. Bununla birlikte, özellikle Avrupa'da dağınık yerleşmenin yakın zamanlarda tekrar önem kazanmaya başladığı da ayrı bir olgu olarak ortaya çıkmaktadır. Köylerde yaşayıp tarlalarında tarım yapmaya giden çok sayıda çiftçinin zaman kaybetmemek için köylerden tarlaları üzerindeki çiftliklere taşındıkları izlenmektedir. Örneğin, İngiltere'de Orta Çağ'da ender olarak rastlanan bağımsız çiftlik artık İngiliz kırsal manzarasında en sık rastlanan özelliklerden birisi olmuştur. İtalyan hükümeti de 1920-1930'larda ülkenin güney kesimlerinde uygulamaya koyduğu dağınık çiftlikler yaratma programını, fazlalık olan tarımsal nüfusu tutmak ve üretimi arttırmak, emek-yoğun bir tarımsal sistem yaratmak üzere, 1960'ların ortalarına kadar devam ettirmiş ve 40,000 yeni çiftlik konutu yaratmıştı. Bu, kırsal yerleşmenin yeniden yapılanmasına çarpıcı bir örnek olarak kırsal görünüme yansımıştır. Günümüz Avrupa'sının önemli bir kısmında eğilim yavaş yavaş tarım köylerini ortadan kaldırmak ve yerine dağınık çiftlikleri koymak şeklindedir. Bu tür bir gelişmede turizmin etkisini de vurgulamak gerekir; çiftlik tatilleri, doğa tatilleri gibi yollarla belirli bir süre tarımsal faaliyetlerle uğraşma arzusuyla özellikle çocuklu ailelerin ziyaretleri çiftliklerin önem kazanmasında rol oynamaktadır (Tümertekin ve Özgüç 2011 ve Özey, 2012).

7.3. Şehirleşme

Dünya kültürel coğrafyası şimdiye kadar olmadığı ölçüde şehirleşme olgusundan etkilenmektedir. İki yüzyıl önce demograflar dünya nüfusunun yüzde 5'den daha azının şehirleştiğini tahmin ederlerken, 1990'ların ortalarında bu oran yüzde 50'yi geçmiştir. Hatta Almanya, İngiltere, Belçika gibi ülkelerde nüfusun artık yüzde 90'dan fazlası şehir ve kasabalarda yaşamaktadırlar (yüzde 97). Gelişmiş ülkelerde birbirinden ayrı olarak gelişen şehirlerin birleşmesinden *megapolis*ler doğarken, gelişmekte olan ülkelerde de, başka birçok ülkenin nüfusunu aşacak kadar çok nüfusa sahip, *megaşehir*ler ortaya çıkmaktadır.

7.3.1.Şehirleşmenin Gelişimi

19.yy'da şehrsel merkezlerin hızla büyümeleri Avrupa'daki yaşam ve yerleşme şeklini tamamen değıştirdi. 1800'de İngiltere ve Hollanda'nın bazı bölümleri dışında Avrupa şehirleri (Madrid Paris, Viyana ve Roma gibi) soylular, bürokratlar, politikacılar, askerler, rahipler, esnaf ve sanatçıların toplandığı din ve adalet merkezleriydiler. Şehir dışından gelen fabrika ve değirmenlerde çalışanların şehre gelişleriyle yaptıkları kulübeler şehirlerin büyümelerine ve fiziksel görünüşlerinin değışmesine neden oldu. Fabrika işçilerinin kırsal kesimlerden şehirlere olan akını geleneksel şehir kültürünü değıştirdi. Şehirlere olan büyük nüfus istilalarıyla şehirlerin nüfusları hızla attı ve şehirlerde oldukça sağlıklı sefil bölgeler oluştu. Orta Çağ şehir merkezlerinden dışarıya doğru kontrol edilemeyen bu yayılma Manchester, Lille ve Essen'de fabrikalar, demiryolu ve imalathaneler çevresinde bazı gecekondu mahallelerinin ortaya çıkmasına neden oldu. Bu gecekondu mahallelerinde yaşam koşulları endüstri öncesi köylerden daha kötüydü.

1800'de Avrupa'da nüfusu 100.000 olan ancak yirmi şehir vardı. 1900'de Londra (6.6 milyon nüfusla) gelişimini sürdüren bir şehirdi ve ülke nüfusunun %15'i burada yaşıyordu._Paris 3.7 milyon, Berlin2.7 milyon ve Viyana 1.7 milyon nüfusa sahipti. Manchester, Liverpool, Birmingham, Hamburg ve Barselona gibi endüstri merkezleri ve Glasgow, Marseilles, Brüksel, Amsterdam ve Kopenhag, Budapeşte, Roma ve Milan gibi başkent ve liman şehirlerinin nüfusları ise 500.000'den fazlaydı.

1914'te İngiltere nüfusunun %80'i, Almanya'nın %60'ı, Fransa'nın %45'i ve daha az gelişmiş olan ülkelerin (örneğin Danimarka gibi) nüfuslarının üçte biri şehirlerde yaşıyordu. Rur Vadisi, İngiltere'de Midlands ve Fransa'nın kuzeydoğusundaki sanayi kasabaları büyüyüp aradaki kırsal alanları yok ederek birbiriyle birleştiler ve konürbasyonları (bitişik şehirler) meydana getirdiler.

Londra, Paris, Brüksel, Viyana ve Madrid gibi geleneksel idari ve politik merkezler endüstriyel özelliklerinin artmasıyla kırsal alanlardaki nüfusu mknatıs gibi çekerek hem nüfus hem de alansal olarak büyüdüler. Şehirler yarattıkları iş olanakları dışında sundukları çeşitli çekiciliklerle (yaşam şekli gibi) de nüfusu kendilerine çektiler.

7.3.2. Avrupa Şehri

Avrupa şehirleri eskidir ama Sanayi Devrimi tarafından değıştirilmişlerdir. Gerçekten de, sanayileşme Avrupa'nın uyumakta olan birçok Orta Çağ kasabası ile hassas ticaret şehirlerini bir heyelan gibi çarpmıştır. Bununla birlikte, Avrupa şehirlerinin görüntüsü A.B.D. şehirlerinin görüntüsüyle dikkat çekerek biçimde zıtlıklar sergiler. Nüfus miktarları bakımından büyük Avrupa şehirleri belli başlı Kuzey Amerika şehirleriyle aynı sınıftadırlar. Londra (7.5 milyon) ve Paris (9.8 milyon), aynen Roma (2.9), Berlin (3.3) ve Madrid (4.1) gibi dünya standartlarında büyük şehirlerdir. Bununla birlikte, bunlar, Avrupa'nın sanayileşme dalgasından etkilenmiş ama onlar tarafından kuşatılmamış çok sayıdaki tarihi şehirleri arasında yer almaktadırlar. İngiltere'nin Midlands'deki şehirleri ile Almanya'nın Ruhr bölgesindeki megalopolisleri sanayi çağını bunlardan çok daha iyi temsil etmektedirler.

Buralardaki şehirlerin her biri tek tek alındıklarında küçük şehirler olmakla birlikte, bölgesel yapı içinde önemli şehrsel kompleksler oluştururlar.

Dünyadaki sanayi şehirleri tarihsel miraslarının çoğunu kaybetmişlerdir; fakat Avrupa'nın en büyük şehirlerinde geçmişin mirası daha iyi korunmuştur. Paris, Atina ve Lizbon gibi orantısız bir şekilde büyük ve egemen şehirler, Sanayi Çağı'nın etkisine ve baskısına yüzleri en fazla dayanıklı olan şehirlerdir. Fakat bunlardan da savaşlar çok şey alıp götürmüştür. Halen diğer birçok şehrin olduğu gibi, örneğin Londra'nın Merkezi İş Alanında tarihi ve modern binalar tıkanmış merkezde mekân için yarışmaktadırlar. Modern yapıların birçoğu II. Dünya Savaşı sırasındaki bombardıman yüzünden tahrip olmuş tarihi binaların eski "sit"lerine inşa edilmişlerdir. Diğer yandan, Paris'te, Roma'da, Lizbon'da tarihi çekirdekler iyi korunmuş ve yeni şehrsel istilaya karşı koyabilmişlerdir. Londra'nın CBD'ye hemen bitişik ve aslında onunla karışmış merkezi kesimi, merkezden dışarı doğru uzanan çeşitli nitelik ve sınıflara ait konut sektörlerini içermektedir. Aynı zamanda şehrin ana sanayi zonu da bu alan içinde kalmaktadır.

Fakat Amerikan şehirlerinin aksine, Londra'nın *City* denilen merkezi kesimi, yaygın bir banliyöler kuşağı ile halka halinde çevrilmemiştir. Gerçekten de, bu merkezi şehir günümüzde de hâlâ 1960'ların başlarındaki büyüklüğündedir. Bunun nedeni de ortalama olarak yaklaşık 32 km genişliğinde, küçük yerleşmelerin de içinde yer aldığı ve bunlar dışında açık, ormanlık ve tarımsal alanlar halinde uzanan, *Metropolitan Greenbelt* olarak anılan bir yeşil kuşağın varlığıdır. Bu planlama başarısı, A.B.D.'ndeki hızlı banliyöleşme dönemi boyunca Londra'nın yapılaşmış alanını 1960'ların sınırları içinde tutmuştur. Her ne kadar yeşil kuşak için de bazı yerleşmeler yer alıyorsa da, banliyöler bu sınırın ötesinde, Merkezi İş Alanından uzun bir tren mesafesi içinde kalmak zorundadırlar.

Yeşil kuşak olgusu yalnızca Londra'ya özgü değildir; birçok Avrupa şehri bunun değişik bir versiyonuna sahiptir. Yakın şehrsel açık mekânı koruma girişimi, ondokuzuncu yüzyıl boyunca şehirler üzerinde Sanayi Devrimi'nin yıkıcı etkisine karşı hükümetlerin gösterdikleri tepkinin bir mirasıdır. Yalnızca şehrsel yayılmayı etkilemekle de kalmamış, aynı zamanda Amerikan şehirlerini temsil eden baskısız banliyöleşme hareketinin burada da gelişmesini etkilemiştir. Yeşil kuşağın ötesinde banliyöler Merkezi İş Alanından çok uzaktırlar. Yerleşme sakinleri kamu hızlı taşımacılığını kullanmak zorunda kalmaktadırlar; bunu uygulamak için de evlerin birbirlerine yakın toplu olarak konumlanması daha uygun olmuştur. Bu yüzden de tipik bir Avrupa banliyösü, çevresi ağırlıklı bir şekilde rekreasyon amaçlı kullanılmış açık alanlarla çevrili, yüksek yoğunluklu bir köy ya da kasabadır.

Batı Avrupa'da şehirleri Amerika'dakinden daha da sıkışık olma eğilimine girmişlerdir. Büyük karayollarının şehirlere girmesi ve çevre yolu inşası, çeşitli nedenlerle biraz geri kalmıştır. Şehir merkezleri önemli ölçüde otomobile kapalıdır; kitle taşıma araçları, bisikletler ve yürüme, işe gidiş-gelişlerde başlıca seçilen iletim araçlarıdır. Zonlama kuralları sınırlayıcıdır ve sıkı bir şekilde izlenir. Sonuç olarak, Avrupa şehri çekirdekleşmiş ve kalabalık olarak kalmıştır –bu da CBD'nin mali sağlığı için iyi bir sonuç olmuştur. Bununla birlikte, Batı Avrupa şehrinin tıkanmışlığı ve teknolojinin getirdiği yeni tür kolaylıklar bu eski

kıta parçasında da kırsal ve tarımsal alanların şimdi hızlanmış bir şekilde konut projelerine dönüştürülmesine yol açmıştır. Hatta Fransa'da gittikçe daha çok sayıda buldozerle şehirlerin kırsal alanları bu şekilde işgali ülkedeki “çevre planlama ve korunmasında başlıca sorun” olarak resmen kabul edilmiştir. İngiltere'nin “yeşil ve hoş kır manzaraları” da betonlaşmaya başlamıştır. Hollanda'da arazinin yaklaşık dörtte birinin, Almanya'da da yüzde 18'inin şehirlerle kaplanmış olması kaygıları arttırmaktadır.

Avrupa şehirlerinin yakın zamanda geçirdiği en önemli değişikliklerden biri şehirlerin banliyöler ve kenar şehirlerle büyüyerek Amerikan şehirlerine benzemeleridir. Bunun en iyi örneklerinden biri Avrupa'daki en büyük banliyö iş kompleksi olan, Paris'in hemen batısındaki *La Défense*'dir. Fransızların başkentindeki tıkanmayı gidermek için son yirmi yıldır gelişmesi desteklenmiştir; 1990'ların ortasında da bunda çok başarılı olduğu anlaşılmaktadır. Bu filizlenen faaliyet merkezi, önceden hedeflenmeksizin, yalnızca kendi metropolisi olan Paris üzerinde üstünlük sağlamakla kalmamış, aynı zamanda da kıta Avrupasının, yıllık iş hacmi tüm Hollanda'nın GSİH'sını geçen en büyük iş alanı haline gelmiştir. Başka özellikler arasında, *La Défense*'in Avrupa'nın en büyük bilgisayarlı büro mekânı yoğunluğuna, en büyük alışveriş merkezine (Dört Mevsim), 150'den fazla şirket merkezine, en prestijli çok-uluslu bir düzine şirketin Avrupa merkez bürolarına, kitlesel bir otel-toplantı-restaurant-eğlence kompleksine ve 150,000'in üzerinde bir işgücüne (yarıdan fazlası idareci konumunda) sahip bulunması gelir.

Avrupa şehirleri içinde Doğu Avrupa şehirleri görünüşleri ve şehrsel örgütlenmeleriyle diğer Avrupa şehirlerinde oldukça farklıdır. Çoğu eski *egemen* şehirler olan Doğu Avrupa şehirleri, sosyalist planlamanın etkisiyle kültürel ve tarihsel miraslarını, şehrsel yaşamı *mikrorayon*⁴ halinde yeniden-örgütlenme uğruna ihmal etmişlerdir. Bu yeniden-örgütlenme, arkasından dev, egemen merkezi şehir meydanı ile geniş, merkezden etrafa yayılan, kenarlarında çirkin apartman bloklarının sıralandığı bulvarların yaratılmasını getirmiştir. Genellikle 7-10 kat yüksekliğinde olan apartman blokları topluluğu, içinde ya da yakınında işyerleri, okullar, dükkanlar, rekreasyon kolaylıkları ve başka iyi yaşama koşullarının yer alacağı *mikrorayon* oluşturmak üzere tasarlanmışlardır. Rayonlar büyük ölçüde kendi kendilerine yeterli olacak şekilde tasarlandıklarından, büyük bir Merkezi İş Alanına ihtiyaç kalmıyordu. Aynı şekilde, banliyöleşme, kitle taşımacılığı, mahallelerde sınıf farklılığı ya da trafik tıkanıklığı da bulunmuyordu. Yapılan geniş, çok şeritli bulvarların yarattığı boşluk “*sosyalist*” şehrin daimi bir özelliği haline gelmişti. Bununla birlikte, Doğu Avrupa'da sosyalist şehir planlamasının etkisi değişik olmuştur. Prag ve Budapeşte, Bükreş'ten daha az şiddette etkilenmişlerdir: Diğer iki şehrin tersine, Bükreş'te komünist

⁴ 1958'den sonra “*mikrorayon*” kavramı, temel bir yerleşme birimi olarak ya da planlı şehrsel yayılma şekli olarak kabul edilmişti. Genellikle şehrsel alanın kenarında, kamulaştırılmış ya da zorla satın alınmış özel arazilerde “*mikrorayon*”lar, aile üyeleri başına 9 m² yaşama mekânı olan dairelerde barındırılan 4,000 ile 8,000 kişilik, trafikten arındırılmış yerleşme mekânları olarak tasarlanmışlardır. Her konut bloğunun 200-500 m'lik çevresi içinde okullar, bir klinik, oyun alanları, dükkanlar, bir *café*, günlük kullanım için çeşitli hizmetler ile her “*mikrorayon*”a 1 km mesafede olmak üzere, 4 ya da 5 *mikrorayona* hizmet veren bir sinema, klüp, spor merkezi, restaurant ve zaman zaman kullanılacak daha fazla dükkanın yerleştirilmiş olması, en geniş anlamıyla refah koşullarına eşit biçimde erişme olanakları sunmakta ve toplumsal yakınlaşma ile cemaat ruhunun doğmasını sağlamaktaydı.

rejim eski şehrin tarihi görüntüsünün büyük kısmını tahrip etmiş, yerine sosyalist şehirleri monoton ve sıkıcı kılan, yüz­süz apartman bloklarını getirmişti. Günümüzde Doğu Avrupa şehirleri yeni bir dönüşüme girmiş, bu kez de kapitalizmin cam kaplı kuleleri olan şehirlerinin görüntüsüne bürünmeye başlamışlardır.

Eski Sovyetler Birliği şehirlerinde sosyalist-komünist şehir modeli yaygın bir şekilde kabul ettirilmişti. Rusya'nın geçmişteki egemen –*primate*– şehirlerinden birisi olan Saint Petersburg, II. Dünya Savaşı sırasında çok zarar görmüş; açık alanları da komünist planlamayla uyumlu bir kalıba sokulmuştu. Şans eseri bu büyük şehrin hâlâ ayakta duran tarihi yapıları şimdi onarılmış ve renove edilmiştir; böylece şehrsel görünüm keskin zıtlıklara sahip olmuştur. Ama, bu şehirde komünizmden kapitalizme geçiş sürecine suç oranları ve yoksulluk da dahil, çeşitli toplumsal sorunlar eşlik etmiştir. Moskova ise savaştan daha az zarar gördüyse de, daha sonra hızlı bir büyüme göstermiş ve günümüzde nüfusu 10 milyonu aşmıştır. Üçgen biçimindeki Kremlin ve önünde uzanan St.Basil Katedrali ve Moskova Nehri'nin etrafını çevrelediği dev Kızıl Meydan hâlâ eski Moskova'nın merkezi ve şehrin kalbi durumundadır. Buradan dışarı doğru *Bahçe Ring Yolu* adını taşıyan çevre yolu ve ötesine her yönde bulvarlar ve caddeler uzanır.

Söylemek gereksizdir ki, tüm dünyada olduğu gibi, şehrsel korumanın genelde ağır bastığı Batı Avrupa'da da şehirleşme olgusu değişime uğramaktadır. “*City*”, “*Cité*” ya da “*Altstadt*” denilen çekirdek, özellikle kültürel mirasın saklanması ve turizmin talepleri doğrultusunda korunmaya çalışılırken, bunun dışındaki alanda, teknolojinin de zorlamasıyla büyük değişimler yaşanmaktadır. Merkezin ötesindeki arazi kullanışını genelde konutlar oluştururken, yapısı da konutların yaşı ve sınıfına göre değişiklik göstermektedir. Bazen de dükkanlar anayollar boyunca bu konut alanlarına akslar halinde giriş sağlayarak merkezden çevreye doğru yayılırlar. Orada burada dükkanların meydana getirdiği düğüm noktaları görülmekte ve çalışan sınıfın oturduğu alanlarda köşe başı dükkanları pek uzakta yer almamaktadır. Geçen yüzyılın artık tükenmiş olan, özellikle İngiltere’de yaygın *akaretler* türü konutları yavaş yavaş yerlerini bu yüzyılın daha yaygın, daha rahat bahçeli evle-rine terk etmektedirler. Genelde Avrupa şehirlerinde banliyölerin nerede başladıkları, nerede bittikleri; ayrı bir alan mı, şehrsel bir biçim mi oldukları da tartışılmaktadır. Bazıları bunlara, ABD’nde olduğu gibi, şehirden ayrı bir yer vermeyi arzu etmektedirler. Diğerleri de şehrin merkezinden kırsal çevreye doğru olan yayılmada bir nokta olmaktan daha öteye gitmediklerini iddia etmektedirler. Fiziki olarak bunların nerede bittiğini ve kırsal alanın nerede başladığını anlamak ise güçtür. Aslında çoklarını kendisine çeken de bu özelliklerdir. Fakat bunların yayılmasından daha önemli olanı, Batı Avrupa’da, özellikle de Kuzeybatı Avrupa’da **şehirlilik** düşüncesinin yayılmasıdır ki bu da bir şehrin sınırlarının ya da yapılaşmış alanın çok ötesine gider. Çok az şehir sakini alışmış olduğu kolaylıklardan ve rahatlıklardan emin olmadan şehir dışında yaşamaya hazırlıklıdır. Otomobil yanında, hızlı ve sık tren ve otobüs seferleri kırsal alanları şehir merkezi ile birbirine bağlar. Batılı şehirli kendi yaşam tarzını şehirden alıp kıra taşır: *Şehrsel fikirlerin kırsal alanlara şehir onları yemedi çok önce girmiş olması, batılı toplumun özelliğidir*. Şehrin ileride ne şekil alacağı üzerinde bu gerçeğin karar verici etki yapacağı rahatlıkla söylenebilir(Tümertekin ve Özgüç, 2011).

Uygulamalar

Öğrenci atlastan Avrupa haritası üzerinde Avrupa'nın şehirlerini incelemelidir.

Uygulama Soruları

1) Avrupa'nın başlıca metropoliten şehirleri hangileridir?

Cevap: Londra, Paris, Hamburg, Berlin, Viyana, Roma, Madrid

Bu Bölümde Ne Öğrendik Özeti

Avrupa’da yerleşmenin gelişimini etkileyen faktörler yanında kırsal ve şehrsel yerleşme özelliklerinin öğrenilmesi çeşitli örneklerle sağlandı. Avrupa’da kırsal yerleşmenin genellikle toplu yerleşmelerden (köylerden) oluştuğu; bunlardan toplu köylerin daha çok Almanya, güney Polonya, Avusturya, Macaristan, alpler, karpatlar ve balkan ülkelerindeki ovalarda geliştiği; ovalardaki toplu yerleşmeler dışında Avrupa’da dağınık kırsal yerleşmelerin de olduğunun öğrenilmesi sağlandı. Yerleşmenin dağılmasına neden olan, tarıma elverişli araziye kesintiye uğratarak dağılmaya zorlayan doğal etkenlerin başında ormanlar, bataklıklar, verimsiz alanlar ve su kaynaklarının durumunun olduğu; Avrupa’da birçok ülkede fakir topraklı bataklık alanlarda ve verimli alüvyonlardan yoksun orman alanlarında da bu tür yerleşmelerin bulunduğu ve dolayısıyla Avrupa’da toprak verimi-yerleşme arasında ilişki bulunduğu öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa’da önce kırsal alanlardan fabrikalara çalışmak üzere nüfusun göç etmesi, daha sonra da tarımda teknoloji yoluyla sağlanan gelişmelerin insan gücüne olan talebi azaltmasıyla, özellikle tarımsal köylerin büyük ölçüde kan kaybederek şehirlere gittiklerinin böylece Avrupa’da şehirli nüfusun arttığı öğrenilmesi sağlandı. Günümüzde Avrupa nüfusun büyük kısmı şehir ve kasabalarda yaşamaktadır. Bununla birlikte, özellikle Avrupa’da dağınık yerleşmenin yakın zamanlarda tekrar önem kazanmaya başladığının ayrı bir olgu olarak ortaya çıktığının öğrenilmesi sağlandı.

19.yy’da şehrsel merkezlerin hızla büyümeleri Avrupa’daki yaşam ve yerleşme şeklini tamamen değiştirdi. 1800’de İngiltere ve Hollanda’nın bazı bölümleri dışında Avrupa şehirleri (Madrid Paris, Viyana ve Roma gibi) soylular, bürokratlar, politikacılar, askerler, rahipler, esnaf ve sanatçıların toplandığı din ve adalet merkezleriydiler. Şehir dışından gelen fabrika ve değirmenlerde çalışanların şehre gelişleriyle yaptıkları kulübeler şehirlerin büyümelerine ve fiziksel görünüşlerinin değişmesine neden oldu. Fabrika işçilerinin kırsal kesimlerden şehirlere olan akını geleneksel şehir kültürünü değiştirdiğinin öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa şehirleri eskidir ama Sanayi Devrimi tarafından değiştirilmişlerdir. Gerçekten de, sanayileşme Avrupa’nın uyumakta olan birçok Orta Çağ kasabası ile hassas ticaret şehirlerinin büyümesine neden olduğu öğretildi.

Dünyadaki sanayi şehirleri tarihsel miraslarının çoğunu kaybetmişlerdir; fakat Avrupa’nın en büyük şehirlerinde geçmişin mirası daha iyi korunmuştur. Paris, Atina ve Lizbon gibi orantısız bir şekilde büyük ve egemen şehirler, Sanayi Çağı’nın etkisine ve baskısına yüzleri en fazla dayanıklı olan şehirlerdir. Avrupa şehirleri içinde Doğu Avrupa şehirleri görünüşleri ve şehrsel örgütlenmeleriyle diğer Avrupa şehirlerinde oldukça farklıdır. Çoğu eski *egemen* şehirler olan Doğu Avrupa şehirleri, sosyalist planlamanın etkisiyle kültürel ve tarihsel miraslarını, şehrsel yaşamı *mikrorayon* halinde yeniden-örgütlenme uğruna ihmal etmişlerdir. Bu yeniden-örgütlenme, arkasından dev, egemen merkezi şehir meydanı ile geniş, merkezden etrafa yayılan, kenarlarında çirkin apartman bloklarının sıralandığı bulvarların yaratılmasına neden olduğu öğretildi.

Tüm dünyada olduğu gibi, şehirs el korumanın genelde ağır bastığı Bat ı Avrupa’da da şehirleşme olgusu değ işime uğradığı; “*City*”, “*Cité*” ya da “*Altstadt*” denilen çekirdek, özellikle kültürel mirasın saklanması ve turizmin talepleri doğrultusunda korunmaya çalışılırken, bunun dışındaki alanda, teknolojinin de zorlamasıyla büyük değ işimler yaşanmaktadır. Merkezin ötesindeki arazi kullanılış ını genelde konutlar oluştururken, yapısı da konutların yaşı ve sınıfına göre değ işiklik göstermektedir. Bazen de dükkanlar anayollar boyunca bu konut alanlarına akslar halinde giriş sağlayarak merkezden çevreye doğru yayılırlar. Orada burada dükkanların meydana getirdiğı düğüm noktaları görölmekte ve çalışan sınıfın oturduğı alanlarda köşe baş ı dükkanları pek uzakta yer almamaktadır. Londra’nın *City* denilen merkezi kesimi, yaygın bir banliyöler kuşağı ile halka halinde çevrilmemiştir. Gerçekten de, bu merkezi şehir günümüzde de hâlâ 1960’ların başlarındaki büyüklüğündedir. Bunun nedeni de ortalama olarak yaklaşık 32 km genişliğinde, küçük yerleşmelerin de içinde yer aldığı ve bunlar dışında açık, ormanlık ve tarımsal alanlar halinde uzanan, *Metropolitan Greenbelt* olarak anılan bir yeş il kuşağ ın varlığıdır. Avrupa şehirlerinin yaşadığı bu değ işimlerin öğrenilmesi sağlandı.

Bölüm Soruları

1) Aşağıdaki doğal etkenlerin hangisi Avrupa’da dağınık kırsal yerleşmelerin ortaya çıkmasında etkili olmamıştır?

- a) Ormanlar
- b) Bataklıklar
- c) Verimsiz alanlar
- d) Sıcaklık değerleri
- e) Su kaynaklarının durumu

2) Aşağıdaki şehirlerden hangisi Avrupa’nın büyük şehirleri arasında yer alır?

- a) Selanik
- b) Varna
- c) Londra
- d) Soçi
- e) Nice

3) Avrupa’da toplu köyler daha çok hangi ülkelerde gelişmişlerdir?

4) Avrupa’da toplu kırsal yerleşmeler daha çok nerelerde gelişmişlerdir?

5) Avrupa’da “*şişkin-kalabalık* köyler” hangi bölgelerde gelişmiştir?

6) Avrupa’da yerleşmenin dağılmasına neden olan, tarıma elverişli araziye kesintiye uğratarak dağılmaya zorlayan doğal etkenler nelerdir?

7) Avrupa şehirleri eskidir ama Devrimi tarafından değiştirilmişlerdir.

8) Avrupa şehirlerinin “*City*”, “*Cité*” ya da “*Altstadt*” denilen çekirdek kesimlerinin korunması hangi amaçlarla yapılmaktadır?

9) Mikrorayon nedir?

10) Avrupa’da “toplu köyler” daha çok nerelerde gelişmişlerdir?

Cevaplar

1)d, 2)c, 3)Almanya, Güney Polonya, Avusturya ve Macaristan, 4)Ovalar, 5)Elbe'nin batısında, Güney Polonya'da, Macaristan lös kuşağında, Ukrayna'nın lös kuşağında, 6)ormanlar, bataklıklar, verimsiz alanlar ve su kaynaklarının durumu, 7)sanayi 8)kültürel mirasın saklanması ve turizmin talepleri için, 9)Doğu Avrupa'da sosyalist planlamanın etkisiyle oluşturulan planlı şehirseller yayılma şekli, 10)Almanya, güney Polonya, Avusturya, Macaristan, Alpler, Karpatlar ve Balkan ülkelerindeki ovalarda

8. AVRUPA’NIN EKONOMİK YAPISI: TARIM

Bu Bölümde Neler Öğreneceğiz?

Bu bölümde Avrupa'nın ekonomik yapısından biri olan tarımın gelişmesi ve üretimi konusunu öğreneceğiz.

Bölüm Hakkında İlgi Oluşturan Sorular

1) Avrupa’da tarım devriminin oluşmasını sağlayan üç yenilik nedir?

Cevap: Demir saban, at ve ürün rotasyonu

2) Avrupa’da üretimi en fazla yapılan tahıl hangisidir?

Cevap: Buğday

Bölümde Hedeflenen Kazanımlar ve Kazanım Yöntemleri

Konu	Kazanım	Kazanımın nasıl elde edileceği veya geliştirileceği
Ekonomik coğrafya	Avrupa’da tarımın gelişim sürecini öğrenir.	Prof. Dr. Erol Tümertekin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Ekonomik Coğrafya-Küreselleşme ve Kalkınma” (2011, Çantay Kitabevi); Prof. Dr. Ramazan Özey’e ait “Avrupa Coğrafyası” (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması
Ekonomik coğrafya	Avrupa’da tarımsal üretim ve üretim yöntemlerini öğrenir.	Prof. Dr. Erol Tümertekin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Ekonomik Coğrafya-Küreselleşme ve Kalkınma” (2011, Çantay Kitabevi); Prof. Dr. Ramazan Özey’e ait “Avrupa Coğrafyası” (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması
Ekonomik coğrafya	Avrupa’da yetiştirilen tarım ürünlerini öğrenir.	Prof. Dr. Erol Tümertekin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Ekonomik Coğrafya-Küreselleşme ve Kalkınma” (2011, Çantay Kitabevi); Prof. Dr. Ramazan Özey’e ait “Avrupa Coğrafyası” (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması

Anahtar Kavramlar

- Tarım devrimi
- Bitkisel üretim
- Hayvansal üretim

Giriş

Avrupa’da tarımın gelişim süreci incelendikten sonra, Avrupa’nın ekonomik yapısı içinde tarım faaliyetlerinin yeri ve tarımsal üretim, bitkisel (buğday, pirinç, mısır, arpa, darı, çavdar, yulaf ve sorgum) ve hayvansal üretim açısından değerlendirilerek tarımın Avrupa ekonomisi içindeki önemi ele alınacaktır.

Avrupa’da Orta Çağ’da meydana gelen birkaç toplumsal, ekonomik ve teknolojik değişim batı Avrupa’dan başlayarak Avrupa’daki kır hayatının dokusunu değişime uğrattı. Bu değişimler köylü varlığının güvensizliğini azaltmış, kuzey Avrupa’nın coğrafi görünümünü yeniden biçimlendirmiş ve geniş ölçüde daha üretici bir tarımsal sistem yaratmıştı. Tarımsal yaşamdaki bu değişimlere katkıda bulunan en önemli üç unsur şunlardı: (1) Kuzeyin nemli-killi topraklarını tarıma açmayı mümkün kılan *demir sabanın* kullanılmaya başlanması (2) tarla sürme ve taşıma amacıyla *at* ın kullanımı, (3) tarımsal üretimi arttıran üçlü tarla *ürün rotasyon* sisteminin geliştirilmesi.

Tahıllar Avrupa tarımsal üretimi içinde de önemli bir yer tutmaktadır. Bunlardan *buğday* serin alanlar için çabuk olgunlaşan, kurak ve yarı-kurak bölgeler için kuraklığa dayanıklı ve sorunlu alanlar için hastalıklara dayanıklı türleriyle dünyanın her yerinde olduğu gibi Avrupa’da da üretimi en çok yapılan bitkidir. Avrupa aynı zamanda dünyanın en çok *arpa* üreten bölgesidir. Almanya dünya arpa üretiminde ilk sırada yer alırken Fransa, Ukrayna ve İngiltere ise dünyanın en çok arpa üreten 10 ülkesi arasında yer almaktadırlar. *Mısır* (Ukrayna 1.1. ton mısır üretimi yapıyor), *çavdar* ve *yulaf* yetiştirilen diğer tahıllardır. Yumrulu bitkilerden *patates* Avrupa’nın her yerinde yetiştirilen bitkiler arasındadır. Ayrıca Avrupa sahip olduğu çeşitli iklim özellikleriyle çok çeşitli sebze ve meyvenin de büyük miktarlarda yetiştirdiği bir bölgedir.

Avrupa *ticari hayvancılığın* (hayvanların genellikle çiftlik (ranch) sınırları içinde kaldığı türdür) yoğun şekilde yapıldığı bölgedir. Bu tür hayvancılık özellikle merkezi, batı ve kuzey Avrupa’da yaygındır. Bu türde ürün özellikle süt hayvanlarına yem olarak yetiştirilir. Çiftçilerin esas gelirini hayvanlardan çok, süt ve süt ürünleri sağlar. Avrupa’nın önemli mandıracılık bölgeleri İngiltere’den başlayarak Kuzeybatı Avrupa’dan geçerek Belarus’a, oradan da Rusya’ya uzanır.

8.1.Tarımın Gelişmesi

Günümüzden yaklaşık 6000 yıl önce köy tarzında tarım faaliyeti, Ortadoğu'nun yüksek kesimlerinden, önce Dicle ve Fırat nehirlerinin alçak alüvyal alanlarına, daha sonra da Nil Nehri Vadisi'ne yayıldı. Gıda üretiminde meydana gelen devrimsel değişimler M.Ö.4000'lerde Ortadoğu'da geniş ölçüde yayılmış bulunuyordu. Vahalarda, çöllerde, dağ vadilerinde ve bataklık alanların kenar kesimlerinde tarımla uğraşan yerleşmeler ortaya çıkmıştı. Avrupa'da ise tarım başlangıçta akarsu vadileri ve Akdeniz kıyısı boyunca yavaş yavaş yayılmıştı. Tarımın Doğu Avrupa'dan İskandinavya'nın en uzak köşelerine kadar kıtanın her yerine yayılması ise binlerce yılda olmuştu.

Tarımla uğraşanların Avrupa'nın ormanlarına doğru yayılışı M.Ö.3000 yıllarına kadar, yani tarımcılar araziye temizlemek için ateşi kullanmaya ve sonra bu küllere tohum ekmeye ve açılan arazide yaratılan çayırarda hayvanları otlatmaya başlayınca kadar, gerçekleşmemişti. Bu tarihten sonra, Avrupa'nın geniş alanları üzerinde meşe ve karaağaç ormanları çiftçilerin genişleme çabalarıyla tahrip edildi. Çiftçiler, ilerlemeleri sırasında gittikçe daha serin iklimlere geldiklerinden, buğday ve arpa da yerini daha sert tahıllar olan yulaf ve çavdar gibi ürünlere bırakmışlardı.

Orta Çağ'ın başlarında Batı Avrupa'da kırsal yaşam yaygındı; temel yerleşme birimini de köyler oluşturuyordu. Nüfus grupları, birbirlerinden geniş boş mekânlarla ayrılmış, belirli yerlerde -köylerde- toplanmıştı. Bu köylerin bulunduğu yerlerin çitlerle işaretlenmiş belirli, sabit sınırları bulunuyordu. Bu sınırlar içinde de kulübeler, hayvan barınakları, gıda depoları ve sebze bahçeleri yer alıyordu.

Köylerin belirli yerlerde konumlanmaları hem yasa gereği hem de çevresel nedenlerle idi. Köy arazisi içinde kalan topraklar insan ve hayvan dışkılarıyla gübreleniyordu. Burada, köylüler yıl boyunca bahçeleri, otsu bitkiler, yumru bitkiler, bağlar ve sebzeler ekip-biçerek işlemişlerdi. Sınırların dışında ise en erişilebilir yerlerdeki çitlerle çevrili tarlalara buğday, çavdar ve yulaf ekiliyordu. Lordlar (ağalar), manastırlar ya da dini kurumların sahibi olduğu ve yerel köylüleri ve hizmetkârları çalıştırdıkları köyler daha büyük ve daha çeşitliydi. Kilise, Orta Çağ Avrupa'sının ekonomik yaşamında özellikle önemli bir rol oynamıştı. Manastırlar kırsal manzarada geniş ölçüde yayılmışlar ve tarımsal alandaki büyük işletmeleri kontrol altında tutmuşlardı; sınır bölgelerde yeni arazilerin tarıma açılmasında faal rol oynamışlar ve yüksek kesimlerde de koyun yetiştiriciliğiyle uğraşmışlardı. Bu yolla, ağalar ve din adamları topluma egemen olmuşlar ve araziye elde tutarak kırsal toplumun faaliyetlerini de kontrol altına almışlardı.

Bugünkü Benelüks ülkelerinde (*Alçak Ülkeler*) de köyler, dağınık ve noktasal bir yerleşme dağılışı kalıbı yaratarak, işlenmesi zor toprakların bulunduğu alanlardan kaçınmışlardı. Tarımsal yayılma oldukça güç oluyordu; çünkü tarım için kullanılan tahta el aletleri ağaçlık alanları temizlemeye ya da ağır toprakları altüst etmeye yeterli gelmiyordu. Fransa, Hollanda, Almanya'nın batısı, İsviçre ve kuzey İtalya'daki köyler M.S.1000 yılından önceki iki yüzyıl boyunca aşırı nüfuslandılar. Avrupalı köylülerin esas uğraşları uygun olmayan iklim koşullarında yetersiz aletlerle tahıl yetiştirmeye çabalayarak hayatta kalmaya

çalışmak, büyük arazi sahiplerinin (ağaların) ve din adamlarının taleplerini karşılamak ve saldırganların zaman zaman meydana gelen ataklarından korunmaya çalışmaktı.

Avrupa'da Orta Çağ'da meydana gelen birkaç toplumsal, ekonomik ve teknolojik değişim batı Avrupa'dan başlayarak Avrupa'daki kır hayatının dokusunu değişime uğrattı. Bu değişimler köylü varlığının güvensizliğini azaltmış, kuzey Avrupa'nın coğrafi görünümünü yeniden biçimlendirmiş ve geniş ölçüde daha üretici bir tarımsal sistem yaratmıştı. Tarımsal yaşamdaki bu değişimlere katkıda bulunan en önemli üç unsur şunlardı:

(1) Kuzeyin nemli-killi topraklarını tarıma açmayı mümkün kılan *demir sabanın* kullanılmaya başlanması

(2) tarla sürme ve taşıma amacıyla *at* ın kullanımı

(3) tarımsal üretimi arttıran üçlü tarla *ürün rotasyon* sisteminin geliştirilmesi.

Demir saban, kuzey Avrupa'ya sekizinci ve onuncu yüzyıllar arasında gelmişti. Bu sabanın Alplerin kuzeyinde kalan kesimde tarımla uğraşanlar için önemli avantajları vardı: Birincisi, ağır olduğu için, yaş, killi toprağı o kadar iyi altüst ediyordu ki tekrar enlemesine sürmeye gerek kalmıyor; sürme işlemini yarı yarıya azaltarak çiftçinin aynı zaman süresinde iki misli daha fazla araziye sürebilmesini sağlıyordu. Demir saban, çiftçilerin çevredeki yüksek alanlardakinden daha verimli olan alçak alanlardaki ağır toprakları işlemelerini mümkün kılmıştı. İşgücünden tasarruf, tarla drenajındaki iyileştirmeler ve yeni alanların tarıma açılması, hepsi birlikte, kuzey Avrupa'da üretimi arttırmış ve tarımda devrim yaratmıştı.

Orta Çağ tarımında ikinci büyük değişim tarla sürmek ve ekim yapmak için *at* kullanımının gittikçe artmasıydı. Öküzün yerini atın almasının başlıca avantajı da tarıma daha fazla hız ve dayanıklılık kazandırmasıydı. Her iki hayvan da eşit sürüş gücüne sahipse de, atlar tarlaları iki misli daha çabuk sürebiliyor ve her gün öküzlere göre bir-iki saat daha fazla çalışabiliyorlardı. 1200'lerde atlar Kuzey Avrupa ovalarında yaygın bir biçimde kullanılıyorlardı. Bir yüzyıl sonra İngiltere'de de olağan hale geldiler. Fakat atlar Akdeniz Avrupa'sına, başlıca yiyecekleri olan yulaf yetişmediğı için, girememişlerdi.

Öküzden ata geçiş Orta Çağ Avrupa'sında iletişimin kurulmasında ve taşımacılıkta önemli etkiler yapmıştır. Orta Çağ'ın başlarında her şato, manastır ya da kasaba gezgin rahipler ya da satıcılar tarafından arada sırada ziyaret edilirdi; fakat yerleşmeler arasındaki bağlantılar çok azdı. İletişimin önüne çıkan engeller çok büyüktü. Yollar kötü ve güvensizdi; bir gezgin ya da kervan normal bir gün-de ancak 30-40 km yapabiliyordu. Atın yaygın bir kabul görmesi bu kalıbı değiştirdi. Köylüler daha büyük merkezlere taşındıkça ve tarlalarını at üzerinden yönettikçe, daha büyük yerleşmelerin yakınındaki *hamlet*ler terk edildi. 100 ve daha fazla ailenin yaşadığı, bir kilisesi, bir meyhanesi ve bazen de bir okulu olan esas köyler Avrupa manzarasında belirmeye başladı.

Tarımsal değişimin son elemanı olan *üçlü tarla rotasyon sistemi*, Kuzey Avrupa’da onüçüncü yüzyılda benimsenmişti. Geleneksel ikili tarla sistem altında her yıl tarımsal alanın yarısına kış buğdayı ekilmekte ve diğer yarısı da toprağın verimliliğini arttırmak üzere nadasa bırakılmaktaydı. Toprağı zenginleştiren baklagil ekimiyle köy arazisinin üçe ayrılması söz konusu oldu. Her bir parçaya birinci yıl kış buğdayı; ikinci yıl baklagiller, arpa ve yulaf ekiliyor ve üçüncü yılda da o şerit nadasa bırakılıyordu. Bu yeni sistem verimliliği arttırdı. İkili tarla sisteminde arazinin yarısı üretim dışı bırakılıyordu; üçlü sistemde ise yalnızca üçte bir nadasa bırakılıyor, böylece aynı araziden daha fazla insanın beslenme olanağı doğuyordu. Bundan başka, arpa ve yulafın ilkbaharda ekimi atların beslenmesi için de önem taşıyordu; çünkü, ikili tarla sisteminden üçe geçişle öküzden ata geçiş aynı zamana rastlamıştı.

Demir saban, at, üçlü tarla rotasyon sistemi Orta Çağ Avrupa’sındaki yaşam ve coğrafi görünüm üzerinde önemli bir etki yaratmış; geçmişte nüfusu kontrol altında tutan ve tarımı sınırlayan engeller ortadan kalkmıştı. Yeni köyler ortaya çıkmış ve eskileri daha da büyümüştü. Kasabalar kırsal alanda noktalar halinde belirmeye başlamıştı. Daha geniş bir tarımsal verimlilik ve daha iyi beslenme koşulları, yeni ve talepleri artan bir yaşam tarzı sağlamıştı. Bölgenin büyük ormanları kesilmiş; boş alanlar ortadan kalktıkça, birbirine daha yakın insan topluluklarından oluşan bir kalıp ortaya çıkmıştı. Böylece, oniki ve onüçüncü yüzyıllarda, Batı Avrupa’nın nüfusu birdenbire 83 milyon olmuştu. Bu çeşitliliklere rağmen, Avrupa’da çok sayıda insan da ormanlar, bataklıklar ve otlaklar aleyhine tarımsal mekânın genişletilmesiyle elde edilen alanlarda yaşıyordu. Hollanda’da bunun anlamı bataklıkların kurutulması, *dayklar*ın yapılması ve *polder*lerin oluşturulması idi. Fransa ve Almanya’da ise yeni araziler orman açılmasıyla elde edilmiş ve buralara köyler kurulmuştu. Alplerde köyler, modern zamanlarda yerleşilenden bile daha yüksek yamaçlarda yer almışlardı.

Avrupa ülkelerinin hemen tümünde, örneğin İsviçre, Fransa ve Belçika’da tarla birimleri ufaktır; Fransa’da büyüklüğü bir dönüme kadar inen tarlaların sayısı oldukça fazladır. Romanya, Çek Cumhuriyeti ve Slovakya’da da tarlalar küçük (2-5 ha arasında) ve dağınıktır; bir çiftçinin tarlalarından biri köyün bir yerinde, diğerleri de tamamen ayrı yerlerde olabilmektedir. İspanya’da tarım işletmelerinin yüzde 79’unun büyüklüğü 10 hektardan azdır. Büyüklüğü 3 hektardan az olanlar ise yüzde 52’yi geçer. Yunanistan’da tarımsal işletmelerin ortalama büyüklüğü 3.7 hektardır.

Onsekizinci yüzyılda başlayan teknolojik değişimler sonucu meydana gelen *Sanayi Devrimi*, genelde, yukarıda özetlenen Avrupa’daki tarım devrimini gölgelemiştir. Aslında insanların hayatta kalmasını, dolayısıyla nüfus artışını sağlayan ve onları değişime ve en sonunda da Sanayi Devrimi’ne hazırlayan ise bu tarım devrimi olmuştur. Bu dönem boyunca gelişen tarım, Avrupa’da, onyedinci ve onsekizinci yüzyıllarda da çok önemli değişimler geçirdi. Toprağın tarıma hazırlanması, gübreleme, tohum ıslahı ve ürün hasat yöntemleri iyileştirildi. Tarımın genel olarak örgütlenmesi, gıda depolanması ve dağıtımı daha yeterli hale geldi; artan talepleri karşılamak üzere verimlilik de arttı. Sanayi Devrimi hız kazandıkça da, tarımdaki ilerlemeler arttı; makineleşme tarıma güç kazandırırken, traktörler ve başka aletler başından beri insan ve hayvan gücüyle yapılan işleri üstlendiler. Ticari tarımın etkileri

kültürel coğrafi görünümde belirmeye, makinelerle ekilen ve hasat edilen buğday ve başka tahıllar dev büyüklükte tarlalar halinde görünümüne egemen olmaya başladı.

Avrupalı çiftçiler için büyük pazarlar olan sanayi şehirlerinin doğuşu ve çiftçinin gelirini arttırmak için direk yapılan yardımlar ve koruyucu vergilerle çiftçi desteklenerek ürün artışı sağlandı. Bugün Avrupa'nın uzun tarımsal evriminin sonucu olarak tarım sektörü üretimin her aşamasında oldukça yüksek üretim ve birim alandan en fazla verimi alan bir yapıdadır. Bu da çiftçilik sektörünün ayakta kalmasını sağlamaktadır. Devlet yardımları ve şimdi Avrupa Birliği'nin uyguladığı ortak tarım politikalarının bir sonucu olarak pek çok üründe (tahıllar, yağ, peynir, zeytin yağı ve şarap) büyük miktarlarda ürün fazlası elde edilmektedir. Avrupa bazı tarımsal ürünlerin ithalatına gerek duymasına rağmen tarımsal anlamda kendi kendin yeten bir bölgedir (Tümertekin ve Özgüç, 2013).

8.2. Tarımsal Üretim

Dünyada tarımsal alanlar içinde en fazla yer kaplayan ürünler, aynı zamanda dünyanın temel gıda maddelerini de oluşturan, *tahıllardır*. Buğday, pirinç, mısır, arpa, darı, çavdar, yulaf ve sorgum en çok yetiştirilen tahıllardır. Dünyanın her yerinde yaygın olarak yetiştirilen tahıllar Avrupa tarımsal üretimi içinde de önemli bir yer tutmaktadır.

Bunlardan *buğday* serin alanlar için çabuk olgunlaşan, kurak ve yarı-kurak bölgeler için kuraklığa dayanıklı ve sorunlu alanlar için hastalıklara dayanıklı türleriyle dünyanın her yerinde olduğu gibi Avrupa'da da üretimi en çok yapılan bitkidir. Genellikle *kış buğdayı* ve *yaz buğdayı* olarak iki şekilde üretilmektedir. Sonbaharda ekilen kış buğdayı, Akdeniz gibi iklim koşullarının uygun olduğu yerlerde, kış ayları boyunca toprakta kalır. Kışın kar yağışları ve ilkbahar yağmurları sayesinde ilkbaharın sonunda ya da yaz başında olgunlaşır. Yaz buğdayı ise kış buğdayının yetiştirilemediği alanlarda ekilir; yani kışların çok şiddetli geçtiği, dolayısıyla da sonbaharda ekilen buğdayın canlı kalmadığı yerlerde. İlkbaharda olabildiğince erken ekilen buğday çok çabuk olgunlaşır ve yaz ortası ya da sonunda biçilir. Avrupa'da buğday üretiminde başta gelen ülkeler Fransa, Almanya, Ukrayna, İngiltere, Polonya ve İtalya'dır. Bunlardan Fransa dünyanın en çok buğday üreten beşinci ülkesidir. Ayrıca Avrupa'nın çeşitli yerlerinde (Fransa gibi) ticari tahıl tarımı da yapılmaktadır. Avrupa aynı zamanda dünyanın en çok arpa üreten bölgesidir. Almanya dünya arpa üretiminde ilk sırada yer alırken Fransa, Ukrayna ve İngiltere ise dünyanın en çok arpa üreten 10 ülkesi arasında yer almaktadırlar (FAO.2010).

Mısır (Ukrayna 1.1. ton mısır üretimi yapıyor), çavdar ve yulaf yetiştirilen diğer tahıllardır. Mısır Avrupa'da en çok Fransa (13.9 milyon ton), Ukrayna(11.9 milyon ton) ve Macaristan (6.9 milyon ton) da üretilmektedir (FAO.2012). Çavdar ise buğday yetişemeyecek kadar serin iklim alanlarına ve fakir topraklara iyi uyum sağlar; orta ve kuzey Avrupa'da ekmek yapımında çok tutulan bir tahıldır.

Avrupa’da Üretilen Başlıca Ürünler (2016)

Üretim (bin ton)					
Ülkeler	Buğday	Arpa	Patates	Mısır	Şeker Pancarı
Fransa	38.207	10.102	6.582	13.975	31.910
Almanya	24.106	10.412	10.201	-	23.858
Ukrayna	16.851	8.484	18.705	11.953	13.749
İngiltere	14.878	5.252	6.045	-	6.484
Polonya	9.487	3.533	8.765	-	9.822
İtalya	6.900	-	1.558	-	3.550
Danimarka	5.059	2.981	1.357	-	2.356
Macaristan	3.763	965	439	6.967	818

Kaynak: FAO Statistial Databases,2017.

Yumrulu bitkilerden *patates* Avrupa’nın her yerinde yetiştirilmekle birlikte, nemli ve serin bölgelerde de yetiştirmektedir; bu yüzden daha kuzeye yakın Avrupa ülkelerinde - nüfuslarının talebine paralel olarak- oldukça yüksek üretim miktarlarına ulaşmaktadır. Avrupa’da patates üretiminde başta gelen ülkeler, sırasıyla Rusya (37 milyon ton), Ukrayna (18.7 milyon ton), Almanya (10.2 milyon ton), Hollanda (6.8 milyon ton), Fransa (6.5 milyon ton) ve İngiltere (6 milyon ton) dir. Patates Avrupa’nın bazı yerlerinde önemli miktarda hayvan yemi olarak da kullanılmaktadır. Ayrıca Avrupa’da yazların mısır için çok serin sayılabilecek olduğu yerlerde rotasyonda mısırın yerine çoğu kez hayvan yemi olarak kullanılan pancar ve şalgam ekilmektedir. Ayrıca Avrupa sahip olduğu çeşitli iklim özellikleriyle çok çeşitli sebze ve meyvenin de büyük miktarlarda yetiştigi bir bölgedir.

Avrupa hayvan üretimi açısından da dünyanın en önemli bölgeleri arasındadır. Dünyada mevcut 1.4 milyar dolayındaki büyükbaş hayvanın yüzde 40’-dan fazlası Asya’da yer almaktadır; yüzde 20’si Güney Amerika’da, 14’ü Afrika’-da, 11’i Kuzey Amerika’da, 12.5’i Avrupa’da ve yalnızca yüzde 2.5’i de Avustralya ve Yeni Zelanda yetiştirilmektedir. Avrupa büyük baş hayvancılık dışında küçükbaş hayvancılık (koyun), domuz ve kümes hayvancılığının da yapıldığı bölgedir.

Avrupa *ticari hayvancılığın* (hayvanların genellikle çiftlik (ranch) sınırları içinde kaldığı türdür) yoğun şekilde yapıldığı bölgedir. Bu tür hayvancılık özellikle merkezi, batı ve kuzey Avrupa’da yaygındır. Bu türde ürün özellikle süt hayvanlarına yem olarak yetiştirilir. Çiftçilerin esas gelirini hayvanlardan çok, süt ve süt ürünleri sağlar. Bu tür üretim için çiftçinin daha çok zamanını ve işgücünü gerektirir. Son derece makineleşmiş bir çiftlik işletmesi olmasına karşın, bu faaliyetle uğraşan çiftçi bütün yıl meşguldür. Hayvancılığın bu şeklinde ürünün hazırlanışı, hatta satışına kadar bütün çalışmalar bilimsel yöntemlere göre yapılır. Halen dünyanın süt arzının yaklaşık yüzde 90’ı içinde Fransa ve Almanya’nın da yer

aldığı gelişmiş ülkelerdeki (ABD, Yeni Zelanda ve Avustralya gibi) ticari hayvancılık faaliyetleriyle sağlanmaktadır.

Avrupa’da Yetiştirilen Belli Başlı Hayvanlar (Stokları) (2016)

Ülkeler	Koyun (Adet)	Sığır (Adet)	Domuz (Adet)
İngiltere	31.000.000	9.901.000	4.423.000
İspanya	18.551.600	6.075.100	25.342.600
Fransa	7.976.550	19.620.900	14.531.900
Almanya	2.088.540	12.809.500	26.509.000
Macaristan	1.223.000	700.000	3.247.000
Hollanda	1.128.000	3.972.000	12.252.000
Ukrayna	1.197.000	4.826.700	7.576.600
Polonya	258.262	5.723.940	14.865.300
Danimarka	159.626	1.571.050	13.173.100

Kaynak: FAO Statistial Databases,2017.

Avrupa’nın önemli mandıracılık bölgeleri İngiltere’den başlayarak Kuzeybatı Avrupa’dan geçerek Belarus’a, oradan da Rusya’ya uzanır. Danimarka ve Baltık kıyıları tereyağı üretiminde önde gelen ülkeler olurken, mandıracılıkta uzmanlaşmanın çok önceleri başlamış olduğu Hollanda ve İsviçre ise ünlerini peynir üretimine borçludurlar (Tümertekin ve Özgüç, 2013).

Uygulamalar

Öğrenci derste Avrupa’da tarımsal yetiştirilen ürünler ve hayvancılık faaliyetlerine ait bilgileri FAO’nun internet sitesinden izlemelidir.

Uygulama Soruları

1) Avrupa’da yetiştirilen başlıca tahıllar nelerdir?

Cevap: Buğday, Arpa, Mısır, Çavdar ve Yulaf

2) Avrupa’da hangi tür hayvanlar yetiştirilmektedir?

Cevap: Büyükbaş, Küçükbaş, Domuz ve Kümes hayvancılığı

Bu Bölümde Ne Öğrendik Özeti

Bu bölümde, Avrupa’da tarım faaliyetlerinin gelişimi ve bugünkü durumu ele alınarak tarımsal yapı hakkında bilgi edinilmesi sağlandı. Avrupa’da Orta Çağ’da meydana gelen birkaç toplumsal, ekonomik ve teknolojik değişim batı Avrupa’dan başlayarak Avrupa’daki kır hayatının dokusunu değişime uğrattı. Bu değişimler köylü varlığının güvensizliğini azaltmış, kuzey Avrupa’nın coğrafi görünümünü yeniden biçimlendirmiş ve geniş ölçüde daha üretici bir tarımsal sistem yaratmıştı. Tarımsal yaşamdaki bu değişimlere katkıda bulunan en önemli üç unsur şunlardı: (1) Kuzeyin nemli-killi topraklarını tarıma açmayı mümkün kılan demir sabanın kullanılmaya başlanması (2) tarla sürme ve taşıma amacıyla at ın kullanımı, (3) tarımsal üretimi arttıran üçlü tarla ürün rotasyon sisteminin geliştirildiğinin öğrenilmesi.

Demir saban, kuzey Avrupa’ya sekizinci ve onuncu yüzyıllar arasında gelmişti. Bu sabanın Alplerin kuzeyinde kalan kesimde tarımla uğraşanlar için önemli avantajları vardı: Birincisi, ağır olduğu için, yaş, killi toprağı o kadar iyi altüst ediyordu ki tekrar enlemesine sürmeye gerek kalmıyor; sürme işlemini yarı yarıya azaltarak çiftçinin aynı zaman süresinde iki misli daha fazla araziye sürebilmesini sağlıyordu. Demir saban, çiftçilerin çevredeki yüksek alanlardakinden daha verimli olan alçak alanlardaki ağır toprakları işlemelerini mümkün kılmıştı. İşgücünden tasarruf, tarla drenajındaki iyileştirmeler ve yeni alanların tarıma açılması, hepsi birlikte, kuzey Avrupa’da üretimi arttırmış ve tarımda devrim yarattığının öğrenilmesi sağlandı.

Öküzden ata geçiş Orta Çağ Avrupa’sında iletişimin kurulmasında ve taşımacılıkta önemli etkiler yapmıştır. Orta Çağ’ın başlarında her şato, manastır ya da kasaba gezgin rahipler ya da satıcılar tarafından arada sırada ziyaret edilirdi; fakat yerleşmeler arasındaki bağlantılar çok azdı. İletişimin önüne çıkan engeller çok büyüktü. Yollar kötü ve güvensizdi; bir gezgin ya da kervan normal bir günde ancak 30-40 km yapabiliyordu. Atın yaygın bir kabul görmesi bu kalıbı değiştirdi. Köylüler daha büyük merkezlere taşındıkça ve tarlalarını at üzerinden yönettiler. Böylece 100 ve daha fazla ailenin yaşadığı, bir kilisesi, bir meyhanesi ve bazen de bir okulu olan esas köylerin Avrupa manzarasında belirmeye başladığının öğrenilmesi sağlandı.

Tarımsal değişimin son elemanı olan üçlü tarla rotasyon sistemi, Kuzey Avrupa’da onüçüncü yüzyılda benimsendi. Geleneksel ikili tarla sistem altında her yıl tarımsal alanın yarısına kış buğdayı ekilmekte ve diğer yarısı da toprağın verimliliğini arttırmak üzere nadasa bırakılmaktaydı. Toprağı zenginleştiren baklagil ekimiyle köy arazisinin üçe ayrılması söz konusu oldu. Her bir parçaya birinci yıl kış buğdayı; ikinci yıl baklagiller, arpa ve yulaf ekiliyor ve üçüncü yılda da o şerit nadasa bırakılıyordu. Bu yeni sistemin tarımda verimliliğin artmasını sağladığının öğretilmesi.

Avrupa tarımsal üretimi içinde tahıllar önemli bir yer tutmaktadır. Bunlardan buğday serin alanlar için çabuk olgunlaşan, kurak ve yarı-kurak bölgeler için kuraklığa dayanıklı ve sorunlu alanlar için hastalıklara dayanıklı türleriyle dünyanın her yerinde olduğu gibi Avrupa’da da üretimi en çok yapılan bitkidir. Avrupa aynı zamanda dünyanın en çok arpa

reten bölgesidir. Almanya dünya arpa üretiminde ilk sırada yer alırken Fransa, Ukrayna ve İngiltere ise dünyanın en çok arpa üreten 10 ülkesi arasında yer almaktadırlar. Mısır (Ukrayna 1.1. ton mısır üretimi yapıyor), avdar ve yulaf yetiştirilen diğerk tahıllardır. Yumrulu bitkilerden patates Avrupa’nın her yerinde yetiştirilen bitkiler arasında yer aldığının öğrenilmesi sağılandı. Ayrıca Avrupa sahip olduğu çeşitli iklim özellikleriyle çok çeşitli sebze ve meyvenin de büyük miktarlarda yetiştiğı bir bölge olduğunun öğrenilmesi sağılandı.

Avrupa hayvan üretimi açısından da dünyanın en önemli bölgeleri arasında olduğunun; Dünyada mevcut 1.4 milyar dolayındaki büyükbaş hayvanın yüzde 12.5’i Avrupa’da yetiştirildiğinin; Avrupa büyük baş hayvancılık dışında küçükbaş hayvancılık (koyun), domuz ve kümes hayvancılığının da yapıldığının; Avrupa’nın aynı zamanda ticari hayvancılığın da yoğun şekilde yapıldığı bölge olduğunun öğrenilmesi sağılandı.

Bölüm Soruları

1) Avrupa dünya buğday üretiminde önemli bir bölgedir. Avrupa’da en çok buğday üreten ülke aşağıdakilerden hangisidir?

- a) Bulgaristan
- b) Fransa
- c) İngiltere
- d) İspanya
- e) Romanya

2) Avrupa’da tarım devriminin yaşanmasına neden olan en önemli üç unsur nedir?

3) Aşağıdaki şıkların hangisinde Avrupa’da *ticari hayvancılık* türünün yapıldığı bölgeler nereleridir?

4) Demir sabanın kullanılmaya başlaması ile tarımda yaşanan iyileştirmeler neler olmuştur?

5) Kuzey Avrupa’da onüçüncü yüzyılda hangi tarım sistemi ürün artışı sağladığı için benimsendi?

6) Avrupa’da arpa üretiminde önde gelen ülkeler hangileridir?

7) Avrupa’da en çok arpa üreten ülke hangisidir?

8) Dünyada mevcut 1.4 milyar dolayındaki büyükbaş havyanın yüzde Avrupa’da yetiştirilmektedir?

9) Mısır Avrupa’da en çok hangi ülkelerde üretilmektedir?

10) Avrupa’da patates üretiminde başta gelen ülkeler hangileridir?

Cevaplar

1)b, 2)demir saban, at, ürün rotasyonu, 3)merkezi, batı ve kuzey Avrupa, 4)İş gücünden tasarruf, tarla drenajındaki iyileştirmeler, üretimin artması ve yeni alanların tarıma açılması, 5) üçlü tarla rotasyon sistemi, 6) Almanya, Fransa, Ukrayna ve İngiltere, 7) Almanya, 8)%12,5, 9)Fransa, Ukrayna ve Macaristan, 10)Rusya, Ukrayna, Almanya, Hollanda, Fransa ve İngiltere

9. AVRUPA’NIN EKONOMİK YAPISI: SANAYİ

Bu Bölümde Neler Öğreneceğiz?

Bu bölümde Avrupa'nın ekonomik yapısından biri olan sanayi faaliyetlerinin gelişim süreci ve dağılışıını öğreneceğiz.

Bölüm Hakkında İlgi Oluşturan Sorular

1) Avrupa’da sanayi faaliyetleri ilk olarak hangi ülkede başlamıştır?

Cevap: İngiltere

2) Avrupa’da sanayi faaliyetlerinin gelişmesini sağlayan en önemli faktörler nelerdir?

Cevap: Zengin yer altı kaynaklarının varlığı (kömür ve demir), güçlü ulaşım ağının varlığı, geçmişin önemli sömürgeci güçleri olan bazı Avrupa ülkelerindeki sermaye varlığı ve yenilik ve buluşların yapılmasına olanak tanıyan yöneticilerin varlığı.

Bölümde Hedeflenen Kazanımlar ve Kazanım Yöntemleri

Konu	Kazanım	Kazanımın nasıl elde edileceği veya geliştirileceği
Ekonomik coğrafya	Avrupa’da sanayi faaliyetlerinin nasıl ve nerede başladığını öğrenir.	Prof. Dr. Erol Tümertekin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Ekonomik Coğrafya–Küreselleşme ve Kalkınma” (2011, Çantay Kitabevi) adlı kitabın “Sanayi” ile ilgili bölümlerinin okunması; Prof. Dr. Erol Tümertekin’e ait “Sanayi Coğrafyası” (1969, İstanbul Üniversitesi yayını) kitabının ilgili bölümlerinin okunması
Ekonomik coğrafya	Avrupa’da sanayi faaliyetlerinin gelişimini sağlayan koşulların neler olduğunu öğrenir.	Prof. Dr. Erol Tümertekin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Ekonomik Coğrafya–Küreselleşme ve Kalkınma” (2011, Çantay Kitabevi) adlı kitabın “Sanayi” ile ilgili bölümlerinin okunması; Prof. Dr. Erol Tümertekin’e ait “Sanayi Coğrafyası” (1969, İstanbul Üniversitesi yayını) kitabının ilgili bölümlerinin okunması
Ekonomik coğrafya	Avrupa’nın önemli sanayi ülkelerinde sanayi faaliyetlerinin başlaması ve bugünkü durumunu öğrenir.	Prof. Dr. Erol Tümertekin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Ekonomik Coğrafya–Küreselleşme ve Kalkınma” (2011, Çantay Kitabevi) adlı kitabın “Sanayi” ile ilgili bölümlerinin okunması; Prof. Dr. Erol Tümertekin’e ait “Sanayi Coğrafyası” (1969, İstanbul Üniversitesi yayını) kitabının ilgili bölümlerinin okunması

Anahtar Kavramlar

- Sanayi Devrimi
- Dokuma sanayi
- Demir-elik sanayi
- Kimya sanayi
- Gemi sanayi
- Makine sanayi

Giriş

Modern Çağ'ın başlarında sanayide yenilikler çok yavaş bir hızla da olsa devam etti. 16. ve 17. yüzyıllardaki yeniliklerin çoğu, mevcut teknolojilerdeki küçük iyileştirmelerden ibaretti. Avrupa'da pazar ekonomisinin gelişmesi, yatırımcıları üretim maliyetlerini azaltmaya ve tüketici taleplerine süratle cevap vermeye teşvik etti. Bu dönemde sanayinin en önemli kolu dokuma sektörüydü ve dokuma sanayisi dağınık bir hâldeydi. Üretimin önemli bir bölümü, mahallî pazarlar için evlerde gerçekleştiriliyordu. Fakat ihracat amacıyla ihtisaslaşmış bazı bölgeler de bulunuyordu. Orta Çağ'ın sonlarında dokuma sanayiinde geçerli olan üretim artışı modern dönemlerin başında da devam etti.

Batı Avrupa'da yeni teknolojiler hızla yayıldı. Sık savaşımlara rağmen Avrupa ulusları arasındaki teknolojik mesafe fazla değildi. Hümanist bilim adamları, üniversiteler ve matbaa bu bağları güçlendiriyordu. 16. ve 17. yüzyıllarda bilim adamları arasındaki iletişimin gelişmesi, Avrupa'da biliminin kalitesinde önemli bir gelişme sağladı. Bu iş birliği, tartışma ve araştırmayı ve sonuçlarının yayınlanmasını teşvik eden bilim akademilerinin doğuşuyla kurumsallaştı.

Büyük Sanayi Devrimi 18.yy'da Avrupa'da gerçekleşti. Sanayi faaliyetlerinin bu kıtada başlamasında çeşitli faktörler etkili olmuştur. Bunların başında; 1-Hayat seviyesi oldukça yüksek olan büyük bir nüfus kitlesinin varlığı; 2- Eskiden beri atölyelerde çalışarak maharet ve ustalık edinmiş olan işçilerin varlığı; 3- Yeni makineler bulmak ve bunları sanayi faaliyetlerine uyarlayarak maksimum üretim gücüne ulaşmak; 4- Enerji kaynağı olarak gerek maden kömürü gerek su kaynaklarının (akarsuların) varlığı. Bunlardan başka Avrupa o zamanlar dünyanın başka yerlerinde olmayan ulaşım şartlarına sahipti. Muntazam karayolları, kanallar, ulaşım için uygun nehirler ve bunlara ek olarak kıta sahillerinin girintili çıkıntılı olması nedeniyle gerek liman inşası gerekse kıtanın iç kısımları ile deniz bağlantısının akarsularla kolay olması önemli rol oynamıştır.

Avrupa'da sanayi faaliyetlerinin gelişmesinde ulaşım olanak veren akarsuların önemli rolü vardır. Nehirler bir çok yerde ulaşım olanak vermektedirler. Ayrıca nehirlerin çoğunun (Ren, Rhone, Po, Tuna gibi) kıtanın hemen hemen ortalarından doğarak kıta etrafındaki denizlere akmaktadır. Daha sonraları demir yollarının akarsularla bağlantılarının sağlanması, ayrıca nehirlerinin birbirleri ile muntazam kanal şebekesi ile birbirlerine bağlanmaları kıtadaki ulaşım faaliyetlerini hızlandırmıştır.

Sanayi faaliyetleri Avrupa'da başlamış sonraları diğer kıtalara yayılmıştır. Avrupa içinde de sanayi faaliyetleri uzun yıllar bazı ülkelerle sınırlı kalmıştır. 1913'e kadar İngiltere, Fransa ve Almanya Avrupa'daki sanayi kapasitesinin %70'ine sahip olmuşlardır. Bu ülkeler çelik, çeşitli makine ve kimyevi maddeler imalatını gerçekleştirmişlerdir.

9.1. Avrupa’da Sanayi Faaliyetlerinin Gelişim Süreci

Avrupa’da tarımda olduğu gibi sanayide de Modern Çağ’ın başlarında büyük bir teknolojik sıçrama söz konusu değildi. Tarımdan farklı olarak sanayide yenilikler çok yavaş bir hızla da olsa devam etti. 16 ve 17. yüzyıllardaki yeniliklerin çoğu, mevcut teknolojilerdeki küçük iyileştirmelerden ibaretti. Avrupa’da pazar ekonomisinin gelişmesi, yatırımcıları üretim maliyetlerini azaltmaya ve tüketici taleplerine süratle cevap vermeye teşvik etti.

Bu dönemde sanayinin en önemli kolu dokuma sektörüydü ve dokuma sanayisi dağınık bir hâldeydi. Üretimin önemli bir bölümü, mahallî pazarlar için evlerde gerçekleştiriliyordu. Fakat ihracat amacıyla ihtisaslaşmış bazı bölgeler de bulunuyordu. Orta Çağ’ın sonlarında dokuma sanayiinde geçerli olan üretim artışı modern dönemlerin başında da devam etti.

İstihdam ve üretim itibarıyla pek az önemi olan metalürji sanayisi, savaşlarda ateşli silahların ve topların artan önemi nedeniyle stratejik bir değer kazandı. Denizcilik, o günlerde barışçı bir faaliyet değildi. 16 ve 17. yüzyıllarda bronz dökümünde önemli iyileşmeler sağlandı. 17. yüzyılın ortalarında İngiltere, Hollanda ve İsveç; bronz toplara göre maliyeti daha düşük olan demir silahlar dökme tekniğini geliştirdiler. Böylece gemilere daha çok silah konabildi. 1450’de hafif ateşli silahlar önemsizdi ve oldukça ilkel toplar yalnızca kuşatma savaşlarında kullanılıyordu. 1600’de ise tüfekler, yaya askerlerinin standart silahları olmuş, geniş çaplı toplar ise deniz savaşlarının ayrılmaz parçası hâline gelmişti. Silah sanayindeki bu önemli gelişmeler sonucunda şatoların savunma maliyetinin yükselmesi askerî faaliyetlerde ölçek ekonomisinin ortaya çıkmasına sebep olarak merkezî yönetimlerin gücünü arttırdı.

Metalürji sanayisinde önemli gelişme alanlarından biri de demir sanayisi idi. Orta Çağ’da işlenmiş demir, demir cevherinin odun kömürü ile kor hâline gelinceye kadar ısıtıldıktan sonra sırayla pek çok kez çekiçlenerek içindeki yabancı maddelerden arıtıldığı ocaklarda elde edilirdi. İşlem yavaştı, yüksek maliyetliydi, üretim azdı. 14. ve 15. yüzyıllarda ocakların yüksekliği arttı, su gücüyle çalışan körükler hararetin yükseltilmesini mümkün kıldı. Böylece hava tazyikli yüksek fırınlar doğdu.

Batı Avrupa’da yeni teknolojilerin yayılması hızlıydı. Sık savaşlara rağmen Avrupa ulusları arasındaki teknolojik mesafe fazla değildi. Hümanist bilim adamları, üniversiteler ve matbaa bu bağları güçlendiriyordu. 16. ve 17. yüzyıllarda bilim adamları arasındaki iletişimin gelişmesi, Avrupa’da biliminin kalitesinde önemli bir gelişme sağladı. Bu iş birliği, tartışma ve araştırmayı ve sonuçlarının yayınlanmasını teşvik eden bilim akademilerinin doğuşuyla kurumsallaştı.

Yeniliklerin yayılmasının en önemli aracı insan göçleriydi. Ekonomik çıkarların söz konusu olduğu durumlarda teknolojik yenilikler sır gibi saklanıyordu. Hükûmetler güvenlik gerekçesiyle ya da ekonomik gerekçelerle sanatkârların göç etmesini yasaklıyordu. Buna karşılık bazı hükûmetler de sanatkârlara iş, barış ve hoşgörü gibi imkânlar tanıyarak onları ülkelerine çekmeğe gayret gösteriyorlardı (Güran, 2009).

Avrupa sanayi faaliyetlerinin yoğun şekilde yer aldığı eski sanayi bölgelerine sahip bir kıtadır. Büyük Sanayi Devrimi 18.yy'da Avrupa'da gerçekleşmiştir. Sanayi faaliyetlerinin bu kıtada başlamasında çeşitli faktörler etkili olmuştur. Bunların başında; 1-Hayat seviyesi oldukça yüksek olan büyük bir nüfus kitlesinin varlığı; 2- Eskiden beri atölyelerde çalışarak maharet ve ustalık edinmiş olan işçilerin varlığı; 3- Yeni makineler bulmak ve bunları sanayi faaliyetlerine uyarlayarak maksimum üretim gücüne ulaşmak; 4- Enerji kaynağı olarak gerek maden kömürü gerek su kaynaklarının (akarsuların) varlığı. Bunlardan başka Avrupa o zamanlar dünyanın başka yerlerinde olmayan ulaşım şartlarına sahipti. Muntazam karayolları, kanallar, ulaşımına uygun nehirler ve bunlara ek olarak kıta sahillerinin girintili çıkıntılı olması nedeniyle gerek liman inşası gerekse kıtanın iç kısımları ile deniz bağlantısının akarsularla kolay olması önemli rol oynamıştır.

Avrupa'da sanayi faaliyetlerinin gelişmesinde ulaşım olanak veren akarsuların önemli rolü vardır. Nehirler birçok yerde ulaşım olanak vermektedirler. Ayrıca nehirlerin çoğunun (Ren, Rhone, Po, Tuna gibi) kıtanın hemen hemen ortalarından doğarak kıta etrafındaki denizlere akmaktadır. Daha sonraları demir yollarının akarsularla bağlantılarının sağlanması, ayrıca nehirlerinin birbirleri ile muntazam kanal şebekesi ile birbirlerine bağlanmaları kıtadaki ulaşım faaliyetlerini hızlandırmıştır.

Sanayi faaliyetleri Avrupa'da başlamış sonraları diğer kıtalara yayılmıştır. Avrupa içinde de sanayi faaliyetleri uzun yıllar bazı ülkelerle sınırlı kalmıştır. 1913'e kadar İngiltere, Fransa ve Almanya Avrupa'daki sanayi kapasitesinin %70'ine sahip olmuşlardır. Bu ülkeler çelik, çeşitli makine ve kimyevi maddeler imalatını gerçekleştirmişlerdir.

Avrupa'da başlayan sanayileşme hareketlerinin dünyanın çeşitli yerlerine yayılmasında dört safha ayırt edilebilir:

a) 1770-1820

Bu dönemde sanayi faaliyetleri önce İngiltere'de, daha sonra İsviçre ve Amerika Birleşik Devletlerinde dokuma sanayindeki gelişme ile başlamıştır. 18.yy'da İngiltere dünyanın en önemli dokuma sanayi faaliyetlerinin yer aldığı ülkeydi. Ülkede ilk gelişen sanayi kolu ise pamuklu dokumadır. Daha sonra hükümetlerin teşvikleriyle dokuma sanayi ülkede yaygınlaştırılmıştır. 1785'e doğru İngiltere dokuma sanayinde oldukça gelişmiş ve ihracat yapacak düzeye ulaşmıştır. Demir-çelik sanayisi ise 1800'lere doğru başlamıştır. İngiltere'den sonra İsviçre'de sanayi faaliyetleri gelişmiş ve 1814'te İsviçre'de büyük bölümü Zürih'te toplanan dokuma sanayi gelişmiştir.

b) 1821-1860

Bu devrede Avrupa'da Belçika, Fransa, Almanya, Avusturya, İsveç ve Rusya'da sanayi faaliyetleri yaygınlaştı. Bu dönemde ağırlıklı olarak dokuma sanayinin geliştiği ülkeler arasında İngiltere dışında, Almanya'da yünlü dokuma, Rusya'da yünlü, keten ve ipekler ile Fransa'da bazı lüks tüketim malları üretimi gerçekleştiriliyordu. Belçika'da dokuma yanında demir-çelik üretimi de gerçekleştiriliyordu. Fransa'da pamuklu, ipekli ve yünlü dokuma

sanayi önemli gelişme kaydetmiştir. Sanayileşme faaliyetlerinin daha geç başladığı Almanya’da ise demir-çelik sanayinin gelişmesinde demiryollarının inşasının rolü büyük olmuştur. Bu dönemde İsveç’te de ipekli dokuma en önemli sanayi kolunu oluşturmuştur. Pamuklu dokuma ve gıda sanayine ait gelişmeler yaşanmıştır. Bunlar yanında İsveç’te makine sanayinin de geliştiği görülmektedir.

c) 1861-1890

Bu devrede Avrupa’da İtalya, Hollanda, Danimarka ve Yunanistan’da Avrupa dışında da Kanada ve Japonya’da sanayileşme gelişmeye başlamıştır. İtalya’da dokumacılık faaliyetleri Orta Çağ’da önemli teşebbüsler halindeydi. Fakat modern sanayinin gelişmesi ancak, İtalya siyasi birliğinin kurulmasından sonra başladı. 1887’de yeni bir gümrük sistemi, bazı sanayi türleri için koruyucu oluyordu. Bu devrede ipek sanayi önemli gelişmeler kaydetmiştir. 1880’lerde İtalya’da deri, kağıt ve demir sanayi gelişti. bu devrede İtalya’nın gerek maden gerek demir çevheri bakımından fakir olması nedeniyle bu alanda fazla gelişmesine engel oldu. Bu devrede Hollanda ve Danimarka ise modern sanayinin temel faktörleri olan zengin maden kaynaklarından mahrum olmalarına rağmen ithal edilen ham ve yarı mamul maddelere dayanarak bazı sanayi kolları faaliyete geçmiştir. Hollanda’da gemi tezgahlarının gelişmesi bunlardan biridir. Hollanda kolonilerinin pamuklu dokumalar için geniş pazar oluşturması Hollanda’da pamuklu dokuma sanayinin buhar ile çalışan ilk dokuma tesisinin 1833’te faaliyete geçmesi üzerine hızla gelişmiştir. İthal edilen şeker ve kakaoya dayanan gıda sanayi bu devrede gelişen diğer kollarıdır. 1861-1890 devresinde en önemli olay İtalya, Hollanda ve Danimarka’daki sanayileşmeden çok sanayi faaliyetlerinin Avrupa dışında Kanada ve Japonya’da da gelişmeye başlamasıdır.

d) 1891’den sonra

1891’den sonraki dönemde sanayileşmedeki en önemli özellik sanayi faaliyetlerinin Avrupa dışında (Hindistan, Güney Afrika, Türkiye, Güney ve orta Amerika, Yeni Zelanda ve Avustralya, Japonya ve Çin) daha çok yayılmaya başlamasıdır. Bu devrede Avrupa’da ise Macaristan’da sanayi faaliyetlerinde gelişmeler yaşanmıştır. Gerçi 1880’e doğru Macar Hükümeti sanayi faaliyetlerini teşvik eden bazı kararlar aldığı halde ilk gelişmeler ancak 1890’a doğru olmuştur (Tümertekin, 1969).

9.2. Avrupa’da Sanayi Faaliyetlerinin Dağılışı

a) İngiltere’de Sanayi Faaliyetleri

İngiltere Büyük Sanayi Devriminin ilk gerçekleştiği ülkedir. İngiltere’de sanayinin gelişmesinde maden kömürünün bol ve kolay elde edilebilir olması kadar, atölye ve benzeri imalat tipleri ile bir işçi sınıfının yetişmiş olması son olarak da gerek hammadde ve gerekse mamul maddenin nakil ve ticaretinde gerekli olan sektörlerin oluşmuş olması da önemli olmuştur. Bu özellikler bugün de İngiltere’nin dünyanın önemli sanayi ülkelerinden biri olmasını sağlamaktadır.

Başlangıçta İngiltere’de sanayi faaliyetlerinin dağılışında kömür yataklarının etkili olduğu görülmüştür. Maden kömürü havzaları sanayinin kuruluş ve gelişmesini etkilediği gibi dağılış düzenini de etkilemiştir. Ülkedeki sanayi faaliyetleri İskoçya’daki başlıca kömür yataklarının bulunduğu Lowland ve yine zengin maden kömürü yataklarının yer aldığı Kuzeydoğu kıyı, Doğu Peninler, Midlands, Lancashire ile Galler bölgesinin güney kesimidir. İngiltere’de maden kömürüne sahip olmadan gelişen tek sanayi bölgesi Metropolitan Londra’dır.

Londra Havzasında sanayinin gelişmesinde iki faktörün rol oynadığı görülür. 1- 10 milyon üzerindeki nüfusu ile Londra’nın bizzat kendi ihtiyacı, önemli bir Pazar, 2- mükemmel bir liman. Çeşitli hammaddeler ve yakıtın dünyanın çeşitli yerlerinden Londra’ya gelmesi yine çeşitli sanayi kollarının gelişmesini kolaylaştırmıştır. Gelişen sanayi kolları arasında kereste, sabun, şeker, kimya sanayi, gübre, halat, un, kauçuk ve kağıt sanayi gibi.

b) Belçika’da Sanayi Faaliyetleri

“Büyük Avrupa Sanayi kuşağı” İngiltere’den itibaren doğuya doğru Belçika’daki sanayi bölgeleri ile devam etmektedir. Belçika’da sanayi Orta Çağ’da dokuma ve demir sanayi ile gelişmişti. Bu nedenle burada modern sanayiye geçiş çok kolay ve hızlı olmuştur. Belçika’da başlangıçtan itibaren sanayi için gerekli hammaddelerin büyük bir kısmı başka ülkelerden ithal edilmektedir. Ülkenin zengin kömür yataklarının varlığı bu gelişmenin temelini oluşturmuştur. Kömür yataklarına bağlı olarak gelişen demir-çelik sanayi ülkede en çok gelişen sanayi koludur. Maden sanayi, makine ve dokuma sanayi diğer gelişen sanayi kollarıdır. Belçika’da sanayi faaliyetlerinin gelişmesi Belçika’nın gerek Avrupa içindeki gerekse dünyanın diğer kısımlarındaki pazarlara erişebilme imkanlarının kolaylığı sözü edilen sanayi faaliyetlerinin gelişmesinde rol oynamıştır.

Belçika’nın kalkınmasına esas paya sahip olan ağır sanayi faaliyetleri Sambre ve Maas (Meuse) nehirlerinin birleştikleri depresyonda toplanmıştır. Bununla birlikte, ülkede iki sanayi koridoru kendilerini açıkça belli ederler. Bunlardan *birincisi* doğu-batı doğrultulu maden kömürüne dayalı ağır demir sanayi kollarının yer aldığı eski sanayi bölgesi Charleroi-Namur-Liège eksenini olarak anılandır.⁵ *İkinci* koridor, daha hafif ve daha çeşitli sanayi kollarının yer aldığı, Charleroi’nın kuzeyinden başlayıp Brüksel’den geçerek büyük Antwerp limanına uzanandır. *Antwerp* limanı kendisini sanayi kenti Liège’e bağlayan 126 km’lik Albert Kanalı’nın 1940’da tamamlanmasından sonra daha çok önem kazanmıştır. Hollanda’nın Rotterdam limanı ile rekabetteyse de, Fransa’nın sanayileşmiş kuzey kesimine çeşitli kanallar vasıtasıyla bağlantılı olması kendisine bir üstünlük sağlamaktadır. Antwerp’de çeşitli sanayi kollarının gelişmesinde liman olması nedeniyle ham maddenin kolay getirilmesi ve mamul maddenin de sevkiyatının kolay olması etkili olmuştur. Belçika’da sanayi faaliyetlerinin son yıllarda önemli enerji kaynağı olan petrol için Antwerp’te rafineriler de kurulmuştur. Ülke başkenti Brüksel de çeşitli sanayi faaliyetlerin geliştiği önemli bir merkez

⁵ Belçika 11.5 milyon ton ham çelik ve 8.1 milyon ton pik demir (2012) üretimiyle hâlâ dünyada önemli bir paya sahip ülkedir. AB’nin taleplerine göre üretimini azaltmışsa da demir-çelik konusunda hala Avrupa’nın ilk altı ülkesi arasındadır.

olmayı sürdürmektedir. Bu faaliyetlerin gelişmesinde buranın önemli bir pazar ve önemli bir işçi kaynağı olmasının da rolü olmuştur.

c) Fransa'da Sanayi Faaliyetleri

Fransa'da sanayi faaliyetleri işçiliğin önemli olduğu yüksek kaliteli mallar üretmekle başlamıştır. Dokuma sanayinin gelişmesiyle üretilen kumaşlar her zaman moda olmuş ve dünya piyasalarında aranan ürünler olmuşlardır. Daha sonraları büyük üretimler yapan sanayi faaliyetleri gelişmiştir.

Fransa'da da sanayi faaliyetleri arasında demir-çelik sanayi önemli sanayi kollarından biri olarak gelişmiştir. Demir-çelik sanayi faaliyetlerinin önemli bir kısmı Lorraine'deki demir cevheri yatakları yanında kurulmuştur. Bu bölge dışında Kuzey kesimde (Denain, Montataire, Valenciennes'de de maden kömürüne bağlı olarak gelişmiştir. Fransız Alpleri ve Pireneler'de de ucuz hidroelektriğe dayalı tesisler kurulmuştur.

Makine sanayi de Fransa'da gelişen önemli sanayi kolları arasındadır. Başlangıçta Paris civarında gelişen makine sanayi kolu daha sonraları ülkenin değişik yerlerine dağılmıştır. Strasbourg, Lyon, Bordes, Toulouse, Nantes gibi merkezlere yayılmıştır. Daha çok ulaşım araçları (otomobil, kamyon) üretimiyle başlayan faaliyetler, bisiklet, motorsiklet, traktör ve uçak imalatı gibi çeşitli üretimlerle sürmüştür. Sonraları kimyasal maddeler, dokuma sanayi alanlarındaki gelişmelerle sürmüştür.

Günümüzde Fransa imalat sanayisi bakımından değerlendirildiğinde makine, kimyasal maddeler, otomobil, metal, uçak, elektronik aletler ve gıda maddeleri (özellikle de peynir) imalatının önde geldiği görülür. İleri teknoloji sanayileri de büyümektedir. Paris şehri lüks tüketim mallarıyla ünlüdür ve onunla birlikte önemli sanayi merkezleri arasında kuzeydoğuda Metz, Strasbourg, Roubaix ve Lille; güneydoğuda Lyons, Saint Étienne, Clermont-Ferrand ve Grenoble; güneyde Marsilya, Toulouse, Nice ve Nîmes (blue jeanin çıktığı yer “de Nîmes” adıyla); ve batıda da Bordeaux ve Nantes başta gelirler. Diğer önemli sanayi şehirleri arasında da Orléans, Tours, Troyes ve Arles sayılabilir.

Fransa'nın merkez alındığı ama küresel şirketler olarak tanımlanan çok sayıda şirket de dünyanın önde gelenleri arasında yer alırlar. Örneğin Global 500 arasında yer alan: AXA Avrupa'nın 6., dünyanın 15.; CREDIT AGRICOLE Avrupa'nın 10., dünyanın 19.; CARREFOUR Avrupa'nın 13., dünyanın 25.; bankacılık şirketi BNP PARIBAS Avrupa'nın 17., dünyanın 34.; PEUGEOT Avrupa'nın 29., dünyanın 60. büyük şirketleridir ve liste devam etmektedir. Sadece motorlu araçlar bakımından bile PEUGEOT 8., her ne kadar İtalyan kökenli ise de Fransa'da çok tutulan FIAT 9. sıradadır. Ülkede kullanılan otomobiller arasında pazar egemenliği Renault (satılanların %27'si), Peugeot (%20.1) ve Citroën (%13.5)'dedir.

Fransa şirketleri yoluyla Avrupa'da durumunu daha güçlendirmiştir. Örneğin 1994'de yalnızca 5 şirketi Avrupa'nın ilk 50 şirketi arasında yer alıyordu; halen 10 şirket top 50

arasındadır; buna karşılık İngiltere'nin 9, Almanya'nın da 13 şirketi bu sıralamada yer almaktadır.

d) Almanya'da Sanayi Faaliyetleri

Almanya da çok daha yakın zamanlarda dünyanın belli başlı ekonomileri arasına girmiştir. Ülke Sanayi Devrimi'ne ancak 1871'deki siyasal bütünleşmeden sonra girebilmiştir. Her ne kadar başka Avrupa ülkeleri başlangıçta daha önce davranmışlarsa da, insan ve maddi kaynakları bakımından geniş bir rezervi, gittikçe büyüyen sanayi nüfusunu besleyecek verimli toprakları ve Avrupa'da merkezi bir konumu olan Almanya kısa sürede üretim ve ticarete rakiplerini geçmeyi başardı. I.Dünya Savaşı'ndaki yenilgisi ve toprak kaybına rağmen, 1930larda ekonomik bakımdan yeniden dönüş yapmış ama Nazi liderler ülkeyi Avrupa'nın en yıkıcı savaşına sürüklemiş, ortaya çıkan sonuç Almanya'nın büyük ölçüde tahribi olmuştu. II.Dünya Savaşı sonunda ekonomik yaşam bombalanmış şehirler, altyapı ve sanayi tesisleriyle paramparça olmuştu. Ülkenin önce dört, sonra üç işgal zonuna ayrılması da Alman bölgeleri arasındaki ekonomik bağlantıları kesintiye uğratmıştı. Örneğin daha önceleri Dresden'i ve Çekoslovakya'daki Bohemya'yı hinterlandı içine alan Hamburg limanı şehrin güneydoğusuna birkaç km mesafeden kesilmişti.

Almanya savaştan sonra çoklarının “ekonomik mucize” dedikleri şekilde, insan kaynakları ve geçmişte kurduğu sanayi temeli ile verimli toprakları, zengin yer altı kaynakları (kömür ve demir) sayesinde kendisini kısa zamanda toparlamıştı. Bilimsel yöntemleri uyguladığı tarım faaliyetlerinde verim zaten savaştan önce artmış, ülke şeker pancarı, patates ve çavdar üretiminde dünya lideri olmuştu. 1937'ye kadar gıda ihtiyacının yüzde 85'ini karşılar hale gelmişti; bu yüzden II.Dünya Savaşı'nın hemen ardından ve AB'nin Ortak Tarım Siyasetleri sayesinde yeniden birçok gıda maddesinde çabucak kendine yeterli duruma erişti.

Sanayide Almanya'nın en büyük varlığı Ruhr, Saar ve Yukarı Silezya'daki (II. Dünya Savaşı sonrası Polonya'ya geçti) geniş kömür yataklarının işletilmesiydi. Bol miktarda maden kömürü, linyit ve düşük değerli demir cevheri demir-çelik endüstrisinin temelini oluşturmuştu ki bu sanayi kolu gemi inşa, demiryolları, makineler ve silah sanayilerinin de temeli hale gelecekti. Avrupa'nın belli başlı sanayi ülkeleri arasına girmesinde gübre ve kimyasal maddeler sanayisine hammadde temin eden potas ve tuz gibi başka madensel yatakların da büyük katkısı olmuştur.

Ancak II. Dünya Savaşı sonrası bu kaynakların önemi yükselen maliyetler yüzünden artık azalmıştı. Savaşta insan ve toprak kaybına, kaynakların da kısmen yitirilmesine rağmen, 20inci yüzyılın ikinci yarısında (Batı) Alman ekonomisi güçlendi ve yapısı değişti; yeniden dünya liderleri arasındaki yerini aldı. Bu bağlamda Batı Almanya Marshall yardımından da çok yararlanmıştır. 1970'lere doğru ise yaşama standartları A.B.D.'nin düzeyine gelmişti. Almanya'nın geçmiş mirasının bir kısmını ele geçiren Doğu Almanya ise enerji kaynakları açısından sıkıntılı olmakla birlikte, potas gibi bazı madenlere dayanan bir sanayi gelişme çizgisi izlemişti. SSCB'nin yardımıyla ekonomisini büyültse de, sosyalizm altında, ana destek ülkenin zayıflamasına paralel bu ülke de çöküntünün eşiğine geldi ve 1989'da çöktü; tek yol Batı ile birleşmeydi, daha önce değindiğimiz gibi.

Her ne kadar Almanya’da sanayi faaliyetleri dağınık bir karakter gösterse de sanayi faaliyetlerinin en fazla yoğunlaştığı alan Ruhr bölgesidir. Bu bölge dışında çeşitli sanayi faaliyetlerinin geliştiği şehirler arasında Hamburg, Berlin ve Frankfurt gibi büyük metropol şehirler de yer almaktadırlar.

Almanya’nın başlıca sanayi bölgeleri;

Ruhr Bölgesi; bölge İngiltere’den başlayıp kuzey Fransa, merkezi Belçika, Hanover ve Saksonya üzerinden Silezya’ya kadar devam eden dünyanın en yoğun nüfus topluluğu ve büyük sanayi kuşağının en önemli kısmını oluşturur. Aynı zamanda uzun bir geçmişi olan Ruhr, Avrupa sanayi bölgeleri arasında “Sanayi Devri”nin safhalarının gerçekleşmesinin izlenmesi bakımından da tipik bir bölgedir. Aynı zamanda dünyanın da önemli sanayi bölgelerinden bir olan Ruhr’da sanayi faaliyetlerinin temelini maden kömürü oluşturmuştur. Burası Almanya’nın en zengin kömür havzası olmanın yanında dünyanın da sayılı kömür havzaları arasındadır. Kömür dışında Ruhr bölgesinde demir-çelik sanayinin gelişmesinde yerel demir cevheri yataklarının da büyük katkısı olmuştur. Daha sonra ihtiyacın artması karşısında bu yataklar yeterli olmayınca İspanya, Lorraine, İsveç ve başka yerlerden demir cevheri ithal edilerek bölgede demir-çelik sanayinin gelişmesi sürdürülmüştür.

Saar Bölgesi; demir yataklarının varlığı ve ormanlar bölgede sanayinin gelişmesinin temelini oluşturmuştur. Lorraine demir cevheri yataklarının kuzey sınırına yakın olan bölgede yer alan saar Lorraine ve Ruhr’a demiryolları ve kanallarla bağlıdır. Böylelikle demir cevheri ve metalurjik kok kolaylıkla temin edilerek bölgede sanayinin geliştirilmesi sağlanmıştır. Bölgede üretilen demir-çeliğin büyük kısmı yarı mamul halde son imalat faaliyetlerinde kullanılacağı bölgelere gönderilir. Geri kalanı çeşitli makineler ve inşaat malzemeleri imalatında kullanılır.

Saksonya Bölgesi; Ruhr’dan sonra Almanya’nın ikinci büyük sanayi bölgesidir. Bölgede sanayi faaliyetlerinin gelişmesinde maden kömürü, yakıt ve hammadde olarak kullanılan linyit, civardaki dağlarda az olmakla birlikte mevcut bazı madenler, cam ve kimya sanayileri için uygun ham maddelerin varlığı etkili olmuştur. Saksonya ayrıca önemli tarım alanlarında da sahip olduğundan yetiştirilen tarımsal ürünleri işleyen sanayi faaliyetleri (şeker gibi) gelişmiştir. Ayrıca optik aletler (mikroskop, teleskop, fotoğraf makineleri vb) üretimi de bölgede önemlidir.

Hamburg; Almanya’nın önemli sanayi bölgeleri arasında yer alan Hamburg Limanı Almanya’nın dünyaya açılan kapsıdır. Buradaki sanayi faaliyetleri gemi imalatı ile başlamıştır. Bunun dışında ithal edilen ham maddelerin önemli bir kısmının işlendiği merkezdir. Bunların başında da petrol sanayi gelmektedir. Hamburg’da Almanya’nın en büyük petrol rafinerileri vardır. Gıda, giyim, kimyevi maddeler gelişen diğer sanayi kollarıdır.

Birleşik Alman ekonomisi birleşmenin hemen ardından, batıdaki istihdamdan yararlanan ve doğuyu tüketim mallarına boğan, geniş ölçüde devlet tarafından desteklenen kısa bir patlama dönemi geçirmiştir. Ama ardından 1990’ların başında Almanya savaş sonrası en şiddetli gerileme dönemine girmiştir. Batı Almanlar yüksek vergi oranlarına tabi tutulurken

milyonlarca Doğu Alman, Batıyla, AB'yle ve de dünya ekonomisiyle rekabet edemeyen üreticilerin batması yüzünden işlerini kaybettiler. 1990'ların ortalarında eski Doğu Alman işçilerinin yüzde 30'u tam anlamıyla işsizdi (Alman ortalaması %15, AB ortalaması da %11 iken).

Avrupa'nın güneyinde sanayi faaliyetleri kuzeye göre daha geç başlamıştır. Bunun temel nedenini kıtanın güneyini kapsayan alp kıvrım kuşağı ile oluşan dağlık bölgede zengin kömür yataklarının olmamasıdır. Oysa güney kesimde İlk ve Orta Çağlar'da, maden kömürü devrine gelinceye değin, dünyanın her bakımdan ağırlık merkezinin bulunduğu ülkeler yer almaktaydı. Maden kömürü devrinde bu üstünlüklerini kuzey Avrupa ülkelerine kaptırmışlardır. Özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında bu kesimde hafif sanayi faaliyetlerinin gelişme gösterdiği görülmektedir. Güney Avrupa'da gıda, dokuma, otomotiv gibi hafif sanayi faaliyetlerinin en yaygın olduğu bölgeler Kuzey İtalya, İsviçre vadileri ve Kuzeydoğu İspanya'nın Katalonya bölgeleridir.

e) İtalya'da Sanayi Faaliyetleri

İtalya'da modern sanayi faaliyetleri diğer Avrupa ülkelerine göre geç başlamıştır. Bunda ülkenin siyasi durumu etkili olmuştur. Siyasi birliği 1961'de sağlanmış olması gecikmenin temel nedenini oluşturmuştur. Bu tarihte İtalya'da ekonomi tarıma dayanıyordu. Sonraları 19.yüzyıl içinde Cenova, Torino ve Milano'da gıda ve dokuma sanayine ait tesisler çoğalmışsa da modern sanayinin asıl gelişmesi 1900 yılından sonra olmuştur. 1900 ile II. Dünya Savaşı arasında İtalya'da sanayi faaliyetleri 4 katına çıkmıştır. Savaşta İtalya sanayisi ve ticaret filosu ağır hasar görmüştür.

Savaş sonrası dönemde sanayinin geliştirilmesi için alınan tedbirlerle dokuma ve gıda sanayi yanında makine, demir-çelik ve kimya sanayinin gelişmesi için yatırımlar yapılmıştır. Savaş sonrası dönemde ağır sanayinin geliştirilmesine önem verilmiş ancak yeterli doğal kaynağı olmadığı için İtalya demir cevheri ithal etmiştir. Bu amaçla Bagnoli, Piombino ve Cornigliano'da yüksek fırınlar inşa edilmiştir.

Savaş sonrası dönemde İtalya'da (Liguria kıyılarında Lombardiya ve Piedmon) ağır makine sanayi de gelişmiştir. Cenova bölgesi deniz araçları, elektrik makineleri, Milano ise özellikle elektrik makineleri ile tanınmıştı. Denizyolu malzemeleri üreten sanayi ise Torino, Bolzano, Pozzuoli ve Milano'da gelişmiştir. İtalya'da motorlu taşıt sanayi de oldukça gelişmiştir. Bu alanda İtalya Avrupa'nın önemli üreticilerinden biridir. Bu sanayi koluna ait tesisleri Turin (Torino) (Fiat fabrikaları buradadır), Milano, Modena ve Brescia'dadır.

Dokuma sanayi İtalya'da eskiden beri önemli olmuştur. İpekli dokuma sanayinde biraz gerileme olmasına rağmen bütünü ile dokuma sanayi hala önemlidir. Bu sanayi kolu öncelikle Milano civarında gelişmiş daha sonra diğer yerlere yayılmıştır.

İtalya'da sanayi faaliyetlerinin çoğu kuzeybatıda toplanmıştır. Lombardiya, Piedmont ve Liguria sanayi faaliyetlerinin önemli bir kısmına sahiptir. Ayrıca kuzeydoğu İtalya'da Venedik, Toskana, Napoli ve Roma'da da çeşitli sanayi faaliyetleri gelişmiştir.

f) İsviçre’de Sanayi Faaliyetleri

İsviçre’de sanayi faaliyetlerinin temelini hidroelektrik enerjisi ve usta işçilik oluşturmuştur. İrili ufaklı hidroelektrik santralleri ülkenin her yerine dağılmıştır. Bu durum sanayi faaliyetlerinin de ülkenin değişik yerlerine yayılmasında neden olmuştur.

Hâkim sanayi kollarında usta işçiliğe dayananları başta gelmektedir. Çeşitli makineler özellikle saat imalatı bunlar arasındadır. Bu ülkedeki sanayi faaliyetlerinin bir diğer özelliği de üretilen malların büyük bir kısmının dünyanın değişik yerlerine gönderilmesidir. Ülkede gelişen sanayi türleri arasında dokuma, makine ve madeni eşya sanayisi (özel hassas ve teknik aletler ve optik aletler), saat ve kimyevi maddeler (özellikle ilaç imalatı) sanayi yer almaktadır. Dokuma sanayi ülkedeki en eski faaliyettir. 15.yüzyılda Zürih’e gelen İtalyan göçmenlerin başlattığı faaliyetler zaman içinde gelişmiştir. Pamuklu dokuma da önemlidir.

İsviçre’de sanayi faaliyetleri ülkenin kuzeyindeki İsviçre yaylası ve Juralar’da yer almıştır. bu dağılışıta hidroelektrik, usta işçi ve ulaşım olanakları etkili olmuştur. Makine sanayi ise Zürih yakınlarında gelişmiştir. Saatçilik ise batı İsviçre’de gelişmiştir. Buradaki ilk ve en önemli merkez Cenevredir. Sonraları Vaud, Neuchatel, Bern ve Basel’de yaygınlaşmıştır. Dokuma sanayi ise Zürih ve St. Gallen’de yaygın bir faaliyettir. Kimyevi maddeler imal eden tesislerin çoğu Basel’de toplanmıştır. Basel özellikle boya ve ilaç sanayi ile tanınmıştır. Zofingen, Bern ve Schaffhansen ilaç tesislerinin bulunduğu şehirlerdir.

g) İsveç’te Sanayi Faaliyetleri

İsveç’te çeşitli sanayi kolları yaygınsa da ülkede sanayinin başlangıçta odunu ham madde olarak kullanan sanayilerin gelişmesiyle başlamıştır. Ormanların ülkenin en önemli doğal kaynağı olması bunu sağlamıştır. İsveç’te modern kereste sanayi 19. yüzyılın ortasında buhar gücü ile işleyen ilk kereste fabrikasının faaliyete geçmesi ile başlamıştır. İlk odun hamuru fabrikası 1857’de açılmıştır. Odun sanayi güneyde Norrland kıyısında Dalsland ve Varmland’de yer almıştı. Norrland’daki başlıca merkezler Sundsvall yakınında Örnsköldsvik, Svartvik, Gavle yakınında Karskar ve Skutskar’dır. Tesisler odunları su yoluyla kolaylıkla almak için akarsu ağzlarına yakın yerlerde kurulmuşlardır. İsveç önemli bir odun hamuru üreticisi olduğundan burada kağıt sanayi de gelişmiştir. Kağıt sanayi orta ve güney İsveç’te beyaz kömür enerjisine yakın olarak yer almıştır. Üretilen ürünler Göteborg Limanı’ndan ihraç edilmektedir.

İsveç’te zengin cevher yatakları ve odun kömürüne dayanarak daha 13.yüzyılda demir sanayi faaliyetleri gelişmişti. Daha sonraları demir-çelik sanayi tesisleri hidroelektrik enerjisi kullanılarak gelişti. Sonraları çeşitli makine ve alet imalatı gelişti.

İsveç’in başlıca sanayi bölgeleri; Stokholm’dan Göteborg’a kadar uzanan *merkezi İsveç*, Skane etrafında gelişmiş olan *Güney İsveç* ve *Norrland*’in doğu kıyısı boyunca yer alan sanayi bölgeleridir.

Merkezi İsveç;

Merkezi İsveç'te sanayi faaliyetleri dağınık haldedir. Burada sanayi faaliyetlerinin gelişmesinde hidroelektrik ve orman varlığı belirleyici olmuştur. Burada sanayinin en yoğun olduğu yer Stockholm ve çevresidir. Gıda, hafif makine ve elektrikli aletler sanayi bu kesimde gelişmiştir. Merkezi İsveç'te sanayinin yoğunlaştığı bir diğer merkez batı kıyı boyunca Göteborg-Gota vadisindeki sanayi faaliyetleridir. Buradaki Göteborg limanı hem maddenin getirilmesi hem de mamul maddelerin gönderilmesi için oluşturulan önemli bir limandır. Bu kesimde gemi tezgahları, motorlu araç imal eden tesisler, dokuma fabrikaları, çeşitli makine üretimi gelişmiştir. Ayrıca kıyıda petrol rafinerileri bulunmaktadır.

Güney İsveç'de sanayi faaliyetleri batıda Skane'de Malmö ve Helsingborg'da gelişmiştir. Aynı zamanda liman olan bu şehirlerde gemi inşası ve dokuma faaliyetleri önemli sanayi kollarını oluşturmaktadır.

Norrland ise Kuzey İsveç kıyılarında bulunan şehirlerde etraftaki ormanları ve hidroelektrik enerjisi kullanılarak başlayan kağıt ve odun hamuru üreten sanayi tesisleri bu kesimde yoğunluk kazanmıştır. Bölge ayrıca madencilik (bakır, çinko ve kurşun çıkarımı) faaliyetleri açısından da önemlidir (Tümertekin, 1969).

Uygulamalar

Öğrenci Avrupa Birliği internet sitesinden Avrupa ülkelerinin sanayi üretimleri ile ilgili verileri incelemelidir.

Uygulama Soruları

1) Almanya'nın sanayi üretiminde öne çıkan sanayi kolları hangileridir?

Cevap: Otomotiv, kimya, demir-çelik, her türlü makine

Bu Bölümde Ne Öğrendik Özeti

Modern Çağ'ın başlarında sanayide yeniliklerin çok yavaş bir hızla da olsa devam ettiği; 16. ve 17. yüzyıllardaki yeniliklerin çoğunun, mevcut teknolojilerdeki küçük iyileştirmelerden ibaret olduğu; Avrupa'da pazar ekonomisinin gelişmesiyle, yatırımcıların üretim maliyetlerini azaltmaya ve tüketici taleplerine süratle cevap vermeye çalıştıklarının öğrenilmesi sağlandı. Bu dönemde sanayinin en önemli kolunun dokuma sektörü olduğu ve dokuma sanayisi dağınık bir hâlde olduğu; üretimin önemli bir bölümünün, mahallî pazarlar için evlerde gerçekleştirildiği ve Orta Çağ'ın sonlarında dokuma sanayiinde geçerli olan üretim artışının modern dönemlerin başında da devam ettiğinin öğrenilmesi sağlandı.

Büyük Sanayi Devrimi 18.yy'da Avrupa'da gerçekleşti. Sanayi faaliyetlerinin bu kıtada başlamasında çeşitli faktörler etkili olmuştur. Bunların başında; 1-Hayat seviyesi oldukça yüksek olan büyük bir nüfus kitlesinin varlığı; 2- Eskiden beri atölyelerde çalışarak maharet ve ustalık edinmiş olan işçilerin varlığı; 3- Yeni makineler bulmak ve bunları sanayi faaliyetlerine uyarlayarak maksimum üretim gücüne ulaşmak; 4- Enerji kaynağı olarak gerek maden kömürü gerek su kaynaklarının (akarsuların) varlığı. Bunlardan başka Avrupa o zamanlar dünyanın başka yerlerinde olmayan ulaşım şartlarına sahipti. Muntazam karayolları, kanallar, ulaşımaya uygun nehirler ve bunlara ek olarak kıta sahillerinin girintili çıkıntılı olması nedeniyle gerek liman inşası gerekse kıtanın iç kısımları ile deniz bağlantısının akarsularla kolay olması gibi Avrupa'nın sanayinin gelişmesi için ideal koşullara sahip bir kıta olduğunun öğrenilmesi sağlandı.

Sanayi faaliyetlerinin Avrupa'da başladığının ve sonraları diğer kıtalara yayıldığı ve Avrupa içinde sanayi faaliyetlerinin uzun yıllar bazı ülkelerle sınırlı kaldığının öğrenilmesi sağlandı. 1913'e kadar İngiltere, Fransa ve Almanya Avrupa'daki sanayi kapasitesinin %70'ine sahip oldukları ve bu ülkelerin çelik, çeşitli makine ve kimyevi maddeler imalatını gerçekleştirdikleri öğretili.

İngiltere'nin Büyük Sanayi Devriminin ilk gerçekleştiği ülke olduğu burada sanayinin gelişmesinde maden kömürünün bol ve kolay elde edilebilir olması kadar, atölye ve benzeri imalat tipleri ile bir işçi sınıfının yetişmiş olması son olarak da gerek hammadde ve gerekse mamul maddenin nakil ve ticaretinde gerekli olan sektörlerin oluşmuş olması da önemli olduğunun ve bu özelliklerin bugün de İngiltere'nin dünyanın önemli sanayi ülkelerinden biri olmasını sağladığı öğretili.

“Büyük Avrupa Sanayi kuşağı” İngiltere'den itibaren doğuya doğru Belçika'daki sanayi bölgeleri ile devam etmektedir. Belçika'da sanayinin Orta Çağ'da dokuma ve demir sanayi ile geliştiği ve burada modern sanayiye geçişin çok kolay ve hızlı olduğu öğretili.

Fransa'da sanayi faaliyetlerinin işçiliğin önemli olduğu yüksek kaliteli mallar üretmekle başladığı; dokuma sanayinin gelişmesiyle üretilen kumaşların her zaman dünya piyasalarında aranan ürünler olduğu ve daha sonraları büyük üretimler yapan sanayi faaliyetlerinin geliştiği öğretili.

Almanya'nın daha yakın zamanlarda dünyanın belli başlı ekonomileri arasına girdiği ve ülkenin Sanayi Devrimi'ne ancak 1871'deki siyasal bütünleşmeden sonra girebildiği ve ülkenin her ne kadar başka Avrupa ülkeleri başlangıçta daha önce davranmışlarsa da, insan ve maddi kaynakları bakımından geniş bir rezervi, gittikçe büyüyen sanayi nüfusunu besleyecek verimli toprakları ve Avrupa'da merkezi bir konumu sayesinde kısa sürede üretim ve ticarete rakiplerini geçen bir ülke olduğunun öğrenilmesi sağlandı.

İtalya'da modern sanayi faaliyetlerinin diğer Avrupa ülkelerine göre geç başlamasında ülkenin siyasi durumunun etkili olduğu ve 1961'de siyasi birliği sağladıktan sonra ülkede sanayinin gelişmeye başladığının öğrenilmesi sağlandı.

İsviçre'de sanayi faaliyetlerinin temelini hidroelektrik enerjisi ve usta işçiliğin oluşturduğunun ve irili ufaklı hidroelektrik santrallerinin ülkenin her yerine dağılmasının sanayi faaliyetlerinin ülkedeki dağılışını etkilediğinin öğrenilmesi sağlandı.

İsveç'te ise çeşitli sanayi kolları yaygın olmasına rağmen ülkede sanayinin başlangıçta odunu ham madde olarak kullanan sanayilerle gelişmeye başladığı ve sonraları diğer sanayi kollarının geliştiğinin öğrenilmesi sağlandı.

Bölüm Soruları

- 1) Avrupa’da sanayi faaliyetlerinin başlamasında hangi faktörler etkili olmuştur?
- 2) 18.yy’da Avrupa “Büyük Sanayi Devriminin” başlamasını kolaylaştıran hangi ulaşım şartlarına sahipti?
- 3) İsviçre’de sanayi faaliyetlerinin temelinive.....oluşturmuştur.
- 4) İtalya’da modern sanayi faaliyetlerinin diğer Avrupa ülkelerine göre geç başlamasının temel nedeni nedir?
- 5) Almanya sanayi devrimine geç başlayan bir ülke olmasına rağmen hangi özellikleriyle kısa sürede Avrupa’nın güçlü sanayi ülkelerinden biri olmayı başardı?
- 6) İsveç’te ise çeşitli sanayi kolları yaygın olmasına rağmen ülkede ilk sanayi faaliyetleri için hangi ham madde kullanıldı?
- 7) Orta Çağ’da Belçika’da hangi sanayi kolları gelişmişti?
- 8) 1913’e kadar Avrupa’daki hangi üç ülke tüm kıtadaki sanayi kapasitesinin %70’ine sahipti?
- 9) Almanya’nın başlıca sanayi bölgeleri hangileridir?
- 10) II. Dünya Savaşı sonrasında Güney Avrupa’da hafif sanayi faaliyetlerinin en yaygın olduğu bölgeler nereleridir?

Cevaplar

1) a-Hayat seviyesi oldukça yüksek olan büyük bir nüfus kitlesinin varlığı; b- Eskiden beri atölyelerde çalışarak maharet ve ustalık edinmiş olan işçilerin varlığı; c- Yeni makineler bulmak ve bunları sanayi faaliyetlerine uyarlayarak maksimum üretim gücüne ulaşmak; d- Enerji kaynağı olarak gerek maden kömürü gerek su kaynaklarının (akarsuların) varlığı, 2) Muntazam karayolları, kanallar, ulaşımına uygun nehirler ve kıta sahillerinin girintili çıkıntılı olması nedeniyle kıyıda gelişen limanlar, 3) hidroelektrik enerjisi ve usta işçilik, 4) Siyasi birliğini geç sağlaması(1961’de), 5) İnsan ve maddi kaynakları bakımından geniş bir rezervi, gittikçe büyüyen sanayi nüfusunu besleyecek verimli toprakları ve Avrupa’daki merkezi konumu, 6) odun, 7) Dokuma ve demir sanayileri, 8) İngiltere, Fransa ve Almanya, 9)Ruhr, Saar, Saksonya ve Hamburg, 10) Kuzey İtalya, İsviçre vadileri ve Kuzeydoğu İspanya’nın Katalonya bölgeleri.

10. AVRUPA’NIN EKONOMİK YAPISI: SANAYİ

Bu Bölümde Neler Öğreneceğiz?

Bu bölümde Avrupa'nın ekonomik yapısından biri olan sanayinin yer seçiminde devletin tavrını, Avrupa'da sanayi faaliyetlerinin yer seçiminde etkili olan faktörleri ve Avrupa'nın sanayi bölgelerini öğreneceğiz.

Bölüm Hakkında İlgi Oluşturan Sorular

1) Günümüzde Avrupa'nın en büyük sanayi gücü ülkesi hangisidir?

Cevap: Almanya

Bölümde Hedeflenen Kazanımlar ve Kazanım Yöntemleri

Konu	Kazanım	Kazanımın nasıl elde edileceği veya geliştirileceği
Ekonomik coğrafya	Avrupa’da sanayinin yer seçiminde devletin tavrının değişik ülkelerdeki uygulamalarının nasıl olduğunu öğrenir.	Prof. Dr. Erol Tümerterkin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Ekonomik Coğrafya–Küreselleşme ve Kalkınma” (2011, Çantay Kitabevi) adlı kitabın “Sanayi” ile ilgili bölümlerinin okunması; Prof.Dr. Erol Tümerterkin’e ait “Sanayi Coğrafyası” (1969, İstanbul Üniversitesi yayını) kitabının ilgili bölümlerinin okunması
Ekonomik coğrafya	Avrupa’da sanayi faaliyetlerinin yer seçiminde etkili olan faktörlerin neler olduğunu öğrenir.	Prof. Dr. Erol Tümerterkin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Ekonomik Coğrafya–Küreselleşme ve Kalkınma” (2011, Çantay Kitabevi) adlı kitabın “Sanayi” ile ilgili bölümlerinin okunması; Prof. Dr. Erol Tümerterkin’e ait “Sanayi Coğrafyası” (1969, İstanbul Üniversitesi yayını) kitabının ilgili bölümlerinin okunması
Ekonomik coğrafya	Avrupa’nın sanayi bölgelerinin genel özelliklerini öğrenir.	Prof. Dr. Erol Tümerterkin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Ekonomik Coğrafya–Küreselleşme ve Kalkınma” (2011, Çantay Kitabevi) adlı kitabın “Sanayi” ile ilgili bölümlerinin okunması; Prof. Dr. Erol Tümerterkin’e ait “Sanayi Coğrafyası” (1969, İstanbul Üniversitesi yayını) kitabının ilgili bölümlerinin okunması.

Anahtar Kavramlar

- Sanayi bölgesi
- Otomasyon
- Temiz sanayi
- Hafif sanayi
- Sanayi parkı

Giriş

Avrupa’da devletler sanayi faaliyetlerine, siyasal rejimlere göre, farklı şekillerde müdahale etmektedirler. Devlet, (1) Jeski Sovyetler Birliği’nde olduğu gibi, sanayi üzerinde kesin bir denetim kurar; böylece fabrikaların her şeyi gibi, kuruluş yerlerinin belirlenmesi ve işletilmesi de devlet tarafından yapılır; ya da (2) devlet stratejik düşünce ile bazı sanayi kollarının kuruluş yeri ve işletilmesine etki yapar. Bu iki durumda da sanayi faaliyetlerinin kuruluşunda devletin belirleyici rolü vardır. Bunların dışında ise devlet, daha dolaylı olarak, (3) sanayi tesisleri kurulması için özel sermayeye birçok bakımdan yardım eder; ve (4) özel vergi ve yasalarla sanayiye destekler.

Avrupa’da sanayi faaliyetlerinin yer seçiminde etkili olan faktörler; *İşgücünün/Emeğin Varlığı*; İşçiye olan talep makineleşme nedeniyle azalırken, bölgelerarası ulaşım ve iletişimin artması işçiye olan yerel talebi de artık en aza indirmiştir; *Ulaşım*, Avrupa kıtası sahip olduğu uzun kıyı çizgisi sayısız koy ve körfezleriyle dünyanın diğer yerleriyle bağlantı kurmaya olanak veren pek çok limana sahiptir. Ayrıca kıtanın iç kesimlerinde üretilen sanayi malları kıtanın sahip olduğu büyük güçlü akarsular (Ren, Elbe, Tuna vb.) sayesinde kıyıdaki limanlara kolaylıkla ulaştırılmaktadır. Ayrıca ticaretin ve şirketleşmenin küreselleşmesi, sanayinin hızla otomasyona geçmesi ve ulaşımdaki iyileştirmeler lokasyon analizindeki geleneksel kurallar ve faktörleri değişime uğratmaktadırlar.

Günümüzde Avrupa sanayi bölgeleri, Avrupa Birliği’nin odak noktasını, ana damarını oluştururlar. İngiltere’de, maden kömürünün harekete geçirdiği sanayi faaliyetleri, zamanında, dünyada eşi olmayan bir alansal uzmanlaşma kalıbı meydana getirmişti. Günümüzde bu kalıbın büyük kısmı, farklılaşma, yeniden-yerleşme ve çeşitli hatalar nedeniyle kaybolmuş olmasına rağmen hala önemli bir sanayi ülkesidir. Sanayi Devrimi kıta Avrupa’sına yayıldığında *Paris* zaten Avrupa’nın en büyük şehriydi. Paris, çevresindeki yüzlerce kilometrelik alan içindeki en büyük yerel pazardı ve mevcut kara ve su yolu ağına demiryolları da eklendiğinde, şehrin merkeziyet durumu daha da güçlenmişti bu avantajlar Paris ve çevresinin hala Avrupa’nın önemli bir sanayi alanı olmasını sağlamaktadır. Paris dışında sanayi faaliyetleri ülkenin her yerine yayılmış durumdadır.

Almanya’da sanayi Avrupa Sanayi Kuşağı içinde kalan alanda, maden kömürü yataklarına bağlı olarak, yoğunlaşmıştı. Savaş öncesi dönemde üç büyük sanayi alanı ortaya çıkmıştı: Batıda Hollanda sınırına yakın *Ruhr*; Çekoslovakya sınırına yakın (şimdi Almanya’nın doğusunda) *Saksonya*; ve şimdi Polonya’da kalan *Silezya*. Savaş sonrasında Almanya’nın elinde bunlardan yalnızca *Ruhr* kalmıştı, fakat Ruhr gelişerek Avrupa’nın en yoğun sanayi bölgesine dönüştü. Günümüzde Almanya Avrupa’nın da en büyük gücü durumundadır.

Avrupa Sanayi Kuşağı içinde Belçika’da ise iki sanayi koridoru dikkati çekmektedir. Bunlardan biri, maden kömürüne dayalı, Charleroi ve Liège’den geçen, ağır sanayinin yer aldığı doğu-batı eksen; ikincisi ise, Brüksel ve Antwerp’den geçerek Charleroi’dan kuzeye uzanan, daha hafif ve daha çeşitlenmiş sanayi faaliyetlerinin yer aldığı koridordur.

Halen Avrupa'nın belli başlı sanayi merkezlerinden birisi olan kuzey İtalya'ya, İspanya'da Katalonya (Barselona'da çekirdekleşerek) ve kuzeydoğu İspanya'ya, gúney İsveç'e ve gúney Finlandiya'ya kadar yayılmıştır.

Ukrayna'nın Doneç Havzası ondokuzuncu yüzyılda ise kömüre dayalı, geleneksel bir ağır sanayi kompleksi idi. Günümüzde Ukrayna doğu Avrupa'nın sanayisi gelişmiş úlkelerin başında gelmektedir.

10.1. Sanayinin Yer Seçiminde Devletin Tavrı

Devletin sanayi faaliyetlerine, siyasal rejimlere göre, farklı şekillerde müdahale ettiği ya da etkilediği gözlenir. Devlet, (1) eski Sovyetler Birliği'nde olduğu gibi, sanayi üzerinde kesin bir denetim kurar; böylece fabrikaların her şeyi gibi, kuruluş yerlerinin belirlenmesi ve işletilmesi de devlet tarafından yapılır; ya da (2) devlet stratejik düşünce ile bazı sanayi kollarının kuruluş yeri ve işletilmesine etki yapar. Bu iki durumda da sanayi faaliyetlerinin kuruluşunda devletin belirleyici rolü vardır. Bunların dışında ise devlet, daha dolaylı olarak, (3) sanayi tesisleri kurulması için özel sermayeye birçok bakımdan yardım eder; ve (4) özel vergi ve yasalarla sanayiye destekler.

Hükümetin merkezi karar verme mekânizmasının sanayileşme siyasetinde egemen güç olduğu, yalnızca, artık eski olarak anılacak, fakat rejimin etkisi daha uzun süre devam edecek olan komünist ülkelerde kabul ediliyordu. Bununla birlikte, ekonomik kalkınma ve sanayileşmede hükümetin kapitalist demokrasilerde de giderek artan bir rol oynadığı görülmektedir. Bu ülkelerde de siyasal müdahaleler yüzünden sanayi faaliyetleri belirli yerlere kurulabilmektedir. Örneğin Houston (Teksas), Başkan Johnson'ın NASA'ya ait bazı tesisleri doğrudan siyasal bir eylem sonucu buraya yerleştirmesi yüzünden uzay faaliyetleriyle ilgili imalatçıların önemli bir merkezi haline gelmiştir. Dolaylı siyasal eylem A.B.D.'nde Appalaşlar'ın kalkındırılması için hazırlanan *Appalachia* programlarında da önem taşımaktadır; fakat Avrupa'da buna daha sık rastlanır. Devlet, çeşitli vergiler, kalkınma fonları ve benzeri önlemler yoluyla İngiltere, Fransa, İtalya'daki bölgesel dengesizlikleri azaltmaya ve büyümeyi güçlendirmeye yönelmiştir.

İngiltere'nin kuzeydoğusunda, işsizliğin oldukça yüksek olduğu New-Castle'da devletin rolü buna bir örnek olarak gösterilebilir. Adı geçen bölge ciddi ekonomik sorunların mevcut olduğu bir alandı; istihdamda sürekli azalma meydana gelirken, başlıca istihdam alanlarını da yavaş büyüyen, artık tıkanmış ya da gemi inşa gibi önemi gittikçe azalan sanayi kolları oluşturuyordu. İngiliz hükümeti soruna çözüm getirmek için hafif sanayiye teşvik edecek "*ticaret estate*"leri ya da "*sanayi parkları*"nı geliştirmeye yöneldi. Kuzeydoğuyu bir kalkınma alanı yapma konusundaki bu ilk karardan sonraki onbeş yıl içinde hükümet teşvikli ticari kuruluşlarda 50,000'in üzerinde işçi çalıştırılmaya başlanması bunun iyi bir çözüm olduğuna işaret etmektedir.

İtalya'da da birbiri ardına gelen hükümetler yarımada'nın en ucunda, Sicilya'da ve Sardinya'da daha çok sanayiyle ilgili faaliyetleri yerleştirmeye çalışmışlardır. Özellikle tarımsal bakımdan verimsiz, erkek nüfusunun yaklaşık yarısının yıllarca işsiz kaldığı Güney İtalya'nın kalkınması için uzun devreli, düşük faizli borçlanmalar buralarda sanayinin lokasyonunu parasal destekleme fırsatı sunmuş; bir otomobil montaj tesisi ve bir çelik tesisi inşa edilmişti. Buna rağmen, Güney hâlâ sanayi açısından gelişme bakımından kuzeyin gerisinde kalmıştır. Ülkemizde de doğu ve güneydoğunun kalkındırılması için teşvik unsurlarının kullanılması sanayinin gelmesi için şimdiye kadar yeterli olamamıştır.

Fransa'da sanayinin ve ilişkili faaliyetlerin Paris bölgesinden dışarı çıkarılması savaş sonrası hükümetler tarafından bir siyaset olarak benimsenmiştir. Sanayi faaliyetleri en yüksek

işsizlik oranına sahip “*kritik zonlar*” denilen kesimlerde yerleşmekle hükümetin mali desteklerinden, yeniden yerleşmenin toplam maliyetinin yüzde 20 kadarını alabilmekteydiler. Yakın zamanlardaki siyaset ise Paris’ten hemen doğrudan orantılı mesafelerde hükümet yardımı üzerinde durmak, Paris ve çevresindekilere hiçbir yardım sağlamamak olmuştur.

Devlet, “*arazi kullanılışı*”nı ayrıntılı bir şekilde kontrol yoluyla sanayi faaliyetlerinin dağılışını etkileyebilir. Örneğin İngiltere’de her türlü arazi kullanılışı devlet denetimindedir. Böylece sanayi faaliyetlerinin ancak belirli yerlerde gelişmesine olanak verilir. Şehirsiz alanlarda ise “*zoning*” kapsamında sanayi faaliyetleri otoritelerce belirlenen yerlerde kurulmak zorundadırlar. Ayrıca, devlet, stratejik ekonomik ve toplumsal nedenlerle sanayi faaliyetlerini doğrudan doğruya etkiler. Bunların başında da savaş sanayisi ile yakından ilgili olan demir-çelik tesislerinin stratejik açıdan emin yerlerde kurulmasını sağlamak gelir. Örneğin Almanya’da Hannover yakınında Salzgitter-Wattenstedt cevher yataklarına dayanarak kurulmuş olan demir-çelik tesisleri Nazi hükümetinin arzusuyla gerçekleşmişti. Amaç, ülkenin kendi demir cevheri kaynaklarına dayanan ve aynı zamanda sınırlardan uzakta yer almış demir-çelik tesislerine sahip olmaktır.

Aynı şekilde, savaş araç ve gereçleri üreten tesisler de tamamen hükümetin etkisiyle stratejik önemi olan ya da geniş işsiz kütlelerinin bulunduğu yerlerde kurulurlar. Zaten devletin sanayi faaliyetleri ile ilgilenmesinin bir amacı da işsizliği önlemektir. 1930’dan sonra İngiltere’de bu tür tesisler, Northumberland ve Durham dışında, aynı zamanda işsizliğin varolduğu alanlarda kurulmuşlardı. Uçak fabrikaları, küçük patlayıcı madde tesisleri ve benzerleri, böylece, bu alanların ekonomik gelişmesine yardımcı olmuşlardı. Savaş yıllarında devlet tarafından geliştirilenleri ise çoğu kez savaştan sonra başka imalat faaliyetlerine dönüştürülmüşlerdir. Araştırmalar, çoğu daha önce sanayi faaliyetlerine sahne olmamış yerlerde kurulan bu savaş sanayi tesislerinin kuruldukları yerde bir “*sanayi atmosferi*” yarattıklarını göstermektedir.

Belirli sanayi kollarının lokasyonu, farklı ülkelerde bile birçok sanayi kolunun benzer lokasyonlara sahip olduğu gerçeğinden de anlaşılacağı gibi, tümüyle rastlantısal değildir. Petrol rafinerileri, başta Batı Avrupa ya da Japonya gibi petrol ithal eden bölgeler olmak üzere, geniş çapta kıyılarda ya da su yolları üzerinde yer almışlardır; hatta Almanya’daki gibi, pazara yönelmiş, boru hattına dayandırılmış kara içindeki lokasyonlara doğru yakın zamanlarda bir eğilim başlamış olmasına rağmen, un fabrikası, gemi inşa, şeker ve bitkisel yağ gibi bazı sanayi kolları da kendilerinin “liman sanayileri” olarak adlandırılmalarına yol açan böyle bir lokasyon kalıbı göstermektedirler (Tümerterkin ve Özgüç, 2013).

10.2. Avrupa’da Sanayi Faaliyetlerinin Yer Seçiminde Etkili Olan Faktörler

İş gücünün/Emeğin Varlığı

İşçiye olan talep makineleşme nedeniyle azalırken, bölgelerarası ulaşım ve iletişimin artması işçiye olan yerel talebi de artık en aza indirmiştir. Çalışmak üzere Avrupa’nın çeşitli ülkelerine, Avustralya’ya, Rusya’ya giden Türk işçileri de buna bir örnektir. Bununla birlikte,

işgücünün sanayide çalışmak üzere yer değiştirme isteğinde yine de çok çeşitli faktörlerin rolü vardır: aile/toplumsal bağlar, ev sahipliği, vb. gibi. Göç, genellikle hiç bir şeyi ve bağı olmayan genç ya da yaşlılar arasında veya taşınma masrafları karşılanacak olanlar arasında meydana gelmektedir. Avrupalı işgücü Amerikan işgücüne göre daha az hareketlidir. İşgücü geliştirmekte olan alanları geliştirmiş olanlara göre daha fazla terk etme arzusunda. Usta olmayan işçiler arasında ve sanayi bölgelerine doğru da sürekli bir nüfus akışı vardır ve özellikle geliştirmekte olan ülkelerde kırsal alanlarda yaşanan sıkıntılardan doğan bu iç göçlerle sanayi merkezleri işçi bakımından sürekli beslenirler.

Gelişme ve sanayileşme arttıkça makineleşmenin gelişmiş usta işçiye olan ihtiyacı hızla azalttığı gözlenmektedir. Bir zamanlar “robot” olarak nitelenen işçilerin yerini giderek gerçek robotlar almaktadır. Maliyetinin işçilere göre düşmesi ve iş yapma yeteneklerinin gelişmesi robotların üretimdeki payını arttırmıştır: Japonya, Almanya ve İtalya’da otomobil endüstrisinde çalışan her 10 üretim işçisinden birisi robottur artık. Halen robotların en yaygın biçimde kullanıldığı Japonya’da 10,000 işçiye 322 robot düşmektedir. Diğer ülkelerde çok-fonksiyonlu bu tür robot kullanımı Japonya’daki kadar yaygınlaşmamışsa da, bunların gelişmiş ülkelerdeki sayıları büyük bir hızla artmaktadır. Dünyada sanayide kullanılan toplam robot sayısı 2011’de 1 milyonu aşarken bunların 350,000’den fazlasıyla Japonya başta gelirken, 326,000 kadarının Avrupa Birliği’nde ve 145,000 kadarının da A.B.D.’de bulunduğu hesaplanmaktadır.

Ulaşım

Suyolu genellikle en ucuz taşıma şekli olduğu için, limanlar sanayi için son derece uygun lokasyonlardır; büyük miktarlardaki ham ve mamul maddelerin daha küçük ünitelere bölünerek başka tür taşıyıcılara aktarıldıkları “aktarma noktaları” fonksiyonu görürler. Bu fonksiyon, çoğu kez, hacimde bir miktar azalmayı ve her zaman değerinde bir artışı içerir. Okyanus limanları bütün dünyanın potansiyel pazarlarına ve onların potansiyel hammadde kaynaklarına sahiptirler. Günümüzde kara ve demiryolları güzergâhları da olağanüstü yoğunlaşmaların meydana geldiği taşıma sektörleri olurken, yakın zamanlarda havayollarının da özellikle değerli ve bozulabilir maddelerin taşınmasındaki rolü artmıştır. Avrupa kıtası sahip olduğu uzun kıyı çizgisi sayısız koy ve körfezleriyle dünyanın diğer yerleriyle bağlantı kurmaya olanak veren pek çok limana sahiptir. Ayrıca kıtanın iç kesimlerinde üretilen sanayi malları kıtanın sahip olduğu büyük güçlü akarsular (Ren, Elbe, Tuna vb.) sayesinde kıyıdaki limanlara kolaylıkla ulaştırılmaktadır.

Sanayinin Lokasyonunda Yeni Eğilimler ve Kavramlar

Ticaretin ve şirketleşmenin küreselleşmesi, sanayinin hızla otomasyona geçmesi ve ulaşımındaki iyileştirmeler lokasyon analizindeki geleneksel kurallar ve faktörleri değişime uğratmaktadır. Uzun mesafeli enerji taşınmasında ve enerji elde edilmesindeki devrim niteliğindeki değişimler, enerji kaynağı olarak maden kömürünün tekrar ortaya çıkması, nükleer enerji olanaklarının yaratılması ve de hava kirliliği kontrol yasaları, hepsi birlikte, herhangi bir lokasyon analizi formülündeki belirli bir değişkenin ağırlığının değişmesi sonucunu doğurur. Gerçekten de, sanayinin yer seçimini belirleyen faktörlerin coğrafyası

sürekli bir değişim içindedir: Yeni ürünler, yeni hammaddeler, geleneksel hammaddelerle ilgili olarak ortaya çıkan yeni kaynaklar, yeni imalat teknolojileri, yeni siyasetleri olan yeni hükümetler, işgücü kaynağının artma ya da azalma göstermesi ve yeni pazarların açılması- eskilerinin gelişmesi gibi birçok yeni gelişme bu faktörleri değişime uğratabilmektedir.

Bu değişimin en iyi örneğini dünya *software* sanayisi oluşturmaktadır. Dünya geneline yayılmış olan bu sananın yüzde 13'ünü Japonya; yüzde 8'ini Fransa, yüzde 7'sini Almanya, yüzde 6'sını İngiltere, yüzde 3'ünü Kanada elinde tutmakta ve geri kalan yüzde 6 da diğerlerinden oluşmaktadır. Bu dağılışı ne kadar daha böyle sürebilir? Herhangi bir geleneksel yer seçimi koşuluna bağlanamadığı için tahminde bulunmak da güçtür.

Ekolojik Kaygılar

Sanayi, geleneksel olarak, çevreyi bir hammadde kaynağı olarak, fakat aynı zamanda da onu istenmeyen maddelerini atacak bir çöp çukuru olarak görmüştür. Bu tavır, ondokuzuncu yüzyıl boyunca iyice yerleşmiş ve sonuçları da Kuzeybatı İngiltere ve Ruhr gibi Sanayi Devrimi'nin merkezlerinde manzarayı kirleten atıkların yığılmasından oluşmuş dağlar, kimyasal atıklar ve ölü nehirler olmuştur. Çevre tahribi, potansiyel işletmelerin ölçeğiyle ilgili bir durumdur ve modern sanayi kolaylıkları bu potansiyeli eskisinden daha fazla arttırmaktadırlar. Yalnızca büyüklük de önemli değildir; yeni teknolojiler yeni sorunlar yaratmaktadır. Nükleer enerji bunun belki de en açık örneğidir üstelik nükleer tesislerin çevreyle ilgili etkisi diğer sanayi tesislerinin çevreye yaydığı atık maddeler ya da ormanlara verilen zararlar gibi gözle görünür de değildir. Sanayinin yaratacağı çevre sorunlarından kamunun bilgi sahibi olması ekonomik kalkınmanın getireceği daha büyük ekolojik karmaşıklıkların bir kısmıyla ilgilidir. Bu ilgi İtalya'da *Seveso*, A.B.D.'nde *Üç Mil Adası* ve Sovyetler Birliği'nde *Çernobil* kazalarından sonra çevreci baskı gruplarının sayılarının artmasında da yansımıştır. Üstelik yalnızca nükleer enerji tesisleri ya da ağır sanayi de yol açmamaktadır kirlenmeye. "*Temiz sanayi*" olarak bilinen bilgisayar imalatının özellikle yeraltı suları için çok tehlikeli bir kirlenme kaynağı olduğu da anlaşılmıştır. Örneğin Silikon Vadisi'nde elektronik parçaları imal etme ve temizlemede kullanılan kimyasal maddelerin birikmesiyle meydana gelen yeraltı suyu kirliliği 150 noktada yerel, eyalet ve federal yönetimler tarafından kontrol altında tutulmaktadır. Dünya yarı-iletkenlerinin yaklaşık yarısını imal eden Japonya'da da geniş kapsamlı yeraltı su kirliliği gözlenmektedir; yeni sanayileşmekte olan ülkeler için de tehlike büyümektedir. Bazı şirketler, bu nedenle, bazı kimyasal maddelerin (örneğin etil glikol eter) kullanımından vazgeçmişlerdir (Tümertekin ve Özgüç, 2013).

10.3. Avrupa'nın Sanayi Bölgeleri

Sanayi Devriminin başladığı ve dünyadaki ilk sanayi bölgelerinin olduğu Atlas Okyanusu'nun kuzeydoğu kesiminde -Batı Avrupa ülkelerinde- sanayi faaliyetleri, genelde, hâlâ yapılarını ve görünümelerini korumaktadırlar. Avrupa sanayi bölgeleri, Avrupa Birliği'nin odak noktasını, ana damarını oluştururlar.

İngiltere’de, maden kömürünün harekete geçirdiği sanayi faaliyetleri, zamanında, dünyada eşi olmayan bir alansal uzmanlaşma kalıbı meydana getirmişti. Günümüzde bu kalıbın büyük kısmı, farklılaşma, yeniden-yerleşme ve çeşitli hatalar nedeniyle kaybolmuş; İngiltere, modern teknolojik gelişmelere ayak uydurmada başarısız kalmıştır. Bir zamanlar sanayinin modernleşmesinin adeta anıtı olan fabrikalar aslında hâlâ işletilmektedir ama yaşlanmış, yetersiz, yavaş, verimsiz ve işletilmesi pahalıya mal olarak. Kuzey İngiltere’deki *Midlands* sanayi şehirlerinin büyük ölçüde önem kaybetmeleriyle, buralardaki sanayi yatırımlarının yönelebildikleri yer, İngiltere’nin tarihi odak noktası olmuştur; yani, *Londra*. İngiliz Adaları’nın hâlâ en büyük iç pazarı olan Londra, dış pazarların rekabeti arttıkça yerel imalatçılar için daha da önemli hale gelen bir pazar olmuştur. Bütün bu gelişmeler, enerji sağlanmasında maden kömürünün azalan (nükleer enerjinin artan) önemini, durmadan yenilenen makineleşmeye ayak uydurma arzusunu ve dev bir iç pazar oluşturmaya ek olarak Londra’nın iyi bir ithalat limanı da olduğu gerçeğini yansıtmaktadır. Böylece Londra, aynen Paris gibi, Avrupa bölgesi içinde anahtar bir sanayi alt-bölgesi olarak belirlemektedir.

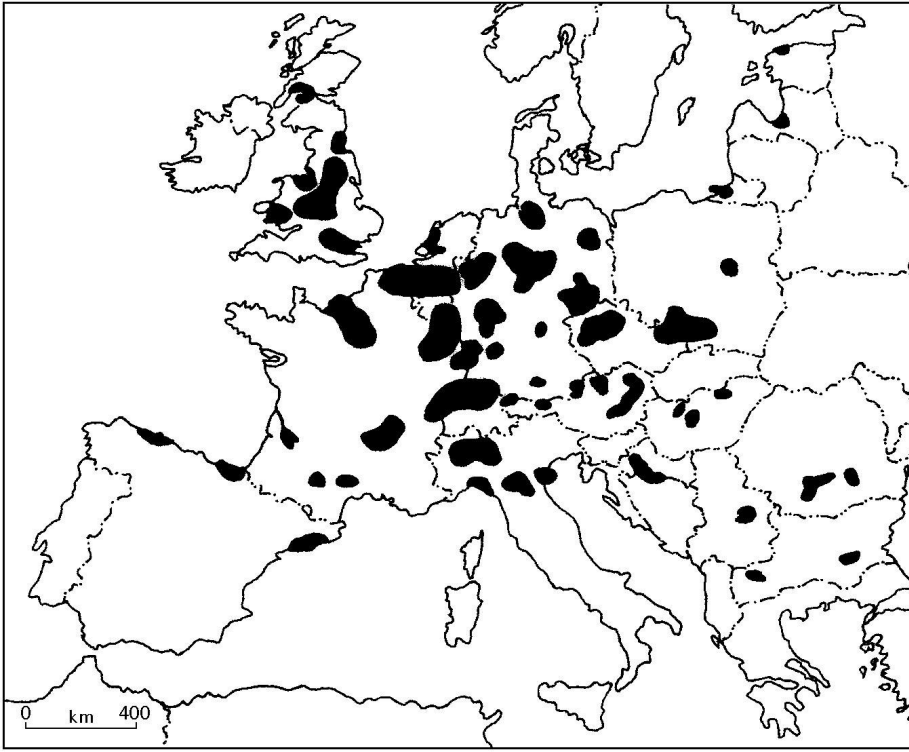
Sanayi Devrimi kıta Avrupa’sına yayıldığında *Paris* zaten Avrupa’nın en büyük şehriydi; ama Paris’in, aynen Londra gibi, yakın çevresinde ne maden kömürü ne de demir yatakları vardı. Paris, çevresindeki yüzlerce kilometrelik alan içindeki en büyük yerel pazardı ve mevcut kara ve su yolu ağına demiryolları da eklendiğinde, şehrin merkezîyet durumu daha da güçlenmişti. Londra örneğinde olduğu gibi, Paris de hemen belli başlı sanayileri kendisine çekmiş ve şehir öteden beri ün yaptığı lüks maddelerin (mücevherat, parfüm ve giyim eşyası) imalatında olduğu kadar, otomobil montaj ve imalatı, metalürji ve kimyasal maddeler imalatında da önemli bir büyüme göstermiştir. Hazır ve bol işgücü, mamul maddelerin dağıtımı için ideal bir bölgesel konum, devlet dairelerinin varlığı, yakın bir okyanus limanı (Le Havre) ve Fransa’nın en büyük iç pazarıyla Paris’in büyük bir sanayi merkezi olarak gelişmesi rastlantısal değildir. Fransızlar, Paris dışında da, Avrupalıların diğer yerlerde yaptıklarını yaptılar ve üretim hacmi bakımından başka bölgelerle rekabet edemeyecekleri için uzmanlaştılar -kaliteli dokumada, hassas ölçme aletlerinde, otomobilde ve de tabii şarap ve peynirde.

Gerçekten de, günümüzde Batı Avrupa sanayi bölgelerinin büyük kısmı belirli sanayi ürünleri ticaretinde uzmanlaşmışlardır. Böylece, Avrupa dışında, özellikle Asya ülkelerinin sanayi ürünlerinin rekabetinden kaçınmak yanında, Batı Avrupa ülkeleri arasında da belirli ürünlerde üstünlüğü koruyacak duruma girmişlerdir. Bu durumun meydana gelmesinde, Batı Avrupa ülkelerinin kendi aralarında oluşturdukları Avrupa Birliği’nin (önceki adı Avrupa Ekonomik Topluluğu) etkisi tartışılmaz. Bu örgütlenme, topluluk içindeki her ülkenin, tarım ve diğerlerinde olduğu gibi, sanayide de rolünün belirlenmesini gerekli kılmıştır.

Avrupa’nın maden kömürü yatakları, batıdan doğuya doğru uzanan bir kuşak halindedir ve bu kuşak sanayinin de geliştiği alan olmuştur: Güney İngiltere’den başlayıp, kuzey Fransa ve güney Belçika, Hollanda, Almanya’dan geçerek güney Polonya’da Silezya’ya kadar uzanır. Demir cevheri de hemen hemen aynı kuşakta yer aldığından, Avrupa’nın *Sanayi Kuşağı* böylece daha iyi anlaşılmış olur. Örneğin Almanya’da sanayi Avrupa Sanayi Kuşağı içinde kalan alanda, maden kömürü yataklarına bağlı olarak,

yoğunlaşmıştır. Savaş öncesi dönemde üç büyük sanayi alanı ortaya çıkmıştı: Batıda Hollanda sınırına yakın *Ruhr*; Çekoslovakya sınırına yakın (şimdi Almanya'nın doğusunda) *Saksonya*; ve şimdi Polonya'da kalan *Silezya*. Savaş sonrasında Almanya'nın elinde bunlardan yalnızca *Ruhr* kalmıştı, fakat Ruhr gelişerek Avrupa'nın en yoğun sanayi bölgesine dönüştü. Günümüzde Almanya Avrupa'nın da en büyük gücü durumundadır. Adını Rhein Nehri'nin küçük bir kolundan alan ve 9,934 km²'lik bir alan kaplayan Ruhr sanayi bölgesinde yüksek nitelikli kaynaklar, çok iyi bir erişebilirlik (Köln, Bonn ve Dortmund havalimanları, Duisburg'da dünyanın en büyük, Köln'de ise Avrupa'nın ikinci büyük kara içi limanı) ve büyük pazarlara yakınlık (Köln-Düsseldorf-Duisburg-Essen-Dortmund) bir bileşim halinde avantaj oluşturmaktadırlar. Yerel demir cevheri yatakları tükendiğinde, ithal demir cevherini tek bir yüklemeyle getirmek, bu yüzden, çok kolay olmuştu. 1870'lerden beri ağır sanayi ürünleri (ve de savaş için tanklar ve silahlar) akıtan Ruhr bölgesi, fabrikaları, 11 milyon nüfusu, 3.7 milyon çalışanı (1.5 milyon imalâтта, 2.2 milyon hizmetlerde) ile Avrupa'nın en büyük sanayi konürbasyonudur. Günümüzde de Ruhr avantajlı bir bölge (Almanya'nın 100 büyük şirketinin 40'ı ve 44 üniversite yine burada yer alıyor) olarak kalmışsa da, Kuzey Amerika'da ve Avrupa'nın diğer yerlerindeki tesislerin yaşlanma sorunu burasının (Rheineland ile birlikte) geleceğini de belirsiz bırakmaktadır.

Saksonya ise daima beceri ve kaliteye önem vermiş, optik aletler ve fotoğraf makineleri, dokuma ve seramik gibi ürünleriyle tanınmış bir bölgedir. Leipzig ve Dresden'in şehrsel merkezlerini oluşturduğu Saksonya, şimdi iki Almanya'nın birleşmesinin sancılarını çekmekte fakat aynı zamanda da Almanya'nın ekonomik plancılarının yeniden canlandırmaya çalıştıkları ana hedeflerini oluşturmaktadır. Biraz daha doğuya doğru, şimdi Polonya içinde yer alan ve Çek Cumhuriyeti'ne doğru da uzanan *Silezya* da ilk önce Almanlar tarafından geliştirilmişti. Saksonya-Bohemya-Silezya sanayi eksenini kaliteli maden kömürü yatakları ve Ukrayna'dan gelenlerle takviye edilen, daha zayıf demir cevheri yataklarına dayanarak geliştirmiştir. Avrupa Sanayi Kuşağı içinde Belçika'da ise iki sanayi koridoru dikkati çekmektedir. Bunlardan biri, maden kömürüne dayalı, Charleroi ve Liège'den geçen, ağır sanayinin yer aldığı doğu-batı eksenini; ikincisi ise, Brüksel ve Antwerp'den geçerek Charleroi'dan kuzeye uzanan, daha hafif ve daha çeşitlenmiş sanayi faaliyetlerinin yer aldığı koridordur.



Harita 8: Avrupa'nın belli başlı sanayi bölgeleri (Tümertekin ve Özgüç, 2013).

Avrupa'nın sanayideki başarısı yalnızca hammaddeye dayanmamıştır; usta işgücü ve yüksek derecede uzmanlaşma da yoğun bir ürün değiş-tokuşuna yol açan çeşitli sanayi kuşaklarının oluşmasını sağlamıştır. Bu değiş-tokuş Avrupa'nın doğal ulaşım güzergâhlarıyla çabuklaşmış, insan-yapısı ulaşım ağlarıyla da güçlenmiştir. Böylece de sanayi faaliyetleri ilk çıkış kaynaklarından çok uzaklara, halen Avrupa'nın belli başlı sanayi merkezlerinden birisi olan kuzey İtalya'ya, İspanya'da Katalonya (Barselona'da çekirdekleşerek) ve kuzeydoğu İspanya'ya, güney İsveç'e ve güney Finlandiya'ya kadar yayılmıştır. Ancak bunlar ve Avrupa'nın burada belirtilemeyen başka sanayi alanlarının hepsi, kıtanın dev sanayi kütlesi içinde çekirdekleşmiş üst düzeydeki parçaları oluşturmaktadırlar.

Kuzey Amerika'da ve İngiltere'de olduğu gibi, kıta Avrupa'sı ülkelerinde de ilk sanayi bölgeleri maden kömürü ve demir cevherine bağlı olarak ortaya çıkmış ve gelişmişlerdir. Sanayinin yer seçimini etkileyen ekonomik, toplumsal ya da siyasal çeşitli etkenler bu bölgelerin önemlerini korumalarında, kaybetmelerinde ya da yeniden kazanmalarında değişik roller üstlenmişlerdir. Kullanılan hammadde ve enerji kaynağındaki değişimlerle siyasal kararların bir sanayi bölgesi üzerindeki etkisini aşağıya alınan örnek çok iyi resimlendirmektedir:

Doğu Avrupa ve eski Sovyetler Birliği'nde her biri belirli bir sektörde uzmanlaşmış sanayi bölgeleri bulunmakla birlikte, bunların hiç birisi Kuzey Amerika ve Batı Avrupa'da bulunan kuşaklarla boy ölçüşemez. Merkezi planlama ülkeleri olarak anılan bu ülkelerdeki sanayileşmede şimdiye kadar üretim mallarına, özellikle ağır sanayiye önem verilmiş, tüketim malları üzerinde durulmamıştır. Doğu Avrupa sanayi bölgesi, aslında, bu kesimdeki

lkelerdeki komünizm önce-si yatırımlar ve geleneklerden gelmiştir. Son derece farklılaşmış; çoğu kez Sov-yetler tarafından üretilen hammaddelere bağımlı kalmış ve özelleşmiş mallar üretmiştir. Komünist planlama ve siyaset, aynen rejim öncesi yatırımların yaptığı gibi, izlerini bırakmıştır. Geri kalan dört bölge ise B.D.T. içinde kalmaktadır. Buralardaki fabrikalar ve üretim türleri büyük çapta planlı ekonomi kökenlidir. Söz konusu dört bölgeden  yerel enerji kaynaklarıyla yerel hammaddeye dayalıdır. Ayrıca her biri kendi kendisine yeterli olmaya çalışmıştır. 1990’lardan sonraki kş sanayiye de çok olumsuz etkilemiş; zaten donanım ve işletme açısından köhneleşmiş olan sanayi durma noktasına gelmiştir. Bu lkeler halen bir yeniden yapılanma ve örgütlenme süreci içindedirler.

Sovyetler Birliği’nin “Güney” diye bilinen sanayi bölgesinin yer aldığı, Ukrayna şimdi bağımsız ama Rusya Federasyonu’nun (B.D.T.) yesi bir ülkedir. Ukrayna’da, ilk demir-elik tesisi 1797’de çevredeki ormanlardan sağlanan odun kömürü ve Urallar’dan getirilen demir cevherlerini kullanarak faaliyete geçmişti. Fakat asıl gelişme, biraz önce belirtildiği gibi, 1885’e doğru Done maden kömürü ve Krivoy Rog cevher yataklarının geniş çapta işletilmesiyle başladı.

Done Havzası ondokuzuncu yüzyılda ise kömüre dayalı, geleneksel bir ağır sanayi kompleksi idi. 1913’de, devrimden önce, Ruhr ya da Yorkshire kadar modern di ve demir-elik sanayisine eşlik eden önemli bir maden kömürü merkezidi (Sovyetler Birliği’nde çıkarılan tüm maden kömürünün yüzde 90’ını veriyordu); küçük bir kimya sanayisi, makine ve demir olmayan metalleri ergitme sanayisi de vardı. Devrimden sonra ise Batı’dan gelecek bir yayılma korkusu ve sosyalist ideolojinin proleteryanın her yerde yayılması ilkesi, sanayinin de ülke düzeyinde yaygınlaştırılmasına yol açtı. Bunun sonucu olarak da, daha önce sık sık sözü edilen, Merkezi Ural demir cevheri yataklarında Sverdlovsk ve bir demir cevheri dağının tepesinde yer alan Magnitogorsk gibi yeni demir-elik sanayi merkezleri gelişti.

Ukrayna’nın kuzeyinde bulunan Kiev, Jitomir, erkassi, ernikov ve Krivograd’ı içine alan bölge, çeşitli imalt türleri ile kendini belli eden sanayi bölgesidir. Sovyetlerin dağılmasından önce doğu Ukrayna ile güney Rusya’nın bütünleşmesi hemen hemen tamamlanmıştı: Elektrik iletişim hatları, karayolları, demiryolları, boru hatları ve diğer kolaylıklar sanki sınır yokmuş gibi geçirilmişti. Sovyetler Birliği dağıldıktan ve 15 bağımsız devlet ortaya çıktıktan sonra, Rusya ekonomik ve siyasal dev olarak kaldı. Kuşkusuz, Sovyet-Rus imparatorluğundan en önemli ayrılma Ukrayna’nın kiydi. Yeni Avrupa’da, Ukrayna, toprak bakımından en büyük devlet, nüfus bakımından da en büyüklerden birisi olacaktır. Sanayi Devrimi buraya Ukrayna’nın Sovyetlerle birleşmesinden çok önce gelmişti.

Günümüzde Ukrayna, büyük çapta tarımsal, milliyetçi batısı ve güçlü bir şekilde Ruslaşmış, sanayileşmiş doğusu ile bağımsız bir ülkedir. Bununla birlikte, şimdi Ukrayna sanayisinin Rusya’nın hammadde ve enerjisine ihtiyaı varken, Rusya’nın da gıda maddeleri de dahil Ukrayna mallarına ihtiyaı vardır; sınırın Rusya tarafında olanların hiç biri Ukrayna tarafında olanlarla çakışmamaktadır. Ukrayna bağımsızlığını kazandığında, Rusya anahtar sanayi bölgelerinden birisini elinden kaçırmış oluyordu (Tümertekin ve zg, 2013).

Uygulamalar

- 1)** Öğrenci Avrupa Birliği internet sitesinden Avrupa ülkelerinin sanayi üretimleri ile ilgili verileri incelemelidir.
- 2)** Öğrenci atlastan Avrupa'nın ulaşım haritasını inceleyerek buradaki limanları ve akarsuların yerlerini öğrenmelidir.

Uygulama Soruları

1) Almanya sanayi üretiminin önemli bir kısmını hangi limanı aracılığıyla ihraç etmektedir?

Cevap: Hamburg

Bu Bölümde Ne Öğrendik Özeti

Avrupa’da devletlerin sanayi faaliyetlerine, siyasal rejimlere göre, farklı şekillerde müdahale ettiklerinin buna göre; (1) eski Sovyetler Birliği’nde olduğu gibi, sanayi üzerinde kesin bir denetim kurar; böylece fabrikaların her şeyi gibi, kuruluş yerlerinin belirlenmesi ve işletilmesi de devlet tarafından yapılır; ya da (2) devlet stratejik düşünce ile bazı sanayi kollarının kuruluş yeri ve işletilmesine etki yapar. Bu iki durumda da sanayi faaliyetlerinin kuruluşunda devletin belirleyici rolü vardır. Bunların dışında ise devlet, daha dolaylı olarak, (3) sanayi tesisleri kurulması için özel sermayeye birçok bakımdan yardım eder; ve (4) özel vergi ve yasalarla sanayiye desteklediğinin öğrenilmesi sağlandı..

Avrupa’da sanayi faaliyetlerinin yer seçiminde etkili olan faktörlerin; İşgücünün/Emeğin Varlığı; İşçiye olan talep makineleşme nedeniyle azalırken, bölgelerarası ulaşım ve iletişimin artması işçiye olan yerel talebi de artık en aza indirmiştir; Ulaşım, Avrupa kıtası sahip olduğu uzun kıyı çizgisi sayısız koy ve körfezleriyle dünyanın diğer yerleriyle bağlantı kurmaya olanak veren pek çok limana sahiptir. Ayrıca kıtanın iç kesimlerinde üretilen sanayi malları kıtanın sahip olduğu büyük güçlü akarsular (Ren, Elbe, Tuna vb.) sayesinde kıyıdaki limanlara kolaylıkla ulaştırılmaktadır ve ticaretin ve şirketleşmenin küreselleşmesi, sanayinin hızla otomasyona geçmesi ve ulaşımındaki iyileştirmelerin lokasyon analizindeki geleneksel kurallar ve faktörleri değişime uğratmaktığının öğrenilmesi sağlandı.

Devletin, “arazi kullanılışı”nı ayrıntılı bir şekilde kontrol yoluyla sanayi faaliyetlerinin dağılışını etkileyebildiği, böylece sanayi faaliyetlerinin ancak belirli yerlerde gelişmesine olanak verildiğinin bu sayede şehirsiz alanlarda “zoning” kapsamında sanayi faaliyetlerinin otoritelerce belirlenen yerlerde kurulmak zorunda olduğunun; ayrıca, devletin, stratejik ekonomik ve toplumsal nedenlerle sanayi faaliyetlerini doğrudan doğruya etkilediğinin öğrenilmesi sağlandı.

Günümüzde Avrupa sanayi bölgelerinin, Avrupa Birliği’nin odak noktasını, ana damarını oluşturdukları; İngiltere’de, maden kömürünün harekete geçirdiği sanayi faaliyetleri, zamanında, dünyada eşi olmayan bir alansal uzmanlaşma kalıbı meydana getirmişti. Günümüzde bu kalıbın büyük kısmı, farklılaşma, yeniden-yerleşme ve çeşitli hatalar nedeniyle kaybolmuş olmasına rağmen hala önemli bir sanayi ülkesi olduğu; Sanayi Devriminin kıta Avrupa’sına yayıldığında Paris zaten Avrupa’nın en büyük şehriydi. Paris, çevresindeki yüzlerce kilometrelik alan içindeki en büyük yerel pazar olduğu ve mevcut kara ve su yolu ağına demiryolları da eklendiğinde, şehrin merkezîyet durumu daha da güçlendiği ve bu avantajlarla Paris ve çevresinin hala Avrupa’nın önemli bir sanayi alanları arasında olduğu öğretildi.

Almanya’da sanayinin Avrupa Sanayi Kuşağı içinde kalan alanda, maden kömürü yataklarına bağlı olarak, yoğunlaştığı ve savaş öncesi dönemde üç büyük sanayi alanı ortaya çıktığı: Batıda Hollanda sınırına yakın Ruhr; Çekoslovakya sınırına yakın (şimdi Almanya’nın doğusunda) Saksonya; ve şimdi Polonya’da kalan Silezya. Savaş sonrasında Almanya’nın elinde bunlardan yalnızca Ruhr kalmıştı, fakat Ruhr gelişerek Avrupa’nın en

yoğun sanayi bölgesine dönüştüğü ve günümüzde Almanya Avrupa'nın da en büyük gücü durumunda olduğu öğretili.

Avrupa Sanayi Kuşağı içinde Belçika'da ise iki sanayi koridoru mevcuttur; bunlardan birinin, maden kömürüne dayalı, Charleroi ve Liège'den geçen, ağır sanayinin yer aldığı doğu-batı ekseni; ikincisinin ise, Brüksel ve Antwerp'den geçerek Charleroi'dan kuzeye uzanan, daha hafif ve daha çeşitlenmiş sanayi faaliyetlerinin yer aldığı koridor olduğu öğretili.

Avrupa'nın belli başlı sanayi merkezleri arasında kuzey İtalya, İspanya'da Katalonya (Barselona'da çekirdekleşerek) ve kuzeydoğu İspanya'ya, güney İsveç ve güney Finlandiya'nın da yer aldığı öğretili. Doğu Avrupa'nın en önemli sanayi bölgesinin Ukrayna'nın Doneç Havzası olduğu buranın ondokuzuncu yüzyılda kömüre dayalı, geleneksel bir ağır sanayi kompleksi olduğu ve bölgenin günümüz Avrupa'sında önemli bir sanayi merkezi olmayı sürdürdüğü öğretili.

Bölüm Soruları

- 1) Aşağıdaki bölgelerden hangisi Avrupa Sanayi Kuşağı içinde yer almaz?
 - a) Atina
 - b) Saksonya
 - c) Charleroi
 - d) Silezya
 - e) Ruhr
- 2) Devletin sanayiye etkisi dolaylı olarak hangi yollardan gerçekleşir?
- 3) Sanayinin lokasyonunda geleneksel kurallar ve faktörleri değişime uğratan yeni eğilimler nelerdir?
- 4) İngiliz Adaları'nın en büyük iç pazarı..... dır.
- 5) Belçika'nın maden maden kömürüne dayalı ağır sanayi koridoru.....ve.....şehirlerinden geçmektedir?
- 6) Belçika'nın hafif sanayi koridoru hangi şehirleri içine almaktadır?
- 7) Aşağıdakilerden hangisi Avrupa'nın belli başlı sanayi merkezlerinden birisidir?
 - a) Karpatlar
 - b) Alpler
 - c) Kuzey İtalya
 - d) İsviçre Gölleri
 - e) Dinarlar
- 8) Aşağıdakilerden hangisi Ukrayna'nın kuzeyinde bulunan ve çeşitli imalat türleri ile ünleneen sanayi alanlarından biri değildir?
 - a) Kiev
 - b) Jitomir
 - c) Çernikov

d) Torino

e) Krivograd

9) Paris'te sanayi'nin gelişmesini sağlayan koşullar neler olmuştur?

10) Avrupa'da kıtanın iç kesimlerinde üretilen sanayi mallarının kıyıdaki limanlara kolaylıkla ulaştırılmasında kullanılan en önemli üç akarsu hangileridir?

Cevaplar

1)a, 2) Özel vergi ve yasalarla sanayiye destekler, 3) Ticaretin ve şirketleşmenin küreselleşmesi, sanayinin hızla otomasyona geçmesi ve ulaşımındaki iyileştirmeler, 4)Londra, 5) Charleroi ve Liège, 6) Charleroi, Brüksel ve Antwerp, 7)c, 8)d, 9)Ülkenin en büyük yerel pazarı oluşu, mevcut kara ve su yolu ağına demiryollarının da eklenmiş olması, şehrin merkezîyet durumu ve şehrin yakındaki kömür ve demir yataklarının varlığı, 10) Ren, Elbe, Tuna.

11. AVRUPA’NIN EKONOMİK YAPISI: ULAŞIM

Bu Bölümde Neler Öğreneceğiz?

Bu bölümde Avrupa'daki demir ve denizyollarını öğreneceğiz.

Bölüm Hakkında İlgi Oluşturan Sorular

1) Avrupa’da ilk demir yolu hangi ülkede faaliyete geçmiştir?

Cevap: İngiltere

2) Avrupa’nın Akdeniz kıyısındaki önemli limanları hangileridir?

Cevap: Barselona, Marsilya, Pire ve Selanik

Bölümde Hedeflenen Kazanımlar ve Kazanım Yöntemleri

Konu	Kazanım	Kazanımın nasıl elde edileceği veya geliştirileceği
Ulaşım coğrafyası	Avrupa’da ulaşım faaliyetlerinin gelişiminde etkili olan faktörleri öğrenir.	Prof. Dr. Erol Tümerterkin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Ekonomik Coğrafya–Küreselleşme ve Kalkınma” (2011, Çantay Kitabevi) adlı kitabın ilgili bölümlerinin okunması; Prof. Dr. Erol Tümerterkin’e ait “Ulaşım Coğrafyası” kitabının ilgili bölümünün okunması; Prof. Dr. İbrahim Güner ve Doç.Dr. Mustafa Ertürk’e ait “Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası” (Nobel Kitabevi, 2013) kitabında ilgili bölümün okunması
Ulaşım coğrafyası	Avrupa’da demiryollarının gelişim süreci ve bugünkü durumunu öğrenir.	Prof. Dr. Erol Tümerterkin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Ekonomik Coğrafya–Küreselleşme ve Kalkınma” (2011, Çantay Kitabevi) adlı kitabın ilgili bölümlerinin okunması; Prof. Dr. Erol Tümerterkin’e ait “Ulaşım Coğrafyası” kitabının ilgili bölümünün okunması; Prof. Dr.İbrahim Güner ve Doç.Dr. Mustafa Ertürk’e ait “Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası” (Nobel Kitabevi, 2013) kitabında ilgili bölümün okunması
Ulaşım coğrafyası	Avrupa’da denizyollarında yaşanan gelişim süreci ve bugünkü durumunu öğrenir.	Prof. Dr. Erol Tümerterkin ve Prof. Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Ekonomik Coğrafya–Küreselleşme ve Kalkınma” (2011, Çantay Kitabevi) adlı kitabın ilgili bölümlerinin okunması; Prof. Dr. Erol Tümerterkin’e ait “Ulaşım Coğrafyası” kitabının ilgili bölümünün okunması

Anahtar Kavramlar

- Avrupa’da ulaşım
- Avrupa’da demiryolları
- Avrupa’da denizyolları

Giriş

Ulaşımı öteki ekonomik faaliyetlerden, özellikle sanayiden ayrı düşünmek pek mümkün değildir. Ulaşım sistemlerinin gelişmesinin Büyük Sanayi Devrimi'nin önemli bir aşaması olduğu bilinmektedir. Sanayi ile başlayan büyük miktarda ve çeşitli hammadde talebi, tarımın ve başta madencilik olmak üzere, başka ekonomik faaliyetlerin yapısal değişime uğramalarına neden olmuş; artık büyük çapta üretim ve tüketim, bunlara bağlı olarak da büyük çapta taşıma faaliyetleri devri açılmıştı.

Avrupa sanayinin ilk çıktığı ve yayıldığı bölge olduğundan sanayi ile bağlantılı ulaşım faaliyetlerinin de hızla geliştiği bölge olma özelliğine sahiptir. Demiryolları ile başlayan bu süreç deniz, karayolları ve son olarak da hava yollarındaki gelişmelerle günümüze kadar sürmüştür. Avrupa'da kıtanın kuzey ve batı kesimleri, özellikle büyük limanların çevreleri yoğun demiryolu ağına sahiptir. Avrupa'da demir yolu yoğunluğu ile sanayi bölgeleri arasında yakın ilişki vardır. Demiryollarının yoğun olduğu sanayi ve ticaret alanlarından Preneler, Alpler ve Karpatlar'a ana hat özelliğinde demiryolları uzanır. Avrupa'daki yoğun demiryolu ağı güney İsveç ve Oslo çevresini de kapsar. Demiryollarının yoğun olduğu alan kuzeyde İskandinav yaylaları ile sınırlıdır. Bu alanlarda demiryolları genellikle büyük merkezler arasında yer almaktadır.

Avrupa kıtası deniz ulaşımı açısından da oldukça gelişmiş bir bölgedir. Kıtada deniz taşımacılığı ve ticareti çok eskilere Yunanlılar ve daha sonra Romalılara kadar uzanır. Romalılar'dan sonra Portekizliler, Cenevizliler ve Venedikliler Avrupa'daki başlıca denizci uluslar olarak dikkati çekmişlerdi. Roma'nın çöküşünden sonra, Orta Çağ da ticaret şehirleri ve limanları doğmaya başlamış, Akdeniz'de Venedik, Floransa, Cenova, Pisa, Marsilya, Barselona ve Kuzey Avrupa'da da *Hansa* şehirleri denizyolu ulaşımının kavşak noktaları haline gelmişlerdi. Sonraları, denizlerde İspanyol ve Portekiz egemenliğiyle süren durum buharın keşfi, maden kömürünün ortaya çıkması ve büyük sanayi devrimiyle yepyeni bir görünüm kazanmıştı. Artık, yeni yeni değerlendirilmeye başlayan hammaddeler ve enerji kaynakları ile işlenmiş maddelerin taşınma devri başlamış, kıta içindeki yollar da bu eğilime uyarak kıyılara yönelmiş ve oluşmaya başlayan belirli denizyolu terminalleriyle bağlantı kurulmaya başlanmıştı. Öte yandan, buharlı gemiler sefere konulduğu için düzenli seferler yapan gemicilik de geliyordu. Bu gelişmeler zaman içinde Avrupa'daki pek çok küçük liman şehrinin büyüyerek günümüzün önemli limanları haline gelmesine neden oldu. Bunlar arasında Rotterdam, Anvers, Hamburg, La Havre, Rouen, Barselona, Bordo(Bordeauks), Marsilya, Novotallinskiy, Pire ve Selanik yer almaktadır. Avrupa'da deniz limanları yanında, kara içi su yollarında da önemli miktarda yük ve yolcu taşınması, bu yollar üzerinde de birçok yerleşmenin oldukça yoğun liman faaliyetlerine sahne olmasına yol açmaktadır. Bunlar arasında en önemlileri Duisburg, Köln, Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe (Almanya) ve Strasbourg (Fransa) dur.

11. AVRUPA'NIN EKONOMİK YAPISI: ULAŞIM

Gelişmiş ülkelerde ulaşım ve haberleşme faaliyetlerinde çalışanların faal nüfustaki oranı %7-10 arasındadır. Sanayi sonrası dönemi yaşayan Batı Avrupa, Kuzey Amerika ve Japonya gibi en gelişmiş ülkelerde bu oran oldukça yüksektir. Gelişmekte olan ülkelerde ise söz konusu oran henüz yüzde 2'nin de altında olabilmektedir. Her türlü üretim, ticaret ve bunlara bağlı olarak da tüketim faaliyetleri ulaşımın gelişmesinde etkili olmuştur.

Aslında, ulaşımı öteki ekonomik faaliyetlerden, özellikle sanayiden ayrı düşünmek pek mümkün değildir. Ulaşım sistemlerinin gelişmesinin Büyük Sanayi Devrimi'nin önemli bir aşaması olduğu bilinmektedir. Kuşkusuz, Sanayi Devrimi aniden gerçekleşmemiştir; yaklaşık ikiyüzelli yıl önce başlayan birçok hareket, yeryüzünde o zamana kadar egemen olan tarım ve hayvancılık yanında, çağdaş sanayi faaliyetlerinin de yer almasına öncülük etmişlerdir. Sanayi ile başlayan büyük miktarda ve çeşitli hammadde talebi, tarımın ve başta madencilik olmak üzere, başka ekonomik faaliyetlerin yapısal değişime uğramalarına neden olmuş; artık büyük çapta üretim ve tüketim, bunlara bağlı olarak da büyük çapta taşıma faaliyetleri devri açılmıştı.

Avrupa sanayinin ilk çıktığı ve yayıldığı bölge olduğundan sanayi ile bağlantılı ulaşım faaliyetlerinin de hızla geliştiği bölge olma özelliğine sahiptir. Demiryolları ile başlayan bu süreç deniz, karayolları ve son olarak da hava yollarındaki gelişmelerle günümüze kadar sürmüştür.

11.1 Demiryolları

Avrupa'da kıtanın kuzey ve batı kesimleri, özellikle büyük limanların çevreleri yoğun demiryolu ağına sahiptir. Avrupa'da demir yolu yoğunluğu ile sanayi bölgeleri arasında yakın ilişki vardır. Demiryollarının yoğun olduğu sanayi ve ticaret alanlarından Preneler, Alpler ve Karpatlar'a ana hat özelliğinde demiryolları uzanır. Avrupa'daki yoğun demiryolu ağı güney İsveç ve Oslo çevresini de kapsar. Demiryollarının yoğun olduğu alan kuzeyde İskandinav yaylaları ile sınırlıdır. Bu alanlarda demiryolları genellikle büyük merkezler arasında yer almaktadır.

Avrupa'da demiryollarının güzergâh ve doğrultularının belirlenmesinde akarsuların büyük etkileri olmuştur. Genellikle Avrupa'nın ortasında çeşitli doğrultulara yönelerek doğal yollar oluşturmakta olan akarsular, karayolları yanında aynı zamanda demiryollarını da vadilerine çekmişlerdir. Örneğin Elbe Nehri Bohemya yüksek kütlesinin kenarında Tuna ülkelerinin kuzeybatı Avrupa'ya kolayca erişebilmesini sağlayan ünlü Sakson ve Elbe kapılarını açmıştır. Yine Tuna Nehri de Transilvanya Alpleri'nin batı ucunda merkezi ve güneydoğu Avrupa arasında kolay geçişi sağlayan ünlü Demirkapı geçidini oluşturmuştur. Batı Avrupa ise Rhone-Saone depresyonu vasıtasıyla Akdeniz'e kolaylıkla bağlamaktadır.

Avrupa'da demiryolları sanayi bölgeleri yanında yerleşmeleri izleyerek de gelişme göstermişlerdir. Bu tarihi faktör demiryolu ağlarının dalış düzenlerinde açık olarak yansımaktadır. Avrupa'da demir yolları özellikle önemli merkezlerin etrafında dairesel bir ağa

oluşturarak gelişmiştir. Londra, Paris, Berlin, Münih, Viyana ve Moskova gibi büyük şehirler demiryolu ulaşımı ortaya çıkmadan önce de mevcut idiler. Avrupa ülkelerinin çoğunda demiryolları bu merkezlere göre inşa edilmiş ve dağılış düzenleri de tamamen bunlar tarafından şekillendirilmiştir. Bir yandan bu merkezlerin çoğunun aynı zamanda ülkelerin başkentleri oluşu öte yandan ülkelerin askeri düşüncelerle ulusal demiryolu ağları kurmayı başlıca amaç edilmeleri özellikle önceleri Avrupa kıtasında, hemen her ülkenin başkentinin merkezi olduğu yerel demiryolu ağlarının meydana gelmesine neden olmuştur. Avrupa kıtası siyasal bakımdan çok bölümlere ayrılmış üzerinde çok sayıda ülkenin bulunduğu bir kıtadır. Bu durum kıtada kıta aşırı sistemlerin gelişmesini olduğu kadar, ülkeler arası demiryolu bağlantılarını da uzun yıllar olumsuz yönde etkilemiştir. Amerikalı coğrafyacı Finch'e göre Avrupa'da demiryollarının yapımında başlıca amaç ticari olmaktan çok askeridir. Avrupa kıtasının politik yapısı demiryollarının dağılış düzenlerinden başka yararlanılmalarında da etkili olmuştur. Ulusal ağların ray genişliği ve başka teknik farklılıklar (fiyat tarife ve çeşitli gümrük formaliteleri) demiryolu işletmesinde zorluklar yaratmıştır. İkinci dünya savaşından sonra ortak pazar, serbest ticaret birliği ve benzeri uluslararası ekonomik örgütler demiryolu trafiğini kolaylaştıracak tedbirler getirmişlerdir.

Sonraki dönemlerde Avrupa demiryollarında gözlenen bir başka değişimde yükten çok yolcu taşımaya yönelmedir. Özellikle işadamlarına hizmet veren sistemde şehirlerarası bağlantıların düzenli ve hızlı yapılması esas alınmıştır. Almanya'da daha 1970 lerin başında 12 hat, 73 şehri bu düzende birbirine bağlamıştı. Genelde saatte 120-140 kilometre hız yapan bu sistem İtalya, Fransa ve İngiltere'de de yer yer gerçekleştirilmişti. Örneğin Londra'da-Cardiff, Londra-Edinburgh ve Glasgow gibi. Kuşkusuz Avrupa'da demiryollarına yeniden önem verilmesinde en dikkat çeken olay Trans-Europen Express (TEE) sisteminin faaliyete geçmiş olmasıdır. İlk olarak 1957'de hizmete giren, 1964'te genişletilen sistem Avrupa'da ulaşım entegrasyonunun ilk başarılı örneklerindendir. Daha önce de belirtildiği gibi asıl amaç yolcuların, özellikle işadamlarının, Avrupa'nın başlıca sanayi ve ticaret merkezleri arasında kolaylıkla dolaşa bilmelerini sağlamaktır. Önceleri her ülkede bir şehir olarak düşünülen ağ sonraları yeni hatlarla genişletilmiştir. Örneğin ünlü Paris-Nice hattı sisteme katılmıştır. Turizm faaliyetlerinin de desteklediği yol yapımı sonraki yıllarda Avrupa'nın kuzeyinde de yaygınlaştı.

Avrupa'da ilk *demiryolları* genellikle maden kömürü taşımak için yapılmıştı: İngiltere'de Stockton ile Darlington arasında 1825'de yapılan hat, esas olarak, maden kömürü taşımada kullanılıyordu. Fransa'nın ilk düzenli demiryolu olan St. Etienne ile Roanne arasındaki hat da (1832) maden kömürü ve demir cevheri taşımak üzere yapılmıştı. Demiryolları daha sonra çok nüfuslu merkezleri birbirine bağlamaya yöneldi. Fransa'da Paris 1836'da St. Germainen-Laye, 1837'de de Versailles ile bağlandı. Almanya'da ilk demiryolu 1835'de Nürnberg ile Fürth arasında; Belçika'da 1835'de Brüksel ile Malines arasında; İtalya'da 1848'de Turin ile Moncalieri arasında oluşturuldu.

Avrupa ülkelerinde belirli merkezler etrafında ağların oluşması ve ulusal ağların ortaya çıkması her ülkede farklı olmuştu. Nitekim İngiltere'de önce yerel ağlar meydana gelmiş sonra bunlar birbirleri ve de büyük merkezlerle bağlanmıştır. Böylece Londra ülkede

demiryolu bakımından önemli bir merkez haline gelmişti. Sonraki yıllarda Berlin, Paris, Londra ve Rusya gibi başlıca merkezler yanında Avrupa'nın hemen her büyük şehri birbirleriyle bağlantılı bütün bir ağ içinde yer almışlardı.

Avrupa'daki demiryollarının dağılışına bakıldığında Avrupa'daki geçmişteki sanayi bölgeleri ile olan yakın ilişkisi açıkça görülmektedir. İngiltere'de demiryolları ağının merkezini başkent Londra oluşturmaktadır. Fransa'da ise demiryolları merkezini Paris oluşturmaktadır ve buradaki demiryolu ağı radyal bir şebeke halinde gelişmiştir. Fransa'da demiryolu şebekesinin gelişmesinde yer yer topoğrafya şartları yerel güzergâhlar üzerinde önemli etkiler yapmıştır. Masif Central'deki derin vadiler, Fransız Alpleri demiryolu inşasının güç ve masraflı olduğu yerlerdir. Buralarda genellikle az olan demiryolları tüneller ve köprülerle donatılmıştır.

Almanya ve merkezi Avrupa'da demir yolları, kuzey Avrupa Ovası ile Alplerin bir kısmını içine alan bölgede ilk olarak gelişmiştir. Burada Almanya ve Avusturya-Macaristan İmparatorluğu sınırları içinde birbirleri ile ilişkili olarak gelişmiştir. Yirminci yüzyıl başında Avusturya-Macaristan İmparatorluk demiryolları Linz ile Trieste arasında tüneller vasıtasıyla bağlanmıştı. Aslında bu kesimde ilk demiryolları oldukça eskidir ilk demiryolu Viyana'dan Raab'a uzanıyordu. 1828'de açılan bu hatta trenleri at çekiyordu daha sonra Nürnberg ve Fürth hattı (1835), 1839'da ise Leipzig-Dresden hattı açıldı. İsviçre'de ilk hat Zürih'ten Baden'e 1847'de açılmıştı. Avrupa'nın bu kısmındaki demiryolları başlangıçta daha çok Avrupa aşırı yolculuklar ve yük taşıma için kullanıldığından ülke dışı önemleri daha fazlaydı. Bu durum özellikle İsviçre ve Avusturya demiryolları için söz konusuydu. İsviçre'de Basel çevresinde demiryolu ağının gelişmesi buna tipik bir örnektir. Rhine Nehri kenarında yer alan bu şehir Fransız ve Almanya sınırları üzerindedir. Almanya'da ilk demiryolu 1835 yılında Nürnberg ile Fürth arasında inşa edilen demiryoludur. Almanya'da demiryollarının merkezini Berlin şehir oluşturmaktadır (Tümmertekin, 1987).

Avrupa'da demiryollarının yapımında devletlerin belirlediği politikalar önemliydi. Kıta Avrupası'ndaki devletçi geleneğin en çarpıcı örneğini ise Almanya oluşturunuyordu. 1850'lerde Almanya'da sanayileşme başladığı zaman resmî görevliler oldukça aktif bir rol oynadılar. Yeni gelişen sanayileri İngiliz rekabetinden korumak için devlet tarafından koruyucu gümrük tarifeleri kondu. Demir yollarının inşasında, sermayeye kâr garantisi veren ve belirli tekel hakları bağışlayan devletin katkısı büyük oldu. Alman demir yollarının büyük bir bölümü özel şirketlerce yapıldı. Ancak demir yollarının önemli bir bölümü, devlet mülkiyetindeydi ve resmî olarak işletiliyordu. Bu durum, hükûmetin elinde ekonomiyi etkilemek için önemli bir araç oldu. Almanya'da demir yolları ülkeyi bütünleştirmesi, iç ve dış ticaretin gelişmesini teşvik etmesi yanında sanayinin gelişmesine de büyük katkıda bulundu. Almanya, 1840'lara kadar Fransa'dan ve hatta Belçika'dan daha az kömür ürettiyordu; 1860'lara kadar demir üretiminde Fransa'nın gerisindeydi. Ancak bu tarihten sonra demiryolları, hem kömüre ve demire talep yaratarak hem de bu ürünleri kullanan diğer sanayiler için taşıma maliyetlerini düşürerek bu sanayilerin hızla genişlemesine yol açtı. Alman kömür, demir ve çelik üretimi hızla arttı (Güran, 2009).

İtalya’da ise ilk demiryolu 1839 yılında Napoli ile Partici arasında 8 kilometre uzunlukta olarak faaliyete geçmişti. İtalya’da topografik şartlar demiryolu inşası ve bakımını güçleştirmişti. Çok az ülkede İtalya’daki kadar tünel vardır. Ülkedeki demiryolunun çoğu kuzeydedir. Bunun nedeni buranın İtalya’nın en gelişmiş kısmı olması yanında kuzeydeki demiryollarının Avrupa’nın diğer ülkelerinin özellikle ilk zamanlar Avusturya’nın stratejik ve ekonomik ihtiyaçlarına cevap vermek üzere kurulmuş olmasının da rolü vardır. Nitekim daha 1865’te İtalya’nın bu kesiminde demir yolları bir ağ halini almıştı. Buna karşılık biri Napoli’den öteki Bari’den kuzey uzanan 2 ana hat dışında yarımadada başka demiryolu yoktu.

İspanya’da ise ilk demiryolu hattı 1848 de Barselona ile Mataro arasında faaliyete geçti. Fakat kısa bir zaman sonra başkentin birçok fonksiyonları kendisinde toplama eğilimine uygun olarak Madrid demiryollarının başlıca merkezi haline geldi. İspanya’da demiryollarının yoğun olduğu yerler Katalonya ve Bask bölgeleridir. Buralardaki sanayi faaliyetlerinin ihtiyacı olan hammaddeler ve mamul maddelerin sevki demiryollarının gelişmesinde büyük rol oynamıştır. Barselona yerel bir merkez ve aynı zamanda banliyö semtleri ve hatları ile gelişmiş bir şehirdir.

Ayrıca demiryolları Londra, Viyana, Paris, Berlin, Münih ve Moskova gibi demiryolları çağından önce var olan büyük şehirlerin etrafında dairesel bir şekilde gelişmişlerdir. Demiryolları bu merkezlere göre inşa edilmiş ve dağılım düzenleri de tamamen bunlar tarafından şekillendirilmiştir. Genellikle başkent ya da büyük ekonomik ve kültürel merkezlere göre oluşmuş bu ulusal demiryolu ağları zamanla büyük Avrupa demiryolu ağının kısımları haline gelmişlerdir.

Avrupa’da, ABD, Kanada ve Rusya’dakine benzer kıta-aşırı demiryolu hatları olmamakla birlikte uzunlukları ve kıtasal bağlantılarıyla *Paris-Berlin-Moskova* hattı, *Paris-Milano-Brindizi* ya da *Paris-Münih-İstanbul* hattı bir bakıma kıta-aşırı hatlardır. Geçmişte olduğu gibi artık Manş denizi de bir kesintiye neden olmamakta ve tüm bu hatlar, aynı zamanda hız da kazanarak, Londra’ya bağlanmış bulunmaktadır. Avrupa içinde gelişen bu ağ Doğu Avrupa’da nitelik bakımından zayıflamaktadır.

Avrupa’da kıtanın kuzey ve batı kesimleri, özellikle büyük limanların çevreleri yoğun demiryolu ağına sahiptir. Avrupa’da demir yolu yoğunluğu ile sanayi bölgeleri arasında yakın ilişki vardır. Demiryollarının yoğun olduğu sanayi ve ticaret alanlarından Preneler, Alpler ve Karpatlar’a ana hat özelliğinde demiryolları uzanır. Avrupa’daki yoğun demiryolu ağı güney İsveç Oslo çevresini de kapsar. Demiryollarının yoğun olduğu alan kuzeyde İskandinav yaylaları ile sınırlıdır. Bu alanlarda demiryolları genellikle büyük merkezi arasında yer almaktadır.

Genç dağlar ve birçok yüksek yaylalara rağmen, bütünüyle Avrupa demiryollarının gelişmesine uygun olmuştur. Avrupa kıtasında yoğun demiryolu ağı yer almaktadır. Bu kıtadaki demiryollarının toplamı 400,000 km dolayındadır. Burada demiryolu yoğunluğu ile sanayi bölgeleri arasındaki yakın ilişki açık olarak gözlenir: Batı ve merkezi Avrupa sanayi bölgelerinden Pireneler, Alpler ve Karpatlar’a belirli hatlar uzanırken, Avrupa’daki yoğun

demiryolu ağı güney İsveç ve Oslo çevresini de kapsar. Demiryollarının yoğun olduğu alan kuzeyde İskandinav yaylalarıyla sınırlıdır.

Batı Avrupa ülkeleri, 1980'li yılların ikinci yarısından itibaren “İkinci Demiryolu Devrimi”ni (hızlı tren) yaşamaya başlamışlardır. Aslında bu yolda denemeler çok daha önceleri başlamış, ilk olarak 1955 yılında demiryollarında saatte 331 km hıza Fransa’da erişilmişti. Almanya 1992’de Mannheim ve Stuttgart arasında 155 km uzunluğunda yeni bir hat açtı; Fransa’da Paris ve Bretagne arasında uzanan hat 1993 yılında Bordeaux ve İspanya’ya kadar uzatıldı Halen, saatte 250-300 km’den fazla hız yapan trenlerin işlediği hızlı tren yolu ağı Avrupa’yı giderek daha çok sarmaktadır. 1994’de Manş Tüneli’nin açılmasıyla halen belli başlı Avrupa şehirlerini birbirine bağlayan hızlı tren yol ağının genişlemesi daha da hızlanmıştır. *Eurotunnel* ya da *Chunnel* olarak da adlandırılan ve Manş Denizi’nin altından geçerek İngiltere ile Fransa’yı birbirine bağlayan bu tünel sayesinde zaman-mesafe iyice kısalmış ve “Eurostar” trenleri sayesinde Paris-Londra arası yolculuk yaklaşık üç saate inmiştir. Günümüzde Avrupa ülkelerinde hız trenleriyle taşınan yolcu sayısı da 150 milyona ulaşmıştır (Tümerterkin ve Özgüç, 2013).

11.2 Denizyolları

Avrupa’da deniz yolu ulaşımının gelişmesini Vikinglere kadar götürmek mümkündür. Sekizinci ve dokuzuncu yüzyıllarda Vikingler İngiltere’nin sahil kesimleri İzlanda ve kuzey Fransa’yı etkileri altına almışlardı. Milattan sonra 870’de İzlanda’ya muhtemelen Keltler’den öğrenerek deniz yolu kurmuşlar ve onuncu yüzyıl sonlarında Grönland’a kadar ticaret yapmaya başlamışlar ve kuzey Amerika’ya ulaşmışlardı. Onuncu yüzyılda Vikinglerin ticaret ve kolonizasyona yönelmeleriyle ilk olarak Norveç kıyıları ile Beyaz Deniz arasında önemli bir ticaret yolu olan “kuzey yolu”nun öncülüğünü yapmışlardı. Ayrıca orta İsveç’teki göl limanlarından karaiçi su yolları ile Baltık’a ve oradan da belli başlı akarsular vasıtasıyla Rusya ve Avrupa içlerine sokularak Karadeniz, hatta daha ilerideki ticaret merkezlerine ulaşmışlardı.

Vikinglerin ticaret yaptıkları alanlar çok çeşitliydi. Kuzey Denizi İzlanda ve Grönland’dan getirilen kürkler, deriler, boynuzlar, yağ, kurutulmuş balık, yünlü kumaşlar ve tereyağından oluşuyordu. Bunlar Avrupa’da satılıyor ve karşılığında İskoçya’dan tuz ve demir; İngiltere’den hububat, malt ve kumaş, Hollanda’dan kumaş, şarap, mücevherat ve baharat ve İrlanda’dan keten alınıyordu. Batı Avrupa kıyıları ve özellikle Dublin limanı Nordiklerin bu ticaretinde önemli rol oynuyordu. Buradan İspanya ve diğer Akdeniz ülkelerinden getirilen lüks maddeleri sevk ediliyordu.

Avrupa’nın güney kıyılarında 13 üncü yüzyılda ticaret faaliyetlerinin o zamana kadar görülmemiş bir canlılık kazanmıştı. Bu devrede özellikle Cenovalı tüccarlar Akdeniz limanları ile Hollanda ve güney İngiltere’deki limanlar arasında sıkı ticari ilişkiler kurmuşlardı. Böylece doğunun ipekli ve fildişi gibi lüks maddelerinin kuzey Avrupa’nın balık dişleri ve derileriyle rekabet olanağı doğmuş, bu da kuzey ürünlerinin değerlerini kaybetmelerine, dolayısıyla İzlanda ve Grönland ile yapılan ticaretin azalmasına neden olmuştur.

Vikinglerin gemicilik faaliyetlerinin gerilemesindeki nedenlere Orta Çağ sonlarının değişen ticari ve siyasi şartlarına denizcilik teknolojisinin de ayak uydurmuş olmasını da eklemek gerekir. Gerçekten de 13'üncü yüzyıldan itibaren süratle artan nakliyata Batı Avrupa ve Akdeniz ülkelerindeki gemicilik taşıma kapasiteleri ve seferlerin güvenliliğini artırarak cevap vermişse de, İskandinav gemilerinin inşaat tarzlarında çok az değişim olmuştur. Bu da İskandinav gemilerinin Alman ve Hollanda gemileri karşısında eski modeli kalmalarına neden olmuştur. Sözü edilen devrede İngilizlerin deniz ticareti ile büyük ölçüde uğraşmalarına rağmen, kendi gemilerinin nispeten küçük ve sayıca az olduğu ve bu durumun on altıncı yüzyıl sonlarına kadar sürmüş olduğunu da belirtmek gerekir.

Birçok araştırmacılar Almanya'daki bazı şehirlerin Kuzey Avrupa'da ortak ticaret yapmak için birleşmelerini Orta Çağ'ın en önemli olaylarından biri sayarlar. Orta Çağ'da koruyucu kanunların olmaması deniz ticaretinin riskli bir faaliyet haline gelmesine yol açmıştır. Bu devrelerde korsanlık, ticaret gemilerine ele geçirme olağan olaylardı. Batan gemilerin yüklerinin bulana ait olması, değerli mallarla yüklü gemilerin kaçırılmasının bir diğer nedeniydi. İşte bu ortam içinde Avrupa'nın kuzeyinde "Hansa Birliği" olarak bilinen bir örgüt oluştu. Birçok Alman şehirleri herşeyden önce ticaret faaliyetlerini güvenlik altına almak için birleştiler. İlk hareket Baltık'ta Gothland adasında meydana geldi. Bu ada Finlandiya'ya da ve İsveç yolu üzerinde önemli bir mevkide idi. Adanın başlıca limanı olan Wisby ringa balıkçılık merkezi idi. 13 üncü yüzyıl ortalarına doğru Alman şehirlerinden Hamburg'a Baltık ve Kuzey denizlerindeki ticaret faaliyetlerini güvenlik altına almak üzere bir birlik kuruldu. Gothland'daki Wisby de dahil olmak üzere diğer birçok şehir de bu birliğe katıldılar. Birlikte 1300 yıllarına doğru 70 şehir vardı.

Ondördüncü yüzyıl sonlarına doğru ise doğuda Rusya'da Livonia eyaletinden batıda Hollanda'da Zuider Zee kıyılarına, kuzeyde Finlandiya Körfezi'nde Reval'den güneyde Hannover'den Göttingen'e kadar uzanan sahadaki önemli şehirlerin hepsi birliğe katılmışlardı. Hansa Birliği güçlendikçe Baltık'da Venediklilerin Adriyatik Denizi'ndekine benzer bir hükümdarlık kurdular. Hansa'nın azımsanmıyacak askeri gücü vardı. Ticaret yolları ve merkezlerini korumak için şehir halkının önemli bir kısmı asker olarak eğitilmişti.

Akdeniz'de ulaşım ise MS 300'da Roma İmparatorluğu'nun merkezi İstanbul'a geçtikten sonra Romalılar İran'a giden karayolları ve Ege ile Doğu Akdeniz'deki denizyollarını denetim altına almışlardı. Bu devrede İstanbul Akdeniz'in büyük bir antrepo haline gelmiş bütünüyle Akdeniz'de de esas olarak Bizans'ın ihtiyaçlarını karşılayan bir deniz ticareti gelişmişti. Daha önce de belirtildiği gibi yedinci yüzyılın başlarında ise Araplar Doğu Akdeniz'i ele geçirmişler, M.S. 660'da Sicilya'yı ve 711'de de İspanya'yı işgal ederek Akdeniz'in bütün güney sahili boyunca hâkim duruma geçmişlerdi. Sekizinci yüzyılın ortalarında Bizanslıların Akdeniz havzasının kuzeydoğusunun büyük bir kısmında kontrolü tekrar ele geçirdikleri görülür. Bu arada karayollarını da kullanarak özellikle Asya ürünlerinin ticaretini yapmaya başladılar. Venedikliler de bu mallardan bir kısmını kendi limanlarında depoladıktan sonra Avrupa'nın kuzeyine sevk ediyorlardı. Dokuzuncu yüzyıl sonları Venediklilerle Arapların Ege ve Doğu Akdeniz'de sık sık birbirleriyle deniz savaşları yaparak ticaret faaliyetlerini sürdürmeleriyle geçti. Daha sonraları 13'üncü yüzyılda Venedik

kalyonlarının Mısır ve kuzey Afrika'ya düzenli seferler yaptıkları bilinmektedir. Araştırmacılar Venediklilerin aynı zamanda savaş gemisi olmakla beraber, Akdeniz'e uygun mükemmel bir ticaret gemisi olarak geliştirilmiş oldukları bu kalyonların tarifeli seferler yapan gerçek anlamda ilk yük gemileri olduğu fikrindedirler. Devlet tarafından yaptırılıp belli tarife göre çalıştırılmak üzere tüccarlara kiralanen bu teknelerin yapımı ve işletilmesi çok masraflı idi. Fakat doğunun yüksel hafif pahada ağır mallarının Venedik'te satılmak üzere taşınmasında çok yararlı olmuşlardı.

Venedik kalyonlarını seferleri o zamanki gemiler için gerekli olan rüzgarlardan çok pazarların isteklerine göre ayarlanmıştı. Gemiler Temmuz ve Ağustos aylarında konvoylar halinde Venedik'ten İskenderiye'ye sefer yapıyorlar ve İtalya ile kuzey Avrupa'nın Noel bayramlarına yetiştirilmek üzere ipekliler, kumaşlar, hurma ve baharat yüklü olarak Kasım ve Aralık aylarında Rodos ve Girit adaları üzerinden geri dönüyorlardı.

Cenovalıların ticaret faaliyetleri pek düzenli olmadığı gibi taşınan yük ve gemi tipleri de değişti. Bunlarıki geniş ve daha fazla yük alabilen fakat yalnız yerken ile hareket eden gemilerdi. Bunlar esas olarak pamuk, boya, kereste ve hububat gibi yükte ağır değerinde daha hafif maddeleri taşıyorlardı.

Genel olarak Avrupa'nın kuzey batısı ile ticaretin artışı Venedikliler, Cenovalılar ve Floransalıları gemi inşa tekniğini geliştirmeye yöneltmiştir. Bir süre sonra Atlantik'te 500 ile 1000 tonluk büyük teknelerinin ortaya çıktığı görülür. Böylece kışın sefer yapabilme olanağı İtalyanların deniz ulaşımında ilerlemeleri neden olmuştur. Bu şekilde denizden kazanılan zenginliğin İtalya'da büyükşehirlerde sanatın ve kültürün gelişmesinde büyük katkısı olmuştur. Bu durum Portekizlilerin onaltıncı yüzyıl başlarında Ümit Burnu'ndan dolaşan yeni bir okyanus ticaret yolunu açmalarına kadar sürmüştür (Tümerterkin, 1987).

11 ve 15. yüzyıllar arasında Avrupa, ekonomik alanda şaşırtıcı şekilde saldırgan olmasına rağmen siyasi ve askerî bakımdan potansiyel istilacılara oldukça açık durumdaydı. 15. yüzyılın sonuna kadar Avrupa, Doğu ile askerî karşılaşmalarından hep yenik çıkmıştı. Fakat Türklerin Avrupa'nın kalbine kadar sokulduğu bir zamanda ani ve büyük bir değişim oldu. Batı Avrupa ülkeleri, okyanuslara doğru başarılı bir istila atılımına giriştiler. Onların ilerleyişi, ümit edilemeyecek kadar hızlı gerçekleşti. Yüzyıldan biraz fazla bir sürede önce Portekizliler ve İspanyollar, daha sonra Hollandalılar ve İngilizler, Avrupa'nın dünya çapındaki hâkimiyetinin ilk temellerini attılar.

Avrupa'da teknolojik açıdan önemli değişimlerin ortaya çıktığı bir alan da okyanus denizciliği idi. Okyanus denizciliği, kıyı denizciliğinden oldukça farklıydı. Onun gelişmesi, yeni araçların ve tekniklerin doğuşunu teşvik etti. Denizci kronometrelerinin icadı, harita yapımı alanındaki ilerlemeler, deniz toplarının gelişmesi önemli birkaç örnektir. Teknik nitelikteki değişimlerin ekonomik sonuçları önemli oldu. Denizci kronometreleri, aynı zamanda bu konuyla ilgili sanayide yeni gelişmeler doğurdu. Deniz topları, metalürji sanayisinde gelişmeleri teşvik etti.

Gemi yapımındaki yenilikler ise gemicilik sanayisinde gelişmelere yol açtı. Atlantik

ticaretindeki gemilerin ortalama büyüklüğü, 16. yüzyıl boyunca 200 tondan 600 tona yükseldi. Bazı savaş gemilerinin kapasitesi 1.500 tona ulaştı. Fakat en önemli yenilik, 16. yüzyılın sonunda ortaya çıkan *fluyt* adlı özel ticari taşıma gemileriydi. Günümüzün tankerlerine benzetilebilecek olan bu gemiler, özellikle buğday ve kereste gibi hacimli fakat düşük değerli malların taşınması için planlanmıştı ve diğer gemilere göre daha az tayfa gerektiriyordu.

17. yüzyıl ortalarındaki Avrupa ekonomisi ile 15. yüzyıl Avrupa ekonomisi arasında önemli farklar vardı. Denizaşırı genişleme sayesinde Avrupa ile Asya arasında doğrudan yeni bir deniz yolu açılmıştı. Dünya tarihi açısından daha önemli bir sonuç ise Avrupalıların batı yarım küreyi ele geçirmesiydi. Keşiflerle aranandan daha fazlası bulunmuş ve Avrupa, ekonomik kaynak arzını büyük ölçüde genişletmişti

Avrupa kültürünün Yeni Dünya'ya taşınması ve yerli kültürlerin yok edilmesi Avrupalı genişlemenin önemli sonuçlarından biridir. Ancak genişleme, Avrupa kültürünü de etkiledi. Bu açıdan önemli bir gelişme, ticaret hacminin ve mal çeşitlerinin büyük bir artış göstermesiydi. 16. yüzyılda doğudan baharat ve batıdan altın Avrupa'ya yapılan ithalatın büyük bir bölümünü meydana getiriyordu. 1594 gibi oldukça ileri bir tarihte bile Yeni Dünya'dan yapılan ithalatın %95'i altın ve gümüştü. Ancak diğer mallar da ticaret ağına girmeye ve bu malların miktarları artmaya başlamıştı (Güran, 2009).

Avrupa kıtası deniz ulaşımı açısından da oldukça gelişmiş bir bölgedir. Kıtada deniz taşımacılığı ve ticareti çok eskilere Yunanlılar ve daha sonra Romalıları kadar uzanır. Romalıları'dan sonra Portekizliler, Cenevizliler ve Venedikliler Avrupa'daki başlıca denizci uluslar olarak dikkati çekmişlerdi. Roma'nın çöküşünden sonra, Orta Çağ da ticaret şehirleri ve limanları doğmaya başlamış, Akdeniz'de Venedik, Floransa, Cenova, Pisa, Marsilya, Barselona ve Kuzey Avrupa'da da *Hansa* şehirleri denizyolu ulaşımının kavşak noktaları haline gelmişlerdi. Sonraları, denizlerde İspanyol ve Portekiz egemenliğiyle süren durum buharın keşfi, maden kömürünün ortaya çıkması ve büyük sanayi devrimiyle yepyeni bir görünüm kazanmıştı. Artık, yeni yeni değerlendirilmeye başlayan hammaddeler ve enerji kaynakları ile işlenmiş maddelerin taşınma devri başlamış, kıta içindeki yollar da bu eğilime uyarak kıyılara yönelmiş ve oluşmaya başlayan belirli denizyolu terminalleriyle bağlantı kurulmaya başlanmıştı. Öte yandan, buharlı gemiler sefere konulduğu için düzenli seferler yapan gemicilik de geliyordu. Bu gelişmeler zaman içinde Avrupa'daki pek çok küçük liman şehrinin büyüyerek günümüzün önemli limanları haline gelmesine neden oldu. Bunlar arasında Rotterdam, Anvers, Hamburg, La Havre, Rouen, Barselona, Bordo(Bordeauxs), Marsilya, Novotallinskiy, Pire ve Selanik yer almaktadır. Avrupa'da deniz limanları yanında, kara içi su yollarında da önemli miktarda yük ve yolcu taşınması, bu yollar üzerinde de birçok yerleşmenin oldukça yoğun liman faaliyetlerine sahne olmasına yol açmaktadır. Bunlar arasında en önemlileri Duisburg, Köln, Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe (Almanya) ve Strasbourg (Fransa) dur.

Avrupa geçmişten beri sahip olduğu dünya deniz ticaret filosu ve deniz ticareti gelirleri ile de dünyanın en önemli bölgelerinden biridir. 1900'lerin başlarında İngiltere dünya

deniz ticaret filosunun yarısından fazlasına sahipti. Sonraki yıllarda bu oranda artma ve azalmalar görülmesine rağmen İngiltere her zaman dünya deniz ticaretinde önemli bir ülke olmuştur. Yine Almanya 1930'larda dünyanın ikinci büyük deniz ticaret filosuna sahipti. I.Dünya Savaşı'ndan sonra hızlı bir büyüme yaşadıysa da bunu 1930'dan II. Dünya Savaşı'na kadar süren bir azalma devresi izledi. Bununla birlikte Almanya da günümüzün önemli deniz ticaret filolarına sahip ülkeleri arasındadır. Yine 1900'lerin başından beri dünya deniz ticaret filosu içinde önemli bir yere sahip olan Norveç ise 1961'de 12 milyon tonla dünyanın üçüncü büyük deniz ticaret filosuna sahipti. Norveç deniz ticaret filosu da yıllara göre bazen oldukça keskin iniş- çıkışlar (sayı ve taşıdığı mal miktarı açısından) yaşamasına rağmen halen dünyanın büyük deniz ticareti filolarına sahip ilk on ülkesi arasında yer almaktadır. Bu ülkeler dışında Yunanistan ve İtalya da sahip oldukları deniz ticaret filoları ile Avrupa'nın önemli ülkeleridirler (Tümertekin ve Özgüç, 2013).

Uygulamalar

Öğrenci bu bölümde Avrupa'nın demir ve deniz ulaşımını gösteren haritaları incelemelidir.

Uygulama Soruları

1) Avrupa'nın Kuzey Denizi kenarındaki önemli limanlarından üç tanesinin adını belirtiniz.

Cevap: Rotterdam, Anvers, Hamburg.

Bu Bölümde Ne Öğrendik Özeti

Avrupa sanayinin ilk çıktığı ve yayıldığı bölge olduğundan sanayi ile bağlantılı ulaşım faaliyetlerinin de hızla geliştiği bölge olma özelliğine sahip olduğunun öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa'da kıtanın kuzey ve batı kesimlerinin, özellikle büyük limanların çevreleri yoğun demiryolu ağına sahip oldukları; Avrupa'da demir yolu yoğunluğu ile sanayi bölgeleri arasında yakın ilişki olduğu ve demiryollarının yoğun olduğu sanayi ve ticaret alanlarından Preneler, Alpler ve Karpatlar'a ana hat özelliğinde demiryolları uzandığının öğrenilmesi sağlandı. Avrupa'daki yoğun demiryolu ağının güney İsveç ve Oslo çevresini de kapsadığı ve demiryollarının yoğun olduğu alanın kuzeyde İskandinav yaylaları ile sınırlı olduğu ve bu alanlarda demiryollarının genellikle büyük merkezler arasında yer aldıkları öğretildi.

Avrupa'da demiryollarının güzergâh ve doğrultularının belirlenmesinde akarsuların büyük etkileri olduğu; Avrupa'nın ortasında çeşitli doğrultulara yönelerek doğal yollar oluşturmakta olan akarsuların, karayolları yanında aynı zamanda demiryollarını da vadilerine çektiklerinin bunlardan Elbe Nehri'nin Bohemya yüksek kütlesinin kenarında Tuna ülkelerinin kuzeybatı Avrupa'ya kolayca erişebilmesini sağlayan ünlü Sakson ve Elbe kapılarını açtığı ve yine Tuna Nehri'nin de Transilvanya Alpleri'nin batı ucunda merkezi ve güneydoğu Avrupa arasında kolay geçişi sağlayan ünlü Demirkapı geçidini oluşturduğunun, batı Avrupa'nın ise Rhone-Saone depresyonu vasıtasıyla Akdeniz'e kolaylıkla bağlandığının öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa'da demiryolları yerleşmeleri izleyerek gelişme gösterdiği bu tarihi faktörün demiryolu ağlarının dalış düzenlerinde açık olarak yansıdığının öğrenilmesi sağlandı. Avrupa'da demir yolları özellikle önemli merkezlerin etrafında dairesel bir ağa oluşturarak geliştikleri bu sayede Londra, Paris, Berlin, Münih, Viyana ve Moskova gibi büyük şehirlerin etraflarında demiryolu ağının oluştuğunun öğrenilmesi sağlandı. Sonraki dönemlerde Avrupa demiryollarında gözlenen bir başka değişimde yükten çok yolcu taşımaya yönelmenin olduğu bunda özellikle işadamlarına hizmet veren sistemde şehirlerarası bağlantıların düzenli ve hızlı yapılmasının esas alındığının öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa kıtasının deniz ulaşımı açısından da oldukça gelişmiş bir bölge olduğu; kıtada deniz taşımacılığı ve ticaretin çok eskilere Yunanlılar ve daha sonra Romalılara kadar uzandığının Romalılar'dan sonra Portekizliler, Cenevizliler ve Venediklilerin Avrupa'daki başlıca denizci uluslar olarak dikkati çektiklerinin öğrenilmesi sağlandı. Roma'nın çöküşünden sonra, Orta Çağ da ticaret şehirleri ve limanları doğmaya başlamış, Akdeniz'de Venedik, Floransa, Cenova, Pisa, Marsilya, Barselona ve Kuzey Avrupa'da da *Hansa* şehirleri denizyolu ulaşımının kavşak noktaları haline geldikleri, sonraları, denizlerde İspanyol ve Portekiz egemenliğiyle süren denizlerdeki hâkimiyetin buharın keşfi, maden kömürünün ortaya çıkması ve büyük sanayi devrimiyle yepyeni bir görünüm kazandığının öğrenilmesi sağlandı. Böylece yeni yeni değerlendirilmeye başlayan hammaddeler ve enerji kaynakları ile işlenmiş maddelerin taşınma devrinin başladığı, kıta içindeki yollar da bu eğilime uyarak kıyılara yönelmiş ve oluşmaya başlayan belirli denizyolu terminalleriyle bağlantı kurulmaya başladıklarının öğrenilmesi sağlandı. Öte yandan, buharlı gemiler sefere konulduğu için

düzenli seferler yapan gemiciliğinde geliştiği, bu gelişmelerin zaman içinde Avrupa'daki pek çok küçük liman şehrinin büyüyerek günümüzün önemli limanları haline gelmesine neden olduğunun, bunlar arasında Rotterdam, Anvers, Hamburg, La Havre, Rouen, Barselona, Bordo(Bordeauks), Marsilya, Novotallinskiy, Pire ve Selanik gibi limanların yer aldığı öğrenilmesi sağlandı. Avrupa'da deniz limanları yanında, kara içi su yollarında da önemli miktarda yük ve yolcu taşınması, bu yollar üzerinde de birçok yerleşmenin oldukça yoğun liman faaliyetlerine sahne olmasına yol açtığı, bunlar arasında en önemlilerinin Duisburg, Köln, Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe (Almanya) ve Strasbourg (Fransa) olduğunun öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa geçmişten beri sahip olduğu dünya deniz ticaret filosu ve deniz ticareti gelirleri ile de dünyanın en önemli bölgelerinden biridir. 1900'lerin başlarında İngiltere dünya deniz ticaret filosunun yarısından fazlasına sahipti. Sonraki yıllarda bu oranda artma ve azalmalar görülmesine rağmen İngiltere her zaman dünya deniz ticaretinde önemli bir ülke olmuştur. Yine Almanya 1930'larda dünyanın ikinci büyük deniz ticaret filosuna sahipti. I.Dünya Savaşı'ndan sonra hızlı bir büyüme yaşıdıysa da bunu 1930'dan II. Dünya Savaşı'na kadar süren bir azalma devresi izledi. Bununla birlikte Almanya da günümüzün önemli deniz ticaret filolarına sahip ülkeleri arasındadır. Yine 1900'lerin başından beri dünya deniz ticaret filosu içinde önemli bir yere sahip olan Norveç ise 1961'de 12 milyon tonla dünyanın üçüncü büyük deniz ticaret filosuna sahip olduğunun öğrenilmesi sağlandı.

Bölüm Soruları

- 1) Avrupa'da ilk demiryolu hangi ülkede inşa edilmiştir?
- 2) Aşağıdaki ülkelerden hangisi denizyollarının gelişimi açısından diğerlerine göre daha az gelişmiştir?
 - a) Fransa
 - b) İngiltere
 - c) İtalya
 - d) Arnavutluk
 - e) İspanya
- 3) Avrupa'da demir yolları önemli merkezlerin etrafında dairesel bir ağa oluşturarak gelişmiştir bu merkezler hangileridir?
- 4) 13 üncü yüzyılda ticaret faaliyetlerinin canlanması ile Cenovalı tüccarlar hangi kuzey Avrupa limanları ile sıkı ticari ilişkiler kurdular?
- 5) Orta Çağ'da Almanya'daki bazı şehirlerin Kuzey Avrupa'da ortak ticaret yapmak için birleşmeleriyle kurdukları birliğin adı nedir?
- 6) İspanya'da ilk demiryolu hattı 1848 de hangi iki şehir arasına faaliyete geçti?
- 7) Almanya'da demiryollarının ülkeyi bütünleştirmesi ile ekonomik yaşamda hangi değişiklikler meydana gelmiştir?
- 8) Fransa'da demiryolları ağının merkezini şehri oluşturmaktadır.
- 9) Fransa'da demiryolu inşasının güç ve masraflı olduğu yerler nereleri olmuştur?
- 10) Avrupa'da kıtanın.....ve.....kesimleri özellikle büyük limanların çevreleri yoğun demiryolu ağına sahiptir.

Cevaplar

1) İngiltere, 2)d, 3)Londra, Paris, Berlin, Münih, Viyana ve Moskova, 4) Hollanda ve güney İngiltere'deki limanlar, 5) Hansa Birliği 6)Barselona ile Mataro,7) iç ve dış ticaret ile sanayi gelişmiştir, 8) Paris, 9) Masif Central'deki derin vadiler ve Fransız Alpleri, 10) kuzey ve batı.

12. AVRUPA’NIN EKONOMİK YAPISI: ULAŞIM

Bu Bölümde Neler Öğreneceğiz?

Bu bölümde Avrupa'daki kara ve havayollarını öğreneceğiz.

Bölüm Hakkında İlgi Oluşturan Sorular

1) Ticari havacılık faaliyetleri ilk olarak hangi ülkede başladı?

Cevap: Fransa

2) Avrupa'nın bugünkü karayolu sisteminin temeli.....tarafından oluşturulmuştur.

Cevap: Romalılar

Bölümde Hedeflenen Kazanımlar ve Kazanım Yöntemleri

Konu	Kazanım	Kazanımın nasıl elde edileceği veya geliştirileceği
Ulaşım coğrafyası	Avrupa’da ulaşım faaliyetlerinin gelişiminde etkili olan faktörleri öğrenir.	Prof. Dr. Erol Tümertekin ve Prof.Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Ekonomik Coğrafya–Küreselleşme ve Kalkınma” (2011, Çantay Kitabevi) adlı kitabın ilgili bölümlerinin okunması; Prof.Dr. Erol Tümertekin’e ait “Ulaşım Coğrafyası” kitabının ilgili bölümünün okunması; Prof. Dr. İbrahim Güner ve Doç. Dr. Mustafa Ertürk’e ait “Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası” (Nobel Kitabevi, 2013) kitabında ilgili bölümün okunması
Ulaşım coğrafyası	Avrupa’da karayollarının gelişim süreci ve bugünkü durumunu öğrenir.	Prof. Dr. Erol Tümertekin ve Prof.Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Ekonomik Coğrafya–Küreselleşme ve Kalkınma” (2011, Çantay Kitabevi) adlı kitabın ilgili bölümlerinin okunması; Prof. Dr. Erol Tümertekin’e ait “Ulaşım Coğrafyası” kitabının ilgili bölümünün okunması; Prof. Dr. İbrahim Güner ve Doç.Dr. Mustafa Ertürk’e ait “Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası” (Nobel Kitabevi, 2013) kitabında ilgili bölümün okunması
Ulaşım coğrafyası	Avrupa’da havayollarında yaşanan gelişim süreci ve bugünkü durumunu öğrenir.	Prof. Dr. Erol Tümertekin ve Prof.Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Ekonomik Coğrafya–Küreselleşme ve Kalkınma” (2011, Çantay Kitabevi) adlı kitabın ilgili bölümlerinin okunması; Prof.Dr. Erol Tümertekin’e ait “Ulaşım Coğrafyası” kitabının ilgili bölümünün okunması.

Anahtar Kavramlar

- Avrupa’da ulaşım
- Avrupa’da karayolları
- Avrupa’da havayolları

Giriş

Ulaşımı öteki ekonomik faaliyetlerden, özellikle sanayiden ayrı düşünmek pek mümkün değildir. Ulaşım sistemlerinin gelişmesinin Büyük Sanayi Devrimi'nin önemli bir aşaması olduğu bilinmektedir. Sanayi ile başlayan büyük miktarda ve çeşitli hammadde talebi, tarımın ve başta madencilik olmak üzere, başka ekonomik faaliyetlerin yapısal değişime uğramalarına neden olmuş; artık büyük çapta üretim ve tüketim, bunlara bağlı olarak da büyük çapta taşıma faaliyetleri devri açılmıştı. Avrupa sanayinin ilk çıktığı ve yayıldığı bölge olduğundan sanayi ile bağlantılı ulaşım faaliyetlerinin de hızla geliştiği bölge olma özelliğine sahiptir. Demiryolları ile başlayan bu süreç deniz, karayolları ve son olarak da hava yollarındaki gelişmelerle günümüze kadar sürmüştür.

Avrupada eskiden beri önemli karayolları güzergahlarına sahipti. İlk yollar çoklukla belirli yerlerden elde edilen değerli maddelerin taşınmasıyla ortaya çıkmıştır. Amber bunlardan birisidir. Batı Avrupa'da ilk yolların bazıları da kalay taşınmasıyla bağlantılı olmuştur. Akdeniz bölgesinde, özellikle Roma İmparatorluğu'nda bakırla karıştırılarak bronz elde etmek için gerekli olan bu madde güneybatı İngiltere'de Cornwall'dan gemiyle Baltık'a, oradan da Amber Yolu'nu izleyerek Akdeniz'e indiriliyordu. Daha sonraları kalay Manş Denizi'nden gemiyle Fransız limanlarına taşınıp, çoğunlukla Boulogne'a, oradan da at sırtında Marsilya'ya sevk edilirdi.

Avrupada eskiden beri önemli karayolları güzergahlarına sahip bir bölge olmasına rağmen karayollarının gelişmesinde Romalıların büyük katkısı olmuştur. Kuşkusuz Avrupa'daki ilk yolların en ünlüleri arasında Roma yolları gelir.

Bütün ulaşım sektörleri gibi Avrupa'da karayolu ulaşımı da oldukça gelişmiştir. Özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa'daki ülkelerin ekonomik örgütler halinde gruplanmalarının sağladığı başta gümrükler olmak üzere, birçok kolaylıklar kıtada eskiden ulaşım üzerinde kısıtlayıcı rol oynayan politik sınırları adeta ortadan kaldırmıştır. Dünyanın ekonomik bakımdan en gelişmiş ve gelir seviyesinin en ileri olduğu bir bölge olmasının da katkısıyla özel binek otosu sahipliğinin fazla olmasının bu kıtada karayollarının gelişmesindeki rolü büyüktür.

Avrupa dünyanın en yoğun modern ve yeterli karayolları ağına var olduğu bölgelerden biridir. Her ülke içinde çeşitli doğrultularda kollara ve bağlantıları sahip olan ulusal ağlar, artık kıtadaki büyük karayolu ağı içinde yer almışlardır. Dolayısıyla yoğunluk değişik olmakla beraber kıtada karayolu ile erişilmeyecek yerleşme merkezleri yoktur

İlk olarak Fransa'da başlayan ticari hava seferleriyle yepyeni bir ulaşım sistemi ortaya çıkmıştı. İlk yıllarda gelişmenin çok ağır oldu. Hava yollarındaki asıl gelişme ancak II. Dünya Savaşı'ndan sonra oldu. Havayollarının kısa bir süre içinde bugünkü duruma erişmelerinde ise bu sektörde çok dikkat çekici bir özellik olan teknik buluşların çeşitli güçlükleri hızla çözümülemesi büyük rol oynamıştır.

Yolcu sayısı bakımından Avrupa'nın önde gelen havalimanlarının uluslararası düzeyde

Londra Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt ve Amsterdam Schiphol önemlerini korumaktadırlar. Havalimanlarının da, diğer ulaşım sektörlerindeki gelişmelerde de rastlandığı gibi, ele alınan özelliklere göre (yolcu taşınması, yük taşınması ya da kalkış-inişler) zaman içinde ya da bir yıldan diğer yıla önem sıraları değişebilmektedir.

Bugün Avrupa havayollarının, Doğu Avrupa dışında, çok yoğun bir ağ oluşturdukları görülmektedir. Ülke başkentlerinin düğüm noktalarını oluşturduğu bu ağ içinde, ayrıca, bütün önemli şehirlerle de bağlantı kurulmuştur. Öte yandan, her ülke havayolu, çoğu dünyanın diğer yerlerine uzanan, seferler de yapmaktadırlar.

12.1 Karayolları

Avrupada eskiden beri önemli *karayolları* güzergahlarına sahipti. İlk yollar çoklukla belirli yerlerden elde edilen değerli maddelerin taşınmasıyla ortaya çıkmıştır. *Amber* bunlardan birisidir. Konifer ağaçların yarattığı bir reçine fosili olan amber en çok Baltık Denizi kıyılarında çıkarılır. Reçine çıkarılan ağaçlar Buzul istilâsından önce Eosen'den itibaren kuzeybatı Avrupa ve bütün Baltık kıyılarını örtmekteydi. Bu yüzden, Vistül'ün doğusunda *Frisches Haff* ile *Kurisches Haff* arasında uzanan amber yatakları en önemlisidir. Öteki belli başlı yataklar yine Baltık'ta Elbe ile Oder arasında ve Danimarka'nın batı kıyılarında yer alır. Bütün bu kıyılarda sarı amber kumlar arasında bulunur; iç kısımlarda ise fosil olarak az miktarda linyit ocaklarından çıkarılır. Önceleri Jutland ve Elbe deltasında elde edilen amberler Rhein ve Rhône vadileri boyunca Marsilya'ya gönderiliyordu. Elbe vadisini izleyerek Bohemya ve Moravya'dan geçip Tuna vadisine varan ikinci bir yol Klagenfurth'a kadar gidip oradan güneye dönerek Trieste'nin hemen batısında denize varıyordu. Vistül'ü izleyen bir diğer yol da güneyde bu yolla birleşiyordu. Bydgoszcz'de Vistül'den ayrılan bir diğer kol ise Galiçya üzerinden Dinyester vadisi vasıtasıyla Karadeniz'e; bir başka yol da kuzeyden Dinyeper'e varıp, Kiev'e ulaşıyordu. Akdeniz bölgesinde amber ticareti M.Ö.2000 yıllarında başlamış; arada bazı kesintilerle 20'inci yüzyıla kadar sürmüştür.

Batı Avrupa'da ilk yolların bazıları da *kalay* taşınmasıyla bağlantılı olmuştur. Akdeniz bölgesinde, özellikle Roma İmparatorluğu'nda bakırla karıştırılarak bronz elde etmek için gerekli olan bu madde güneybatı İngiltere'de Cornwall'dan gemiyle Baltık'a, oradan da Amber Yolu'nu izleyerek Akdeniz'e indiriliyordu. Daha sonraları kalay Manş Denizi'nden gemiyle Fransız limanlarına taşınıp, çoğunlukla Boulogne'a, oradan da at sırtında Marsilya'ya sevk edilirdi.

Avrupa'da eski göç yolları ve tarih öncesi devirlerin kalıntılarının toplandığı alanlar ise doğu-batı doğrultusunda üç ana hat boyunca uzanırlar:

(a)*Tuna Vadisi'nden Bourgogne'a (Fransa) kadar uzanan yol:* Alp ve Hersinyen Dağları arasında bir dizi vadiden oluşan bu uzun gedik Macaristan steplerini Paris havzasına bağlar;

(b)*Orta Avrupa yolu:* Hersinyenlerin hemen kuzeyini izleyen bu yol Brandenburg'dan Hollanda, Belçika, oradan da Picardie'ye (Fransa) uzanır;

(c)*Kuzey Denizi boyunca uzanan yol:* Daha yakın zamanlarda kullanılmıştır.

Avrupada eskiden beri önemli karayolları güzergahlarına sahip bir bölge olmasına rağmen karayollarının gelişmesinde Romalıların büyük katkısı olmuştur. Kuşkusuz Avrupa'daki ilk yolların en ünlüleri arasında Roma yolları gelir. İlk büyük Roma yolu 259 km uzunluğunda Roma ile Brindizi arasındaki *Via Appia*'dır. Yapımına M.Ö.312 yılında başlanmış olan bu yol, önceleri, yalnızca çakıl döşeliydi. Daha sonra kaldırım taşı döşendi. *Via Appia*'dan sonra Roma'yı Po Ovası'na bağlayan *Via Flaminia* inşa edildi. Roma ile Arles arasında inşa edilen *Via Aurelia* ise *Via Domitia* İspanya'ya kadar uzanıyordu. Bundan sonra

yollar sürekli bir şekilde yayıldı. Böylece de ünlü Roma yolları ağı meydana geldi. Bu ağın merkezini Roma oluşturuyor ve Roma yolları İskoçya'dan Kudüs'e kadar geniş bir alanı kapsıyordu. Ağ içinde en uzun yol 6,400 km uzunlukta idi. Bütün Roma yolları ağının uzunluğu ise en gelişmiş devresinde 80,800 km'yi buluyordu. Roma yollarının kalitesi yer yer değişti: bazı kısımlar kaldırım taşı döşeli, bazıları ise çakıl kaplıydı. Her ne kadar Roma yollarının çok kez askerî amaca hizmet ettiği ileri sürülmüşse de, Romalıların bir ülkeyi fethettikten sonra oraya uzattıkları yollar askerî amaçlar yanında, o ülkenin idaresi için gerekli bağlantıyı sağlıyor, yolcu ve yük taşınması da yapıyordu. Roma yollarında asker ve halk yürüyerek günde 30 km, atla 60-70 km kadar yol alabiliyor; Roma atlı arabaları (*chariot*) ise 160 km yapabiliyordu. Roma yollarının birçoğu bugünkü modern yolların güzergâhı olduğu gibi, köprülerinin çoğu da hâlâ kullanılmaktadır. 18'inci yüzyılda Avrupa'nın bazı yerlerinde, örneğin Fransa ve İtalya'da, geniş alanlarda karayolları inşasının ağır gelişmesi buralarda Roma yollarının hâlâ kullanılmakta olmasına bağlanmaktadır (Tümer, 1987).

Modern karayollarının yapımı, esas olarak, ondokuzuncu yüzyılda iki İngiliz mühendisinin geliştirdikleri bir teknikle başlamıştır. *Thomas Telford* (1751-1834) ve *John MacAdam* (1756-1836) tarafından geliştirilen ve *makadam* adı verilen stabilize yollar hızla yaygınlaşmıştır. Bu yöntem, doğal yolun basınçla sertleştirildikten sonra asfalt ya da beton ile örtülmesi şeklindeydi. Böylece de doğal etkenlerin bozucu etkisi en aza indiriliyordu. MacAdam ve arkadaşının tekniği önce İngiltere'de uygulandı; 1760 yıllarında Birmingham 168 şehir ve kasabayla bağlanmış durumdaydı. Böylece, gerek İngiltere ve gerekse başka öteki Avrupa ülkeleri başta olmak üzere, dünyanın birçok yerinde karayolları yapımı hızla gelişirken, öte yandan, yine İngiltere'de bir başka ulaşım sektörü ortaya çıkıyordu, bu da demiryolları idi. 1874 yılında İngiltere'de karayolları üzerinde atlı araba servisinin iyice yayılmış ve düzenli bir çalışma içindeydi. Şebekenin merkezini Londra oluşturuyordu. Londra'dan Birmingham'a haftada 122, Manchester'e 119 ve Liverpool'a 68 sefer yapılmakta olması trafiğin bir hayli yoğun olduğunu gösterir. Yeni ulaşım sektörü olarak ortaya çıkan demiryolu, karayolu ulaşımını işte bu durumda buldu ve iki sektör arasında bugün de süregelen rekabet başlamış oldu. Ancak, karayolları demiryollarından önce de bir başka yolun daha rekabetine maruz kalmıştı: Bu da kara içi su yolları, *kanallard*. Özellikle belirli yerlerde küçük nehir gemileriyle seyahat hem daha ucuz hem de daha rahat oluyordu. Örneğin Londra ile New Castle arasında kısa zamanda su yolu tercih edilmeye başlanmış, demiryollarının ortaya çıkışı ve hızla yayılışı ise karadaki bu tip ulaşım faaliyetlerini iyice engellemişti.

Bütün ulaşım sektörleri gibi Avrupa'da karayolu ulaşımı da oldukça gelişmiştir. Özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa'daki ülkelerin ekonomik örgütler halinde gruplanmalarının sağladığı başta gümrükler olmak üzere, birçok kolaylıklar kıtada eskiden ulaşım üzerinde kısıtlayıcı rol oynayan politik sınırları adeta ortadan kaldırmıştır. Dünyanın ekonomik bakımdan en gelişmiş ve gelir seviyesinin en ileri olduğu bir bölge olmasının da katkısıyla özel binek otosu sahipliğinin fazla olmasının bu kıtada karayollarının gelişmesindeki rolü büyüktür. Karayollarının yapımındaki standart durum yanında, trafikte emniyet ve kolaylık sağlayan tesislerin de uluslararası standartlarda oluşu Avrupa'da karayollarının uluslararası nitelikte olmasını sağlamıştır. Bu durum sadece yolcu trafiğinin

temelini teşkil eden turizmin gelişmesine yol açmamış, aynı zamanda karayollarında giderek yoğunlaşan yük taşımasını da teşvik etmiştir. Zaman içinde karayollarında yaşanan gelişmelerle kıta içinde önemli merkezler arasında direk bağlantılar sağlayan bir ağ oluşmuştur. Eskiden beri sanayi faaliyetlerinin yoğun bir şekilde yer aldığı Avrupa kıtasında İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra sanayi faaliyetleri daha da yoğunlaşmıştır. Bu durum bir yandan ekonomik gruplanmalarla sanayi faaliyetlerinin daha geniş pazarlara sahip olmasını sağlarken bir yandan da çeşitli ülkelerdeki çeşitli kurumlar arasında imalat aşamasında işbirliği zemininin oluşmasına olanak sağlamıştır. Böylece herhangi bir Avrupa ülkesindeki bir kuruluşa ait olan bir imalatın bazen tamamının bazen de belli bir kısmını değişik ülkelerde gerçekleştirilmesi mümkün olmuştur. Bu işbirliği ülkeler arasında karayolu ulaşımının gelişmesine katkı sağlamıştır.

Avrupa'da karayolları yapımı ikinci dünya savaşından sonra hızlanmıştır. Bu devrede karayollarının az oldu doğu Avrupa ve İspanya'daki gelişmeler dikkat çekmiştir. Doğudaki gelişme batı ve merkeze Avrupa'nın Balkanlar ve Ortadoğu ile düzenli bağlantısının sağlanması için oluşturulmuştur. Münih ile İstanbul Avusturya Yugoslavya, Bulgaristan ve Yunanistan üzerinden hemen hemen her ülkedeki karayollarının bir birleri ile bağlantıları sağlanmıştır. Bu karayolu İstanbul'dan İran ve diğer Ortadoğu Ülkeleri doğrultusunda uzanmaktadır. Avrupa ve Asya arasındaki karayolu bağlantısını sağlayan bu yol karayolu ulaşım açısından önemlidir. Akdeniz'in batı kenarında bulunan İspanya lokasyon bakımından farklıdır. Herşeyden önce bir geçit durumu söz konusu değildir. Avrupa'dan bu ülkeye uzanan yollar daha çok turizm hizmeti vermektedirler. İspanya'da özellikle 1951 yılından sonra Fiat ve Renault gibi motorlu araç firmaları tesislerinin üretime geçmeleriyle karayolları inşaatı ve kullanılması önem kazanmaya başlamıştır. Zaman içinde ülke ekonomisindeki gelişmelerle karayollarında önemli gelişmeler kaydetmiştir.

Avrupa dünyanın en yoğun modern ve yeterli karayolları ağının var olduğu bölgelerden biridir. Her ülke içinde çeşitli doğrultularda kollara ve bağlantıları sahip olan ulusal ağlar, artık kıtadaki büyük karayolu ağı içinde yer almışlardır. Dolayısıyla yoğunluk değişik olmakla beraber kıtada karayolu ile erişilmeyecek yerleşme merkezleri yoktur

Avrupa'daki karayolları, aynen demiryollarında olduğu gibi ülke sınırları içinde oluşmuş yolların birleşmesiyle ortaya çıkmıştır önceleri doğu batı doğrultusunda ve daha çok kuzeybatı Avrupa'da gelişen karayolları sonraları kıtanın her tarafına yayılmışlardır. Kıtada modern otoyol yapımına ilk başlayan ülke Almanya'dır. Berlin'den Falkenburg, Hamburg, Saarbrücken ve Münih arasında yapılan ilk otobanlara savaştan sonra yenileri eklenmiştir. Bugün Almanya Avrupa'da modern otoyollara sahip ülkelerin başında gelmektedir. 1932 yılında Almanya'da çok az yol vardı. Karayollarında uzun taşımalar hemen hemen hiç yoktu. Karayolu inşaatı 1933 yılından sonra dikkat çekecek bir şekilde hızlandı. Bunda devletin işsizliği önlemek için yeni iş olanakları yaratmak amacıyla yol yapımını planlaması ile Almanya'da 1933 ile 1939 yılları arasında 6 bin kilometre uzunluğunda yeni karayolu yapılmıştır. Böylece bugün aynı zamanda Avrupa karayolu ağının da önemli bir kısmını oluşturan Almanya'da karayolu ağının temelleri 1930'lu yıllara dayanmaktadır (Tümerterkin, 1987).

Almanya dışında İtalya, Avrupa'da önemli otoyol ağına sahip ülkelerden biridir. İlk olarak Milano ile Po Ovası'nın belli başlı merkezleri arasında yapılan modern otoyolları sonraları ülkenin başlıca şehirlerine uzatıldı. Ülkenin kuzey kesiminde yoğun bir ağ oluşmuştur. İtalya'daki ilk otoyol Milano'yu göller bölgesine bağlamak için yapılmıştı. 85 km olan hat turistik amaçlara hizmet için düşünülmüştü. Önceleri özel şirket tarafından yapılan karayolları daha sonra devlet tarafından yapılmaya başlandı. Bu devrede Po Ovası'nda merkezi Milano olan bir otoyol ağı oluşturuldu. Bu ağın esasını Torino-Milano-Bergamo ve Brescia arasında uzanan doğu-batı yolu ile Milano ile Sesto Calende arasında uzanan kuzey-güney yolu oluştuyordu. Bugün Milano ile Napoli arasında uzanan mükemmel otoyolu, kuzeyde İsviçre'de uzanan yollar vasıtasıyla merkezi Avrupa ile bağlantılıdır. Kuzeydeki bu karayolu ağı yarımada'nın güneydeki topuğuna kadar kıyılar boyunca uzanan ve Napoli ile Bari arasında yarımada'yı kesen yollarla bağlanmıştır.

Otoyolların uzunluğu bakımından Fransa'da bütünü ile karayolları açısından kıtanın önemli ülkelerinden biridir. Fransa'da demiryollarında olduğu gibi, Paris'ten yıldızvari yayılan yollar ülke içindeki başlıca merkezlere direk bağlantı sağladığı gibi ülke sınırlarına uzanarak komşu ülkelerin karayolları ile de birleşirler. Diğer ülkelerle bağlantılar modern otoyollarının mevcut olduğu yerlerde bu yollarla, başka yerlerde de genellikle çok iyi durumda olan karayolları (şose) ile olmaktadır. Örneğin Paris-Nancy-Strasbourg üzerinden Karlsruhe ve Münih'e uzanan otoyollarla mümkündür. Paris'ten Bordeaux'ya uzanan yol İspanya'da Bilbao'ya giden yolla birleşir. Paris'ten Brüksel'e giden yol ise tamamen bu kesimdeki ülkelerin otoyol olan yolları ile bağlantılıdır. Buradaki ağ Kopenhag, oradan feribotla Malmö, Stockholm ve Oslo'ya kol salmıştır. Paris- Cenevre arasındaki yol da aynı ağ içindedir. Avrupa'da otoyollar özellikle 1970 ten sonra gelişmiştir. 1962'de 235 kilometre olan yollar 1980 de 5000 kilometreye yaklaşmıştır. Fransa'da ülkenin özellikle Akdeniz kıyılarına karayolları ile bağlantısına önem verilmiştir. Bunun başlıca nedeni turizmin gelişmesi ile ilgili olarak Fransız Riviyerası, hatta bütünüyle Avrupa'nın Akdeniz kıyılarına ulaşmada bu gibi yollara duyulan ihtiyaçtır. Paris, Lyon, Marsilya arasında uzanan oto yolu Marsilya'dan Nice'e ve Cenova'ya gider. Böylece Fransa'da çevresel bir yol sistemi gerçekleştirilmiştir.

Avrupa'da karayolu sisteminin yoğun olduğu ülkelerden biri de İngiltere'dir. Londra'dan Glasgow ve Edinburg'a uzanan kuzey-güney doğrultulu otoyolu, karayolu ağının temelini oluşturur. Bu yoldan adanın batı ve doğu kıyılarına uzantılar mevcuttur. Londra Havzası mükemmel yollarla Southampton ve doğu kıyısına bağlanmıştır.

Avrupa kıtası (özellikle kuzeybatısı) karayollarının en yoğun olduğu alandır. Şehrsel yerleşmeler ve sanayi faaliyetlerinin de yoğun olduğu bu kıtada karayolları ağı ülkelerin sınırları içinde oluşmuş yolların, ülke sınırları dışındakilerle birleşmeleriyle oluşmuştur. Bunda da Avrupa ülkeleri arasında ekonomik ve siyasal bağlantıların güçlenmesi büyük rol oynamıştır. Günümüzde Avrupa'da karayolu yapımında gözlenen en güçlü eğilim, ülke içi ve kıta içi büyük merkezlerle otoyollar vasıtasıyla doğrudan bağlantılar kurulması girişimidir.

Karayollarının yeniden canlanması ancak motorlu taşıtların gelişmesiyle olmuş; artık yavaş yavaş eski makadam, hatta asfalt döşeli yollar da yeterli gelme-meye başlamıştı. Bir yandan daha süratli ve konforlu taşıtlar ortaya çıkıyor, öte yandan da karayolları yeni bir karakter kazanıyordu. Örneğin eski karayollarının daima şehir merkezlerine girmelerine karşılık, *highway*, *autobahn*, *autostrada* ya da *autoroutes* denilen otoyolları, demiryolları gibi, adeta geçtiği yerlere yabancı kalıyor, konaklama yerlerini, ikmal merkezlerini kendisi yaratıyordu. Otoyollar hemen her ülkede *motel* (“motor-hotel”) adı verilen yolboyu otelleri ile benzin ve bakım istasyonları ve başka tesislerle çevreye ayrı bir görünüm kazandıran konak yerleri de oluşturmuşlardır. Bazı coğrafyacıların “*modern kervansaraylar*” adını verdikleri bu konaklama yerleri Amerika Birleşik Devletleri’nde “*Yol Kenarı*” (*Roadside*) adı altında şehrsel yerleşmelerin nüveleri halindedir.

Karayollarında da, demiryollarında olduğu gibi, teknik gelişmeler, “*otoyollar*”ı ortaya çıkarmıştır. Otoyol fikri ilk kez 1910’da Almanlar tarafından keşfedilmiş fakat 1914’de ilk kez Amerikalılar tarafından Long Island’daki (New York) *Büyük Aks*’a uygulanmıştı. Uzun sayılabilecek ilk otoyol, 10 km olarak, İtalya’da Milano ile Gölle Bölgesi arasında inşa edilmişti. Almanlar ise doğu-batı doğrultulu otoyolları 1936-1942 arasında belirli bir strateji sonucunda inşa ettiler. Fransa’da da 1936’da başlayan yatırımlar, Savaş nedeniyle ancak 1947’de başarıya ulaşabildi. 1950’lerde karayolu ulaşım araçlarının sayıları ve bunların yarattığı trafik artmaya başlayınca, otoyol yapımı da özellikle gelişmiş ülkelerde hızlandı. 1953’de Fransa’da üzerinden günde 12,000 araç geçen yol, otoyol haline dönüştürülmeye ya da aynı güzergâhta yeni bir otoyol yapımına haklılık kazandırıyor. Bu şekilde hızlı bir gelişme içine giren otoyol yapım faaliyetleri sonucu Avrupa’da 19 ülkede toplam otoyol uzunluğu 1970-1988 arasındaki devrede yüzde 144’lük bir artışla 14,907 km’den 36,448 km’ye erişmişti. Ancak, günümüzde otoyolların ilk başlangıçtaki türlerinden oldukça farklılaşarak çok fazla sayıda şeritleri olan, oldukça geniş ve hız kazanmış güzergâhlar haline dönüştüklerini de belirtmek gerekir

Kıtada modern karayolu yapımına ilk başlayan ülke olan Almanya’da; Berlin ile Falkenburg, Hamburg, Saarbrücken ve Münih arasında yapılan ilk *autobahn* lara savaştan sonra yenileri katılmıştır. Bugün Avrupa’da en çok otoyola sahip ülke Almanya’dır. Fransa’nın ise tümüyle Avrupa karayolları ağına oluşmasında önemli yeri olmuştur. Ülke içinde özellikle Akdeniz kıyıları ile karayolu bağlantısının kurulmasına çaba harcanmıştır. Başlıca neden turistik hizmetlerin sağlanmasıydı; fakat sanayi ve başka kullanımlar da bundan yararlandılar. Paris-Lyon ve Marsilya arasında uzanan otoyol, Nice’e ve oradan da Cenova’ya uzanır. Kıta karayolu ağı dışında olan İngiltere’de de otoyollar gelişmiştir ve Londra’dan Glasgow ve Edinburgh’a uzanan kuzey-güney doğrultulu yol, ülke karayolu ağına temelini oluşturmaktadır.

Avrupa’da gelişmiş mükemmel otoyol ve diğer yollar ağı kuzeye doğru da uzantısını sürdürmüştür. Örneğin Norveç’te ülke kıyıları boyunca denizyoluyla sağlanan bağlantıların yerini yavaş yavaş çeşitli köprülerle birbirine bağlanmış karayolları almıştır. Karayoluyla İskandinav yarımadasının da anakarada Danimarka ile bağlantısı sağlanmıştır. İsveç ile Danimarka arasında 7000 yıl önce Buzul Çağında var olduğu sanılan doğal kara köprüsünün

dalgalar yüzünden ortadan kalkmasından sonra yapılan Oresund Köprüsü'yle (16 km; dünyanın trafiğe açık en uzun köprüsü) hem karayolu hem de demiryolu iletişimi gerçekleşmektedir (Tümertekin ve Özgüç, 2013).

1900'e kadar otomobil motorunun gelişimine en büyük katkıyı Fransız ve Almanların yapmış olmasına rağmen, motorlu araçlar Avrupa'nın sivil yaşamını Amerikaya göre hem daha az hemde daha yavaş etkiledi. Avrupa'nın üretimi Amerikanın yıllık en yüksek üretiminin onda birini hiçbir zaman geçmedi. 1937 yılında birleşik devletler'de her 4 kişiye bir benzinli araç düşerken Avrupa'nın en motorize ülkesi olan Britanya'da bile ancak her 17 kişiye bir araç düşüyordu. Üretim küçük çaplıydı ve dolayısıyla vergiler ve benzin fiyatı gibi otomobil fiyatları da yüksekti. Orta sınıf bir üreticilerin gelirleri düşüktü. İnsanlar işlerine otobüse gidiyorlardı, tatile gitmek için ucuz trenleri, otobüsleri veya bisikleti kullanıyorlardı. Herşeye rağmen İngiltere'de ve Fransa'da özel araba sahiplerinin sayısı 1920'li yıllarda arttı. 1930'lu yıllarda ise iki katına çıktı. Bu arada otobüs ve kamyonlar her yerde boy gösterdiler. Demiryolları trafiğinin bir kısmına el koymakla birlikte, ülkenin toplam ulaşım hacmini de büyük ölçüde artırdılar (Heaton, 1985).

Karayollarına bağlı olarak gelişen otomobil sanayi yeni ve büyük yatırım ve istihdam alanları açtı. Çeliğe, çeşitli alaşımlara ve diğer malzemelere yeni bir talep yarattı. Yeni tür hizmet ve meslekleri ortaya çıkardı. Eski yol yapım endüstrisinde devrim yarattı. Ana yollar için büyük yatırımlar gerektirdi. Nüfusun daha büyük bir kısmının banliyölerde ve kırlarda yaşamasına yol açtı ve dinlenme ve tatilin yapısını değiştirdi (Heaton, 1985).

Günümüzde ise kayıtlı otomobillerin bölgesel dağılımlarına bakıldığında Avrupa'nın başta geldiği (dünya toplamının yüzde 40'ı), Kuzey Amerika'nın da Avrupa'yı izlediği (yüzde 38.8) görülür. Ancak, Kuzey Amerika pazarı çok önceden doyduğu için dünyanın diğer yerlerindeki artış oranları daha yüksek değerler vermektedir. Bununla birlikte, ülke esas alındığında dünyada en fazla otomobile sahip olan A.B.D.'dir (145 milyonun üzerinde); onu, bekleneceği gibi Japonya (34 milyon kadar), Almanya (30) ve Fransa (25 milyon kadar) izler (Tümertekin ve Özgüç, 2013).

12.2 Havayolları

Ticari havacılık Birinci Dünya Savaşı sona erdiğinde başladı. İlk olarak Fransa'da başlayan ticari hava seferleriyle Londra ve Paris arasında düzenli seferler 1919 da başlatıldı. Almanya'nın merkezi konumu ve barış antlaşmasının koyduğu savaş uçağı yasağı, sivil hatların geliştirilmesine yol açtı. Ülke kısa sürede hava yolları ile kaplandı ve öncü şirketler Luft Hansa da birleştiler. Berlin yakınlarındaki Tempelhof Havalimanı'ndan Avrupa'nın hemen hemen her başkentine uçak kalkıyordu. Le Bourget merkez olmak üzere, Paris de Berlin kadar aktifti. İngiltere ve Hollanda iç hizmetler için çok küçüktürler, dolayısıyla bu ülkelerde havacılığın gelişimi zorunlu olarak uluslararası veya emperyal olacaktı. Fransa gibi bu ülkeler de bayraklarının dalgalandığı en ıssız ve uzak noktalara hatlar planladılar. Fransa Kuzey Afrika İmparatorluğu, Suriye Hindi-Çin ile hızla bağlantı kurdu. Hollanda 1930'da Doğu Hindistan'a seferlere başladı. Britanya 1929 da Hindistan'a ve daha sonra da Singapur, Hong Kong Avusturalya'ya uçuşları başlattı.

Uçak karada ve denizde ulaşılması mümkün olmayan bir hız getirdi ve demiryolu tarafından ekonomik olarak aşılması mümkün olmayan bölgeleri geçilebilir hale soktu. Fakat çok az yük taşıyabiliyordu, yakıt ve işletme maliyetleri yüksekti, amortisman maliyetleri ağırdı. 1927 yılında Luft Hansa harcanan her 100 markın 30'unun amortismanına gittiğini, bakım, tamir ve yakıtle harcamaların yüksel olduğunu belirtmişti. Bu maliyetlerin uzun yıllar boyunca düşülememesi, uçakların büyüklüğü ve sayısındaki artış hava limanlarının çok büyük harcamalar yapmasını gerektiriyordu. Bu harcamaların ancak çok küçük bir bölümü kullananlar tarafından karşılanıyordu, dolayısıyla ticari havacılık oldukça maliyetli bir işti ve hükümet sübvansiyonlarıyla takviye ediliyordu (Heaton, 1985).

İlk olarak Fransa'da başlayan ticari hava seferleriyle yepyeni bir ulaşım sistemi ortaya çıkmıştı. İlk yıllarda gelişmenin çok ağır oldu. Hava yollarındaki asıl gelişme ancak II. Dünya Savaşı'ndan sonra oldu. Havayollarının kısa bir süre içinde bugünkü duruma erişmelerinde ise bu sektörde çok dikkat çekici bir özellik olan teknik buluşların çeşitli güçlükleri hızla çözülmesi büyük rol oynamıştır. Bu sektördeki teknik buluşlar, daha geniş anlamıyla tekniğin sürekli yenilikler getirmesi bir yandan gelişmeyi hızlandırırken, öte yandan da bu ulaşım sisteminde kullanılan araç ve gereçlerin hızla modalarının geçmesine de yol açmaktadır. Bu ise, bütünüyle işletmeyi olduğu kadar, izlenen yolları (güzergâh) da etkilemektedir.

Havayollarında karşılaşılan önemli bir başka güçlük de gece uçuşları ve onlarla ilgili uğrak yerleriydi. Gece seferleri ancak 1929 yılında başladı; fakat gece uçuşlarının uluslararası önemde yaygınlaşması için radar ve telsizin gelişmesi beklendi. Uçakların geceleri de yol almaları bu ulaşım sektörünün ötekiler arasında hız bakımından, uzun mesafelerde de öne geçmesini sağladı. Çünkü o dönemdeki uçakların özellikle kısa mesafelerde, şimdiki kadar hızlı olmamaları ve buna ek olarak havaalanlarının da şehirden bir hayli uzakta bulunuşu zaman yitirilmesine neden oluyor ve trenle pek rekabet edilemiyordu. Örneğin, Paris-Brüksel arasını tren 3,5 saatte alırken, uçakla Bourget ile Schhaerbeck havalimanları arası 1 saat 45 dakika sürmekte, fakat iki havalimanından şehirlere gidiş-geliş eklenince, uçakla yolculuk süresi 3 saat 15 dakikayı buluyordu.

Havayollarının gelişmesinde en önemli rolü (a)uçak sanayiinin giderek gelişmesi; (b)havayollarındaki faaliyetleri düzenleyen uluslararası anlaşmaların yapılması; (c)havaalanı yapım tekniklerinin gelişmesinin oynadığı kesindir. Hava alanlarıyla uçak seferlerinin güven ve düzen içinde yapılmasını sağlayan tüm olanaklar, yani faaliyetlerin tümü kastedilmektedir.

Havayolu ulaşımında temel olan üç unsur; *Uçak*, *havaalanı* ve *izlenen yol*'dur. Uçaklarda gelişme gerek taşınan miktar ve hız, gerekse uçuş mesafesi bakımından çok çabuk olmuştur. Bu gelişme olmasaydı, kuşkusuz, bugünkü düzeye varılamazdı. Gerçekten, 1908 yılında H.Farman Fransa'da 13 Ocak'ta 1 km kadar uzaklığa uçmuşken, W. Wright 31 Aralık'ta 124.7 km'ye uçmuş, bir yıl sonra ise 234.2 km'ye erişmişti. Fakat asıl gelişme I. Dünya Savaşı'ndan sonra oldu. Örneğin, DC-4 ler 320 km hız ile 6,800 kilometrelik bir uçuş menziline sahiptiler. DC-8'lerde hız saatte 960 km'yi, uçuş menzili ise 12,200 km'yi buldu. 1969 yılından itibaren hizmete girmiş olan Boeing 747'ler (Jumbo Jet) ise 1030 km hız

yapabilmekte ve 14,000 km'lik uçuş menziline sahip bulunmaktadırlar. Bunların 747-400 modeli olan dev uçak 16,100 km uçuş menziliyle 416 yolcu (mürettebat dışında) kapasitelidir.

Ocak 1976'da hizmete giren, seferlere başlamadan önce 5,000 saat test uçuşu yapılan "iğne-burunlu uçak" *Concorde* (İngiliz-Fransız ortak yapımı) ile hız 2,200 km'ye ulaşmıştı. Sesten iki kat fazla olan hız nedeniyle ısınma yüzünden uçuş sırasında uçak 25 cm kadar uzuyordu. *Concorde* ile Brüksel-New York, Paris-New York, Londra-New York arası, birbirlerine göre biraz farklı olmakla birlikte, 4 saatten aza inmişti. Ama başka uçak türlerinde çeşitli kazalar olduğu halde bu uçakla ilgili 25 Temmuz 2000'de meydana gelen tek bir kazadan sonra seferlerine 24 Ekim 2003 günü son verildi.

Avrupa'da havayolu taşımacılığının düzenlenmesi ve A.B.D.'nin büyük şirketleriyle rekabete girilmesi, Avrupalı taşımacıların Amerikan havayollarını ele geçirme girişimleri şeklinde kendisini belli etmekle birlikte, dünya havayollarındaki yeniden organizasyona da uygun düşmüştür. Örneğin, British Airways 1992'de dünyanın en büyük havayolu ortaklığını oluşturmak üzere USAir'e büyük yatırımlar yapma kararı almış; *Scandinavian Air-lines* Texas Air'in yüzde 8.8 hissesine sahip olmuş; *Swissair*, Delta'nın yüzde 5'ini almış ve bir pazarlama anlaşması imzalamış; *KLM*, Northwest'in yüzde 10'unu satın alırken, *Lufthansa* da American Airlines ile pazarlığa oturmuştu. Ancak havayollarında adeta bir dönüm noktası sayılmaya başlanan 11 Eylül 2001'den sonra herşey yeniden değişti. 2002 yılı sarsıntılarla, iflaslarla doluydu. *Swissair* gibi birçok havayolu şirketi ya iflas etti ya da devlet desteği almak zorunda kaldı.

Yolcu taşımacılığında bazı küçük ülkelerin hava yolculuklarının neredeyse tamamının uluslararası nitelikte olduğu görülür. Örneğin Belçika, İrlanda, İsviçre, Avusturya gibi daha büyük ülkelerde de uluslararası taşımacılığın büyük yer tuttuğu görülür. Hollanda, İsviçre ve Avusturya gibi zaten çok büyük olmayan gelişmiş sanayi ülkelerinde ise havayolu kısa mesafelerde başka ulaşım sektörleriyle (karayolu ve hızlı trenler) rekabet halinde olduğundan, iç hatlarda çok büyük bir ağırlık taşımazlar.

Yolcu sayısı bakımından Avrupa'nın önde gelen havalimanlarının uluslararası düzeyde Londra Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt ve Amsterdam Schiphol önemlerini korumaktadırlar. Havalimanlarının da, diğer ulaşım sektörlerindeki gelişmelerde de rastlandığı gibi, ele alınan özelliklere göre (yolcu taşınması, yük taşınması ya da kalkış-inişler) zaman içinde ya da bir yıldan diğer yıla önem sıraları değişebilmektedir. Örneğin, 1984 yılında yolcu taşımada dünyanın 5 büyük havalimanı, en büyük 12 havalimanının 11'i A.B.D.'ndeydi ve bu 12 havalimanı arasına yalnızca Londra'nın *Heathrow* havalimanı (6. olarak) girebilmişti. 2010 yılında ise dünyanın en büyük 2 havalimanı, 10 havalimanının bu kez yarısı A.B.D.'nde yer almaktaydı ve Avrupa havalimanlarından Londra Heathrow, Frankfurt, Charles de Gaulle ve Tokyo'nun Haneda'sı yanında Beijing de ilk 10 arasına girmişti.

Havalimanlarının yük taşımacılığı ve iniş-kalkış ya da başka bir deyişle sefer yoğunluğu göz önüne alındığında, havalimanlarının sıralarının değiştiği görülür. 2006 yılında seferler bakımından 977 bine yakın iniş-kalkışla Atlanta havalimanı yine başta gelmiş; onu

Chicago'nun O'Hare, Dallas/Forth Worth ve Los Angeles izlemiştir. Bu bakımdan dünyanın önde gelen ilk 20 havalimanının 15'i A.B.D. havalimanlarıdır ve yalnızca beş Avrupa havalimanı ilk sıralara girebilmiştir: Paris (CDG), Frankfurt/Main (FRA), Londra (LHR), Amsterdam Schiphol ve Madrid Barajas (MAD). Taşınan yükte (kargo) ise durum daha ilginçtir: Yine bir Amerikan havalimanı olan Memphis bu konuda birinci gelmekte; onu bu kez Hong Kong, Anchorage, Seul, Narita, ve Şanghay onu izlerken 20 havalimanı içinde A.B.D.'ninkiler 7'ye inmiş, buna karşılık, Avrupa'nın 4, Asya'nın ise 9 havalimanı ilk 20 arasında yer almış bulunmaktadır.

Dünya toplam havayolu trafiğinin yüzde 36'sına Kuzey Amerika sahip olmakla birlikte, Avrupa havayolları yüzde 35'ine sahip oldukları uluslararası tarifeli seferlerde en yüksek değerleri verirler. Bununla birlikte, dünya havayollarında en yoğun hava taşımacılık faaliyeti Kuzey Amerika'da meydana gelmektedir. Avrupa ikinci ve Asya-Pasifik de üçüncü önemli alan olarak belirmektedir

Atlantik'i aşan uçaklar geçmişte uzun bir süre Avrupa'da Shannon'u (İrlanda'da) ve Kuzey Amerika'da da Gander'i (Newfoundland) Okyanusa çıkış durakları olarak kullandılar. Daha güneyden gidenler ise, New York, Lizbon ya da Roma gibi Güney Avrupa ile bağlantı kuranlar ikmal için Azorlar'da duruyorlardı. Uzun menzilli daha modern uçakların ortaya çıkması, iki kıta arasındaki uçuş zamanını kısalttığı gibi (3-4 saat), artık, örneğin Paris-New York, Roma-New York ya da Frankfurt-New York ya da A.B.D.'ndeki bir başka merkez (hatta Kuzey Kutbu üzerinden Tokyo-Paris) arasındaki uçuşların da herhangi bir yere uğramaksızın yapılmasına olanak vermiştir. Teknik kolaylıkların sağladığı uzun menzilli uçuşlar, kuşkusuz, ekonomik düzey ve ilişkilerle el ele vererek Avrupa'nın belli başlı şehirleri ile Kuzey Amerika'nın büyük şehirleri arasında doğrudan bağlantıları gerçekleştirmiştir. Halen hemen tüm Avrupa başkentlerine doğrudan bağlantı vardır.

Atlantik aşırı hava güzergâhının iki yanında bulunan, dünyanın en gelişmiş iki bölgesine bakıldığında, bunlardan *Avrupa*'da havayollarının, Doğu Avrupa dışında, çok yoğun bir ağ oluşturdukları görülür. Avrupa'da ülke başkentlerinin düğüm noktalarını oluşturduğu bu ağ içinde, ayrıca, bütün önemli şehirlerle de bağlantı kurulmuştur. Öte yandan, her ülke havayolu, çoğu dünyanın diğer yerlerine uzanan, seferler de yapmaktadırlar. Ancak, bu kıtada bazı ülkelerin çok küçük olmaları (örneğin, Belçika, Hollanda, vb.) iç hatlardan çok uluslararası hatların gelişmesine yol açmıştır. Birçok hat Atlantik'i aşarak Kuzey Amerika'ya ulaştığı gibi, birçokları da Afrika, Asya, Avustralya ve Yeni Zelanda'ya kadar uzanmaktadır. Bu uzantıda her Avrupa ülkesinin esas olarak eski sömürgelerine öncelik verdikleri gözlenmektedir.

Avrupa ülkeleri arasında da çok yoğun bir hava trafiği vardır. Avrupa'daki bağımsız “*charter*” şirketlerinin büyük bir büyüme içine girmiş olmaları da, özellikle uçak çeşitliliğinin artmasının sağladığı kolaylıkla, *charter* taşımacılık (tarifeli seferler dışında kalan seferler; denizyollarındaki *tramp*ler gibi, belirli büyüklükte bir yolcu kitlesinin bulunduğu durumlarda yapılan düzensiz taşımacılık) yapan havayollarını düşük fiyatlarla Avrupa ile A.B.D., Asya, Karayipler ve Latin Amerika arasındaki uzun mesafeli taşımacılıkta da rekabet edebilir hale

getirmiştir. İngiliz, Fransız ve Alman *charter* işletmecileri artık Avustralya, Singapur, Nassau, Honolulu, Brezilya, Florida ve dünyanın diğer uzak yerlerine, uzun mesafelere turlar düzenlemektedirler.

Avrupa'da hava yolu ulaşımı Fransa'da başlayan ticari hava seferleriyle başlamıştır. Bugün Avrupa havayollarının, Doğu Avrupa dışında, çok yoğun bir ağ oluşturdukları görülmektedir. Ülke başkentlerinin düğüm noktalarını oluşturduğu bu ağ içinde, ayrıca, bütün önemli şehirlerle de bağlantı kurulmuştur. Öte yandan, her ülke havayolu, çoğu dünyanın diğer yerlerine uzanan, seferler de yapmaktadırlar. Ancak, bu kıtada bazı ülkelerin çok küçük olmaları (örneğin, Belçika, Hollanda, vb.) iç hatlardan çok uluslararası hatların gelişmesine yol açmıştır. Birçok hat Atlantik'i aşarak Kuzey Amerika'ya ulaştığı gibi, birçokları da Afrika, Asya, Avustralya ve Yeni Zelanda'ya kadar uzanmaktadır. Bu uzantıda her Avrupa ülkesinin esas olarak eski sömürgelerine öncelik verdikleri gözlenmektedir.

Dünya havalimanları arasında en işlek ve uzun yıllardır birinciliğini sürdüren iki havalimanı Chicago O'Hare ile Londra Heathrow dur. Avrupa'nın taşınan yolcu sayısı ve yük miktarı açısından uluslararası düzeyde en önemli havalimanları Londra Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt ve Amsterdam Schiphol dir. Dünya çapında havalimanlarının yük taşımacılığı ve iniş-kalkış ya da başka bir deyişle sefer yoğunlukları göz önüne alındığında ise beş Avrupa havalimanının ilk sıralarda yer aldığı görülmektedir: Paris (CDG), Frankfurt/Main (FRA), Londra (LHR), Amsterdam Schiphol ve Madrid Barajas (MAD). Hollanda, İsviçre ve Avusturya gibi zaten çok büyük olmayan gelişmiş sanayi ülkelerinde ise havayolu kısa mesafelerde başka ulaşım sektörleriyle (karayolu ve hızlı trenler) rekabet halinde olduğundan, iç hatlarda çok büyük bir ağırlık taşımazlar. Avrupa'nın çoğu havalimanı hem kendi yük ve yolcu miktarlarıyla hem de dünya hava trafiği için özellikle aktarma noktası olmalarıyla dünya hava ulaşımı içinde büyük önem taşırlar (Tümertekin ve Özgüç, 2013).

Uygulamalar

Öğrenci bu bölümde Avrupa'nın kara ve hava ulaşımını gösteren haritaları incelemelidir.

Uygulama Soruları

1) Avrupa'nın en çok yolcu taşıyan havalimanları hangileridir?

Cevap: Londra Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt ve Amsterdam Schiphol

Bu Bölümde Ne Öğrendik Özeti

Avrupa'nın eskiden beri önemli karayolları güzergâhlarına sahip olduğu; ilk yolların çoklukla belirli yerlerden elde edilen değerli maddelerin taşınmasıyla ortaya çıktığı, taşınan maddelerden birinin Amber olduğu, daha sonra Batı Avrupa'da ilk yolların bazılarının da kalay taşınmasıyla bağlantılı geliştiğinin öğrenilmesi sağlandı. Akdeniz bölgesinde, özellikle Roma İmparatorluğu'nda bakırla karıştırılarak bronz elde etmek için gerekli olan bu madde güneybatı İngiltere'de Cornwall'dan gemiyle Baltık'a, oradan da Amber Yolu'nu izleyerek Akdeniz'e indiriliyordu. Daha sonraları kalay Manş Denizi'nden gemiyle Fransız limanlarına taşınır, çoğunlukla Boulogne'a, oradan da at sırtında Marsilya'ya sevk edildiğinin öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa'da eski göç yolları ve tarih öncesi devirlerin kalıntılarının toplandığı alanlar ise doğu-batı doğrultusunda üç ana hat boyunca uzandığı bunların: (a)Tuna Vadisi'nden Bourgogne'a (Fransa) kadar uzanan yol: Alp ve Hersinyen Dağları arasında bir dizi vadiden oluşan bu uzun gedik Macaristan steplerini Paris havzasına bağlar;(b)Orta Avrupa yolu: Hersinyenlerin hemen kuzeyini izleyen bu yol Brandenburg'dan Hollanda, Belçika, oradan da Picardie'ye (Fransa) uzanır; (c)Kuzey Denizi boyunca uzanan yol olduğunun öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa'da eskiden beri önemli karayolları güzergahlarına sahip bir bölge olmasına rağmen karayollarının gelişmesinde Romalıların büyük katkısı olduğu, modern karayollarının yapımının ise ondokuzuncu yüzyılda geliştirilen yeni yol yapım teknikleriyle oluşturulduklarının öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa'da karayolu ulaşımının özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra geliştiği ve Avrupa'daki ülkelerin ekonomik örgütler halinde gruplanmalarının sağladığı başta gümrükler olmak üzere, birçok kolaylıklar kıtada eskiden ulaşım üzerinde kısıtlayıcı rol oynayan politik sınırları adeta ortadan kaldırdığı ve Avrupa'nın dünyanın ekonomik bakımdan en gelişmiş ve gelir seviyesinin en ileri olduğu bir bölge olmasının da katkısıyla özel binek otosu sahipliğinin fazla olmasının bu kıtada karayollarının gelişmesindeki rolünün büyük olduğunun öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa'nın dünyanın en yoğun modern ve yeterli karayolları ağına sahip olduğu bölgelerden biri olduğu, her ülke içinde çeşitli doğrultularda kollara ve bağlantıları sahip olan ulusal ağların, artık kıtadaki büyük karayolu ağı içinde yer aldıklarının, dolayısıyla yoğunluk değişik olmakla beraber kıtada karayolu ile erişilmeyecek yerleşme merkezlerinin kalmadığının öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa'daki karayollarının ülke sınırları içinde olduğu daha sonra yolların birleşmesiyle önceleri doğu batı doğrultusunda ve daha çok kuzeybatı Avrupa'da gelişen karayollarının sonraları kıtanın her tarafına yayıldığı öğrenilmesi sağlandı. Kıtada modern otoyol yapımına ilk başlayan ülkenin Almanya olduğu, Berlin'den Falkenburg, Hamburg, Saarbrücken ve Münih arasında yapılan ilk otobanlara savaştan sonra yenileri eklendiği, Almanya dışında İtalya'nın Avrupa'da önemli otoyol ağına sahip ülkelere birisi olduğu,

otoyolların uzunluğu bakımından Fransa'nında bütünü ile karayolları açısından kıtanın önemli ülkelerinden biri olduğu ve burada karayolarının Paris'ten yıldızvari yayılan yollarla ülke içindeki başlıca merkezlere direk bağlantı sağladığının ve yolların ülke sınırlarına uzanarak komşu ülkelerin karayolları ile de birleştiklerinin öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa'da karayolu sisteminin yoğun olduğu ülkelerden birinin de İngiltere olduğunun öğrenilmesi sağlandı.

Ticari havacılık faaliyetlerinin Birinci Dünya Savaşı sona erdiğinde başladığı, ilk olarak Fransa'da başlayan ticari hava seferleriyle Londra ve Paris arasında düzenli seferlerin 1919 da başlatıldığı, Almanya'da merkezi konumu ve barış antlaşmasının koyduğu savaş uçağı yasağının, sivil hatların geliştirilmesine yol açtığının öğrenilmesi sağlandı. İlk olarak Fransa'da başlayan ticari hava seferleriyle yepyeni bir ulaşım sisteminin ortaya çıktığı, ilk yıllarda gelişmenin çok ağır olduğu, hava yollarındaki asıl gelişmenin ancak II. Dünya Savaşı'ndan sonra olduğunun öğrenilmesi sağlandı.

Günümüzde yolcu sayısı bakımından Avrupa'nın önde gelen havalimanlarının uluslararası düzeyde Londra Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt ve Amsterdam Schiphol olduğunun, Avrupa havayollarının, Doğu Avrupa dışında, çok yoğun bir ağ oluşturduklarının, ülke başkentlerinin düğüm noktalarını oluşturduğu bu ağ içinde, ayrıca, bütün önemli şehirlerle de bağlantı kurulduğunun, öte yandan, her ülke havayollarının çoğunun dünyanın diğer yerlerine uzanan, seferlerinin de olduğunun öğrenilmesi sağlandı.

Bölüm Soruları

- 1) Avrupa'da ilk otoyol inşa eden ülke hangisidir?
- 2) Avrupa'da ilk havayolu ulaşımı hangi ülkede başlamıştır?
- 3) Fransa'da karayolları Paris'ten.....yayılan yollarla ülke içindeki başlıca merkezlere direk bağlantı sağlamaktadır.
- 4) Avrupa'da ilk karayolları hangi maddelerin taşınmasıyla ortaya çıktı?
- 5) Avrupa'da eski göç yolları ve tarih öncesi devirlerin kalıntılarının toplandığı alanlar doğu-batı doğrultulu hangi üç ana hat boyunca uzanmaktadırlar?
- 6) Almanya'da ilk otoban hangi şehirler arasında faaliyete geçmiştir?
- 7) Avrupa'daki hangi havalimanları dünyanın en çok yolcu taşıyan ilk 10 havaalanı içinde yer almaktadırlar?
- 8) Havayollarının gelişmesinde rol oynayan etkenler nelerdir?
- 9) 1900'e kadar otomobil motorunun gelişimine en büyük katkıyıve..... ülkeleri yapmıştır.
- 10) İngiltere'de ülke karayolu ağının temelini oluşturan otoyol hangisidir?

Cevaplar: 1) Almanya, 2) Fransa, 3) yıldızvari, 4) amber ve kalay, 5) Tuna Vadisi'nden Bourgogne'a (Fransa) kadar uzanan yol, Orta Avrupa yolu ve Kuzey Denizi boyunca uzanan yol, 6) Berlin'den Falkenburg, Hamburg, Saarbrücken ve Münih, 7) Londra Heathrow, Frankfurt, Charles de Gaulle, 8) (a)uçak sanayiinin giderek gelişmesi; (b)havayollarındaki faaliyetleri düzenleyen uluslararası anlaşmaların yapılması; (c)havaalanı yapım tekniklerinin gelişmesi, 9) Fransa ve Almanya, 10) Londra'dan Glasgow ve Edinburgh'a uzanan kuzey-güney doğrultulu otoyol.

13. AVRUPA’NIN EKONOMİK YAPISI: TURİZM

Bu Bölümde Neler Öğreneceğiz?

Bu bölümde Avrupa'daki turizmin durumu, yöneldiği alanlar ve turizm faaliyetlerinin dağılışını öğreneceğiz.

Bölüm Hakkında İlgi Oluşturan Sorular

1) Uluslararası turizmin halen dünyadaki en büyük pazarı neresidir?

Cevap: Batı Avrupa

2) Avrupa'da *güneş-deniz-kum* tatili için oluşan eğilim nedir?

Cevap: Güneye gitmek (Akdeniz kıyılarına).

Bölümde Hedeflenen Kazanımlar ve Kazanım Yöntemleri

Konu	Kazanım	Kazanımın nasıl elde edileceği veya geliştirileceği
Turizm coğrafyası	Avrupa'nın turizm için çekicilik oluşturan fiziksel kaynaklarını öğrenir.	Prof. Dr. Nazmiye Özgüç'e ait "Turizm Coğrafyası-Özellikler ve Bölgeler" (2011, Çantay Kitabevi) kitabın ilgili bölümlerinin okunması. Prof. Dr. Ramazan Özey'e ait "Avrupa Coğrafyası" (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması
Turizm coğrafyası	Avrupa'da turizmin yayıldığı alanları öğrenir.	Prof.Dr. Nazmiye Özgüç'e ait "Turizm Coğrafyası-Özellikler ve Bölgeler" (2011, Çantay Kitabevi) kitabın ilgili bölümlerinin okunması. Prof. Dr. Ramazan Özey'e ait "Avrupa Coğrafyası" (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması
Turizm coğrafyası	Avrupa'nın turizm açısından iki önemli ülkesi Fransa ve İspanya'daki turizm faaliyetleri hakkında bilgi edinir.	Prof.Dr. Nazmiye Özgüç'e ait "Turizm Coğrafyası-Özellikler ve Bölgeler" (2011, Çantay Kitabevi) kitabın ilgili bölümlerinin okunması. Prof. Dr. Ramazan Özey'e ait "Avrupa Coğrafyası" (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması

Anahtar Kavramlar

- Akdeniz Havzası
- Orta ve Güney Avrupa sıradağları
- Fransa ve İspanya

Giriş

Küresel ölçekte öteden beri dünyada en çok turist çeken bölge Avrupa olmuştur. Avrupa, 1990'lara kadar 50 yıla yakın bir süreyi Doğu ve Batı şeklinde bölünmüş olarak geçirmişse de, 16. yüzyılda ulus-devletlerin yaratılmasından beri ilk kez savaşız ve siyasal istikrar içinde geçen bir kalkınma devresinin rahatlığını da yaşamıştı. Bu durum Avrupa'da turizmin gelişmesini sağlamıştı. Batı Avrupa uluslararası turizmin halen dünyadaki en büyük pazarı durumundadır. Hatta 2000'li yılların başında AB ülkeleri ekonomik sıkıntı içinde bulundukları halde yine uluslararası turizmde en büyük paya bu bölge sahip olmuş, dünya turistlerinin en büyük kısmı da Batı Avrupa'dan (özellikle Almanya ve İngiltere'den) çıkmıştır. Avrupa'da halen en çok turist alan ülkeler Fransa, İspanya, İtalya, İngiltere ve Almanya'dır. Avrupa'da, başlıca dört tip turist ayırt edilir: (a)Daha sıcak iklim alanlarındaki çekici kıyılara gidenler (yüzde 52); (b)paket tatil satın alanlar (yüzde 13); (c)sessizlik arayarak kırsal turizmi tercih edenler (yüzde 25); ve (d)tatillerini şehirlerde geçirenler (yüzde 20).

Avrupa'nın turizm için çekicilik oluşturan fiziksel kaynaklarını çok genel olarak üç fiziksel kuşak halinde incelemek mümkündür: (1) Akdeniz havzası –yaz turistlerinin güneye doğru akışlarındaki odak noktası, (2) Orta ve güney Avrupa'nın doğu-batı doğrultusunda omurgasını oluşturan dağ sıraları. Bu bölge yaz manzara turizmi ile kış sporları turizmini birlikte taşıyan çekim alanıdır; aynı zamanda da Akdeniz havzasını kuzeydeki sanayileşmiş alçak alanlardan ayırır, (3) Sanayileşmiş alçak alanlar –kıta Avrupa'sının kuzeybatısındadır

Avrupa'da turizmin en fazla geliştiği ülkelerin başında Fransa gelmektedir. Fransa, uzun zamandır hem ülkeye gelen turist sayısını arttırmayı sürdürmekte ve hem de dünyada en çok turist çeken ülke durumunu korumaktadır.

Avrupa'nın özellikle son yıllardaki önemli turizm ülkelerinden bir olan İspanya'ya gelen turist sayısı yeniden bir artış eğilimine girmiş olmakla birlikte, İspanyol turizminde geçmişe göre önemli yapısal değişimlerin medyana geldiği de kesindir.

13. AVRUPA'NIN EKONOMİK YAPISI: TURİZM

Avrupa, dünyanın en gelişmiş turizm bölgelerinden birisidir ve küresel ölçekte öteden beri dünyada en çok turist çeken bölgeyi oluşturmaktadır. Avrupa, 1990'lara kadar 50 yıla yakın bir süreyi Doğu ve Batı şeklinde bölünmüş olarak geçirmişse de, 16. yüzyılda ulus-devletlerin yaratılmasından beri ilk kez savaşı ve siyasal istikrar içinde geçen bir kalkınma devresinin rahatlığını da yaşamıştı. 1990 yılı esas alınır, 4,860 \$'dan 2006'da 34,149 \$'a yükselmiştir. Sonuç olarak, Batı Avrupa uluslararası turizmin halen dünyadaki en büyük pazarı durumundadır. Hatta 2000'li yılların başında AB ülkeleri ekonomik sıkıntı içinde bulundukları halde yine uluslararası turizmde en büyük paya bu bölge sahip olmuş, dünya turistlerinin en büyük kısmı da Batı Avrupa'dan (özellikle Almanya ve İngiltere'den) çıkmıştır.

1950'lerin başından beri Avrupa ülkelerindeki turizm faaliyetlerinde yavaş yavaş hızlanan bir gelişme gözlenmiştir. Doğal olarak, uluslararası turizmi bü-tünüyle etkileyen Ortadoğu olayları, Çernobil faciası, Körfez Krizi, terörizm vb. gibi genel sarsıntı yılları ile çeşitli ülkelerin döviz kurlarındaki değişim-ler, bazı ülkelerde seyahatlere getirilen kısıtlamalar vb. gibi Avrupa ülke-riyle sınırlı gelişmeler bazı yıllar tersine gelişmeler yaşanmasına da yol aç-mıştır. Bununla birlikte, 1950 yılında yalnızca 16 milyon olan uluslararası **turist sayısı** 1960'da üç misline çıkarak 50 milyonu geçmiş ve büyüme eğilimi-ni sürdürerek 1990'ların ortalarında artık bütünleşmiş bir Avrupa olarak kıta-nın turist sayısı da yılda ortalama yüzde 13'lük bir artışla 2008'de 487 milyonu geçmiştir. Günümüzde, diğer bölgelerin de gelişmesiyle payı azalsa da, dünya turizm olgusunun büyük kısmı hâlâ bu bölge içinde yer almaktadır.

Turizm gelirleri açısından da Avrupa kıtası sürekli bir büyüme göstermiştir. 1980-1990 arasındaki on yılda bile artış yüzde 146 oranında gerçekleşerek 137 milyar \$'ı geçmişti ve artış hızı kesilmeyerek 2000'de 233 milyar \$-dan fazla bir turizm geliri kıta ülkelerinin ekonomilerine çok büyük bir katkı yapmıştı. Avrupa'nın turizm gelirleri bakımından dünyadaki payı, turist sayı-sındaki payı kadar değil, daha az bir azalma göstermiş (örneğin 1982'de yüz-de 56 iken, 2009'da yüzde 52 olmuştur) ama yine de dünya turizm gelirleri-nin yarısı Avrupa kıtasına gitmişti: 2009'da yüzde 49'u. Bununla birlikte, Avrupa kıtasının her tarafında turizmin aynı ağırlığa sahip olduğu ya da gelişme hızının sürekli artış eğiliminde olduğunu da düşünmemek gerekir.

Batı Avrupa'da turizmin gelişmesinde kıtadaki kalkınmanın büyük rolü vardır. Kalkınmayı sağlamanın yolunun ise bütünleşmeden geçtiğini anlayan Batı Avrupa ülkelerinin önce 6 ülkeyle başladığı hareket, daha sonra 9 ve 12 ülkeyi kapsayarak ve yine önce *Avrupa Ekonomik Topluluğu*, daha sonra da, yalnızca ekonomik değil toplumsal konularda birliği de ifade edecek şekilde, *Avrupa Topluluğu* ve sonunda da *Avrupa Birliği* halinde örgütlenmeyle son bulmuştur. Bu örgütlenme, ekonominin diğer sektörlerinde sağladığı yararlardan başka, özellikle turizm üzerinde Avrupalıların hareket alanını çok genişlettiği ve refah nedeniyle seyahat güdüsünü arttırdığı için, ölçülemeyecek kadar büyük etki yaratmıştı. AT kuruluşunu 12 ülke olarak tamamladığın-da, Avrupa'da 27 ülke vardı; şimdiyse 40 ülke bulunmaktadır ve

bunların çoğunluğu Avrupa Birliği'ne kısa süre içinde katılmışlardır (Bulgaristan, Ro-manya vb. gibi). Avrupa Birliği kendi ülkeleri arasında sınırları kaldırarak ta-mamen serbestliğe gitmiş ve bunu tamamlamışsa da, aynı zamanda da bu-nunla tamamen çelişkili olarak Doğu Avrupa, eski Sovyetler Birliği, Afrika ve Güney Asya'daki siyasal rahatsızlıklar ve yoksulluktan kaçan insan sellerine de kapılarını sıkı sıkıya kapatma çarelerini de aramıştır. Böylece, alınan seyahati sınırlayıcı önlemler turistle sığınmacı arasında ayırım yapabilmesini güçleştirmiştir. Batı Avrupa ülkelerinde gözlenen yabancı düşmanlığı günümüzde seyahate önemli ölçüde psikolojik engel oluşturabilmektedir.

Avrupa Birliği'nin Schengen Anlaşmasıyla kabul ettikleri vize birliği de, doğal olarak, birçok güçlük ortaya çıkarmaktadır: Örneğin Birlik üyesi ülkelere birinden vize alan bir turist diğerlerine de girme hakkı elde ettiği için turistlerin sayılması daha çok sorun olmaktadır. Turizm ve ticaret açısından önemli bir başka güçlük de gümrüklerdeki “*duty-free*” -vergisiz- satışların kalkması konusu olmuştur. 1947'de İrlanda'nın batısındaki *Shannon* havalimanında okyanusu geçenler için başlatılan bu sistem çok geniş bir yayılma alanı bulmuş; kimi zaman yolculuk nedeni bile oluşturacak hale gelmiştir. Birlik üyesi ülkeler arasında iç sınırlar kaldırıldığında, bu tür satış yapan dükkânların da birlik içindeki gümrüklerden (1999 Temmuzunda) kalkmasıyla bu tür satışlar yalnızca AB ile ABD ve AB üyesi olmayan ülkeler arasındaki yolculuklarda sürdürülmektedir.

Avrupa, belirtildiği gibi, uluslararası turizmin gerçekleştiği dünyadaki en önemli alandır ve bu durumunu uzak geçmişten buyana sürdürmektedir. Dünyanın diğer bölgelerinde de turizm faaliyetlerinin gelişmesinin Avrupa'nın payını azaltmasına rağmen, 2008'de Avrupa ülkelerine gelen 487 milyon turist sayısına dünyanın başka hiç bir bölgesi erişecek gibi görünmemektedir. Ancak, burada, daha önce değinilen bir noktaya geri dönmek gerekir: Avrupa, özellikle de Batı Avrupa, aralarında Fransa, İspanya ve Almanya gibi büyükleri varsa da, daha çok, küçük küçük ülkelere oluşmuştur; dolayısıyla da tatil için kat edilen biraz uzunca bir mesafe birkaç ülkenin sınırını birden geçmek, uluslararası turizme bir kaç kez katılmış olmak anlamına gelmektedir. Buna en güzel ve en uç örnek olarak *Lüksemburg* verilebilir: Bu küçük ülkede tatile çıkanların yüzde 94'ü tatilini bir başka ülkede geçirmektedir –bu bir başka ülke neredeyse bir adım ötededir. Buna karşılık, A.B.D., Batı Avrupa'dan çok daha büyük olduğu halde, bu ülke içinde değişik bölgelere yapılan uzun mesafeli, uzun süre konaklamalı ve yine Avrupa'daki gibi yüz milyonlarca kişiyi kapsayan seyahatler ise iç turizm olarak nitelenmektedir. Bu nedenle de Avrupa, her zaman için uluslararası turizmin başlıca alanı olma özelliğini sürdürecektir gibi görünmektedir (Özgüç, 2013).

13.1.Kıta İçinde Turizmin Durumu

Dünyanın aynı zamanda en gelişmiş bölgelerinden birisi olan Avrupa'da gerek ülke içi gerekse uluslararası seyahatler büyük önem taşır. Örneğin, Almanya, Hollanda, İskandinav ülkeleri, Belçika gibi ülkelerin nüfuslarının yüzde 65-70'den fazlası evinden uzakta mutlaka bir ya da daha çok tatil geçirirler. Geçmişte tatil geçirme oranının düşük olduğu Yunanistan, İspanya ve Portekiz gibi ülkelere Avrupa Birliği'ne üyelik ülke içi ve ülkeler arasındaki

hareketliliği arttırmış; İspanya'da otomobil üretiminin artması ülkede tatil turizmine büyük bir canlılık getirirken, yüzünü okyanusa, arkasını kıtaya dönmüş Portekiz bu izolasyonundan artık kurtulmuştur.

Avrupa'da halen en çok turist alan ülkeler Fransa, İspanya, İtalya, İngiltere ve Almanya'dır. Eğer, topraklarının tümü Avrupa içinde yer almayan Rusya Federasyonu da katılırsa, altıncılığı bu ülke almaktadır. 1980'li yılların başlarında ise bu sıralama İspanya, İtalya, Fransa, İngiltere ve Almanya şeklinde idi. Doğu Avrupa ülkelerinden bazılarının kendilerini bu kez Batı'ya göre uyarlamaları ve bu ülkelerin yeni turizm alanlarıymış gibi ortaya çıkmaları, turist varışları sıralamasında üst sıralara doğru çıkmalarına yol açmıştır. Ancak, Avrupa'da bir ortak pazara doğru gitme çabaları ve İskandinav ülkeleri gibi bazı ülkeler arasında özel anlaşmalardan dolayı kayıt tutulmaması yüzünden, özellikle Avrupa Birliği ülkelerine gelen turist sayılarını belirlemek tam anlamıyla mümkün değildir. Ayrıca, günübirlik geçişler de belirlenememekte, birçok ülke için geceleme sayılarından yürünmektedir. Bu yüzden de, hem toplam turist sayısı doğru bir şekilde ortaya konulamamakta hem de ülkeler arasında karşılaştırma yapılabilmesi zorlaşmaktadır.

Avrupa ülkelerinin daha çok birbirleri arasındaki geçişlere dayanan turizm olayında, kıta dışından gelen en büyük turist grubunu Amerikalılar oluşturmaktadır. 1989'da Avrupa'yı ziyaret eden Amerikalı sayısı 6.9 milyon, Kanadalıların sayısı ise 1.4 milyon olurken, yine kıta dışından gelenler arasına katılan Japonlarınki ise 982 bine ulaşmıştı. 1990 yılı başında teşviklerin de etkisiyle Avrupa'yı ziyaret eden Amerikalıların sayısı artmaya devam ederek 8 milyonu geçmiştir. 2000'de Avrupa'yı ziyaret eden Amerikalıların sayısı 10 milyona çıkmıştı.

Doğu Avrupa ve eski Sovyetler Birliği'ndeki son gelişmelerden sonra Avrupa turizminde başlayan değişimlerin süreceği beklenmektedir. Ekonomik sıkıntıyı aşacak Doğu Avrupa ve Baltık ülkeleriyle Avrupa'daki turizm hareketinin kalıbı değişime uğrayacaktır.

Avrupa ülkeleri arasında, turizm gelirleri açısından, İspanya, Fransa, İtalya, İngiltere ve Almanya başta gelmektedirler. Turizm harcamalarına bakıldığında ise, dünyada en çok harcamayı (zaman zaman A.B.D. tarafından geçilse de), Almanya'nın yaptığı görülür. Almanya'nın ardından İngiltere ve Fransa uluslararası turizme en çok harcamayı yapan ülkelerdir.

13.2. Avrupa'da Turizmin Yöneldiği Alanlar

Avrupa'da, başlıca dört tip turist ayırt edilir: (a)Daha sıcak iklim alanlarındaki çekici kıyılara gidenler (yüzde 52); (b)paket tatil satın alanlar (yüzde 13); (c)sessizlik arayarak kırsal turizmi tercih edenler (yüzde 25); ve (d)tatillerini şehirlerde geçirenler (yüzde 20). Bu tercihlere göre kıtada dış turizmin destinasyonuna bakıldığında, ziyaretlerin yüzde 60'dan fazlasının yine diğer bir AB ülkesine, yüzde 18-20'sinin AB dışı bir başka Avrupa ülkesine, yüzde 10 kadarının da başka bir Akdeniz ülkesine (örneğin Türkiye) yapıldığı görülür.

Batı Avrupa'da uluslararası turizm % 90 dolayında bir oranda yine aynı bölgede gerçekleşmektedir –yani, daha önce belirtilen, komşular arasında ziyaretlerin yüksek hacimli

olacağı tezi geçerliliğini korumaktadır. Turistlerin ancak yüzde 10 kadarı denizaşırı ülkelere yönelmiştir. Avrupa'da *güneş-deniz-kum* tatili için güneye gitmek genel bir eğilim halinde belirmiştir. Farklı ülkelerin, bir ülkenin bir başkasına olan çekiciliğine ve belirli sayfiyelerin *moda* olma durumuna göre, farklı “*favori*” yer (destinasyon) tercihleri vardır. Örneğin, Kanarya Adaları'na gelen turistlerin milliyetleri onların bu konuda ne kadar özelleştiklerini ortaya koymaktadır: *Büyük Kanarya* ve *Fuerteventura* Almanların egemenliğinde olurken, *Tenerife* ve *Lanzarote* “İngilizler” tarafından sanki kolonize edilmiş gibi görünmektedirler. Kuzeyden güneye olan akış bir “*yaz göçü*” şeklindedir ve bu göç kışın daha önemsiz, daha küçük bir zirve meydana getirerek tekrarlar (özellikle en sıcak güneye doğru). Bunun dışında, Avrupa'nın dağlık bölgelerinde hem yazın doğal ortamdan yararlanmak isteyenlerin hem de kışın kayak ve benzeri kış sporlarıyla uğraşmak isteyenlerin ziyaretlerini içine alan eşit derecede önemli çifte sezon yaşanır. Kıtada üçüncü bir özellik de tüm yıl boyunca kültürel, tarihsel ve iş turizmi amaçlı olarak şehirlere doğru akışın önemli bir hareket olarak varlığını korumasıdır. Bunu, şehirlerin kendi hinterlandları içindeki yerel halkın çeşitli çekicilikler için yakınlarındaki bu şehrsel merkezleri ziyaretleri tamamlar.

13.3. Avrupa'nın Fiziksel Kaynakları

Çok genel olarak Avrupa, her biri kendine özgü turizm faaliyetlerine sahip olan, üç fiziksel kuşak halinde ayrılabilir:

(1) *Akdeniz havzası* –yaz turistlerinin güneye doğru akışlarındaki odak noktası.

(2) *Orta ve güney Avrupa'nın doğu-batı doğrultusunda omurgasını oluşturan dağ sıraları*. Bu bölge yaz manzara turizmi ile kış sporları turizmini birlikte taşıyan çekim alanıdır; aynı zamanda da Akdeniz havzasını kuzeydeki sanayileşmiş alçak alanlardan ayırır.

(3) *Sanayileşmiş alçak alanlar* –kıta Avrupa'sının kuzeybatısındadır. Bu bölge iş turizminin odak noktası olurken, aynı zamanda da yerel kırsal alanlara ve kıyılara günübirlik gezilerin de çıkış alanıdır.

Avrupa kıtasında *Riviera* ve *Alpler*, biri yaz diğeri de kış turizmi alanında dünya çapında önemli rekreasyon ve turizm bölgeleridirler ama aslında her ikisi de hem kış hem de yaz turizminde kullanılmaktadırlar. Bu iki alan da ülkelerarası bir konuma sahiptir. Bunların yanında, her Avrupa ülkesinde ayrı ayrı gelişmiş çeşitli turizm alanları da yer alır ve ülkeleri açısından büyük miktarda turist çekerler. Böylece, Avrupa'da turizm faaliyetlerinin dağılışı ülkeler açısından ele alındığında, kıta düzeyinde dikkati çekmeyen birçok özellik de gözlenebilmektedir.

13.3.1. Akdeniz Havzası

Akdeniz havzası sahip olduğu çekicilikleri ile yaz ve kış turizmi açısından son derece uygunluk gösteren bir bölgedir. Yazlar sıcaktır (genelde ortalama 21°C'nin üzerindedir); ancak, nispi nem düşük olduğu için turizmin birçok türünü gerçekleştirmeye uygun bir ortam vardır. Gün boyunca sıcaklığın zirvede olduğu öğle saatlerinde faaliyetler olumsuz etkilendiği

için, bu devre birçok Akdeniz ülkesinde “*siesta*” (dinlenme) zamanı olarak kabul edilmiştir. Kıyılar boyunca çeşitli kesimlerde denizin yumuşatıcı ve denizden esen rüzgârların serinletici etkisi sıcaklığın yarattığı olumsuz koşulları azaltır. Çok güneşli ve bulutsuz havalar ise turizm sezonunun iyice genişlemesini sağlar. Kışın da aralık-ocak arasında birçok kesimde sıcaklığın nadiren 10°C’nin altına düşmesi turizm potansiyelini artırır. Her ne kadar yağışlar sonbahar ve kış aylarında toplanmışsa da, genelde sürekli olmayan ve sağanak halinde meydana gelen yağışlar dışında, havanın açık ve güneşli olması ise bir avantajdır. Akdeniz’in büyük kısmında aralık ayında bile güneşlenme süresi günde 5 saatten fazladır; Fransa ve İspanya’nın Akdeniz kıyılarında çoğu yerde ocak ayında yağmurlu gün sayısı normalde 10 günü geçmez.

Akdeniz’deki adalar sıcaklık bakımından çeşitlilikler gösterirler. Adaları çevreleyen deniz yazın karalardan daha yavaş ısınır; fakat sıcaklığını daha uzun süre koruyarak kışa doğru daha geç ve yavaş soğur. Yaz sıcaklıklarının zirve zamanının biraz geç meydana gelmesi, buna karşılık yakındaki anakaraya göre kış sıcaklıklarının biraz daha yüksek olmasının nedeni budur. Ada ne kadar küçükse, sözü edilen etki de o kadar büyüktür. Yine bu nedenle, örneğin Malta gibi Akdeniz adaları kış aylarında önemli turizm faaliyetlerine sahne olurlar.

Akdeniz’de önemli bir başka iklim özelliği de yağışların bölgede dağılışıdır. Toplam ortalama yağış miktarı genelde doğuya ve güneye doğru azalma gösterirken, yaz kuraklık süresi Fransa’nın güneyinde Marsilya’da iki aydan, İspanya kıyısında üç aya (haziran-ağustos), Yunan Adaları’nda altı aya (nisan-eylül) kadar çıkar. Toplam güneşlenme süresi de bu kuraklık tablosuna paralel olarak artış gösterir. Bu bakımdan, özellikle güneş-kum-deniz tatilleri için Akdeniz havzası iklimi büyük bir uygunluk göstermektedir. Bununla birlikte, sözü edilen özellikler oldukça dar sayılabilecek bir kıyı şeridi için geçerlidir.

Akdeniz dünyanın kapalı denizlerinden birisidir ve bu yüzden de düşük olan gelgit düzeyi (en yüksek olduğu nokta Fransa’nın güneyinde Provence kıyılarında ve Adriyatik’in başlangıcında 1 m’dir) zaman zaman 1-1.2 m yüksekliğinde ve kış fırtınalarında bile 2.8 m’yi geçmeyen dalgalarla birlikte, Akdeniz’i turizm kolaylıkları sağlamak ve işletmek bakımından çok uygun kılar. Bununla birlikte, denizin kapalı olmasından doğan çevresel sorunlar vardır ve bunlar turizmin geleceği üzerinde de birer tehdit oluştururlar. Yaz aylarında buharlaşmanın fazla olmasıyla su kaybı meydana gelmekte; bu kayıp akarsuların taşıdığı ve Cebelitarık’tan geçen okyanus suyuyla giderilmektedir. Akdeniz’den ise az miktarda su alt akıntıyla okyanusa akmakta; ancak bu değiş-tokuş Akdeniz suyunun tamamen ancak 75 yılda bir yenilenmesini sağlayabilmektedir. Bu yüzden de Akdeniz’de her hangi bir kirlenme hızlı sayılabilecek şekilde birikmekte ve Atlas Okyanusu’na çok yavaş olarak akıtılmaktadır.

Akdeniz’i çevreleyen ülkelerde 400 milyon dolayında nüfus yaşamakta ve hepsi de atıklarını ya doğrudan doğruya ya da belli başlı sanayi alanlarından geçen Po ve Rhône gibi akarsular vasıtasıyla dolaylı olarak Akdeniz’e boşaltmaktadırlar. Yaz aylarında da 160 milyondan fazla turist bu soruna daha da fazla katkıda bulunmaktadır.

13.3.2. Orta ve Güney Avrupa'nın Sıradağları

Avrupa'nın çekirdek sayılabilecek dağ sıraları doğu-batı doğrultusunda uzanan Pireneler, Masif Santral, Alpler ve Karpatlardır. Bu yüksek alanlar Akdeniz bölgesine doğru da üç parmak halinde sokulurlar: İber yarımadasında Sierra Nevada olarak Andalucia'da en yüksek durumu alırlar; İtalya'da Apeninler yarımadaının omurgasını oluştururlar ve Balkan yarımadasında da kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda eski Yugoslavya, Arnavutluk, Bulgaristan ve Yunanistan'a çeşitli sıralar halinde sokulurlar. Alpler 4500 m'ye kadar yükselirler ve Güney Avrupa'ya egemen durumdadırlar. Bu dağların en güney kesimleri bile kış sporlarına izin verecek miktarda kar yağışı alırlar: Örneğin Pirenelerde kış ortasında kar hattı 1000 m'ye kadar iner; güney İspanya'da Sierra Nevada'da ve İtalya'da Apenninlerde birçok kayak merkezi gelişmiştir. Yine de uluslararası büyük kış sporları merkezleri kışın karasal yüksek basınç sisteminin olduğu ve istikrar kazandığı, açık gökyüzü ve bol güneş ışığıyla birlikte çok soğuk ve sakın hava koşullarının bulunduğu kıta ortasındaki dağlık alanlardır. Yükselti ve karasallığın etkisi birleştiğinde de, güneydeki dağ sıralarına göre kış mevsimi boyunca daha uzun süre ve daha kaliteli bir kar örtüsünün yerde kalması ideal koşulları yaratır. Alpler, bu nedenle, Avrupa'daki dağ turizminin birinci derece önemli merkezidir ve hem yazlık hem de kışlık olmak üzere *ikili* bir turizm fonksiyonu görmektedir.

Avrupa'nın daha kuzeyinde uygun kar örtüsü gittikçe daha alçak kesimlerde görülür; örneğin Almanya'nın Kara Ormanlar'ında (1500 m'ye kadar yükselirler), Harz bölgesinde (1125 m'ye kadar çıkarlar) ve İskoçya'da *Cairngorms*'da (900 m'lerde) olduğu gibi. Ancak buralarda yer alan tatil merkezleri, hava koşullarının Atlas Okyanusu'ndan gelen depresyonların etkisiyle daha değişken ve daha rüzgârlı olması nedeniyle kayak için her zaman uygun olmadıklarından, ancak yerel nüfusun talebini karşılarlar (Özgüç, 2013).

13.3.3. Avrupa'nın Kuzey ve Batı Kenarlarındaki Alçak Alanlar

Kuzey Avrupa'nın karasal iç kesimleri ocak ayında -30°C 'nin altına kadar düşen (örneğin Varşova'da) çok soğuk kışları ve sıcak yazlarıyla ekstrem koşullar sergiler. Yağışların da kuzey Avrupa üzerinde gelişen istikrarsız hava koşullarıyla yaz aylarında zirveye varması da olumsuz bir durum yaratır. Yağış zirvesi mayıs-ağustos arasındır; Varşova yalnızca Temmuz ayında 87 mm yağış alır. Bu da Avrupa'nın bu kesiminin, özellikle yakındaki Akdeniz iklim koşullarıyla kıyaslandığında, turizm açısından çekiciliğini azaltmaktadır.

Avrupa'nın batı kenarları ise orta Atlantik'ten kuzeybatıya (kuzeybatı Fransa, İngiltere ve Kuzey Avrupa üzerine) doğru gelen siklonlardan dolayı son derece değişken hava koşullarının etkisindedir. Yoğun yağışlı, kapalı hava koşulları, ardından rüzgârlar ve sağanak yağışlar, aralarda güneşli devreler hepsi hızla değişen ve birbiri ardına gelen değişik hava koşullarıdır. Bununla birlikte, Avrupa'nın batı kenarları zaman zaman da daha tipik karasal Avrupa, ya da daha doğru olarak Akdeniz türü iklim koşullarının etkisine de girerler. İklimdeki değişkenlik ve istikrarsızlık turizm açısından çekiciliği azaltır; uzun dönemli hava tahminleri yapmak gerçekten olanaksızdır. Bu yüzden de turistlerin önceden yaz rezervasyonu

yaptırmaları bir ölçüde tatili riske atmak olmaktadır. Buna rağmen, özellikle kısa süreli ya da günübirlik gezilerin büyük bir yoğunluğa eriştikleri gözlenir.

Daha önce de belirtildiği gibi, dünyada en çok turist alan Avrupa kıtası içinde en büyük pay Akdeniz’e kıyısı olan ülkelere aittir. Bununla birlikte, Akdeniz havzası içinde yer alan ülkelerin özellikleri yalnızca bu tür kıyılarla sınırlı değildir; kıyıdan içerilerde de turizm faaliyetleri gelişmiştir ve buralarda çok çeşitli çekicilikler bulunmaktadır. Akdeniz havzası içinde yer alan Avrupa ülkeleri arasındaki üç ülke -Fransa, İspanya ve İtalya- aynı zamanda da dünyada en çok turist alan ülkelerin başında gelirler (Özgüç,2013).

13.4. Avrupa’da Turizm Faaliyetlerinin Dağılışı

13.4.1. Fransa

Fransa, uzun zamandır hem ülkeye gelen turist sayısını arttırmayı sürdürmekte ve hem de dünyada en çok turist çeken ülke durumunu korumaktadır: 1980’de 29 milyon olan Fransa’ya gelen turist sayısı 1991’de 55 milyona, 2000’de 77.2 milyon olmuş ama çeşitli nedenlerle 2001’de 75 milyona indik-ten sonra yeniden artarak 2006’da da 79 milyonu geçmiştir. Fransa turizm gelirlerini arttırmada da başarılı olmuştur ama bu bakımdan dünya sıralama-sında yakın yıllarda üçüncü sırada kalmıştır. Aslında Fransa’ya uluslararası turizmden gelen gelir Fransa’nın en büyük dışsattım sektörü olan tarımdan gelenleri geçmiştir. Turizmin artan önemi ve istihdam yaratıcı yanının Fransa’da (ve diğer bazı Avrupa ülkelerinde) gittikçe artan ve kısmen AB’deki iş bölünümünden dolayı ortaya çıkan işsizlik oranına bir çözüm olarak görül-mesi de Fransız hükümetini yalnızca turizm işlerinden sorumlu bir bakanlık kurmaya sevk etmiştir. Fransa’da hükümet 1997’de “İşsizler aysbergi”ne doğru gidişi nedeniyle “*Titanik*”e benzetilmiştir; gösterilerle süren toplumsal rahatsızlıkların artmasının turizme darbe vurması olasılığı turizmde azalmaya, turizmde azalma da istihdamda azalmaya götüreceğinden, Fransa’nın hassas bir dengede olduğu da bu ülkeyle ilgili yorumlara her zaman eklenmelidir.

Fransa’ya gelen turistlerin en büyük kısmını, yaklaşık dörtte birini, Almanlar oluşturur; Almanya, Fransa’nın en önemli turist pazarıdır. İngiltere de Fransa’ya her zaman için önemli miktarda turist gönderiyorsa da (Almanya’dan sonra ikinci), artış seyri yavaştır. Hollanda (yüzde 20’ye yaklaşıyor) pazarı da gittikçe büyümektedir. Gelen yabancı turistlerin büyük kısmı öte-den beri en popüler alan olan Fransız Rivierası’nı tercih eder; burayı Paris izler; diğer bölgeler ise Alpler, Akitanya ve Languedoc-Rousillon’dur. Apart-otel uygulaması şeklindeki “*gîte*”ler (en çok eski kır evlerinden oluşan konutlar) İngilizler tarafından çok tutulmaktadır. Manş Tüneli’nin (Channel Tunnel –kısaca, *Chunnel*) açılması, beklendiği kadar olmasa da, iki ülke arasındaki bağları sıkılaştırmıştır.

Fransızlar da yıldan yıla değişen miktarlarda ülke dışında tatil geçirirler ama ülke dışı tatil davranışları tipik Avrupalı tarzı değildir. Yani ülke dışına tatile gidenler bekleneceği kadar yüksek miktarda değildir: Fransa’da tatile çıkanlar arasında ülke dışına gidenlerin oranı yüzde 25’i geçmez; bazı yıllar çok daha düşer bu oran. Aynı zamanda da yakın mesafeler tercih edilir: örne-ğin yakın yıllarda Fransızların ülke dışına yaptıkları 15 milyon dolayında ziyaretin

kabaca 10 milyonu Avrupa içine; 2.5 milyonu Afrika, 1.5 milyonu Amerika ve 1 milyonu da Asya-Okyanusya'ya yönelmişti.

Fransa'da iç turizm tipik Batı Avrupa özellikleri göstermez. Bunun anlamı da, belirtildiği gibi, tatile çıkanların yüzde 80 kadarının bu tatili ülke içinde geçirdikleridir. Fransızlar tatillerine yine yüzde 80'den fazla bir oranda otomobille çıkarlarken, tatil yapmayı daha çok şehrsel nüfus tercih etmektedir. Parislilerin yüzde 85 kadarı, diğer şehirlerden de nüfusun yüzde 65 kadarı bir tatile çıkmaktadır. Buna karşılık, kırsal alanlarda yaşayanların yalnızca yüzde 40'ı bir tatil yapar. Tüm Avrupa'da olduğu gibi, Fransa'da da okul tatillerinin temmuz ve ağustosla rastlaması şehirlerden çıkan tatilcilerin yollarda aşırı bir yoğunluk oluşturmalarına yol açar. Fransızlar, kıyı (tüm gecekalmelerin yüzde 32.4'ü), kır (30.2), şehir (20.9), ve dağ (16.5) olarak ayrılan alanlara yönelik tatillerinde otellerden çok kiralık apartmanları, kampingleri, arkadaşları ve akrabaları ziyaret ya da ikinci evleri kullanmayı tercih ederler; buna karşılık kış tatil merkezleri ve tur şeklindeki tatillerde oteller tercih edilir. Gidilecek yerler bakımından da tercihler en çok (yüzde 20 dolayında) Akdeniz kıyısından yana (Côte d'Azur ve Languedoc-Rousillon) kullanılır; bunu yüzde 8-9 oranıyla Alpler, Paris (6), Akitanya (5.5) ve Pireneler (4) izler (Özgüç, 2013).

13.4.2.İspanya

İspanya'nın iki dünya savaşı arasındaki dönemde bir turizm destinasyonu olarak adı bile geçmemişti. Ülkenin zaten çok kötü durumda olan ekonomisi 1936-1939 arasında yaşanan iç savaşla daha da bozulmuştu. Ama aynı dönemde İtalya, Fransa'nın Côte d'Azur kesimi ve Alpler Avrupa'nın en önemli tatil alanları haline dönüşmeye başlamışlardı. İç savaştan önce (1931'de) İspanya'yı yalnızca 300,000 kişi ziyaret etmişti. 1950'lerin başlarında ilk turizm dalgası İspanya'ya ulaştı ve yeni yaygınlaşan otomobilleriyle Fransız turistler Costa Brava kıyılarına vardıklarında buranın iklimini, bozulmamış kıyılarını ve ucuz yaşama koşullarını çok tuttular. Böylece gelen turist sayısı 1 milyonun üzerine çıktı ve 1959'da da 4.2 milyon turist bu ülkeyi ziyaret etmişti. İspanyol hükümeti ülkede iç savaşla bozulan dengeleri yeniden sağlama, ekonomik kalkınmayı olabildiğince çabuk gerçekleştirme, istihdamı artırma ve benzeri başka sorunlara çözüm olarak turizmin geliştirilmesini görmüştü ve turizm sektörünü çeşitli yollardan desteklemeye başladı.

1959'da ekonominin yabancı yatırımlara açılması ve para birimi pesetanın devalüe edilmesi İspanya'yı Fransız ve İtalyan Riviera'larından bile daha çekici hale getirdi. Böylece, İspanya'nın Akdeniz kıyısı plansız ve kontrolsüz bir şekilde oteller, villalar ve apartmanlarla yapılaştı. 1959-1963 arasındaki turist sayısındaki artış oranı yüzde 145 gibi patlama sayılacak bir düzeydeydi. 1950'lerin başlarında havayollarındaki *charter* uçuşların gelişmesi de, erişimi kolaylaştırdığı için, İspanya'da turizmin bu gelişme dönemini hızlandırdı. 1964'de kolay kazanç döneminin kapanması ve hükümetin turizm faaliyetleri ve yatırımlarına kontrol başlatması kısa bir duraklama dönemi getirmişse de, bir süre sonra turist sayısı artışını yine sürdürerek 1970'de 24 milyona vardı. Hacmi giderek büyüyen turizm ülke ekonomisine istihdam ve döviz girdisi bakımından da katkısını arttırmıştı (1975'de dışsatım değerinin dörtte biri turizmden geliyordu).

İspanya’da turizmin bu ilk gelişme sürecinin büyük ölçüde plansız gerçekleşmesinin yol açtığı orman kaybına, çevresel niteliklerde kötüleşmeye ve zayıf bir altyapıya dayandırılan ve tamamlanmamış otel inşaatlarının turistler açısından yarattığı güçlüklerle rağmen, devlet turizm sektörünü desteklemeye devam etmişti. 1964-1967 Ulusal Kalkınma Planı turizmin gelişmesinde çok etkili olmuş; devlet *Paradores* denilen kendi otellerini bile açmıştı. Turizmle ilgili gelişmelerin Akdeniz kıyısında toplanması ise İspanya nüfusunun iç kesimden kıyılara ve Balear Adaları’na göçü sonucunu doğurmuştu. 1970’lerin ortalarında İspanya artık kitle turizminin taleplerine göre yaratılmış büyük otellerden oluşan bir konaklama yerleri stokuna sahipti.

Demokratikleştiğinden (daha önce diktatörlükle yönetiliyordu) ve 1986’da Avrupa Topluluğu’na (Birliği’ne) katıldığından beri, İspanya, Avrupa’da en hızlı ekonomik büyümeyi gösteren ülke olmuştur. Tek bir nesilde bu kadar büyük bir değişim sürecini çok az ülke gerçekleştirebilmiştir. Bunun turizmdeki yansımaları da hemen hissedilmiştir: İşgücünün yüzde 11’ini istihdam eden turizm sektörünün ekonomiye katkısı da, dışsatım değerlerinin yüzde 33.4’ü, milli gelirin yüzde 9’unu oluşturacak kadar artmış; 1980’de 40 milyon olan turist sayısı 1987’de 51 milyonun üzerine çıkmıştı. Bununla birlikte, İspanya’da turizmin kötü yapılaşma, kalabalıklaşma, plansızlık ve kontrolsüzlük gibi sorunların daha da ağırlaşmasıyla tıkanmaya başlaması, gelen turist sayısının 1988-1992 arasında önemli bir düşüş göstermesine yol açmıştı (1990’da 34 milyona). Buna, dünya turizminde meydana gelen değişimler de eklenince, 1980’ler boyunca dünyanın 1 numaralı turizm destinasyonu olan İspanya, böylece, üçüncülüğe gerilemiş; bu yüzden de, büyümeyi yeniden sağlamak üzere, turizm altyapısına çok büyük miktarlarda para harcamaya başlamıştı. Merkezi hükümet de turizmi geliştirmek üzere bölgelere daha fazla para ayırdı. İspanya’nın imaj değiştirerek eski turizm hacmini yakalama çabalarına 1992’deki Barselona Olimpiyat Oyunları, Seville’deki Expo ‘92 Dünya Fuarı ve Madrid’in 1992 Avrupa Kültür Şehri olarak seçilmesiyle yaratılan kültürel ve sanatsal faaliyetler de yardımcı olmuştu.

Ülkeye gelen turist sayısı yeniden bir artış eğilimine girmiş olmakla birlikte, İspanyol turizminde geçmişe göre önemli yapısal değişimlerin medyana geldiği de kesindir. Çevresel kaygıların artması yanında, başka bölgelerle arada meydana gelen fiyat rekabeti, gerileme döneminde çok düşük gelir düzeyindeki turistlere hizmet verilmesi İspanyol kıyı sayfiyelerinin kalite kaybına yol açmıştır. Bu sayfiyelerin çoğu “*Kıyı Sayfiyelerinin Gelişme Modelleri*”ndeki düşüş döneminin belirtilerini göstermektedirler. Örneğin Costa del Sol kıyısında turizmin odak noktası olan *Torremolinos* 1962’de Malaga havalimanının açılmasından sonra büyüyen kıyı yerleşmelerinden birisidir ve 1970’lere kadar olan turizm gelişmesi de tam anlamıyla zengin turistlere hitap eden, çok yıldızlı otellerle verilen hizmet türünde olmuştu. Daha sonra, ucuz paket turlara dayalı alt sınıfın kitle turizmi buraya yönelince, yavaş yavaş, zengin ve ünlüler de *Torremolinos*’dan çekilmeye başladılar; daha ucuz ve kalitesiz yapılar inşa edildi; yörenin geleneksel mimarisi terk edildi (yalnızca beyaz badanası kaldı) ve eski güzel otellerde de kalite düştü. Kaçak çalışanlar dışında, 60-70 bin yatak kapasitesine sahip *Torremolinos*’da bir tane bile 5 yıldızlı otel kalmadı. Halen gerek *Torremolinos* gerekse Benidorm, Balear Adaları ve benzeri kıyı sayfiyeleri kendilerini iyileştirmeye çalışmaktadırlar. Hükümet de, bir yandan yeni tatil merkezleriyle dikkati

çekmeye, bir yandan da belirli pazarlara yönelik promosyon çalışmalarıyla (örneğin büyük düşüş gösteren İngiltere pazarı gibi) turist sayısını arttırmaya çabalamaktadır. Böylece, turist sayısını 40 milyonun üzerine çıkaran İspanya turizm gelirlerini de ilk kez olarak Fransa'yla aynı düzeye yükseltmiştir (2000'de de geçmiştir). Bunda 1994'de pesetanın büyük oranlı devalüasyonu, altyapının iyileştirilmesi ve yeni turizm yatırımlarının da olumlu katkısı olmuştur.

Günümüzde İspanya'ya gelenlerin çoğunluğunu genelde Almanlar oluştururlar; örneğin otellerdeki gecemelerin yüzde 39'unu Almanlar gerçekleştirir. İngilizler de otel gecemelerinin yüzde 38.5'i ile Almanları yakından izleyerek bu ülke ziyaretçilerinin neredeyse yüzde 40'ını oluştururlar. Buna karşılık, apartmanlardaki gecemelerin daha büyük kısmı, yüzde 43.6'sı İngilizlere aittir; Almanlar da yüzde 22.4 ile onları izler.

İspanya'nın özellikle Avrupa Topluluğu'na (Birliği'ne) girişinden sonra hız kazanan ekonomik büyümesi kişi başına ortalama gelire de yansımış, bunun bir etkisi de tatile çıkan İspanyolların sayılarının artmasında gözlenmiştir. Tatile çıkanların oranı 1970'lerde yüzde 40 dolayındayken yüzde 50'lerin üzerine çıkmıştır. Kişi başına 31,870 \$ ortalama gelirle (2009) İspanya gelişmiş ülkeler grubunun alt sıralarında yer almakla birlikte, bu gelir İspanyol halkına büyük bir refah sağlamıştır. Yakın yıllarda ülke dışına tatil geçirmeye giden İspanyolların sayısı da 15 milyon dolayında olmuştur. Ülke dışına çıkışlarda en çok ziyaret edilen bölge yine Güney Avrupa, ülke ise Portekiz'dir; Fransa ve İtalya tutulan diğer ülkelerdir. Kuzeybatı Avrupa'ya da yaklaşık aynı miktarda turist gitmektedir. İç turizm de, dış turizm gibi, genelde Akdeniz kıyılarında yoğunlaşmaktadır (Özgüç, 2013).

Uygulamalar

Öğrenci bu bölümde atlastan Avrupa Fiziki haritasını inceleyerek turizm için önemli fiziksel kaynak olan dağlık alanları, deniz ve okyanus kıyılarını ve adaları inceleyerek Avrupa'nın fiziki turizm potansiyelini anlamaya çalışmalıdır.

Uygulama Soruları

1) Avrupa’da turizm için fiziksel kaynak oluşturan en önemli dağlar hangileridir?

Cevap: Alpler

Bu Bölümde Ne Öğrendik Özeti

Küresel ölçekte öteden beri dünyada en çok turist çeken bölgenin Avrupa olduğu, Avrupa'nın, 1990'lara kadar 50 yıla yakın bir süreyi Doğu ve Batı şeklinde bölünmüş olarak geçirmesine rağmen 16. yüzyılda ulus-devletlerin yaratılmasından beri ilk kez savaşı ve siyasal istikrar içinde geçen bir kalkınma devresinin rahatlığını yaşadığı, Batı Avrupa'nın uluslararası turizmin halen dünyadaki en büyük pazarı durumunda olduğu, hatta 2000'li yılların başında AB ülkeleri ekonomik sıkıntı içinde bulundukları halde yine uluslararası turizmde en büyük paya bu bölgenin sahip olduğu, dünya turistlerinin en büyük kısmının da Batı Avrupa'dan (özellikle Almanya ve İngiltere'den) çıktığının öğrenilmesi sağlanmıştır.

Avrupa'da halen en çok turist alan ülkeler Fransa, İspanya, İtalya, İngiltere ve Almanya olduğu, Avrupa'da, başlıca dört tip turist ayırt edildiği bunların: (a)Daha sıcak iklim alanlarındaki çekici kıyılara gidenler (yüzde 52); (b)paket tatil satın alanlar (yüzde 13); (c)sessizlik arayarak kırsal turizmi tercih edenler (yüzde 25); ve (d) tatillerini şehirlerde geçirenler (yüzde 20) şeklinde ayrıldıkları, bu tercihlere göre kıtada dış turizmin destinasyonuna bakıldığında, ziyaretlerin yüzde 60'dan fazlasının yine diğer bir AB ülkesine, yüzde 18-20'sinin AB dışı bir başka Avrupa ülkesine, yüzde 10 kadarının da başka bir Akdeniz ülkesine (örneğin Türkiye) yapıldığının görüldüğü, Batı Avrupa'da uluslararası turizm % 90 dolayında bir oranda yine aynı bölgede gerçekleştiği, turistlerin ancak yüzde 10 kadarı denizaşırı ülkelere yöneldiğinin ve Avrupa'da güneş-deniz-kum tatili için güneye gitmenin genel bir eğilim olduğunun öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa'nın turizm için çekicilik oluşturan fiziksel kaynaklarını çok genel olarak üç fiziksel kuşak halinde incelendiğinin bunların: (1) Akdeniz havzası –yaz turistlerinin güneye doğru akışlarındaki odak noktası, (2) Orta ve güney Avrupa'nın doğu-batı doğrultusunda omurgasını oluşturan dağ sıraları. Bu bölge yaz manzara turizmi ile kış sporları turizmini birlikte taşıyan çekim alanıdır; aynı zamanda da Akdeniz havzasını kuzeydeki sanayileşmiş alçak alanlardan ayırır, (3) Sanayileşmiş alçak alanlar –kıta Avrupa'sının kuzeybatısını içine aldığı öğrenilmesi sağlandı.

Avrupa'da turizmin en fazla geliştiği ülkelerin başında Fransa'nın geldiği, Fransa'nın, uzun zamandır hem ülkeye gelen turist sayısını arttırmayı sürdürdüğü ve hem de dünyada en çok turist çeken ülke durumunu koruduğunun, Fransa'ya gelen turistlerin en büyük kısmını, yaklaşık dörtte birini, Almanların oluşturduğu; Almanya'nın, Fransa'nın en önemli turist pazarı olduğu, İngiltere'nin de Fransa'ya her zaman için önemli miktarda turist gönderdiğinin, Hollanda'nın ise Fransaya giderek arta sayıda turist gönderdiğinin öğrenilmesi sağlandı. Fransa'ya gelen yabancı turistlerin büyük kısmının öteden beri en popüler alan olan Fransız Rivierası'nı tercih ettikleri; burayı Paris'in izlediği; diğer bölgelerin ise Alpler, Akitanya ve Languedoc-Rousillon olduğunun öğrenilmesi sağlandı.

İspanya'nın, Avrupa'nın özellikle son yıllardaki önemli turizm ülkelerinden bir olduğu, ülkeye gelen turist sayısının artış eğilimine girmiş olmakla birlikte, İspanyol turizmde geçmişe göre önemli yapısal değişimlerin medyana geldiğinin, ülke turizmde çevresel kaygıların artması yanında, başka bölgelerle olan fiyat rekabetinin, gerileme

döneminde çok düşük gelir düzeyindeki turistlere hizmet verilmesi nedeniyle İspanyol kıyı sayfiyelerinin kalite kaybına uğradığı, bu sayfiyelerin en önemlisinin Costa del Sol kıyısında turizmin odak noktası olan Torremolinos olduğu, buranın başlangıçta tam anlamıyla zengin turistlere hitap eden bölge olduğu daha sonra ucuz paket turlara dayalı alt sınıfın kitle turizmine geçiş olunca zengin turistin buradan uzaklaştığı, ancak her şeye rağmen İspanya'nın Avrupa'da turizmden en fazla gelir elde eden ülkeler arasında yer aldığının öğrenilmesi sağlandı.

Bölüm Soruları

- 1) Avrupa’da, başlıca kaç tip turist ayırt edilmektedir?
- 2) Dünya turistlerinin en büyük kısmı Avrupa’nın hangi bölgesinden çıkmaktadır?
- 3) Dünya turistlerinin en büyük kısmı Avrupa’nın özellikle hangi ülkelerinden çıkmaktadırlar?
- 4) Avrupa’da turizmin en fazla geliştiği ülke hangisidir?
- 5) Fransa’ya gelen yabancı turistlerin en çok ziyaret ettikleri yerler nereleridir?
- 6) Avrupa’nın turizm için çekicilik oluşturan fiziksel kaynaklarını çok genel olarak kaç fiziki kuşak halinde inceleyebiliriz?
- 7) Fransa’nın en önemli turist pazarı hangi ülkedir?
- 8) İspanya’nın başlangıçta tam anlamıyla zengin turistlere hitap eden, daha sonra ucuz paket turlara dayalı alt sınıfın kitle turizmine geçişle kalite kaybına uğrayan ünlü sayfiyesi hangisidir?
- 9) İspanyol kıyı sayfiyelerinin kalite kaybına uğramasının temel nedenleri nelerdir?
- 10) İspanya’da turizmle ilgili gelişmelerin kıyı kesimde toplanması İspanya nüfusunu nasıl etkilemiştir?

Cevaplar

1) (a)Daha sıcak iklim alanlarındaki çekici kıyılara gidenler; (b)paket tatil satın alanlar; (c)sessizlik arayarak kırsal turizmi tercih edenler ve (d) tatillerini şehirlerde geçirenler, 2) Batı Avrupa, 3) Almanya ve İngiltere, 4) Fransa, 5) Fransız Rivierası, Paris, Alpler, Akitanya ve Languedoc-Rousillon, 6) Akdeniz havzası, Orta ve güney Avrupa’nın doğu-batı doğrultusunda omurgasını oluşturan dağ sıraları, Sanayileşmiş alçak alanlar, 7) Almanya, 8) Torremolinos, 9) ülke turizminde artan çevresel kaygılar, başka bölgelerle olan fiyat rekabeti ve çok düşük gelir düzeyindeki turistlere hizmet verilmesi, 10) Nüfus iç kesimlerden kıyılara ve adalara göç etmiştir.

14. AVRUPA’NIN EKONOMİK YAPISI: TURİZM

Bu Bölümde Neler Öğreneceğiz?

Bu bölümde Portekiz, İtalya, Almanya, İsviçre, Avusturya, Birleşik Krallık (İngiltere), Benelüks Ülkeleri, İskandinavya, Doğu Avrupa, Baltık Ülkeleri, Bağımsız Devletler Topluluğu, Balkanlar ve Yunanistan'da turizm faaliyetlerini öğreneceğiz.

Bölüm Hakkında İlgi Oluşturan Sorular

1) İtalya'nın konaklama kapasitesinin büyük kısmı hangi dört ilde toplanmıştır?

Cevap: Trentino/Alto Adige, Veneto, Emilio Romagna ve Toscano.

Bölümde Hedeflenen Kazanımlar ve Kazanım Yöntemleri

Konu	Kazanım	Kazanımın nasıl elde edileceği veya geliştirileceği
Turizm coğrafyası	Avrupa’da turizm faaliyetlerinin dağılışının ülkeleri (Portekiz, İtalya, Almanya, İsviçre, Avusturya, Birleşik Krallık, Yunanistan) ölçeğinde öğrenir.	Prof.Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Turizm Coğrafyası-Özellikler ve Bölgeler” (2011, Çantay Kitabevi) kitabın ilgili bölümlerinin okunması. Prof. Dr. Ramazan Özey’e ait “Avrupa Coğrafyası” (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması
Turizm coğrafyası	Avrupa’da turizm faaliyetlerinin Benelüks ve İskandiyavya bölgelerindeki dağılışını öğrenir.	Prof.Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Turizm Coğrafyası-Özellikler ve Bölgeler” (2011, Çantay Kitabevi) kitabın ilgili bölümlerinin okunması. Prof. Dr. Ramazan Özey’e ait “Avrupa Coğrafyası” (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması
Turizm coğrafyası	Avrupa’da turizm faaliyetlerinin Doğu Avrupa, Baltık Ülkeleri, Bağımsız Devletler Topluluğu ve Balkanlar bölgelerindeki dağılışını öğrenir.	Prof.Dr. Nazmiye Özgüç’e ait “Turizm Coğrafyası-Özellikler ve Bölgeler” (2011, Çantay Kitabevi) kitabın ilgili bölümlerinin okunması. Prof. Dr. Ramazan Özey’e ait “Avrupa Coğrafyası” (Aktif Kitabevi, 2012) kitabında ilgili bölümün okunması

Anahtar Kavramlar

- Turizm
- Portekiz
- İtalya,
- Almanya
- İsviçre
- Avusturya
- Birleşik Krallık (İngiltere)
- Benelüks ülkeleri (Hollanda, Belçika ve Lüksemburg)
- İskandinav ülkeleri (Norveç, Finlandiya, İsveç, Danimarka)
- Doğu Avrupa
- Baltık Ülkeleri ve Bağımsız Devletler Topluluğu
- Balkanlar
- Yunanistan

Giriş

Bu bölümde Avrupa'nın turizm bölgelerini öğrenmeye devam ederek, ülkeler ölçeğinde turizm faaliyetlerinin durumu ele alınarak tüm Avrupa kıtasında turizm faaliyetleri hakkında bilgi edinilecektir. Bu bölümde Portekiz, İtalya, Almanya, İsviçre, Avusturya, Birleşik Krallık (İngiltere), Benelüks ülkeleri (Hollanda, Belçika ve Lüksemburg), İskandinav ülkeleri (Norveç, Finlandiya, İsveç, Danimarka), Doğu Avrupa, Baltık Ülkeleri ve Bağımsız Devletler Topluluğu, Balkanlar ve Yunanistan'daki turizm faaliyetleri incelenecek.

Portekiz Avrupa Topluluğu'nun zengin ülkelerinin yardımıyla, karayolları, demiryolları ve havalimanlarını da iyileştirmiştir. Altyapının geliştirilmesi en çok turizm endüstrisinin işine yaramış ve turim faaliyetlerinde önemli gelişme kaydedilmiştir.

İtalya'da kıyılardan başlayıp kış sporları merkezlerine, tarihsel şehirlerine kadar uzanan çok farklı turizm çekiciliklerine sahip olması nedeniyle uluslararası turizmden de çok büyük bir pay almaktadır. İtalya'ya gelen turistlerin büyük kısmı Avrupalılar, özellikle de komşu ülkelerden gelenlerdir.

Almanya, aynı zamanda, dünyanın en çok turist çeken 8. ülkesi durumundadır. Dünya Kupası finalleri Almanya'nın turizm faaliyetleri üzerinde çok olumlu etki yapmış ve ülkeye gelen turist sayısını arttırmıştır. Turizm gelirlerinde de 6. durumdadır. İsviçre, zaman zaman sırası değişse de, öteden beri dünyanın en çok turist çeken 20 ülkesi arasındaki yerini korumuştur. On milyondan fazla ziyaretçi arasında en büyük grubu Almanlar (yüzde 25'e yakın) oluşturmaktadır.

Avusturya'da turizm çok yoğun bir şekilde Alplerde toplanmıştır. 21.4 milyon olarak hesaplanan uluslararası varışların, yüzde 90'dan fazlası karayoluyla komşu ülkelere hafta sonları ve benzeri kısa süreli kalışlar için gelenler ile günübirlikçilerden oluşmaktadır.

Birleşik Krallıkta (İngiltere'de) tatil kolaylıklarının büyük kısmı da İngiltere'nin güneyinde -güney kıyısı boyunca ve güneybatıda yarımada doğru uzanarak mevcut daha uygun iklim koşulları ve güneşten yararlanmak üzere gelişmiştir. Diğer tatil alanları daha çok kuzeyde, yoğun nüfuslu sanayi bölgeleri çevresinde, onların gerek tatil gerekse günübirlik taleplerini karşılamak üzere gelişmiştir.

Benelüks ülkeleri (Hollanda, Belçika ve Lüksemburg) gelişmiş turizm altyapılarıyla çok sayıda turist almakta ve önemli turizm geliri elde etmektedirler.

İskandinavya, kültürel özelliklerindeki güçlü ortak yanlar, birçok bölgesel farklılıklara rağmen, Danimarka, Norveç, İsveç, Finlandiya ve İzlanda'nın tek bir bölge olarak kabul edilmektedir. Bölge topraklarının üçte biri de Kuzey Kutup Dairesi'nin ötesinde uzanır. Bu konumun iklim ve turizm üzerindeki etkisi çok büyüktür.

Doğu Avrupa, Baltık Ülkeleri ve Bağımsız Devletler Topluluğu; aynı ekonomik ve siyasal sistem içinde yer alan Doğu Avrupa ülkeleri ve eski Sovyetler Birliği, 1990'daki dağılma sürecini izleyen yıllarda bir ekonomik çöküntü dönemi yaşamışlardır. Halen,

ekonominin diğ er sektörlerinde olduğu gibi, turizmde de hızlı bir gelişim ve değişim dönemi içinde bulunmaktadır.

Balkanlar'da Bulgaristan, Romanya, Arnavutluk ve Yugoslavya'nın dağılmasından doğan Hırvatistan ve Slovenya gibi bazı ülkeler de turizmde önemli başarılar elde etmeye başlamışlardır.

Yunanistan için turizm yaşamsal bir önem taşır.  lkeye gelen turist sayısı sürekli artmaktadır. An ak çok para harcatmayan, paket ve kitle turizminin egemenliği yüzünden turizm gelirleri turist sayısına orantılı değildir.

14.1. Portekiz

Avrupa Topluluğu'nun en küçük ve 18,100 \$ kişi başına geliriyle en yoksul (diğerlerine göre) ülkesidir. Ama Avrupa Birliği'ne üyelik Portekiz için harikalar yaratmış görünüyor. Avrupa Topluluğu'nun zengin ülkelerinin yardımıyla, Portekiz, karayolları, demiryolları ve havalimanlarını da iyileştirmiştir. Altyapının geliştirilmesi en çok turizm endüstrisinin işine yaramaktadır. Portekiz, artık, yüzlerce yıldır süren izolasyonu, geri kalmışlığı ve ekonomik korumacılığı gerilerde bırakmış, Avrupa Topluluğu'na başvurusuyla 1968'de başlayan planlı bir gelişme dönemine girmiştir. İşgücünün ucuz olması da turizm yatırımlarının yoğunlaşmasını teşvik etmiştir. 1978'de 1.7 milyon olan gelen turist sayısı, Topluluğa üyelikten sonra, 1986'da 5.4, 1991'de 8.8 milyona ve 2000'de de 12.1 milyona çıkarak Portekiz'i dünyada en çok turist alan 20 ülke arasında sokmuştur (2011'de 12.3 milyon). Turizm, Portekiz'in en büyük tek döviz kaynağıdır. Ekonomi üzerinde tarım ve dokumadan bile daha etkilidir.

Ülkeye gelenlerin en büyük kısmını komşu İspanyollar oluşturur (yüzde 50'ye yakın); İspanyolları İngiliz, Fransız ve Almanlar izler. Özellikle İngilizler için Portekiz'i ziyaret nedenleri arasında en güçlüsü, Akdeniz koşullarını çok daha uygun fiyatlarda paket turlar halinde satın alabilmeleridir. Gerek İspanya gerekse Portekiz aynı zamanda iç pazarları da hızla gelişen iki ülkedir ve her ikisi de dışarıya eskisinden daha çok turist göndermeye başlamışlardır.

Ülke, *Tagus* nehrinin ayırdığı iki iklimatik bölge halindedir; kuzey daha serin, nemli Atlantik hava koşullarının egemen olduğu ve güney de iklim ve bitki örtüsünün daha Akdeniz karakteri gösterdiği bölgelerdir. Portekiz'in kuzey kıyıları (*Costa Verde-Yeşil Kıyı*) ortalama 1270 mm yağış alır; hatta dağların batıya bakan yamaçlarında yıllık toplam 2500 mm'ye çıkar. *Tagus* nehri halicinde yer alan Lizbon'da ise yağış miktarı ortalama 708 mm'dir ve yalnızca iki ay kurak geçmektedir. Buna karşılık, güney kıyısında yer alan Faro'nun yağış miktarı 453 mm'dir ve kurak aylar sayısı üçten fazladır. Yaz aylarında sıcaklıklar ise Faro'da 28°C'yi geçerken, Lizbon'da yaz ortası ortalama sıcaklığı 22°C'dir. Yer şekilleri bakımından da Portekiz:(a)*dağlar ve platolar* (kuzeydeki, *Costa Verde*'de yer alan Minho ve Tras os Montes dağları ile *Costa de Prata*'nın iç kesimlerindeki Beira ve Lizbon kıyısının doğusunda Alentejo platoları); (b)*alçak kesimler* (kıyı düzlükleri ve ovaları ile *Tagus* vadisi) şeklinde ikiye ayrılmaktadır (Özgüç, 2013).

14.2. İtalya

İtalya, turizm endüstrisini yaklaşık yüzyıl önce kurmuş bir ülkedir; 1964 yılında İspanya tarafından geçilinceye kadar da dünyada en çok turist alan ülkeydi. İngiltere'de başlayan, daha çok zengin ve kültürlü sınıfın katıldığı *Grand Tour*'un en son vardığı yer İtalya idi. II. Dünya Savaşı'ndan sonra turist sayısını sürekli arttıran İtalya 1978'de 15 milyon (aynı miktar tutan günöbirlikçiler hariç) turist almışsa da, 1980'lerin başlarındaki terör olaylarından olumsuz etkilenmişti. Ulusal dayanışma, yabancı sermaye ve turistlerin geri

dönüşü İtalya'yı 1986'dan sonra yine dünyanın önde gelen turizm destinasyonlarından birisi yaptı ve 1991 Körfez Krizi'ne rağmen İtalya durumunu korudu.

Kıyılardan başlayıp kış sporları merkezlerine, tarihsel şehirlerine kadar uzanan çok farklı turizm çekiciliklerine sahip olan İtalya, uluslararası turizmden de çok büyük bir pay almaktadır: Günübirlükçiler hariç, 43.2 milyon uluslararası turisti kendisine çeken İtalya, dünya pazarında hem turist sayısı hem de turizm gelirleri bakımından yüzde 9.7'lik bir paya sahiptir (2011). İtalya'ya gelen turistlerin büyük kısmı yine Avrupalılar, özellikle de komşu ülkelerden gelenlerdir. İsviçre, Almanya, Fransa ve Avusturya'dan gelenler tüm turistlerin yüzde 70'e yakını oluştururlar. Bunun kadar önemli olan bir başka özellik de, transit geçenlerin ya da günübirlükçilerin İtalya'da yarattığı büyük trafiktir. Bu trafiğin de çok büyük bir kısmı ülkenin kuzeyinde odaklaşmaktadır. İtalya'ya uzun süreli kalmak üzere gelen turistlerin tercihleri ise gelinilen ülkeye göre bazen farklılık gösterebilmektedir. Örneğin kara ülkesi Avusturya'dan gelenler Adriyatik kıyısındaki sayfiyelere yönelmekte; İtalya'yı en çok ziyaret eden ulus olan Almanlar daha çabuk erişebildikleri Veneto ve Alto Adige'yi tercih etmekte; uzun mesafeli turistler, örneğin ABD, Japonya ve hatta Kuzey Avrupa'dan gelenler İtalya'da bir haftadan fazla kalmakla birlikte, bu zamanı Roma-Floransa-Venedik arasında üçe bölmektedirler. Fransızlar daha çok kültür turizmine ağırlık verirken, İngilizler de kültür turizmi üzerinde yoğunlaşmakta ve en çok Venedik'i, biraz da Emiglio Romana, Toskana ve Campania'yı ziyaret etmektedirler.

1990'lı yıllarda İtalyan turizmindeki en önemli değişimlerden birisi de, döviz kısıntılarının kaldırılmasıyla, İtalyanların ülke dışına yaptıkları seyahatlerdeki ve dış turizme yaptıkları harcamalardaki hızlı artış olmuştur. İtalyanların dış gezilere harcadıkları para (2008'de 30.8 milyar \$), dış turizm yoluyla ülkeye gelen dövizden (45.7 milyar \$) daha az olduğu için turizm gelirlerinin ülke ekonomisine katkısı önemini korumaktadır.

İtalya'nın konaklama kapasitesinin büyük kısmı dört ilde toplanmıştır: Trentino/Alto Adige, Veneto, Emilio Romagna ve Toscano. Otellerin yarısından fazlasının yer aldığı bu alanlarda dağlar, kıyı, kültür, toplum ve işle ilgili turizm kaynakları bir araya toplanmıştır ve aynı zamanda da iç ve dış pazarlar tarafından erişilebilir durumdadırlar. Kamping kolaylıkları Marche, Abruzzi ve Latium'da yoğunlaşma gösterirken, yatak kapasitesi çok sınırlı olan Calabria ve Appulia'da da pansiyon gibi konaklama kolaylıkları daha önemlidir.

Turist varışları ve otel gecelermeleri de bu kalıbı tamamen yansıtır. Fakat kalıp içindeki farklılık iç ve dış turizm açısından yaşanır. İç turizm kısa mesafeli ve daha çok turistlerin yaşadığı bölge içinde kalma eğilimindedir. Özellikle kuzeydeki sanayi alanlarına yakın kıyılarda iklim yaz aylarında tatile çok elverişlidir; bu yüzden de bölge sakinleri daha güneye gitmek yerine en yakınındaki sayfiye yerine gitmeyi tercih ederler. Böylece, Emilio Ro-magna, Veneto, Toskana (hepsinin kendi kıyısai kaynakları vardır) ve Lombardia (kendi yerel manzara ve kış sporları kaynakları var) her biri ayrı ayrı iç pazarın yüzde 10-15'ini kendilerine çekerler. Çok yoğun biçimde kuzeyde toplanmış (yüzde 60'a yakın) olan uluslararası turist varışları ise özellikle Veneto'da (yüzde 20 dolayında) odaklaşmış bulunmakla birlikte, Toskana (Floransa merkezli) ve Alto Adige (kış sporları merkezleri

yaygın) de önemli bir paya sahiptirler (yüzde 10-15 arası). Roma bölgesi ise uluslararası varışlar bakımından dördüncü durumdadır (Özgüç, 2013).

14.3. Almanya

Almanya, II. Dünya Savaşı sonrasında 1990'ların başına kadar, birbirinden tamamen farklı siyasal rejimleri olan iki ayrı devlet halinde, bölünmüş olarak kaldı. Geçmişte Batı Almanya olarak anılan Almanya'nın batı kesimi savaştan sonra dünyanın en güçlü ekonomilerinden birisine sahip oldu. Bu durum da Almanya'yı dünyada ülke dışına en çok turist gönderen ülkelerden biri, belki de birincisi yapmıştır. O kadar ki 1980'lerde başlayan ve iki Almanya'nın birleşmesiyle gelen ekonomik ve siyasal bütünleşme ve uyum döneminde biraz daha sertleşen ekonomik kriz bile Almanları yurt dışına seyahatten çok fazla alıkoyamamıştır (1985'de 20.9; 1989'da 28.6; 1997'de de 50 milyona yakın Alman yurt dışına tatile gitmişti). Halen nüfusunun alım gücü yüksek nüfusuyla önemli bir turist gönderen ülke durumundadır. Almanlar, ayrıca, Amerikalılar ile birlikte uluslararası turizme en çok para harcayan ulus durumundadırlar. Yaptıkları harcama 2008'de 91, 2009'da 81 milyar \$'dır (Amerikalılarınki 80 ve 73 milyar \$). Fakat ABD ile Almanya'nın farkı, gelen-giden döviz arasındaki farktır; bu, ABD'nde olumlu olurken, Almanya'da olumsuzdur. Diğer bir fark da iki ülkenin toplam nüfuslarına göre Almanların çok daha yüksek oranda ülke dışına seyahat ettikleridir.

Dışarıya tatile giden Almanların en çok tercih ettikleri yerlerin başında, hemen hemen yarıya yakın oranla, Akdeniz Havzası gelir; en çok tercih edilen ülkeler de hemen hemen birbirine yakın sayılarda ziyaret edilen İspanya ve İtalya ile on milyona yakın turist gittiği Fransa'dır. İtalya'yı ziyaret edenlerin sayısı 1982'de 3.6 milyondan 1990'ların başında 17 milyona; İspanya'yı ziyaret edenlerinki de 3.2'den 17 milyonun; Fransa'ya gidenlerinki de 1.8'den 8 milyonun üzerine çıkmıştır. Alman turistlerin gittikçe daha çok çevre-duyarlı hale gelmeleri bu iki ülkenin çekiciliğini azaltmaktadır. Halen bölgede Türkiye ve Yunanistan da Alman turistlerin (yaklaşık 5'ser milyonun üzerinde ziyaretçiyle) yöneldiği diğer ülkelerdir. Almanlar için ikinci önemli destinasyon kış turizmi nedeniyle Alpler, dolayısıyla da Avusturya ve İsviçre'dir. ABD'ne yönelen turizmde geçmişte Alman Markı'nın gücüyle bağlantılı dalgalanmalar yaşanırken, şimdi Euro ve 11 Eylül'ün etkisi vardır. Uzakdoğu'ya olan yolculukların sayısı da gittikçe artmaktadır. Bu bölgede Japonya ve Singapur'a olanlar özellikle iş bağlantılıyken, Tayland, Sri Lanka, Maldivler'e olanlar ise tatil amaçlıdır.

Bununla birlikte, Almanya, aynı zamanda, dünyanın en çok turist çeken 8. ülkesi durumundadır. Dünya Kupası finalleri Almanya'nın turizm faaliyetleri üzerinde çok olumlu etki yapmış ve ülkeye gelen turist sayısını arttırmıştır. Turizm gelirlerinde de 6. durumdadır. Turizm gelirlerinin yüksekliği Almanya'nın para harcamak için geline ülkelerden birisi olduğunu ortaya koymaktadır. Fakat Almanya'ya olan turist akışında ve ülke içi turizm olayında eski Doğu ve Batı Almanyalara denk düşen alanlar arasında –gittikçe azalmakla birlikte– büyük farklılıklar gözlenmektedir. Örneğin ülke içinde toplam 351.2 milyon (2006) olan gecelermelerde, artış göstermekle birlikte, Doğu'nun payı yalnızca yüzde 20'nin altındadır. Buna karşılık en çok ziyaret edilen (7.1 milyon) ve gecelenen (15.9 milyon) şehir Berlin'dir.

Almanya'nın gerek nüfusunun çok yüksek olan alım gücü (Doğu'yla birleşmesinden sonra düşmüş olmasına rağmen 2006'da kişi başına ortalama gelir 36,620\$ idi) gerekse ülkenin sahip olduğu çekicilikler, ülke içi rekreasyon alanlarına da talebin yoğun olmasına yol açmaktadır. Örneğin 2006'deki toplam 351.2 milyon geceleminin yüzde 84.9'u (298.3 milyon) yine Almanlar tarafından gerçekleştirilmiştir. Gecelemelerin yalnızca yüzde 15.1'i kadar tutan yabancı turistler arasında ise en büyük pay Hollandalılara aittir (8.8 mil-yon geceleme); Amerikalılar (4.6), İngilizler (4.5) ve İsviçreliler (2.2) de Hollandalıları izler. Batı Avrupa ülkelerinden çıkan turistler çoğunlukta (39 milyon), bu ülkeye yaklaşık 100 milyon kişinin de alışveriş, dinlenme vb. nedenle komşu ülkelere günlük geçiş yaptıkları da tahmin edilmektedir.

Gerek bölge ülkeleri gerekse Japonya'dan gelenlerin büyük kısmı iş amaçlı, ticaret fuarları ve konferanslara yönelmiş ziyaretlerdir. Münih, Hannover, Hamburg, Düsseldorf, Köln ve Stuttgart bu konuda çok iyi donanmışlardır. Bu ülkede iş turizminin tatil turizminden daha hızlı geliştiği hesaplanmaktadır. Ayrıca, ülkenin konumundan dolayı transit geçişler de yüksek miktarlardadır; örneğin 70 milyon dolayında olduğu sanılan transit geçişlerin üçte birini İskandinav ülkelerinden güney Avrupa'ya gidenler ve dönenler oluşturur. Bununla birlikte, transit turizmde geceleme pek fazla değildir (Özgüç, 2013).

14.4. İsviçre

İsviçre ve Avusturya esas Alp ülkeleri olarak bilinirler; her ikisi de, başka birçok özelliklerine rağmen adeta Alplere özdeşleşmişlerdir. Son yüzyıl içinde, İsviçre, tarıma ve el sanatlarına (saat yapımı) dayalı yoksul bir ülke durumundan Batı Avrupa'nın en zengin ülkelerinden birisi haline gelmiştir. Başarısının büyük kısmı da, dünyaya, yirminci yüzyılda bütün şiddetiyle etkisini sürdüren siyasal ve parasal fırtınalardan arınmış bir “cenne” sunabilme becerisinde yatmaktadır. Hiç bir savaşta yer almayan İsviçre, 2002'ye kadar Birleşmiş Milletler'e katılmaktan da kaçınmıştı. Gizlilik ve güvenlik arayan herkese bankacılık faaliyetleri sunmuş, her ulustan ziyaretçileri hoş karşılamış ve her gelir düzeyindeki insana hitap edecek geniş bir çeşitliliğe sahip turizm kolaylıkları sunmuştur. Sanayinin gelişmesi İsviçre'nin bazı şirketlerini (örneğin *Nestle*) küresel boyutlara taşıırken, turizm de ülke ekonomisinde önemli bir rol oynamaya başlamıştır. Çevresinde sınırları ortadan kaldırılmış on iki ülke ile çevrili İsviçre'nin bu ayrıcalıklı durumunun ne kadar süreceği belirsizdir; çünkü İsviçre ilk kez bir örgüte girme, Avrupa Birliği'ne üye olma başvurusunu yaptığı halde, daha sonra bunu on yıl süreyle dondurma kararı almıştır.

İsviçre'nin turizm ekonomisi ilk başlarda Alpin karakterli değildi; Locarno ve Lugano gibi göl kenarındaki merkezler de yaz tatilcilerini ağırlıyorlardı –daha 1801'de Lugano'da 18 otel bulunuyordu. “Burada dağcılığı popüler hale getiren İngilizler olmuştur. Eski yazlık sayfiyeler, *Villard de Lans* gibi, önce kış sporları için girişimde bulunmuşlar, sonra daha başarılı bir şekilde, özellikle Alman turistler arasında çok tutulan ‘*klimatizm*’ ve sağlık kürlerini benimsemişlerdir. 1882 yılında İsviçre'deki otel ve pansiyonlardaki yatak kapasitesi 4.2 milyon, 1910'da ise 22 milyonun üzerindeydi. Bu çok yönlü dağlık ülke, her yıl kendi nüfусundan daha fazla turist, dağcı, sporcu ve hastayı ağırlayarak, “Avrupa'nın oteli” haline

gelmişti. Dağlık bölgelerde yer alan ve yaz sezonu bitince sonbaharda kapatılan oteller, kışın da müşteri buluyordu artık. Bazı doruklara, neredeyse yıl boyunca teleferik ve telesiyeyle ulaşıyordu.

Günümüzde turistlerin çoğunluğu ve de tabii yaz turistleri Alplerle bütünleşmekten hoşlanmaktadırlar. Turistler Bern ve Zürih gibi Mittelland şehirleri ile Cenevre, Montreaux, Luzern, Lausanne ve Interlaken göl kenarı merkezlerinde ya da Maggiore Gölü kıyısındaki Locarno, Lugano Gölü kıyısındaki Lugano şehirleri ve dağ eteği göllerinin kıyısında bulunan kasabalarda da yoğunlaşırlar. Bu yerleşmeler Akdeniz'in etkisiyle daha yumuşak iklime, yaz-kış daha bol güneşe sahip oldukları gibi, kolaylıkla da erişilebilir durumdadırlar.

İsviçre'de turizmin hacmini ölçmek, sınır geçişlerinde kayıt tutulmadığından son derece güçtür. Bu nedenle yalnızca konaklamalardan yürünmektedir. İsviçre, zaman zaman sırası değişse de, öteden beri dünyanın en çok turist çeken 20 ülkesi arasındaki yerini korumuştur. On milyondan fazla ziyaretçi arasında en büyük grubu Almanlar (yüzde 25'e yakın) oluşturmakta, onu Amerikalılar, Japonlar, Fransızlar, İngiliz ve İtalyanlar izlemektedir. Gelen turistlerin yüzde 45'den fazlası otelleri, yüzde 30'dan fazlası da *şale* denilen tek evleri ve apartman türü konaklama kolaylıklarını tercih ederler. İsviçre'nin 7.4 milyon dolayındaki refah düzeyi yüksek (kişi başına 57,230 \$) nüfusu da tatil konusunda son derece bilinçlidir ve yaklaşık 5 milyonluk bir iç pazar oluşturmaktadırlar. Ayrıca, ülkeleri dışında da gittikçe daha çok tatile çıkmakta ve en çok Fransa, İspanya ve İtalya gibi güneşli ülkeleri tercih etmektedirler (Özgüç, 2013).

14.5. Avusturya

Avusturya, İsviçre'nin iki misli büyüklüktedir fakat Alplerin kapladığı alan iki ülkede de eşittir (yaklaşık 20,000 km²). Avusturya'da turizm çok yoğun bir şekilde Alplerde toplanmıştır; buradaki turizmin toplam hacmi de İsviçre'dekinden yüksektir. Bununla birlikte, iki ülkenin Alpin bölgeleri birbirine çok benzerler fakat Avusturya Alpleri'nin iklim özellikleri kışın biraz daha kurak ve soğuk, yazın ise daha sıcaktır.

Avusturya'da da turizmin hacmini ölçmek oldukça güçtür. Örneğin 21.4 milyon olarak hesaplanan uluslararası varışların, yüzde 90'dan fazlası karayoluyla komşu ülkelere hafta sonları ve benzeri kısa süreli kalışlar için gelenler, günübirlikçiler ve Akdeniz ile Kuzey Avrupa arasındaki tatil turizmi için transit geçenlerle 130 milyon dolayında olduğu sanılmaktadır. Doğu Avrupa'nın çözülüşünden sonra Avusturya'nın izafi lokasyonu -situasyonu değişmeye başlamıştır. Örneğin geçmişte kenarda kalan Viyana şehri artık doğu Avrupa'da merkezi bir yerdir.

Avusturya'yı en çok ziyaret edenler arasında da, diğer Avrupa ülkelerinde de olduğu gibi, Almanlar başta gelirler (neredeyse toplam turistlerin yüzde 60'a yakını); Hollandalılar, İtalyanlar ve İngilizler de, çok geriden olmak üzere, Almanları izlerler. Gelen turistlerin taleplerinin de etkisiyle, Avusturya'da yaz turizminin önemi gittikçe azalmakta kış turizmininki ise gittikçe artmaktadır (örneğin Hollandalı ve İngilizler buraya zaten kış turizmi için gelirler) ve ülke halen Avrupa'nın bir numaralı kış destinasyonudur.

Avusturya'nın da, İsviçre gibi, turizmde, yaz ve kış olarak gerçekleşen iki zirveli bir turizm mevsimlik yapısı olduğu görülür. Ancak, Avusturya iç pazarının İsviçre'dekinden daha az gelişmiş olması yabancı turistlere bağımlılığını daha arttırmakta ve konaklama sektöründeki doluluk oranlarının da daha düşük kalmasına yol açmaktadır. Yine İsviçre'den farklı olarak ülke dışına tatile giden Avusturyalıların sayısı da toplam nüfusa göre oldukça düşüktür. 8.2 milyonluk Avusturya nüfusunun yaklaşık 3 milyon kadarı ülke dışına tatile gitmektedir. Tatilcilerin çoğu İsviçreliler gibi genelde sıcak ülkelerin kıyılarını tercih ederler. Akdeniz ülkeleri de bu konuda başta gelmektedir: İtalya (yüzde 30), İspanya ve Portekiz yanında, Türkiye de tercih edilen ülkeler arasındadır (2011'de 548 bin Avusturyalı gelmiştir).

Alpler, İsviçre'den Avusturya'ya kitlesel ölçekte uzanırlar. Güneyde Yüksek Alpler Avusturya-İtalya sınırını oluştururken, Alplerin kuzey yamaçları Vorarlberg, Tirol ve Salzburg illerinin de topraklarını oluşturur. İsviçre'nin batısında Engadine'den akarak gelen Inn Nehri Avusturya'nın bu illerini ortadan böler ve nehir Yüksek Alpleri güneyde Kalker Alplerden ve kuzeyde de Ön Alplerden ayırır. Alpler, orta Avusturya'dan uzaklaştıkça alçalırlar. İsviçre ve İtalya'da olduğu gibi, bunlara göre daha küçük boyutlarda olmakla birlikte, dağların eteklerinde şerit halinde göller uzanır. Bu göller Avusturya Alpleri'nin kuzey eteklerinde *Salzkammergut Göller Bölgesi*'ni, güneyde Kärnten'de de *Drava Vadisi Göller Bölgesi*'ni oluştururlar. Avusturya'nın kuzeyi ve doğusu (Yukarı ve Aşağı Avusturya ile Burgenland) daha farklı fiziksel bölgelere aittirler: Yani, Tuna Vadisi ve Bohemya Dağları'nın güney ucu ile Macar ovalarının kenar kısımlarını oluştururlar. Buna göre Avusturya'nın fiziksel bölgeleri şu şekilde sıralanabilir:

(1) a. Kalker Alpler -Vorarlberg, Tirol ve Salzburg;

b. Yüksek Alpler;

(2) Alplerin geri kalan kısımları, Alp Önalani ve dağ eteği gölleri

(3) Tuna Vadisi;

(4) Bohemya Masifi -Aşağı ve Yukarı Avusturya;

(5) Macar Havzası'nın kenarı -Burgenland.

14.6. Birleşik Krallık (İngiltere)

Birleşik Krallık olarak anılan ülke İngiltere, İskoçya, Galler, Kuzey İrlanda ve bunlarla birlikte Channel Islands ve Man Adası'ndan oluşmakla birlikte, genelde daha kısa bir ad gibi gelen "İngiltere" olarak anılmaya devam edilmektedir. Birleşik Krallık ile ilgili uluslararası istatistikler sıralanan bu bölgeleri kapsarken, iç turizmle ilgili olanlar İngiltere, İskoçya ve Galler'i içine alan Büyük Britanya ile sınırlıdır. Büyük Britanya'da iç turizm yüzyıldan fazla bir süre öncesinde kurulmuş gelişmiş bir pazara sahiptir. İç turizmin temel coğrafi kalıbı deniz kıyıları, oteller, iskeleler, kara ve demiryollarına dayanarak 1960'lardan sonra biçimlenmiştir. Tatil kolaylıklarının büyük kısmı da İngiltere'nin güneyinde -güney kıyısı boyunca ve güneybatıda yarımada doğru uzanarak mevcut daha uygun iklim koşulları ve güneşten

yararlanmak üzere gelişmiştir. Diğer tatil alanları daha çok kuzeyde, yoğun nüfuslu sanayi bölgeleri çevresinde, onların gerek tatil gerekse günübirlik taleplerini karşılamak üzere gelişmiştir. Örneğin kuzeybatıda Blackpool, kuzey Galler kıyısında Merseyside ve kuzeydoğuda da Scarborough gibi.

Bu gelişme kalıbı bile ülkede turist akışının güneye doğru ve erişilebilecek en yakın kıyıya doğru olan eğilimini yansıtmaktadır. Ülke dışına turizm hareketinin kitlesel bir ölçek alması iç turizmin alışlagelmiş yapısında değişimlerin başlamasına yol açmıştır. 1970'ler ve 1980'ler boyunca yaşanan ekonomik sıkıntı dönemlerine rağmen, İngilizler daha sıcak, daha güneşli iklim alanlarına doğru (en çok Akdeniz) olan ziyaretlerini gittikçe daha arttırmışlardır. Eski İngiliz deniz kıyısı sayfiyelerinin, iklim üstünlüğü yanında, daha modern konaklama kolaylıkları olan ve daha ucuz bu yeni destinasyonlarla rekabeti çok güçleşmiştir. Bu yerleşmelerin iyileştirilmesinin çok büyük miktarlarda yatırım gerekmesiyle birlikte “koruma” kaygısı da yenilenmeyi güçleştirmiştir (Shaw ve Williams, İngiliz sayfiyelerinin yükseliş ve çöküşü ve gelecekleriyle ilgili yazıları bir araya toplamışlar; 1996). Zaten İngiltere'yi dünya turizminde üst sıralarda tutan uluslararası turizmin yönü de bu alanlara değil, ülkenin tarihsel ve kültürel coğrafi kaynaklarına doğrudur.

Büyük Britanya'da turizmin dağılışı iklim özellikleri ve nüfusun dağılışıyla yakından ilgilidir. İskoçya ve Galler'in batıdaki yüksek alanları manzaralar ve kıyı bakımından oldukça zengin birer kaynak oluşturdıkları halde, daha nemli, daha az güneşli, serin bir iklim ve istikrarsız hava koşulları egemendir. Nüfus ise daha çok ülkenin güneydoğusunda toplanmıştır ve bölgeler arasındaki mesafenin oldukça kısa olmasına rağmen, tatillerin çoğu oturlan yere yakın bir yerde geçirilmektedir.

İngiltere'de başlıca 12 turizm alanı ayırt edilir. Ülke içinde geçirilen tatillerin yarıya yakınının gerçekleştirildiği üç güney bölgesi (güney, güneydoğu ve güneybatı) ülkenin en sıcak, en kurak ve en güneşli kesimidir. Bu 12 bölgenin en kuzeyde kalanları, *Cumbria* ve *Northumbria*, tatilcilerin yalnızca yüzde 8'ini alırlar ve daha serin, daha yağışlı ve daha bulutlu iklim koşulları yanında, esas turist çıkaran büyük nüfus merkezlerinden de uzak kalmaktadırlar. Denizden uzakta kalan *Heart of England* (İngiltere'nin Kalbi) ve *Thames ve Chiltern* olarak anılan iki bölgede de geçirilen tatil sayısı çok azdır.

İngiltere'ye gelen turistler ise daha farklı bir mekânsal kalıp sergilerler. Bunların çok büyük kısmı bir dünya şehri olan Londra'yı görmek ister; *Güneydoğu*, *Thames ve Chiltern* (Windsor ve Oxford'un yer aldığı kesim) ve *Heart of England* (Shakespeare'in doğum yeri Stratfordon-Avon'ın bulunduğu yer), İngilizlerin tersine, yabancı turistlerin -Londra'ya yakın olmalarının da sağladığı avantajla- en çok tuttıkları yerlerdir. Ülkenin batısı ise hemen hemen iç turizmle aynı ölçüde yabancılar tarafından da ziyaret edilirler. Londra bölgesi, yabancı turistler, iş amacıyla gelenler (ulusal ve uluslararası) ve ülke içinde tatil geçirmek isteyenlerle kısa süreli tatilcilerin yoğunlaştıkları önemli bir lokasyondur. Uluslararası turizmde de kuzeyde kalan iki alan (*Cumbria* ve *Northumbria*) en az ziyaret edilenler olmaktadır (Özgüç, 2013).

14.7. Benelüks Ülkeleri

Belçika, Lüksemburg ve Hollanda'dan oluşan Benelüks ülkeleri Avrupa'nın en çok turist gönderen ülkeleri arasında yer alırlar. Küçük olmaları nedeniyle turist sayısı toplamda çok yüksek görünmese bile, nüfuslarına göre oldukça önemli bir oran tutar. Her üç ülkenin de, diğer bazı Batı Avrupa ülkeleri gibi, halklarının sahip olduğu yüksek yaşam standartları tatile çıkma ve tatilini ülke dışında geçirme olgusunu güçlendirmektedir. Bununla birlikte, her üç ülkenin de turizm kaynaklarının çok kolay erişilebilir mesafelerde olması da günlük gezilerle yoğun bir şekilde kullanımlarına yol açmaktadır.

Benelüks ülkelerinin doğal özelliklerine bütünüyle bakıldığında, bölgenin denizsel batı tipi iklim özelliklerine sahip olduğu ve Kuzey Atlas Okyanusu'ndan doğan depresyonlara açık olması nedeniyle yumuşak fakat değişken rüzgârlı hava koşullarına sahip oldukları görülür. Bölge içindeki iklim çeşitlenmeleri topografyayla bağlantılıdır. Belçika'nın güneyine ve Lüksemburg'a doğru yükseltinin artmasıyla iklim daha nemli, daha serin hale gelirken, rüzgârın şiddeti en çok Hollanda'nın düzlük kesimlerinde görülür. Özellikle kıydan uzaklaştıkça yaz aylarının biraz daha kurak ve sıcak geçmesi söz konusudur; örneğin Hollanda'da yıllık ortalama yağış kıyıda 820 mm'yken, iç kısımlarda 560 mm'ye düşer. Bununla birlikte, yaz yağışları ülkenin bir uluslararası turizm destinasyonu olmasını sınırlamaya yetecek kadar fazladır.

14.8. İskandinavya

Kültürel özelliklerindeki güçlü ortak yanlar, birçok bölgesel farklılıklara rağmen, Danimarka, Norveç, İsveç, Finlandiya ve İzlanda'nın tek bir bölge içinde kabul edilmesine neden olmaktadır. İskandinavya, Avrupa'nın sanayileşmiş-şehirleşmiş çekirdek kesiminin kuzeybatısında yer alır. İskandinav ülkelerinin en güneydeki başkenti Kopenhag olurken, bölge topraklarının üçte biri de *Kuzey Kutup Dairesi*'nin ötesinde uzanır. Bu konumun iklim ve turizm üzerindeki etkisi çok büyüktür. Bölge uzun, sert ve karanlık kışlar geçirir; örneğin Lappland'de aralık ayında 19.5 saat süren gecelerle tam bir karanlık yaşanır. Yazlar kısa ve serindir fakat gün ışığının uzun süreliliği söz konusudur (Stockholm'de hazıranda 18.5 saat). İskandinavya'nın en bilinen çekicilikleri, Norveç'in fiyortları, İzlanda'nın volkanları, Finlandiya'nın ormanları ve gölleri, Danimarka'nın sakin, kırsal manzaraları gibi coğrafi görünümle bağlantılı olanlardır. Manzaralara ve çeşitliliklere rağmen, İskandinav ülkeleri bölge dışından oldukça az turist çekerler. Uygun olmayan iklim koşulları ile mevsimin kısa olmasının bunda rolü büyükse de, çevresel etkiler yanında, yaşam standartlarının yüksekliği ve bu yüzden diğer Avrupa ülkeleri tarafından pahalı bulunması da etkili olmaktadır.

İskandinavya, Avrupa'nın diğer yerlerinden farklı bir kültürel kimliğe sahiptir. Eski Akdeniz aleminin dışında kalması, Roma İmparatorluğu'na hiç katılmamış olması ve Orta Çağ Avrupa kültür merkezlerinden uzaklığı İskandinav kimliğinin değişmemesinin başlıca nedenleri olabilir. Kendi kültürel kökleri ve birliğini sağlayan ise MS 800-1100 yılları arasında gelişme olanağı bulan ve Baltık bölgesinde Finlandiya, İsveç, Norveç ve Danimarka'ya yayılan *Viking* kültürüdür. Vikinglerin denizcilik, korsanlık ve ticarete daya-

nan yaşam tarzları onları 820-900 yılları arasında Faroe (Koyun) Adaları'nı, İzlanda ve Grönland'ı kolonize etmeye götürmüş; 1000 yıllarında da Kuzey Amerika'ya varmışlardı. Viking yerleşmesinin çekirdek bölgeleri Finlandiya'nın Helsinki kıyısı, İsveç'in Stockholm şehri ve çevresi, adaları ve doğu kıyısı ile Norveç'te Oslo, Bergen ve Trondheim gibi kıyı kesimleriydi.

Viking döneminden 19. yüzyıla kadar da bölgedeki siyasal gelişme güç, tükenme ve İskandinavya'nın çeşitli kesimlerinin düşüşüyle kendini gösteren bir dönem olmuştur; örneğin Danimarka'nın egemenliği 13-14. yüzyıllar boyunca, İsveç'inki ise 1400'den 1800'e kadar sürmüştür. İzolasyon ve erişilebilirliğin güç olması, Sanayi Devrimi'nin bölgeye erişmesini geciktirmiş ve İskandinav ülkelerindeki iç gelişmeler dış dünyadan pek etkilenememiştir. Bununla birlikte, "Nordik" ülkeler denilen bu ülkeler arasında birçok bakımdan uyum sağlanmıştır; çalışma izni almaya gerek bulunmamakta, pasaport kontrolleri yapılmadığı için İskandinavların birbirlerinin ülkeleri arasında yolculukları çok kolay olmaktadır. Ülkelerarası turizm adeta iç turizm halindedir; bu yüzden dış turizmi belirlemek de mümkün değildir. İskandinavların bölge ülkeleri arasındaki yolculuklarının kolay olması, ulaşım altyapısının planlama, oluşturma ve işletilmesi açısından işbirliği yapmalarını da kolaylaştırmıştır.

Nüfusları az olmakla birlikte, tüm İskandinav ülkeleri dünyanın en zengin ülkeleri arasında yer alırlar. Bu da onları, ülkelerinde zaten rekreasyon faaliyetleriyle yoğun bir şekilde uğraştıktan başka, ülke dışında daha fazla tatil geçirmeye de sevk etmektedir. Tatile çıkanların ortalama yarısı ülke dışına gider; fakat halkın yüzde 70'den çoğu kendi bölgeleri içinde 4 günden fazla bir tatili mutlaka yapar.

İskandinavya, daha farklı olan Danimarka hariç tutulursa, iklim ve fiziksel özellikler bakımından iki alt bölüm halinde alınabilir: (1)Fiyortlu batı kıyısı ve İskandinavya dağları: Norveç-İsveç yarımadasının omurgasını oluşturan sıradağlar; ve (2)Baltık'ı çevreleyen alçak alanlar.

Fiyortlu Batı Kıyısı ve İskandinavya Dağları

Norveç kıyılarını ve gerideki dağları içine alan bu bölge sıradağların iki ucunda iki yüksek dağ grubunu kapsamaktadır. En kuzeyde yükselti 2100 m'ye çıkarken, orta kesimde Trondheim Fiyordu çevresinde daha düşer fakat güney uçta Jotunfjell dağlarında 2481 m'ye yükselir. Tipik alpin bitkilere, sert zirvelere, çok arızalı dramatik manzaralara rastlanır. En dar ve en uzun fiyortlar dağ sırasının güney kesiminde, kıyıda bulunurlar. Kuzeyde bunlar biraz daha geniştir ve muhteşem manzaralar verirler. Dağların daha alçak kesimlerinde yamaçlar konifer ormanlarla kaplıyken, yer yer de cepler halinde verimli tarımsal alanlar görülür. Güneyin yüksek kesimleri ve kuzeydeki dağlar ağaç şeklinde bitki örtüsünün yetişmesi için çok soğuk kalır; buralarda ancak arktik ve tundra bitki örtüsü bulunmaktadır. İklim bakımından ise nem, rüzgâr ve bulutluluk fazla, güneş ışığı azdır fakat kışın kıyı kesimi bölgenin diğer yerleri kadar soğuk değildir. Dağlar hakim batı rüzgârlarının yolu üzerinde uzandığı için, Atlas Okyanusu'ndan gelen daha ılıman nemli hava koşullarının etkisi altında kalırlar ve bu hava dağlara doğru yükseldiğinde türbülans, bulutlanma ve orografik yağışlar meydana gelir (Bergen'de 2057 mm'ye, hatta kuzey kesimlerde 4000 mm'nin üzerine çıkar); kıyı

kesiminde ise kışın normal olarak buzlanma yoktur. Bölge İskandinavya'daki en yüksek yağışı alır. Yazlar da serindir ve temmuzda bile sıcaklık 15°C'nin altındadır. Bütün güzelliklerine rağmen, iklim koşulları bölgeye fazla turist gelmesini engellemektedir.

Baltık'ı Çevreleyen Alçak Alanlar

Dağların doğu yamaçları yavaş yavaş alçalarak İskandinavya'nın *Baltık kesiminin* kenarlarını çevreler. Doğal olarak rölyef düzdür (100 m'nin altında). Buzların erimesiyle denize varamayan su sığ depresyonlarda birikerek, en güzel bir şekilde Finlandiya ve güney İsveç'in göller bölgelerinde gözlenen geniş göl sistemini oluşturmaktadır. Kıyı kesiminde ise, örneğin güneybatı Finlandiya'da, Åland ve Stockholm'de olduğu gibi, derin yarılmış vadilerin meydana getirdiği bir dizi ada görüntüye egemendir. İsveç'in batı kıyısında kaya uzantılarının arasına yerleşmiş kumsalların oluşturduğu (*Altın Kıyı*) güzel plajlar yer alır.

Kuzeydeki konumuna rağmen, İskandinavya'nın bu kesimi turizme uygun kıyılara sahiptir. Güneş ışığının yaz boyunca daha uzun süre kalması güneşlenme süresini de arttırır (yılda 2100 saat) ve yaz sıcaklıkları Finlandiya'nın güneydoğusunda temmuzda günlük maksimum olarak, Akdeniz'deki miktara, 25-30°C'ye kadar yükselebilir. Ancak, yaz kısa sürer, kışlar da çok soğuk geçer; kış aylarında Baltık denizi ve Bothnia Körfezi'nin yüzeyi donar (Özgüç, 2013).

14.9. Doğu Avrupa, Baltık Ülkeleri ve Bağımsız Devletler Topluluğu

Aynı ekonomik ve siyasal sistem içinde yer alan Doğu Avrupa ülkeleri ve eski Sovyetler Birliği, 1990'daki dağılma sürecini izleyen yıllarda bir ekonomik çöküntü dönemi yaşamışlardır. Halen, ekonominin diğer sektörlerinde olduğu gibi, turizmde de hızlı bir gelişim ve değişim dönemi içinde bulunmaktadır. Her şeyden önce özelleştirme bu süreci olağanüstü hızlandırmıştır. Örneğin 1990'lardan önce dünyanın en büyük havayolu olan *Aeroflot* küçük küçük 320 ayrı havayolu şirketine dönüşmüştür. Daha önce bütün rezervasyonların ve düzenlemelerin merkezi bir otorite tarafından (S.S.C.B.'de *Intourist*; Bulgaristan'da *Balkantourist*; Çekoslovakya'da *Cedok*; Romanya'da *Carpati* vb. gibi) yapıldığı turizm sektöründe artık otel, lokanta, taksi hiz-metleri ve seyahat acenteleri özel sektör tarafından paylaşılarak bu ülke ekonomilerinde en hızlı büyüyen sektörün turizm olmasını sağlamışlardır. Bazı bölgesel güçlüklerin yenilememesine rağmen (örneğin Rusya'da hava-yollarında iç hatların, Moskova'da polisiye olayların yarattığı sorunlar vb. gibi), Budapeşte, Prag, Moskova gibi büyük şehirlerde turizm altyapısı oldukça iyileştirilmiş; geçmişte kısıtlanmış olan ülke içi seyahatler tamamen serbest bırakılmıştır. Gelecekte meydana gelebilecek gelişmeler, bu ülkelerden bazılarının dünya turizmi içinde zaten şimdiden kazandıkları önemi daha arttırıp, diğer bölge ülkelerine de önem kazandıracak; ülke ekonomilerinin düzelmesi de tatil turizmine daha çok katılmalarını sağlayacaktır.

Bağımsız Devletler Topluluğu ve Doğu Avrupa ülkelerinin turizm değişimlerini geçmişten buyana izlemek kolay değildir. 1990 öncesi kendi aralarındaki geliş-gidişlerle oldukça önemli büyüklüğe erişmiş bir turizm olgusu yaşayan bazı ülkeler, 1990'larda yapısal değişim geçirerek ve gelen ziyaretçileri de farklılaşarak, daha çok Batılı turistlerden oluşan

yine önemli büyüklükte birer turizm endüstrisi geliştirmeye başlamışlardır. Turizm, hâlâ, bu ülkelerin çok ihtiyaç duyduğu döviz girdilerini en çabuk elde edebilecekleri yoldur ve bu yüzden de söz konusu ülkelerde önceliğe sahiptir. Bununla birlikte, içinde bulundukları ekonomik sıkıntı 1990’larda bu ülkelerden dışarıya doğru da büyük bir turist akışı yaratmıştı; bu ise tatil turizminden çok, alınan malların daha sonra ülkede satılarak geçim elde edilecek bir *alışveriş turizmi* ağırlıklı olan bir olguydu.

Doğu Avrupa ülkelerinin büyük çoğunluğunun artık AB üyesi olmaları (en son Romanya ve Bulgaristan) hem turizm faaliyetlerine hem de kalkınma çabalarına yeni bir düzen getirmiştir.

Doğu Avrupa

Doğu Avrupa, fiziksel özellikler bakımından Avrupa’nın Akdeniz dışında kalan çekirdek alanının bir devamı gibidir; Polonya, Çek ve Slovak Cumhuriyetleri, Macaristan, Bulgaristan ve Romanya ile Baltık ülkelerinden oluşur.

Bölge ülkeleri, 1990’dan önce Sovyetler Birliği ile ekonomik ve siyasal birlikeri ve bağları olan ama Batı Dünyasıyla Sovyetler Birliği arasında bir tampon rolü de oynayan ülkelerdi. Eski Sovyetler Birliği Baltık Denizi’nden Pasifik’e kadar uzanan dev büyüklükte bir ülkeydi; 15 cumhuriyetin en büyüğü de Rusya’nın kendisi (17 milyon km²’den büyük) idi. Halen üç Baltık cumhuriyeti Letonya (Latviya), Litvanya ve Estonya tamamen bağımsız kalmışlar; geri kalan 12 cumhuriyet ise Bağımsız Devletler Topluluğu adı altında (Aralık 1991) işbirliğine gitmişlerdir. Doğu Avrupa ülkelerindeki değişimler ise beklenen de daha çarpıcı olmuş; Çekoslovakya Çek ve Slovak cumhuriyetleri olarak ikiye ayrılırken, Yugoslavya -yer aldığı bölgenin adına da uygun olarak- Balkanlaşmış, yani parçalanmıştır.

Baltık Ülkeleri: Latviya (Letonya), Estonya ve Litvanya

1991’de Sovyetler Birliği’nden bağımsızlaşan bu üç küçük Baltık ülkesi de kendi tarihine, kültürüne-diline ve Komünist dönemde ülkede yerleşmiş oldukça büyük bir Rusça konuşan etnik azınlığa sahip bulunmaktadırlar. Bağımsızlıktan beri, zor da olsa, ekonomilerini büyük ölçüde iyileştirmişlerdir. Bağımsızlığın sanayide yarattığı işsizlik turizm ve diğer hizmet sektörlerin-de ortaya çıkan istihdamla kapatılmaya çalışılmaktadır. Baltık ülkelerinden geçmişte olan göçlerin (örneğin ABD’ne) şimdi bir turist pazarı yaratması beklenmektedir.

Baltık ülkelerinin çekicilikleri arasında güzel orman, göl ve kıyı mekânları (örneğin Estonya’da), kıyılardaki sayfiyeler (Letonya/Latviya’da) ve her üç ülkenin de gerek başkentleri (Talinn ve Riga) ve gerekse diğer tarihsel yerleşmeleri sayılabilir. Sovyetler Birliği’nden ayrılan bu üç ülke diğerleri arasında Batı’yla (kökenleri nedeniyle) en iyi uyumu sağlayan ve yaşam standartları daha yüksek olan ülkelerdir.

Bağımsız Devletler Topluluğu

Dünyanın en büyük ülkelerinden birisi olan eski Sovyetler Birliği Arktik ve tundradan başlayıp iç kesimlerde karasal iklimin en ekstrem şekillerine kadar çeşitli iklim zonları içinde kalan bölgeleri içine almaktadır; mekânsal-kültürel kaynakları da o derece çeşitlidir. 1990'da 15 sosyalist cumhuriyetin dağılmasıyla, bunların en büyüğü Rusya Federasyonu adını alırken, üç Bal-tık ülkesi (Lettonya, Litvanya ve Estonya) tamamen bağımsızlıklarını elde ettiler. Diğerleri de bağımsız ülkeler hâline gelmekle birlikte, Rusya'yla olan ekonomik ve siyasal bağlarını sürdürmek üzere, *Bağımsız Devletler Topluluğu* adı altında bir birlik oluşturdular. Birçok husus gibi, turizm de bağımsız ülkelerin kendi sorumlulukları altında kalan bir faaliyet olmuştur ve çoğu da bir başlangıç olarak kendi ulusal havayollarını geliştirmeye başlamışlardır. 1990'larda itibaren geçiş süreci yaşayan Rusya ve diğer B.D.T. ülkeleri değişik derecelerde iyileşme göstermektedirler. Örneğin Rusya ekonomisinde (özelleştirmeye birlikte) 1994'de canlanma başlamış, gelir artışıyla birlikte, rekreasyona ve eğlenceye harcanan paranın da arttığı gözlenmiştir. Hem iç hem de dış seyahatlerde de büyük bir artış meydana gelmektedir. İstihdam, hizmetlere doğru kayarak faal nüfusun yüzde 50'sini kendisine çekerken, sanayide üretim gerilemiştir. Rusya'da Yeni Çağın getirdiği birçok olumsuz yön de vardır: Suç, rüşvet ve ekonomik baskılar halkı etkilediği kadar, Rusya'yla ilgili haberleri izleyen turist adaylarını da bir süre olumsuz etkilemiştir. Rusya hâlen gelen turist sayısını 23 milyona kadar çıkarmışsa da, hedeflediği sayı çok daha yüksektir. Bunun dışında, bazı B.D.T. ülkeleri daha önemli siyasal çalkantılar içindedir. Örneğin Tacikistan neredeyse bir iç sa-vaş geçirmekte, Gürcistan iç etnik sorunlarıyla uğraşırken, Azerbaycan-Ermenistan arasındaki sorunlar henüz giderilememiş bulunmaktadır. Bu ülkelerde kısa vadede turizm açısından önemli bir gelişme beklenmemektedir.

1989'a kadar uluslararası turizm eski Sovyetler Birliği'nde merkezi bir kontrol altında tutuluyor, turistler ancak belirli güzergâhlar boyunca yolculuk yapıp, belirli konaklama kolaylıklarını kullanabiliyorlardı. Bununla birlikte, 1989'da yabancılara açık ve onların kullanabileceği merkezlerin sayısı 147'yi bulmuştu. 1992'de bile B.D.T.'nin bazı yerlerinin turistlere hâlâ kapalı olduğu düşünülürse, bu topluluk ülkelerinin önemli bir bölümünde turizmin daha emekleme aşamasında olduğu ve Batı tarzı konaklama tesislerine şiddetle ihtiyaç duyulduğu hususu daha iyi anlaşılır. İç turizmde konaklama talebi en çok şehirlerin yakınındaki kırsal alanlarda yer alan hafta sonu tatil evleri olan “*daça*”lar, dinlenme-iyileşme tesisleri olan “*sanatoryum*”lar (geçmişte 2,000'den fazlaydı ve bir Sovyet yurttaşı için bir sanatoryumda bir ay dinlenmek en arzulanan tatil şekliydi: Meyer 1990) ve kampingler (6,000'in üzerindeydi) karşılamaktadır; ancak bunların hiçbirisi uluslararası ziyaretçilere hitap edebilecek durumda değildir (Özgüç, 2013).

Halen turizmin en büyük etkisi belirli şehirlerde gözlenmektedir. Moskova ve St Petersburg bunların başında gelir. Fakat çok az şehirde turizm patlaması eski yasak şehir *Vladivostok*'daki kadar şiddetle hissedilir. Rusya'nın Çin ve Kuzey Kore ile temasa geldiği bu şehirde, tüccar denizciler binlerce kullanılmış Japon arabasını gemilerden boşaltmakta, Çinli tüccarlar ucuz giyim eşyası ve ayakkabı satmaya çalışmakta, Ruslar ise Moskova'dan bunları almak ve sonra tekrar Moskova'da satmak üzere gelmektedirler. Aynı nedenlerle, çok sayıda Rus (özellikle Moskova, St Petersburg ve diğer büyük şehirlerden) Çin'e geçerek alışveriş ederler. Çin'e gelen yabancı turistlerin önemli bir kısmını da Ruslar oluşturur. Halen

milyonlarca B.D.T. yurttaşı başka ülkelere de aynı ziyaretleri yapmaktadırlar. Sayıları 5.5 milyonu aşan B.D.T.'li Türkiye'ye gelenler içinde de en büyük grubu oluşturarak Almanları geçmişlerdir; halen de aynı sayı devam etmektedir. Bu gelişmelere ve B.D.T. içinde iç turizmin geleneksel önemine rağmen, turizm altyapısının durumu hâlâ kötüdür. İletişim zayıf kalmakta, kamu ulaşım araçları ekonomik sıkıntı nedeniyle iyi durumda değildir. Bununla birlikte, B.D.T. içinde turizmin daha fazla önem taşıdığı beş destinasyon ayırt edilebilir:

- (1) Moskova ve Volga Nehri (Rusya Federasyonu'nda);
- (2) St Petersburg (eski Leningrad; Rusya Federasyonu'nda);
- (3) Kiev ve Odessa (Ukrayna'da);
- (4) Karadeniz kıyısındaki merkezler (çoğu Rusya Federasyonu'nda);
- (5) Doğu Karadeniz ve Kafkaslar (Gürcistan, Ermenistan ve Azerbaycan).

14.10. Balkanlar

Dünyanın bu kesiminde turizmin gelişme süreci siyasal istikrarsızlıklar ve değişimler tarafından belirlenmiştir. Modern anlamda turizmin başlangıç aşaması bölge için oldukça yenidir. Yugoslavya'da Tito yönetimi sırasında 1965'de başlamıştı. Arnavutluk için ise daha başladığından bile söz edilemeyeceği açıktır. İlk iki ülkede turizm 1988'de zirve dönemine eriştikten sonra (Yugoslavya'ya gelenler sayısı 9 milyon olmuştur) 1990'larda başlayan siyasal istikrarsızlıkla bölge turizm olayından tamamen uzaklaşmış; transit geçişler bile yapılamaz hale gelmişti. Yugoslavya'nın dağılmasından doğan Hırvatistan ve Slovenya gibi bazı ülkeler de turizmde önemli başarılar elde etmeye başlamışlardır. Ayrıca Romanya ve Bulgaristan'da da turizm alanında son yıllarda önemli gelişmeler kaydedilmiştir.

Bütün Doğu Avrupa ülkeleri arasında pazar ekonomisine geçişte en çok zorlanan ve en kötü koşullarda olan ülke Romanya'dır. Diktatörlük döneminden beri nüfusunun diğer Doğu Avrupa ülkelerinden daha düşük standartlarda yaşaması, geçiş aşamasının da zor olmasında rol oynamıştır. Yine aynı nedenle geçmişte de aldığı turist sayısı, güneş-deniz-kum tatili sunan tek Doğu Avrupa ülkesi olduğu halde, çok fazla olmamış (diğer Doğu Avrupa ülkelerinden 3-6 milyon arası); ancak, halen biraz daha düşük bir düzeye inerken, yapısı da değişerek tatil turizminden daha çok Rusya ve Macaristan'dan gelenlerin alışveriş turizmine dönüşmüştür. Buna karşılık, Romanyalıların ülke dışına çıkışlarının tamamen serbest bırakılması bu ülkeden dışarıya ve daha çok kısa süreli olan turist akışını da çok arttırmış, başta Macaristan olmak üzere, Bulgaristan ve Türkiye'ye alışveriş amacıyla gelen Romanyalıların sayısında büyük artışlar gözlenmişti (Türkiye'ye gelenler 1992'de 600 bine yaklaştıktan sonra 2010'da 367 bin dolayında olmuştur).

Aslında ülkenin ekonomik kalkınması için çeşitli kaynakları bulunmaktadır; 2007 başında kesinleşen AB üyeliğinin bunların kullanımını kolaylaştıracağı sanılmaktadır. Aynı şekilde, turizm için de gerek kıyıda gerekse ülkenin iç kesiminde çekicilikleri oldukça fazladır. Merkezi kesimi bir yüksek plato olan ülkeye belki damgasını vurduğu söylenebilecek

olan U-şekilli *Karpat Dağları* kuzey sınırı geçerek Slovak Cumhuriyeti'ne ve Ukrayna'ya doğru devam eder. Yüksek alanların üç tarafı da düz ovalarla çevrelenmiştir. Ülkenin turizm kaynakları daha çok aşağıdaki bölgelerde dağılmıştır.

1989'dan önce Bulgaristan'ın küçük ama ekonomik bakımdan büyük önem taşıyan bir turizm sektörü bulunuyordu. Ekonomisini de 20 yılda geliştiren ve bir tarım ülkesinden sanayi ülkesi olmaya doğru geçiş aşamasına giren Bulgaristan, Doğu Bloku ve Sovyetler Birliği'nin dağılışından en çok etkilenenlerden birisi olmuştur. Bir yandan AB'ye girmeye çalışılırken diğer yandan da ekonomiyi düzlüğe çıkarmanın en hızlı yolu olarak da özelleştirme görülmüştür. Turizmdeki yatırımları arttırmak içinse vergi indirimi sağlanmış, Karadeniz kıyısındaki tatil merkezleri, oteller ve turizmle ilgili diğer kolaylıkların özelleştirilmesine gidilmiştir. Aynı zamanda da hizmetlerin kalitesinin yükselmesi ve daha üst gelir düzeyindeki turistlerin ülkeye gelmesinin sağlanması hedeflenmektedir.

Bulgaristan'ın Avrupa'daki önemli turizm destinasyonlarından birisi haline gelmesine yetecek turizm kaynağı vardır. Dağlar ve kıyılar yanında, eski şehirler, tarihsel eserler ve düşük ücretli işgücü gibi avantajları da vardır. Ülke turizminin en büyük kısmı Karadeniz kıyısındaki bir dizi yerleşmede toplanmış olmakla birlikte, dağlık bölgeleri de çeşitli çekicilikler sunarlar (Özgüç, 2013).

14.11. Yunanistan

Yunanistan öteden beri kültürel ve tarihsel turizme sahne olmuş bir ülke olmakla birlikte, kitle turizmi bu ülke için de çok yeni sayılabilecek bir olaydır. 1967'den 1974'e kadar süren askeri diktatörlük dönemi de bu başlangıç düzeyini ertelemiştir. Ülkenin demokrasiye dönmesiyle birlikte güneş-deniz-kum tatilcileri özellikle adalara akmaya başladılar. Bu dönemde Yunanistan gittikçe tıkanan İspanyol sayfiyelerine bir alternatif olarak görülmüştü. Avrupa kitle turizminin bu ülkeye yönelmeye başladığı 1980'lerden beri ülkenin ekonomik ve siyasal istikrar içinde olması da turist sayısının istikrarlı bir seyir izlemesinde rol oynamıştır. Yakın yıllarda komşularından gelenlerin sayısı artmıştır: Bulgaristan'dan gelenler AB üyeliği yüzünden iken, Arnavutluk ve Makedonya'dan ziyaretler de çoğalmıştır. Aslında, diğer Akdeniz ülkelerinde olduğu gibi, Yunanistan'da da tarihsel ve kültürel çekiciliklerden çok iklim ve plajlar kitlesel turizmin yöneldiği alanlardır. İspanya gibi, daha çok İngiliz ve Alman turist pazarına bağımlı olmakla birlikte, Yunanistan'a gelen turistler biraz daha çeşitlilik gösterirler. Bununla birlikte, turistlerin yüzde 92.2'si Avrupa'dan, yüzde 66'sı da AB ülkelerinden gelir. 2006'da ülkeyi ziyaret eden Türk sayısı 180,775 olmuştur ama iki ülke arasındaki ziyaretler (istikrar kazansa da) inişli çıkışlı bir trend izlemiştir.

Turizm, Yunanistan için yaşamsal bir önem taşır. Bütün OECD ülkeleri arasında dışsattım değerlerinde turizmin en yüksek paya sahip olduğu ülke Yunanistan'dır. Yunanistan, gelen turist sayısı bakımından bir süredir dünyanın ilk 20 ülkesi içinde yer almaktadır; ancak, zaman içinde diğer ülkelerdeki gelişmeler ve ziyaretçi sayısındaki oynamalar yüzünden yeri yıldan yıla değişir. Bununla birlikte, çok para harcatmayan, paket ve kitle turizminin egemenliği yüzünden turizm gelirleri turist sayısına orantılı değildir. Zaten gelenlerin yüzde 60'ının paket turlarla gelmesi de bunun bir kanıtıdır.

Yunanistan topraklarının yüzde sekseni dağlıktır. Kalker yapıdaki dağlar Yugoslavya'dan ve Arnavutluk'tan sonra Yunanistan'a girerler ve bu ülkenin de belkemiğini oluştururlar. Kuzeyden güneye doğru alçalarak devam eden dağlar, Ege Denizi'nde kaybolurlar; fakat denizaltında devam eden dağların zirveleri Ege adalarını oluşturur. Kıyı çizgisi körfezler ve koylarla kırılır. Yalnızca 132 bin kilometrekare yüzölçümü olan ülkenin, adalar yüzünden, kıyı uzunluğu 15,320 km tutar. Adalar ve anakaranın kıyı kesimleri uzun ve kurak yazlar ve oldukça yüksek yaz sıcaklıklarıyla (temmuzda 27°C'den fazla) tipik Akdeniz iklim özellikleri gösterir. Hemen her yerde 2300 saatin üzerinde bir yıllık güneşlenme süresi vardır; bazı adalarda bu 3000 saatin üzerine çıkar. Dağlık batı kesim biraz daha nemli, kuzey ise daha karasal bir iklime sahiptir. Ana kara ve adalar çeşitli alt gruplar halinde ele alınmaktadır:

Yunanistan anakarası: (a) Kuzey Yunanistan (Makedonya, Selanik, Halkidikya, Kavala ve Trakya);(b) Orta Yunanistan (Epiros, Teselya ve merkezi Yunanistan);(c) Atina bölgesi; ve(d) Peloponez. **Adalar:**(a) İyonya (Korfu dahil) adaları; (b) Sikladlar;(c) Sporadlar;(d) Dodekanez (Rodos dahil);(e) Girit (Özgüç, 2013).

Uygulamalar

Öğrenci atlastan Avrupa siyasi ve fiziki haritası üzerinde Portekiz, İtalya, Almanya, İsviçre, Avusturya, Birleşik Krallık, Yunanistan ülkelerini ve Benelüks, İskandiyavya, Doğu Avrupa, Baltık Ülkeleri, Bağımsız Devletler Topluluğu ve Balkanlar bölgelerini incelemeli ve ülkelerin yerlerini öğrenmelidir. Bu ülke ve bölgelerdeki turizm potansiyeli oluşturan fiziki (dağlar, akarsular, deniz kıyıları ve adalar vb unsurları incelemelidir

Uygulama Soruları

1) İsviçre’de turizmin odağını hangi dağlar oluşturur?

Cevap: Alpler.

2) Yunanistan diğer Avrupa ülkeleri ile kıyaslandığında hangi fiziksel kaynakları ile daha üstün özelliğe sahiptir?

Cevap: Çok sayıda adaya sahip olması.

Bu Bölümde Ne Öğrendik Özeti

Bu bölümde Avrupa'nın turizm bölgelerini öğrenmeye devam ederek, ülkeler ölçeğinde turizm faaliyetlerinin durumu ele alınarak tüm Avrupa kıtasında turizm faaliyetleri hakkında bilgi edinilmiştir. Bölge ülkelerinden Portekiz, İtalya, Almanya, İsviçre, Avusturya, Birleşik Krallık (İngiltere), Benelüks ülkeleri (Hollanda, Belçika ve Lüksemburg), İskandinav ülkeleri (Norveç, Finlandiya, İsveç, Danimarka), Doğu Avrupa, Baltık Ülkeleri ve Bağımsız Devletler Topluluğu, Balkanlar ve Yunanistan'daki turizm faaliyetleri incelenerek bilgi edinilmesi sağlanmıştır.

Portekiz'in PAvrupa Topluluğu'nun en küçük ve 18,100 \$ kişi başına geliriyle en yoksul (diğerlerine göre) ülkesi olmasına rağmen Avrupa Birliği'ne üyelik Portekiz için harikalar yaratmıştır. Avrupa Topluluğu'nun zengin ülkelerinin yardımıyla, Portekiz, karayolları, demiryolları ve havalimanlarını da iyileştirmiştir. Altyapının geliştirilmesi en çok turizm endüstrisinin işine yaramış ve turizm faaliyetlerinde önemli gelişme kaydettiğinin öğrenilmesi sağlanmıştır.

İtalya'nın kıyılardan başlayıp kış sporları merkezlerine, tarihsel şehirlerine kadar uzanan çok farklı turizm çekiciliklerine sahip olması nedeniyle uluslararası turizmden çok büyük bir pay almakta olduğu ve İtalya'ya gelen turistlerin büyük kısmının Avrupalılar, özellikle de komşu ülkelerden geldiğinin öğrenilmesi sağlanmıştır.

Almanya'nın, dünyanın en çok turist çeken 8. ülkesi durumunda olduğu, turizm gelirlerinde de 6. durumda olduğu, İsviçre'nin, zaman zaman sırası değişse de, öteden beri dünyanın en çok turist çeken 20 ülkesi arasındaki yerini koruduğunun, ülkeye gelen on milyondan fazla ziyaretçi arasında en büyük grubu Almanların (yüzde 25'e yakın) oluşturduğunun öğrenilmesi sağlanmıştır.

Avusturya'da turizm çok yoğun bir şekilde Alplerde toplanmıştır; buradaki turizmin toplam hacmi de İsviçre'dekinden yüksektir. Bununla birlikte, iki ülkenin Alpin bölgeleri birbirine çok benzerler fakat Avusturya Alpleri'nin iklim özellikleri kışın biraz daha kurak ve soğuk, yazın ise daha sıcaktır. Avusturya'da da turizmin hacmini ölçmek oldukça güçtür. Örneğin 21.4 milyon olarak hesaplanan uluslararası varışların, yüzde 90'dan fazlası karayoluyla komşu ülkelerden hafta sonları ve benzeri kısa süreli kalışlar için gelenler ile günübirlikçilerden oluştuğunun öğrenilmesi sağlanmıştır.

Birleşik Krallıkta (İngiltere'de) tatil kolaylıklarının büyük kısmının İngiltere'nin güneyinde -güney kıyısı boyunca ve güneybatıda yarımada doğru uzanarak mevcut daha uygun iklim koşulları ve güneşten yararlanmak üzere geliştiğinin, diğer tatil alanlarının daha çok kuzeyde, yoğun nüfuslu sanayi bölgeleri çevresinde, gerek tatil gerekse günübirlik taleplerin karşılanması için geliştiğinin öğrenilmesi sağlanmıştır.

Benelüks ülkelerinin (Hollanda, Belçika ve Lüksemburg) gelişmiş turizm altyapılarıyla çok sayıda turist almakta ve önemli turizm geliri elde ettiklerinin öğrenilmesi sağlanmıştır.

İskandinavya'nın, kültürel özelliklerindeki güçlü ortak yanlar ve birçok bölgesel farklılıklara rağmen, Danimarka, Norveç, İsveç, Finlandiya ve İzlanda'nın tek bir bölge olarak kabul edilmekte olduğu, bölge topraklarının üçte birinin de Kuzey Kutup Dairesi'nin ötesinde uzandığının, bu konunun iklim ve turizm üzerindeki etkisinin çok önemli olduğunun öğrenilmesi sağlandı.

Doğu Avrupa'da, Baltık Ülkeleri ve Bağımsız Devletler Topluluğu; aynı ekonomik ve siyasal sistem içinde yer alan Doğu Avrupa ülkelerinin tümünde eski Sovyetler Birliği, 1990'daki dağılma sürecini izleyen yıllarda bir ekonomik çöküntü dönemi yaşadıklarını bu ülkelerde ekonominin diğer sektörlerinde olduğu gibi, turizmde de hızlı bir gelişim ve değişim döneminin yaşandığının öğrenilmesi sağlandı.

Balkanlar'da Bulgaristan, Romanya, Arnavutluk ve Yugoslavya'nın dağılmasından doğan Hırvatistan ve Slovenya gibi bazı ülkelerin turizmde önemli başarılar elde etmeye başladıklarının öğrenilmesi sağlandı.

Yunanistan için turizmin yaşamsal bir önem taşıdığı, Yunanistan'nın bütün OECD ülkeleri arasında dışsatım değerlerinde turizmin en yüksek paya sahip olduğu, ülkeye gelen turist sayısının sürekli arttığı, ancak çok para harcatmayan, paket ve kitle turizminin egemenliği yüzünden turizm gelirlerinin turist sayısına orantılı olmadığı öğrenilmesi sağlandı.

Bölüm Soruları

- 1) Aşağıdaki bölgelerden hangisi İngiltere'nin önemli turistik alanları nereleridir?
- 2) Avusturya'ya en çok hangi ülkelerden turist gelmektedir?
- 3) Aşağıdaki bölgelerin hangisi B.D.T. içinde turizmin en çok önem taşıdığı bölgeler hangileridir?
- 4) Almanların turizm amacıyla tercih ettikleri yerler nereleridir?
- 5) İskandinavya'nın en çok tanınan çekicilikleri nelerdir?
- 6) İsviçre'nin en çok turist çeken bölgeleri nereleridir?
- 7) İsveç'in batı kıyısında kaya uzantılarının arasına yerleşmiş kumsalların oluşturduğu plajlara ne ad verilir?
- 8) İngiltere'de yabancı turistler, iş amacıyla gelenler (ulusal ve uluslararası) ve ülke içinde tatil geçirmek isteyenlerle kısa süreli tatilcilerin yoğunlaştıkları en önemli merkez hangisidir?
- 9) İskandinavya, daha farklı olan Danimarka hariç tutulursa, iklim ve fiziksel özellikler bakımından hangi iki alt bölüme ayrılır?
- 10) Bulgaristan'da turizmdeki yatırımları arttırmak için alınan tedbirler nelerdir?

Cevaplar

1) Güneydoğu, Thames ve Chiltern, Heart of England ve Londra, 2) İtalya, Almanya, Hollanda ve İngiltere, 3) Moskova ve Volga Nehri, St Petersburg, Karadeniz kıyısındaki merkezler, Kiev ve Odessa, 4) Akdeniz Havzası, İspanya, İtalya ve Fransa 5) Norveç'in fiyortları, İzlanda'nın volkanları, Finlandiya'nın ormanları ve gölleri, Danimarka'nın sakin, kırsal manzaraları, 6) Bern, Zürih, Cenevre ve Luzern 7) Altın Kıyı, 8) Londra bölgesi, 9) a) Fiyortlu batı kıyısı ve İskandinavya dağları, b) Baltık'ı çevreleyen alçak alanlar, 10) Vergi indirimimi sağlanmış, Karadeniz kıyısındaki tatil merkezleri, oteller ve turizmle ilgili diğer kolaylıkların özelleştirilmesine gidilmiştir.

KAYNAKÇA

AKENGİN, H. *Siyasi Coğrafya. İnsan ve Mekan Yönetimi*. Pegem Akademi, Ankara, 2010

BRADSHAW, Michael. *A World Regional Geography. The New Global Order*, Brown and Bench Publishers, 1997.

CLAVAL, Paul. *An Introduction to Regional Geography* (İngilizce çevirisi I. Thompson), Blackwell Publishers, Oxford, 1998.

de BLIJ, Harm ve Peter O.MULLER. *Geography: Regions and Concepts*, John Wiley and Sons, New York, 1992.

de BLIJ, Harm ve Peter O.MULLER. *Geography: Realms, Regions and Concepts*, Silver Anniversary, New York, 1997.

ENGLISH, Paul W. *World Regional Geography*, New York, 1984.

GÜRAN, T. *İktisat Tarihi*, 2009.

GÜNER, İ. ve ERTÜRK, M., *Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası* (Eski Dünya Kıta ve Ülkeleri) Birinci Cilt, Atatürk Üniversitesi Yayınları No.910, Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi Yayınları No.116, Ders Kitapları Serisi No.58, Erzurum, 2000.

GÜNER, İ., ERTÜRK, M. *Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası*, Nobel Yayın Dağıtım, 2013.

GÖZENÇ, S., *Avrupa Ülkeler Coğrafyası I. Akdeniz Avrupası ve Balkan Ülkeleri*, İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 3320, İstanbul, 1985.

JOHNSTON, R.J., J.HAUER ve G.A.HOEKVELD (ed.). *Regional Geography: Current Developments and Future Prospects*, Routledge, Londra, 1990.

HEATON, H. *Avrupa İktisat Tarihi, Teori Yayınları, Cilt II, Çevirenler: Mehmet Ali Kılıçbay ve Osman Aydoğuş*, Ankara, 1985.

HEİNTZELMAN, O.H. ve R.M.HIGHSMİTH. *World Regional Geography*, PrenticeHall, Englewood Cliffs, N.J, 1973.

ÖZEY, R. *Dünya ve Ülkeler Coğrafyası*, Öz Eğitim Yayınevi, Konya, 1997.

ÖZEY, R. *Dünya ve Ülkeler Coğrafyası*, Aktif Yayınları (5.Baskı), İstanbul, 2004.

ÖZEY, R. *Ülkeler Coğrafyası*, Aktif Yayınevi, İstanbul, 2010.

ÖZEY, R. *Avrupa Coğrafyası*, Aktif Yayınevi, İstanbul, 2012.

ÖZGÜÇ, N. *Turizm Coğrafyası –Özellikler.Bölgeler*, Çantay Kitabevi, İstanbul, 2013.

TÜMERTEKİN, E. Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 2053, İstanbul, 1987.

TÜMERTEKİN, E. Sanayi Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 751, İstanbul, 1969.

TÜMERTEKİN, E. ve N.ÖZGÜÇ. Coğrafya- Geçmiş.Kavramlar.Coğrafyacılar, Çantay Kitabevi, İstanbul, 2010.

TÜMERTEKİN, E. ve N.ÖZGÜÇ. Ekonomik Coğrafya: Kalkınma ve Küreselleşme, Çantay Kitabevi, İstanbul, 2013.

TÜMERTEKİN, E. ve N.ÖZGÜÇ. Beşeri Coğrafya. İnsan, Kültür, Mekân,Çantay Kitabevi, İstanbul, 2011.

WHEELER, J.H., J.T. KOSTBADE ve R.S. THOMAN.Regional Geography of the World: An Introductory Survey, Holt, Rinehart ve Winston,1975.

<http://europa.eu/> 2018.

FAO Statistial Databases,2017.

<http://tr.wikipedia.org/>

The World Factbook, 2013