



DEPARTMENT OF GEOSCIENCES AND GEOGRAPHY C12

Eurooppalaisen kaupunkikeskustan historiallinen kehittyminen

MIIKA NORPPA



HELSINGIN YLIOPISTO

MATEMAATTIS-LUONNONTIETEELLINEN TIEDEKUNTA

Eurooppalaisen kaupunkikeskustan historiallinen kehittyminen

Miika Norppa

Valokuvat:

Etukansi: Miika Norppa

Takakansi: Miika Norppa

Julkaisija:

Geotieteiden ja maantieteen laitos

Matemaattis-luonnontieteellinen tiedekunta

PL 64,

00014 Helsingin yliopisto

ISSN 1798-7938

ISBN 978-951-51-2933-8 (PDF)

Helsinki 2017

Sisällys

Yhteenveto	6
Tutkijan esittely	7
1 Johdanto	8
1.1 Tutkimuksen kohde ja tutkimuskysymykset.....	8
1.2 Tutkimuksen asemoituminen.....	8
1.3 Tutkimuksen merkitys ja tausta.....	10
1.4 Tutkimuksen teoriapohja.....	11
1.4.1 Historiallinen polkuriippuvuus.....	11
1.4.2 Kaupunkien yleiset menestystekijät.....	14
1.4.3 Muutoksen ajurit, suuret teknologiset ja tieteelliset vallankumoukset ja Kondratievin syklit.....	17
1.4.4 Kaupunkien kultaiset kaudet, innovaatioympäristöt, yritysklusterit, toiminnalliset tihentymät, agglomeraatioedut ja innovaatioiden diffuusio.....	19
1.4.5 Kaupunkiroolit ja keskusta-alueiden kehittäminen.....	23
1.5 Tutkimuksen aineistot ja menetelmät.....	24
1.6 Tutkimuksen rakenne.....	24
1.7 Keskeisiä käsitteitä.....	26
2 Esiteollisen ajan kaupungit	27
2.1 Ensimmäisten kaupunkien synty.....	27
2.2 Antiikin Ateena ja Rooma.....	34
2.3 Keskiajan kaupungit.....	48
2.3.1 Roomalaisten rakenteiden hyödyntämisestä ja keskiajan valtakunnista.....	48
2.3.2 Kaupunkien heikentyminen varhaiskeskiajalla.....	52
2.3.3 Viikinkien kaupungeista.....	53
2.3.4 Uusia kaupunkeja ja kaupunkien nousua.....	55
2.3.5 Keskiajan kaupunkien rakenteesta ja ilmeestä.....	57
2.3.6 Hansaliiton kaupungeista.....	68
2.3.7 Välimeren kauppakaupungeista, uusista toimialoista ja keksinnöistä.....	72

2.3.8 Iberian niemimaan islamilaisen ajan kaupungeista.....	74
2.3.9 Yliopistokaupunkien synty keskiajalla.....	78
2.3.10 Italian merivaltojen kaupungit.....	79
2.3.11 Kaupunkien kehitykseen vaikuttaneista tekijöistä keskiajalla.....	83
2.4 Renessanssin ajan kaupungit.....	84
2.4.1 Renessanssin ajan kaupunkisuunnitteluhanteista ja arkkitehtuurista.....	85
2.4.2 Medicien ja muiden mahtisukujen vaikutuksesta renessanssiajan Italian kaupunkien kehityksessä.....	91
2.4.3 Renessanssin vaikutteiden leviämisestä Italiasta muualle Eurooppaan.....	93
2.4.4 Renessanssin ajan puutarharakennustaiteesta.....	94
2.4.5 Osmanien valtakunta ja sen vaikutteista eurooppalaisissa kaupungeissa.....	97
2.4.6 Antwerpenista maailmankaupan keskus.....	99
2.4.7 Lissabon merivaltana.....	101
2.4.8 Madrid Espanjan maailmanvallan pääkaupunkina.....	104
2.4.9 Amsterdamin nousu maailmankaupan keskuksiksi.....	105
2.5 Barokin ajan kaupungit.....	107
2.5.1 Barokin kaupunkisuunnitteluhanteiden synty paavinvallan Roomassa.....	108
2.5.2 Barokin ajan kaupunkirakentamisesta Pariisissa.....	110
2.5.3 Barokin ajan kaupunkirakentamisesta muualla Euroopassa.....	114
2.5.4 Eliitin pako maaseutukartanoihin barokin aikana.....	119
2.5.5 Barokin ajan puutarharakennustaiteesta.....	121
2.5.6 Pietarin perustaminen.....	123
2.5.7 Barokin ajan kaupunkilainnoituksista.....	124
2.5.8 Suomen kaupunkiverkon luominen barokin aikana.....	126
2.5.9 Yrjöjen aikakauden kaupunkirakentamisesta Britteinsaarilla.....	126
2.5.10 Kaupunkien kehittymiseen barokin aikakaudella vaikuttaneista tekijöistä.....	128
3 Teollisen ajan kaupungit.....	135
3.1 Teollinen vallankumous.....	135
3.2 Infrastruktuurin ja laajennusten tarve 1800-luvun kaupungeissa.....	145
3.3 Puolustusfunktion heikkenevä merkitys.....	158
3.4 Kulttuurin sekä kuluttamisen ja viihteen tilojen ja tarjonnan kehittymisestä.....	162
3.5 Maankäytön alueellinen erilaistuminen keskusta-alueilla.....	184

3.6 Pilvenpiirtäjiä ja monumentaalisia kaupunkiuudistussuunnitelmia.....	185
3.7 Esikaupungistuminen.....	196
3.8 Keskustojen jälleenrakentaminen ja uudistaminen toisen maailmansodan jälkeen....	212
4 Jälkitekollisen ajan kaupungit.....	222
4.1 Eurooppalaisten kaupunkien kehittämisen konteksti jälkitekollisena aikana.....	222
4.1.1 Talouden rakennemuutos: teollisuuden heikentyminen ja palvelualojen nousu..	222
4.1.2 Globaali kapitalismi ja kaupunkien välisen resurssikilpailun voimistuminen.....	225
4.2 Kehittämisen keinovalikoimasta jälkitekollisissa kaupungeissa.....	229
4.2.1 Paikkamarkkinointi ja -brändäys.....	229
4.2.2 Kaupunkirakenteen ja keskusta-alueen toimintojen kehittäminen.....	230
4.2.3 Suuret tapahtumat kaupunkiuudistusten katalyytteinä.....	240
4.2.4 Kaupungin ilme: wau-rakentamisen merkitys kehittämishankkeissa.....	247
4.3 Keskustelua jälkitekollisen ajan kehittämishankkeiden vaikutuksista.....	271
4.3.1 Kehityksen suunnasta.....	271
4.3.2 Mahdollisuuksia ja uhkia.....	271
4.3.3 Tulevaisuuden suuntaviivoja: ilmastonmuutos ja kaupunkien kehittäminen.....	273
5 Johtopäätökset.....	277
5.1 Kaupunkiroolit ja kaupunkien kultaiset kaudet.....	277
5.2 Ensimmäisten kaupunkien synty.....	284
5.3 Antiikin ajan kaupungit.....	285
5.4 Keskiajan kaupungit.....	287
5.5 Renessanssin ajan kaupungit.....	290
5.6 Barokin ajan kaupungit.....	292
5.7 Teollisen ajan kaupungit.....	294
5.8 Jälkitekollisen ajan kaupungit.....	296
6 Lähdeluettelo.....	300
6.1 Kirjallisuus.....	300
6.2 Kuvalähteet.....	321
6.3 Vierailukohteita Euroopassa.....	327
6.4 Luettelo taulukoista ja kuvista.....	329

Yhteenveto

Tässä tutkimuksessa on tarkasteltu eurooppalaisten kaupunkien, ennen kaikkea niiden keskustojen, historiallista kehittymistä pitkällä aikavälillä, aina kaupunkien synnystä nykypäiviin saakka. Tutkimuksessa on kiinnitetty huomiota erityisesti kaupunkien tilallis-fyysisten rakenteiden ja toimintojen muutoksiin.

Tutkimuksen tarkastelunäkökulmana on historiallinen kaupunkimaantiede, mutta tutkimus on luonteeltaan monitieteinen. Tutkimuksen teoriapohjassa on yhdistetty useita teoreettisia malleja ja näin muodostettu kehikko tutkimuksen aihepiirin monipuoliselle tarkastelulle.

Keskeisiä tutkimuksessa käytettyjä kaupunkien, erityisesti niiden keskustojen, kehittymistä selittäviä teoreettisia malleja ovat polkuriippuvuus, yleiset menestystekijät, muutoksen ajurit, teknologiset ja tieteelliset vallankumoukset, Kondratievin syklit, kultaiset kaudet, agglomeraatioedut, innovaatioiden diffuusio sekä kaupunkiroolit.

Tutkimus on kirjallisuustutkimus, jonka tärkeimmän lähdeaineiston muodostavat aiemmat tutkimukset, joiden tuloksia on tässä tutkimuksessa yhdistelty uudella tavalla ja näin tuotettu koostumukseltaan ja näkökulmaltaan uudenlainen tutkimus.

Tutkimus jakautuu viiteen lukuun, joista ensimmäinen on tutkimuskysymykset, teoriapohjan sekä tutkimusmenetelmät ja -aineistot esittelevä johdantoluku. Toisessa luvussa tarkastellaan esiteollisen ajan (n. -1799) kaupunkeja, kolmannessa luvussa teollisen ajan kaupunkeja (n. 1800–1979) ja neljännessä luvussa jälkiteollisen ajan (1980–) kaupunkeja. Viides luku on johtopäätösluku.

Tutkimuksen tärkeimmät tulokset liittyvät aiempaa monipuolisemman ymmärryksen rakentamiseen eurooppalaisten kaupunkien keskustojen historiallisesta kehittymisestä. Tutkimuksessa tunnistetaan eurooppalaisten kaupunkien historiasta kultaisia kausia, joiden aikana kaupungit ovat kukoistaneet taloudellisesti, panostaneet kaupunkirakentamiseen sekä toimineet kaupunkisuunnittelussa ja arkkitehtuurissa sekä usein muillakin yhteiskunnan osaluilla kansainvälisinä innovaatiokeskuksina, joista innovaatiot ovat levinneet muihin kaupunkeihin. Eurooppalaisten kaupunkien kultaiset kaudet ovat eri aikoina kytkeytyneet varsin erilaisiin ilmiöihin, mutta yleensä nämä kaupungit ovat tietynä – esimerkiksi teknologisesti murrosmaisena ajanjaksona – tehneet jotakin ensimmäisenä ja saaneet siten edelläkävijyydestään taloudellista hyötyä. Osa kaupungeista on esimerkiksi onnistunut purjehtimaan taloudellisten nousukausien aalloilla (ks. Kondratievin syklit). Edelläkävijyyttä selittävät myös mm. kaupunkien yleiset menestystekijät sekä agglomeraatioetujen hyödyntäminen.

Joillakin eurooppalaisilla suurkaupungeilla on ollut historiansa aikana useita kultaisia kausia. Usein kaupungit ovat polkuriippuvuuden kautta jollain tapaa hyötynneet kultaisista kausistaan

myös myöhempinä aikoina, vähintään kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin kaupunkiympäristöihin kohdistuvan matkailun takia.

Tutkimuksessa on myös tarkasteltu tarkasti kaupunkien kukoistuksen tuottamia keskusta- ympäristöjä. Eli toisin sanoen sitä, miten taloudellinen menestys on eri aikoina näkynyt kaupunkisuunnitteluhanteissa ja rakennetussa ympäristössä. Kaupunkirakentaminen on paljolti kytkeytynyt kaupunkien kaupunkirooleihin – elinkeinot ja niiden menestys on sanellut kaupunkien kehittämisen malleja.

Tutkijan esittely

Miika Norppa, FM, on tohtorikoulutettava Helsingin yliopiston Geotieteiden ja maantieteen laitoksella. Miikan väitöskirjatutkimus käsittelee Helsingin kantakaupungin kehittymisen historiaa kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin näkökulmasta.

Yhteys: miika.norppa@helsinki.fi

1 Johdanto

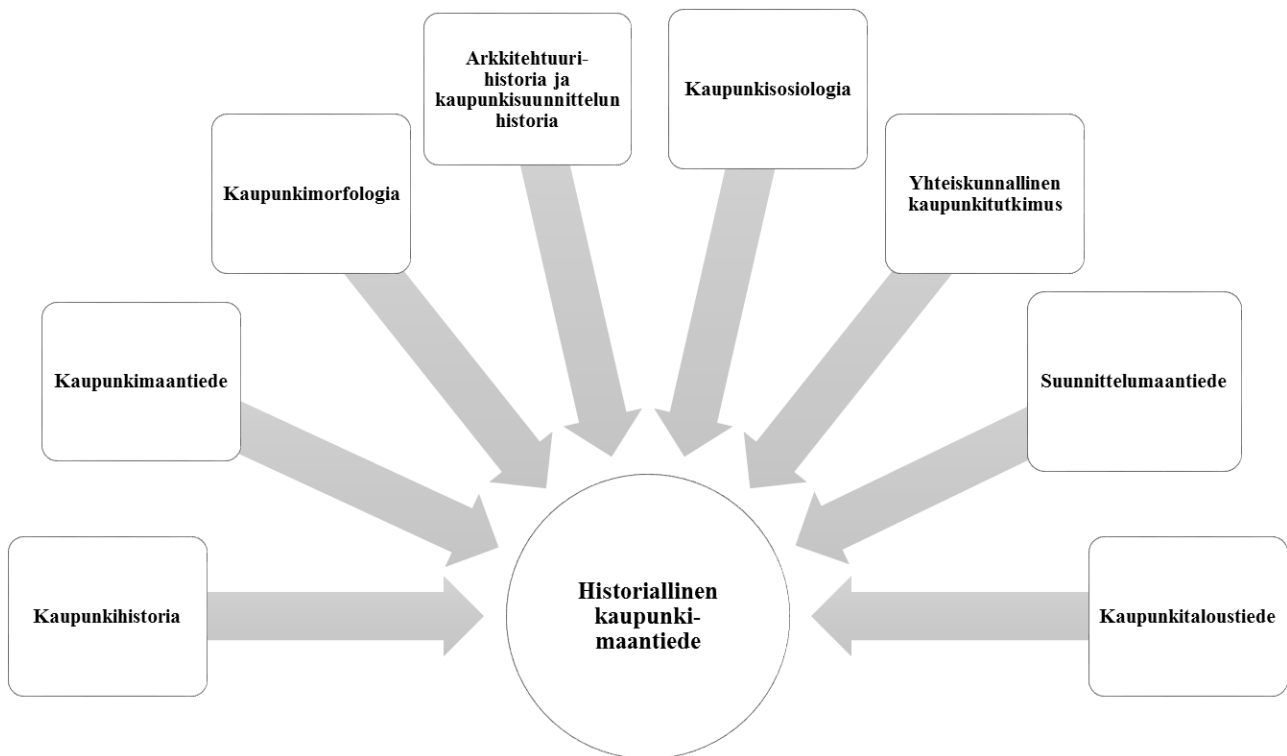
1.1 Tutkimuksen kohde ja tutkimuskysymykset

Tarkastelen tässä tutkimuksessa eurooppalaisten kaupunkien, ennen kaikkea niiden keskusten historiallista kehittymistä pitkällä aikavälillä. Tutkimuksessa kiinnitetään huomiota erityisesti kaupunkien tilallis-fyysisten rakenteiden ja toimintojen muutoksiin. Tilallis-fyysisillä rakenteilla tarkoitetaan kaupungin ja sen kaupunginosien, katuverkon, kortteleiden, avointen kaupunkitilojen ja rakennusten muotoa ja arkkitehtonista ilmettä sekä infrastruktuuriratkaisuja. Kaupunkien tilallis-fyysinen rakenne muuttuu muun muassa kaupunkisuunnittelun ja kaupunkisuunnittelua suuntaavien muutosten ja päämäärien seurauksena. Toiminnoilla tarkoitetaan kaupungin palvelutarjontaa ja elinkeinoja, mutta myös kaupunkitapahtumia ja kaupunkielämää. Kaupungin tilallis-fyysinen rakenne ja kaupungin toiminnot kietoutuvat monin tavoin toisiinsa. Esimerkiksi palvelutarjonta on yleensä luonteeltaan varsin erilaista tiiviisti rakennetussa ja väljästi rakennetussa kaupungissa. Kytken tilallis-fyysisten rakenteiden ja toimintojen muutokset myös muutoksiin kaupungin taloudellisessa asemassa.

Keskeisimmät tutkimuskysymykset ovat: 1. Millä tavoin eurooppalaisia kaupunkeja on eri aikoina pyritty edellä mainittujen asioiden – ennen kaikkea tilallis-fyysisen rakenteen – osalta kehittämään ja miksi? 2. Mitkä tekijät eurooppalaisten kaupunkien kehitystä ovat ohjanneet?

1.2 Tutkimuksen asemoituminen

Tutkimuksen tarkastelunäkökulmana (kuva 1.) on historiallinen kaupunkimaantiede (engl. urban historical geography), joka tutkii kaupunkien historiallista kehitystä maantieteellisestä näkökulmasta. Sen lähialoja ovat kaupunkihistoriallinen tutkimus ja kaupunkimaantieteellinen tutkimus. Historiallista kaupunkimaantiedettä lähellä on kaupunkimorfologinen (urban morphology) tutkimus, joka on keskittynyt erityisesti kaupunkien fyysisen rakentumisen – muodostumisen ja muutoksen – tarkasteluun.



Kuva 1. Tutkimuksen tarkastelunäkökulma historiallinen kaupunkimaantiede ja sen lähialat. (Miika Norppa).

Tässä monitieteisessä tutkimuksessa on yhtymäkohtia myös taidehistoriaan, erityisesti arkkitehtuurihistoriaan, kaupunkisosiologiaan ja yhteiskunnalliseen kaupunkitutkimukseen sekä suunnittelu- ja maantieteeseen ja innovaatioympäristöjä käsittelevään kaupunkitaloustieteelliseen tutkimukseen.

Kaupunkimaantieteessä on Suomessa vain harvoin tarkasteltu kaupunkien fyysistä ympäristöä arkkitehtuurin osalta, joten tältä osin tutkimus on kaupunkimaantieteen kenttää laajentava. Helsingin yliopiston geotieteiden ja maantieteen laitoksella 2000-luvulla professori Mari Vaattovaaran johdolla tehty kaupunkimaantieteellinen tutkimus keskittyi ensisijaisesti tarkastelemaan pääkaupunkiseudun alueellista erilaistumista eri näkökulmista. Suunnittelu- ja maantieteellistä, mm. Helsingin kaupunkisuunnittelun historiaa käsittelevää tutkimusta laitoksella edusti professori Harry Schulman. Opetukseen ja tutkimukseen liittyviä kytköksiä kyseisillä tieteenaloilla oli Helsingin yliopiston osalta mm. sosiologian ja historian laitosten, Aalto-yliopiston osalta Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutusryhmään (YTK) ja Helsingin kaupungin osalta Kaupunkitutkimus ja tilastot -yksikön ja kaupunkisuunnitteluviraston suuntaan. Aloite poikkitieteellistä yhteistyötä ja opetusta koordinoivan Kaupunkiakatemian perustamiseksi tuli Helsingin yliopiston geotieteiden ja maantieteen laitokselta vuonna 2012.

Maantieteeseen tutkimus kytkeytyy alueellisen ja tilallisen näkökulman kautta. Tutkimus tarkastelee kaupunkeja, niiden keskustoja ja kaupunginosia alueellisina yksiköinä ja suunniteluvaikutteita alueyksikön sisällä ja alueyksiköstä toiseen tapahtuvina virtauksina. Maantieteellinen näkökulma tuo tutkimuksen lähialojen näkökulmiin oman vivahteensa ja lisänsä. Usein monitieteisen tutkimuksen vahvuutena ovatkin tieteenalojen vakiintuneista katsantotavoista poikkeavat, virkistävät näkökulmat, jotka osaltaan kompensoivat poikkitieteelliseen tarkasteluun lähes väistämättä liittyviä tutkimuksellisesti keveämpiä osuuksia.

Tutkimuksesta ei ole pyritty luomaan perusteellista historiallista esitystä eurooppalaisten kaupunkien historiallisesta kehityksestä, vaan näkökulmaltaan uudenlainen, monitieteinen kombinaatio keskeisistä tapahtumista ja kehityskuluista.

Tutkimuksen aihepiiriä leikkaavilla tieteen kentillä kansainvälisesti merkittävää tutkimusta ovat tehneet mm. kaupunkien taloudellisesta kehityksestä kirjoittanut taloushistorioitsija Paul Bairoch (esim. 1988), kaupunkien syntyhistoriasta kirjoittanut Harold Carter (1983b), eurooppalaisten kaupunkien historian parissa uransa tehnyt Peter Clark (esim. 2009), kaupunkien hallintoon erikoistunut kaupunkitutkija Allan Cochrane (esim. 2007), eri Euroopan alueiden kaupunkikehityksestä kirjoittanut arkkitehti ja kaupunkisuunnittelija Erwin Anton Gutkind, kaupunkien kulttuuri- ja urheilutapahtumien järjestämistä tutkineet kaupunkimaantieteilijät J. R. & M. M. Gold (esim. 2005, 2008), suunnittelumaantieteilijä Sir Peter Hall, joka on teoksissaan käsitellyt mm. kaupunki- ja seutusuunnittelun historiaa (1975, 2002) sekä kaupunkimaisten sivilisaatioiden ja innovaatioiden suhdetta historiassa (1998), taidehistorioitsija Thomas Hall, joka on kirjoittanut mm. Pohjoismaiden kaupunkien ja Euroopan pääkaupunkien kaupunkisuunnittelun historiasta (Hall 1991, 2010), Spiro Kostof, joka tunnetaan arkkitehtuurin sekä kaupunkien elementtien ja muotojen historiaa käsittelevästä trilogiastaan (Kostof 1995, 1999a, 1999b), kaupunkien muotojen ja arkkitehtuurin historiaa tutkinut kaupunkihistorioitsija A. E. J. Morris (esim. 1979/1996), kaupunkien luonteen ja arkkitehtuurin historiaa tutkinut arkkitehtuurihistorioitsija Wolfgang Braunfels (esim. 1988), kaupunkihistorioitsijat Lewis Mumford (esim. 1961) ja Anthony Sutcliffe (esim. 1984, 1993, 2006), kaupunkisuunnittelija Josef Stübben (1890), kaupunkimorfologista tutkimusta edustava maantieteilijä James E. Vance Jr. (esim. 1990) ja Stephen V. Ward, joka on perehtynyt mm. puutarhakaupunkien (Ward 1992), paikkamarkkinoinnin (Gold & Ward 1994, Ward 1998) sekä kaupunkisuunnittelun innovaatioiden leviämisen (Ward 2002) historiaan.

1.3 Tutkimuksen merkitys ja tausta

Kaupunkien historiallisen kehityksen tunteminen on tärkeää kaupunkien nykyisyyden ymmärtämiseksi. Historia ei toista itseään, mutta historiantuntemus auttaa selittämään nykyisyyttä, antaa vertailupohjaa nykyajan tapahtumille sekä tarjoaa eväitä kaupungin historian huomioivalle kaupunkikehittämiselle.

Tämä tutkimus pyrkii kokoamaan yhteen eurooppalaisten kaupunkien suunnittelua koskevaa jo olemassa olevaa tietovarantoa ja avaamaan uusia näkökulmia aiempaan keskusteluun.

Kaupungit ovat aina olleet kehittämisen kohteina, mutta viime vuosikymmeninä huomio on jälleen alkanut kohdistua keskusta-alueiden kehittämiseen pitkän esikaupunkialueiden kehittämistä korostaneen ajanjakson jälkeen.

Tutkimuksen taustalla vaikuttavat eurooppalaisten kaupunkien keskusta-alueiden laajat kehittämishankkeet, jotka käynnistyivät jo 1970-luvulla, mutta saivat entistä suuremmat mittasuhteet 1990-, 2000- ja 2010-luvuilla. Hankkeet ovat kohdistuneet ennen kaikkea entisille teollisuus-, varasto- ja satama-alueille. Muutosten takana olevat syyt ovat ylikansallisia, kaupunkien elinkeinorakenteen sekä kaupunkisuunnitteluihanteiden ja kaupunkien elämäntapojen muutoksiin liittyviä.

Kaupungit ovat kytköksissä toisiinsa monin tavoin, mm. liike-elämän, politiikan, hallinnon, tutkimuksen, median ja matkailun välityksellä. Näin on ollut myös aikaisemmin historiassa. Maasta ja kaupungista toiseen suuntautuneen ihmisten liikehdinnän mukana ovat virranneet erilaiset kaupunkien kehittämiseen liittyvät ajatukset, ideat, vaikutteet.

Kaupunkien suunnittelussa yhdistyvät siten paikalliset ja kansainväliset ratkaisut. Ulkomaa-laisten ratkaisujen puhdasta lainaamistakin tapahtuu, mutta ehkä useammin on kyse valikoidusta lainauksesta tai synteettisestä lainauksesta (vrt. Ward 2002:402). Globalisaation seurauksena on puhuttu glocalisaatiosta, globaalin ja paikallisen yhteenkietoutumisesta (esim. Robertson & White 2007). Esimerkiksi arkkitehtuuri nousee niin sijaintialueen historiasta ja paikan erityisyydestä (ks. Koponen 2006), kansainvälisistä muotivirtauksista, arkkitehdin oppi- ja kokemushistoriasta, kaavoitusta ja rakentamista ohjaavista laeista ja normeista kuin taloudellisista, materiaalisista ja teknologisista resursseista.

1.4 Tutkimuksen teoriapohja

1.4.1 *Historiallinen polkuriippuvuus*

Tutkimuksen keskeisenä teoreettisena selkärankana on **polkuriippuvuuden** käsite, jonka mukaan historialliset tapahtumat ja valinnat vaikuttavat siihen, millainen kaupunki fyysisesti ja toiminnallisesti on ja siihen, minkälaisia mahdollisuuksia ja haasteita sillä on tulevaisuudessa edessään (ks. Eckert et al. 2010). Nykyisyyden tapahtumat vaikuttavat kaupunkien kehitykseen, mutta nykyisyyden taustalla ovat historialliset kehityskulut. Täysin historiansa ja nykyisyytensä ohjailtavissa kaupungit eivät ole, vaan voivat proaktiivisina toimijoina yksin ja/tai yhdessä muiden toimijoiden kanssa pyrkiä vaikuttamaan kehitykseensä ja luomaan uusia polkuja (Martin & Simmie 2008).

Kaupungin loisteliäs historia ei siis takaa loisteliasta tulevaisuutta, eivätkä köyhä historia ja nykyisyys välttämättä merkitse köyhää tulevaisuutta, mutta historia tarjoaa kaupunkien kehityksen fyysiset ja toiminnalliset puitteet, joissa kaupungin on toimittava (Musterd & Murie 2010:333-338).

Kehityspolun voi luoda esimerkiksi suuren tehtaan tai yliopiston perustaminen kaupunkiin (kuva 2.). Kaupunkien kehityspolkujen syntyminen ja tukkeutumiseen vaikuttavatkin kaupungin oman toiminnan ohella ulkopuoliset tai väliintulevat tekijät, kuten esimerkiksi yritysten sijaintivalinnat ja valtion laitosten sijoittamisratkaisut. Tällaiset tapahtumat sysäävät kaupungin työpaikka- ja elinkeinorakennetta tiettyyn suuntaan. Myös muiden kaupunkien poluilla on vaikutuksensa – mm. vuorovaikutuksen, kaupankäynnin ja kaupunkien välisen kilpailun ja yhteistyön kautta.



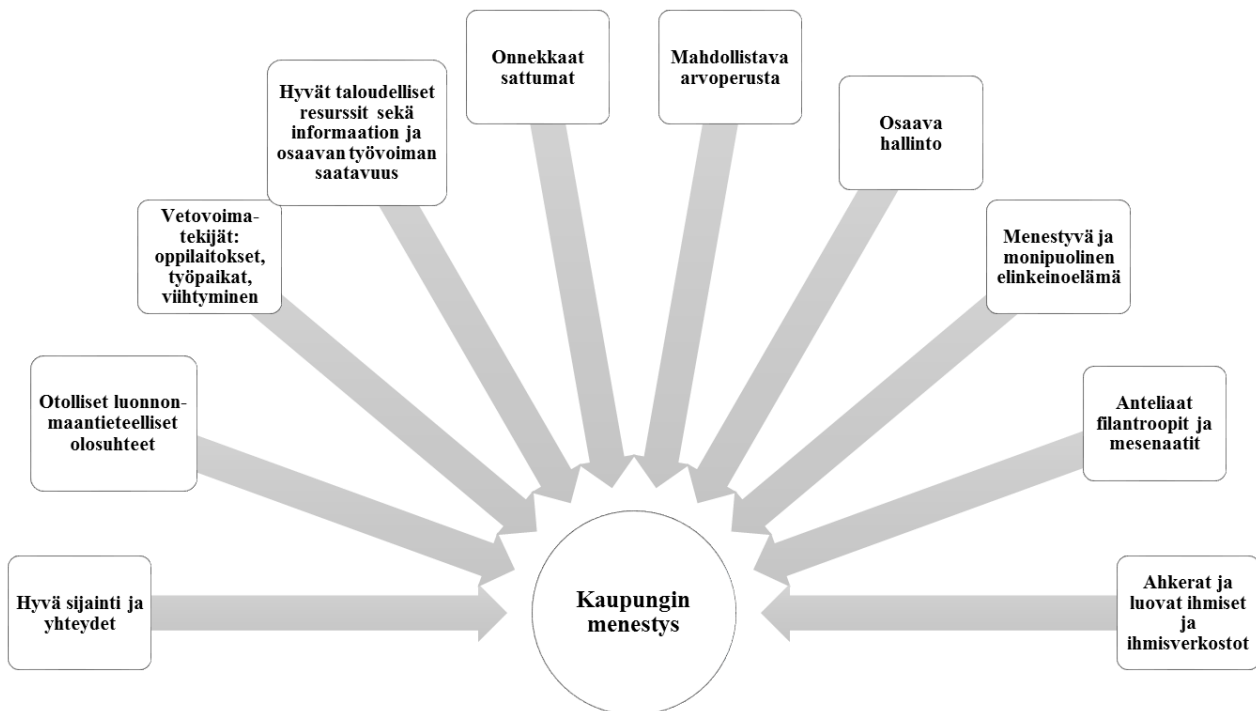
Kuva 2. Yksinkertaistava teoreettinen esimerkki polkuriippuvuudesta. Polun voi luoda kaupunkiin osaamista ja tietoa generoiva oppilaitos ja menestyksekkääksi osoittautuvan yrityksen perustaminen kaupunkiin. Yrityksen perustaminen ja menestyminen voi johtaa laajemman horisontaalisen ja/tai vertikaalisen yritysklusterin syntyminen, kaupungin ja sen asukkaiden vaurastumiseen ja sitä kautta usein menestystä peilaavaan julkiseen ja yksityiseen kaupunkirakentamiseen. Väliintuleva tekijä, tässä tapauksessa vaikea rakennemuutos, voi

tuoda ankkuriyrityksen toiminnalle ja siitä riippuvaisille yrityksille ja kaupungille haasteita, joihin voidaan pyrkiä vastaamaan eri tavoin niin yrityksen kuin julkishallinnon toimesta. Onnistumiseen haasteisiin vastaamisessa vaikuttavat tehtävien ratkaisujen ohella aiemmin tehdyt ratkaisut. Erilaisia ratkaisupolkuja valitsemalla voidaan päätyä erilaisiin polkuihin ja lopputuloksiin. (Miika Norppa).

Erilaisten muutosprosessien alkamisen ajoittumisella on myös vaikutusta kaupunkien kehitykseen: edelläkävijät ovat historiallisesti tarkasteltuna saaneet etumatkastaan taloudellista etua. Tosin etumatkan saavuttamismahdollisuuksiinkin vaikuttavat osaltaan menneet tapahtumakulut. Kaupunkien taloudellisen kehityksen seisahtuminen on historiallisesti aiheuttanut kokonaisten yhteiskuntien ja sivilisaatioiden heikentymistä (Jacobs 1984:232). Suuria väliin tulevia tapahtumia kaupunkien kehityshistoriassa ovat olleet sodat ja makrotaloudelliset heilahtelut.

Historia tekee joistakin kehityspoluista hallitsevia ja toisista marginaalisia, ja siten polkujen vaihtamisesta hidasta ja mutkikasta. Polkuriippuvuuden mekanismit voivat olla fyysisiä eli materiaalisia tai sosiaalisia ja kulttuurisia eli immateriaalisia. Nämä mekanismit ovat sidoksissa toisiinsa: muutokset fyysisessä ulottuvuudessa vaikuttavat sosiaaliseen ulottuvuuteen ja muutokset sosiaalisessa ulottuvuudessa vaikuttavat fyysiseen ulottuvuuteen. Polut voivat liittyä teknologisiin ratkaisuihin (esim. autoliikenne- tai joukkoliikenne-painotteinen kehittäminen), talouteen (elinkeinot), instituutioihin (perustaminen, sijoittuminen, toiminta) ja politiikkaan (päätökset). Kaupunkien kehityksessä polkuja rakentavia ja ylläpitäviä voimia ovat mm. kaupungin fyysinen rakenne, joka muuttuu hitaasti, maakunta-, yleis- ja asemakaavoitus, joka sitoo kehittämistä valittuihin ratkaisuihin pitkäksi aikaa, ihmisten sekä instituutioiden perinteiset toimintamallit, normit ja ideologiat, eri toimijoiden valta-, omistus- ja vuoro-vaikutussuhteet ja kilpailu sekä lait ja säännökset (ks. Mäntysalo et al. 2010:29-33). Polkuriippuvuus voi kytkeytyä myös arkkitehtoniseen tyyliin tai kaavoitustapaan – ja myös henkilöhistoriallisiin kokemuksiin.

1.4.2 Kaupunkien yleiset menestystekijät



Kuva 3. Kaupungin kehityksen riippuvaisuus menestystekijöiden luonteesta. (Miika Norppa).

Millaiset tekijät sitten vaikuttavat kaupunkien kehittymiseen ja menestymiseen? Kaupunkien historiallisessa kehittymisessä oma merkityksensä on ollut esimerkiksi kaupungin absoluutisella ja relatiivisella sijainnilla, luonnonmaantieteellisillä olosuhteilla, demografisilla prosesseilla, yksityishenkilöiden ja ihmisryhmien panoksella, sattumalla sekä erilaisten instituutioiden (hallinnon eri tasot, yritykset, yliopistot jne.) perustamisella, sijoittumisella ja toiminnalla. (kuva 3.).

Maantieteellisesti edullinen **sijainti** esimerkiksi vilkkaan liikenneväylän äärellä on usein toiminut kaupunkien kasvun vauhdittajana kaupankäynnin **yhteyksiä** ja edellytyksiä vahvistamalla. Suurten jokien varret ja -suistot, merenrannat ja -lahdet, niemenkärjet, salmet ja muut vesistöjen ylityspaikat, merkittävien maanteiden ja rautateiden risteyskohdat ja tärkeillä merialueilla keskeisesti sijaitsevat saaret ovat tyypillisiä sijainteja tärkeille kaupungeille. Suurkaupunkeja on kehittynyt etenkin merenrannoille. Osa merkittävistä kaupungeista on toisaalta sijoittunut keskeisesti maan sisällä (esim. Madrid). Energiaa tarjoavien koskien ja tukkien uittoreittien varsille on kehittynyt teollisuuskaupunkeja. Osa kaupungeista ja kylistä on puolestaan historiassa varta vasten puolustustarkoituksessa perustettu vaikeakulkuiselle seudulle, kuten vuoren laelle (esim. Ranskan Provencen nk. villages perchés sekä monet Italian maakuntien Sisilian, Umbrian ja Toskanan kaupungit) tai soisen maaston keskelle (esim. vuoroveden ympäröimä Mont St. Michel) (ks. myös Meurman 1947/1982:18-25).

Kaupunkien sijoittumiseen ja kasvuun on suuresti vaikuttanut niiden sijainti suhteessa muihin kaupunkeihin ja kauppareitteihin. Kaupunkien määrän, koon ja sijainnin suhteista kaupunkijärjestelmässä kirjoitettiin jo 1930-luvulla (Christaller 1933). Kaupungin ja maaseudun välinen suhde on niin ikään aina ollut tärkeä kaupunkilaisten kuluttaessa maataloustuotteita ja maalla asuvien hankkiessa kaupungeista erilaisia jalostettuja tuotteita ja palveluita. Kaupungit ovat toimineet tavaroiden hankkijoina, tuottajina, kuluttajina ja välittäjinä (purku, varastointi, lastaus). Toisaalta myös kaupungeissa on pitkään tuotettu ruokaa ja maaseudulla erilaisia hyödykkeitä.

Luonnonmaantieteelliset olosuhteet ovat vaikuttaneet kaupunkien kokoon, muotoon ja topografiseen profiiliin. Kaupunkien kehityksessä oma osansa on ollut myös luonnonresursien (hedelmällinen maaperä, rakennuskelpoinen maa- ja kallioperä, kalavedet, kivihiili, vuorten malmit, koskien vesivoima, kuumat lähteet, hiekkarannat jne.) saatavuudella ja runsaudella sekä ilmastolla. Myrskyiltä suojainen sijainti esimerkiksi lahden poukamassa on usein ollut hyödyllinen. Ruoantuotantomahdollisuuksien heikentyminen esimerkiksi maaperän hedelmällisyyden köyhtymisen vuoksi on etenkin antiikin aikana ollut merkittävä syy kaupunkien luhistumisen taustalla.

Kaupunkien **väestönkasvua** ovat eri aikoina edistäneet niiden tarjoamat **toimeentulomahdollisuudet** eri aloilla: tyypillisesti muun muassa käsityöammateissa, kaupankäynnissä ja pankkitoiminnassa, tieteessä ja taiteessa, tiedonvälityksessä, teollisuudessa ja tuotannossa, palveluissa ja viihteessä sekä julkisten toimielinten, kirkon ja yritysten hallinnossa. Menestyvissä ja kasvavissa kaupungeissa on ollut tarjolla työtä myös rakentamisen ja yhdyskuntahuollon sekä liikennejärjestelmän parissa. Yliopistot ovat keskiajalta asti houkutteleet ihmisiä kaupunkeihin. Etenkin nuori väestönosa on saattanut saapua kaupunkeihin myös toistensa kohtaamiseen ja viihtymiseen liittyvistä syistä. Vauraan, maata omistavan aateliston asumisvalinnat kaupunkien ja maaseudun välillä ovat myös historiallisesti ohjanneet rahavirtojen suuntautumista ja siten kaupunkien kehitystä.

Ihmisiä kaupunkeihin työntäneitä tekijöitä ovat olleet muun muassa maattomuus, työttömyys tai muutoin heikommat toimeentulomahdollisuudet maaseudulla, pienemmissä kaupungeissa tai toisessa maassa sekä sotatilojen ja ihmisryhmiin kohdistuvien uskonnollisten ja etnisten vainojen sekä nälänhätien ja tautiepidemioiden synnyttämä pakolaisuus. Tautiepidemiat, nälänhädät ja sodat ovat historiallisesti myös supistaneet kaupunkien väkilukuja. Väestön muutto kaupunkeihin on kautta aikojen tuonut kaupungeille rasitteita, mutta toiminut myös kaupunkeja uudistavana ja uutta elinvoimaa – osaavaa työvoimaa, veronmaksajia, kuluttajia – tuovana tekijänä. Kaupunkien kasvu on myös itsessään voimistanut niitä synnyttämällä lisää kysyntää tuotteille ja palveluille sekä tuomalla erilaisia kasautumisetuja.

Taloudellisten resurssien, informaation ja osaavan työvoiman saatavuus ovat vaikuttaneet erilaisten uudistushankkeiden toteuttamismahdollisuuksiin ja siten kaupunkien kehitykseen. Taloudellisten resurssien saatavuus on riippunut taloudellisista suhdanteista sekä julkisten ja yksityisten tahojen investointihalukkuudesta. Informaatiota ja osaavaa työvoimaa

kaupungeissa ovat tuottaneet opetukseen ja tutkimukseen erikoistuneet laitokset. Maanomistusolot ja aiempi maankäyttö ovat vaikuttaneet kaupunkien kaavoitusmahdollisuuksiin: onko maata ollut saatavilla, minkälaista maata, mihin hintaan ja missä. Kaupungeissa on kautta historian toiminut **vaikutusvaltaisia hahmoja**, jotka ovat olleet keskeisiä tekijöitä kaupunkien kehityksen viemisessä uusille urille: kaavoittajia, arkkitehteja, yrittäjiä, virkamiehiä, mesenaatteja, filantrooppeja, tutkijoita ja taiteilijoita. Joskus he ovat syntyneet kaupungissa, toisinaan he ovat ajautuneet kaupunkiin muualta. Etenkin arkkitehtien ja kaavoittajien työllä on ollut keskeinen vaikutus kaupungin rakenteeseen ja ulkonäköön. Kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin tavoitteet, tyylit ja ihanteet ovat vaihdelleet ajasta toiseen.

Toisinaan kaupunkien kehitykseen on puuttunut **sattuma** luonnonkatastrofien, kulkutautiepidemioiden, tulipalojen tai radikaalien/inkrementalististen innovaatioiden sekä toisiinsa kytkeytyvien innovaatioiden ryvästen muodossa (innovaatioista sattuman seurauksena ks. esim. Sotarauta & Lester 2006). Innovaatiolla tarkoitetaan tässä uutta ideaa tai keksintöä, joka on otettu hyötykäyttöön.

Olellainen merkitys kaupunkien kehityksessä on aina ollut myös vallinneella **lainsäädännöllä** sekä kulloistenkin **johtajien harjoittamalla politiikalla**. Historiallisesti tarkasteltuna niin monarkit, ruhtinaat, uskonnolliset johtajat, diktaattorit kuin demokraattisesti valitut presidentit, pormestarit, kansalliset parlamentit kuin kaupunginhallitukset ja -valtuustot ovat vaikuttaneet kaupunkien kehitykseen mm. pää- ja hallintokaupunkien valinnan, sodankäynnin ja puolustuksen, siirtomaapolitiikan, suurten kaavoitus-, rakennus- ja infrastruktuurihankkeiden sekä vero-, talous-, elinkeino-, kulttuuri-, koulutus-, tiede-, teknologia- sekä sosiaalipolitiikan kautta. Vaikutusta on ollut eri hallinnontasoilla harjoitetulla politiikalla. Välillä yhteiskunnallinen ilmapiiri ja politiikka on ollut konservatiivista eli säilyttävää tai vanhoillista ja välillä reformistista eli uudistusmielistä. Harjoitettu politiikka on voinut olla kaupunkien ja alueiden kehityksen kannalta haitallista tai hyödyllistä. Kaupungin kasvua ja kehitystä on esimerkiksi voitu pyrkiä tukemaan investoinnein tai hidastamaan rajoituksin, alueellisin tulonsiirroin tai kohdistamalla valtiolliset investoinnit kaupunkien sijaan maaseudulle. Kaupunkeja on poliittisten johtajien taholta kehitetty monenlaisin perustein.

Länsimaisissa valtioissa arvoperusta perustuu vapauksiin ja oikeuksiin ja on luonteeltaan mahdollistava. Sen tarkoituksena on luoda turvallinen ja vakaa ympäristö, jossa jokaisella on parhaaksi katsomallaan tavalla mahdollisuus toimia itsensä, oman yhteisönsä ja laajemmin yhteiskunnan hyväksi. Länsimaisen arvoperustan taustalla vaikuttavat valistuksen, klassisen liberalismien ja Ranskan vallankumouksen (1789) ihanteet. Näitä arvoja ovat demokratia, ihmisoikeudet, sanan- ja lehdistönvapaus, uskonvapaus, elinkeinovapaus, omistusoikeus, oikeusvaltio ja tasa-arvo. Länsimaisiin velvollisuuksiin kuuluvat lähinnä opipalvelullisuus sekä joissakin maissa asevelvollisuus. Perimmäisenä länsimaisten arvojen taustalla on mm. kristinuskoon ja antiikin Kreikan filosofiaan pohjautuva arvomaailma. Yhtenä kimmokkeena Ranskan vallankumoukselle olivat kansalaisten huonot elinolot kaupungeissa, erityisesti Pariisissa.

Teollisuuspatruunat, kauppiat ja yritykset ovat historiassa tehneet omia strategisia, kaupunkien väestölliseen, ammatilliseen, taloudelliseen ja fyysiseen kehitykseen vaikuttaneita valintojaan sijaintinsa, rakentamisensa, sijoitustensa, tuotantonsa ja toimialojensa luonteen, toiminnallisen rakenteensa sekä kilpailun ja yhteistyönsä suhteen. Suurkaupunkiolosuhteet ovat usein synnyttäneet monipuolisen yritysvalikoiman, pienemmissä kaupungeissa joskus koko kaupungin menestys on ollut yhden yrityksen varassa. **Yrityksissä työkennelleiden ihmisten ja ihmisverkostojen ahkeruus ja luovuus** ovat vaikuttaneet yritysten ja kaupunkien menestykseen.

Sosialismin ja markkinatalouden välisessä kamppailussa julkisen hallinnon ja markkinoiden välinen suhde muodostui ratkaisevaksi kysymykseksi. 1800-luvun teollisuuskaupunkia on pidetty esimerkkinä markkinoiden epäonnistumisesta miellyttävän kaupunkiympäristön ja laaja-alaisen hyvinvoinnin tuottamisessa (Vance 1990). Kaupunkisuunnittelussa tilannetta korjaamaan kehitettiin julkinen kaupunkisuunnittelukoneisto ja yhteiskuntapolitiikassa oppivelvollisuus, julkinen terveydenhuolto sekä erilaisia sosiaalisia ja taloudellisia turvaverkkoja. Nämä vaikuttivat merkittävästi kaupunkien kehittymiseen 1900-luvulla. Toisaalta Itä-Euroopan 1900-luvun kommunististen maiden kaupungeissa kaupunkiympäristön laatu ei noussut Länsi-Euroopan markkinatalouteen suuntautuneissa valtioissa sijaitsevien kaupunkien tasolle. Vuosisadan loppupuolella ja 2000-luvulla oli nähtävissä yritysten ja kaupunkilaisten ja kansalaisyhteiskunnan merkityksen nousu julkishallinnon rinnalle kaupunkikehitykseen vaikuttaviksi toimijoiksi.

1.4.3 Muutoksen ajurit, suuret teknologiset ja tieteelliset vallankumoukset ja Kondratievin syklit

Polkuriippuvuudesta huolimatta kaupungit muuttuvat ja uudistuvat. Tunnistan eri ajoilta erilaisia **muutoksen ajureita**, jotka ovat toimineet kaupunkien uudistumisen moottoreina ja kehittämisen komppasseina. Tarkoitin muutoksen ajureilla tapahtumia tai valintoja, jotka ovat tavalla tai toisella vavisuttaneet vallinnutta historiallista tilannetta tai status quo:a, ja siten synnyttäneet erilaisia kehittämistarpeita, tulevaisuuden tavoitetiljoja ja tavoitetilojen saavuttamiseen tähtääviä ratkaisuja, joilla puolestaan on ollut oma vaikutuksensa kaupungin kehittymiseen fyysisenä ja toiminnallisena kokonaisuutena. Eri aikoina muutoksen ajurit ovat olleet hyvin erilaisia luonnonympäristöllisistä ja yhteiskunnallisista olosuhteista johtuen. Myös kehittämistoimenpiteiden luonne on vaihdellut mm. tarpeiden, tiedollisten, taidollisten, fyysisten ja taloudellisten resurssien sekä vallinneen yhteiskunnallisen ilmapiirin mukaan.

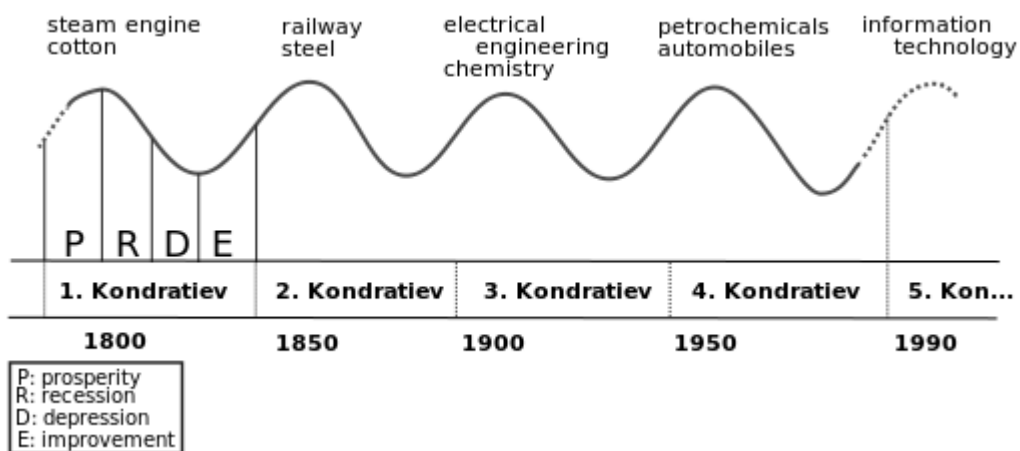
Kytken yleisen historiallisen kaupunkikehityksen **suuriin teknologisiin ja tieteellisiin vallankumouksiin** (taulukko 1., esim. liikenteen vallankumous 1800-luvulla), jotka ovat eri aikoina ratkaisevalla tavalla muuttaneet elämisen edellytyksiä ja käytäntöjä kaupungeissa. Käsitteen ”vallankumous” synnyttämistä mielikuvista huolimatta käsitteellä ei tässä yhteydessä viitata äkillisiin murroksiin, vaan yleensä pitkäkestoisiin muutosprosesseihin, joiden

vaikutus kaupunkien evolutiivisen kehityksen kannalta on kuitenkin ollut vallankumouksellinen. Näillä murroksilla on ollut keskeinen rooli useiden eurooppalaisten kaupunkien historiallisessa menestyksessä.

Teknologinen tai tieteellinen vallankumous	Alkamisajankohta
Neoliittinen vallankumous eli maatalouden kehittyminen	n. 10 000 v. sitten
Urbaani vallankumous	n. 5000–6000 eaa.
Suurten löytöretkien aika	1400–1700-luku
Tieteellinen vallankumous	1500–1600-luku
Kaupallinen ja rahataloudellinen vallankumous	1500–1700-luku
Maatalouden vallankumous	1600–1850-luku/1750-1850-luku
Ensimmäinen teollinen vallankumous	1760-/1780-luku
Liikenteen vallankumous	1800-luku
Toinen teollinen/ tekninen vallankumous	1860-luku/1880-luku
Tieteellis-tekninen vallankumous	1940
Informaatio- ja telekommunikaatiovallankumous	1985

Taulukko 1. Kaupunkien kehityksen kannalta keskeisiä teknologisia ja tieteellisiä vallankumouksia tai suurten uudistusten aikoja. (Soveltaen Šmihula 2010).

Kansainväliseen talouskehitykseen on ajateltu liittyvän pitkät, noin neljännesvuosisadan pituiset lasku- ja noususuhdannekaudet, nk. **Kondratievin syklit** (Kondratiev 1925, kuva 4.), joiden taustalla vaikuttavat teknologiset muutokset, eivät kansantaloutta vavahduttavat talouden ulkopuoliset häiriöt (Böckerman & Kiander 2006:126). Historiallisesti sykleihin ovat vaikuttaneet innovaatiot mm. teollisuus- ja energiantuotannossa, liikennejärjestelmissä sekä kuluttamisessa. Sodat ja muut mullistukset vaikuttavat syklien muovautumiseen. Pitkät syklit ovat maailmantalouden ilmiö, ja yksittäisten maiden sekä kaupunkien kehitysajaksot voivat poiketa kokonaisuudesta paljonkin, mutta Kondratievin syklien vaikutus ulottuu voimakkaasti paikallistasolle saakka.



Kuva 4. Kondratievin syklit. (Rursus/ Wikimedia Commons).

1.4.4 Kaupunkien kultaiset kaudet, innovaatioympäristöt, yritysklusterit, toiminnalliset tihentymät, agglomeraatioedut ja innovaatioiden diffuusio



Kuva 5. Kaupungin kultainen kausi riippuu monesta tekijästä. Polkuriippuvuus vaikuttaa kaupungin yleisiin menestystekijöihin ja siten mahdollisuuksiin olla seuraavan teknologisen tai tieteellisen vallankumouksen keskus ja siitä syntyvän Kondratievin syklin merkittävä hyödyntäjä. Uuteen sykliin liittyvien uusien innovaatioiden tuottaminen ja nopea omaksuminen innovaatioympäristöissä, yritysklustereissa ja toiminnallisissa tihentymissä tarjoavat mahdollisuuden agglomeraatioetujen synnylle ja menestykselle. Kaikki edelliset asiat puolestaan vaikuttavat kaupunkiroolien kehittymiseen ja sitä kautta kaupunkikeskustojen kehittämiseen. (Miika Norppa).

Kukoistavan talouden, tieteen ja taiteen, näyttävän arkkitehtuurin ja kaupunkirakentamisen sekä suurten kaupunkiuudistusten aikoja eurooppalaisissa kaupungeissa on usein kutsuttu kaupunkien **kultaisiksi kausiksi**. Kaupunkien kultaiset kaudet riippuvat monesta tekijästä (kuva 5.). Kuvaan eurooppalaisten kaupunkien historiallista kehitystä näiden kultaisten kausien kautta, sillä niiden aikana joillekin kaupungeille on mm. keksintöjen ja innovaatioiden, taloudellisen sekä demografisen kasvun kautta langennut suunnannäyttäjän rooli eurooppalaisten kaupunkien kehityksessä. Vallalle, vauraudelle ja kaupungin nousulle on aina rakennettu kaupunkiin fyysisiä maamerkkejä ja symboleja – usein näkyville paikoille keskusta-alueille. Kultaiset kaudet ovat voineet olla hyvinkin pitkiä tai – syystä tai toisesta – vain lyhyitä, välähdyksenomaisia jaksoja kaupungin pitkässä historiassa. Kaudet voivat myös olla

syklisiä – samat kaupungit ovat voineet olla suunnannäyttäjiä useasti. Näyttävä kaupunki-rakentaminen ei myöskään aina ole ollut kultaisen kauden merkki, vaan on rakentaminen voinut kuvastaa esimerkiksi vähien varojen tuhlailevaa käyttöä tai pyrkimyksiä rakentamisen kautta parantaa kaupungin näkyvyyttä ja mainetta.

Suurissa kaupungeissa on usein kehitetty ja kokeiltu uusia asioita ensimmäisinä, ne ovat toimineet uusien ideoiden kasvualustoina, koelaboratorioina ja **innovaatioympäristöinä**. Uusien asioiden syntymistä ja hyödyntämistä kaupungeissa edistävät alueellisen kasautumisen synnyttämät tuottavuusedut (urbanisaatio- ja lokalisaatioedut, kilpailu), jotka liittyvät kasvokkain tapahtuvan vuorovaikutuksen helppoudesta johtuvaan tehokkaaseen tiedon ja ideoiden kulkuun erilaisten toimijoiden välillä sekä materiaalien ja tuotteiden alhaisiin kuljetuskustannuksiin – molemmissa tapauksissa niin saman sektorin sisällä kuin eri sektoreiden välillä – sekä tehokkuutta parantavaan kilpailuun. Merkitystä on myös kaupunkien tiivydellä (ks. Loikkanen & Susiluoto 2011; Norppa & Schulman 2011:185–186) sekä ammatillisella, institutionaalilla ja väestöllisellä diversiteetillä ja tiheydellä (institutional thickness, ks. Amin & Thrift 1995), jossa erilaiset ihmiset ja ajatukset kohtaavat (Johnson 2008). Jacobs (1969) on etenkin korostanut diversiteetin merkitystä kaupunkien taloudelliselle kehitykselle. Maaseudulla ihmissuhteissa ovat tyypillisempiä pienet, tiiviit yhteisöt, kuten perhe ja suku ja voimakas sosiaalinen kontrolli ja kaupungeissa laajemmat, epäpersoonallisemmat verkostot, kuten ystäväpiirit, vähäisempi sosiaalinen kontrolli (vrt. Ferdinand Tönniesin (1887) *gemeinschaft* ja *gesellschaft*).

Kaupungeissa on myös yleensä ollut verraten hyvin saatavilla rahoitusta ja osaavaa työvoimaa luovan työn tarpeisiin. Kaupunkien innovatiivisuutta on selitetty myös kysynnällä: kaupungeissa on runsaasti näkyvää ja piilevää yksityistä ja julkista kysyntää tuotteille, palveluille ja ongelmanratkaisulle – eli markkinoita luovien ihmisten ideoille ja keksinnöille sekä kilpailua näiden kehittämisessä (Johnson 2008).

Yritysklusterien kehittymiseen johtavia syitä on mahdollista hahmottaa myös Porterin (1998) paikallisia kilpailuetuja painottavan ”timanttimalin” kautta (Norppa & Schulman 2011). Porterin timantissa klusterin kilpailukykyä jäsentäviä elementtejä ovat kysyntäolot, tuotannontekijäolot, yrityksen strategia, rakenne ja yritysten välinen kilpailu, lähi- ja tukialat, sekä kaksi ulkoista tekijää: julkishallinto ja sattuma. Verrattain uusia talousmaantieteen teorioita ovat myös Triple Helix- (Leydesdorf & Etkowitz 1996) ja Quadruple Helix-mallit (ks. Rönkä et al. 2007), joissa erilaisten toimijoiden verkostomaisen vuorovaikutuksen katsotaan edistävän ideoiden syntymistä, leviämistä ja innovaatiotoimintaa.

Kaupunkien sosiaalinen kanssakäyminen ja rikastava vuorovaikutus (ks. Himanen 2010) ovat aina tapahtuneet ja edelleen tapahtuvat ennen kaikkea kaupunkien **toiminnallisissa tihentymissä**: keskusta-alueilla ja keskuksissa, joissa ihmiset käyvät töissä, asioilla, viettävät vapaa-aikaansa ja – esikaupungistumisesta huolimatta – myös asuvat. Helposti saavutettavien keskusta-alueiden julkisilla tiloilla on tärkeä merkitys ihmisten kohtaamispaikkoina ja siten osana kaupunkien innovaatioympäristöjä (Norppa 2011; Mäenpää 2011). Keskusta-

alueet ovat lähes poikkeuksetta myös tuottavia (ks. Lauronen 2005). Informaatio- ja kommunikaatioteknologian kehitys ei ole vähentänyt kasvokkain tapahtuvien kohtaamisten merkitystä – oikeastaan päinvastoin: kaupungistuminen on internetin aikakaudella voimistunut. Sosiaalinen media mahdollistaa vaivattoman yhteydenpidon aiempaa laajempaan joukkoon ihmisiä ja lisää näin helposti myös kasvotusten tapahtuvia tapaamisia. Jälkitekollisessa taloudessa tärkeä verkostoituminen edellyttää kasvokkaisia tapaamisia – pelkkä sosiaalinen media ei riitä. Kaupunkien keskusta-alueiden historiallisen suunnittelun ja rakentumisen tarkasteleminen onkin tässä tutkimuksessa keskeisin juonne.

Kaupungin koko nostaa yritystoiminnan tuottavuutta – väestöltään suuret suurkaupungit ovat yleensä pienempiä kaupunkeja tuottavampia (ks. Lauronen 2005:7; Lauronen 2013). Esimerkiksi Helsingin seutukunnan bkt/as muodosti vuonna 2008 peräti 33,8 prosenttia koko maan bruttokansantuotteesta (Loikkanen & Susiluoto 2012:12), vaikka Helsingin seutukunnan osuus Suomen maa-alasta on vain noin 1,7 prosenttia (Lauronen 2012:7). Helsingin seutukunta on Suomen innovatiivisin seutukunta – niin innovaatioiden määrällä kuin osuudella tarkasteltuna ja aluetalouden kokoonkin suhteutettuna (Valovirta et al. 2009:62). Vuonna 2007 Helsingin kantakaupunki tuotti arvonalisäystä 22 miljardia euroa ja laaja pääkeskus 31 miljardia euroa, joka oli lähes 60 prosenttia koko Helsingin seutukunnan arvonalisäyksestä, jonka arvonalisäys oli kaikkiaan noin 54 miljardia euroa (Lauronen 2012:11). Helsingin seutukunnan bruttokansantuote/asukas onkin huomattavasti korkeampi kuin koko maan bruttokansantuote/asukas ja sama voidaan todeta myös muilla aluetasoilla: Helsingin kantakaupungissa bruttokansantuote/asukas on korkeampi kuin Helsingissä, Helsingissä korkeampi kuin pääkaupunkiseudulla ja pääkaupunkiseudulla korkeampi kuin Helsingin seudulla. Väestön ja työpaikkojen kasautumisesta kansantaloudelle syntyvät agglomeraatioedut ovat kiistattomat ja merkittävät. Eurooppalaisista valtioista vain yksi saattaisi pärjätä paremmin ilman pääkaupunkiaan (World Economic Forum 2016).

Agglomeraatioetujen synty on erittäin monimutkainen ilmiö. Suurkaupunkiympäristöissä toimii yrityksiä, joita vain suurkaupunkiympäristö pystyy tuottamaan ja ylläpitämään. Kyse ei ole nollasummapelistä, jossa suurkaupungissa toimiva yritys on pois pienemmiltä kaupungeilta, vaan tilanteesta, jossa yritystä ei ilman suurkaupunkiympäristöä olisi kyseisessä sijainnissa lainkaan. Suurkaupungeissa on erikoistuneille tuotteille ja palveluille riittävästi selaista kysyntää ja tarjontaa, jota pienemmissä kaupungeissa tai maaseudulla ei riittävästi ole. Kysyntää tulee niin yksityiseltä ja julkiselta sektorilta kuin tavallisilta kuluttajilta kotimaasta ja ulkomailta. Agglomeraatioetujen ilmiöön liittyvät kiinteästi ulkoistaminen, alihankintaketjut, työnjaon ja yritysten erikoistuminen, jotka tehostavat yritysten toimintaa, lisääntynyt vienti, joka lisää yritysten liikevaihtoa sekä saman ja eri alojen toimijoiden tiivis vuorovaikutus, joka nostaa yritysten innovaatiopotentiaalia. Usein puhutaan verkostovaikutuksesta (engl. network effect): kehittyneet, monimutkaiset verkostot synnyttävät nopeampaa ja runsaampaa tiedonkulkua kuin heikosti kehittyneet, yksinkertaiset verkostot.

Kaikki suuretkaan kaupungit eivät kuitenkaan ole historiallisesti profiloituneet erityisen innovatiivisina keskuksina. Pelkkä suuri väestömäärä tai suuri väestötiheys ei olekaan riittänyt synnyttämään innovaatioympäristöjä (vrt. useat kehittyvien maiden kaupungit). Ei voida

yleispätevästi selittää, miksi näin on, sillä syyt ovat tapauskohtaisia, mutta on mahdollista eritellä kaupunkien luovalle vuorovaikutukselle (suhteessa harvasti asuttuihin alueisiin) tarjoamia etuja ja toisaalta vertailla näiden etujen esiintyvyyttä eri kaupungeissa. Innovaatioympäristön syntymisen edellytyksenä on mm. hyvin toimiva koulutusjärjestelmä (vrt. Makkonen, T. 2012). Toisaalta kaupungin väestön ei ole hyödyllistä hajaantua liian suurelle alueelle, koska silloin saavutettavuus ja siten vuorovaikutus vaikeutuu, ruuhkat lisääntyvät ja matkakustannukset kasvavat, etenkin jos joukkoliikennejärjestelmän tehokkuudesta ei huolehdita. Ruuhkat ovat tunnetuin esimerkki agglomeraatiohaitoista. Agglomeraatioetua olisi näin ollen mahdollista lisätä rakentamalla keskusta-alueista toiminnoiltaan tiiviitä, sekoittuneita (työpaikat, asunnot, palvelut) ja kehittämällä keskusta-alueiden sisäistä, seudullista ja kaupunkien välistä joukkoliikennettä ruuhkien ehkäisemiseksi sekä saavutettavuuden ja vuorovaikutusmahdollisuuksien parantamiseksi. Toinen agglomeraatiohaitta maan hinnan nousu ja siitä seuraavat korkeat asumiskustannukset – ongelmaa voidaan lieventää rakentamalla runsaasti asuntoja etenkin sinne missä asuntojen hinnat ovat korkeimmat, eli tyypillisesti keskusta-alueelle ja sen läheisyyteen.

Luovuus on joskus kukkinut jokseenkin epäurbaaneissa ympäristöissä, kuten Kalifornian Piilaaksossa, mutta tässäkin tapauksessa luovuuden juuret voidaan jäljittää paitsi kaupunkiseudun lukuisiin yliopistoihin, ennen kaikkea San Franciscon suurkaupunkiin ja sen vallankumoukselliseen, kokeilevaan, monikulttuuriseen, avoimeen ja vapaamieliseen ilmapiiriin, jossa erilaiset väestöryhmät ja ajatukset jatkuvasti kohtasivat. Halusta levittää tietoa muodostui myös Piilaakson informaatioteknologiaan painottuneen innovaatioympäristön perusta (Turunen 2015:259–304). Ja vaikka esimerkiksi Yhdysvalloissa monet suurkaupunkien esikaupunkialueet ovat suurten yritysten toimitilojen sijoittumisen vaikutuksesta hyvinkin innovatiivisia, Yhdysvalloissa kaupunkien keskusta-alueilta tulee erityisesti ”epätavallisia innovaatioita” (Florida 2017). Samoin esimerkiksi pienet yliopistokaupungit Cambridge ja Oxford ovat olleet kytköksissä suureen väestökeskukseen (Lontoo) ja kansainväliseen tiedeyhteisöön (vrt. organized proximity, Maskell et al. 2004). Näin on myös pienissä kaupungeissa sijaitsevien amerikkalaisten huippuyliopistojen, kuten Cambridgessä, Bostonin kaupunkiseudulla sijaitsevien MIT:in ja Harvardin, New Jerseyssä, lähellä New Yorkia sijaitsevan Princetonin, New Havenissa, Bostonin ja New Yorkin välissä sijaitsevan Yalen ja Los Angelesin kaupunkiseudulla, Pasadenassa sijaitsevan Caltechin kohdalla. Suurten ihmismassojen etuna on se, että sieltä on aina löydettävissä lahjakkuuksia alalle kuin alalle. Luovia osajia voi myös olla vaikea houkutella suuressa mittakaavassa syrjäseuduille. Innovaatioprosessi tarvitsee suurkaupunkeja eri vaiheissaan.

Kaupunkiyhteisöt ovat historiallisestikin verranneet saavutuksiaan muiden kaupunkiyhteisöjen saavutuksiin, ja uudistusten kautta on pyritty pysyttelemään kehityksessä edellä tai mukana, ja täten lisäämään kaupungin vetovoimaisuutta (Clark 2009:213, 218). Kaupunkien välinen vuorovaikutus (kauppa, vertailu, kilpailu, yhteistyö) on merkinnyt **innovaatioiden diffuusiota** (ks. Everett 1962; Crain 1966). Innovaatioilla on tapana levitä varsin hierarkkisesti väestöltään suuremmista keskuksista pienempiin informaatiovirtojen mittakaavaerojen takia (Pedersen 1970; Berry 1972). Merkitystä leviämisprosessissa on joissakin tapaukses-

sa ollut markkinoiden koolla (Brown et al. 1974). Myös tämä seikka siis puhuu suurkaupunkien innovaatiotoiminnalle tarjoamien etujen puolesta – uudet asiat leviävät suurkaupunkeihin nopeammin kuin pieniin kaupunkeihin, suurkaupungit pysyvät siten pieniä kaupunkeja paremmin ajan hermolla, ja siten valmiina vastaamaan toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin.

1.4.5 Kaupunkiroolit ja keskusta-alueiden kehittäminen

Kaupunkien keskusta-alueiden kehittämisen taustalla on usein vaikuttanut se, että kaupungeille on historian saatossa synnytetty, muodostunut ja kasautunut erilaisia elinkeinoelämään liittyviä **kaupunkirooleja tai -profiileja** (taulukko 6., s. 280, ks. myös Anttiroiko & Laine 2011:29–33; Laakso & Kostianen 2011:100–101). Näillä rooleilla on ollut vaikutusta mm. siihen mitä kaupunkeihin on rakennettu ja miten niitä on rakennettu. Osa kaupungeista, usein esimerkiksi pääkaupungit, ovat olleet elinkeinoiltaan hyvin monipuolisia, toiset kaupungit erikoistuneempia yhteen tai muutamaan toimialaan. Kaupunkien roolit ovat vaihdelleet alueelliselta ulottuvuudeltaan paikallisesta seudulliseen, maakunnalliseen, kansalliseen, kansainväliseen tai jopa globaaliin – riippuen mm. kaupungin koosta ja sen asemoitumisesta kaupunkien välisessä hierarkiassa osana kaupunkiverkkoa. Kaupunkien erikoistuminen on merkinnyt niiden taloudellista riippuvuutta toisistaan. Esimerkiksi Hollannissa Randstadin alueen kaupungit ovat historiallisesti erikoistuneet eri funktioihin, täydentäen toisiaan ja ehkäissään näin kilpailun kiristymistä haitalliseksi.

Tarkastelen kaupunkien elinkeinotoimintaan liittyvien roolien synty- ja kehityshistoriaa ja koikan kaupunkien historiallisia toiminnallisia rooleja yhteenvedoksi, jonka avulla on mahdollista luokitella kaupunkeja erilaisten kaupunkityyppien tai kaupunkityyppien yhdistelmien alle sekä hahmottaa sitä, kuinka erilaiset kaupunkiroolit tai niiden yhdistelmät ovat vaikuttaneet kaupunkien keskusta-alueiden fyysiseen rakentumiseen. Roolit voivat esiintyä kaupunkirakenteessa eri alueille sijoittuneina tai muiden roolien kanssa samoille alueille sekoittuneina. Kaupunkiroolit ovat synnyttäneet kaupungeille kehityspolkuja. Kaupunkirooleista ei kuitenkaan juurikaan ole kirjoitettu.

Kaupunkiroolien heikentyminen tai menettäminen muille kaupungeille on merkinnyt uudistumisen tarvetta – esimerkkinä vanhojen teollisuuskaupunkien vaikeudet deindustrialisaation seurauksena. Uudistumispyrkimyksissä epäonnistuminen on suunnannut kaupunkeja taloudelliseen taantumaa ja onnistuminen taloudelliseen menestykseen. Rakennemuutoksesta toipumiselle tarpeellinen **luova tuho** (ks. Schumpeter 1942) ei ole aina kaikilta onnistunut – toiset kaupungit ovat onnistuneet uudistumaan jopa toistuvasti: jälkimmäisissä tapauksissa mm. elinkeinoelämän monipuolisuudesta, kaupunkien vetovoimaisuudesta, inhimillistä pääomaa, keksintöjä ja innovaatioita generoivien instituutioiden (mm. yliopistot) läsnäolosta, asukkaiden korkeasta osaamisesta ja innovatiivisuudesta sekä hallinnon ja yritysten toimista johtuen. Bostonia ja Cambridgea on pidetty esimerkkeinä uusiutumisen onnistuneista ja Detroitia ja Swanseaa uusiutumisen epäonnistuneista kaupungeista (Glaeser 2005; Martin & Simmie 2008) – joskaan nämäkään ei välttämättä ole pysyviä asiantiloja.

Kaupunkiroolien muuttumisella on vaikutuksia paitsi kaupungin, myös kaupunginosien tasolla.

1.5 Tutkimuksen aineistot ja menetelmät

Tutkimus perustuu aineistoiltaan vahvasti kirjallisuustutkimukseen. Tutkimuksen aineistona on laaja kirjo aiempia eurooppalaisten kaupunkien kehittymistä käsitteleviä tutkimuksia (ks. Kirjallisuus, kohta 6.1). Lähteitä on yhteensä 294 kappaletta. Yksittäisiä tietoja, kuten vuosilukuja ym. on etsitty tuhansista lähteistä. Kirjallisuustutkimus mahdollistaa eurooppalaisten kaupunkien pitkän aikavälin kehityksen tarkastelun. Tutkimuskirjallisuus sisältää huomattavan suuren määrän aihepiirin teoreettista ja empiiristä tutkimusta ja kirjallisuutta. Jonkin verran lähteinä on käytetty myös sanomalehtiartikkeleja, videoleikkeitä ja internet-lähteitä. Google Earthin satelliittikuvien avulla on tarkasteltu satojen eurooppalaisten kaupunkien rakenteita ja Google Street View:n kautta niin ikään satojen kaupunkien katunäkymiä.

Lisäksi olen tehnyt tilallis-fyysiseen kaupunkiympäristöön kohdistuvaa havainnointia. Olen opintojeni aikana vierailut noin 29:ssä Euroopan valtiossa ja Suomen ulkopuolella noin 144:ssä eurooppalaisessa kaupungissa (ks. Vierailukohteita Euroopassa, kohta 6.3). Joukossa on sijainniltaan, historialtaan, kooltaan, kaupunkirakenteeltaan, elinkeinorakenteeltaan ym. hyvin erilaisia kaupunkeja. Pääkaupunkeja tässä joukossa on 25 kappaletta. Mukana on myös pikkukaupunkeja, pieniä maaseutu- ja merenrantakylä ja jo kadonneita kaupunkeja (raunioalueita). Euroopan ulkopuolella olen tänä aikana vierailut Yhdysvalloissa. Kohteita on valikoitu niiden kulttuurihistoriallisen merkityksen perusteella – mukana on suuri määrä kohteita, jotka ovat olleet tärkeitä eurooppalaisen kaupunkisuunnittelun kehityksessä. Samoin Suomessa olen vierailut kymmenissä kaupungeissa. Havainnoinnin tarkoituksena on ollut tuoda tutkimukseen syvällistä kaupunkiympäristön ymmärrystä. Havainnointia tehtiin kaupunkien keskusta-alueilla ja se kohdistui etenkin keskustojen asemakaavoitukseen, kaupunkitiloihin ja arkkitehtuuriin, mutta myös toimintoihin, kuten palvelutarjontaan ja liikenteeseen sekä kaupunkielämään. Havainnointi osoittautui hyödylliseksi tutkimusmenetelmäksi mm. fyysisen kaupunkiympäristön historiallisen kerrostumisen prosessin ymmärtämisessä, arkkitehtuurin ja kaupunkisuunnittelun tyylillisten viittausten ja virtausten tunnistamisessa sekä fyysisen ja toiminnallisen kaupungin keskinäisten riippuvuuksien hahmottamisessa. Havainnoinnin apuvälineenä olivat valokuvat, joita otin tuhansittain.

1.6 Tutkimuksen rakenne

Tutkimus jakautuu viiteen lukuun, joista **ensimmäinen on johdantoluku**, joka esittelee tutkimuskysymykset, tutkimuksen teoriapohjan sekä tutkimusmenetelmät ja -aineistot. **Toisessa luvussa** tarkastellaan eurooppalaisia kaupunkeja esiteollisena aikana (n. -1799), **kolmannessa luvussa** teollisena aikana (n. 1800–1979) ja **neljännessä luvussa** jälkiteollisena aikana (1980–). **Viides luku** on johtopäätösluku.

Johdantolukua seuraavat luvut etenevät pääasiassa kronologisesti. Tutkimus on samanlaisesti kertomuksellinen, synteettinen ja analyttinen. Kertomuksellisuudella viitataan tutkimuksen kirjamaiseen formaattiin, synteettisyydellä erilaisten aihepiirien ja näkökulmien yhdistelemiseen ja analyttisyydellä tarkastelun yksityiskohtaisuuteen.

Toisessa luvussa tarkastellaan eurooppalaisia kaupunkeja esiteollisena aikana (n. -1799). Luku jakautuu kolmeen kappaleeseen, joista ensimmäisessä esittelen ensin varhaisen kaupunkien syntyprosesseihin liittyviä teorioita. Missä ja milloin kaupunkimainen asutus kehittyi? Mitä kehityskulkuja suurten väestökeskittymien syntyminen edellytti? Millaisten toimintojen ympärille ja mitä toimintoja/rooleja varten kaupungit kehittyivät? Mistä, milloin ja miten kaupunkimainen asutus levisi Eurooppaan? Toisessa luvussa kuvaan myös esiteollisen ajan – antiikin (n. 800 eaa.–499 jaa.), keskiajan (n. 500 jaa.-1399), renessanssin (n. 1400–1599) ja barokin ajan (n. 1600–1799) – kaupunkien kehitystä. Jossain yhteyksissä renessanssin on katsottu alkaneen jo 1300-luvulla ja barokin ajan päättyvän jo aiemmin – yhtä yhtenäistä periaatetta ei kuitenkaan ole. Joissain yhteyksissä keskiajan katsotaan jatkuvan 1500-luvulle. Aikakausimääritelmät ovatkin aina jossain määrin keinotekoisia. Keskityn kunkin aikakauden menestyneimpien kaupunkien tarkasteluun. Kuvaan syitä kaupunkien menestyksen, taantumisen sekä merkittävien kaupunkiuudistushankkeiden taustalla sekä kunkin aikakauden kaupunkisuunnitteluun ja arkkitehtuuriin liittyviä ratkaisuja.

Kolmannessa luvussa käsittelen teollisen ajan (n. 1800–1979) eurooppalaisia kaupunkeja: teollista vallankumousta ja sen merkitystä kaupunkien kasvulle ja kehitykselle. Tähän ajanjaksoon liittyy mm. suurten tehtaiden, varastojen ja satamien rakentamista, kaupunkien väkiluvun voimakasta kasvua, suuria liikenne- ja muita infrastruktuurihankkeita, kaupunkien laajentumista, kaupunkien ympärille keskiajalla rakennettujen muurien purkamista, liikenteen ja tiedonvälityksen nopeutumista, kuluttamisen ja elämyshakuisuuden yleistymistä, maankäytöllisesti ja toiminnallisesti erikoistuneiden kaupunginosien ja keskusten syntymistä, rakentamisen mittakaavan kasvua ja monumentaalisia kaupunkiuudistussuunnitelmia, sotia ja jälleenrakentamista, esikaupungistumista ja autoistumista.

Neljännessä luvussa syvennyn jälkiteollisten kaupunkien (n. 1980–) kehittämisen konteksteihin: talouden rakennemuutokseen, teollisuuden heikentymiseen ja palvelualojen nousuun, globaaliin kapitalismiin ja kaupunkien välisen resurssikilpailun voimistumiseen. Kuvaan kolmannessa kappaleessa myös jälkiteollisten kaupunkien kehittämisen keinovalikoimaa, johon kuuluvat paikkamarkkinointi, kaupunkirakenteen ja keskusta-alueiden toimintojen fyysinen ja toiminnallinen kehittäminen, suurten tapahtumien järjestäminen sekä kaupungin fyysisen ja visuaalisen ilmeen kohentaminen. Luvun lopussa vedän yhteen kaupunkien keskustojen lähimenneisyyden kehittämistendenssien vaikutuksia sekä luotaan kaupunkien kehittämisen tulevaisuuden suuntaviivoja ja haasteita. Yksi haaste liittyy ilmastomuutokseen vastaamiseen. Teoriaa ja esimerkkejä käsitellään luvussa rinnakkain.

Viidennessä luvussa tehdään tutkimusta koskevat johtopäätökset. Luvussa tarkastellaan tutkimuksen havaintoja eri aikakausien eurooppalaisista kaupungeista suhteessa johdannossa esitelyihin teoreettisiin malleihin.

1.7 Keskeisiä käsitteitä

Keskustalla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa kaupungin perinteistä keskustaa – erotuksena monissa kaupungeissa esikaupunkialueelle syntyneistä uusista keskuksista. Ydinkeskustalla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa kaupallista keskustaa (Central Business District, CBD) ja siihen läheisesti kytkeytyviä kortteleita. Sisäkaupungilla viitataan ydinkeskustaa ympäröiviin, tiiviisti rakennettuihin kaupunkialueisiin ja kaupunkikeskustalla sekä keskusta-alueella ydinkeskustan ja sisäkaupungin muodostamaan kokonaisuuteen. Esikaupunkialueella viitataan keskusta-alueetta väljemmin rakennettuihin ja kauempana ydinkeskustasta sijaitseviin kaupunkialueisiin. Esikaupungilla voidaan tutkimuksessa tarkoittaa myös tiiviin keskusta-alueen ja harvasti asutun maaseutumaisen alueen välissä sijaitsevaa aluetta.

Euroopan käsitteellinen raja on tässä työssä ensisijaisesti maantieteellinen – pitäen sisälleen Euroopan mantereeksi käsitetyn alueen ja tällä alueella sijaitsevat kaupungit. Toisaalta työtä kirjoitettaessa on pidetty mielessä, että eurooppalaisuus on usein eri ilmiöiden yhteydessä kiteytetty joksikin sellaiseksi, jota ei voida soveltaa koko mantereeseen tai kaikkiin maantieteellisen Euroopan kaupunkeihin. Euroopassa on toiminnallisesti tunnistettavissa ydinalueita ja reuna-alueita – edellisten vaikutus kulttuurihistoriaan on maantieteellisesti laajempi kuin jälkimmäisten. Eurooppalaisuuden olemusta on määritelty voimakkaammin Pariisissa kuin Kajaanissa ja siten näin määriteltynä eurooppalaisuus voi olla toisaalla enemmän ”tuontitavaraa” kuin muualla. Jokin eurooppalainen piirre voidaan myös määritellä eurooppalaiseksi siten, että sitä esiintyy Euroopassa enemmän kuin Euroopan ulkopuolella tai siten, että piirre on levinnyt muualle maailmaan Euroopasta käsin.

Kuten jo alussa todettiin, tilallis-fyysisillä rakenteilla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa kaupungin ja sen kaupunginosien, katuverkon, kortteleiden, avointen kaupunkitilojen ja rakennusten muotoa ja arkkitehtonista ilmettä sekä infrastruktuuriratkaisuja. Tutkimuksessa on tarkasteltu kaupunkia ja sen suunnittelua ensisijaisesti fyysisestä näkökulmasta. Myös erilaisten toimintojen suunnittelu perustuu paljolti fyysisen kaupungin rakentamiselle. Toiminnoilla tarkoitetaan kaupungin palvelutarjontaa, elinkeinoja sekä sosiaalisia tapahtumia, kuten kaupunkitapahtumia ja kaupunkielämää.

Jälkiteollisella ajalla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa aikaa, jolloin eurooppalaisten kaupunkien, etenkin niiden keskusta-alueiden, elinkeinotoiminta painottuu teollisuuden sijaan palveluihin. Vaikka teollisuuden merkitys bruttokansantuotteelle onkin kansallisella saattanut säilyä varsin vahvana, on suurissa kaupungeissa teollisuuden suora työllistävä ja taloudellinen merkitys kytkeytynyt varsinaisen tuotannon sijaan teollisuuden tuotekehittelyyn ja hallintotoimintoihin.

Vaikka käsillä olevan tutkimuksen pääpaino on kaupunkikeskustojen tarkastelussa, kuvaan myös kokonaisten kaupunkien rakentumista. Ennen liikenteellistä vallankumousta ja laajojen esikaupunkialueiden kehittymistä 1900-luvulla kaupungit olivat pääasiassa melko tiiviisti rakennettuja, keskustamaisia alueita, vaikka jonkinlaisia esikaupunkialueita onkin aina ollut. Hieman kärjistäen voidaankin sanoa, että lähes koko historiansa ajan eurooppalaiset kaupungit ovat olleet keskustoja.

2 Esiteollisen ajan kaupungit

2.1 Ensimmäisten kaupunkien synty

Maailman ensimmäiset kaupungit saivat alkunsa noin 5000–6000 eaa. Mesopotamiassa, nk. Hedelmällisen puolikuun alueen lämpimissä jokilaaksoissa nykyisen Irakin ja Itäisen Syyrian alueella, missä maatalouden kehittyminen eli Neoliittinen vallankumous (Childe 1936) oli alkanut noin 10 000–12 000 vuotta sitten (Short 1996). Maatalouden aloittamiseen johtaneista syistä on etenkin arkeologisessa ja antropologisessa kirjallisuudessa esitetty runsaasti erilaisia hypoteeseja (Weisdorf 2005:564), joista väestöpaine, eli voimakas väestönkasvu, lienee tunnetuin (Bairoch 1988:6). Toisaalta jokilaaksojen viljelykselle ja kotieläinten kasvattamiselle suotuisat olosuhteet sekä viljely- ja keinokastelutekniikoiden kehittyminen ovat voineet vaikuttaa elämäntapojen muutokseen ja populaatioiden kasvamiseen.

Kaupunkien kehittymistä sekä tähän liittyneitä yhteiskunnallisia muutoksia on kutsuttu urbaaniksi vallankumoukseksi (engl. urban revolution). Kaupungin ja sivilisaation käsitettä on pyritty määrittelemään erilaisilla kriteerijoukoilla. Childen (1950:9–16) kymmenkohtaisessa kriteerijoukossa kaupunkimaisen sivilisaation piirteitä ovat urbaanit keskukset, pysyvä ammatillinen erikoistuminen, monumentaaliset julkiset rakennukset, maatalouden merkittävä ylijäämätuotanto, johtavien ryhmien eristäytyminen muista yhteiskuntaluokista, kirjoitettu kieli, numeeriset merkinnät sekä orastava tiede, hienostunut taiteellinen tyyli, kaukokaupan esiintyminen, sosiaalinen solidaarisuus sekä valtion kehittyminen. Childen kriteerijoukkoa on arvosteltu siitä, että se sulkee kaupunkimaisten sivilisaatioiden ja yhdyskuntien ulkopuolelle sellaiset varhaiset kaupunkimaiset yhteisöt, joilla ei ollut kirjoitustaitoa (Trigger 2003:44). Kirjoitustaito kehittyi kirjanpitoa varten noin 3200 eaa. (Parker 2011:90).

Toisaalta kaupunkeja on pyritty määrittelemään käsitteen ”esiurbaanit kaupungit” (engl. pre-urban cities) kautta. Käsite viittaa kaupungistumisen alkuvaiheen väestömäärältään pienempiin, kylämaisiin asutuskeskittyymiin (Bairoch 1988:9). Näin kaupungin käsite määrittyisi väestökeskittymän koon kautta.

Erilaisia käsityksiä on ollut myös siitä, seurasiko kaupunkien rakentaminen maataloutta vai maatalous kaupunkien rakentamista. Konventionaalisen näkemyksen mukaan maatalous sai ihmisryhmiä luopumaan metsästäjä-keräilijä-kulttuurista sekä nomadisesta paimenkulttuurista ja asettumaan aloilleen. Maatalouden teknologiset edistysaskeleet, kuten kastelu-järjestelmien kehittyminen, paransivat maatalouden tuottavuutta ja ihmisten ravinnonsaantia (ylijäämän varastointi), mikä mahdollisti tiiviimpien ihmispopulaatioiden kehittymisen (Carter 1983a:7; Bairoch 1988). Parantuvan ruokaturvan ansiosta koko väestön ei enää täytynyt osallistua ruoantuotantoon, vaan ammatillinen erikoistuminen lisääntyi. Maanviljelijät, kaivostyöläiset, rakennustyöläiset, käsityöläiset, kauppiat, sotilaat, hallitsijat jne. alkoivat muodostaa omia ammattiryhmiään. Ammattiryhmien kehittyminen ja kaupankäynti synnyttivät palvelujen ja tuotteiden vaihtoon liittyviä siteitä ihmisryhmien välille. Eri keskuksissa tapahtui myös erikoistumista erilaiseen tuotantoon ja näin kaupunkiroolien kehittyminen alkoi.

Kaupunkien ensisijaisuutta painottavan näkemyksen mukaan maata ryhdyttiin viljelemään vasta paikalleen asettumisen jälkeen, jolloin asettuminen olisi ollut seurausta jonkin tärkeän raaka-aineen saatavuudesta ja/tai markkinapaikan sijainnista alueella. Elintarvikkeita ja käsityöläistuotteita myytiin yhteisillä kohtaamispaikoilla, joista muodostui toreja, kaupankäynnin ja kaupunkien keskuspaikkoja (Jacobs 1969). Kaupunkien nähdään näin syntyneen joko paikallisina keskuksina tai kaukokaupan keskuksina (Carter 1983a:9).

Tässäkin teoriassa maanviljelyksellä ja maataloustuotannon ylijäämällä on keskeinen asema kaupunkien väestönkasvun mahdollistajina: väestönkasvun ajatellaan pakottaneen omaksumaan maanviljelyn (Weisdorf 2005: 566). Kaupungit ovatkin voineet vaikuttaa maatalouden edistymiseen (Bairoch 1988:17), mutta metsästäjä-keräilijä- ja nomadikulttuurissa ruoantuotantoon vaadittavan suuren maa-alan ja tästä seuraavien pitkien kuljetusetäisyyksien perusteella näyttäisi todennäköiseltä, että kovin suurten ihmiskeskittymien olemassaolo ei ole ollut mahdollista ennen maanviljelystä (Bairoch 1988:7,11–15). Kauppa onkin luultavasti kehittynyt ammatillisen erikoistumisen ja uudenlaisten käsityöläistuotteiden (korit, keramiikka, metallituotteet, kankaat) keksimisen ja yleistymisen seurauksena (Cameron & Neil 2003:26).

Kaupunkien puolustuksellista funktiota on niin ikään pidetty yhtenä kaupunkien syntyyn vaikuttaneena tekijänä. Tämän näkemyksen kaupungit olisivat syntyneet ihmisten kokoonnuttua yhteen etsimään suojaa (Mellaart 1967). Toisaalta yhteisöjen vaurastuminen saattoi lisätä hyökkääjien kiinnostusta kaupungeja kohtaan, mikä edellytti puolustusjärjestelmien rakentamista. Vaikka monissa varhaisissa kaupungeissa oli puolustusjärjestelmät, kaikissa varhaisissa kaupungeissa niitä ei ollut. Puolustusvarustuksilla oli joka tapauksessa keskeinen merkitys varhaisten kaupunkien rakenteen muodostumisessa tiiviiksi: muurin rakentamisen työläyden takia muurista haluttiin tehdä lyhyt ja kaupungin tontit käyttää tehokkaasti (Carter 1983a:11, Carter 1983b:6–7). Puolustukseen liittyneitä innovaatioita olivat muurien lisäksi mm. pyörä, taisteluvaunut ja sotalaiva. Näillä oli kytkös myös kaupankäyntiin ja rakentamiseen. Kaupankäynnillä ja sodilla oli vaikutusta teknisten innovaatioiden leviämässä.

Uskonnollisen selityksen mukaan kaupungit olisivat kehittyneet uskonnollina keskuksina. Papit, joiden tehtävänä oli riittien avulla suojella ihmisiä, olisivat täten olleet väestön ensimmäinen erikoistunut, ravinnontuotannon ylijäämää hyödyntänyt osa. Varhaisissa kaupungeissa tehdyissä kaivauksissa on löytynyt selviä merkkejä uskonnon harjoittamisesta. Toisaalta uskonnollisuutta on esiintynyt jo ennen kaupungeja (Carter 1983a:12).

Maatalouden, luonnonvarojen saatavuuden, kaupankäynnin, puolustuksen ja uskonnon lisäksi ammatillinen erikoistuminen ja kaupunkien synty on yhdistetty hallitsijoihin ja auktoriteetteihin, jotka olisivat käskyillään hallinnoineet kastelua ja maataloustuotantoa tai ohjanneet kaupunkien rakentamista ja koonneet nouseviin kaupunkiin rakennustyöhön osallistuvia rakennusmiehiä, käsityöläisiä ja muita ammattilaisia (Wittfogel 1957; Short 1996; Kostof 1999a). Kaupunkimaisuus olisi tällöin ollut hallitsijoille keino käyttää ja ylläpitää valtaansa. Toisaalta aiempaa suuremmissa yhteisöissä saattoi myös syntyä uutta tarvetta hallinnon

kehittymiselle. On myös esitetty, että kaupunkien synnyn taustalla ei ole vain yhtä kaiken selittävää syytä, vaan syiden joukko (Carter 1983a:13).

Maailman ensimmäisestä tai vanhimmasta yhä olemassa olevasta kaupungista ei myöskään vallitse yksimielisyyttä, mutta kaikki potentiaalisesti vanhimmat kaupungit sijoittuvat Lähi-itään. Muut varhaiset kaupunkikulttuurin kehdot Kiinassa, Intiassa, Meksikossa, Perussa, Turkissa ja Egyptissä ovat Lähi-itää nuorempia (Short 1996). Esiurbaaneja kaupunkeja (esim. Jeriko nykyisessä Israelissa ja Çatal Hüyük Turkin Anatoliassa) seuranneista ”todellisista kaupungeista” vanhimpana on usein pidetty sumerilaista Eridua (Bairoch 1988:24). Eridun ohella muita Mesopotamian temppelikaupunkeja olivat mm. Ur ja Uruk, joiden menestyksestä osoittavat suuret temppelit, zigguratit (kuva 6.). Mesopotamiassa tehtiin useita merkittäviä keksintöjä, kuten kirjoitus, laskenta, kartat, purjevene, pyörä, hevosvaunut, astronomia ja ajan käsite. Egyptin ja Anatolian sivilisaatiot saivat vaikutteita Mesopotamiasta (Cameron & Neal 2003:29). Maailman vanhin yhtäjaksoisesti asuttu kaupunki on tietävästi Syyrian Damaskos – muita ovat Iranin Susa ja Ray, Libanonin Byblos ja Beirut ja Israelin Jeriko.



Kuva 6. Rekonstruktio Urin mahtavasta ziggurat-temppelistä nykyisessä Irakissa. (Wikimedia Commons).

Lähi-idän varhaiset kaupungit olivat samanaikaisesti varhaisia kaupunkivaltioita (Toynbee 1970), jotka hallinnoivat ympäröivää maaseutua. Egypti puolestaan oli ennen hellenisointia ja Aleksandrian perustamista (331 eaa. Aleksanteri Suuren toimesta) pitkään ilmeisesti jokseenkin epäurbaani sivilisaatio, jossa kaupungit olivat uskonnollisista syistä rakentuneita pyramidikaupunkeja. Joskin myöhemmin myös laajempia kadonneita historiallisia kaupunkialueita on satelliittikuvia hyödyntämällä löydetty. Pyramideja rakennettiin Niilin varrella paitsi nykyisen Egyptin, myös Etiopian ja Sudanin alueille. Uskonnolla ja hallinnolla tosin oli selvä yhteys. Vanhimpiin pyramideihin lukeutuu Egyptin Memphisin Djoserin porrasympyrä, joka on yli 4600 vuotta vanha. Pyramideista suurin, Kheopsin pyramidi (kuva 7.), kohosi peräti

146,5 metrin korkeuteen maanpinnasta. Egyptiläiset kehittivät kirjoitettua kieltä ja matemaatiikkaa sekä paperin (papyrus), kalenterin ja varhaiset kellot, lukot, lasin ja kastelujärjestelmiä. Rakentamisessa apuna olivat organisoitu työvoima sekä rampit ja vivut. Veneet kehitettiin aerodynaamisemmiksi.

Nykyisen Libanonin ja Israelin alueelta lähtöisin olleet foinikialaiset perustivat Välimeren rannikoille ensimmäisiä merenkulkuun perustuvia, menestyviä kauppakaupunkeja (kuva 18). Nykyisen Libanonin alueella tärkeimpiä foinikialaiskaupunkeja olivat Sidon, Tyre ja Byblos. Foinikialaiset olivat taitavia laivanrakentajia, kauppiaita ja neuvottelijoita. Foinikialaiset toimivat mm. faaraoiden kauppiaina. Muun muassa kuparin ja seetripuun kaupan ohella foinikialaiset valmistivat väriaineita (Cameron & Neal 2003:33). Foinikialaiset myös vaikuttivat kirjoitusjärjestelmän ja tähtien sijaintiin perustuvan navigoinnin kehittymiseen. Foinikialaisilla oli siirtokuntia mm. Kyproksella, Kreetalla, Maltalla, Italiassa, Espanjassa, Portugalissa, Ranskassa, Turkissa ja Pohjois-Afrikan rannikolla – monet näistä siirtokunnista on nykyisin suuria kaupunkeja. Ensimmäiset foinikialaisten siirtokunnat perustettiin noin 1100 eaa. Koloniat olivat foinikialaisten innovaatio. Heidän kolonioistaan Karthago (per. 814 eaa., nyk. Tunisin lähistöllä) nousi jopa voimakkaaksi omaksi imperiumikseen, jonka roomalaiset löivät vasta pitkien ja veristen puunialaissotien päätteeksi 146 eaa. Foinikialaisten kaupallinen valta alkoi heiketä kreikkalaisten kaupunkivaltioiden nousun myötä (Bairoch 1988:28–31). Heittiläiset puolestaan olivat sotaisia, Babylonian heikentänyt kansa pääosin nykyisen Turkin alueella. Heidän pääkaupunkinsa oli Keski-Turkissa sijainnut Hattuša. Turkissa merkittävä historiallinen kaupunki oli myös Lyydian Sardis.

Huomionarvoista on, että eurooppalaisen kulttuurin varhaiset juuret ovat Mesopotamiassa, Egyptissä ja Lähi-idässä (Hämeen-Anttila 2006). Sieltä Eurooppaan levisivät mm. maanviljelys, kaupunkimainen asutusmuoto, kaupankäynti sekä erilaiset muut keksinnöt.



Kuva 7. Gizan pyramidit ja niitä lähestyvä kaupunkirakenne Egyptin Kairossa. (Wikimedia Commons).



Kuva 8. Luxorin temppelin sisäänkäynti Egyptissä. (Omar Shawki/ Wikimedia Commons).

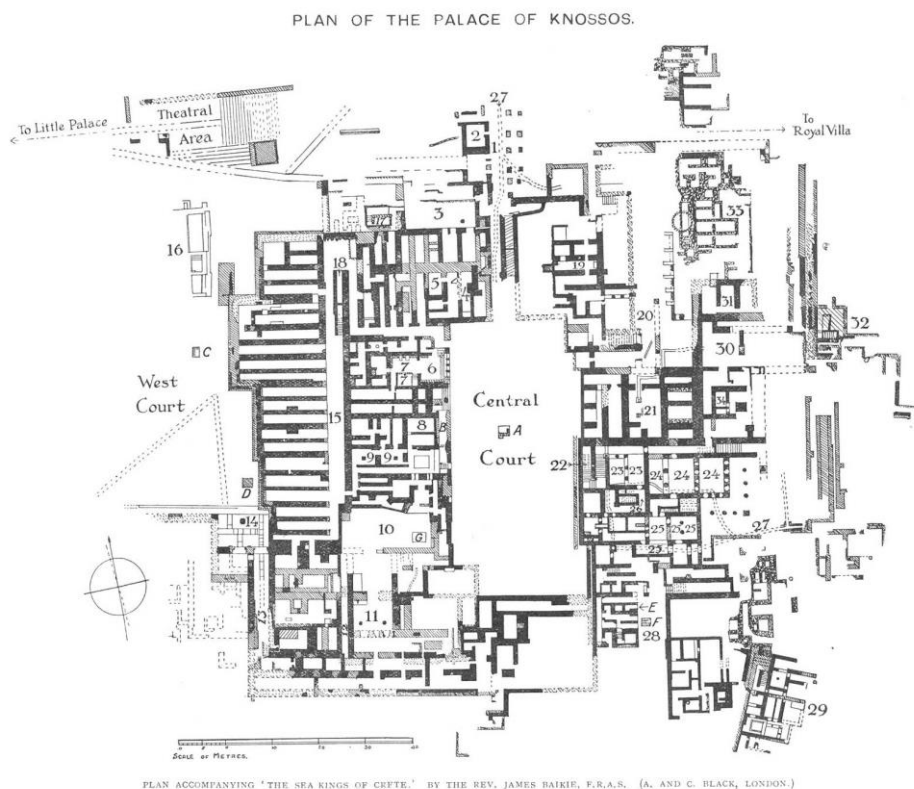
Ennen kaupunkeja Eurooppaan oli rakennettu megaliitteja: hautakumpuja, kehämonumentteja ja temppeleitä (mm. Irlannin Newgrange, Englannin Stonehenge ja Maltan temppelit, kuvat 9.–11.). Erilaisia esihistoriallisia kivimuodostelmia on pelkästään Englannissa yli tuhat.





Kuvat 9.–11. Megaliittiajan monumentteja: Irlannin Newgrangen hautakumpu, Englannin Stonehengen kehämonumentti ja Maltaan Gozon Ġgantijan temppeli. (Miika Norppa).

Olemassa olevista eurooppalaisista kaupungeista vanhimpiin lukeutuvat minolaisen Kreetan Hania (Kydonia) sekä mykeneläisen kulttuuriin piirissä syntyneet Kyproksen Larnaca (Kition) sekä Kreikan Argos, Ateena ja Thebes (nyk. Luxor, kuva 8.), ja mm. traakialaisen kulttuurin parissa kehittynyt Bulgarian Plovdiv. Kreetalla ja muualla Egeanmeren saarilla kukoistaneen, mykeneläiseksi kulttuuriksi kutsuttuun mantereisen Kreikan kulttuuriin vaikuttaneen minolaisen kulttuurin on arveltu heikentyneen mm. Santorinin Theran voimakkaan tulivuorenpurkauksen seurauksena n. 1450 eaa. Esimerkiksi Santorinilla sijaitseva Akrotirin kaupunki tuhoutui tällöin ja Theran tulivuorenpurkaus aiheutti myös tsunamin, joka iski mm. Kreetalle. Tämän jälkeen arkeologisissa aineistoissa näkyy murros, joka viittaa siihen, että mantereelta tulleet kreikkalaiset olisivat valloittaneet Kreetan saaren (Hämeen-Anttila 2006:22-24). Minolaisten tunnetuin rakennelma on Knossoksen palatsi (kuva 12.) Kreetalla. Minolaiset kehittivät mm. maanalaiset vesiputket ja -viemärit sekä lämmitysjärjestelmän. Eurooppalaisista kaupungeista hyvin vanha on myös foinikialaisten perustama Cádiz. Jo hävinneistä eurooppalaisista kaupungeista vanhimpana on pidetty nykyisen Bulgarian Varnan lähellä sijaitsevaa, suolakaupalla vaurastunutta Provadia-Solnitsataa, missä asuttiin jo noin 4200 eaa.

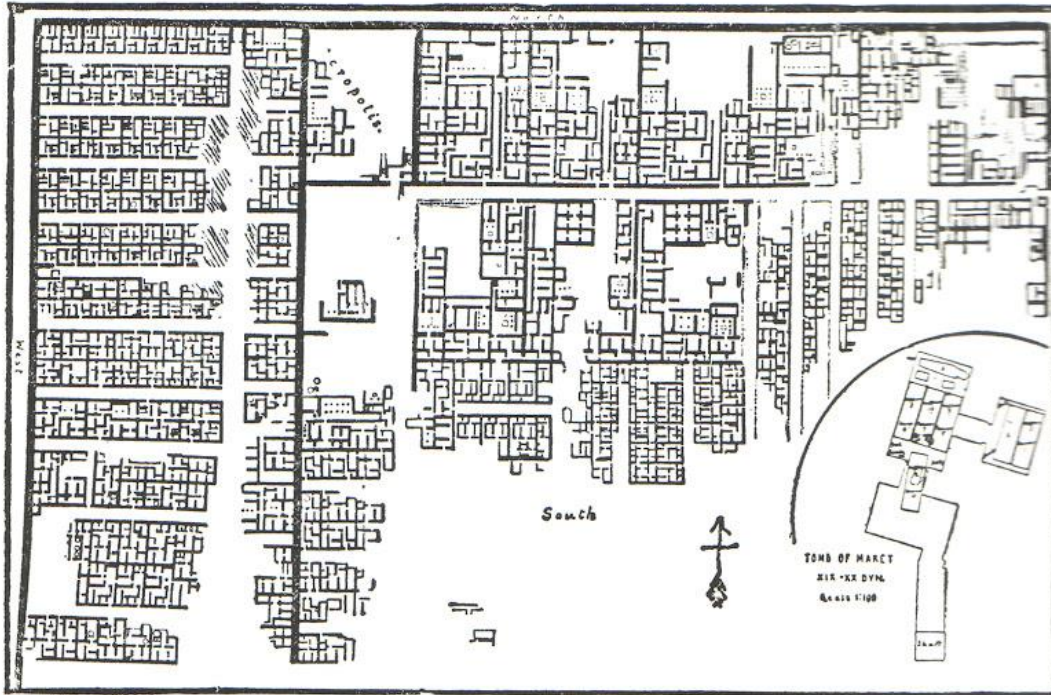


Kuva 12. Kreetan Knossoksen palatsin rakenne. (Baikie).

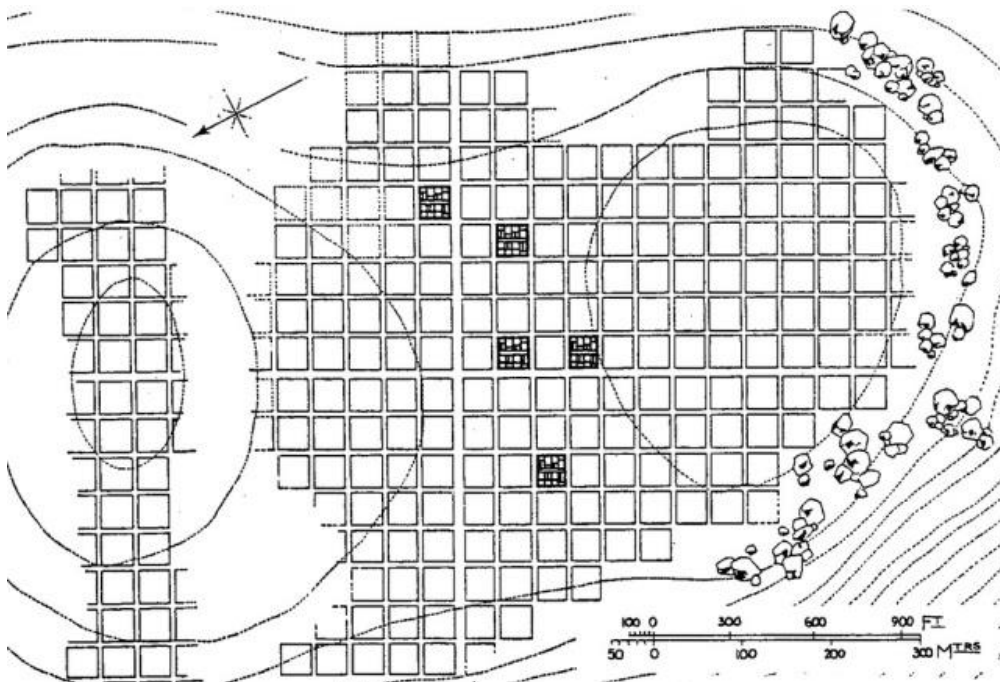
Rooma oli ensimmäinen eurooppalainen kaupunki, joka nousi väkiluvultaan maailman suurimmaksi kaupungiksi. Myöhemmin samassa asemassa oli Konstantinopoli eri ajanjaksoina sekä Lontoo noin vuosina 1825–1914. Tämän jälkeen maailman suurimman kaupungin mantteli on ollut Euroopan ulkopuolella. Euroopan suurimman kaupungin asema on eri aikoina ollut ainakin Ateenalla, Roomalla, Konstantinopolilla, Pariisilla ja Lontoolla ja Moskovalla, ja mahdollisesti myös Córdoballa ja Granadalla.

2.2 Antiikin Ateena ja Rooma

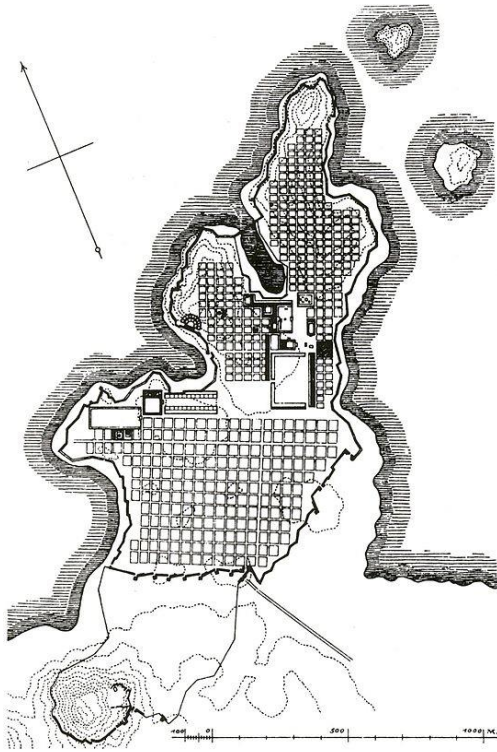
Kaavoituksen alkaminen on yleensä liitetty kreikkalaiseen Hippodamokseen (498–408 eaa.), joka toimi kaavoittajana mm. Miletuksessa (nyk. Turkissa, kuva 15.), Pireuksessa ja Rodoksella, mutta jo muutama sata vuotta aikaisemmin oli laadittu ruutukaavoja (Bengs 2010). Urartun armenialaisessa kuningaskunnassa nykyisessä Turkissa esimerkiksi Zernaki Tepe (kuva 14.) perustui ruutukaavaan. Muinaisissa kaupungeissakin keskusta-alue oli usein jollain tapaa kaavoitettu, mutta asuinalueet eivät, vaan muistuttivat epäsäännöllisyydessään nykyisten kehittyvien maiden suurkaupunkien köyhien asuinalueita, nk. hökkeliä (Smith 2009:21). Varhaisen ruutukaavan piirteitä on tunnistettavissa myös Mesopotamian, Egyptin (kuva 13.) ja Indusjoen rauniokaupungeista.



Kuva 13. Egyptin Kahunin pyramidikaupungin, n. 1895 eaa., työväestön asuinalueen ruutukaavamainen rakenne. W. M. Flinders Petrie. (Kuva 13.).



Kuva 14. Zernaki Tepen ruutukaava Urartun armenialaisessa kuningaskunnassa nykyisessä Turkissa, noin 700 eaa. Sir Banister Fletcher. (Kuva 14.).



Kuva 15. Hippodamoksen laatima kauppa- ja satamakaupunki Miletuksen asemakaava, n. 400 eaa. (Wellcome Images/ Wikimedia Commons).

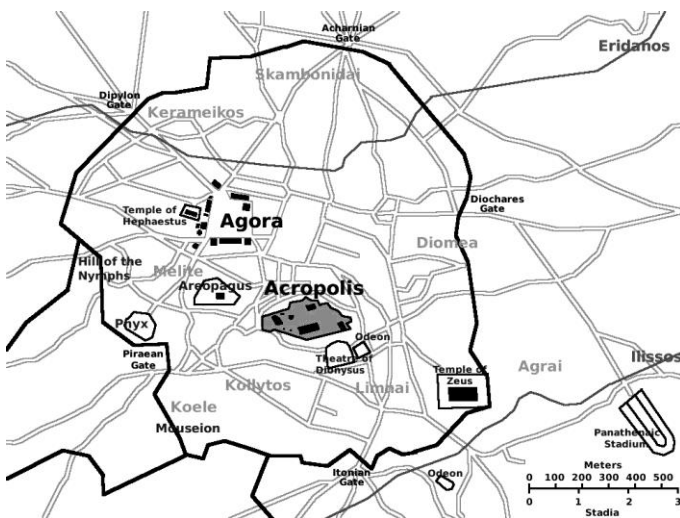
Tyypillisesti kaupungit on muotonsa perusteella jaettu jonkin auktoriteetin kerralla suunnittelemiin, geometrisiin kaupunkeihin ja historian saatossa ”kasvaneisiin”, orgaanisiin kaupunkeihin. Jako on kuitenkin näennäinen, sillä myös suunnitelluissa kaupungeissa esiintyy suunnittelemattomuutta, tai suunniteltua orgaanisuutta (Kostof 1999a:43–45). Kaupunkeja onkin aina suunniteltu, mutta ei välttämättä kaavoitettu (Bengts 2010).

Esimodernissa Euroopassa suurimmat kaupunkiuudistukset liittyivät usein kaupungin puolustusvarustuksen vahvistamiseen, uskonnollisen ja maallisen vallan kuvastamiseen, kaupankäyntiin, sekä sotien, tulipalojen ja suurten luonnonkatastrofien aiheuttamien tuhojen korjaamiseen.

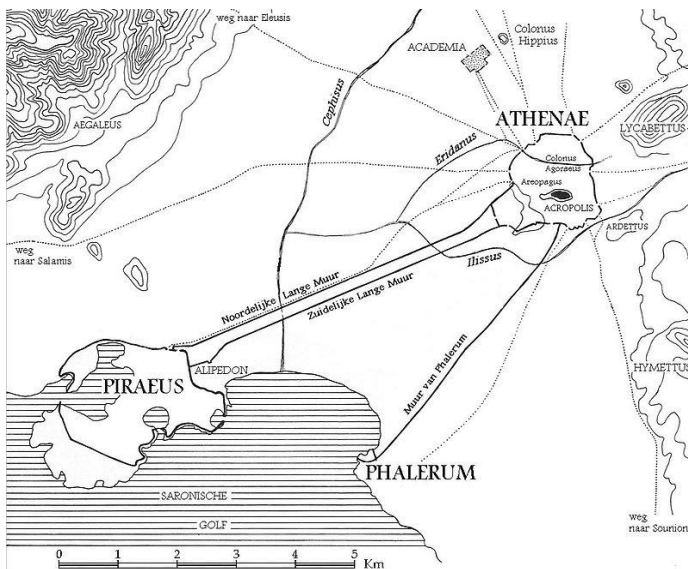
Antiikin aikana suuria kaupunkipaloja oli ainakin Roomassa vuonna 66 jaa. ja Konstantinopolissa vuonna 404. Suuria maanjäristyksiä oli mm. Spartassa 464 eaa., Rodoksella 226 eaa. (mm. Rodoksen kolossi tuhoutui), Portugalin ja Espanjan rannikolla 60 eaa., Pompejissa 62, Kreetalla 365 ja Portugalin rannikolla 382.

Antiikin Ateenassa (per. 1300 eaa., kuva 16.) keskeinen osa kaupungissa oli julkisille kokoontumisille varatulla aukiolla, Agoralla (per. 500 eaa.), ympäröivine rakennuksineen ja rakennusten katettuine pylväshalleineen (stoa:t). Agorasta tuli kaupunkielämän keskipiste sen toimintojen (hallinto ja vuorovaikutus, uskonto, kaupankäynti) kautta. Agoran merkitystä eurooppalaiselle kaupunkisuunnittelulle ja laajemmin kaupunkiyhteisöille lienee tarpeetonta korostaa. Asutus rakentui Agoran ympärille. Akropolis-kukkulalle tai linnavuorelle sijoittui

Ateenassa uskonnollisia toimintoja. Uskonnolla oli kreikkalaisessa kaupungissa erittäin keskeinen rooli. Teatteri oli Kreikassa lisä kaupungin hallinnollisiin, uskonnollisiin ja kaupallisiin toimintoihin (Bairoch 1988:74). Kreikassa rakennettiin myös urheiluareenoita stadioneineen, hippodromeineen ja gymnasioneineen (esim. Olympia). Kuten tunnettua, Ateenassa kehittyi länsimainen filosofia ja kaupungin kulttuurielämän vaikutus länsimaiseen taiteeseen on vertaansa vailla. Keskeisiä filosofi ja tiedemiehiä olivat muun muassa Pythagoras, Sokrates, Hippokrates, Platon, Aristoteles, Eukleides, Arkhimedes, Erasthenes ja Ptolemaios. He olivat kotoisin eri puolilta kreikkalaista maailmaa, mutta vaikuttivat suurissa kaupungeissa, kuten Ateenassa ja Aleksandriassa. Platonin Akademia sijaitsi (kuva 17.) vähän Agoran, Antiikin Ateenan keskustan, ulkopuolella – ollen samalla esikuvallinen keskustan ulkopuolella sijaitsevalle kampukselle.



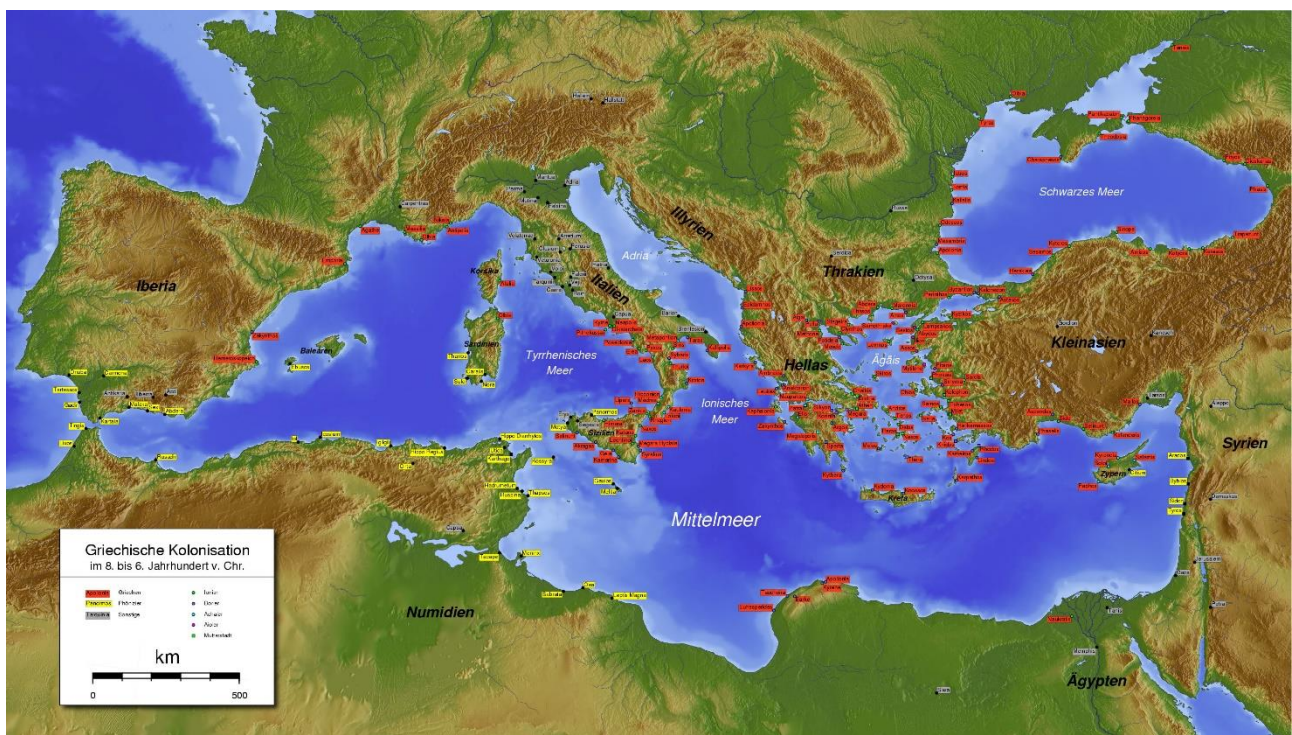
Kuva 16. Antiikin Ateenan keskeisiä maamerkkejä. (Wikimedia Commons).



Kuva 17. Antiikin Ateena, satamakaupunki Pireus ja niitä yhdistäneet muurit. Muureista ei ole säilynyt juuri mitään, mutta niiden linjaus näkyy yhä asemakaavassa. Samoin Pireusin Marina Zea -satama noudattaa antiikin ajan sataman muotoa. (Wikimedia Commons).

Ateenan menestyksen ja kultaisen kauden salaisuutena on pidetty kaupungin kansainvälisyyttä ja monipuolista rikastavaa vuorovaikutusta (Hall 1998:67–68; Himanen 2010:89–98). Toisaalta ei pidä unohtaa, että Ateenassa oli orjuutta, joka vapautti osan väestöstä arkisista töistä luovan työn pariin. Antiikin Kreikan innovaatioihin kuuluivat mm. kartografia, nosturit, vinssit, vivut, astrolabit, majakat ja vesivoima.

Foinikialaisten merenkulkijoiden ja kauppiaiden tavoin myös kreikkalaiset perustivat kaupunkeja – mm. Egeanmeren saaristoon, Espanjaan, Etelä-Ranskaan, Italiaan, Kroatiaan, Kyprokselle, Turkkiin, Mustanmeren rannikoille sekä Lähi-itään ja Pohjois-Afrikkaan (kuva 18.). Kreikkalaisten perustamiin kaupunkeihin lukeutuvat mm. Napoli, Marseille, Nizza ja Valencia (White 1984:3). Kolonioiden perustamisen taustalla oli väestöpaine ja kaupankäynti. Koloniat olivat kivisen ja vuoristaisen Kreikan kipeästi kaipaamien maataloustuotteiden tuotantoalueita ja kaupan keskuksia. Samalla levitettiin kreikkalaista kieltä ja kulttuuria. Kaupankäynnissä hyödynnettiin lyötyä rahaa (oli käytössä myös lydialaisilla), mikä helpotti kaupankäyntiä huomattavasti (Cameron & Neal 2003:34,36). Ateena toimi kulttuurin, finanssi-toiminnan, merikuljetusten ja kaupan keskuksena. Ateena myös omisti Lauriumin hopeakavokset. Kaivokset olivat paljolti Ateenan vaurauden lähde (Carter 1983b:21; Parker 2011:119). Pireuksen satama oli Ateenan logistiikan kannalta elintärkeä ja reitti satamasta ja Ateenaan oli suojattu muurein (kuva 17.).



Kuva 18. Foinikialaisten (keltaisella), etruskien (harmaalla) ja kreikkalaisten (punaisella) koloniat. (Maksim/ Wikimedia Commons).

Antiikin Ateenan rauniot ovat pitkälti tuhoutuneet sodissa vuosituhansien saatossa. Raunioiden kiviä on käytetty rakennusmateriaalina muissa rakennuksissa ja raunioiden päälle on rakennettu uusia rakennuksia. Raunioiden osittaisesta säilymisestä on kiittäminen Berliinin

Bauakademiassa Karl Friedrich Schinkelin opissa olleita arkkitehteja Gustav Eduard Schaubertia ja Stamos Kleanthesia. Ateenan laajentamiseksi kaavoja 1830-luvulla laatineet arkkitehdit päättivät jättää kaupungin tärkeimmät raunioalueet rakentamatta, koska niillä arveltiin olevan arkeologista merkitystä tulevaisuudessa. Historian kunnioittamisesta kertoo myös se, että Akropolis-kukkula nostettiin kadun pääteaiheeksi (nyk. Eolou-katu). (Hall 2010:100–117).

Parhaiten antiikin Kreikan ajalta ovat nykypäiviin säilyneet teatterit ja temppelit. Verrattain hyvin säilyneitä teattereita on Euroopassa mm. Kreikan Ateenassa, Delphissä, Epidauruksessa ja Dodonassa ja Italian Sisiliassa Segestassa, Syrakusassa ja Taorminassa. Temppeleitä on säilynyt mm. Kreikassa Ateenassa ja Sounionissa sekä Italiassa Sisiliassa Agrigentossa, Selinuntessa ja Segestassa sekä Paestumissa lähellä Napolia.

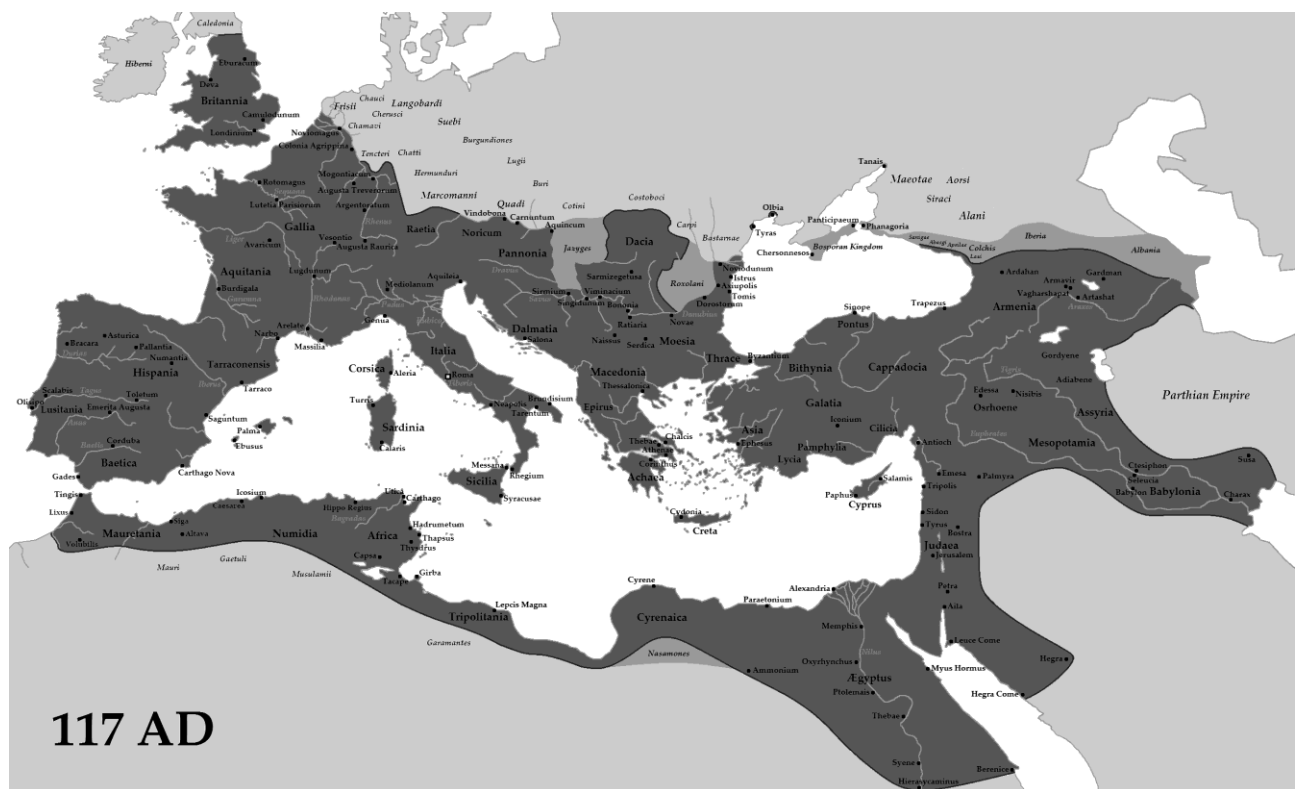
Kreikassa oli Ateenan lisäksi myös lukuisia muita vauraita kaupunkivaltioita (polis). Nykyisen Kreikan alueella tärkeimpiä lienevät olleet Sparta, Thebes, Argos, Korintti, Delphi, Aegina ja Rodos. Nykyisessä Italiassa Syrakusa lienee ollut merkittävin.

Kreikkalaisten tavoin myös roomalaiset olivat pitkään uranuurtajia eurooppalaisessa kaupunkirakentamisessa. Vaikka roomalaiset kaupungit rakentuivatkin kreikkalaisten ja etruskien kaupunkiperinnölle ja roomalaiset hyödynsivät paljolti heidän teknologioitaan, rakentaitaan ja taitojaan, he myös kehittivät niitä eteenpäin, edistivät niiden käyttöä ja tekivät joitakin uusia keksintöjä. Tämä oli itsessään innovatiivista. Parannuksia nähtiin mm. teiden, siltojen, vesijohtojen, holvien, kupolikattojen ja tukikaarien rakentamisessa. Kreikkalainen rakentaminen oli perustunut vahvasti pilari-palkisto-rakentamiseen. Holvikaarirakentamista oli jo ennen roomalaisia, mutta vasta roomalaiset hyödynsivät sitä rakentamisessa tehokkaasti ja laaja-alaisesti. Roomalaista betonia pidetään hyvin korkealaatuisena ja siten usein myös roomalaisena keksintönä, vaikka betonia olikin käytetty jo aiemmin. Roomalaisessa betonissa vahvistavana aineena käytettiin tulivuoren tuhkaa, betonin valmistuksessa käytetty vesimäärä oli vähäinen. Roomalaisen betonin koostumus auttoi roomalaisia rakentamaan mm. laitureita ja satamia. Roomalaiset kehittivät itse mm. roomalaiset numerot (osin etruskeilta peritty), juliaanisen kalenterin, varhaisen kirjansidonnan, sanomalehdet (nk. Acta Diurna), taistelulentäkirurgian ja julkisen sosiaaliavustusjärjestelmän. Roomalaiset ottivat käyttöön myös lastenkoulut.

Rooma (per. 753 eaa.) kehittyi kaupunkivaltiosta kaupunki-imperiumiksi valloittajakaupunkina, joka ammensi kaupungille ja ennen kaikkea sen yläluokalle vaurautta valloittamiltaan alueilta maanomistuksen, orjatyövoiman, verotuksen ja kaupankäynnin (yhteismarkkina-alue, yhteinen raha) kautta. Kaupallista toimintaa tukemassa oli myös yhtenäinen lainsäädäntö (Roman law, roomalainen oikeus, säädösoikeuden edeltäjä). Rooman kaupungin suuren väestön ruokkiminen edellytti laajaa elintarvikkeiden tuontia ympäröiviltä alueilta ja myös kauempaa, mm. Niilin suistosta ja Marokosta. Rooman satamakaupunkina toimi Ostia, jonne rakennettiin myös suojaista, kuusikulmion muotoinen satama Portus Traiani Felicis, joka on Tiber-joen suiston liettymisen takia nykyisin järvi. Rooma oli parasittinen pääkaupunki ja metropoli, mutta samalla monen kaupungin imperiumi, joka etenkin pax Romanan rauhan,

järjestyksen ja väestönkasvun kaudella, hyödytti taloudellisesti myös muita kaupunkeja. Esi-merkiksi merirosvous, ja siten kaupankäynnin häiriöt, olivat vähäisiä. Mutta pääasiallisesti roomalaiset kaupungit olivat kulutuksen, eivät tuotannon paikkoja – tämä on nähty myös yhtenä syynä läntisen Rooman romahtamiseen (Vance 1990:81,84). Maustekauppaa käytiin Egyptistä ja Punaiselta mereltä käsin arabien välityksellä Aasiassa asti.

Paitsi että roomalaiset hallitsivat lukuisia historiallisia kaupunkeja, roomalaiset perustivat Eurooppaan laajan uusien kaupunkien verkon, johon kuului kaupunkeja muun muassa nykyisen Armenian, Belgian, Bulgarian, Englannin, Espanjan, Georgian, Hollannin, Italian, Itävallan, Kreikan, Kroatian, Luxemburgin, Makedonian, Portugalin, Ranskan, Romanian, Saksan, Serbian, Slovenian, Sveitsin, Unkarin ja Turkin alueilta. Paikoin roomalaisten läsnäolo jäi varsin lyhyeksi ja kunnollisia kaupunkeja ei ehditty perustaa. Imperiumin pohjoinen rajalinja kulki Hadrianuksen muurilla (rak. alkoi 122 jaa.) Pohjois-Englannissa. Tätä pohjoisempaa on tosin vielä Antonianuksen muuri (rak. alkoi 142 jaa.), mutta se oli käytössä vain lyhyen aikaa. Rooman valtakunta oli laajimmillaan vuonna 117 jaa. (kuva 19.). Skandinaviaan roomalaiset eivät päässeet germaaniheimojen takia, rajan vakiinnutti Teutoburgin taistelu vuonna 9 jaa. Paitsi Eurooppaan, kaupunkeja perustettiin runsaasti myös Pohjois-Afrikkaan ja roomalaiset olivat läsnä myös Lähi-idässä. Roomalaiset kutsuivatkin Välimerä nimellä 'mare nostrum', meidän meremme.

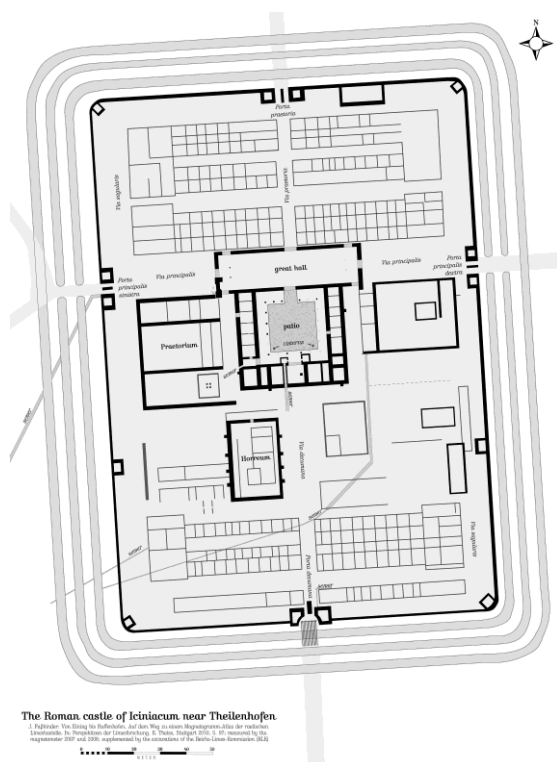


Kuva 19. Rooman keisarikunta laajimmillaan vuonna 117 jaa. (Tataryn77/ Wikimedia Commons).

Osa roomalaisten perustamista kaupungeista oli pieniä sotilastukikohtia (castrum, kuva 20.) hallinnollisine ja uskonnollisine funktioineen, ilman merkittäviä kaupallisia ja teollisia rooleja,

ja jäi myös historiaan sellaisina, mutta osa kasvoi hyvinkin suuriksi (Bairoch 1988: 81–87). Itse Roomassa oli jopa miljoona asukasta ja joissakin Rooman valtakuntaan kuuluneissa kaupungeissa satatuhatta. Osa Rooman ajan suurkaupungeista kuihtui pois, mutta osa on nykyisin tuntemiamme eurooppalaisia metropoleja. Italian ulkopuolella esimerkiksi Wienillä (15 eaa., tätä ennen keltit), Barcelonalla (10 eaa.), Lyonilla (43 eaa.), Lontoolla (per. 43 jaa.), Kölnillä (50 jaa.) ja Pariisilla (vallattu 52 jaa.) on historia roomalaisina kaupunkeina. Myös Frankfurtista on löydetty roomalaisia jäänteitä.

Roomalaiselle kaupungille tyypillisiä piirteitä olivat pohjois-etelä- ja itä-länsi-suuntaiset akselit (cardo ja decumanus, kuva 20.), joiden keskiössä sijaitsi kaupankäyntiä ja julkisia koontumisia varten forumit eli markkinapaikat. Kaavoittaminen ilmansuuntien mukaan johtui roomalaisten uskonnollisista käsityksistä (Tuovinen 1978:32–40). Roomalaisten kaupunkien rakenne muistutti usein ruutukaavaa. Vaikutteet saatiin Kreikasta – myös etruskit käyttivät ruutukaavaa, esim. Marzabottossa. Roomalainen kaava on yhä selvästi havaittavissa esimerkiksi Comossa, Lombardiassa (Hall 2010:9–10) ja Kölnissä (Curdes 1998). Roomalaisen kaupungin alue on tunnistettavissa satelliittikuvasta myös Strasbourgiassa. Myös mm. Firenzen (kuva 21.), Napolin, Luccan, Bolognan, Veronan, Cremonan, Piacenzan, Albenan, Torinon, Pavian, Parman, Novaran, Aostan, Lyonin, Orléansin, Bourgesin, Troyesin, Orangen, Toulousen, Bordeaux'n, Chesterin, Winchesterin, Barcelonan, Zaragozan, Tarragonan, Méridan, Splitin, Zadarin ja Porečin keskustojen kaavoissa on säilynyt satelliittikuvista havaittavia roomalaisvaikutteita.

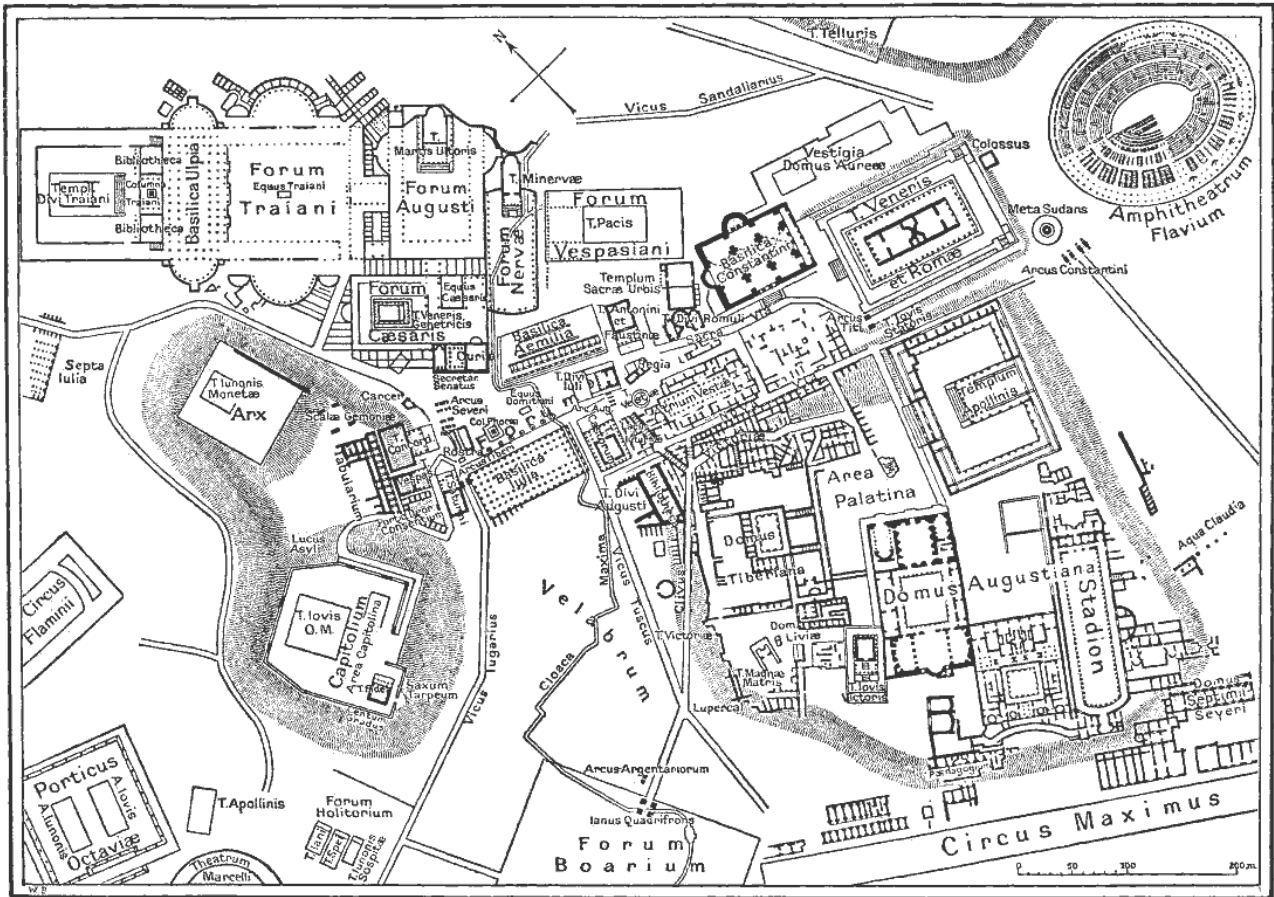


Kuva 20. Kaaviokuva roomalaisen castrumin rakenteesta itä-länsi- ja pohjoinen-etelä-suuntaisine akselieineen ja akselien kohtauspaikkaan asettuvine keskustoineen. (Mediatius/Wikimedia Commons).



Kuva 21. Roomalaisen kaupungin ruutukaava Firenzen keskustassa. (Google Earth 2014).

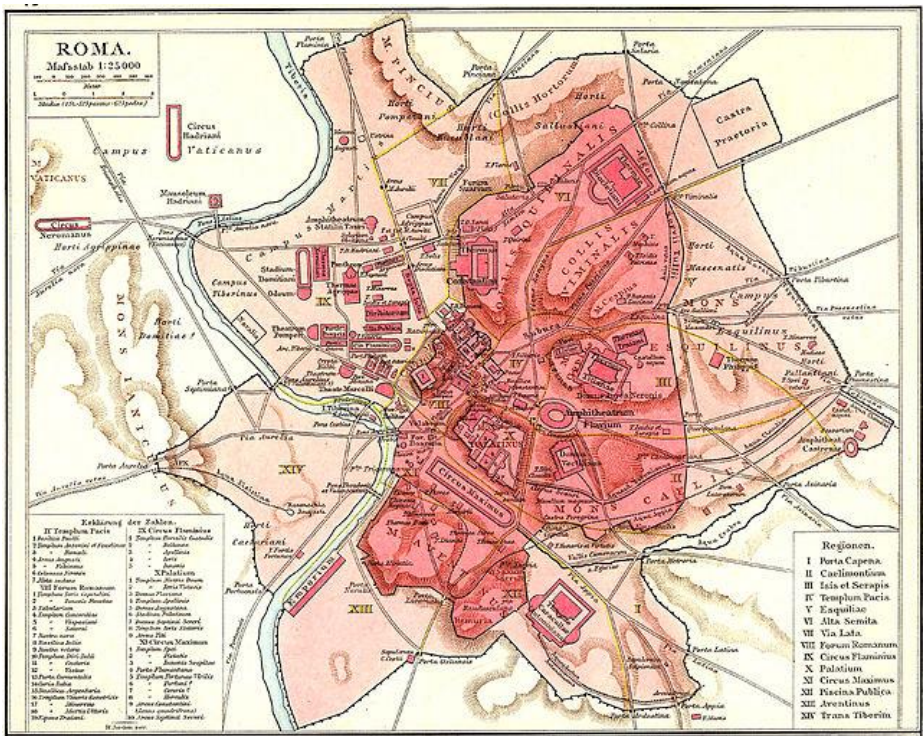
Antiikin Rooman (kuva 23.) keskusaukiolla Forum Romanumilla (kuva 22.) sijaitivat mm. Curia eli senaatti, Rostra eli puhujankoroke, Tabularium eli valtionarkisto, lukuisia temppelitä, basilikoja, vankila, riemukaaria, keisarien ja jumalten patsaita, pylväitä ja vesialtaita. Forum Romanumin läheisyyteen sijoituivat mm. markkinapaikat, kuten Trajanuksen forum, amfiteatteri, kylpylä, teatteri, hevosareena ja keisareiden palatsit Palatium-kukkulalla, mistä myös palatsi-sana juontaa juurensa.



Kuva 22. Forum Romanum ympäristöineen. (Wikimedia Commons).

Roomalaisen kaupungin fyysis-toiminnalliset elementit riippuivat kaupungin koosta. Suurissa ja merkittävässä kaupungeissa viihtymisfunktiota palvelivat teatterit, amfiteatterit, stadiumit, sekä sirkukset eli kilparadat. Trasteveressa, Roomassa oli jopa meritaisteluareena. Euroopassa sijaitsevista roomalaisista teattereista parhaiten säilyneitä ovat Orangen teatteri Provencessa, Méridan teatteri Espanjassa, Plovdivin teatteri Bulgariassa ja Herodes Attikuksen odeion Ateenassa. Amfiteattereiden raunioita on säilynyt ainakin 230 kpl. Kaikkein parhaiten säilynyt roomalainen teatteri on Aspendoksen teatteri Turkissa. Euroopassa sijaitsevista amfiteattereista parhaiten säilyneitä ovat Rooman Colosseum sekä Veronan, Provencon Arlesin ja Nîmesin (kuva 26.) ja Kroatian Pulan amfiteatterit. Thermaet eli kylpylät olivat yleisiä pienemmissäkin kaupungeissa. Roomassa kylpylöitä oli satamäärin ja suurimpiin keisarillisiin kylpylöihin (11 kpl) mahtui yhtä aikaa jopa 3000 asiakasta. Suurimpia olivat Trajanuksen, Caracallan ja Diocletianuksen thermaet. Parhaiten säilyneisiin roomalaisiin kylpylöihin kuuluu Englannin Bathin roomalainen kylpylä. Roomassa toimi myös museion eli tiedekeskus. Uskonnollisia toimintoja varten kaupungeissa oli temppeleitä. Parhaiten säilyneitä roomalaisia temppeleitä ovat suurella betonikupolilla varustettu Pantheon (kuva 24.), Tempio di Ercole Vincitore ja Tempio di Portuno Roomassa, Maison Carrée (kuva 25.) Provencon Nîmesissä, Temple d'Auguste et de Livie Ranskan Viennessä, Espanjan Vicin Templo Romano ja Augustov hram Kroatian Pulassa. Keisarien suuruudesta roomalaisissa kaupungeissa muistutettiin suurten näköispatsaiden ja muistopylväiden (esim. Trajanuksen

pylväs), mausoleumien ja sotavoitoista riemukkaarten avulla. Tyypillisiä kaupunkitilan elementtejä roomalaisissa kaupungeissa olivat myös suihkulähteet ja sekä varhaisesta kolonialismista muistuttavat egyptiläiset obeliskit. Egypti oli myös muodikasta: Caius Cestius rakennutti itselleen pyramidin muotoisen haudan. Hallintotoimintoja varten oli omat toimirakennuksensa. Tavallinen väestö asui vuokrakasarmeissa eli insuloissa ja varakas väestö kaupunkitaloissa eli domuksissa tai villoissa. Insulat eivät olleet yksistään asumiseen tarkoitettuja, vaan usein kujien halkomia kortteleita, joissa oli myös kauppoja ja työhuoneita. Insuloissa oli useita kerroksia, korkeimmissa jopa yhdeksän. Domukset olivat kadulta katsoen sisäänpäin kääntyneitä ja avoimen sisäpihan eli atriumin ympärille rakentuneita. Esikaupunki- ja maaseutuhuviloissa/palatsseissa oli myös yksityisiä puutarhoja – esimerkiksi keisarikunnassa Villa Adrianassa lähellä Tivolia. Runsaasti matkustelleen Hadrianuksen huvilassa oli egyptiläisiä ja kreikkalaisia vaikutteita. Hautausmaat sijoituivat kaupunkien ulkopuolelle, teiden varsille. Arlesissa on verrattain hyvin säilynyt roomalainen hautausmaa, Alyscamps. Toinen hyvin säilynyt esimerkki on Pompejissa. Merkkihenkilöille rakennettiin mausoleumeja. Roomassa on säilynyt myös roomalaisia katakombeja, jotka usein kaiverrettiin entisiin kivilouhoksiin. Italiassa on säilynyt myös useita etruskien hautausmaita – mm. Orvietossa, Cerveterissä, Vetuloniassa, Cortonassa, Chiusissa ja Tarquiniassa.



Kuva 23. Antiikin Rooman kartta. (Wikimedia Commons).



Kuva 24. Rooman Pantheonin vaikutus arkkitehtuurin historiassa on ollut merkittävä. (Miika Norppa).



Kuva 25. Uskonnollinen monumentti, roomalainen temppelirakennus Maison Carrée Provençen Nîmesissä. (Miika Norppa).



Kuva 26. Viihderakentamisen monumentti, roomalainen amfiteatteri Provensen Nîmesissä. (Miika Norppa).

Infrastruktuurin osalta roomalaiset rakensivat sodankäyntiä, hallintoa ja kauppaa palvelevia suoralinjaisia ja vedenpoistolla varustettuja tieverkkoja, vahvoja siltoja (vanhin ehjänä säilynyt Pons Fabricius Roomassa, rak. 62 eaa.), viemäriverkkoja (Roomassa säilynyt osin käytössä roomalainen viemäriverkko), kaupunkien vedensaannin kannalta elintärkeitä akveduktijärjestelmiä (parhaiten säilyneisiin lukeutuvat Segovian akvedukti Espanjassa, lähes 50 metriä korkea Pont-du-Gard Etelä-Ranskassa (kuvat 27. ja 28.), Valensin akvedukti Istanbulissa ja Pont de les Ferreres Espanjassa, Roomassa esim. Trevin suihkulähde toimii roomalaisella Aqua Virgo -akveduktilla), patorakennelmia (parhaiten säilyneitä Cornalvon pato Espanjassa), tekojärviä (esim. Embalse de Cornalvo Espanjassa), vesisäiliöitä (mm. Istanbulin bysanttilainen Yerebatan Sarayı) sekä majakoita (esim. 57-metrinen Herkuleen torni Espanjassa). Kirjallista aineistoa roomalaisten kaupunkien suunnitteluperiaatteista on jäänyt jälkipolville vain vähän, Vitruviuksen kirjoitukset (De architectura, ks. Vitruvius 1960) ovat ainoita.



Kuvat 27. ja 28. Roomalaisen insinööriosaimisen taidonnäytteitä: Pont-du-Gardin akvedukti Etelä-Ranskassa ja Segovian akvedukti Espanjassa. (Miika Norppa).

Kaupunginmuureja sekä linnoituksia rakennettiin eurooppalaisiin kaupunkeihin etenkin antiikin aikana ja keskiajalla, mutta jonkin verran myös myöhempinä aikoina. Antiikin ajan muureista tunnettuja ovat muun muassa Mykenen (n. 1600–1100 eaa.) linnoituksen muurit ja Ateenan satamakaupunki Pireusiin yhdistäneet muurit Kreikassa (rak. n. 500 eaa.), Serviuksen (400 eaa.) ja Aurelianusen muurit Roomassa (rak. 271–275 jaa.) sekä Theodosiuksen muurit (rak. 413 jaa.) tuolloisessa Konstantinopolissa. Parhaiten säilyneet roomalaiset muurit löytyvät Espanjan Lugosta.

Länsi-Roman valtakunnan vaiheittainen romahtaminen 400-luvulla sekä eri ryhmien tekemät invaasiot heikensivät varhaiskeskiajalla Euroopan kaupunkeja ja roomalaisten rakentama kaupunkiverkkoa eri puolilla Eurooppaa. Länsi-Roman romahtamisen syistä on esitetty satoja eri teorioita, jotka liittyvät mm. vaikeuksiin laajan valtakunnan puolustamisessa ja alueiden menettämiseen (ml. väestön ja yhteisten ”pelisääntöjen” menettäminen), sodankäynnin rasitteisiin (kuolleisuuden nousu sodankäynnin ja tautien lisääntymisen myötä, väestön väheminen, syntyvyyden lasku) ja lisääntyneisiin kansainvaellusajan hyökkäyksiin

valtakunnan reuna-alueilta tulevilta vallananastajilta (visigootit, hunnit, vandaalit, ostrogootit, jne.), taloudellisiin ongelmiin (sodankäynnin kustannukset, korruptio, korkea verotus, maallomuutto, verovapaiden ja omavaraisten suurtilojen muodostuminen, omavaraisuuden ja väestön vähentymisen myötä vähentynyt (kauko)kauppa ja pienentyneet verotulot, työn heikko tuottavuuskehitys, vähäinen innovatiivisuus, inflaatio), sosiaaliseen epätasa-arvoon ja hallinnon uskottavuusongelmiin (taloudelliset ongelmat ja asioiden hoito). (Ks. esim. Vartiainen 2017). Myös hallinnollisilla päätöksillä saattoi olla merkitystä: valtakunnan jakamisella itäiseen ja läntiseen osaan vuonna 285 jaa. ja ensisijaisen pääkaupungin siirtämisellä Roomasta Bysanttiin vuonna 330.

Kirjastojen sulkeminen ja/tai tuhoaminen, mm. Aleksandrian kirjaston ja serapeumin tuho vuonna 391 jaa., Theodosius I:n, viimeisen sekä Länsi- että Itä-Roomaa hallinneen keisarin hallintokaudella saattoi myös vaikuttaa Rooman kohtaloon. Aleksandrian kirjaston kokoelmia oli myös jo tätä ennen tuhoutunut useasti, mutta kokoelmia oli tiettävästi paikattu mm. Pergamonin kirjastosta tuoduilla kirjakääröillä. Aleksandrian kirjaston yhteydessä toimi myös merkittävä tiedekeskus, museion, joka tuhoutui ilmeisesti tulipalossa vuonna 272. Ephesusuksessa sijainnut Celsuksen kirjasto oli tuhoutunut jo aiemmin maanjäristystä seuranneessa tulipalossa vuonna 262. Ateenassa Hadrianuksen kirjastoa hävitettiin vuonna 267 heruliheimojen toimesta. Kristinuskoon kääntyneessä valtakunnassa ”pakanoiden” temppelit, kirjastot yms. päätettiin hävittää. Roomassa visigootit tuhosivat kaupungin kirjastoja vuonna 410. Antiikin ajan on usein katsottu päättyvän vuoden 500 tienoilla.

Länsi-Rooman valtakunnan romahtamisen aikaan Euroopassa voimissaan oli Hunnien valtakunta noin vuosina 370–469, keskittyen nykyisen Unkarin alueelle. Visigoottien valtakunnan aika ajoittui vuosille 418–711. Valtakunnan tärkeimpiä keskuksia olivat Etelä-Ranskan Toulouse ja Narbonne sekä Espanjan Barcelona ja Toledo. Ostrogoteilla oli lyhytaikainen, nykyisen Italian Ravennaan keskittynyt valtakunta vuosina 493–553. Ravenna on tunnettu mosaiikkikirkkoistaan.

Rooman hajoaminen kahteen osaan oli myös yksi keskiajalla tapahtuneeseen lännen ja idän kirkon jakaantumiseen (1054) vaikuttanut tekijä. Kirkkojen jakautumisella tuli olemaan suuri vaikutus mm. eurooppalaisten kaupunkien arkkitehtoniseen ilmeeseen.

2.3 Keskiajan kaupungit

2.3.1 Roomalaisten rakenteiden hyödyntämisestä ja keskiajan valtakunnista

Länsi-Rooman romahtaminen johti roomalaisten rakentaman infrastruktuurin, kuten teiden ja akveduktien rapistumiseen. Osa rakenteista sai uusia käyttötarkoituksia. Roomalaisia temppeleitä muutettiin kirkkoiksi ja roomalaisia pylväitä käytettiin uusissa rakennuksissa. Antiikin Rooman rakennusten kivimateriaalia käytettiin paljon kaupungin uudisrakentamisessa, marmorikiviä jauhettiin laastiksi. Arlesissa ja Nîmesissä, Etelä-Ranskassa roomalaiset amfiteatterit muutettiin 500-luvulla linnakkeiksi. Arlesin amfiteatteri oli keskiajalla oikeastaan o-

ma kaupunkinsa (kuva 29.): siinä oli muuri, puolustustornit, asuinrakennuksia, kirkko ja keskusaukio. Arlesin amfiteatteri ja asumiskäyttöön päätyneet roomalaiset kylpylät tyhjennettiin rakennuksista 1840-luvulla. Firenzen amfiteatterin muoto on yhä havaittavissa vanhassa rakennusryhmässä Via De' Bentaccordin ja Via Tortan välissä (kuva 30.) – Firenzen roomalainen teatteri on puolestaan jäänyt Palazzo Vecchion alle. Napolin roomalainen amfiteatteri on osa kaupunkirakennetta, mutta rakenteen muoto näkyy satelliittikuvasta Via San Paolon, Via Pisanellin ja Vico Purcatorio Ad Arcon katulinjoina – viereisessä korttelissa on myös kreikkalais-roomalainen teatteri. Keskiajalla linnakkeena ja kauppapaikkana toimineen Spoleton amfiteatterin muoto on niin ikään nähtävissä katuverkossa. Näin on myös Ranskan Toursissa, Poitierissä, Béziersissä ja Périgueux'issa sekä Italian Ternissä, Todissa, Assisissa, Pollenzossa, Venafrassa, Teramossa ja Termini Imeresessä. Cádizin roomalainen teatteri on aikoinaan liitetty osaksi linnoitusta. Béziersin amfiteatterin kiviä käytettiin kaupunginmuurien rakentamiseen. Trierin katedraali on rakennettu roomalaisille rakenteille. Samalla tavoin on esimerkiksi kreikkalainen temppli muutettu osaksi Sisilian Syrakusan katedraalia ja Catanian kreikkalais-roomalainen teatteri yhdistyy saumattomasti ympäröiviin rakennuksiin. Napolissa San Lorenzo Maggiore'n kirkon alta on kaivettu esiin roomalainen macellum, sisämarkkinapaikka – kaupungin alla on mutavyöryn takia säilynyt kokonaisia kaupunginosia. Splitissä Diocletianuksen palatsi on osa vanhan kaupungin kaupunkirakennetta – palatsin alueella, on mm. palatsin raunioiden ympäröimiä katuja ja aukioita, katedraali, asuntoja, ravintoloita ja kauppia.



Kuva 29. Länsi-Roman romahdettua roomalaisia rakennelmia otettiin uuteen käyttöön. Esimerkiksi Arlesin amfiteatteri toimi keskiajalla linnoituksena. (Kuva Arlesista, Miika Norppa).



Kuva 30. Roomalaisen amfiteatterin muoto on nähtävissä katuverkossa ja rakennusryhmässä Firenzessä. (Google Earth 2014).

Rooman Piazza Navonan kaupunkiaukio noudattaa paikalla sijainneen roomalaisen stadionin muotoa (kuva 31.) ja stadionista on yhä osana aukiota ympäröivää rakennuskantaa arkadikin jäljellä – stadionin raunioille oli rakennettu taloja keskiajalla. Castel Sant’Angelon linnoitus on entinen Hadrianuksen mausoleumi. Vatikaanin Pietarinkirkko on rakennettu Neron ciruksen – tai tarkemmin sen paikalle rakennetun aiemman Pietarinkirkon – paikalle. Pompeiuksen teatterin kaartuva muoto näkyy yhä katuverkossa, osa teatterista on nähtävissä Largo Torre di Argentinalla ja teatterin pylväitä on käytössä renessanssipalatsi Palazzo della Cancelleriassa. Samoin Odeonin kaartaa on nähtävissä Piazza Navonan eteläpuolella. Marcelluksen teatterissa oli keskiajalla mm. asuntoja ja linnoitus, 1500-luvulla teatterin päälle rakennetut asunnot ovat yhä olemassa. Diocletianuksen kylpylä on – tosin vasta renessanssin ajalta – ollut kirkollisessa käytössä (Michelangelon suunnittelema Santa Maria degli Angeli e dei Martiri ja pyöreään torniin rakennettu San Bernardo Alle Terme), Konstantinuksen kylpylän paikalla on 1500-luvulla rakennettu Quirinalen palatsi. Trajanuksen kylpylä on nykyisin Parco di Colle Oppio -puisto. Hadrianuksen temppelin kolumneja on integroitu osaksi vanhaa palatsirakennusta.



Kuva 31. Rooman Piazza Navonan muoto noudattaa paikalla sijainneen roomalaisen stadiumin muotoa. (Google Earth 2014).

Rooman valtakunnan perinteitä jatkoi idässä Bysantin valtakunta, joka kesti aina 330-luvulta vuoteen 1453. Bysantin valtakunnan arkkitehtonista perintöä on vaikutteina tai kertaustyyleinä eri puolilla Eurooppaa, mutta alkuperäisenä pääasiassa Turkissa, Italiassa, Balkanilla ja Kaukasiassa. Italian alueella Pavian ympärille sijoittui varhaiskeskiajalla Langobardien kuningaskunta (n. 568–814). Merovingien valtakunta (400-luvulta 700-luvun puoliväliin) ja sitä seurannut Karolingien valtakunta (800–888) sijoittuivat ajanjaksoittain vaihdellen mm. nykyisten Ranskan, Hollannin, Belgian, Saksan, Sveitsin, Itävallan, Italian, Slovenian ja Pohjois-Espanjan alueille. Merovingiajalta on säilynyt varsin vähän arkkitehtuuria, etupäässä kirkkojen perustoja ja kryptia. Karolingien valtakunnan merkittävimpiin muistumiin kuuluu Kaarle Suuren rakennuttama, bysanttilaisvaikutteinen Pfalzkapelle Saksan Aachenissa. Karolingien valtakuntaa seurasi Pyhä saksalais-roomalainen keisarikunta (843–1806), johon kuului alueita nykyisestä Saksasta, Puolasta, Hollannista, Belgiasta, Sveitsistä, Itävallasta, Sloveniasta, Tšekistä ja Italiasta. Pyhän saksalais-roomalaisen keisarikunnan kuninkaat kruunattiin keskiajalla Aachenissa. Keisarikunnan epävirallisena keskuksena toimi pitkään Nürnberg – siellä järjestettiin valtiopäiviä. Nürnberg oli myöhemmin, renessanssiajalla 1400- ja 1500-luvuilla, myös saksalaisen renessanssin keskus, mm. Albrecht Dürerin kotikaupunki. Keisarikunnassa se oli yhdessä Augsburgin kanssa tärkeä kaupankäynnin keskus, kauttakulkukaupunki Pohjois-Euroopan ja Italian väliselle kaupankäynnille. Itä-Euroopassa nykyisen Unkarin alueelle keskittynyttä hunnien valtakuntaa seurasi Avaarien valtakunta (n. 567–822). Balkanilla oli keskiajalla laaja Bulgarian valtakunta (ensimmäinen 681–1018, toinen 1185–1396) sekä lyhykestoinen, Skopjen ympärille keskittynyt Serbian valtakunta

(1336–71). Kiovan ympärillä oli Kiovan Venäjän valtakunta 800-luvulta 1100-luvun puoliväliin. Muslimien Al-Andalus oli voimissaan Iberian niemimaalla vuosina 711–1492 vaikuttaen Euroopassa monin tavoin (lisää myöhemmin tässä kappaleessa). Pohjois-Euroopassa elettiin viikinkiaikaa vuosina 793–1066. Viikinkien vaikutus ulottui Pohjoismaista laajalle alueelle.

2.3.2 Kaupunkien heikentyminen varhaiskeskiajalla

Yläluokkaa, kuten hallitsijoita ja maanomistajia, muutti varhaiskeskiajalla kaupungeista maaseudulle, mikä heikensi kaupunkeja. Omavaraistuotanto korvasi kaupankäyntiä, kaupunkien väkiluvut putosivat. Eurooppa muuttui agraarisempaan suuntaan. Monen kaupungin säilyminen perustui kirkkojen ympärille rakentuneeseen elämään. Kirkolle lankesikin keskiajalla keskeinen rooli kaupunkien kehittämisessä, julkinen rahoitus rajoittui lähinnä kaupungin puolustamiseen ja linnoitusten rakentamiseen. Piispanistuimet ja luostarit toimivat myös uusien, perustettavien kaupunkien kulmakivinä (Clark 2009:24,44,76-77).

Välimeren alueella, mm. Italiassa, kaupunkimaisen elämäntavan jatkuvuus oli vahvempaa kuin muualla Euroopassa – pitkän kaupunkitradition ja kaupankäyntiyhteyksien (mm. Byssantti) ansiosta (Cameron & Neal 2003:59). Paikoin myös muualla roomalainen kaupunkitraditio jatkui, joskin heikentyneenä. Joka tapauksessa vuodet 300–600 olivat Länsi-Euroopassa kaupunkimaisen elämän heikentymisen aikaa. Syynä oli paitsi Länsi-Roman valtakunnan romahtaminen, myös tautiepidemiat, invaasiot ja sodat. Kaupunkien nousu alkoi pääasiassa 700–1000-luvuilla – heijastuen islamilaisesta Espanjasta vähitellen muualle Eurooppaan (Clark 2009:26). Romahduksen mittakaavasta kertoo jotain se, että Rooman väkiluku putosi vuoden 100 jaa. huipusta, n. 1–2 miljoonasta, noin 35 000:een vuoteen 1100 mennessä (Balchin 2008:1-2). Italiassa nousivat ensin Rooma, Napoli ja Palermo, sen jälkeen myös Pohjois-Italian kaupungit. Kaupunkien kasvuun liittyi maatalouden kehitystä ja väestönkasvua, maata omistavan aateliston muuttamista kaupunkiin keskiajan lopulla, kauko-kaupan voimistumista, talouden monipuolistumista, puolustuksen parantumista, valtioiden poliittista voimistumista ja keskinäistä kilpailua, kaupunkien poliittisen autonomian lisääntymistä ja kaupunkivaltioiden syntymistä. Kaukokauppa voimisti kauppareittien varsilla sijaitsevia kaupunkeja ja lisäsi tuotantoa lähtökaupungeissa (Clark 2009:29-31)

Maaseudulla Euroopassa kehittyi keskiajalla feodalistisia kartanojärjestelmiä, jossa sosiaalisessa hierarkiassa ylimpänä olivat maata omistavat kuninkaat, jotka läänittivät maata herttuueille ja ylimyksille. Herttuat saattoivat läänittää maata edelleen kreiveille, ja kreivit edelleen ritareille. Läänitetyillä mailla asui talonpoikia ja/tai maaorjia, jotka toimivat maataloudessa ja maksoivat suojeluksesta veroja maataloustuotteina, tekivät työsuoritteita ja osallistuivat sotiin. Järjestelmän hierarkiassa alemmilla oli aina velvollisuuksia hierarkiassa ylempänä olleita kohtaan. Järjestelmä ei juuri antanut tilaa yksilön aloitteellisuudelle ja sosiaaliselle nousulle, ja oli siten keksintöjen ja innovaatioiden synnyn kannalta epäedullinen. Järjestelmän kehittyminen toi myöhemmin joitakin hyödyllisiä, maatalouden tehokkuutta ja ravinnonsaan-

tia parantaneita muutoksia, kuten kaksivuoroviljelyn korvaamisen kolmivuoroviljelyllä, hevosen käytön vetojuhtana, viherlannoituksen, eläinten ja kasvien jalostuksen, uusien viljelykasvien käyttöönoton ja puiden oksastamisen (Cameron & Neal 2003:50–51). Italiassa feodalismi ei saanut yhtä voimakasta ja pysyvää jalansijaa, vaan Italiassa kaupungeille kehittyi jo varhain maaseudulle ulottuvaa valtaa (Clark 2009:30).

2.3.3 Viikinkien kaupungeista

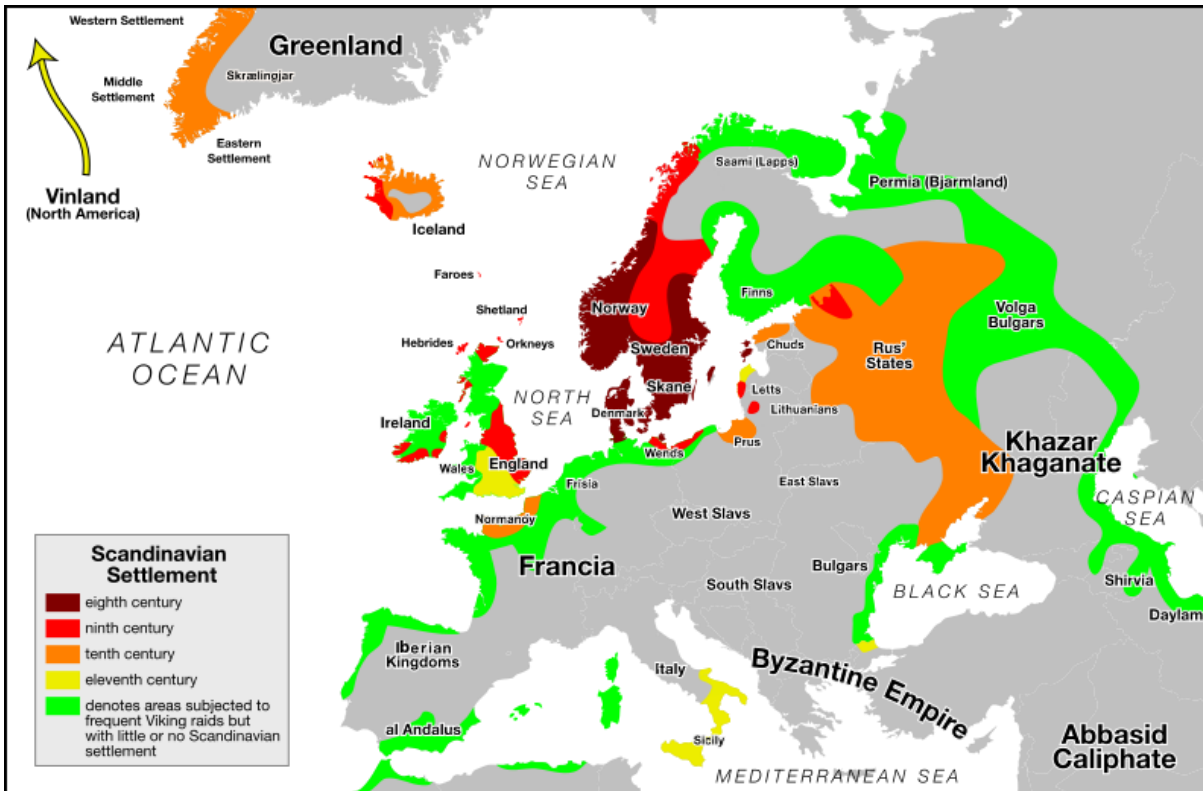
Rooman vaikutuspiirin ulkopuolisessa Euroopassa kaupungistuminen tapahtui varsin myöhään. Kiova tosin perustettiin jo 400-luvulla. Skandinaviassa ensimmäiset pienet kaupungit olivat viikinkien perustamia markkinapaikkoja – esimerkiksi Tanskassa Hedeby (700-l.), Ruotsissa Birka (800-l.) ja Norjassa Tønsberg (800-l.) (Gutkind 1965:479–480; Bairoch 1988:89–91; Clark 2009:28).

Viikinkien tekemät hyökkäykset yhtäältä hidastivat kaupunkien kehitystä ja jopa hävittivät heikosti linnoitettuja kaupunkeja kohdealueilla mm. nykyisessä Hollannissa ja Ranskassa. Eri puolilla Ranskaa viikingit tekivät ryöstöretkiä noin vuosina 814-960. Viikingit hallitsivat pysyvästi mm. Rouenia ja lyhyemmän aikaa Nantesia. Ranskan Normandian maakunnan nimikin tulee pohjanmiehiltä eli viikingeiltä. Viikingit vaikuttivat siten karolingien vallan murttumiseen.

Normandiaan asettuneiden viikinkien sotilaallinen perintö näkyi vielä pitkään normannien valloituksissa Englannissa (1066–), Skotlannissa (1072–), Walesissa (1081–), Irlannissa (1169–) ja sekä risti- ja valloitusretkillä Lähi-idässä ja Välimerellä: Afrikan kuningaskunta perustettiin vuonna 1046, Malta valloitettiin vuonna 1091 ja Antiokian ruhtinaskunta perustettiin vuonna 1098. Italiaan normannit saapuivat ensimmäisen kerran vuonna 999, pitkäikäinen ja ison osan Etelä-Italiaa kattanut Sisilian kuningaskunta perustettiin normannien toimesta vuonna 1130. Sen keskeisiä kaupunkeja olivat mm. Palermo ja Napoli. Palermossa muistona normannien ajasta ovat lukuisat arabi-normanni-arkkitehtuuria edustavat rakennukset, kuten Palazzo dei Normanni, San Giovanni degli Eremitin kirkko, Chiesa di San Cataldon kirkko, Martoranan kirkko, Zisan linnoitus. Kyproksen normannit valloittivat vuonna 1191.

Viikingit aiheuttivat tuhoa myös Englannissa. Britteinsaarilla ryöstöretkiä tehtiin noin vuosina 789-878. Toisaalta viikingit myös perustivat valloittamilleen alueille uusia kaupunkeja ja kehittivät olemassa olevia kaupunkeja mm. Englannissa ja Irlannissa (York, Dublin, Cork, Limerick jne.). York toimi Englannissa skandinaavien pääkaupunkina. Viikinkejä asettui valloitetuille alueille asumaan ryhtyen käsityöläisiksi ja kauppiaksi. Siirtokuntia perustettiin paitsi Britteinsaarille, myös Saksaan, Puolaan, Baltiaan, Venäjälle, Islantiin, Färsaarille ja Grönlantiin. On olemassa todisteet myös siitä, että viikingit vierailivat Pohjois-Amerikassa. Ryöstö- ja/tai kaupparetkiä tehtiin myös mm. Hollantiin, Belgiaan, Portugaliin, Espanjaan, Italiaan, Tsekkeihin, Suomeen sekä Mustanmeren ja Kaspianmeren rannoille (kuva 32.). Eng-

lannin viikingit valloittivat 1000-luvun alkupuolella kokonaan ja laajaa valtakuntaa hallitsemaan tuli Knuut Suuri. Viikinkien ajalta on mm. puurakentamisen yleisyydestä johtuen säilynyt varsin vähän fyysisiä rakenteita – tunnetuimpiin kuuluvat kehälinnoitukset (esim. Tanskan Trelleborg). Norjassa on säilynyt noin vuosina 1150-1350 rakennettuja puisia sauvakirkkoja, jotka heijastelevat viikinkien rakennusperinteitä. Viikinkien tiedetään rakentaneen myös laivanmuotoisia asuinrakennuksia, nk. pitkätaloja, jotka olivat jopa useita kymmeniä metriä pitkiä sekä Islannissa turvetaloja.



Kuva 32. Viikinkien asuttamia alueita ja invaasioiden kohteita Euroopassa 700-luvulta 1000-luvulle. (Wikimedia Commons).

Irlannin viikinkikaupungit mahdollisesti inspiroivat kaupunkien perustamista myös Pohjoismaissa (Clark 2009: 27–28). Irlannin varhaiset väestökeskittymät olivat pieniä, esiuurbaaneja luostari- ja kaupunkia, kuten kapeasta, korkeasta pyöreästä tornistaan tunnettu Glendalough (per. 500-luvulla), ja 900-luvulta myös viikinkien perustamia kaupunkia. Irlannin 900–1000-luvun viikinkikaupungit on luettu yhdeksi Euroopan keskiajan ja uudemman ajan ”kaupunkivaltio- ja kulttuurista” Hansenin (2000) muodostaman yksityiskohtaisen kriteerijoukon perusteella. Muita kaupunkivaltio- ja kulttuureja ovat Pohjois-Italian kymmenet keskiaikaiset kaupungit, Hollannin 1600–1700-luvun kaupungit ja Sveitsin kaupungit (keskiaika-1848) (Forsen 2001). Lähelle kaupunkivaltion kriteereitä tulevat myös keskiajan Kiova ja Novgorod, hansakaupungit sekä barokin ajan imperialistiset kaupungit Pyhässä saksalais-roomalaisessa keisarikunnassa (Hansen 2000). Kiova kukoisti 800-luvulta 1200-luvulle laajan valtakunnan keskuksena. Vaikka kaupunkivaltiot, esimerkiksi Italiassa, kilpailivat ja jopa sotivat keskenään, ne myös toimivat yhteistyössä, kun se oli yhteisen edun kannalta hyödyllistä, tästä esimerkki

on 1100- ja 1200-luvuilla Pyhän saksalais-roomalaisen keisarikunnan hallitsijaa vastaan Pohjois-Italiassa toiminut nk. Lega Lombarda, johon kuului yli kaksikymmentä kaupunkia. Pohjois- ja Keski-Italiassa kaupunkivaltioiksi luokiteltavia kaupunkeja oli kymmenittäin (ks. Waley 1988). Osa Italian suuremmista kaupunkivaltioista valloitti myöhemmin pienempiä kaupunkivaltioita, luoden seudullisia valtioita. Myöhemmin, 2000-luvulla, esimerkiksi Persi-anlahden öljyvaltiot ovat tulleet lähelle kaupunkivaltion käsitettä. Myös mm. San Marino, Monaco ja Singapore ovat nykyajan kaupunkivaltioita.

Monet Pohjoismaiden kaupungit syntyivät rannikoille – kuvastaen kaupankäynnin merkitystä kaupunkien kehityksessä. Ruotsin vanhimmat olemassa olevat kaupungit ovat Sigtuna (n. 980), Skara (988), Lund (n. 990), Västerås (990), Visby (n. 1000) ja Helsingborg (1085). Norjassa vanhoja ovat Trondheim (997), Oslo (n. 1050) ja Bergen (n. 1070). Tanskassa vanhimpia kaupunkeja ovat Ribe (n. 710) ja Århus (700-luvulla). Osa vanhoista pohjois-maisista kaupungeista, kuten Norjassa sijainnut Kaupang ja Tanskassa sijainnut Hedeby, on jo kadonnut. Suomessa vanhimmat kaupungit ovat Turku (1200-l.), Viipuri (1293), Porvoo (1346), Ulvila (1365, nyk. Pori 1558), Rauma (1442), Naantali (1443), Tammisaari (1546) ja Helsinki (1550).

Venäjällä vanhimpiin kaupunkeihin kuuluvat mm. Smolensk, Murom, Izborsk ja Rostov (860-luku), Pihkova (903) ja Novgorod (930-luku). Derbent (n. 438) lienee vanhin kaupunki Venäjällä, mutta se liitettiin Venäjään vasta 1800-luvulla. Viikingeillä oli keskeinen merkitys Novgorodin ja Ukrainan Kiovan (800-luvulla) perustamisessa (Klinge & Kolbe 1999:7). Staraja Ladoga, Novgorod, Smolensk ja Kiova kehittyivät viikinkien idäntien, merkittävän Suomenlahdelta Bysanttiin vesireittejä kulkeneen kauppap tien varrella (Clark 2009:29). Jopa Venäjää tarkoittava englannin kielen sana Russia viittaa viikinkeihin. Viikingit taistelivat jopa bysanttilaisia vastaan. Konstantinopolissa Bysantin keisareiden turvana toimi myös viikin-geistä koostunut nk. varangikaarti. Hagia Sofiasta onkin löydetty kaiverrettuja viikinkiriimuja. Viikingit kävivät kauppaa mm. turkiksilla, meripihkalla ja orjilla – pohjoiseen tuotiin ylellisyyk-siä, kuten silkkiä, mausteita, lasia, koriste-esineitä ja hopeaa. Silkkitie kytki viikinkien markkinat aina Aasiaan ja Pohjois-Afrikkaan saakka – jo roomalaisilla oli ollut yhteyksiä Kii-naan. Viikingit kävivät tietävästi mm. Bagdadissa. Kiova sijoittui viikinkien kauppareitin kes-kivaiheille. Myöhemmin Novgorod toimi hansakaupan itäisenä konttorina vientituotteinaan mm. turkikset, mehiläisvaha, puutavara ja vilja.

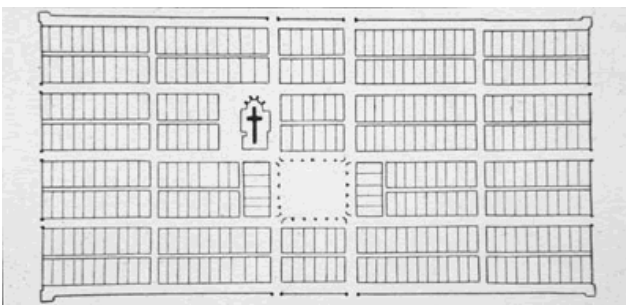
2.3.4 Uusia kaupunkeja ja kaupunkien nousua

Nykyisen Saksan alueelle varhain keskiajalla, 700-luvun lopulla tai 800-luvulla, alkoivat nousta mm. Bremen, Frankfurt, Essen, Bremen, Lyypekki, Hampuri, Bochum, Braunschweig, Dortmund ja 950-luvulla Stuttgart, Puolan alueelle Szczecin (700-l.), Wolin (850-l.), Krakova (860-l.) ja Gdansk (900-l.). Hieman myöhemmin, 1000-luvulla, alkoivat kehittyä mm. Poznań ja Wrocław ja vielä myöhemmin, 1100- ja 1200-luvuilla, Lublin ja Varsova. Tše-kin, tuolloisen Bohemian alueella kehittyi Praha (870-l.). Budapestin kaupunkihistoria ulottuu

ainakin 1000-luvulle – lähistöllä tosin oli roomalainen kaupunki jo noin tuhat vuotta aikaisemmin.

Italiassa kaupunkien uusi nousu Länsi-Rooman romahtamisen jälkeen voimistui 1000-luvulla yläluokan muuttaessa maalta kaupunkiin. Ylellisyystuotteiden kauppa oli kaupunkien uuden nousun moottori (Cameron & Neal 2003:61–62). Köyhän väestön maaltamuuton vuoksi kaupungit eri puolilla Eurooppaa kaupungit saivat uusia muotoja: esikaupunkimaisia rakenteita ja moniytimistä luonnetta (Clark 2009:44,78–79). Englannissa monet kaupungit kehittyivät 1200-luvulla seudullisen tai paikallisen kaupan keskuksina, Lontoo anglo-normannien kuningaskunnan pääkaupunkina. Anglo-normannit perustivat 1100-luvulla uusia kolonioita mm. Irlantiin (esim. Kilkenny) ja Walesiin. Saksan keisarit myös perustivat suuren määrän uusia kaupunkeja ja asuttivat uudelleen vanhoja kaupunkeja laajentaessaan valtaansa itään, mm. Riika perustettiin 1201 ja Tallinna 1248. Baltian nykyisistä pääkaupungeista Vilnan perustivat puolalaiset noin vuonna 1323. Nykyisen Venäjän alueella ja Itä-Euroopassa kaupunkien kehitystä häirtasivat 1200-luvulla mongolien invaasiot, joiden seurauksena osa kaupungeista kuihtui kokonaan pois. Mongolit olivat perustaneet Sarai-nimisen kaupungin Kultaisen ordan pääkaupungiksi nykyisen Venäjän alueelle. Mongolien myötä kaupankäynti nykyisen Venäjän alueella vaikeutui ja kauppareitit muuttuivat – hyödyttäen Venäjällä uutta joukkoa kaupunkeja. Unkarissa Tonavan kaupungit kehittyivät kuninkaallisten politiikan ja kaupan myötä. Kultaisen ordan tappioksi koitui mm. rutto 1340-luvulla, valtakunnan hajaantuminen sekä vastustajien vahvistuminen.

Ranskaan kuninkaat perustivat n. 1250–1350-luvuilla satoja bastideiksi kutsuttuja, peruselintarvikkeiden ja viinin tuotantoon ja paikallistuotteiden kauppaan erikoistuneita pienempiä maaseutu- tai uudisraivaajakaupunkeja. Tunnettuja ovat esimerkiksi säännönmukaiset Monpazier ja Aigues Mortes. Bastideilla ei ollut yhtä mallia, vaan osa on rakennettu tasaiselle maalle ruutukaavaan (kuva 33.) ja osa kukkuloille maastonmuotoja myötäillen ja myös niiden muoto vaihtelee. Usein bastiden keskellä on arkadikaarin varustetuista rakennusten ympäröimä neliön muotoinen tori maataloustuotteiden kauppaan varten. Vastaavia pieniä maaseutukaupunkeja perustettiin myös Englantiin, Saksaan, Puolaan, Ukrainaan, Valko-Venäjälle ja Baltiaan (Vance 1990; Clark 2009:31–33). Osa uudisraivaajakaupungeista rakentui luostarien ympärille. Uusien kauppakaupunkien perustamisella hallitsijat pyrkivät keräämään tuloja verottamalla ruoantuotannon sijaan asuinkiinteistöjä ja kauppa. Samalla Euroopan kaupunkiverkko vahvistui.



Kuva 33. Bastidet olivat ruoantuotantoon erikoistuneita pieniä ranskalaisia maaseutukaupunkeja. Monpazierin bastiden kaava. (Kuva 33.).

2.3.5 Keskiajan kaupunkien rakenteesta ja ilmeestä

Keskiaikaisissa kaupungeissa kapeat kadut ja toinen toistaan kapeammat kujat kiemurtelevat usein varsin vapaasti, mm. maaston- ja kaupunginmuurien muotoja myötäillen. Avoimia tiloja kaupunkiin muodostivat sisäpihat, epäsäännöllisen muotoiset torit ja aukiot, leveät kadut sekä yksityiset puutarhat. Osa kaduista oli jyrkän maaston vuoksi porrastettuja. Asuinrakennukset olivat monessa kaupungissa pitkään pääosin puisia, kivi- ja tiilirakentaminen yleistyi myöhemmin. Lisäksi sekatalot (kuva 34.), joissa osa oli sekä puuta että kiveä/tiiltä/rapattua puuta (nk. timber framing) olivat tyypillisiä Alppien pohjoispuolella, etenkin Saksassa, Englannissa, Ranskassa ja Sveitsissä. Hyvin säilynyt esimerkki on Yorkin The Shambles -katu. Sekatalot olivat kustannuksiltaan edullisempia kuin tiilitalot.



Kuva 34. Kivestä, tiilestä, puusta ja rapatusta puusta koostuva vanha sekatalo Yorkissa, Englannissa. (Miika Norppa).

Eurooppalaiset vanhat kaupungit rakentuivat vuosisatojen saatossa erittäin tiiviiksi, sillä kaupunginmuurien sisällä rakennusmaata oli rajallisesti. Jopa varsin pohjoisessa, missä auringonvalon saatavuus on talvella vähäistä, kuten Tukholmassa rakennettiin tiiviitä ja varjoisia kaupunginosia. Etelä-Euroopassa kapeat kujat sekä luolamaisen tiiviit, siipi- ja -piharakennuksilla lähes umpeen rakennetut sisäpihat suojasivat kesäisin kuumalta auringolta – luonnonvalon ulottaminen asuntoon ei ollut olennaista, päinvastoin. Kuumalta ilmastolta suojautumiseen liittyvät Etelä-Euroopan kaupungeissa myös varjoiset porticot, joita on runsaasti esimerkiksi Bolognassa, sekä luonnonkiven käyttö rakentamisessa. Eurooppalaisten vanhojen kaupunginosien tiiveimpiin osiin kuuluvat Genovan keskiaikaisen kaupunginosan kapeat caruggi-kujat ja renessanssin ajalla 1500-luvulla perustettu Quartieri Spagnolin kaupunginosa Napolissa. Genovassa ja muuallakin kapeilla kujilla oli myös puolustusellista merkitystä – hyökkääjän etenemistä hidastavien esteiden asettaminen kapeille kujille oli helppoa ja kaupunkia voitiin puolustaa myös ikkunoista.

Joidenkin kaupunkien aukioissa oli selkeitä muotoja: esimerkiksi risteysaukiona syntynyt San Gimignanoon Piazza della Cisterna on kolmion muotoinen, roomalaisesta amfiteatterista muotonsa perinyt Luccan Piazza dell'Anfiteatro (kuva 35.) ellipsin muotoinen ja Sienan Piazza del Campo (kuva 36.) muistuttaa muodoltaan simpukankuorta. Aukioita reunustavien rakennusten arkkitehtuuri oli yleensä epäyhtenäistä, vaikka joissakin tapauksissa, kuten Sienan Piazza del Campolla yhtenäisempää ilmettä selvästi tavoiteltiin. Sienassa kaupunkitilan erityisiä elementtejä olivat kaivot ja suihkulähteet.



Kuva 35. Luccan Piazza dell'Anfiteatro noudattaa roomalaisen amfiteatterin muotoja. (GifTagger/ Wikimedia Commons).

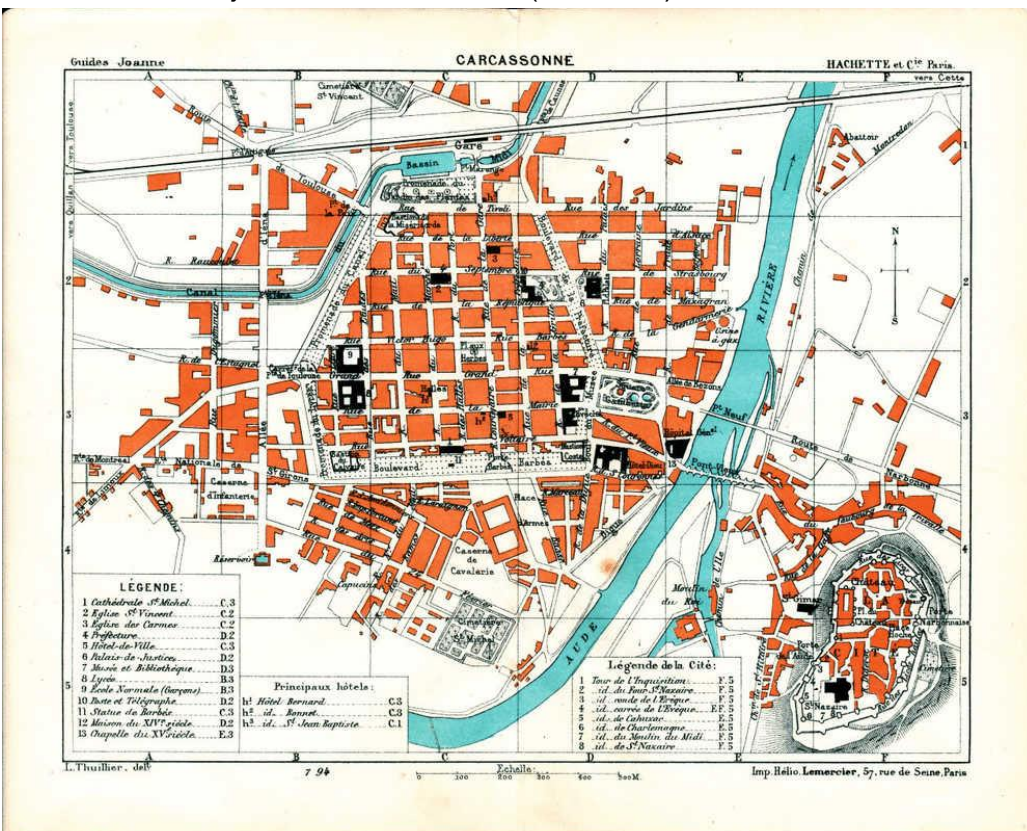


Kuva 36. Simpukankuoren muotoinen Sienan Piazza del Campo edustaa keskiaikaista kaupunkisuunnittelua. (Wikimedia Commons).

Joissakin kaupungeissa kaupunkirakentamiseen käytettiin suurikin osuus kaupungin verotuloista, esimerkiksi 16 prosenttia 1300-luvun lopun Bruggessa, missä kohennettiin puolustusvarustuksia, toreja, kaupungintaloa, kellotornia, siltoja ym. (Clark 2009:87). Brugge oli tuohon aikaan vauras ja kansainvälinen kaupp-, satama-, pankki- ja villateollisuuskaupunki, aikansa suurkaupunki, jonka satamissa vierailivat mm. hansaliiton, Genovan ja Venetsian kauppialukset. Kaupunki toimi mm. maustekaupan keskuksena. Kaikkien keskiaikaisten kaupunkien katuverkko ei myöskään ollut vapaamuotoinen, vaan myös säännönmukaisempia ja suorakulmaisia katuverkkoja esiintyi (Lilley 1998; Koter & Kulesza 1999). Vaikka suurin osa keskiajan kaupungeista oli rakentunut aikojen saatossa epäsäännöllisiksi (kuva 37.) ja vailla kokonaisvaltaista suunnittelua, keskiajan ihannekaupunkikin perustui ruutukaavaan, hyvä esimerkki tästä on Carcassonnen uudempi kaupunginosa (kuva 38.). Samoin Aigues-Mortesissa on ruutukaava. Useat Ranskan bastidet ovat myös ruutukaavakaupunkeja. Ranskan ruutukaavaperinne on roomalaista perua. Vanhemmissa kaupungeissa uudistukset etenivät yleensä pala palalta, uusissa, perustettavissa kaupungeissa kaavoitus oli alusta alkaen laaja-alaisempaa ja kaavat säännönmukaisempia (Hall 2010:12–13).



Kuva 37. Bruggen keskiaikaisen kaupunginosan katuverkko on epäsäännöllinen. Kuvan piirros on barokin ajalta, vuodelta 1649. (Kuva 37.).



Kuva 38. Carcassonnen keskiaikainen laajennusosa (vasemmalla) perustuu ruutukaa-vaan. Kartta vuodelta 1894. (Kuva 38.).

Kaupunkien toiminnot, kuten kauppa, tuotanto ja asuminen, olivat keskiajalla vahvasti sekoittuneita: rakennusten yläkerroissa asuttiin ja alakerroissa työskenneltiin. Kaupunkitalot olivat pääsääntöisesti varsin matalia, noin 1–5-kerroksisia ja julkisivut verrattain kapeita. Tuotanto ja kaupankäynti kytkeytyivät toisiinsa. Olutpaikat olivat kaupunkien yleisimpiä liiketiloja (Clark 2009:55). Varakkaat kauppiat asuivat kaupungeissa keskeisillä paikoilla – usein lähellä toreja ja kirkkoa (Friedrichs 1995; 2001), työn kannalta tärkeisiin kohteisiin oli siten lyhyt kävelymatka. Kauppiat osoittivat vaurauttaan talojensa fasadien ja portaalien dekoraation kautta. Tyypillistä oli, että kaupungeissa oli useita pieniä toiminnallisia ytimiä.

Katedraalien ja kellotornien rakentaminen liittyi kirkollisen vallan kuvastamiseen. Euroopan vanhimmat kirkot ovat 300-luvulta – vanhimpia kristillisiä rakenteita on löydetty Armenian Vagharshapatista, Kreikan Parikiasta, Italian Roomasta, Serbian Stari Rasista ja Novi Pazarista sekä Bulgarian Sofiasta, Saksan Trieristä ja Ranskan Metzistä, jotka olivat tuohon aikaan roomalaisia kaupunkeja. Myös Milanossa ja Ravennassa on hyvin vanhoja kirkkoja.

Romaaninen arkkitehtuuri kohosi huippuunsa mm. kauppa- ja merivaltana kukoistaneessa Pisassa, jonka tunnetuin arkkitehtoninen kokonaisuus on kirkollisten rakennusten muodostama, 1100-luvulla valmistunut Piazza dei Miracoli (kuva 39.), jossa yhdistyvät roomaaniset ja goottilaiset elementit. Yleisesti ottaen goottilaista arkkitehtuuria edeltänyt roomaaninen arkkitehtuuri oli kuitenkin koristelultaan ja mittakaavaltaan vaatimattomampaa kuin goottilainen arkkitehtuuri. Piazza dei Miracolin kokonaisuus ennakoiki renessanssin aikana tapahtunutta kaupunkisuunnittelun nousua.



Kuva 39. Merivaltana kukoistaneen Pisan roomaanista arkkitehtuuria. (Miika Norppa).

Keskiajalla kirkot alkoivat dominoida kaupunkeja (Vance 1990:91, kuva 40.). Kuninkaanlinnojen ja kaupungintalojen rakentamisella puolestaan korostettiin maallista valtaa. Kaupungit myös kilpailivat keskenään ja korostivat mahtiaan rakennusten ulkonäöllä (Clark 2009:80). Kaupunkimaisemaa dominoiva vaikutus saatiin yleensä aikaan rakennusten suurella koolla, muusta rakennuskannasta poikkeavalla ulkonäöllä sekä rakennuksen sijoittamisella joko

keskeiselle paikalle esimerkiksi keskusaukion laidalle tai korkealle paikalle kukkulan laelle (Kaika & Thielen 2006). Keskiajalla kaupungit olivat täynnä kirkkoja – suurissa kaupungeissa kirkkoja oli myöhäiskeskiajalla satoja. Ne muodostivat kaupungin siluettin kohokohtat.



Kuva 40. Keskiajalla ja vielä vuosisatoja sen jälkeenkin eurooppalaisten kaupunkien siluetteja dominoivat kirkkotornit. Claes Janszoon Visscherin panoraama Lontoosta barokin ajalta vuodelta 1616. (Wikimedia Commons).

Ensimmäinen mittakaavaltaan monumentaalinen kristillinen rakennus, Konstantinopolin Hagia Sofia (ark. Isidore of Miletus & Anthemius of Tralles, kuva 41.), rakennettiin Bysantin valtakunnan aikana vuonna 537 jaa. Konstantinopoli toimi Bysantin valtakunnan pääkaupunkina vuosina 330–661, 668–1204 ja 1261–1453, väleissä pääkaupunkeina olivat Italian Syrakusa ja nykyisessä Turkissa sijainnut Nicaea. Hagia Sofian kupolissa on vaikutteita Rooman Pantheonista. Konstantinus Suuri oli tehnyt kaupungista Rooman valtakunnan pääkaupungin 330 jaa. ja siitä kehittyi aikansa mahtavin kaupunki. Myös Thessalonike kohosi Bysantin aikana merkittävään asemaan. Thessalonikessa on säilynyt useita bysanttilaisia kirkkoja. Bysantti lakkasi olemasta vasta kun osmanit tuhosivat Itä-Rooman valtakunnan renessanssin ajalla vuonna 1453 Mehmed II:n johdolla. Mehmed laajensi Osmanien valtakuntaa Balkanille ja Krimille. Hän yritti myöhemmin vallata myös Rooman tavoitteenaan palauttaa vanha Rooman valtakunta, mutta epäonnistui yrityksessään. Osmanien valtakunnan pääkaupunki siirrettiin Edirnestä (ennen Edirneä Bursassa) Konstantinopoliin ja kaupungin nimi muutettiin Istanbuliksi. Samalla Hagia Sofia muutettiin moskeijaksi. Myöhemmin Hagia Sofia on muutettu museoksi ja seinistä on kaivettu esiin 800-luvulta peräisin olevia kristillisiä mosaiikkeja – vanhimpia löydettyjä mosaiikkeja ne eivät kuitenkaan ole, vaan vanhimmat löydetyt mosaiikit ovat Mesopotamiasta ajalta tuhansia vuosia ennen ajanlaskun alkua. Kreikasta on löydetty mosaiikkeja ajalta 400 eaa. ja Italiasta ajalta 100 jaa.



Kuva 41. Hagia Sophia (rak. v. 537) oli ensimmäinen mittakaavaltaan monumentaalinen kristillinen rakennus. Myöhemmin se muutettiin moskeijaksi ja sittemmin museoksi. (Miika Norppa).

Suuria goottilaisia katedraaleja rakennettiin keskiajalla eri puolille Eurooppaa, esimerkiksi Amiensiin, Bolognaan, Chartresiin, Kölniin, Lincolnin, Lontooseen (tulipalossa tuhoutunut Old St. Paul's Cathedral), Milanoon, Pariisiin (kuva 42.), Roueniin, Sevillaan, Strasbourgiin ja Yorkiin. Tyypillisiä goottilaisen katedraalin piirteitä olivat suippokaaret, ruodeholvit, tukipilarit, suuret klerestorio- ja ruusuikkunat, lasimaalaukset ja vertikaalinen ote, jota korostettiin ylöspäin kapenevin tornein ja koristein. Lasimaalaukset toivat katedraaleihin lisää luonnonvaloa, mutta värillisten lasien läpi rajoittuneesti välittyneenä. Pohjakaavaltaan katedraalit olivat yleensä pitkävartisen ristin muotoisia. Venetsian 1000-luvulla käyttöön otetussa Basilica di San Marcossa yhdistyi goottilainen ja bysanttilainen arkkitehtuuri.



Kuva 42. Pariisin Notre Damen katedraali on maailman tunnetuimpia goottilaisia katedraaleja. (Miika Norppa).

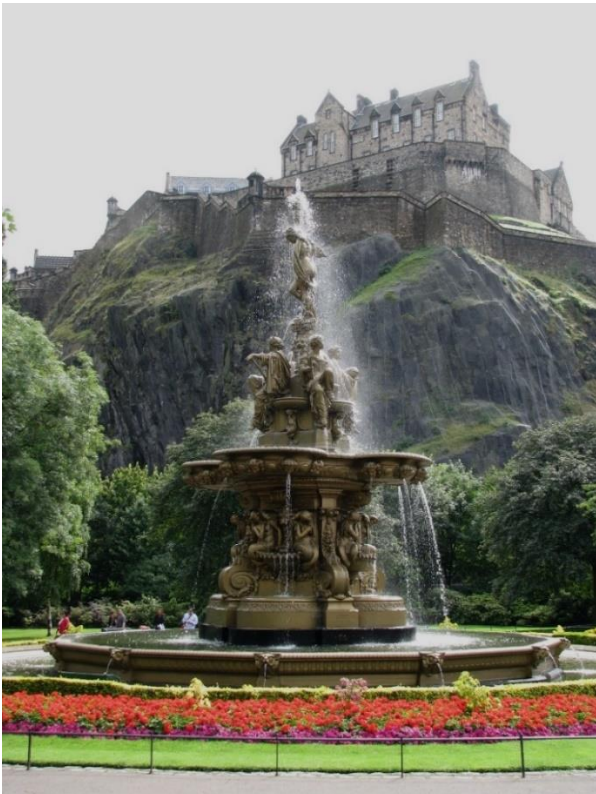
Kirkkojen rakentaminen oli eräs merkittävimmistä keskiajalla ihmisiä rakennusalalla työllistäneistä rakentamisen osa-alueista. Euroopan suurin uskonnollinen ja suurin rakennus oli pitkään Ranskan Clunyn luostari, jonka kolmas vaihe valmistui 1100-luvulla. Luostari tuhoutui 1790-luvulla suurilta osin.

Suuria uskonnollisia rakennuksia rakennettiin Eurooppaan keskiajalla myös muslimien toimesta: muslimien visigooteilta vuonna 716 valloittamaan Córdobaan rakennettiin suuri moskeija vuosina 784-987. Moskeijan rakennuttaja Abd al-Rahman I otti suunnittelussa vaikutteita kotiseutunsa, Silkkiteiden varrella kukoistaneen Damaskoksen Umayyad-moskeijasta (valmistui v. 715). Lähi-idän kaupungit kasvoivat 700-luvulla Aasian kaupan keskuksina.

Maallisen vallan rakennuksissa suuren koon ja keskeisen sijainnin yhdistämisestä esimerkkejä ovat Sienan kaupungintalo Palazzo Pubblico (1288–1309, kuva 43.), Firenzen kaupungintalo Palazzo Vecchio (1298–1340) ja Brysselin goottilainen kaupungintalo (1420/1455), joiden tornit ovat yli 90-metrisiä. Korkeaa sijaintia puolestaan hyödyntävät muun muassa Edinburghin kaupungin siluettia Castle Rockin kukkulalta hallitseva kuninkaanlinna (kuva 44.), Prahan linna (Pražský hrad), Krakovan Wavelin kukkulan kuninkaanlinna, Bratislavan linna (Bratislavský hrad), Salzburgin Hohensalzburg, Nürnbergin Nürnberger Burg ja Lissabonin Castelo de São Jorge.



Kuva 43. Sienan keskusaukion laidalla seisova kaupungintalo Palazzo Pubblico pyrki suurella mittakaavallaan legitimoimaan vallanpitäjien aseman ja kuvastamaan kaupungin asemaa. (Miika Norppa).



Kuva 44. Edinburghin kaupungin yllä kohoava Castle Rockin linna – esimerkki näkyvälle paikalle puolustussyistä sijoitetusta eurooppalaisesta, alkujaan keskiaikaisesta linnasta. (Miika Norppa).

Yksityisistä rakenteista keskiajalla korkealle kohosivat jopa 97-metriset tower houses, joita rakennettiin mm. Toskanan, Emilia-Romagnan, Veneton ja Lombardian maakuntien kau-

punkeihin. Tornit olivat suojapaikkoja ja varakkaiden sukujen asuntoja. Joissakin kaupungeissa, kuten Bolognassa, tornitaloja oli satoja – kaupungin siluetti muistutti pilvenpiirtäjäkaupunkia. Angelo Finelli laati vuonna 1917 keskiaikaisesta Bolognasta pienoismallin. Korkein säilynyt tower house on Bolognassa sijaitseva Torre degli Asinelli. Myös mm. Alba ja Asti olivat tornitalokaupunkeja. Firenzestä tornit on purettu – niitä hyödynnettiin puolustusmuurien rakennusmateriaalina. Torneja purettiin mm. niiden huonon kunnon takia sekä uuden rakentamisen alta. Osa torneista mm. Bolognassa säilyi madallettuina. Bolognan lisäksi mm. San Gimignano, Paviassa ja Ascoli Picenossa on säilynyt kokoelma keskiaikaisia tornitaloja.

Maisemallisesti näyttäviksi etenkin Italiassa muodostuivat keskiaikaiset kukkulakaupungit ja merenrantakallioiden rinteillä kohoavat tiiviit merenrantakylät, kuten esim. Italian Ligurian Cinque Terren ja lähellä Napolia sijaitsevan Amalfin rannikon värikkäät kylät. Maisemallisesti hämmästyttävimpiä italialaisia kukkulakaupunkeja ovat yhä esimerkiksi San Gimignano, Matera, Pitigliano, Orvieto, Trevi, Assisi, Bagnoregio, Enna ja Ragusa. Espanjan Andalusianssa maisemallisesti vaikuttavia ovat maurilaisperinteen mukaisesti ja ilmastollisista syistä väritään lähes kokonaan valkoiset kylät (nk. pueblos blancos). Valkoiset kylät ovat tyypillisiä myös Kreikassa (esim. Lindos).

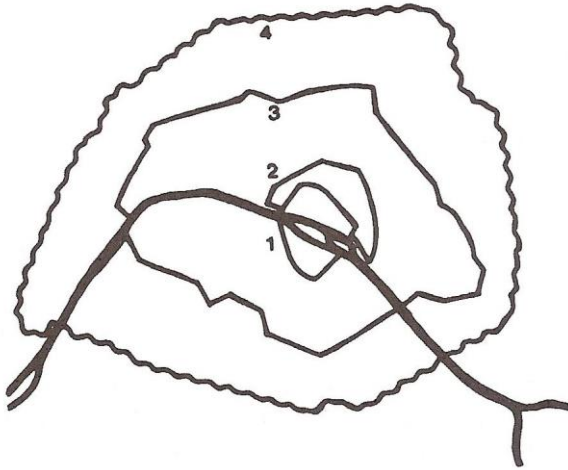
Erityisen vaikuttavaa kaupunkirakentamista toteutti 1300-luvulla pyhän saksalais-roomalaisen keisarikunnan keisari Kaarle IV. Hän rakennutti Prahaan kirkkoja, katedraaleja, kuten Pyhän Vituksen katedraalin ja luostareita goottilaiseen tyyliin, kehitti Prahan linnaa, rakennutti yli 600-metrinen kivisen Kaarlensillan Vltavan yli, perusti Nové Měston kaupunginosan sekä Prahan yliopiston (1348).

Invaasioilta suojelevia kaupunginmuureja portteineen ja vartiotorneineen rakennettiin keskiajalla ympäri Eurooppaa (kuva 45.). Ne olivat pelon sanelemia rakenteita – hyökkäyksen uhka määritteli kaupunkisuunnittelun reunaehdot. Kaupunginmuurit toimivat myös luonnonmaantieteellisten elementtien, kuten meren- ja joenrantojen, vuorten, peltojen ja metsien tavoin kaupunkien fyysisinä reunoina, joihin tiivis kaupunkirakenne rajautui (Kostof 1999b). Muurit myös muovasivat kaupungeista tiiviimpiä, sillä uusien muurien rakentamisessa oli suuri työ. Ranskassa ja Alankomaissa muurien rakentamiseen patisti etenkin nk. satavuotinen sota (1337–1453).



Kuva 45. Etelä-Ranskan Carcassonne, kaksoismuurein ja puolustustornein ympäröity keskiaikainen kaupunki. (Wikimedia Commons).

Joissakin kaupungeissa muurirakennelmia ehti aikojen saatossa olla useita (Johnson 1972:32), sillä kaupungin laajentaminen edellytti uusien muurien rakentamista. Esimerkiksi Firenzessä on ollut kuudet ja Milanossa viidet kaupunginmuurit – niistä ensimmäiset rakensivat roomalaiset. Joissakin tapauksissa uusien muurien rakentaminen merkitsi muurien ulkopuolelle syntyneen ”esikaupunkialueen” purkamista, mutta toisaalta mahdollisti kaupungin ytimen laajentamisen (Cowan 2001b). Eräissä nopeasti kasvaneissa metropoleissa, kuten Pariisissa ja Berliinissä, puolustusmuureista luovuttiin varhaisessa vaiheessa, koska ne haittasivat kaupungin nopeaa kasvua (Friedrichs 2001). Pariisissa on historiansa aikana ollut useat puolustusmuurit (kuva 46.). Kaupungit eivät aiemminkaan olleet yleensä täysin rajoittuneet muureihinsa, vaan muurien ulkopuolella oli maaseutu- tai esikaupunkimaista asutusta, myllyjä sekä julkisia ja uskonnollisia rakennuksia. Puolustusfunktion lisäksi muureilla oli keskiajalla usein myös tavara- ja ihmisvirtojen kontrollointiin ja tullaukseen liittyvä merkitys (Friedrichs 1995). Muurit olivat myös paikallisylpeyttä herättävä ja voimakkaasti maisemaa muokkaava tekijä (Clark 2009:80). Keskiajan kaupungit olivat säiliöitä (engl. container) ja magneetteja (engl. magnet) – suojautumisen ja kaupankäynnin paikkoja (Mumford 1961).



Kuva 46. Pariisiin rakennettiin vuosisatojen saatossa useat kaupunginmuurit kaupungin laajentuessa alueellisesti. (Hall 2010:56).

Kaupankäyntiin, kuten tuotteiden myymiseen, siirtämiseen, tarkastamiseen ja varastointiin liittyvillä rakenteilla oli oma sijansa keskiajan markkinakaupungeissa (Short 1996). Kauppaa käytiin suurissa kaupungeissa päivittäin useilla toreilla ja pienemmissä kaupungeissa markkinapäivinä tarkasti kontrolloidusti. Kaupungeista sai ostaa käsityöläisten valmistamia erikoistuotteita ja mm. olutta. Markkina-alueet vaihtelivat kaupungin koon mukaan (Clark 2009:45,50,56). Käsityöläiset muodostivat keskiajalla kiltoja, jotka olivat eräänlaisia ammattiliittojen, yrittäjien edunvalvontajärjestöjen, salaseurojen ja kartellien yhdistelmiä. Osa keskiajan markkinoista järjestettiin maaseudulla, esimerkiksi Ranskassa Champagnes-
sa 1100–1200-luvulla. Champagnen markkinoiden heikennyttyä markkinapaikkoina toimivat Brugge (myöh. Antwerpen), Köln, Geneve ja Lyon.

Kaukokauppa oli yksi tärkeimmistä tekijöistä keskiajan kaupunkien kehittämisessä. Siinä oli voimakkaammin – mutta ei kokonaan – kyse ylellisyystuotteista paikallisen kaupan painotuksessa välttämättömiin elintarvikkeisiin (Clark 2009:46).

2.3.6 Hansaliiton kaupungeista

Itämeren ja Pohjanmeren rannikoilla ja osin myös Euroopassa sisämaassa jokia (Rein, Elbe, Weser, Oder) myöten kaupankäyntiä hallinnut, Lyypekistä käsin johdettu Hansaliitto vaurastutti useita liiton piiriin kuuluneita kaupunkeja 1260-luvulta eteenpäin. Hansaliitto oli aluksi kaukokauppaa käyvien saksalaisten yhtymä, mutta kehittyi kaupunkien liitoksi, jolla oli monopoliasema pitkän matkan kaupassa. 1300-luvulta liiton toimintaa vahvistivat suurten rahittimäärien kuljettamiseen soveltuvat koggi-laivat ja niitä seuranneet holkki-laivat. Laivanrakennuksessa mallia oli otettu viikingeiltä. Liittoon kytkeytyi kaupunkeja Novgorodista Tallinaan idässä ja Bruggesta Lontooseen lännessä ja Bergeniin pohjoisessa. Suurin kaupunki Pohjois-Euroopassa oli tuohon aikaan Ghent. Liiton kauppiat muodostivat kaupunkeihin siirtokuntia, kiltoja ja heillä oli erilaisia etuoikeuksia. Löyhästi organisoidussa liitossa mukana olleiden kaupunkien määrä oli jopa 200 (Johanek 2000:310; Cameron 2003:64, kuva 47.).

Tärkeitä hansakaupunkeja olivat mm. Lyypekki, Hampuri, Bremen, Rostock, Stralsund, Wismar ja Lüneburg nykyisessä Saksassa, Gdańsk nykyisessä Puolassa, Visby Ruotsissa, Bergen Norjassa (Norjan pääkaupunki vuosina 1070–1299), Tallinna ja Riika Baltian maissa sekä Königsberg ja Novgorod Venäjällä, Lontoo Englannissa ja Brugge Belgiassa.

Suomen, tuolloisen Ruotsin, osalta yhteyksiä oli Turkuun ja Viipuriin, nyky-Ruotsin osalta Tukholmaan, Kalmariin, Malmöön, Falsterbo:hon, Helsingborgiin ja Warbergiin, Norjan osalta Tønsbergiin ja Christianiaan (nyk. Oslo), Tanskan osalta Roskildeen (maan pääkaupunki vuoteen 1443), Kööpenhaminaan ja Flensburgiin, Saksan osalta mm. Kölniin, Braunschweigiin, Madeburgiin, Münsteriin ja Goslariin, Belgian osalta Antwerpeniin, Ghentiin, Ypresiin ja Dinantiin, Englannin osalta Hulliin, Bostoniin, Lynniin, Yarmouthiin ja Harwichiin, Puolan osalta Toruňiin ja Breslauhun, Liettuan osalta Vilnaan ja Kaunasiin ja Venäjän osalta Polotskiin ja Smolenskiin.



Kuva 47. Hansaliitton kytkettyneitä kaupunkeja. (Wikimedia Commons).



Kuva 48. Hansaliiton vaikutus näkyy Norjan Bergenin Bryggenin 1700-luvun alun puutalojen arkkitehtuurissa. (Miika Norppa).

Hansaliitolle ominainen piirre oli kauppiaiden ja kauppiasperheiden sukulaissuhteet, jotka toivat kaupankäyntiin vakautta. Saman suvun edustajia asui ja työskenteli usein eri hansakaupungeissa. Hansaliiton myötä kehittyivät rahamarkkinat, luotonanto, kirjanpito ja posti-järjestelmä. Sukulaisuuden lisäksi yhteenliittymää vahvisti yhteinen taloudellinen intressi. Pohjois-Saksan kaupungit esimerkiksi solmivat yhteistyösopimuksia merirosvoja vastaan.

Hansaliiton kaupp-artikkeleita olivat mm. kankaat, vilja, puu, metalli, kala, mausteet, jalokivet, turkikset, koriste-esineet ja kalliit materiaalit – paikallisesta tuotannosta riippuen (Clark 2009:46–47). Hampuri oli merkittävä oluen tuotannon keskus. Hansaliittoon kytkeytyneisiin kaupunkeihin perustettiin ensimmäisiä yliopistoja 1400-luvulla: Rostock 1419 ja Greifswald 1456. Hansakaupunkeja rakennettiin näyttävästi: suuria ja komeita kirkkoja ja katedraaleja, koristeltuja kaupungintaloja (kuva 50.) ja kiltataloja, satamanostureita (esim. Gdańsk), jyrkiviä kaupunginmuureja ja portteja, kuten Lyypekin Holstentor (rak. 1464, kuva 49.). Tiiligootiikka (engl. Brick Gothic) oli tyypillinen arkkitehtoninen suuntaus – joskin esimerkiksi Bergenin Bryggenin satamatalot (nykyiset rakennukset tulipalojen takia 1700-luvun alusta) rakennettiin puusta (kuva 48.). Myöhemmin hansakaupunkeihin, mm. Bremeniin rakennettiin myös renessanssiarkkitehtuuria (Bremenissä kaupungintalo ja kiltatalo). Hansakaupunkien rakennusten päätyfasadit olivat usein porrasmaisia. Hansakaupunkien keskinäiset kytkökset näkyivät fyysisessä ympäristössä yhteisinä arkkitehtonisinä piirteinä.



Kuva 49. Lyypekin Holstentor, yksi hansakaupungin porteista. (Miika Norppa).



Kuva 50. Hansaliiton aikakauden Lyypekin tiiligotiikkaa, raatihuone. (Roland Meinecke/ Wikimedia Commons).

Hansaliiton heikentyminen ja hajoaminen liittyi mm. Moskovalle päätyneen Novgorodin konttorin sulkemiseen, maailmankaupan kehittymiseen ja sitä seuranneeseen kaupan painopisteen siirtymiseen Atlantille sekä Hollannin ja Englannin roolin vahvistumiseen Pohjanmeren kaupassa, Ruotsin ja Tanskan roolin voimistumiseen Itämeren kaupassa, liiton puolustusongelmiin, kolmenkymmenen vuoden sodan aiheuttamiin kaupankäyntivaikeuksiin sekä liiton kaupunkien itsekkääseen toimintaan ja erimielisyyksiin (ks. myös Clark 2009:202). Hansaliiton viimeinen virallinen tapaaminen järjestettiin barokin ajalla vuonna 1669 (Urban 2009). Hansaliiton heikkenemiseen vaikutti kuitenkin jo huomattavasti aiemmin Hollannin kaupunkien ja kauppamahdin nousu (Pihkala 2001:49; Cameron & Neal 2003:76). Hansaliiton hajoamisesta huolimatta monen Saksan kaupungin elämä oli senkin jälkeen ja on yhä vahvasti kytköksissä mereen, kauppaan ja logistiikkaan. Wismarissa, Rostockissa ja Stralsundissa on rakennettu laivoja, Wismar on toiminut puun vientisatamana, Hampurissa ja Lyypekiissä on suuret tavarasatamat. Hansan perintöä on hyödynnetty myös matkailuvalttina.

2.3.7 Välimeren kauppakaupungeista, uusista toimialoista ja keksinnöistä

Välimerellä ja tarkemmin Italiassa vahvoja kauppakaupunkeja keskiajalla olivat keskenään kilpailleet merivallat Genova ja Venetsia, sekä sellaiset kaupungit kuin Milano, Firenze, Lucca, Siena, Pisa, Bologna ja Verona. Osalla näistä kaupungeista kauppayhteyksien historia on hyvinkin pitkä. Keskiajalla kauppaa käytiin Euroopasta käsin mm. Mustallamerellä, Lähi-idässä, Persiassa ja jopa Aasiassa asti. Tuontitavaraa oli mm. raakasilkki, tekstiilit, mausteet, parfyymit ja ylellisyysesineet. Tuotteita osti aluksi pääasiassa Italian kaupunkien yläluokka, mutta myöhemmin suurin osa ostajista oli muualla. Tuotteita vietiin Pohjois-Italiasta edelleen Alppien solien kautta Etelä-Saksaan ja mm. Reinin varren kaupunkeihin, kuten Kölniin sekä Länsi-, Keski- ja Pohjois-Euroopassa päätepineinä ja jakelukanavina toimineisiin kaupunkeihin, kuten Wieniin, Krakovaan, Lyypekkiin, Hampuriin ja Bruggeen. Feodaaliherrat pitivät maantierosvoutta kurissa, kuljetusreittejä kunnossa ja keräsivät vastineeksi veroja (Cameron & Neal 2003:64). Alppien kaupungit hyötyivät sijainnistaan, kauttakulkukaupasta ja välittäjän roolistaan. Samoin Pohjois-Italian kaupungit, kuten Milano hyötyivät sijainnistaan ja kaupallisen noodin roolistaan. Espanjan Barcelonasta kauppayhteyksiä oli mm. Pohjois-Afrikkaan, mutta pääasiassa Kataloniasta kauppaa käytiin itäisellä Välimerellä. Kauppatoiminta toi kaukokauppaa harjoittaneisiin kaupunkeihin runsaasti ihmisiä eri maista, uskontokunnista ja etnisistä ryhmistä. (Clark 2009:47,61). Mustallamereltä kauppaa käytiin 1400-luvulla paitsi meriteitse, myös mm. Puolaan kuuluneen Lvivin kautta. Tärkeimmät kauppaa-artikkelit vaihtelivat kaupungeittain. Osa kauppakaupungeista, kuten monet Toskan kaupungit, olivat feodaalisia, paikallisten maataloustuotteiden (esim. San Gimignano ja sahrami) sekä käsityöläistuotteiden valmistuksella ja kaupalla vaurastuneita kaupunkeja. Esimerkiksi Lucca tuotti silkkiä, Prato tekstiilejä ja Pistoia metallituotteita. Sijainti kauppa- ja pyhiinvaellusreiteillä, kuten Via Francigenalla, oli eduksi ja vaurastutti mm. San Gimignanoa ja Sienaa. San Gimignano heikentyi pyhiinvaellusreitien muututtua. Lännestä vietiin itään mm. villa- ja pellavakangasta, Pohjois-Euroopan turkiksia, Keski-Euroopan ja Lombardian

metallituotteita ja Venetsian lasia. Myös elintarvikkeita ja bulkkitarvareaa kulki – ylijäämätuotannon ja erikoistuneen tuotannon alueilta alueille, joilla omavarainen tuotanto ei riittänyt (Cameron & Neal 2003:62). Italiaan kehittyi kaupankäyntiin, kuljettamiseen ja pankkitoimintaan erikoistuneita yhtiöitä. Pankki- ja luottotoiminnan kehitys eteni mm. Venetsiassa, Genovassa, Firenzessä ja Bolognassa mutta myös pohjoisempana – mm. Genevessä, Bruggessa ja Lontoossa – osin italialaisten pankkiirien myötä. Merkittävät italialaiset pankkisuvut Bardit ja Perruzzit tekivät molemmat vararikon 1340-luvulla liiallisen luotonannon takia (Cameron & Neal 2003:66; Clark 2009:48–49).

Teollisuuden saralla etenkin tekstiiliteollisuus kehittyi keskiajalla uusien innovaatioiden myötä, ollen voimissaan mm. Ghentissa, Bruggessa, Kölnissä ja Firenzessä. Varhaisen teollisuuden synty olikin yksi keskiajan merkittävimmistä uudistuksista, joka hyödytti edelläkävijäkaupunkeja. Eri alueilla tuotettiin erityyppisiä tekstiilejä. Silkkiä valmistettiin mm. Andalusian Almeriassa, Palermossa, Luccassa, ja myöhäiskeskiajalla muuallakin Italiassa: Venetsia, Genova, Bologna, Firenze. Milanosta alkoi jo tuolloin kehittyä vaatemuodin suunnittelun, valmistuksen ja kaupan keskus. Teollisuudenalan levinneisyyteen vaikutti silkinkutojien ja raakasilkkin saatavuus. Seinävaatteet, maalaukset, lasitavara, nahkatuotteet ja alttaritaulut olivat muita yleisiä pienteollisuuden tuotteita. Taidettakin tuotettiin työpajoissa.

Keskiaikaisiin keksintöihin ja jatkojalostettuihin sovelluksiin kuuluivat mm. mekaaninen kello (1200-luku), silmälasit (1200-l. Italia), astrolabi, kompassi (1100-l.) ja arabialaiset numerot (1200-luku). Laivat saivat peräsimiä 1100-luvulla. Kaupungeissa otettiin 1300- ja 1400-luvuilla käyttöön suuria mekaanisia kelloja, joiden lyönnit konkretisoivat ajan kulun kaupunkilaisille. Ensimmäinen julkinen kello sijoitettiin kaupunkitilaan Milanossa 1335, vanhimmat säilyneet julkiset kellot ovat Englannissa (1386) ja Ranskassa (1389). Tunnettu esimerkki on Prahan kaupungintalon astronominen kello vuodelta 1410. Myös paperinvalmistus saapui Eurooppaan keskiajalla, arabien mukana. Alun perin paperinvalmistus tuli Kiinasta, kuten kirjanpainotaitokin. Kirjan painaminen irtokirjaimin alkoi niin ikään keskiajalla. Energia- tuotannon osalta kauan sitten keksityn vesivoimankin käyttö yleistyi sekin tuotannossa keskiajalla. Tuulimyllyjä hyödynnettiin etenkin Alankomaissa. (Cameron & Neal 2003:68-72, Clark 2009:51-52).

Palvelualoilla työpaikkoja syntyi keskiajalla mm. pankkialalla, asianajotoiminnassa, terveydenhuollossa, koulutuksessa ja kaupan alalla. Kaupan alalla luonteeltaan pysyvät liikkeet alkoivat yleistyä. Kehityskulut liittyivät kaupan ja sitä kautta valuuttatoiminnan lisääntymiseen, yleistyneisiin haluihin ja mahdollisuuksiin hoitaa asioita lakiteitse, ruttoepidemian aiheuttamaan huoleen terveydestä, yliopistojen perustamiseen sekä kaupan kehittymiseen. Kaupunkien talous muodostui keskiajalla kaupungin koosta riippuneesta yhdistelmästä kauppaa, käsityöläistuotteiden valmistusta, rakentamista, pankkitoimintaa, ja koulutettua osaamista vaativien ammattien harjoittamista (Clark 2009:51-52,58).

2.3.8 Iberian niemimaan islamilaisen ajan kaupungeista

Kristillisen maailman hajaannusta hyödyntäneiden maurien valtaaman Espanjan Córdoba oli moskeijan valmistumisen aikaan 900-luvun lopulla yksi maailman suurimmista kaupungeista ja merkittävä tieteen, taiteen, tekniikan, filosofian ja kaupan keskus (Cities of Light 2007; Behrens-Abouseif 2009). Ei ole täysin tuulesta temmattua puhua Córdobaan kalifaatin ajasta omana renessanssinaan. Hellenistisen kulttuurin vaikutus tuon ajan islamilaiseen kulttuuriin oli vahva, sillä islamilaiset oppineet olivat kääntäneet runsaasti kreikkalaista kirjallisuutta arabiksi 800-luvulta lähtien (Hämeen-Anttila & Nokso-Koivisto 2011:20-27). Islamilaisen Espanjan tärkeimpiä innovaatioita olikin kreikkalaisen tieteen saavutusten hyödyntäminen.

Elämänlaatu oli islamilaisessa Espanjassa monella tapaa keskiaikaisen Euroopan kärkitasoa. Kreikkalaisen tieteen lisäksi maurit hyödynsivät persialaisia oppeja. Iberian maatalous, erityisesti puutarhatalous kehittyi. Muslimit toivat Eurooppaan uusia viljelyskasveja, kuten puuvillan, sokeriruohon, mulperipuun, munakoison, viikunan, sitrushedelmät ja riisin (Cameron & Neal 2003:54). Energiantuotannossa hyödynnettiin tuulimyllyjä ja kastelu-, viemäri- ja käyttövesijärjestelmät (vesijohdot, kylpylät) kehittyivät. Kaupungeissa valmistettiin laadukkaita käsityöläistuotteita: keramiikkaa, silkkiä (erit. Almería), kirjottuja käsitöitä, musiikki-instrumentteja (erit. Sevilla) ja miekkoja (erit. Toledo). Almería toimi myös Andalusiassa satamakaupunkina. Córdobaan kalifaatin aikaa on pidetty eri uskonnollisten ryhmien – muslimien, juutalaisten ja kristittyjen rauhallisen rinnakkaiselon aikana: poliittinen eliitti ei kokenut vähemmistöjä uhkana, vaan juutalaiset ja kristityt saivat rajoitetusti harjoittaa uskontojaan ja tapojaan, ja heitä nousi myös merkittäviin yhteiskunnallisiin asemiin, vaikkakin heidän asemansa monessa suhteessa oli muslimiejiä heikompi. Arvoperusta oli kuitenkin jossain määrin mahdollistava. Rauhallinen rinnakkaiselo ei kuitenkaan osoittautunut pysyväksi, vaan kärjistyi fundamentalististen muslimien ja kristittyjen toimeenpanemien karkotusten ja vainojen vaikutuksesta. Joitakin joukkomurhiakin nähtiin, esimerkiksi juutalaisten joukkomurhat Córdobaassa ja Granadassa vuosina 1013 ja 1066.

Córdobaan ohella islamilaisen Espanjan merkittäviä kaupunkeja olivat Granada, Sevilla, Toledo, Zaragoza ja Madrid. Sevilla oli kauppakaupunki ja Toledo tärkeä koulutuskaupunki. Aivan Espanjan pohjoisosaan maurit eivät yrityksistä huolimatta edenneet – kristillisen Espanjan pääkaupunkina toimi ensin Oviedo, sitten León ja muslimeilta vallattu Toledo. Monet Iberian niemimaan kaupungit nousivat suurten rakennushankkeiden ansiosta uuteen rakennustaiteelliseen kukoistukseen. Kaupunkien nousu levisi islamilaisesta Espanjasta jossain määrin myös muualle Eurooppaan, mm. Italiaan (Clark 2009:25). Muslimit myös perustivat useita nyky-Espanjan kaupunkeja, mm. Madridin ja Alabaceten.

Toledon päädyttyä kristityille vuonna 1085 arabiankielisiä tekstejä käännettiin 1100-luvulla latinaksi Alfonso VI:n käskystä. Kirjastoja ja niiden arabiankielisiä tekstejä ei siis tuhottu, vaan niiden arvo ymmärrettiin ja niiden käännöksiä vietiin muualle Eurooppaan. Islamilaisen Espanjan edistysaskeleita haluttiin omaksua myös muualle Eurooppaan. Arabialainen ja eurooppalainen traditio kohtasi myös Italian Palermossa (Hämeen-Anttila & Nokso-Koivisto

2011:271–274). Sen sijaan Córdobassa ja Granadaassa kirjastoja tai niiden kokoelmia hävitettiin ääriortodoksisten muslimien (Al-Hakam II:n kirjasto vuonna 976) sekä reconquistan (Madraza de Granada vuonna 1499) myötä. Muslimit olivat kääntäneet ja säilyttäneet eurooppalaista antiikin ajan kulttuuriperintöä sekä kehittäneet tieteellistä ajattelua eteenpäin ja luoneet pohjaa ajattelun jatkokehittelylle ja siten Euroopan renessanssille (Hämeen-Anttila & Nokso-Koivisto 2011:271–274). Kulttuurien välinen vuorovaikutus oli siis tuottanut kiistämätöntä lisäarvoa. Toledosta kehittyi eurooppalaisen tieteen ja opintomatkojen keskus. Toledo kukoisti ja toimi jonkin aikaa Burgosin jälkeen jopa Kastilian pääkaupunkina. Islamilaiselta ajalta Toledossa on säilynyt mm. kaksi moskeijarakennusta, maurilainen kaupunginportti ja silta. Toledossa on myös yksi Euroopan vanhimmista pystyssä olevista synagogarakennuksista (1180) – myös Saksan Erfurtissa on 1100-luvulla rakennettu synagoga. Euroopan vanhin toiminnassa oleva synagoga on Prahassa (1290). Euroopassa on kuitenkin ollut juutalaisia ja synagogia kuitenkin jo ennen ajanlaskun alkua – raunioita on löytynyt Kreikan Delosista sekä Makedoniasta. Rooman satamakaupungista Ostia Anticasta on löytynyt ajalta 41–54 jaa. peräisin olevan synagogan rauniot. Italian Bova Marinassa ja Saksan Kölnissä on 300-luvulla rakennettujen synagogien rauniot. Barcelonassa on 200–300-luvuilla rakennettu rakennus, jossa on arveltu toimineen aikanaan synagoga.

Reconquistan eli Iberian niemimaan takaisinvaltauksen katsotaan alkaneen vuonna 801 karolingien vallatessa Barcelonan. Porto vallattiin vuonna 868 ja Coimbra vuonna 871. Santiago de Compostelaan laajalta alueelta 900-luvulta alkaen suunnanneet pyhiinvaeltajat auttoivat taloudellisesti vahvistamaan kaupunkeja ja rahoittamaan reconquista (Clark 2009:30). Toledo, kuten yllä todettiin, vallattiin takaisin vuonna 1085 Kastilian ja Zaragoza vuonna 1118 navarralaisten ja aragonialaisten joukkojen toimesta. Norjalaiset osallistuivat maurien heikentämiseen 1100-luvun alussa. Toinen (1147–48) ja kolmas ristiretki (1189) suuntautuivat myös osaltaan Iberian niemimaalle. Lissabon vallattiin takaisin vuonna 1147, Cádiz ja Córdoba vuonna 1236 kastilialaisten toimesta. Córdobaan (kuvat 51. ja 52.) ja Sevillan moskeijat muutettiin katedraaleiksi 1200-luvulla. Nykyisen Portugalin alueella reconquista päättyi vuonna 1249. Islamilaisen Espanjan historia päättyi Granadan valtauksen myötä vuonna 1492 vuosisatoja kestäneen takaisinvaltauksen päätteeksi, mutta merkityksensä islamilainen Espanja oli suurelta osin menettänyt jo 1300-luvulla (Hämeen-Anttila 2008:34,50).



Kuva 51. ja 52. Espanjan Córdobaan valtaisa moskeijakatedraali muistuttaa Andalusian islamilaisen aikakauden kukoistuksesta. (Toni Castillo Quero ja Alvarujo/ Wikimedia Commons).

Islamilaisen ajan vaikutus on kuitenkin yhä monin tavoin nähtävissä Etelä-Espanjassa, fyysisesti mm. vanhojen kaupunginosien epäsäännöllisten ja kääntyilevien, usein umpimuruuriin päättyvien kujien ja aukoiden labyrinttimaisissa verkostoissa, aukoiden vähäisenä määränä (persialainen vaikutus), maurilaisessa arkkitehtuurissa (mm. hevosenkengän muotoiset sisäänkäynnit, tummaa ja vaaleaa väriä yhdistelevä ablaq-tekniikka, multifoil-kaaret, minareetti-vaikutteiset kirkontornit, azulejo-tiilien ornamentikka, vähäikkunaiset julkisivut ja julkisivut, joissa ikkunat ovat pieniä ja sijoittuvat muurin yläosaan, talojen atrium-rakenne, patiot ja pueblos blancos eli valkoiset kylät), symmetrisissä, vehreissä puutarhoissa suihkulähteineen, appelsiinipuu- ja taatelipalmuistutuksissa, hamam- kylpylöissä, minareeteissa, basaarien jäänteissä ja sisustustaiteessa. Ei-materiaalisen kulttuurin osalta islamilaisen kulttuurin vaikutus näkyy lainasanoissa, kirjallisuudessa, musiikissa ja kuvataiteissa, tieteessä, tavoissa ja ruokakulttuurissa. Maurien labyrinttimainen kaupunkirakenne on selvästi havaittavissa esimerkiksi Sevillan Santa Cruzissa (kuva 53.) – Sevillassa maurilainen katuverkko peitti kokonaan alleen roomalaisen ruutukaavan. Hienoja esimerkkejä maurilaisesta arkkitehtuurista ovat paitsi Córdobaan, Sevillan ja Huelvan entiset, osittain säilyneet moskeijat, La Giraldan ja Torre del Oron tornit Sevillassa, Medinat Azaharan palatsikaupungin rauniot Córdobaan lähistöllä, Alhambran aistillinen palatsi ja linnoitus sekä sulttaanien kesä- ja maa-seutupalatsi Generalife Granadan kupeessa, Alcázarin linnoitus Granadassa ja Aljaferían palatsi Zaragozassa. Alhambran palatsin puutarhoissa näkyy persialaisen puutarharakentamisen perinne. Lisäksi lukuisia maurilaisia linnoituksia (mm. Almería, Málaga ja Badajozin Alcazabat, Gibraltarin linnoitus) ja kylpylöitä (mm. Jaén, Ronda, Granada, Sevilla, Palma) on säilynyt. Granadan Albaicínin kaupunginosassa on säilynyt maurilaisia huviloita puutarhoineen (nk. carmenit) sekä minareetteja. Granadassa on jäljellä myös maurilainen majatalo eli caravanserai. Cáceresissa on säilynyt maurilainen vesisäiliö.

Islamilaiset vaikutteet ovat nähtävissä myös Portugalissa – kielessä ja kirjallisuudessa, musiikissa, ruokakulttuurissa, maanviljelytavoissa ja viljelyissä lajikkeissa sekä arkkitehtuurissa, kuten talojen valkoisuudessa, koristeellisissa piipuissa, keraamisissa tiilissä, maurilai-

sisä linnoituksissa Lissabonissa, Sintrassa, Silvesissä ja Padernessa, Alfaman ja Albufeiran kiemurtelevilla kujilla sekä Mértolan entisessä moskeijassa. Etelä-Espanjan ja -Portugalin islamilaiset vaikutteet muodostavat alueista eurooppalaisittain eksoottisen matkailukohteen.



Kuva 53. Sevillan Santa Cruzin keskiaikaisen kaupunginosan sokkeloisessa katuverkossa on maurilaisia vaikutteita. (Google Earth 2015).

Manner-Espanjan ja -Portugalin lisäksi islamilainen kulttuuri oli Euroopassa keskiajalla läsnä myös mm. Kyproksella vuosina 654–958, Rodoksella vaihteittain vuosina 654–1309, Galliaassa vuosina 719–759, Kreetalla vuosina 824–961, Sisiliassa noin vuosina 831–1091, Barrassa vuosina 847–871, Maltalla vuosina 870–1090 ja Baleaareilla vuosina 902–1229. Sisiliassa islamilaisen ajan vaikutus näkyy mm. paikannimissä, taiteessa ja arkkitehtuurissa (esim. Palermon San Giovanni degli Eremitissa, Cappella Palatinassa ja San Cataldon kirkossa sekä Monrealen katedraalissa) sekä kaupunkien katuverkossa. Sisiliassa ja Maltalla arabivaikutus yhdistyy saaret arabeilta valloittaneiden normannien tuomiin vaikutteisiin. Maltan Mdinan ja Gozon Rabatin katuverkoissa on selviä arabivaikutteita. Palmassa, Mallorcalla on säilynyt muslimien ajalta hamam, sokkeloista katuverkkoa, puutarhoja, Palman katedraali on sijoitettu moskeijan päälle ja suuntautuu kohti Mekkaa. Toisin kuin Espanjasta, Etelä-Ranskasta muslimit eivät saaneet kovinkaan pitkäaikaista jalansijaa – lukuisia valloitusretkiä tehtiin 700-luvulla mm. nykyisten Occitanien ja Provence-Alpes-Côte d’Azurin maakuntien kaupunkeihin, mutta myös huomattavasti pohjoisemmaksi. 800-luvulla hyökkäyksiä tehtiin mm. Marseilleen ja eri puolille Italiaa (mm. Rooma, Napolin ympäristö). Muslimi-invaasioita Ranskaan nähtiin myös 900-luvulla. Ne kohdistuivat pääasiassa rannikolle sekä kaupankäynnin kannalta tärkeisiin vuoristosoliin ja johtivat myös lyhyisiin hallintajaksoihin.

Italiassa muslimit hyökkäsivät 900-luvulla Pinaan ja 1000-luvulla Sardiniaan. Nykyisen Venäjän alueella muslimit ovat olleet läsnä 700-luvulta asti – Kazanin kaanikunnan (1438–1552) entisessä pääkaupungissa, Kazanissa, tataari-muslimit muodostavat yhä merkittävän osuuden väestöstä.

2.3.9 Yliopistokaupunkien synty keskiajalla

Kirkon vaikutuksesta eurooppalaisiin kaupunkeihin perustettiin ensimmäisiä yliopistoja 1000-luvun lopulta alkaen. Eurooppalaiset yliopistot olivat seuraajia katedraalikouluille ja munkkikouluille. Yliopistoista alkoi muodostua tärkeitä kohtaamispaikkoja ja sivistystä generoivia keskuksia. Bolognaan tuli yliopisto vuonna 1088 ja Pariisiin 1150. Yliopistot alkoivat yleistyä 1100- ja 1300-luvulla. Joistakin kaupungeista, mm. Oxford (1096), Cambridge (1209, kuva 54.), Heidelberg (1386), alkoi keskiajalla kehittyä opetukseen erikoistuneita yliopistokaupunkeja. Monet Italian kaupunkivaltiot saivat yliopistoja 1200- ja 1300-luvulla, esim. Padova 1222, Perugia 1303, Firenze 1321, Pisa 1343, Siena 1357, Pavia 1361 ja Ferrara 1391. Monet näistä kaupungeista tulivat kehittyneiden ja jatkuneiden perinteiden takia säilyttämään asemansa merkittävinä yliopistokaupunkeina nykypäiviin saakka. Vuosina 1340–1500 Eurooppaan perustettiin noin viisikymmentä yliopistoa (Clark 2009:54).



Kuva 54. Cambridge on esimerkki keskiajalta asti rakentuneesta yliopistokaupungista. Kuvassa King's College Chapel (rak. alk. 1446). (Andrew Dunn/ Wikimedia Commons).

Jo ennen tätä useat kaupungit olivat toimineet kansainvälisinä sivistyskeskuksina: mm. Ateena, Aleksandria sekä Córdoba, Toledo ja Sevilla. Bagdad kohosi tieteen ja kirjallisuuden keskuksena 800-luvulla Lähi-idässä. Bagdadin Nk. Viisauden talo perustettiin vuonna 832. Kaupungissa käännettiin, luettiin ja tutkittiin mm. kreikkalaista, Lähi-idän, persialaista ja intialaista kirjallisuutta. Vahvoja tieteenaloja olivat matematiikka, optiikka, tähtitiede, lääketiede, kemia, eläintiede, maantiede, filosofia sekä teknilliset alat. Bagdad sijaitsi kulttuurien kohtauspinnassa ja Silkkien varrella ja oli siten merkittävä kauppapaikka. Muslimien py-

hiinvaellusreitit Mekkaan yhdistivät Bagdadia Arabiaan. Bagdadista oli yhteydet myös Córdobaan kalifaattiin, joka nousi kukoistukseensa Abd-ar-Rahman III:n aikana 900-luvulla. Córdobaassa oli kymmeniä kirjastoja (Hämeen-Anttila & Nokso-Koivisto 2011:30). Bagdadista levisi Córdobaan vaikutteita myös muotiin (vaatteet, musiikki, hygienia ja kosmetiikka, ruoka) liittyen muun muassa Bagdadista Córdobaan muuttaneen Ziryabin (n. 789–857) kautta. Bagdadissa asunut 800-luvulla kemisti Al-Kindi vaikutti suuresti hajusteiden kehittämiseen. Toinen parfyymien kehitykseen vaikuttanut hahmo oli 900-luvun ja 1000-luvun vaihteessa elänyt persialainen Avicenna. Parfyymien valmistamiseen liittyen arabit kehittivät ilmeisesti myös tislauksen – sanan alkoholi etymologia viittaa arabian kieleen. Bagdadin sekä laajemmin kolmannen islamilaisen kalifaatin, Abbasidien dynastian, ja islamilaisen kultakauden päättymiseen vaikuttivat ristiretket sekä mongolien hyökkäykset. Konstantinopolin kirjaston (tuhottiin 473) ja 900-luvun jälkipuoliskolla Al-Hakam II:n toimesta perustetun Córdobaan kirjaston (tuhoutui 1000-luvulla berberien hyökkäyksissä) bagdadilaisen vastineen, Viisauden talon, hävittivät mongolit Bagdadin taistelussa vuonna 1258. Kairon Viisauden talon, ensimmäisen aidon julkisen kirjaston kokoelma hävitettiin vuonna 1171 (Hämeen-Anttila & Nokso-Koivisto 2011:49). Maailman ensimmäisenä yliopistona on usein pidetty Intiassa sijaitsevaa Nalanda, joka toimi oppimisen keskuksena 400-luvulta 1200-luvulle. Sen hävittivät islaminuskoiset mamlukit 1200-luvulla.

Muun muassa Euroopan varhaisten yliopistojen perustamisen takia Haskins (1971) on puhunut 1100-luvun renessanssista. 1100- ja 1200-luvuilla tehtiin myös joukko merkittäviä teknisiä keksintöjä. Käyttöön tulivat mm. peräsimet, tuulimyllyt, magneettinen kompassi, arabialaiset numerot, astrolabi, paperi, kehittyneempi kello, silmälasit, rukki, ruuti ja puupiiros-paino. Samaan aikaan myös goottilainen arkkitehtuuri nousi tuolloin kukoistukseensa. Goottilaisessa arkkitehtuurissa vaikutti kaarien osalta mm. islamilainen arkkitehtuuri. Pariisista muodostui yksi gotiikan keskuksista. Pariisiin perustettiin myös yliopisto 1100-luvulla ja Pariisi toimikin 1100-luvun renessanssin keskuksena. Pariisiin nousu yhdeksi Euroopan tärkeimmistä kaupungeista alkoi keskiajalla. Myös 800-luvusta ja 900-luvusta on kulttuurisen uudistumisen takia puhuttu renessansseina: karolingisena ja ottonisena (Ottonian).

2.3.10 Italian merivaltojen kaupungit

Italian merivallat hyötyivät taloudellisesti uskonnollis-poliittis-taloudellisin syin tehdyistä ristiretkistä 1100–1200-luvuilla: ristiretket lisäsivät laivanrakennustoimintaa, ihmisvirtoja ja laivaliikennettä itään sekä avasivat uusia markkinoita. Ylellisyystavaroiden ohella ristiretkiltä kulkeutui Eurooppaan intellektuaalisia vaikutteita. Ristiretket suuntautuivat etenkin muslimien 600-luvulla valloittamaan Jerusalemiin. Samalla löytöretket Aasiaan lisääntyivät. Kaupunkien ohella katolinen kirkko vaurastui ristiretkien seurauksena huomattavasti. Ristiretkien aikana Lähi-itään ja myös Eurooppaan kuuluville Välimeren saarille, kuten Kyprokselle, Rodokselle ja Maltalle rakennettiin lukuisia vahvoja linnoituksia. Venetsian ja Pisan ohella Italian merivaltoihin kuuluivat myös mm. Genova ja Amalfi. Meren äärelle vuorenrinteelle rakennetun Amalfin heikentyminen liittyi tappioihin Pisalle ja normanneille 1100-luvulla, Pisan heikentyminen mm. tappioihin genovalaisille 1284 ja 1290 sekä Arno-joen liettymiseen.

Amalfiin iski myös maanjäristyksen synnyttämä tsunami vuonna 1343 aiheuttaen suurta tuhoa. Genovan heikentyminen kytkeytyi pitkään sotaan Venetsian kanssa 1370- ja 80-luvuilla. Idänkaupan osalta genovalaisten asema heikkeni ratkaisevasti osmanien vallattua Konstantinopolin 1453 ja Genovan kolonian, Galatan – samalla yhteys Mustallemerelle katkesi. Pisa kävi kauppaa Välimeren länsiosissa, mm. Espanjassa ja Pohjois-Afrikassa. Genovan mennyttä mahtia kuvastaa hyvin Istanbuliin vuonna 1348 rakennettu, 66,9 metriä korkea massiivinen Galatan torni (kuva 55.), puretun Galatan kaupunginmuurin suurin puolustus-torni. Genoalaiset hallitsivat laajimmillaan mm. Ligurianmeren, Tyrrhenanmeren, Egeanmeren ja Mustanmeren kauppaa, mutta kävivät kauppaa myös Espanjassa, Pohjois-Afrikassa ja Lähi-idässä. He perustivat linnoituksen Krimin Sudakille saakka. Sekä genovalaisilla että venetsialaisilla oli kiinteitä kauppayhteyksiä myös Lissaboniin, Southamptoniin ja Bruggeen.

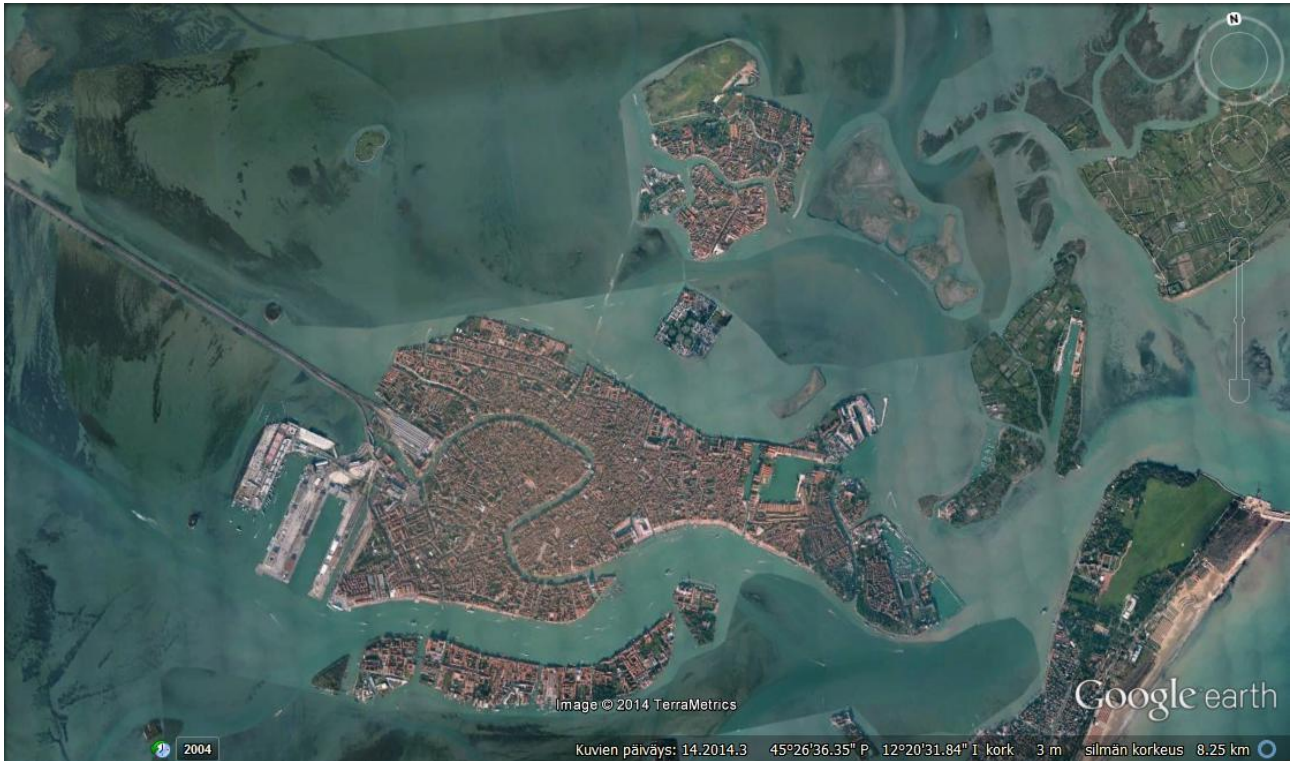


Kuva 55. Suuri Galatan torni Istanbulissa muistuttaa genovalaisten menneestä merivallasta. (Miika Norppa).

Keskiajalla nousunsa aloittanut Venetsia oli renessanssin aikana 1400- ja 1500-luvuilla vahva mm. Adrianmerellä, Joonianmerellä, Egeanmerellä ja Lähi-idässä. Merenkulkua ja kauppaa turvaamaan rakennettiin vuosisatojen kuluessa kymmeniä linnoituksia. Venetsian kanssa kilpailivat nykyisen Dubrovnikin ympärille rakentunut, Venetsiasta pysyvästi vuonna 1382 irrottautunut Ragusa sekä Italian niemimaalla sijaitseva Ancona.

Venetsian pitkän, keskiajalla alkaneen merivallan tuoma vauraus näkyy kaupungin ainutlaatuisessa fyysisessä rakenteessa. Alkujaan roomalaisten pakopaikkana syntynyt kaupunki juntattiin puupaalujen varaan pienille saarille ja soiselle laguunille ja muovattiin ajan myötä

kalan muotoiseksi (kuva 56.). Muodon tarkoituksellisuudesta ei ole varmuutta, mutta suunnittelija on historiallisestikin katsonut kohdettaan ”ylhäältä” – ja myös jumalan on tulkittu tarkastelevan maata taivaasta. Toisaalta muoto lienee osaltaan peräisin myös paikalla sijainneiden saarten muodosta. Merellisen sijainnin merkitys kuitenkin näkyy myös kaupungin arkkitehtonisissa yksityiskohdissa (ks. Ackroyd 2010). Niin ikään venetsialaisten vaikutuspiirissä ollut Kroatian Korcula on kalanruodon muotoinen.



Kuva 56. Venetsia on aikojen saatossa rakentunut kalan muotoiseksi. (Google Earth 2014).

Venetsian pääkatu Canal Grande toteutettiin kanavana ja sen suulle rakennettiin kaupungin pääkirkko San Marco sekä pääaukio Piazza San Marco (kuva 57.). Kanavan varrella kohoavat kaupungin kymmenet, toinen toistaan näyttävämmät palatsit, joista tunnetuimpia ovat goottilaiset Ca d’Oro ja Ca’ Foscari. Myös muuten suuri osa kaupungin liikenteestä tapahtuu satojen kanavien välityksellä – moniin paikkoihin ei pääse lainkaan kävellen. Kanavia ylittävät sadat pienet sillat, jotka yhdistävät kujia toisiinsa – alun perin kujia ei juuri ollut, vaan liikenne tapahtui venein. Useita kymmeniä kanavia on sittemmin (1700–1900-luvuilla) täytetty (nk. rio terra). Kujia kulkee myös kanaalien varsilla ja rakennusten portikkeissa. Myös osa aukioista (nk. piscinat) ovat täytettyjä vesialueita. Rakentaminen on pienillä saarilla tiheää: paikoin myös kujien yli on rakennettu tai ylemmät kerrokset kurotettu kadun ylle (nk. sottoportegot). Kujat päättyvät usein ”umpikujan”, kanaalin laitaan. Kujien labyrinttimaisuuden on tulkittu olevan islamilaisten vaikutteiden (Damaskos, Aleppo, Kairo, Jerusalem) tulosta – samaan viittaa myös kaupungin jakaminen toiminnallisesti eri osiin ja erillisiin asuinalueisiin, kaupungin siluetti kupoleineen, vartio- ja kellotorneineen ja kattotasanteineen sekä souq-vaikutteinen keskiakseli. Arkkitehtuurissa on vaikutteita moskeijoista (Ferraro

2012:11–12). Kaupungin suunnittelussa vaikutteita saatiin kauppiaiden matkoilta ja ristiretkiltä. ”Kalan pyrstöön” sijoittuu kaupungin keskiajalta periytyvä telakka ja asevarasto, Arsenale. Merivallan kaupunkivalttiolla oli erittäin suuri laivasto, mutta ei muureja. Venetsian laguunin saarille rakennettiin Venetsian lisäksi myös muita tiiviitä asutuskeskittymiä: Murano, Burano ja vähän kauemmas Chioggia. Venetsian historiallinen vauraus on nähtävissä myös muissa Veneton maakunnan kaupungeissa, ennen kaikkea Vicenzassa, joka suorastaan kylpee Palladion (1508–1580) valkeassa renessanssiarkkitehtuurissa. Useissa Veneton kaupungeissa, kuten Padovassa ja Trevisossa on myös Venetsian tavoin kanaaleita – joskin huomattavasti vähemmän. Myös Venetsiaan kuuluneissa Padovassa ja Veronassa on venetsialaisvaikutteita. Edelleen monissa nykyisissä Istriian ja Dalmatian rannikon (Slovenian ja Kroatian) rannikkokaupungeissa, kuten Koperissa, Piranissa, Zadarissa, Trogirissa, Splitissä, Hvarissa ja Dubrovnikissa on nähtävissä Venetsian vaikutus. Näin on myös Montenegron rannikkokaupungeissa. Venetsian hallinnassa olivat myös nykyisin Kreikalle kuuluvat Jooniansaaret, Kreetta, suuri osa Egeanmeren saarista sekä nykyisin Kreikan ja Turkin jakama Kypros.



Kuva 57. Merivaltana kukoistaneen Venetsian arkkitehtuurin ja kaupunkisuunnittelun vaikutteet ovat moninaiset. Piazza San Marco. (Miika Norppa).

2.3.11 Kaupunkien kehitykseen vaikuttaneista tekijöistä keskiajalla

Kaupunkien väestönkasvua ja taloutta rajoittivat keskiajalla invaasiot ja sodat, tulipalot, tautiepidemiat, nälänhädät ja luonnonkatastrofit. Sodat vaikeuttivat kauppaa, aiheuttivat kustannuksia ja laskivat kaupunkien väkilukuja pitkäksi aikaa. Suuria kaupunkipaloja oli keskiajalla mm. Roomassa (v. 847), Konstantinopolissa (v. 532 ja 1204), Lontoossa (v. 1135 ja 1212). Euroopassa oli 540-luvulla vakava ruttopandemia aiheuttaen kaupungeissa väestökatoa, työvoimapulaa ja kaupankäynnin hiipumista (Clark 2009:22). Mustaksi surmaksi kutsuttuun, Euroopassa 1340-luvulla riehuneeseen ruttopandemiaan saattoi kuolla jopa kolmannes Euroopan väestöstä. Ruton leviämistä edisti kaupunkien ja ihmisten epäsiisteys, joka varmisti ruttobakteeria levittäneille kirpuille hyvät elinolot. Karanteenia kokeiltiin Ragussassa ja Venetsiassa. Kaupunkien asumisolosuhteet tosin paranivat ruton jälkeen (Clark 2009:36). Kasvusuhdanteessa olleet kaupungit menettivät ruton takia väestöään, uusien kaupunkien perustaminen väheni ja olemassa olevien kaupunkien laajennushankkeet vähenivät myöhäiskeskiajalla ruton vuoksi (Hall 2010:14). Ruton ohella myös mm. iso- ja tuhkarokko, malaria ja lepra kylvivät keskiajalla tuhoa. Lisäksi mittavat ilmastolliset muutokset, satotuhot ja niitä seuranneet aliravitsemus ja nälänhätä olivat usein kohtalokkaita – niin ihmisille kuin taloudelle, esimerkiksi 1128 Novgorodissa ja 1315–17 laajoilla alueilla Euroopassa. Vuosien 1315–17 runsaista sateista johtuneet nälänhädät on usein liitetty nk. pienen jääkauteen. Nälänhätien seurauksena ruoan varastointia pyrittiin kehittämään ja vieniä säätelemään puutteen aikoina. Kirkko pyrki auttamaan sairaita, köyhiä, leskiä, orpoja ja löytölapsia. Näitä varten rakennettiin myös hoitokoteja (Clark 2009:22,46,60,71–72,87). Joka tapauksessa luokkataustan, etniseen taustan, uskonnon, sukupuolen ym. muiden syiden mukaan määrätyn epätasa-arvo oli keskiajalla valtaisa. Maaltamuutto tasapainotti ruton aiheuttamia kaupunkien väestötappioita ja 1400-luvulla alkoi uusi kasvun ja kehityksen kausi (Cameron & Neal 2003:75). Suuria maanjäristyksiä oli keskiajalla Euroopassa mm. Korintissa vuonna 856, Sisiliassa 1169 (mm. Catania), Kyproksella 1222 (mm. Paphos, Limassol, Nicosia), Kreetalla 1303 (mm. Irakleon), Italiassa Friulin alueella 1348 ja Baselissa 1356.

Kaupunkien kehitykseen vaikutti keskiajalla myös se, että kaupunkeja johdettiin usein ulkopuolelta ja täten se, kuinka kiinnostunut hallitsija oli kaupungin kehittämisestä. Kaupunkien johdon ja kuninkaanvallan väliset suhteet olivat tärkeitä. Kuninkaat myönsivät kaupungeille privilegioita, jotka mahdollistivat kaupankäynnin. Jos näitä privilegioita ei saatu, tai jos ne otettiin pois, kaupungin kehittyminen oli vaikeaa (Clark 2009:94). Kuninkaat myös langettivat kaupungeille kustannuksia sodankäyntiin liittyen.

Kaupunkien omaksumilla tai niille asetetuilla rooleilla oli vaikutuksensa keskiajan kaupunkien kehitykseen. Keskiajan ”kaupunkivalikoimaan” kuuluivat pienet ja keskisuuret paikalliset ja seudulliset maaseutu-, satama- ja kauppakaupungit, suuret hallinnolliset keskukset, kuten Pariisi, Lontoo, Praha ja Krakova jne., suuret satama- ja kauppakaupungit, kuten Lyypekki, Brugge, Barcelona, Venetsia ja Genova, varhaiset teolliset kaupungit, kuten Ghent, Firenze (eivät yksinomaan teollisuuskaupunkeja), pienet kaivoskaupungit mm. Unkarissa ja Saksassa, yliopistokaupungit eri puolilla Eurooppaa ja ”pyhät kaupungit”. Pyhiinvaellus oli varhai-

nen turismin muoto ja vahvisti siten vaelluskohteina olleiden kaupunkien merkitystä markkinapaikkoina (Clark 2009:40). Avignon hyötyi 1300-luvulla asemastaan paavinistuimen sijaintikaupunkina ranskalaisyyntyisen paavin siirrettyä istuimen pois Roomasta ja rakennuttaen suuren palatsin Avignoniin, mutta toisaalta menetti merkitystään kun istuin siirrettiin takaisin Roomaan.

2.4 Renessanssin ajan kaupungit

Italian renessanssi keskittyi taloudellisesti vahvoihin markkinakaupunkeihin, keskiajalla toimineisiin kaupunkivaltioihin, kuten Firenzeen (kuva 58.) ja Sienaan, vaikutti vahvasti Venetsiassa ja myöhemmin myös Roomassa. Firenze, Venetsia, Milano ja Genova kilpailivat keskenään ja jäljittelivät toisiaan, mikä luultavasti edesauttoi näiden kaupunkien menestyksessä – autonomian, yliopistojen tuottaman sivistyksen ja osaamisen, kaupankäynnin ja yhteistyön (myös diplomatia) ohella (Clark 2009:105). Italiassa oli jo ennen 1400-lukua ainakin yksitoista yliopistoa. Renessanssin kaupungit olivat kaupankäynnin, luotto- ja pankkitoiminnan ja varhaisen teollisuuden (mm. Venetsian laiva- ja Firenzen villateollisuus) lisäksi varakkaiden mesenaattien vuoksi myös taiteellisen toiminnan (kuvataide, veistotaide, kaupunkirakennustaide) keskittymiä. Taiteessa ihailtiin antiikin aikaa. Kiinnostus antiikkiin näkyi historiallisten muistomerkkien tutkimisena – arkeologian historian katsotaan usein alkavan italialaisen Flavio Biondon 'Historiarum ab inclinatione Romanorum imperii decades' -teoksesta (valm. 1453, julk. 1483). Keskeinen arkkitehtuuriteoreetikko oli Sebastiano Serlio, joka kirjoitti 'The five books on architecture' -nimellä nykyisin tunnetun kirjasarjan.

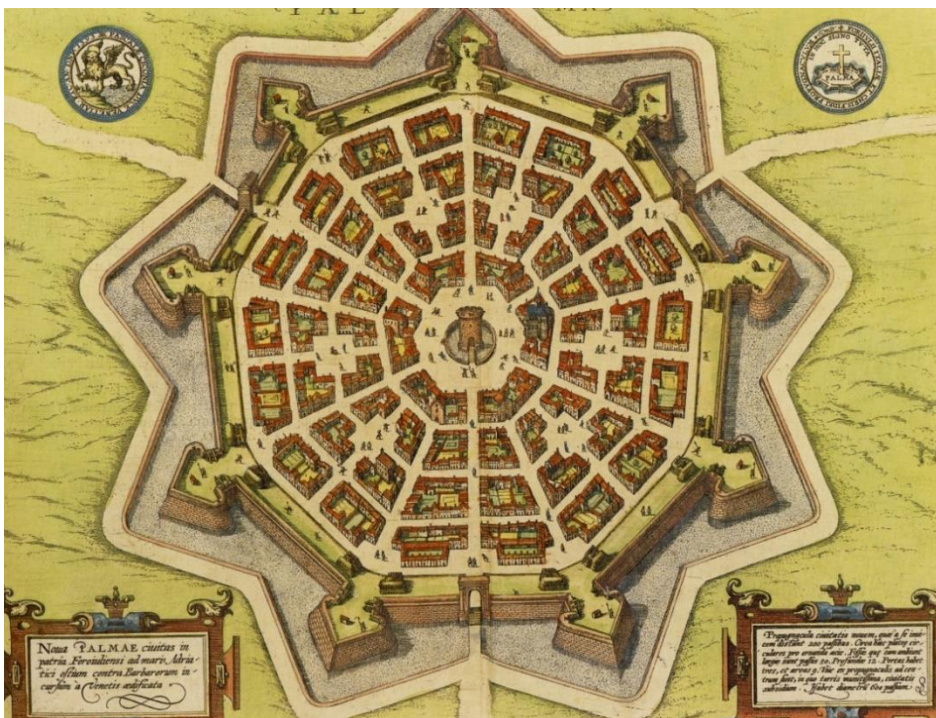


Kuva 58. Firenze oli renessanssin tärkein keskus. Kuva Lorenzo Rossellin Pienta della Catenasta (n. 1471–82). (Miika Norppa).

Myös monet julkishallinnon piirteet kehittyivät renessanssin ajan kaupungeissa (Short 1996). Tieteessä vaikutti mm. Vincin kylässä Toskanassa syntynyt ja Firenzessä työskennellyt Leonardo da Vinci, jonka keksinnöistä suurin osa kuitenkin jäi aikanaan toteuttamatta, mm. niiden tarvitseman energian huonon saatavuuden takia. Renessanssin ajan tunnetuin filosofi oli firenzeläinen Niccolò Machiavelli.

2.4.1 Renessanssin ajan kaupunkisuunnitteluihanteista ja arkkitehtuurista

Perspektiivin käyttöönotto renessanssin aikana firenzeläissyntyisen Filippo Brunelleschin ansiosta vaikutti huomattavasti kaupunkirakennustaitteeseen. Renessanssin ajan kaupunkiihanteena oli helposti puolustettava, tähden muotoinen kaupunki, jonka keskusaukiolta erkanivat suorat leveät kadut kohti kaupungin reunoja. Kaupunkisuunnittelun estetiikka oli hyvin geometrista. Tähdenmuotoisen kaupungin rakentamista rajoittivat monen kaupungin keskustassa tonttien monimutkaiset omistusoikeudet. Venetsian ulkopuolelle kuitenkin perustettiin tähden muotoinen, vesiestein ja bastionein suojattu linnoitus- ja sotilaskaupunki Palmanova vuonna 1593 (Johnston 1972:33–34, kuva 59.). Palmanovan suunnittelijana toimi Vicenzassa syntynyt Vincenzo Scamozzi. Oikeastaan koko Palmanovan kaupunki on yhtä suurta linnoitusta. Palmanovan ihanteen taustalla oli milanolaisen Antonio Averlino di Filaretin 1460-luvulla 'Trattato d'architettura' -kirjassaan esittelemä, nimellään Sforza-sukuun viittaava Sforzinda-ihannekaupunkimalli. Myös sienalainen Pietro di Giacomo Cataneo kehitti erilaisia linnoituskaupunkimalleja 1500-luvulla.



Kuva 59. Italian Palmanovan (1593) linnoituskaupunki renessanssiajan ideaalikaupunki Georg Braunin ja Frantz Hogenbergin kuvaamana. Kaupungin asemakaava on tähden muotoinen. (Wikimedia Commons).

Palmanovan ohella myös Italian Urbinoa (kuva 60.) on pidetty renessanssin ihannekaupunkina. Urbinon kuuluisimpiin rakennuksiin kuuluu vuosina Urbinoa 1444–1482 hallinneelle Federico III da Montefeltrolle rakennettu Palazzo Ducale. Pienzan Piazza Pio II edustaa myös 1400-luvun ihanteiden mukaista kaupunkisuunnittelua. Sienaissa syntynyt Francesco di Giorgio puolestaan laati 1480-luvulla ihannemallin radiaali- ja kukkulakaupungeille. Lähelle hänen kukkulakaupungin ihannetta tulee tieverkoltaan spiraali- tai kotilomainen Mougins (kuva 61.) Etelä-Ranskassa. Spiraalimaihe oli 1500-luvulla suosittu myös Vatikaanissa (Pietarinkirkon katoksen pylväiköt ja Bramanten portaat) ja Venetsiassa (Palazzo Contarine del Bovolo). Kukulakaupunkeja rakennettiin Italiassa kuitenkin jo keskiajalla ja useiden italialaisten kukkulakaupungin juuret ulottuvat jopa etruskien aikoihin asti. Taiteilija Fra Carnevale laati 1400-luvulla aikakauden kaupunki-ihanteista maalauksia (kuva 62.).



Kuva 60. Italian Urbinoa pidettiin 1400-luvulla ideaalikaupunkina. (Il conte di luna/ Wikimedia Commons).



Kuva 61. Rakenteeltaan kotilomainen Mougins Ranskassa. (Google Earth 2014).



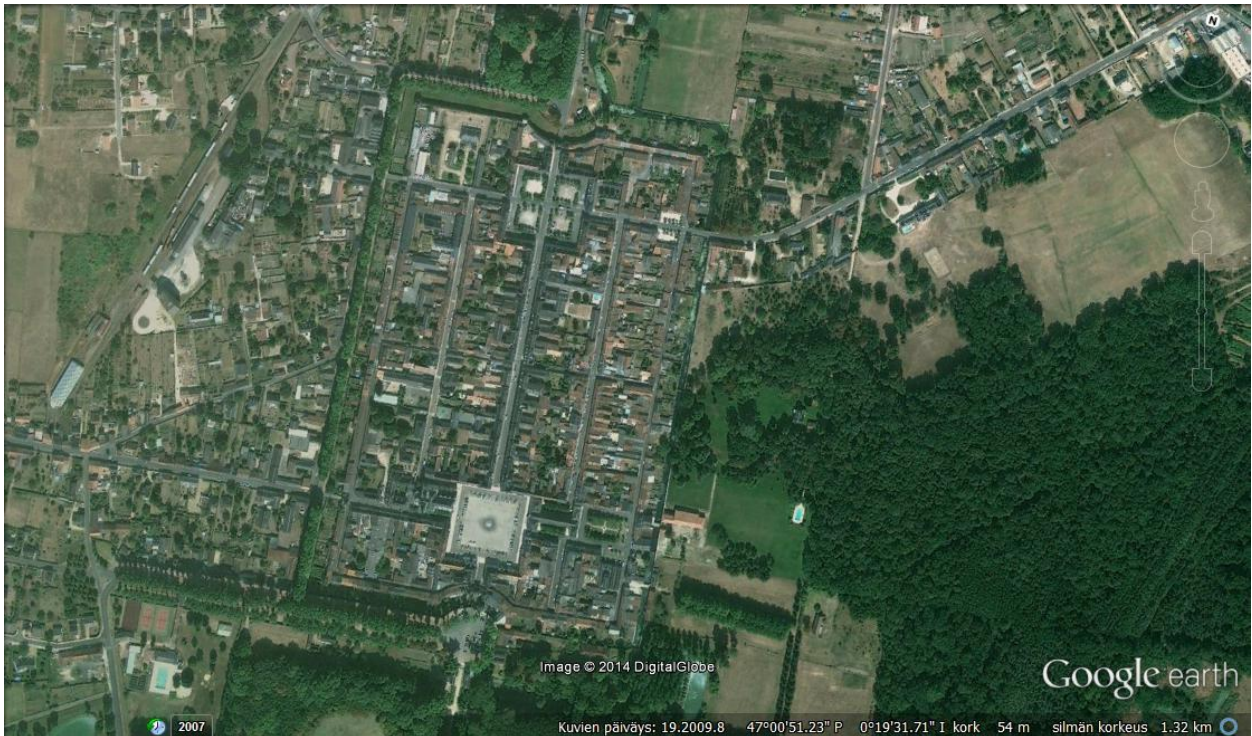
Kuva 62. Fra Carnevalen maalaus ideaalikaupungista 1480-luvulta. (Wikimedia Commons).

Kaupunkisuunnittelun teoreettinen tarkastelu siis lisääntyi renessanssin aikana – yhtenä syynä tähän olivat kaupunkien puolustuksen uudistamistarpeet tykistön kehittymisen takia. Tähtenmuotoisen kaupungin ihanteesta huolimatta myös suorakulmaisia kaavoja laadittiin renessanssin aikana, kiinnostava esimerkki on Etelä-Saksassa sijaitsevan, 1599 kaivoskaupunkina sekä protestanttisille pakolaisille perustetun, sisäkkäisiin neliöihin perustuva, Italiassa ja Hollannissa matkailleen taiteilija Albrecht Dürerin malliin (1527) nojautuva, mutta Heinrich Schickhardtin suunnittelema Freudenstadtin (kuva 63.) kaava. Dürer oli ilmeisesti tietoinen myös vuonna 1521 valloitetun atsteekkien Tenochtitlánin kaavasta. Tenochtitlánin keskusta sijaitsi nykyisen Mexico Cityn keskusaukion eli Zócalon paikalla ja sen katuverkko on vielä osin paikoillaan. Ranskassa suorakulmaisesta kaavasta erikoinen esimerkki on arkkitehti Jacques Lemercierin 1600-luvulla suunnittelema ideaalikaupunki Richelieu (kuva 64.). Renessanssin aikana yleistyi myös arkkitehtonisesti yhtenäisten rakennuskokonai-

suuksien ja aukoiden suunnittelu, varhainen esimerkki tästä on Firenzen Piazza della Santissima Annunziata (Hall 2010:14,16–17,19,21). Järjestelmällisyydessä oli kyse keskiajan koetun kaotisuuden järjestämisestä. Epäjärjestyksen ja epävakauden voittaminen olikin renessanssin ajalla muutoksen ajureista tärkeimpiä.



Kuva 63. Freudenstadtin asemakaava perustuu sisäkkäisiin neliöihin. (Google Earth 2014).

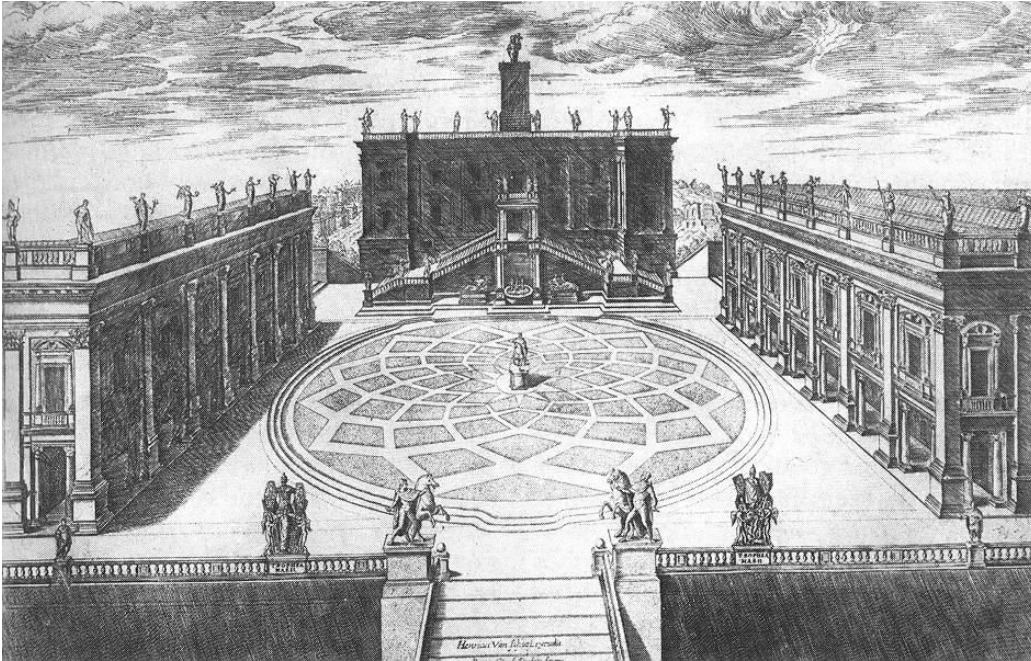


Kuva 64. Richelieun asemakaava on symmetrinen. Keskeisiä elementtejä ovat puolikaaren muotoiset sisäänkäynnit ja neliön muotoiset torit. (Google Earth 2014).

Renessanssin arkkitehdeista huomattavimpia edellä mainitun Filippo Brunelleschin (mm. Firenzen duomon suuri, rakenteensa puolesta Pantheon-vaikutteinen kupoli, kuva 65.) ohella olivat Toskanan maaseudulla syntynyt, mutta Firenzessä, Bolognassa ja Roomassa työskennellyt Michelangelo (mm. aukiosommitelmaltaan esikuvallinen Rooman Piazza del Campidoglio (kuva 66.) ja Firenzen Medici-kappeli), genovalaissyntyinen Leon Battista Alberti (mm. Firenzen Palazzo Rucellai, kirja 'De re aedificatoria', 1452), firenzelaissyntyinen Bernardo Buontalenti (Palazzo Pitti), padovalaissyntyinen Andrea Palladio (mm. Venetsian San Giorgio Maggioren kirkko, Vicenzan palatsit, Euroopan vanhin säilynyt sisäteatteri Teatro Olimpico Vicenzassa, lukuisat maaseutuhuvilat), pienestä Fermignanosta lähtöisin ollut, mutta mm. Milanossa ja Roomassa työskennellyt Donato Bramante (mm. Vatikaanin Pietärinkirkko ja Rooman Tempietto, kuva 67.), Arezzossa syntynyt Giorgio Vasari (mm. Firenzen Palazzo degli Uffizi ja Corridoio Vasariano eli Vasarin käytävä) ja venetsialaissyntyinen Giorgio Spavento (mm. Rialton silta). Renessanssin ajan arkkitehtuurissa tavoiteltiin harmoniaa geometrysten suhteiden avulla. Venetsian Piazza ja Piazzetta San Marcolla sekä Firenzen Piazza della SS Annunziataalla on myös nähtävissä renessanssiajan kaupunkisuunnittelua.



Kuva 65. Firenzen duomon massiivinen kupoli on renessanssiarkkitehtuurin mestariteoksia. (Miika Norppa).



Kuva 66. Rooman Piazza del Campidoglio aukiosommitelma on ollut esikuvallinen ympäri maailmaa. Étienne Dupérac'in kaiverrus vuodelta 1568. (Wikimedia Commons).



Kuva 67. Rooman Tempietto, esikuva useiden merkkirakennusten kupoleille. (Miika Norppa).

2.4.2 Medicien ja muiden mahtisukujen vaikutuksesta renessanssiajan Italian kaupunkien kehityksessä

Katedraalien ja hallintorakennusten rinnalla pankkisukujen (Firenzen Medicit ja Strozzi), paavillisten (Rooman Farneset), piispaallisten (Milanon Viscontit) ja sotilaallisten (Milanon Sforzat) sukujen sekä varakkaiden kauppiaiden yksityisasunnoikseen keskustoihin rakennuttamat kaupunkipalatsit olivat olennainen osa renessanssiajan kaupungin loistoa. Kaupunkipalatsit ovat yleisiä myös Venetsiassa ja Veronassa. Varakkaat suvut toimivat rakennus- ja sisustusarkkitehtien, kuvataiteilijoiden, kuvanveistäjien ja tiedemiesten mesenaatteina. Firenzen Palazzo Medici-Riccardi (ark. Michelozzo di Bartolomeo, kuva 68.), Firenzen Palazzo dello Strozzi ja Palazzo Strozzi (ark. Marcello Piacentino, ark. Benedetto da Maiano) ja Rooman Palazzo Farnese (ark. Antonio da Sangallo nuorempi) ovat näistä suvuista ja palatseista kenties tunnetuimpia. Palazzo della Cancellerian rakennutti kardinaali Riario. Venetsiassa vaikutusvaltaisimpia sukuja oli Contarini, joka rakennutti Ca' d'Oro -palatsin ja Palazzo Contarini del Bovolon sekä Foscari-suku (palazzo Foscari). Milanossa vaikuttivat Visconti-suku (mm. Palazzo Visconti) ja Sforza-suku, joka mm. muutti Castello Sforzescon sisätilat palatsimaisiksi ja Torinossa Savoy-suku. Rooman mahtisukuja olivat mm. Colonna (mm. Palazzo Colonna) ja Orsini (Palazzo Orsini). Roomassa vaikuttivat myös paavit: Palazzo del Quirinale rakennutettiin paavien kesäasunnoksi. Ferraraa, Modenaa ja Reggiota hallitsi Este-suku (mm. Palazzo dei Diamanti), Parmaa ja Piacenzaa Farnese-suku (mm. Palazzo Farnese), Mantovaa Gonzaga-suku (Palazzo Ducale) ja renessanssin ihannekaupunkina pidettyä Urbinoa Montefeltro-suku (Palazzo Ducale). Bolognassa keskeinen hallitsijasuku oli Bentivoglio (Palazzo Bentivoglio, tuhoutunut) ja Sienessa Petrucci. Firenzen mahtisukuihin kuuluivat myös Rucellai- (Palazzo Rucellai) ja Pazzi-suvut (Palazzo Pazzi). Genovassa rakennettiin runsaasti palatseja 1500- ja 1600-luvuilla mm. Grimaldi-, Spinola-, Lomellini ja Balbi-sukujen toimesta. Genovassa palatsit keskittyivät tietyille kaduille (erit. Strada Nuova). Palatseja rakennettiin Italian renessanssiajan varakkaiden sukujen toimesta kuitenkin myös maaseudulle.



Kuva 68. Firenzen Palazzo Medici-Riccardi, Italian kaupunkien renessanssipalatsista tunnetuin. Medicit tekivät renessanssiajan Firenzestä merkittävän pankkikaupungin. (Miika Norppa).

Palatsien lisäksi renessanssiajan kaupunkiin rakennettiin mm. katettuja tiloja liiketoiminnalle: nk. Loggia dei Mercanti useissa kaupungeissa, Bolognan Palazzo dei Banchi, Venetsian Fabbriche Nuove ja Procuratie jne. Varakkaat suvut osallistuivat myös kirkkojen ja katedraalien rakentamiseen. Kaupungit saivat uusia kaupungintaloja, joista hienoimpiin kuuluu Vicenzan Basilica Palladiana.

Medicit toimivat mm. eurooppalaisten kuninkaallisten sekä paavien pankkiireina ja suvusta myös tuli neljä paavia. Medicit rahoittivat mm. teollisuuden kehitystä, sotia ja löytöretkiä. Mediceillä oli pankkikonttoreita paitsi useissa Italian kaupungeissa, kuten Roomassa, Firenzessä, Pisassa, Milanossa ja Venetsiassa, myös Ranskan Avignonissa ja Lyonissa, Sveitsin Genevessä, Espanjan Barcelonassa, Belgian Bruggessa ja Englannissa Lontoossa. Lisäksi Mediceillä oli yhteistyötä muiden, usein italialaisten, pankkiirien kanssa muissa kaupungeissa – Italiassa mm. Genovassa, Bolognassa ja Napolissa, Saksassa Lyypekissä ja Kölnissä ja Espanjassa Valenciassa. Medicien pankkitoiminta oli jo varhain hyvin kansainvälistä.

Mahtisuvut toimivat renessanssin aikana merkittävinä taiteen mesenaatteina. Italian kuvataiteessa vaikuttivat renessanssin aikana mm. San Giovanni Valdarnon pikkukaupungista lähtöisin ollut, mutta mm. Pisassa ja Firenzessä työskennellyt Masaccio, firenzeläissyntyinen Botticelli, Vincin kylässä Toskanassa syntynyt, mutta mm. Firenzessä, Roomassa, Bolognassa ja Venetsiassa vaikuttanut da Vinci, urbinolaissyntyinen Raphael, yllä mainittu Michelangelo ja Veneton maaseudulla syntynyt, mutta Venetsiassa opiskellut ja työskennellyt Titian. Suurin osa renessanssin taiteilijoista tuli Toskanan ja Veneton alueelta ja suurin osa melko suurista, yli 10 000:n asukkaan, kaupungeista (Hall 1998:100). Myöhäiskeskiajan kuvataiteilijoista lähellä Firenzeä syntynyt ja Padovassa, Firenzessä ja Assisissa työskennellyt

Giotto lienee tunnetuin ja renessanssin ajan taiteellisen kukoistuksen esi-isistä tärkein. Barokin aikakaudella italialaisen kuvataiteen perinteitä jatkoivat mm. milanolaissyntyinen Caravaggio ja venetsialaissyntyinen Tiepolo. Freskomaalaukset olivat suosittuja niin renessanssin kuin barokin aikana – etenkin sisäseinissä, mutta myös ulkoseinissä. Freskojen historia kuitenkin ulottuu pitkälle antiikin aikaan.

Varakkaat italialaiset suvut vaikuttivat myös ruokakulttuurin kehittymiseen – esimerkiksi jäätelö oli Medicien käyttämän arkkitehdin Bernardo Buontalentin kehittämä, tosin alun perin kiinalainen herkku, ja Firenze on edelleen maailman ”jäätelöpääkaupunki”.

2.4.3 Renessanssin vaikutteiden leviämisestä Italiasta muualle Eurooppaan

Italiasta renessanssin vaikutteet levisivät ympäri Eurooppaa. Italialainen arkkitehtuuri ei yleensä siirtynyt sellaisenaan, vaan rakentamisessa yhdisteltiin paikallisia ja italialaisia elementtejä. Vaikutteiden leviämistä edesauttoi italialaisten arkkitehtien siirtyminen kuningaskunnasta toiseen. Venäjää alueellisesti laajentanut ja mongolit karkottanut Venäjän valtakunnan tsaari Iivana Suuri käytti italialaisia renessanssiarkkitehteja Moskovan Kremlin Uspenskin katedraalin (1479) ja Kremlin alueella sijaitsevan palatsin, Granovitaya Palatan (1491), suunnittelussa. Bertoniin (1977:28,32,34) mukaan Kremlin uudistamiseen osallistui lukuisia italialaisarkkitehteja. Krakovan Wavelin linnaa uusittiin 1500-luvulla renessanssi-ilmeen mukaiseksi Puolan kuningas ja Liettuan suurruhtinas Sigismund I:n toivomuksesta, italialaisten mestarien toimesta. Myös merkittävän kauppakaupungin kauppahalli (kuva 69.) rakennettiin uudelleen renessanssiasuun, ilmeisesti Krakovan linnassa asuneen italialaissyntyisen kuningatar Bona Sforzan kotikaupungin Lombardian Vigevanon keskusaukiota Piazza Ducalea jäljitellen. Krakova toimi Puolan pääkaupunkina 1038–1569 sekä Puola-Liettuan (1569–1795) pääkaupunkina yhdessä Vilnan kanssa vuoteen 1596, jolloin pääkaupunkiasema siirtyi Varsovalle. Krakovaan oli perustettu yliopisto 1364 ja kirjapaino 1473. Yliopisto nousi profiililtaan merkittäväksi, sieltä valmistui mm. Nikolaus Kopernikus. Bona Sforza kehitti myös Vilnaa, mm. suurherttuoiden palatsia ja kirkkoja, italialaishenkiseksi. Italiassa ja Liettualla oli jo pitkään ollut vuorovaikutusta nk. meripihkatien kautta. Poznań, Lublin ja Lviv olivat tärkeitä kauppakaupunkeja – entisten hansakaupunkien ohella. Puolan uusiin kaupunkeihin kuului osin italialaisen arkkitehdin suunnittelema renessanssiajan mallikaupunki, kauppakaupunki Zamość. Poznańissa vaikutti italialainen arkkitehti Giovanni Battista di Quadro. Ranskaan italialaisia renessanssiarkkitehteja toivat 1500-luvulla mm. Ranskan kuningas Francis I ja hänen italialainen miniänsä. Myös Loiren laakson renessanssilinnojen parissa työskenteli runsaasti italialaisia arkkitehteja – linnat saivat puolustusroolin rinnalle yhä enemmän arkkitehtonisia piirteitä. Euroopan kuninkaalliset ja aatelliset rekrytoivat renessanssiarkkitehteja myös Flanderin alueelta.



Kuva 69. Puolan Krakovan italialaishenkinen kauppahalli kuvastaa renessanssiajan kauppa- ja hallintokaupungin kukoistusta. (Miika Norppa).

Pyhässä saksalais-roomalaisessa keisarikunnassa kaupungista toiseen kiertäneiden valtiopäivien järjestäjäkaupungit sekä kaupungit, joilla oli sija valtiopäivillä, hyötyivät asemastaan. Valtiopäivien järjestäjäkaupunkeihin lukeutuivat 1500-luvulla mm. nykyisen Saksan Augsburg, Regensburg ja Nürnberg. Valtakunnankaupungit olivat usein myös merkittäviä kauppa- ja hallintokaupunkeja. Augsburgissa renessanssiarkkitehtuuria edustaa Medici-suvun paikan 1500-luvulla ottaneen Fugger-kauppiassuvun jäsenille 1510-luvulla rakennettu Fuggerhäuser-rakennuskompleksi ja 1610–20-luvuilla rakennettu kaupungintalo.

2.4.4 Renessanssin ajan puutarharakennustaiteesta

Myös puutarharakennustaide kehittyi renessanssin ajan Italiassa. Keskiajasta poiketen renessanssin puutarhat eivät olleet enää pieniä kotitalouksien ruoantuotannon tai luostarien munkkien mietiskelyn ja rukouksen paikkoja, vaan sivistykselle ja rentoutumiselle omistettuja puutarhoja, jotka etenkin myöhäisrenessanssin aikana muuttuivat yhä laajemmiksi puistoiksi. Varhaisrenessanssin puutarhoille tyypillistä oli geometrinen järjestys ja harmonia – vastapainona vuosisatojen ajan jatkuneelle, mm. sotien ja ruttoepidemioiden aiheuttamalle kaaokselle. Vesialtaat, patsaat, pylväät ja temppelit olivat tyypillisiä koristeaiheita. Vihreyden

ja muotojen lisäksi renessanssin ajan puutarhoissa oli, pitkään jopa entisöijien piirissä vallinneen käsityksen vastaisesti, myös runsaasti kukkia: liljoja, krookuksia ja jasmiineja sekä sitruunapuita. Muotoon leikattu puksipuu oli tyypillinen.

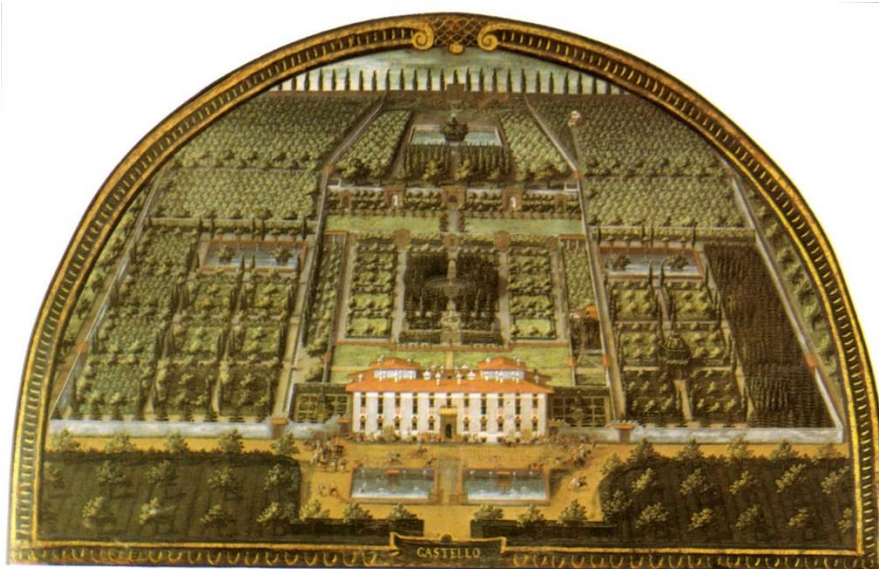
Renessanssin puutarhojen esikuvat löytyvät antiikista, mutta myös islamilaisesta Andalusiasta. Renessanssipuutarhan piirteisiin vaikutti voimakkaasti arkkitehti Leon Battista Alberti. Tärkeimpänä roomalaisena esikuvana renessanssipuutarhalle oli keisari Hadrianuksen rakennuttama Villa Adriana lähellä Tivolia – vaikutteita haettiin niin mittasuhteisiin, arkkitehtuuriin, koristeaiheisiin kuin vesitekniikkaan liittyen. Erityisen vaikutuksen teki Canopus, pylväiden reunustama, ympäröivää maisemaa heijastava, Niiliä kuvastava vesiallas, jonka päässä sijaitsee holvikaarella koristeltu serapeum, keinotekoinen luola, jota käytettiin juhlasalina (Italian Gardens 2011).

Tunnettuja renessanssipuutarhoja ovat Villa Medicin puutarha Fiesolella, Palazzo Piccolominin puutarha Pienza, Villa Madaman puutarha Roomassa, Villa di Castellon puutarha (kuva 71.) lähellä Firenzeä, Villa d’Esterin puutarha Tivolissa, Bobolin puutarha Firenzessä, Sacro Bosco Bomarzossa, Villa Lanten puutarha Viterbossa ja Giustin puutarha Veronassa.

Puutarhojen tarkoituksiksi tuli miellyttää omistajia ja tehdä vaikutus vierailijoihin. Siksikin vaikutteiden lähteet olivat keisarillisia. Esimerkiksi patsaat ja grotot eli keinotekoiset luolat sisälsivät runsaasti viittauksia puutarhan rakennuttajaan ja hänen sukuunsa. Rooman ympäristöön puutarhoja rakennuttivat paavin asemasta keskenään kilpailleet kardinaalit. Tunnetuimpia esimerkkejä on Villa Farnesen puutarha. Vesirakentaminen paineella toimivine suihkulähteineen, putkineen ja kouruineen vietiin huippuunsa kardinaali Ippolito II d’Esterin rakennuttamassa Villa d’Estessä (kuva 70.), Tivolissa, jonka puutarhaan rakennettiin myös Rooman pienoismalli. Puutarhojen kautta kardinaalit esittelivät vaikutusvaltaansa, vaurautaan ja sivistystään. Myöhäisrenessanssia kohti mentäessä puutarhojen harmonian tilalle tuli dramatiikkaa, näyttävyyttä, teatraalisuutta ja viihdettä. (Italian Gardens 2011). Bobolin puutarhaan rakennettiin jopa amfiteatteri esityksiä varten.

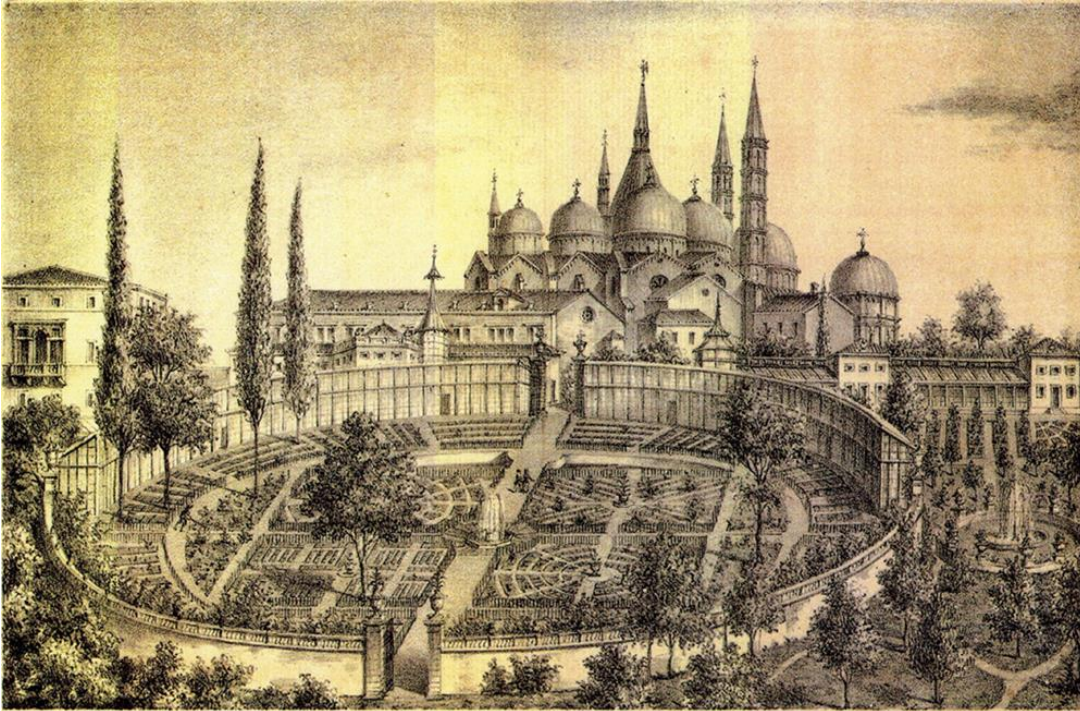


Kuva 70. Villa d'Esten loistelias renessanssi puutarha Italian Tivolissa. (Miika Norppa).



Kuva 71. Medicien Villa di Castellon renessanssi puutarha Giusto Utensin maalauksessa vuodelta 1599. (Wikimedia Commons).

Maailman vanhimpana yliopistollisena kasvitieteellisenä puutarhana pidetty Orto Botanico (kuva 72.) perustettiin Padovaan, Venetoon vuonna 1545. Puutarhan tarkoituksena oli edistää kasvien luokittelua ja kasvien lääkinällisten ominaisuuksien tutkimusta. Enää vain taikuskoon ja kansanperinteeseen liittyvä näyttö parantavista ominaisuuksista ei riittänyt. Pisan kasvitieteellinen puutarha perustettiin jo vuonna 1544, mutta sen sijainti on sen jälkeen muuttunut. Firenzen kasvitieteellinen puutarha perustettiin myös vuonna 1545 ja Bolognan vuonna 1568. Samoin Paviassa on ollut hyvin pitkään kasvitieteellinen puutarha.



Kuva 72. Padovan Orto Botanico, maailman ensimmäinen kasvitieteellinen puutarha. A. Tosinin litografia. (Wikimedia Commons).

2.4.5 Osmanien valtakunta ja sen vaikutteista eurooppalaisissa kaupungeissa

Osmanien valtakunta nousi renessanssin aikaan idässä. Sen pääkaupunkiin Istanbuliin rakennettiin suuri basaari ja Topkapin sulttaanipalatsi. Suleiman I auttoi nostamaan Osmanien valtakunnan suurvallaksi, johon kuului laajimmillaan (vasta barokin aikana v. 1683) mm. nykyinen Turkki, Kreikka, Kypros, Egypti, osia Libyasta, Tunisiasta ja Algeriasta, Syyria, Libanon, Israel, Irak, Kuwait, osia Saudi-Arabiasta, Armenia, Azerbaidžan, Georgia, Bulgaria, Romania, Moldova, osia Ukrainasta ja Venäjältä, Unkari, Albania, Bosnia ja Hertsegovina, Serbia ja Makedonia. Suleiman I:n aikakaudella (1520–1566) Istanbuliin nousi mm. lukuisia suuria ja näyttäviä moskeijoita (kuvat 73. ja 74.). Moskeijoiden esikuvana oli alun perin kristillinen rakennus, Hagia Sofia. Suleiman I:n pääarkkitehti oli Mimar Sinan.



Kuvat 73. ja 74. Istanbul kukoisti osmanien aikakaudella. Mimar Sinanin suunnittelema Süleymanin moskeija on Istanbulin moskeijoista suurin. (Miika Norppa).

Osmanit valloittivat Euroopassa Turkkia, Kreikkaa ja Balkania 1300-luvulta lähtien. He etenivät myöhemmin valloituksillaan Budaan asti, mutta heidät käännytettiin Wienissä barokin aikakaudella vuonna 1683. Nykyisestä Budapestista osmanit vetäytyivät vuonna 1686 – Unkarin kuningaskunnan pääkaupunki siirrettiin nykyisestä Bratislavasta takaisin Budaan kuitenkin vasta vuonna 1784. Ateenasta osmanit vetäytyivät vasta vuonna 1833. Pohjoisin osmanien rakennuttama minareetti on Unkarin Egerissä. Kyproksella osmanit olivat läsnä vuosina 1571–1748, Kreetalla vuosina 1669–1898 ja Rodoksella vuosina 1522–1912. Osmanien valtakuntaan kuului myös laajoja osia Lähi-Idästä ja Pohjois-Afrikasta.

Unkariin, esim. Pécsiin, on jäänyt osmanien ajasta fyysisiksi muistomerkeiksi mm. kylpylöitä, moskeijoita, turbaanein koristeltuja hautakiviä sekä joitakin taloja. Balkanilla muslimien osuus väestöstä on yhä korkea Kosovossa, Albaniassa ja Bosnia-Hertzegevinassa ja Makedoniassa, ja myös moskeijat ovat yleisiä. Albaniassa on jopa yli 800 moskeijaa. Osa Balkanin alueen moskeijoista on 1400-luvulta (esim. Makedonian Tetovossa vuodelta 1495 ja Skopjessa 1438, 1463 ja 1492, Albanian Elbasanissa 1482 ja Korçëssa 1494, Bosnia-Hertzegevinan Sarajevossa 1462). Bulgarian Plovdivissä on jopa 1300-luvulta peräisin oleva moskeija ja Yambolissa 1400-luvulta. Ateenan keskustassa on moskeija 1450-luvulta ja Kreikassa on 1400-luvun moskeijoita useita, mm. Ioninassa, Seriassa, Verresissa ja Thessalonikessa. 1500-luvun moskeijoita Balkanilla onkin sitten jo enemmän. Skopjessa, Sarajevossa ja Bitolassa, Serresissa ja Thessalonikessa on säilynyt vanhoja basaareja. Skopjessa on 1400-luvulla rakennettu hamam ja samalla vuosisadalta peräisin olevia caravanseraita eli majataloja. Bosnia-Hertzegevinan Mostarin Stari Mostin vanha, osmanien rakennuttama silta (1566) tuhoutui Bosnian sodassa vuonna 1993, mutta on rakennettu uudelleen (2004).

Osmanien siltoja on myös mm. Sarajevossa, Višegradissa, Konjicissa ja Bisticassa. Bosnia-Hertzegevinassa on 1500-luvulla valmistuneita moskeijoita ainakin Mostarissa, Sarajevossa, Banja Lukassa, Tuzlassa, Bihaćissa, Livnossa ja Počiteljissa. Bihaćissa on vanha moskeijaksi muutettu kirkko. Serbian Belgradissa on vuoden 1575 tienoilla valmistunut moskeija. Sofiassa on moskeija vuodelta 1576. Montenegron Podgoricassa on mm. osmanien rakennuttama kellotorni, silta ja hamam. Kreetan Hanian venetsialaisessa satamassa on osmanialajalta säilynyt vanha moskeija, josta minareetti tosin on purettu. Kaupungissa on osmanien ajalta myös minareetilla varustettu kirkko, minareetti, vanha hamam sekä suihkulähde. Samoin Kreetan Rethymnonissa on säilynyt moskeija. Rodoksella on säilynyt osmanien jäljiltä mm. moskeijoita, hautausmaa, kirjasto ja kylpylä. Kosilla on vanha moskeija. Edellä mainittujen Balkanin maiden ohella myös Kyproksella ja Montenegrossa on varsin suuret muslimivähemmistöt. Kyproksella on säilynyt useita vanhoja moskeijoita: Larnacassa, Nicosiassa ja Famagustassa. Famagustan moskeija Lala Mustafa Pasha Mosque on entinen goottilainen katedraali, rakennukseen on kytketty minareetti ja matala sivurakennus. Istanbulissa paitsi Hagia Sofia, myös Kalenderhane Camii -moskeija on entinen bysanttilainen kirkko – siihen on myös liitetty minareetti. Montenegron Uljincissa on 1500-luvulta periytyvä moskeija. Krimin niemimaalla, Ukrainassa on säilynyt 1300-luvulla rakennettun moskeijan jäänteitä ja useampi 1500-luvulla rakennettu moskeija. Romanian vanhin säilynyt moskeijarakennus on vuodelta 1575. Bulgariassa on vanhoja, 1300–1700-luvulla rakennettuja, moskeijoita mm. Plovdivissa, Yambolissa, Sofiassa, Razgradissa ja Shumenissa. Moniin Länsi-Euroopan maihin muslimien tulo on kuitenkin huomattavasti myöhäisempää perua.

2.4.6 Antwerpenista maailmankaupan keskus

Vahvoja kauppakaupunkeja kehittyi renessanssin ajan lopulla Välimeren ohella myös muualle Euroopan rannikoille, mm. nykyisen Belgian ja Hollannin alueelle, joka oli kauppayhteyksien kautta vahvasti kytköksissä Italiaan. Myös flaamilaiset kuvataiteilijat matkustivat Italiaan ja täten myös Italian kulttuurinen renessanssi resonoi vahvasti nykyisen Belgian ja Hollannin kaupungeissa (Clark 2009:86). Tunnettuja taiteilijoita renessanssin ja barokin ajan Belgiassa ja Hollannissa olivat mm. Maaseikin pikkukaupungissa syntyneet, mutta Bruggessa ja Ghentissa vaikuttaneet van Eyckin veljekset, 's-Hertogenboschilaissyntyinen Hieronymus Bosch, Brysselissä ja Antwerpenissä vaikuttanut Brueghelin perhe, Siegenissä syntynyt ja mm. Kölnissä, Antwerpenissä, Italiassa ja Espanjassa asunut Peter Paul Rubens, antwerpeniläinen, myöhemmin Italiassa ja Lontoossa asunut Anthony van Dyck, antwerpeniläinen, myöhemmin Haarlemissa asunut Frans Hals, leideniläinen, myöhemmin Amsterdammassa asunut Rembrandt ja delftiläinen Johannes Vermeer. Muodissa olivat etenkin maiseimat, laatukuvat, muotokuvat sekä kukka-, ruoka- ja esineasetelmat. Asetelmissa korostui yltäkylläisyys. Saksan renessanssin tunnetuimpia taiteilijoita olivat nürnbergiläiset Albrecht Dürer ja Holbeinit.

Antwerpen (kuva 75.), jonka kultainen kausi ajoittui vuosiin 1492–1585, seurasi Bruggea alueensa kaupallisena keskuksena (O'Brien 2001). Brugge oli heikentynyt 1400-luvulla Zwin-joen liettymisestä johtuneen meriyhteyden katkeamisen vuoksi. Antwerpenista kehittyi

sekä Euroopan sisäisen kaupan että merenkulkuun perustuneen mannerten välisen kaupan keskus, jossa talouden ohella kukoisti rakennustaide, sisustus- ja kuvataide, kustannus- ja kirjanpainotoiminta, tiede ja käytännön tietotaito. Saksan Mainzissa syntynyt Johannes Gutenberg oli keksinyt painokoneen 1436, minkä jälkeen painokoneet sekä painotoiminta liiketoiminnan alana olivat nopeasti alkaneet yleistyä eurooppalaisissa kaupungeissa 1400-luvun jälkipuoliskolla. Antwerpenin ohella Venetsia oli merkittävä kaupunki kirjanpainatuksessa. Satamamaisemia olivat kaupan lisääntyessä alkaneet vahvasti leimata telakat ja suuret purjelaivat. Taiteen mesenaatteina toimivat varakkaat hallitsijat, aateliset, kauppiat sekä kirkko.



Kuva 75. Antwerpenin historiallinen kukoistus kaupallisena keskuksena kuvastuu kaupungin keskusaukion arkkitehtuurissa. (Miika Norppa).

Antwerpenista tuli Portugalin hallitseman maustekaupan jatkojakelun keskus pohjoisessa Euroopassa. Italian kaupungeilta Antwerpen vei johtajan roolin pankkitoiminnassa (Clark 2009:155). Antwerpenin pörssi oli perustettu jo vuonna 1460, muita seurasi 1500-luvulla: Lyon 1506, Augsburg 1540, Toulouse 1549, Köln 1552, Hampuri 1558, Lontoo 1571. Uusien pankkien ja pörssien perustaminen liittyi kaupallisen vallankumouksen (löytöretket ja maailmankauppa) alkamiseen. Pörssi-instituution juuret ovat kuitenkin Bruggessa, jossa on yhä olemassa Ter Beurze -niminen talo (rak. 1423, kuva 76.). Nimi tulee talon omistajan sukunimestä (Van der Beurze). Bruggessa toimi renessanssin aikaan mm. genovalaisia, firenzeiläisiä, venetsialaisia, luccalaisia, kastilialaisia, englantilaisia ja saksalaisia kauppiaita. Kauppiat rakennuttivat kaupunkiin näyttäviä taloja. Myös yrittäjien oikeuksia ajavia kauppakamareja ryhdyttiin perustamaan, ensimmäinen avattiin Ranskan Marseilleen vuonna 1599.



Kuva 76. Pörssi-instituution juuret ovat 1400-luvulla kauppakaupunkina kukoistaneessa Bruggessa. Ter Beurze -talo (rak. 1423). (Chivista/ Wikimedia Commons).

2.4.7 Lissabon merivaltana

Lissabon voimistui samoihin aikoihin Antwerpenin kanssa. Yksi syy näiden kaupunkien nousulle oli uusissa purjehdusreiteissä. Kannustimena löytöretkille lähtöön toimi mm. ylellisyystuotteita, kuten silkkiä, mausteita, parfyymeja, lääkkeitä, jalokiviä ja posliinia välittäneen ja yläluokkaa vaurastuttaneen Silkkitien kaupan ehtyminen 1400-luvulla ja tästä seurannut tarve löytää uusia merireittejä Intiaan ja Kiinaan. Silkkitietä pitkin oli kulkeutunut myös tietoa, ideoita ja innovaatioita. Euroopassa luonnonvarat olivat väestönkasvun ja kestäättömän kulutuksen seurauksena hupenneet: metsiä oli hakattu paljaaksi peltoja, laitumia, rakennuksia, laivoja ym. varten, vesistöjä oli liikakalastettu jne.

Pienen Portugalin onnistuminen Aasiaan, Afrikkaan ja Amerikkaan ulottuneen meri-imperiumin luomisessa perustui tietoon ja kokemukseen merenkulusta, saaliinhimoisuuteen, roh-

keuteen sekä osin myös onneen (Cameron & Neal 2003: 139–141). Portossa syntynyt Portugalin kuningaskunnan prinssi Henrik Purjehtija (1394–1460) oli edistänyt eurooppalaisia löytöretkiä ja kaupankäyntiä. Merenkulkua helpottivat huomattavasti navigointiin liittyvät keskiaikaiset innovaatiot. Magneettinen kompassi oli kehitetty Kiinassa mahdollisesti jo noin 250 eaa., mutta ensimmäinen maininta kompassista Euroopassa on vuodelta 1190, ja kompassin käyttö yleistyi vieläkin myöhemmin. Kompassi tuli Eurooppaan ilmeisesti muslimien välityksellä. Kulmamittauslaite jaakobinsauvan puolestaan mainitsee provencelainen matemaatikko Levi ben Gerson 1300-luvulla. Kreikkalaisten keksimää astrolabia kehittivät arabit, mm. matemaatikko Muhammad al-Fazari vuoden 800 tietämällä, mutta Euroopassa astrolabit yleistyivät 1200- ja 1300-luvuilla. Merellä käytettävät astrolabit tulivat käyttöön arviolta 1200-luvun lopulla. Kvadranttien käyttö alkoi renessanssin aikaan 1460-luvulla. Siitä kehitettiin myöhemmin 1730-luvulla oktantti. Sekstantti on vuodelta 1752. Efemeriditaulukot, joihin merkittiin taivaankappaleiden liikkeitä, yleistyivät merkittävästi 1400-luvulla. Ajankulua mitattiin tiimalasien avulla. Kartografian edistyminen on nähtävissä mm. espanjalaisen Abraham Cresquesin vuonna 1375 laatimasta Catalan Atlasista. Saksalainen Martin (von) Behaim laati ensimmäisen karttapallon vuonna 1492 – Amerikkaa tässä karttapallossa ei kuitenkaan vielä ollut.

Genovalaistaustainen Kristoffer Kolumbus purjehti Kastilian kuningatar Isabellan rahoittamana Atlantin yli ja löysi Bahamasaaret vuonna 1492. Firenzalainen, Sevillan Medicien pankkiin töihin päätyneenä – jo Mediceilla oli monikansallisia yrityksiä – ja portugalilaisten kanssa 1400-luvun lopulta purjehtinut Amerigo Vespucci puolestaan löysi Amerikan mantereiden vuosina 1501–1502. Portugalilainen Bartolomeu Dias purjehti ensimmäisenä eurooppalaisena Hyväntoivonniemen ympäri vuonna 1488 ja portugalilainen Vasco da Gama vuosina 1497–98 Hyväntoivonniemen kautta Intiaan. Vuonna 1497 genovalais-syntyinen, Englannissa asunut John Cabot purjehti Pohjois-Amerikkaan ja 1500-luvun alkupuolella ranskalainen Jacques Cartier Kanadaan.

Uusi Hyväntoivonniemen kautta kulkeva reitti helpotti merenkulkua siten, että arvokkaita lasteja ei enää täytynyt altistaa Punaisenmeren ja Persianlahden merirosvouksen armoille. Tämän seurauksena Välimeren asema merenkulkureittinä ja Venetsian asema maustekaupan keskuksena väliaikaisesti suhteellisesti heikentyi 1500-luvun alkupuolella (Newitt 2009:156; Norwich 2009b:12). Venetsiassa oli myös vaikeat ruttoepidemiat vuosina 1575–1577 ja 1630, jotka pienensivät kaupungin asukasluvua. Laajemmin italialaisten kaupunkien asemaan vaikuttivat italialaissodat vuosina 1494–1559. Lisäksi osmanit laajensivat valtakuntaansa 1500-luvulla, millä oli myös oma vaikutuksensa kaupankäyntiin. Portugalin asema kaukokaupassa voimistui huomattavasti 1500-luvun alussa. Juuri tämä voimisti Lissabonia (kuva 77.). Portugalilaiset purjehtivat Sri Lankaan 1505, Molukeille 1512, Kiinan rannikolle 1513, ja Filippiineille 1521. Portugalilais-syntyinen Fernão de Magalhães purjehti maailman ympäri vuosina 1519–21. Portugalin valta maailman merillä oli suurimmillaan 1530-luvulla. Kauppa Macaulla alkoi 1550-luvulla. Esteitä Portugalin merivallan laajentamiselle ja ylläpitämiselle kuitenkin asetti pieni väestömäärä ja laivaston rajallisuus.

Globalisaation on usein katsottu alkaneen löytöretkistä – varsin perustellusti on esitetty, että tarkkaan ottaen vuodesta 1571, jolloin vanha maailma kytkettiin Amerikkaan Filippiinien Manilan kautta (Flynn & Giráldez 2004). Samoihin aikoihin laadittiin uusia maailmankarttoja: Leuvenissa opiskelleen Gerardus Mercatorin ja Antwerpenissa syntyneen Abraham Orteliuksen toimesta 1560- ja 1570-luvuilla. Kaupunkien kartoittamisessa keskeinen teos oli 'Civitates Orbis Terrarum', kartasto, jonka ensimmäinen painos julkaistiin 1572. Australia löydettiin vasta barokin aikakaudella vuonna 1770 brittiläisen James Cookin toimesta – joskin tuoreet löydöt ovat viitanneet siihen, että eurooppalaiset olisivat käyneet Australiassa jo 1600-luvun lopulla.



Kuva 77. Lissabonin Torre de Belém (1519) kuvastaa kaupungin 1500-luvun merivallan tuomaa vaurautta. (Miika Norppa).

”Uuden maailman” löytäminen toi valtaisan määrän lisäresursseja ja vaurastumisen mahdollisuuksia eurooppalaisten hyödynnettäväksi: maata, arvokkaita kaivannaisia, kalavesiä, puuta jne. Uudesta maailmasta tuotiin Eurooppaan myös uudenlaisia viljelykasveja, jotka paransivat ravitsemustilannetta: peruna, maissi, tomaatti, paprika, papuja, maapähkinä ja kurpitsa. Tuotantoeläimistä amerikkalaista alkuperää on kalkkuna. Plantaaseilla ryhdyttiin viljelemään eurooppalaiselle yläluokalle ylellisyystuotteita, kuten sokeriruokoa (rommi ja sokeri itsessään), kahvia (alun perin Afrikasta), uutuuksia, kuten tupakkaa, kaakaota ja vaniljaa – sekä puuvillaa eurooppalaiselle vaateteollisuudelle. Amerikasta ovat peräisin myös ananas, chili, kumi, auringonkukka ja koka. Tupakkaa alettiin 1500-luvulla käyttää Euroopassa eri muodoissa – polttaa käärittynä, piipuissa ja – iranilaisen keksinnön kautta etenkin Lähi-

idässä – vesipiipuissa. Myöhemmin tupakkaa myös nuuskattiin. Ravinto- ja nautintokasvien lisäksi tuotiin lääkinnällisiin tarkoituksiin käytettäviä kasveja. Esimerkiksi Padovan kasvitieteelliseen puutarhaan tuotiin sen ensimmäinen amerikkalainen kasvi, haavojen hoitoon käytetty meksikolainen agave, vuonna 1561. Yläluokka oli kiinnostunut niin ikään eksoottisista koristekasveista. Amerikasta tuotiin Eurooppaan myös turkiksia ja jalopuuta. Espanja toi Amerikasta suuret määrät kultaa ja hopeaa. Plantaasituotantoa varten Atlantin yli kuljetettiin Afrikasta orjia, joita ostettiin rihkamaa vastaan. Portugali kuljetti orjia Brasiliaan ja paluumatkalta tuotiin Uuden maailman hyödykkeitä Eurooppaan. Afrikasta haalittiin myös mm. kultaa ja norsunluuta.

Aasian maustekauppa päättyi aluksi portugalilaisten käsiin. Portugalilla oli satamia Aasiassa Intiassa, Filippiineillä ja Maustesaarilla eli Molukeilla. Tärkeitä mausteita olivat mm. pippuri, kaneli, neilikka ja muskotti. Tee yleistyi virvoitusjuomana 1600-luvulla, ensimmäisen kerran sitä toivat Eurooppaan hollantilaiset vuonna 1610. Aasialaisperäisiä ovat myös indigo (Euroopassa 1700-luvulla) sekä silkkiäispuu, riisi, inkivääri, sahrami ja opium, jotka ovat olleet Euroopassa jo ennen ajanlaskun alkua. Kauppareittien uusi maantiede vaikutti Keski- ja Itä-Euroopan kaupalliseen asemaan heikentävästi, ainakin suhteellisesti.

2.4.8 Madrid Espanjan maailmanvallan pääkaupunkina

Madrid kukoisti reconquistan päätyttyä Habsburgien vallan alla Espanjan maailmanvallan pääkaupunkina – Sevilla kävi Lissabonin tavoin maailmankauppaa, mutta Sevillaa kontrolloitiin Madridista käsin. Habsburgit rakennuttivat itselleen Madridin ulkopuolelle El Escorial-renessanssipalatsin (1584) Juan Bautista de Toledon ja Juan de Herreran suunnittelemana. De Herrera suunnitteli – yhdessä Juan Gómez de Moran kanssa – myös vanhan kaupunkirakenteen keskelle kaiverretun Madridin keskusaukion Plaza de Mayorin (kuva 78.). Aukion suunnittelu alkoi vuonna 1560, mutta aukio valmistui vasta vuonna 1619. Kuvataiteessa Espanjassa vaikuttivat mm. Kreetan Irakleonissa syntynyt, Venetsiassa koulutautunut sekä Roomassa ja Toledossa työskennellyt El Greco ja Sevillassa syntynyt Diego Velázquez, ja myös kaunokirjallisuus kukoisti. Kastilian kaupungeissa oli tekstiili- ja metalliteollisuutta. Uudesta maailmasta, mm. Meksikon Zacatecasin ja Bolivian Potosín kaivoksilta (per. 1546) ja Afrikasta tuotiin niin paljon hopeaa ja kultaa, että niiden arvo romahti.



Kuva 78. Madridin Plaza Mayor on yksi Espanjan menneen maailmanvallan symboleista. (Miika Norppa).

Sevilla kasvoi mannerten välisen kaupan monopoliaseman ansiosta ja laivanrakennustoinnin keskuksena. Sevilla ei kuitenkaan hyötynyt kaupungin läpi virranneista rikkauksista niin paljon kuin se olisi voinut – suuri osa Uudesta maailmasta tuodusta kullasta, hopeasta ja edelleen rahoista meni muualle. Sevilla heikentyi toistuvien ruttoepidemioiden takia 1600-luvulla, minkä seurauksena sen kauppamonopoli purettiin ja myös Cádizin satamakaupungille myönnettiin kaupankäyntioikeudet. Sevillan heikentyminen liittyi myös Guadalquivir-joen liettymiseen ja siten kaupankäynnin vaikeutumiseen. Tämä heikensi myös perinteisen satamakaupungin Barcelonan asemaa. Cádiz vaurastui barokin aikakaudella 1700-luvulla Espanjan Amerikan kaupan monopoliaseman ansiosta. Merellä kapealla niemellä sijaitseva ja siten satamaa myrskyiltä suojaava Cádiz sai tuolloin merkittävän osan historiallisesta rakennuskannastaan. Kaupunki tunnetaan etenkin talojen katoilla sijaitsevista pienistä näkötorneista, joista kauppalasteja odottavat kauppiat tähytivät merelle.

2.4.9 Amsterdamin nousu maailmankaupan keskuksiksi

Antwerpenin heikkeneminen tapahtui Antwerpenin piirityksessä (1584–85), jonka aikana espanjalainen armeija piiritti kaupunkia. Piirityksen seurauksena kaupungin väkiluku puolittui. Uudeksi keskuksiksi kasvoi Amsterdam, jonka kukoistuskausi oli n. 1585–1659. Hollantilaiset olivat vuonna 1578 tehneet vallankumouksen, jossa vanhat vallanpitäjät oli syrjäytetty ja

jonka myötä kaupunki sai Espanjan kuningas Filip II:n hirmuhallinnosta poiketen hyvinkin liberaalin yhteiskuntajärjestyksen (Turunen 2015:225).

Amsterdam osin hyötyi Antwerpenista muuttaneista pakolaisista: käsityöläisistä, kauppiaista, pankkiireista ym. Esimerkiksi timantinhionta ja timanttikauppa siirtyivät Antwerpenista Amsterdamiin. Eurooppalaiset kaupungit ovatkin historiassa toistuvasti hyötäneet toisten kaupunkien epäonnesta. Uskontopolitiikaltaan liberaali Amsterdam hyötyi myös Espanjasta ja Portugalista vuosina 1492 ja 1497 karkotetuista ja inkvisition vainoja paenneista, usein ammattitaitoisista ja varakkaista juutalaisista – ja myöhemmin barokin aikana mm. vuosina 1572 ja 1685 Ranskasta uskonsotien vainoja paenneista hugenoteista. Amsterdammassa keskiössä oli kaupankäynti, työnteko ja voitot – ei uskonto. Amsterdammassa oli laaja sananvapaus, joka koski myös painettua sanaa. Antwerpenista yrittäjähenkisiä pakolaisia muutti myös Frankfurtiin, jonne perustettiin vuonna 1585 pörssi – tapahtuma, joka kylvi Frankfurtin finanssikeskuksen siemenen. Barokin aikakaudella 1700-luvulla juutalaisilla pankkiirisuvuilta, kuten Rothschildeilla oli suuri merkitys Frankfurtin pankkikeskuksen kehityksessä. Rothschildit perustivat konttoreita myös Lontooseen, Pariisiin, Wieniin ja Napoliin.

Amsterdammassa vallitsi työntekoa korostanut porvarikulttuuri, joka kytkeytyi myös protestanttisen suuntauksen kalvinismin oppeihin (ks. Max Weber ja protestanttinen etiikka). Ahkerasti kauppaa käyneet ja rakentamiseen tarvittavaa puuta mm. Pohjoismaista tuoneet hollantilaiset olivat edistyksellisiä myös laivanrakennuksen alalla – osin kaupankäyntirajoitusten takia: heillä ei ollut pääsyä Espanjan haltuun ottamaan Lissabonin satamaan vuoden 1592 jälkeen, vaan heidän täytyi purjehtia itse Intian valtamerelle. Voimakkaan laivaston ansiosta Hollannin keskeisiä kauppaa-artikkeleita, jopa tärkein, oli suolasilli. Hollantilaiset ja englantilaiset veivätkin Portugalilta asemia Aasian kaupassa Molukeilla ja Sri Lankassa – ja ranskalaiset mukaan lukien myös Karibiassa, osin laivoja ryöstämällä. Pieni Portugali ei pystynyt valvomaan kaupankäyntiä kahdella merellä. Englantilaiset, hollantilaiset ja ranskalaiset perustivat siirtokuntiaan myös Pohjois-Amerikkaan. (Cameron & Neal 2003).

Amsterdammasta tuli vuonna 1602 perustetun Hollannin Itä-Intian kauppakomppanian, maailman toisen monikansallisen yrityksen ja megakorporaation, keskuspaikka. Kauppakomppanian menestys perustui osin kauppiaiden käyttämien laadukkaisiin, alituisesti uusien tietojen myötä päivitettyihin karttoihin. Kartat olivat kauppasalaisuuksia. Samana vuonna 1602 perustettiin myös Amsterdamin pörssi. Amsterdamin pankki, maailman ensimmäinen keskuspankki, perustettiin vuonna 1609. Karibian kauppaan suuntautunut Länsi-Intian kauppakomppania perustettiin vuonna 1621. Hollantilaiset olivat innovatiivisia yrittäjiä ja kauppiaita: globalisaation pioneereja. He etsivät jatkuvasti uusia markkinoita ja kaupan muotoja (Raa et al. 2009). Kauppakomppanioilla oli Hollannissa monopoli Hyväntoivonniemen itäpuolen kaupankäynnissä ja se rikastutti hollantilaisia tukkukauppiaita, rahdin kuljettajia ja pankkiireja. Hollannille tärkein satama Aasiassa oli Batavia, nykyinen Indonesian pääkaupunki Jakarta. Amsterdam toimi kaupallisena ja logistisena entrepôt-kaupunkina sekä kaupallisen informaation keskuksena. Hollanti eli ulkomaankaupasta, joten monen muun maan harjoittamaan protektionismiin sillä ei ollut varaa, vaan kauppa oli suhteellisen vapaata. Ulkoma-

laisten kauppiaiden tuloa satamiin ja markkinoille ei estetty. Vietäville tuotteille sekä jalostettaviksi tuotaville ja edelleen vietäviksi tarkoitetuille tuotteille ei ollut tullimaksuja. Tästä ja luonnonvarojen puutteesta johtuen Hollannissa valmistetut tuotteet olivatkin pitkälle jalostettuja. Lisäarvo saatiin jalostuksen kautta. Maatalous oli samoin pitkälle kehittynyttä ja arvokkaihin tuotteisiin erikoistunutta ja siten kaupankäyntiä hyödyttävää.

Ensimmäisenä perustettu merkittävä kauppakomppania oli kuitenkin vuonna 1600 perustettu Englannin Itä-Intian kauppakomppania, varhainen osakeyhtiö – joskin eräänlaisia osakeyhtiöitä oli ollut jo 1200-luvulla. Englantilaisten tärkeimmät satamat Aasiassa olivat Intiassa ja Kiinassa. Portugalin asema Intian kaupassa alkoi heikentyä Swallyn taistelun jälkeen barokin aikana vuonna 1612. Jo tätä aiemmin Portugalin asemia oli vienyt Hollanti.

Englannin historian kultaisena kautena ja renessanssina talouden, runouden (mm. William Shakespeare) ja musiikin (mm. John Dowland) saralla on pidetty Elisabethin aikaa (1558–1603). Brittiläinen imperiumi alkoi tänä aikana hyötyä mannerten välisestä kaupasta. Hollannin kultaisen kauden (engl. Dutch Golden Age) jälkeen Lontoo nousi pohjoisen Euroopan merkittävimmäksi kauppakaupungiksi 1660-luvulla (O'Brien 2001). Amsterdam ei suoranaisesti heikentynyt, mutta kilpailun lisääntyessä sen osuus kaupasta väheni.

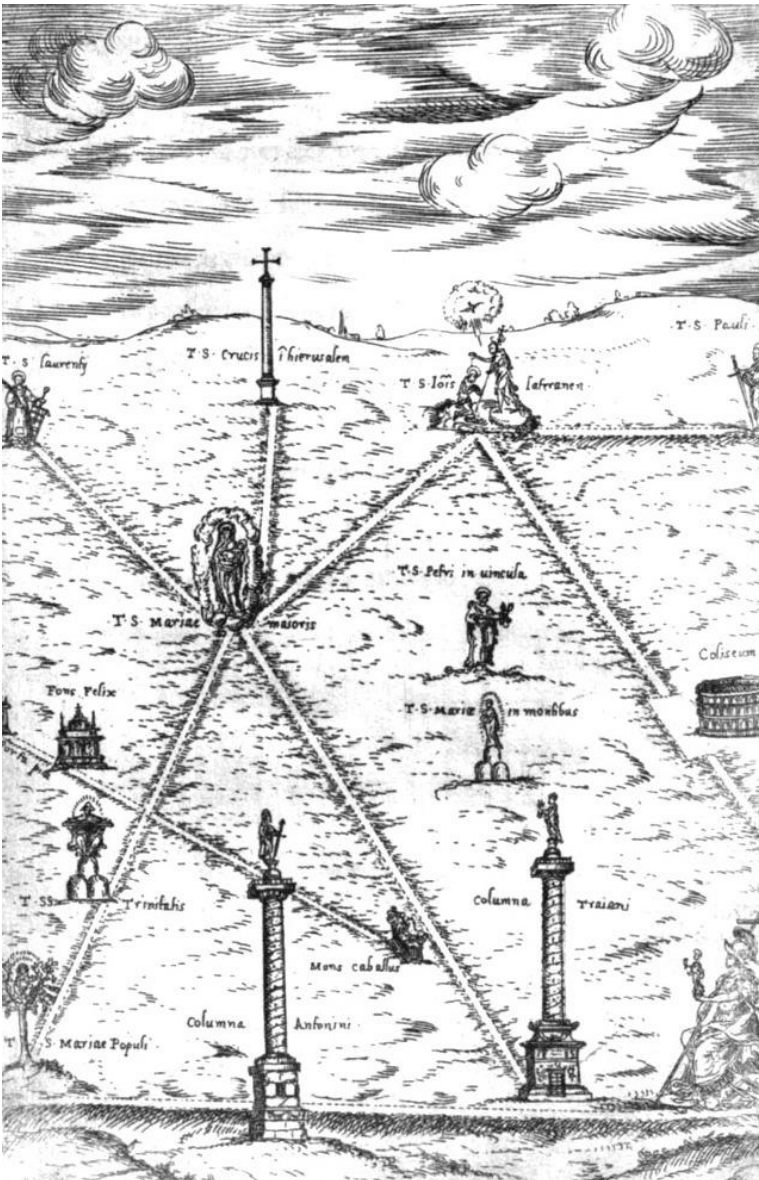
Vaikka järjestystä keskiajan epäjärjestykseen renessanssin ajalla saatiinkin, oli järjestys osin myös näennäistä. Myös renessanssin ajalla sodittiin (mm. osmanien valloitukset Itä-Euroopassa, Ruusujen sota Englannissa, Italialaissodat, Talonpoikaissodat Saksassa, Ranskan uskonsodat, Kahdeksankymmenvuotinen sota, Englannin ja Espanjan sota), koettiin kaupunkipaloja (mm. Bern 1405, Amsterdam 1421 ja 1452, Gouda 1438 ja Moskova 1547 ja 1571), tautiepidemioita, eikä tietenkään myöskään luonnonmullistuksilta, kuten maanjäristyksiltä (mm. Katalonia 1428, Rodos 1481, Istanbul 1509, Lissabon 1531 ja Ferrara 1570) vältytty.

2.5 Barokin ajan kaupungit

Renessanssia seurannut barokin aika oli monessa maassa absolutismin eli rajattoman itsevaltiuden aikaa. Itsevaltiuden aikakausi henkilöityy Ranskan kuninkaaseen, aurinkokuninkaaksi kutsuttuun Ludvig XIV:hen (1638–1715), mutta itsevaltiuus oli barokin aikana voimissaan myös mm. Venäjällä, Itävallassa, Portugalissa, Ruotsissa, Tanskassa, Preussissa ja Englannissa. Kaupunkien kannalta itsevaltiuden aika merkitsi kaupunkien autonomisuusasteen heikentymistä – joskin pää- ja hallintokaupungit usein hyötyivät kansallisen julkisen hallinnon keskittämispäätöksistä. Kaupunkien sosiaalisiiin ongelmiin alettiin 1700-luvulla hitaasti tarttua, mutta ongelmat periytyivät 1800-luvulle.

2.5.1 Barokin kaupunkisuunnitteluihanteiden synty paavin vallan Roomassa

Roomassa kuuluisa barokin ajan kaupunkiuudistus oli paavi Sixtus V:n (1520–90) katolisen reformaation eli vastauskonpuhdistuksen aikaan suunnittelema rituaalinen tieverkko (kuva 79.), joka tarkoituksena oli yhdistää uskonnollisia monumentteja toisiinsa ja helpottaa pyhiinvaeltajajoukkojen liikkumista kaupungissa (Haine 2001). Sixtus V:n suunnitelma sisälsi suuren osan barokin ajan kaupunkisuunnittelussa myöhemmin yleistyneistä teemoista. Roomaan rakennettiin suoraa, aksiaalisia katuja, jotka päättyivät näkymiin pylväistä, obeliskeista, suihkulähteistä ja tärkeistä rakennuksista. Paaveilla oli suuri merkitys Rooman kaupunkisuunnittelussa noin vuosina 1450–1650 (Kostof 1995:485–509).



Kuva 79. Paavi Sixtus V suunnitteli Roomaa 1500-luvulla. Vanha piirros. (Kuva 79).

Muita barokin ajan tunnetuimpia ja vaikutusvaltaisimpia suunnitelmia ovat mm. napolilaisen Gian Lorenzo Berninin suunnittelema Pietarin aukio (kuva 80.) Vatikaanissa sekä Francesco

de Sanctisin ja Alessandro Specchin suunnittelemat Espanjalaiset portaat ja monen suunnittelijan kädenjälkeä oleva Piazza del Popolo (kuva 81.) säteittäisine katuineen ja kaksoiskirkkoineen Roomassa. Rooman Piazza Navonan rakennuskantaa uudistettiin ja aukiolle pystytettiin näyttäviä suihkulähteitä Pope Innocent X:n toimesta barokin aikakaudella. Arkkitehti Filippo Raguzzinin uudistama Piazza Sant' Ignazio on myös tunnettu yhtenäinen roomalainen barokkiaukio. Monet Rooman kymmenistä suihkulähteistä ovat myös 1500- ja 1600-luvuilta. Ticcinossa, nykyisessä Sveitsissä syntynyt, mutta Roomassa vaikuttanut Francesco Borromini oli vaikutusvaltainen kirkkoarkkitehti. Hänen kirkoistaan tunnetuin on neljällä suihkulähteellä varustettu Chiesa di San Carlo alle Quattro Fontane kirkko.

Suuren koon käyttö vietiin katedraalirakentamisessa äärimmilleen myöhäisrenessanssia ja barokkia edustavassa Pietarinkirkossa (kuva 80.), Vatikanissa. Mittakaavan lisäksi erikoista Pietarinkirkossa oli myös kirkon asettaminen leveään kadun ja suuren torin muodostaman akselin pääteaiheeksi. Ellipsin tai amfiteatterin muotoista toria reunustamaan rakennettiin jumalan käsivarsia symboloivat kolonnadit. Pietarinkirkon edustalla on vielä toinen pienempi, Piazza del Campidoglio muotoinen aukio.



Kuva 80. Vatikaani on esimerkki ”pyhästä kaupungista”. Pietarinkirkko ja Pietarin aukio Vatikanissa. (Dfmalan/ Wikimedia Commons).



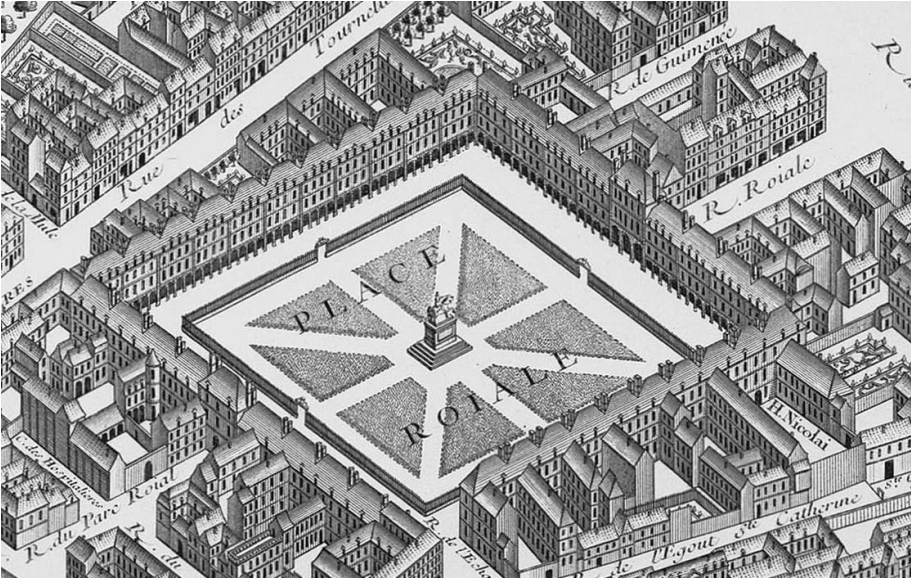
Kuva 81. Rooman Piazza del Popololta lähtee barokin ajan uudistusten seurauksena kolme pitkää säteittäistä katua. (Google Earth 2014).

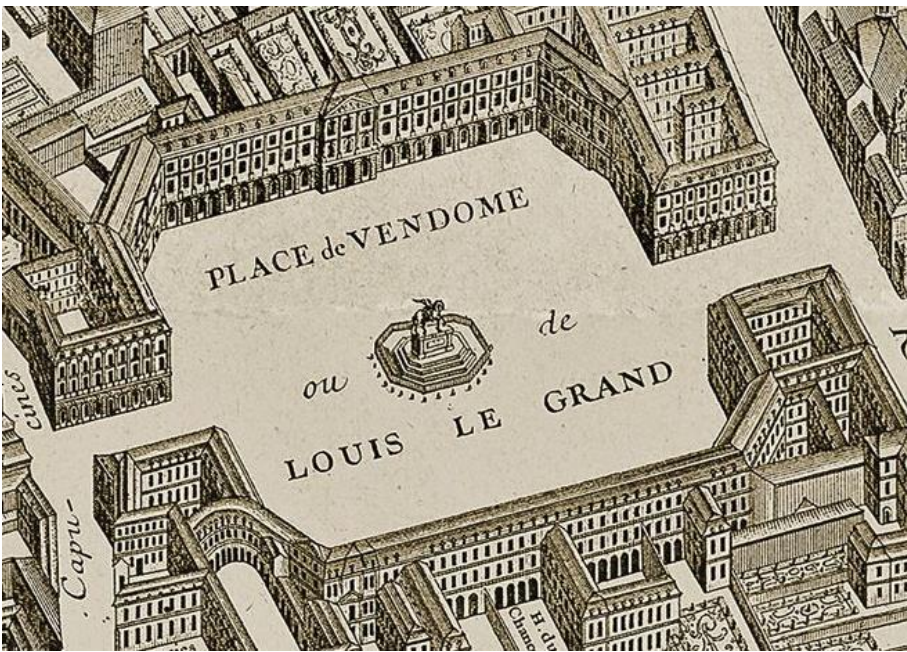
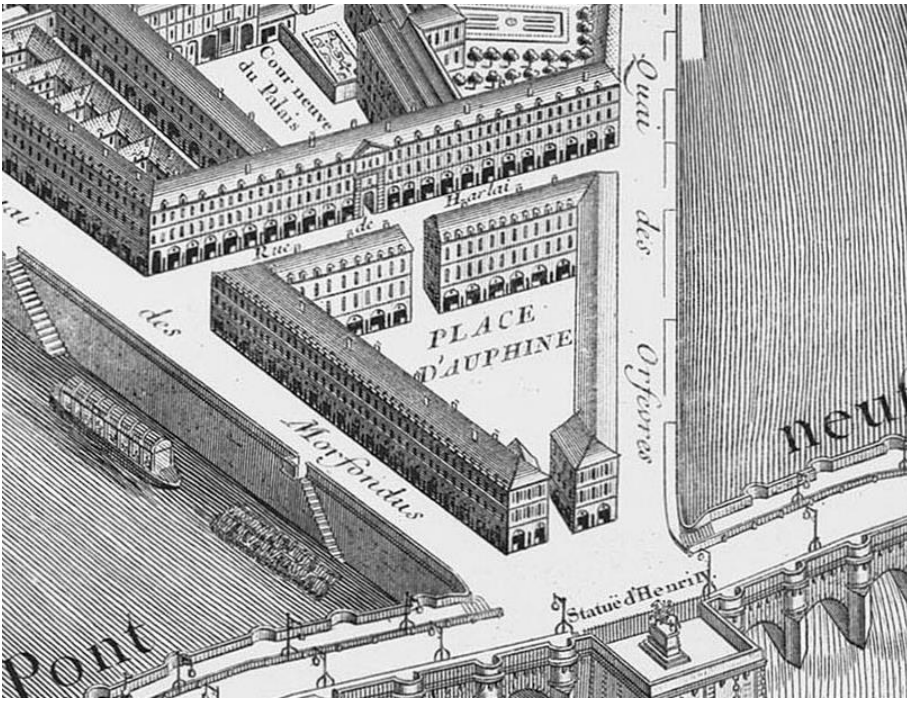
2.5.2 Barokin ajan kaupunkirakentamisesta Pariisissa

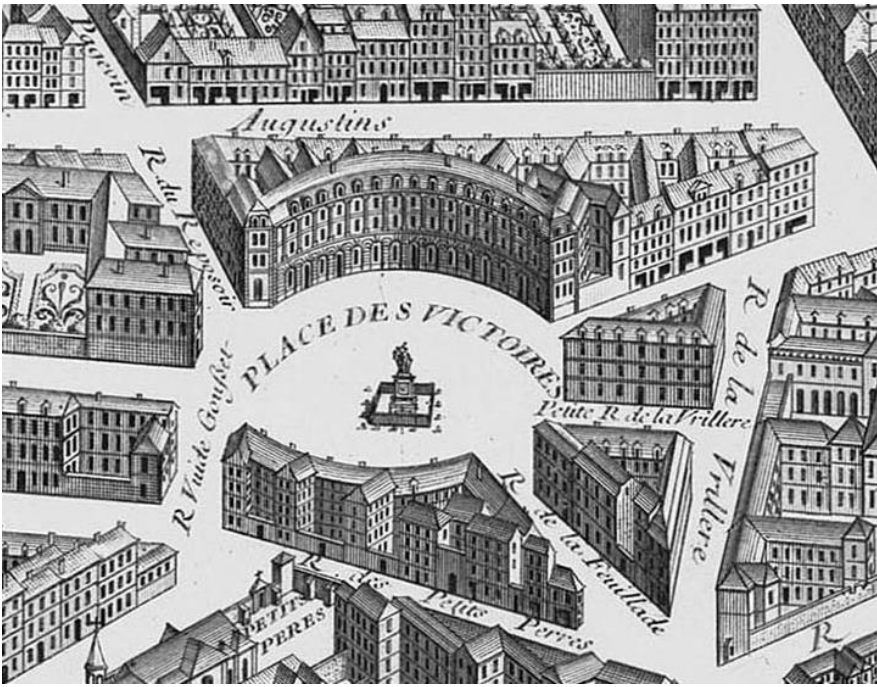
Pariisin osalta voidaan mainita Henry IV:n aatelisten houkuttelemiseksi rakennuttama, Madridin Plaza Mayorin muistuttava, Louis Métezeau'n suunnittelema Place des Vosgesin aukio (alun perin Place Royale, 1605, kuvat 82. ja 83.) ja tuntemattoman suunnittelijan laatima kolmionmuotoinen Place Dauphine (1607, kuva 84.). Louis XIV:n rakennuttamia ja Jules Hardouin-Mansartin suunnittelema Place Vendôme (1699, kuva 85.) kulkutaan leikatun nelikulmion muotoinen aukio, Place des Victoiresin (1692, kuva 86.) pyöreä aukio sekä osittain Les Invalides -kokonaisuus. Kaupunkirakennustaiteellisesti merkittävä on myös entisestä kuninkaanlinnasta Louvresta Jardin de Tuileriesin (per. 1564, uudistettu 1672) ja Place de la Concorde (1775) halki Avenue des Champs-Élyséesille jatkuva akseliosmittelma. Barokin ajalta on myös Palais Luxembourg (1631).



Kuva 82. Pariisin Place des Vosges on barokin ajan merkittävimpiä aukioita. (Alno/ Wikimedia Commons).







Kuvat 83.–86. Place Royalen, Place Dauphinen, Place Vendômen ja Place des Victoiresin aukiot edustavat Pariisin barokin ajan kaupunkisuunnittelua. Kuvat Michel-Étienne Turgotin Pariisin kartasta vuodelta 1739. (Wikimedia Commons).

Pariisissa barokin ajan kaupunkisuunnittelu oli monumentaalista ja palveli itsevaltiuden tarkoitusperiä (Kostof 1999:215). Barokin kaupunkisuunnittelun elementtejä olivat leveät, suorat ja diagonaalit bulevardit ja puistokadut, katujen kohtaamispisteisiin toteutetut trivium- ja polyvium-aukiot, katulinjojen seremonialliset päätyaiheet, kuten kolumnit, patsaat ja rakennukset, monumentaaliset rakennuskokonaisuudet sekä kadunvarsia reunustavien rakennusten yhtenäiset julkisivut.

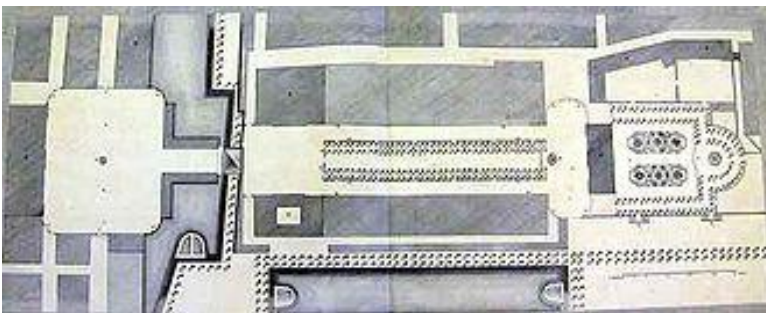
Pariisista 1600-luvun jälkipuoliskolla puretun keskiaikaisen muurin porttien paikalle rakennettiin Louis XIV:n sotavoitoista muistuttavia, Rooman valtakuntaan (esim. Tituksen ja Konstantinuksen riemukaaret Roomassa) viittaavia riemukaaria (mm. Porte Saint-Denis ja Porte Saint-Martin) ja muurin paikalle nk. suuret bulevardit (grands boulevards). Suuret bulevardit toivat kehätien osaksi kaupunkisuunnittelun työkalupakkia. Varhaista bulevardirakentamista oli myös Berliinissä, minne rakennettiin 1600-luvulla Unter den Lindenin puistokatu. Barokin aikana uudestaan käyttöön otettua riemukaariaihetta käytettiin Pariisin ohella 1700–1900-luvuilla muistomerkeissä kaupungeissa eri puolilla Eurooppaa: Firenzessä, Milanossa, Moskovassa, Nancyssa, Lontoossa, Marseillesissa, Pietarissa, Münchenissä, Barcelonassa, Brysselissä, Genovassa, Bukarestissa, Skopjessa jne. Tätä ennen aihetta oli sovellettu mm. linnoitusten porteissa.

Louis XIV:n kaudelle ajoittui Pariisin bulevardi- ja aukiorakentamisen lisäksi yhden maailmanhistorian tärkeimmän kanaalin, Välimeren ja Atlantin yhdistäneen, 241 kilometriä pitkän Canal du Midin, rakentaminen vuosina 1667–1683.

2.5.3 Barokin ajan kaupunkirakentamisesta muualla Euroopassa

Torinoa on usein pidetty barokin pääkaupunkina, kaupungissa on paljon barokkiarkkitehtuuria ja myös barokin ajalta periytyviä ruutukaavaverkkoja. Torinon tunnetuin barokkiaukio on Piazza San Carlo. Sisiliassa on useassa kaupungissa, mm. Notossa, Cataniassa, Ragusassa, Syrakusassa, näyttävää barokkiarkkitehtuuria, osin vuoden 1693 maanjäristystä seuranneen jälleenrakentamisen ansiosta. Padovassa barokin aikakauden merkkiteos on Andrea Memmon suunnittelema, 1700-luvun jälkipuoliskolla rakennettu Prato della Vallen ellipsin tai roomalaisen amfiteatterin muotoisella kanavalla ja kymmenillä patsailla koristeltu aukio. Bolognan keskustan ulkopuolella kukkulalla sijaitsevaan Santuario della Madonna di San Lucan kirkkoon (1723) johtaa kaupungin keskustasta 666:n kolonnadin tai 3,8 kilometrin pituinen pylväskäytävä (rak. 1674–1794).

Lorrainen herttua Stanislaw I:n arkkitehtina toimineen Emmanuel Héré de Cornyn Ranskan Nancyyn laatima kolmen aukion sommitelma Place Stanislas-Place de la Carrière-Place d'Alliance (valm. 1756, kuva 87.) on hyvin tunnettu. Sen tarkoituksena oli yhdistää Nancyyn keskiaikainen kaupunginosa ja Charles III:n 1600-luvun alussa rakennuttama uusi kaupunki toisiinsa.

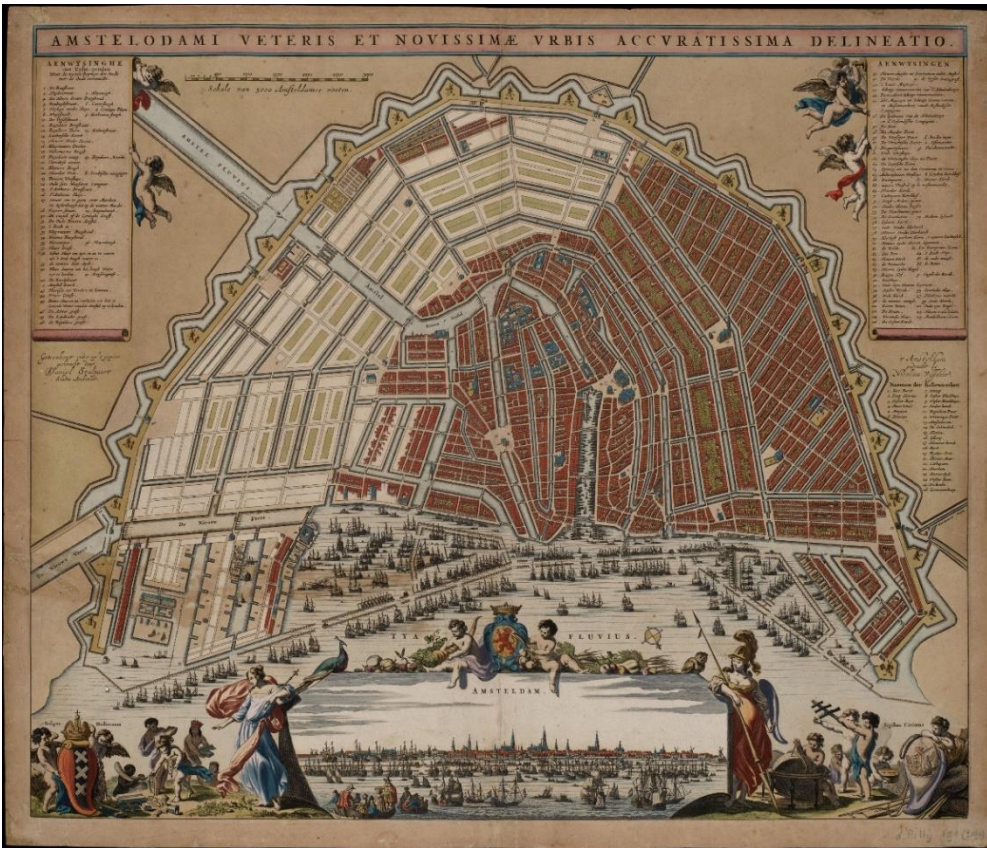


Kuva 87. Nancyyn barokin ajan aukiosommitelman suunnitelma. Emmanuel Héré de Corny. (Wikimedia Commons).

Bordeaux'hon rakennettiin runsaasti kaupungin kansainvälisen kaupan kukoistuskaudella 1700-luvulla. Kaupungin tunnetuin barokin ajan aukio on Place del Bourse. Kaupungin barokkiajan suunnittelu ja rakentaminen oli niin kunnianhimoista, että jopa Pariisin uudistuksen 1800-luvun puolivälin jälkeen suunnitellut Georges-Eugène Haussmann Hausmann käytti sitä esikuvanaan.

Kauppakomppaniensa ja -laivastonsa ansiosta kukoistaneeseen Amsterdamiin kaavoitettiin 1600-luvulla kuuluisa kanaalijärjestelmä (kuva 88.), joka perustui neljään samankeskiseen puoliympyrään. Kanaalien rakentamisen tarkoituksena oli paitsi kaupunkirakennusteolliset, myös käytännölliset: kuivattaa soista maata ja toimia liikenneväylinä (Hall 2010:235). Kuitenkaan barokin ajalle tyypillisiä suuria aukioita tai pitkiä akseleita päätyaiheineen Amsterdamiin ei tuolloin kaavoitettu. Kanaviensa takia Amsterdamiä on kutsuttu pohjoisen Venetsiaksi. Kanaalien varsille nousi kapeita tiilitaloja (kuva 89.), joissa oli koristeltuja päätykolmioita ja räystäslistoja. Talojen ulkoseinissä oli nostolaitteet, joiden avulla tavarat

nostettiin ylempiin kerroksiin. Osassa taloista alempia kerroksia oli vedetty jonkin verran sisään, jotta alempien kerrosten ikkunat eivät rikkoutuisi tavaroita nostettaessa. Kanaalinvarsiin rakennusten kapeus johtui siitä, että taloja verotettiin niiden julkisivun leveyden perusteella.



Kuva 88. Amsterdam vuonna 1662 Nicolaus Visscherin julkaisemassa piirroksessa. Kaupungin laaja kanaalijärjestelmä rakenteilla. (Wikimedia Commons).



Kuva 89. Amsterdamin kanaalien varsien kerrostalot kuvastavat 1600-luvun merimähdin tuomaa vaurautta. (Miika Norppa).

Amsterdamia hallitsivat raadit ja niiden jäseninä toimineet porvarioliigarit, joiden harjoittama talouspolitiikka oli rationaalisempaa kuin absoluuttisissa monarkioissa (Cameron & Neal 2003:130). Amsterdamin heikkeneminen liittyi toistuvien ruttoepidemioihin sekä sotiin Englannin kanssa.

Moskovassa barokin ajalta on tyyllisesti erittäin omaleimainen, jopa osin jokseenkin historiaton, livana Julman rakennuttama Pyhän Vasilin katedraali (valm. 1561). Istanbuliin rakennutettiin 1600-luvun alussa sinisenä moskeijana tunnettu valtaisa, osin roomalaisen palatsin päälle sijoittuva Sulttaani Ahmedin moskeija, nk. Sininen moskeija. Moskeijan suunnitteli arkkitehti Mimar Sinanin oppilas Sedefkar Mehmed Agha.

Berlinissä 1700-luvulla kaavoitettiin mm. Belle-Alice-Platzin, Leipziger Platzin, Pariser Platzin, Gendarmenmarktin ja Bebelplatzin aukiot. Aukioiden rakentaminen tapahtui osin 1800-luvulla. Belle-Alice-Platz suunniteltiin pyöreäksi Pariisin Place des Victoiresin tavoin ja siinä kohtasi kolme katua kuin Rooman Piazza del Popololla. Leipziger Platz toteutettiin kahdeksankulmion muotoiseksi Pariisin Place Vendômen mukaisesti. Nimeä myöten pariisilaisvaikutteinen Pariser Platz rakennettiin Unter den Linden -bulevardin päähän ja sen pääteaiheena on Ateenan Akropoliksen sisäänkäynnin Propylaeen tavoin Brandenburgin portti. Gendarmenmarktille rakennettiin Rooman Piazza del Popoloa ihaillen kaksoiskirkot sekä konserttitalo. Bebelplatzille, lähelle barokkiasuista kuninkaanlinnaa nousi Staatsoper Unter den Linden (1742), Humboldtin yliopisto (ent. prinssinpalatsi, 1766), Rooman Pantheonista vaikutteensa saanut Sankt-Hedwigs-Kathedrale (1773) ja kuninkaallinen kirjasto Königliche Bibliothek (1785). Charlottenburgin linna (1713) on niin ikään barokin ajalta.

Brysselissä merkittävimpiin suunnitelmiin kuuluivat 1700-luvulla Place Royale, Palais Royal de Bruxellesin kuninkaanlinna ja Parc de Bruxellesin puisto. Place Royalilta suunniteltiin pitkä katuakseli Rue de la Régence, jonka pääteaiheiksi tulivat vasta myöhemmin oikeuspalatsi Palais de Justice ja Eglise Royale Sainte-Marie -kirkko.

Wienissä tunnettuja barokki-/rokokoomonumentteja ovat pienelle tontille taitavasti sovitettu, arkkitehtien Gabriele Montani, Johann Lukas von Hildebrandt ja Kilian Ignaz Dientzenhofer suunnittelema Peterskirche (1733, kuva 90.) sekä Fischer von Erlachien suunnittelema Karlskirche (1737). Lisäksi Wienissä on useita barokkipalatsseja, joista tunnetuimmat ovat useassa osassa rakennettu Schönbrunn (kuva 91.) sekä Belvedere (1723). Molemmat sijoituivat kaupunginmuurien ulkopuolelle. Wienin espanjalainen ratsastuskoulu (Spanische Hofreitschule) valmistui vuonna 1735 – se on osa Wienin keskustaan sijoittuvaa Hofburgin palatsikokonaisuutta, jota suunnittelivat mm. useat italialaistaustaiset arkkitehdit sekä Lukas von Hildebrandt, Joseph Emanuel Fischer von Erlach ja Johann Fischer von Erlach. Wienistä alkoi barokin aikana kehittyä myös Euroopan musiikillinen pääkaupunki ja asema säilyi myös 1800-luvulla. Kaupungissa syntyivät 1700-luvulla mm. Haydn, Mozart ja Schubert ja 1800-luvulla Johann Strauss I ja Schoenberg. 1700-luvulla kaupungissa asuivat mm. Vivaldi ja Salieri ja 1800-luvulla mm. Beethoven, Chopin, Liszt, Strauss II, Wagner, Offenbach, Brahms, Mahler ja Lehár.



Kuva 90. Peterskirche Wienissä on taiten sovitettu ahtaalle tontille. (Miika Norppa).



Kuva 91. Schönbrunnin palatsin puutarhaa Wienissä. (Miika Norppa).

Itävallassa Salzburg on tunnettu paljolti italialaisten arkkitehtien suunnittelemasta barokistaan. Sveitsin Bernissä barokin ajan erikoisuus on keskiaikaisiin arkadikäytäväkennuksiin liitetyt barokkijulkisivut – myös Brysselin La Grand-Placella monet vanhat julkisivut uusittiin barokin aikakaudella. Liettuan Vilnassa on myös runsaasti barokkiarkkitehtuuria, mm. näyttäviä kirkkoja. Puolassa Telč tunnetaan barokkikaupunkina.

Barokin aikakauteen kuuluivat myös toreille pystytetyt, kullatut nk. Pyhän kolminaisuuden pylväät (engl. Holy Trinity Column, kuva 92.), joita on mm. Münchenissä (1638), Wienissä (1693), Komáromissa (1700-l. alku), Budapestissa (1713), Pécsissa (1714), Prahassa (1715), Kutná Horassa (1715), Linzissä (1723) ja Olomoucissa (rak. 1716-54). Kolumnien avulla kiitettiin jumalaa ja Neitsyt Mariaa avusta ruttoepidemioiden päätyttyä. Niillä myös muistettiin epidemioiden uhreja. Neitsyt Marian patsaan sijoittaminen kolumnin päähän on kuitenkin tapa, joka ulottuu ainakin 900-luvulle. Kolumnien päähän sijoitetut keisarien patsaat puolestaan olivat tyypillisiä antiikin Roomassa.



Kuva 92. Pyhän kolminaisuuden pylväs Wienissä. (Miika Norppa).

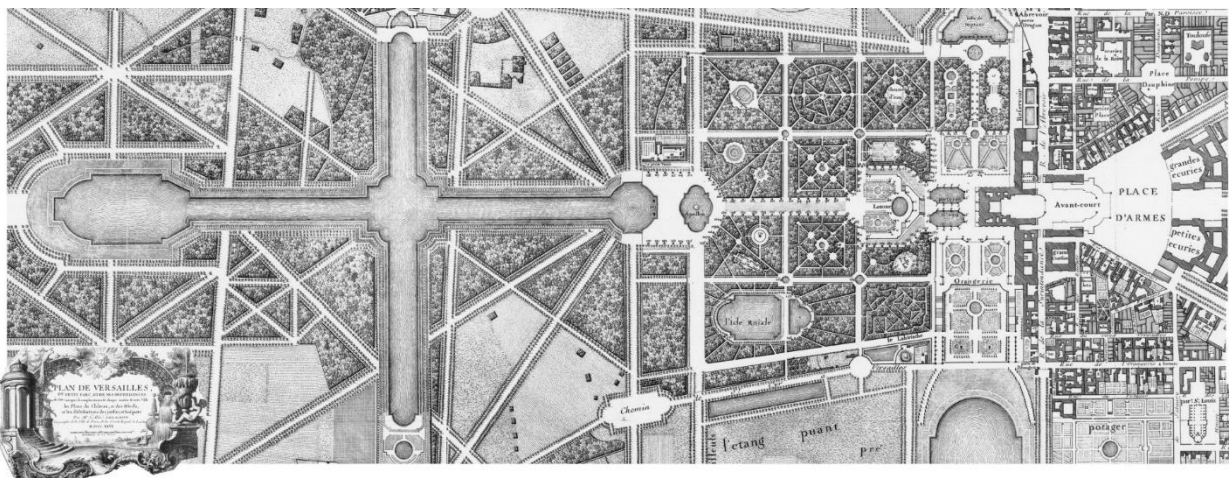
Barokin arkkitehtuurille tyypillisiä piirteitä olivat koristeellisuus, monumentaalisuus sekä luonnonvalon tuominen sisätiloihin suurten ikkunoiden välityksellä. Barokissa hyödynnettiin klassisen arkkitehtuurin motiiveja, mutta usein muunneltuina – yksi tyypillisimpiä barokkiarkkitehtuurin piirteitä on kaarimainen päätykolmio. Barokki oli erityisesti kirkkojen ja palatsien arkkitehtuuria.

2.5.4 Eliitin pako maaseutukartanoihin barokin aikana

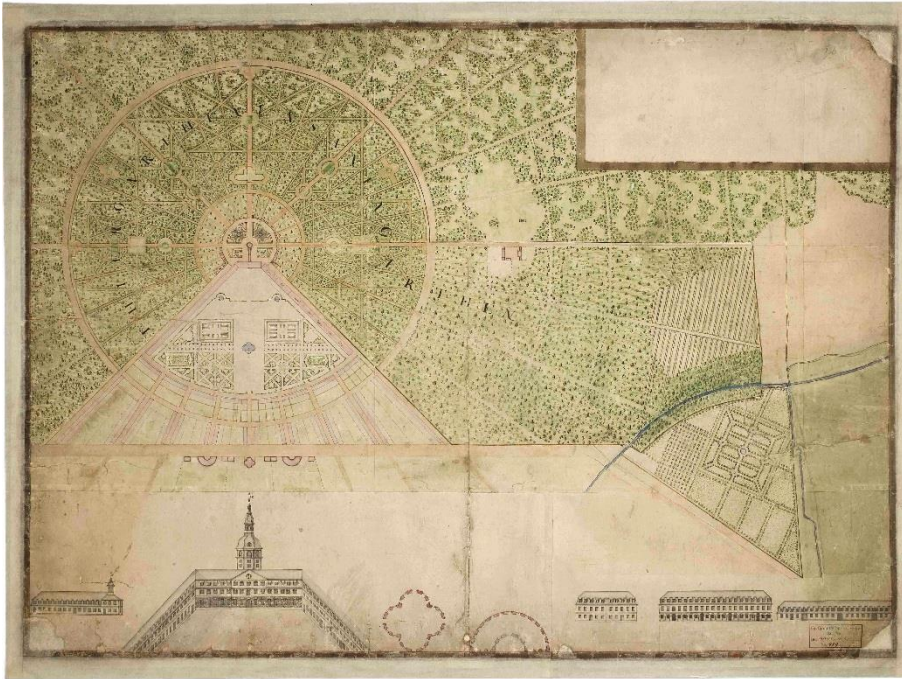
Kuninkaalliset rakennuttivat itselleen maaseutukartanoita etäälle suurkaupunkien epämukavuuksista. Versaillesissa ja Karlsruheessa koko kaupungin kaava määräytyi kuninkaallisen residenssifunktion perusteella (Hall 2010:28). 1620-luvulla kuninkaallisena metsästysmajana toimineessa Versaillesissa puutarhan rakentaminen alkoi jo 1630-luvulla. Puutarhaa ja palatsia laajennettiin sen jälkeen lukuisia kertoja eri suunnittelijoiden toimesta (kuva 93.). Palatsia suunnitteli 1661-1715 suuri joukko arkkitehteja, joista mainittakoon Louis Le Vau, Jules Hardouin-Mansart ja Charles Le Brun (sisustus).

Karlsruhen kaavassa (kuva 94.) vuodelta 1720 levittäytyy 32 katuja Karlsruhen palatsista viuhkamaisesti ympäristöönsä auringonsäteiden tavoin. Potsdamin kehitykseen vaikutti Sansouccin kuninkaallisen palatsin rakentaminen paikkakunnalle 1740–60-luvuilla Preussin

kuningas Fredrik II Suuren toiveesta. Tätä ennen Potsdamissa oli ollut kuninkaallisia metsästysmaita 1660-luvulta lähtien ja 1660-luvulla valmistunut kaupunkipalatsi. Versailles toimi kaupunkisuunnittelun esikuvana niin Karlsruhessa, Potsdamissa kuin myös Rastattissa (Fehl 1999). Barokkilinna Schloss Rastatt rakennettiin 1700-luvun alussa metsästysmajan paikalle. Mannheimissa Schloss Mannheimin (rak. alk. v. 1720) keskiakseli jakaa kaupungin kahtia (ks. Saarinen 1943:108–109). Venäjällä Pietarin ulkopuolella sijaitseva Pietarhovin palatsi (rak. alk. v. 1714), kuten myös Casertan linna (rak. alk. v. 1752) Napolin ulkopuolella Italiassa ja Englannin Hampton Courtin palatsin puutarha keskuskanaaleineen (rak. 1660-luvulla) ovat myös Versaillesin inspiroimia. Erittäin suuri ja näyttävä puutarha on myös Savoy-suvun rakennuttamassa Venarian palatsissa lähellä Torinoa. Palatsiin johtaa pitkä Venaria Realen keskustan läpi kulkeva, aukioin varustettu kaupunkiakseli. Edelleen Hollannin Apeldoornissa sijaitseva Paleis Het Loo:ssa (rak. alk. 1684) on suuri barokkipuutarha.



Kuva 93. Yksi useista Versaillesin palatsin puutarhan suunnitelmista, vuodelta 1746. Puutarhan rakentaminen oli alkanut 1630-luvulla. Versaillesissa koko kaupungin kaava määräytyi kuninkaan residenssifunktion perusteella. (Wikimedia Commons).



Kuva 94. Karlsruhen suunnitelma, n. v. 1720. Suunnitelman keskipisteenä on aurinkoa kuvastava kuninkaallinen residenssi, josta auringonsäteitä symboloivat säteittäiset tiet leviävät kaikkiin ilmansuuntiin. (Wikimedia Commons).

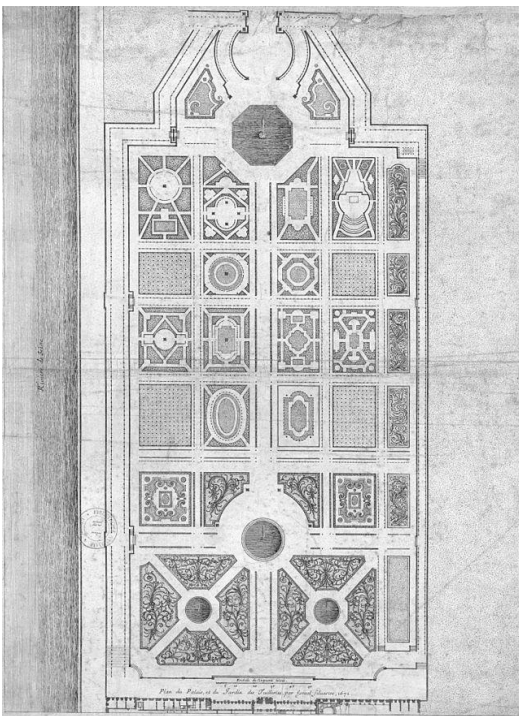
Dresdenissä ja Dresdenin ympäristössä palatsirakentamista harjoittivat 1700-luvulla August II Väkevä ja hänen poikansa August III. Dresdenissä näistä ovat Dresdenin linna ja rokokokauden arkkitehtuuria edustava Zwingerin palatsikokonaisuus. Würzburgissa kaupungin keskustaan, linnoituksen sisäpuolelle, rakennettiin 1700-luvulla Würzburger Residenz, joka tunnetaan mm. Balthasar Neumannin suunnittelemasta rokokoporraskäytävästä ja bastionipuutarhasta.

Englannin monarkkien residenssinä toimi Palace of Westminsterin jälkeen 1530-luvulta 1600-luvun lopulle asti Westminsteriin vaihteittain rakennettu Palace of Whitehall. Palatsi oli pitkän rakentamisajanjaksonsa takia arkkitehtonisesti epäyhtenäinen, siihen kuului lukuisia eri kokoisia ja eri tyyliä edustaneita rakennuksia, mutta 1500-huoneisena se oli Euroopan suurin kuninkaallinen residenssi. Palatsi tuhoutui suurelta osin tulipalossa vuonna 1698, minkä jälkeen kuninkaallinen residenssi siirtyi Kensington Palaceen ja St. James's Palaceen.

2.5.5 Barokin ajan puutarharakennustaiteesta

Ranskan renessanssin puutarhasta kehittyi barokin aikana symmetrinen ranskalainen muotopuutarha, jonka tunnetuin esimerkki on Versaillesin palatsin puutarha. Puutarhan maisema-arkkitehtina toimi André Le Nôtre. Hän suunnitteli myöhemmin lukuisia ranskalaisia barokkipuutarhoja Pariisin ympäristöön. Ranskasta barokkipuutarhan malli levisi osaksi kuninkaallisia residenssejä eri puolille Eurooppaa. Tuileriesin puutarha (kuva 95.) Pariisissa on

myös edustava esimerkki barokin ajan puutarhasta. Vaikuttava on myös Schönbrunnin palatsin puutarha Wienissä. Massiivisin barokin ajan puutarhoista on Casertan palatsin Versailles-vaikutteinen puutarha lähellä Napolia. Puutarhan pääakseli on peräti kolme kilometriä pitkä. Hannoverin Herrenhäuser Gärten (rak. alk. v. 1666) on myös laaja muotopuutarha. Pariisin Jardin du Luxembourg ja Firenzen Bobolin puutarha edustavat vähemmän muodollista barokkia (Mumford 1961). Barokin muotopuutarhojen tarkoituksena oli kuvastaa hallitsijan tai omistajansa vaurautta ja valtaa sekä ihmisen voittoa luonnosta. Barokkipuutarhalle tyypillisiä piirteitä olivat pitkät suorat akselit, kanaalit, nurmikot ja puukujanteet, patte d'oie -kujanteet, symmetriset parterre-istutukset, suihkulähteet, muotoon leikatut pensaat ja puut, pensaslabyrintit, keinotekoiset luolat ja orangeriat. Renessanssin aikana kehittynyt puutarhan viihteellinen rooli vietiin barokin aikana pitkälle Salzburgin arkkipiispan Mark Sittich von Hohenemsin rakennuttamassa huvilassa Schloss Hellbrunnissa (1619), Salzburgissa.



Kuva 95. Pariisin Tuileriesin barokkimuotopuutarhan suunnitelma vuodelta 1671. Piirtänyt Israel Silvestre. (Wikimedia Commons).

1700-luvulla vastapainona ranskalaiselle muotopuutarhalle kehittyi vapaamuotoinen, luonnosta vaikutteita saanut englantilainen maisemapuutarha. Sen elementtejä olivat romanttiset lammet, kaarisillat, klassiset temppelit, glories eli eräänlaiset paviljongit, goottilaiset tai roomalaiset rauniot, kiinalaiset pagodit ja paviljongit sekä eksoottiset kasvit. Joissakin puistoissa, esimerkiksi 1700-luvulla rakennetussa Jardins de la Fontainessa, Nîmesissä ja vähän myöhemmin, 1800-luvulla, rakennetussa Jardin d'Etessa, Arlesissa on jopa aitoja antiikin ajan raunioita – näin on myös Périguetin Jardin des Arènes Romainesissa, Besançonin Square Castanissa ja Viennen Jardin Archéologique de Cybèlessä.

Kaupunkiin rakennettiin barokin aikana myös puiden reunustamia bulevardeja yläluokan kävelyalueiksi. Kaupalliset huvipuutarhat (engl. pleasure garden) toivat kaupunkiin, mm.

Lontooseen, Pariisiin ja Brysseliin, luontoa kultivoidussa muodossa. Kaupungeissa oli myös joitakin yleiseen käyttöön avattuja kuninkaallisia puistoja, mm. Lontoon Hyde Park (julkiseksi v. 1637) ja Berliinin Großer Tiergarten (julkiseksi 1740-l.). Kaupungeissa liikkumista helpotettiin myös katuvalaistuksella, katujen päällystämällä ja viemäroinnillä, jalkakäytävien rakentamisella ja kadunnimi- ja talonnumerokylttien asentamisella (Clark 2009:193,195,196).

2.5.6 Pietarin perustaminen

Pietari perustettiin tsaari Pietari suuren toimesta vuonna 1703. Pietarista tuli Venäjän keisarikunnan (1721–1917) ensimmäinen keisari. Kaupungista suunniteltiin uutta Venetsiaa tai Amsterdamia, kanaalien (kuva 96.) kaupunkia ja Venäjän ikkunaa länteen, myöhemmin vertailukohdaksi vaihdettiin Rooma. Venäjällä oli ollut vaikeuksia kaukokaupassa meriyhteyksien puuttumisen takia – Viananmeren rannalle vuonna 1584 perustettu Arkangeli oli ollut ainoita merkittäviä satamakaupunkeja. Pietaria rakennettiin mm. sotavankien, maaorjien ja uusien verojen voimin. Vuonna 1712 Pietarista tuli Venäjän pääkaupunki. Virkamiehiä, aatelisia ja kauppiaita velvoitettiin muuttamaan Pietariin Moskovasta. Rakentamisessa vaihteita otettiin Roomasta ja Pariisista: lähes kaikki mitä kaupunkiin rakennettiin oli suurta. Niin bulevardit – erityisesti Nevsky prospect, Gorokhovaya ulitsa ja Voznesensky prospekt – aukiot, kirkot, palatsit kuin julkiset rakennuksetkin (Amery 2009). Barokkiarkkitehtuuri korosti mittakaavan tuomaa näyttävyyttä. Merkittävimpiä Pietarissa 1700-luvulla vaikuttaneita suunnittelijoita olivat sveitsiläis-italialainen, Sveitsin Astanossa syntynyt arkkitehti Domenico Trezzini (mm. ajatus kanaaleista, Pietari-Paavalin linnoitus ja katedraali), pariisilaissyntyinen kaavoittaja Jean-Baptiste Alexandre Le Blond, hampurilainen Andreas Schlüter, moskovalainen Mikhail Zemtsov ja pariisilaissyntyinen, italialaissukuinen Francesco Bartolomeo Rastrelli, joka suunnitteli useita kirkkoja ja -palatseja, mm. Talvipalatsin, Katariinan palatsin ja Versaillesin innoittaman Pietarhovin palatsin. Tunnettu Pietarissa toiminut italialainen arkkitehti oli myös Giacomo Quarenghi, joka oli kotoisin läheltä Bergamoa, mutta asunut ja matkustellut eri puolilla Italiaa. Italialaistaustaisia Pietarissa vaikuttaneita arkkitehteja olivat myös Gaetano Chiaveri, Giovanni Maria Fontana, Nichola Michetti, Antonio Rinaldi, Vincenzo Brenna, Carlo di Giovanni Rossi ja Luigi Rusca. Pietari on eurooppalaisten metropolien joukossa synnyltään myöhäisimpiä ja hyvä esimerkki strategisista perustetusta kaupungista. Pietari nousi myös kirjallisuuskaupungiksi – tosin vasta 1800-luvulla mm. moskovalaisyyntyisen Puškinin, Velyki Sorochyntsistä kotoisin olleen, mutta Nizhynin kautta Pietariin päätyneen Gogolin ja moskovalaisyyntyisen Dostojevskin vaikutuksesta. Pietarista kehittyi 1800-luvulla myös merkittävä klassisen musiikin kaupunki. Merkittävistä klassisen musiikin säveltäjistä kaupungissa syntyivät mm. Borodin, Glazunov, Stravinsky ja Shostakovich ja siellä vaikuttivat mm. Mussorgsky, Tchaikovsky, Rimsky-Korsakov ja Rachmaninoff. Venetsiaan Pietarissa viittaavat paitsi kanaalit, myös palatsit sekä matala siluetti, josta nousevat kirkkojen kupolit.



Kuva 96. Pietari on Venetsian ja Amsterdamin tavoin kanaalien kaupunki. (Google Earth 2014).

2.5.7 Barokin ajan kaupunkilainnoituksista

Renessanssin aikana kaupunki-ihanteeksi muodostunut tähtimäinen bastionein ja vesiesteiden ympäröity linnoitus yleistyi barokin aikakaudella. Komeimpiin toteutuksiin kuuluu Grammichelen linnoituskaupunki (1693) Sisiliassa ja Vaubanin suunnittelema Neuf-Brisach (1697) Alsacessa, Ranskassa. Myös satamakaupunkina toimineeseen Livornoon rakennettiin 1600-luvulla tähtimäinen linnoitus venetsialaisvaikutteisine kanaaleineen, nk. Venezia Nuova. Kaupunkia ympäröivät tähdenmuotoiset bastionit näkyvät hyvin yhä myös esimerkiksi Kyproksen Nicosian asemakaavassa. Hollannissa useiden pienten kaupunkien linnoitusjärjestelmät, Romaniassa Alba Iulia ja Suomessa Haminan asemakaava (1722–24) muistuttavat Palmanovan kaavaa. Hollannissa linnoitusten vallituksia ympäröi usein myös vesieste, sillä vesirakentaminen oli helppoa maan alavuudesta johtuen. Nk. Hollandse Waterlinie on näiden linnoitusten muodostama ketju – sen rakentaminen alkoi vuonna 1629. Ketjuun kuuluu kymmenittäin linnoituksia. Hollannin kaupungeista esimerkiksi Naarden ja Utrecht ovat tällä tavoin veden ympäröimiä. Vesiesteitä rakennettiin jo antiikin aikana ja ne olivat yleisiä linnoissa keskiajalla, mutta yleistyivät kaupungeissa renessanssin ja etenkin barokin aikana. Saarelle rakennettu hansakaupunki Lyypekki on myös veden ympäröimä. Esimerkkejä vesiesteiden varustetuista kaupungeista on kymmeniä, mm. Saksassa Lyypekin lisäksi Hampuri, Frankfurt, Düsseldorf, Leipzig, Augsburg, Bremen, Aachen, Magdeburg, Ulm, Freiburg, Duisburg, Lüneburg, Stade, Kiel, Itzehoe, Neuss ja Wesel, Ranskassa Pariisi, Strasbourg, Lille, Nancy, Avignon, Metz, Grenoble, Calais, Cambrai, Nevers, Valenciennes,

Saint-Omer ja Hesdin, Belgiassa Antwerpen, Brysseli, Brugge, Ostende, Leuven, Ypres, Namur, Mons, Mechelen, Aalst ja Tournai, Hollannissa Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Groningen, Delft, Gouda, Amersfoort, Leiden, Haarlem, Maastricht, Zwolle, Middelburg, Enkhuizen, Willemstad, Zutphen ym., Italiassa Milano, Venetsia, Novara, Grammichele ja Padova, Itävallassa Wien, Sveitsissä Zürich, Puolassa Zamość, Englannissa Lontoo (kuvia ks. Braun & Hogenberg 2011), Latviassa Riika ja Daugavpils, Eestissä Tallinna, Tanskassa Kööpenhamina. Monessa edellä mainitussa kaupungissa vesiesteet on sittemmin ainakin osin täytetty ja paikalle on rakennettu esimerkiksi puistoja, bulevardeja ja taloja.

Usein linnoituksen vesiesteen rakentamisessa hyödynnettiin ainakin osin luonnonvesistöjä, kuten jokia, suoraan sekä kanaaleiden avulla. Pääsyä kaupunkiin vesiteitse kontrolloitiin usein sisäänkäynnille rakennetuin portein. Lyypekin ohella moni muukin kaupunki, mm. Pariisi ja Strasbourg, rakennettiin myös alun perin keskellä jokea sijaitsevalle saarelle, mutta suuriksi kasvaneet kaupungit laajentuivat myös jokien rannoille. Ranskan Besançon rakennettiin joen kaarteeseen. Rannikkosaarille rakentuivat jo keskiajalla mm. Tukholma ja Venetsia.

Barokin aikakaudella rakennetuista kaupunkilinnoituksista esimerkkejä ovat mm. Kastellet (rak. alkoi v. 1626) Kööpenhaminassa, Pietari-Paavalin linnoitus (rak. 1706–1740) Pietarissa ja Viaporin merilinnoitus Helsingin edustalla (rak. alkoi v. 1748). Näiden linnoitusten tyyppi oli perinteisistä kaupunkilinnoituksista poikkeava – ne eivät kaupunkimuurien tavoin ympäröineet kaupunkia, vaan asettuivat bastioneineen ja tykistöineen potentiaalisen hyökkäyksen tulosuunnan ja suojeltavan kaupungin väliin. Puolustukseltaan kaupunkimuuureja kestävämmät bastionijärjestelmät kehittyivät 1420-luvulta alkaen Italiassa kanuunoiden yleistymisen ja tulivoiman lisääntymisen myötä. Pronssisia tykkejä Euroopassa oli valettu 1300-luvulla. Taisteluita alettiin käydä enemmän kaupunkien ulkopuolella (Parker 2011:175). Sodankäynti muuttui samoihin aikoihin myös pistoolien kehittymisen myötä – varhaista tuotantoa oli mm. Italian Pistoiaassa. Kiinassa 800-luvulla keksitty ruuti oli levinnyt Eurooppaan mongolien valloitusten ja Silkkiteien välityksellä 1300-luvulla. Ruuti lisäsi kierroksia sodankäynnissä. Renessanssin aikana olivat yleistyneet myös mörssärit, joiden käytöllä piirityksissä valloitettiin piirityksissä useita kaupunkeja. Osmanit olivat edelläkävijöitä mörssärien käytössä.

Kööpenhaminassa elettiin Kastelletin linnoituksen rakentamisen aikaan 1600-luvulla kultakautta. Kuninkaana oli tuolloin Christian IV. Hän rakennutti kaupunkiin myös mm. Rosenborgin palatsin, pyöreän tornin nk. Rundetårnin, Nyboderin asuinalueen laivaston henkilökunnalle, Holmens Kirke -kirkon, tavarapörssi Børsenin, asevarasto Tøjhusin sekä Christianshavnin amsterdamilaisvaikutteisen asuinalueen kanavineen ja kapeine taloineen. Tanskan kaupunkien vaurastuminen liittyi osin laivoilta tullimaksuja perineeseen Juutinrauman tulliin, joka toimi vuodesta 1426 vuoteen 1857, jolloin se suljettiin Yhdysvaltojen painostuksen seurauksena. Juutinrauman salmen varrella sijaitsevat Helsingör ja Kööpenhamina.

Barokin aikana kehitettiin ja perustettiin valtion rahoituksella myös linnoitus-, varuskunta- ja laivasto- ja telakkakaupunkeja, jotka kasvoivat melko suuriksikin: Maastricht (linnoituskaupunki), Portsmouth, Brest, Kronstadt (laivastokaupunkeja) (Clark 2009:134–135). Tällaisten kaupunkien väkimäärä kuitenkin vaihteli tilanteen mukaan.

2.5.8 Suomen kaupunkiverkon luominen barokin aikana

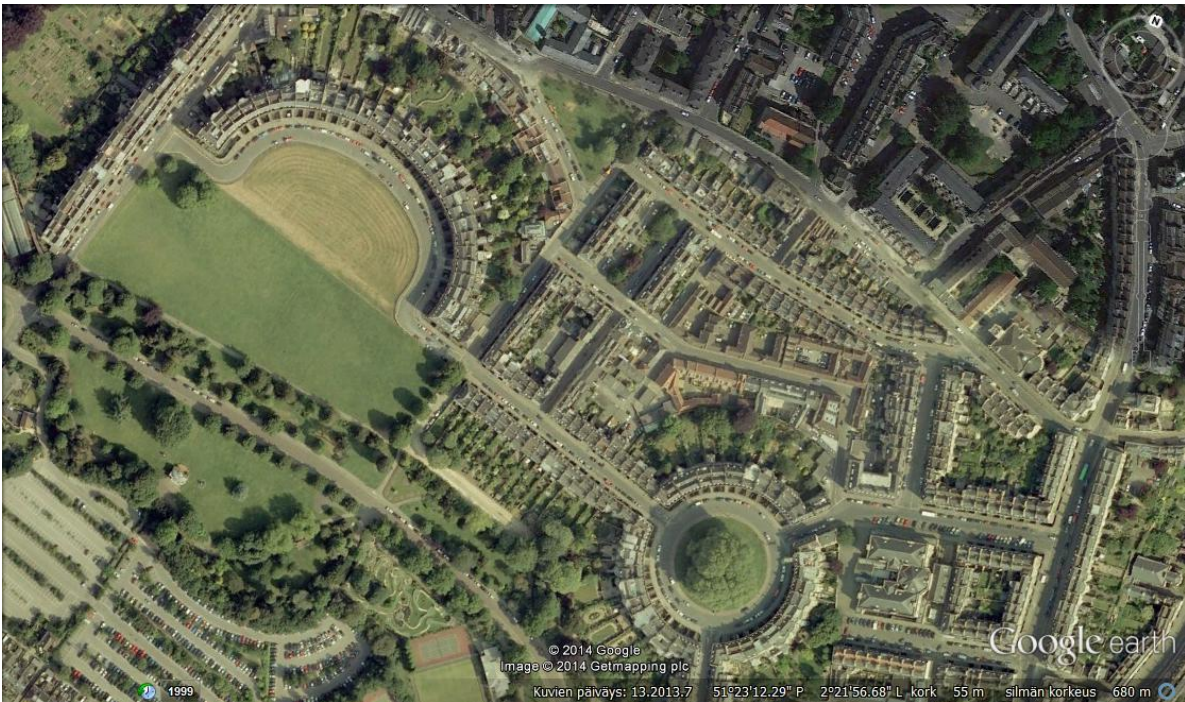
Suomessa perustettiin barokin aikana 1600-luvulla runsaasti kaupunkeja. Kustaa Vaasan poika Kaarle IX perusti Oulun (1605) ja Vaasan (1606). Ruotsin suurvalta-ajalla Kustaa II Aadolf perusti Uudenkaupungin (1616), Kokkolan (1620), Uusikaarlepyyn (1620) ja Tornion (1621) ja Suomen kenraalikuvernööri Pietari Brahe Hämeenlinnan (1638), Savonlinnan (1639), Raahen (1649), Lappeenrannan (1649), Koppön eli Kristiinankaupungin (1649), Kaajanin (1651), Pietarsaaren (1652), Vehkalahden eli Haminan (1653), Kuopion (1652) ja Brahean eli Lieksan (1653). Pietari Brahe perusti myös Suomen postilaitoksen (1638), vaikutti Helsingin yliopiston edeltäjän Turun Akatemian perustamiseen (1640) sekä siirrätytti Helsingin keskustan nykyiselle paikalleen.

Osa Pohjanmaan rannikkokaupungeista, mm. Kokkola, Pietarsaari, Vaasa ja Oulu, vaurastui 1700–1800-luvuilla tervakaupalla, laivanrakennuksella ja merenkululla. Pohjanmaan kaupungit hyötyivät kaupan keskittymisestä alueelle mm. Uudenkaupungin rauhassa 1721 ja Turun rauhassa 1743 tapahtuneiden aluemenetysten takia, sekä vuonna 1765 myönne-tyistä oikeuksista: oikeus purjehtia ulkomaille ja oikeus vastaanottaa ulkomaalaisia laivoja. Tervaa tarvittiin laivanrakennuksessa Länsi-Euroopassa: mm. Englannissa, Hollannissa, Ruotsissa ja Venäjällä. Pohjanmaan kaupunkien kaupunkikuvassa tervakauppa näkyi kaup- palaivoina, porvariskoteina ja varastomakasiineina (Parhi-Riikola 2005). Useat Kaarle IX:n, Kustaa II Aadolfin ja Pietari Brahen länsirannikolle perustamista kaupungeista jäi maan ko- hoamisen takia aikojen saatossa sisämaahan ja kaupungit mereen yhdistäneet uomat ka- penivat kulkukelvottomiksi. Kaupungeista Vaasa siirrettiinkin myöhemmin – tulipalon jälkeen – takaisin lähemmäs merta ja moni kaupunki laajeni tai siirsi satamansa uuteen paikkaan meren äärelle.

2.5.9 Yrjöjen aikakauden kaupunkirakentamisesta Britteinsaarilla

Dublinin ja monen Englannin kaupungin, kuten Bathin, sekä Skotlannin kaupungin, kuten Edinburghin kaupunkisuunnittelussa kultainen kausi kytkeytyi Yrjöjen aikakauteen (engl. Georgian era, 1714–1830), jolloin rakennettiin runsain määrin näyttävää arkkitehtuuria. Bathin Royal Crescent (kuva 97.), Queen Square ja Circus (kuva 98.) sekä Edinburghin New Town (kuva 99.) ovat Yrjöjen aikakauden arkkitehtuurin näyttävimpiä esimerkkejä. Yrjöjen ajan arkkitehtuuri oli palladiaanista, uusklassista ja uuskreikkalaista (engl. Greek Revival). Myös Lontoossa on runsaasti Yrjöjen ajan arkkitehtuuria, nk. Regencya (mm. arkkitehti John Nash). Edinburghin asemakaavan laati arkkitehti James Craig vuonna 1767. Edinburgh oli samaan aikaan myös merkittävä sivistyskaupunki – kaupunkia onkin kutsuttu pohjoisen

Ateenaksi, osin uusklassiseen arkkitehtuuriin ja kaupungin siluettia hallitsevaan linnoitukseen ja osin sivistyshistoriaan viitaten.



Kuvat 97. ja 98. Englannin Bathin Royal Crescent ja Circus kuvastaa Yrjöjen aikakauden kukoistusta. (Miika Norppa ja Google Earth 2014).



Kuva 99. Edinburghin uusi säännöllinen (yllä) ja vanha epäsäännöllinen (alla) kaupunginosa. (Google Earth 2014).

Englanti kukoisti 1700-luvulla ja 1800-luvun ensimmäisellä puoliskolla myös maalaustaiteessa, jossa vaikuttivat mm. Lontoon läheltä kotoisin ollut William Hogarth, Suffolkissa syntynyt, mutta Lontoossa opiskellut Thomas Gainsborough, niin ikään Suffolkissa syntynyt, mutta Lontoossa asunut John Constable sekä lontoolainen J. M. W. Turner.

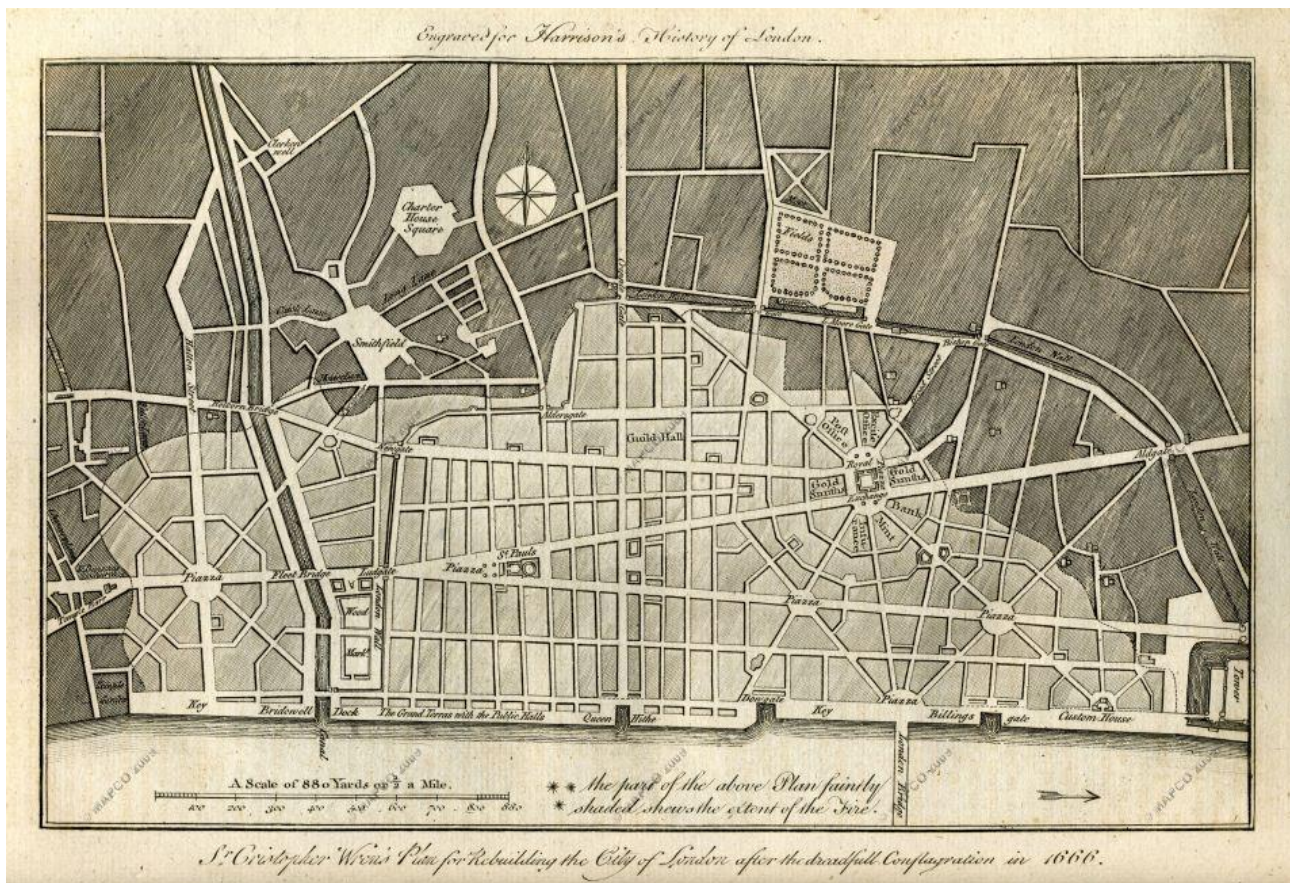
2.5.10 Kaupunkien kehittymiseen barokin aikakaudella vaikuttaneista tekijöistä

Barokin ajan kaupungeissa ihmisiä työllisti maalta kaupunkiin muuttanut maata omistava aatelisto, joka kulutti rahaansa rakentamiseen, erilaisiin palveluihin ja tuotteisiin. Aatelistolla oli suuri määrä palvelusväkeä. Kaupunkeja köyhdytti verotus, jota kuninkaalliset käyttivät sotien rahoittamiseen. Ongelmana oli myös se, että varhaista teollisuutta muutti kaupungeista maaseudulle halvemman työvoiman perässä. Kaupunkien teollisuutta uhkasi myös kansainvälinen kilpailu. Näihin ukiin kaupungeissa vastattiin erikoistumisella ja kotimaisella tuotannolla: aiemmin kaukaa tuotujen ylellisyystuotteiden, kuten posliinin ja muotivaatteiden, tuotanto lisääntyi eurooppalaisissa kaupungeissa. Esimerkiksi Brysselissä tuotettiin tapetteja sekä hiottiin ja kaupattiin timantteja 1500-luvulta eteenpäin, Italian Faenza erikoistui posliiniin jo 1400-luvulla (fajanssi-nimi kaupungista), Hollannin Delft ja Ranskan Sèvres posliiniteollisuuteen 1600- ja 1700-luvuilla. Posliinin valmistusmenetelmät opittiin Kiinasta ja Euroopan sisällä ne levisivät mm. Italiasta (Firenze, Antwerpenissa asunut mestari Guido da Savino), Espanjasta (Sevilla) ja maureilta Portugalin välityksellä (nk. azulejo-tiilet). 1700-

luvulla erittäin korkealaatuista posliinia valmistettiin Dresdenin lähellä sijaitsevassa Meisessä, nykyisessä Saksassa August II Väkevän posliiniharrastuksen takia. Ranskan Grasse erikoistui hajuvesiin ja Italian Cremona viulunvalmistukseen 1500-luvulla. Kaupunkien ja maaseudun välillä esiintyi myös työnjakoa tuotannon eri vaiheiden osalta. Kasvussa oli myös painotoiminta, joka voimistui 1700-luvulla, keskittyen julkisen kontrollin vuoksi merkittäviin kaupunkeihin. Joissakin kaupungeissa ylellisyystuotteiden valmistamisen perinne on säilynyt näihin päiviin asti. Samoin panimotoiminta lisääntyi kaupungeissa. Julkiset rakennushankkeet ja yläluokan asuntorakentaminen työllistivät rakennusalalla. Lakimiesten, lääkäreiden, opettajien yms. ammattikunnat kasvoivat, uusia ammattikuntia kehittyi vanhojen ammattien rinnalle (Clark 2009: 139-158).

Kaupunkien kehittäminen liittyi esimodernissa Euroopassa myös ihmisen toiminnan ja luonnonkatastrofien aiheuttamien vaurioiden korjaamiseen. Sodista seurasi kaupungeissa laajaa hävitystä. Ranskan kuninkaan Louis XIV:n joukkojen pommitettaessa Brysseliä vuonna 1695 lähes koko kaupungin keskusta tuhoutui tulipalossa.

Läheskään aina tulipalot eivät kuitenkaan liittyneet sotatilanteeseen: esimerkiksi Lontoon suuri palo vuonna 1666 lähti liikkeelle leipomosta ja tuhosi 13,200 asuintaloa, 87 kirkkoa, St. Paulin katedraalin, lähes kaikki kaupungin hallinnolliset rakennukset (Kostof 1999b:245; Tinniswood 2003: 4, 101) heikentäen kaupungin taloutta huomattavasti. Palossa tuhoutui mm. linnoja ja palatseja sekä kaupankäynnin kannalta tärkeät The Royal Exchange ja Steelyardin alue. Lontoossa onkin säilynyt verrattain vähän rakenteita paloa edeltävältä ajalta, mutta kuitenkin jonkin verran: mm. osia roomalaisajan muurista ja keskiaikaisesta muurista, Tower of Londonin linna, Guildhallin kaupungintalo, katulinjauksia mm. City of Londonissa, joitakin kirkkoja osittain (mm. Temple Church, Saint Bartholomew-the-Great ja St Bartholomew gatehouse, St. Etheldreda, St. Olave, All Hallows Staining -kirkon torni, St. Dunstan-in-the-East, All-Hallows-by-the-Tower) ja joitakin asuin- ja liikerakennuksia (yksi Cloth Fairin varrella Smithfieldissä, Staple Inn ja 13 Portsmouth Street Holbornissa, Prince Henry's Room Fleet Streetillä) – historiaa ovat hävittäneet myöhemmin myös mm. toisen maailmansodan pommitukset ja rakennusten purkaminen. Westminsteriin vuoden 1666 tulipalo ei uhattunut ja siellä on säilynyt mm. Westminster Hall ja Jewel Tower osana Parlamenttitaloa ja Westminster Abbeyn katedraali. Samoin Thamesin toisella puolella on säilynyt Southwarkin katedraali ja Winchester Palacen osia. Smithfieldissä on säilynyt London Charterhouse. John Evelyn ja Christopher Wren (kuva 100.) laativat Lontooseen näyttäviä jälleenrakentamiskaavoja, mutta ne eivät toteutuneet. St. Paulin katedraali (1685) on merkittävin barokin ajan monumentti Lontoossa.



Kuva 100. Christopher Wrenin toteutumaton jälleenrakentamissuunnitelma Lontooseen. (Kuva 100).

Kööpenhamina kärsi mittavia tuhoja Kööpenhaminan taistelua ja pommituksia seuranneessa tulipalossa vuonna 1807. Kivirakentamisen yleistymisestä huolimatta – puurakentaminen kiellettiin useiden kaupunkien keskustoissa palojen jälkeen, esim. Amsterdamissa vaiheittain vuoden 1452 palon jälkeen – suurista kaupunkipaloista päästiin eroon oikeastaan vasta palontorjunnan kehittämisen myötä 1900-luvulla. Ålesund kuitenkin paloi lähes täysin niinkin myöhään kuin 1904 ja iso osa Thessalonikea vielä vuonna 1917. Myös toisen maailmansodan pommitukset syyttivät laajoja tulipaloja.

Barokin aikana suuria kaupunkipaloja oli Lontoon ja Lissabonin lisäksi mm. Marlboroughissa, Northamptonissa, Skopjessa, Warwickissa, Uppsalassa, Reutlingenissa, Kööpenhaminassa kahdesti, Moskovassa ja Varaždinissa. 1800-luvulla paloi Turussa, Bukarestissa, Krakovassa, Vaasassa ja Newcastlella.

Absolutismin aikana taloudellisia ongelmia tuottivat monarkkien tuhlaileva rahankäyttö, joka johtui mm. pitkistä sodista, hovinpidosta ja korruptiosta. Hallitsijoiden sodankäynti johti kaupunkien verotaakan kasvattamiseen ja siten kaupunkien talouden vaikeutumiseen. Korkeat verot aiheuttivat myös veronkiertoa. Sotien aiheuttamat materiaaliset menetykset olivat valtavia: esimerkiksi Espanja menetti vuonna 1588 sodassa Englantia vastaan kokonaisen laivaston. Espanjassa hovin kustannuksia pyrittiin kattamaan korkealla verotuksella ja lainanotolla, mutta tämäkään ei auttanut, vaan vararikot olivat yleisiä. Espanjassa taloudellisia

ongelmia tuli myös monopolien suosimisesta (Burgos ja villakaupan monopoli), viljan tuontitullien poistamista ja kankaiden vientikieltoa seuranneista viljan ja kankaiden tuotannon lamaantumisesta sekä suvaitsemattomasta uskontopolitiikasta, joka johti ammattitaitoisten juutalaisten ja maata viljelleiden maurien pakenemiseen maasta (Cameron & Neal 2003: 132–139).

Tautiepidemiat, kuten ruttoepidemiat, tappoivat runsaasti ihmisiä kaupungeissa myös barokin aikana – 1600-luvulla jopa puolittain kaupunkien väkilukuja. Euroopassa oli barokin aikana ruttoepidemioita mm. Espanjassa vuosina 1596–1602, Lontoossa 1603, Italiassa, erit. Milanossa 1629–1631, Newcastlessa 1636, Sevillassa ym. 1647–1652, Napolissa 1656, Amsterdamissa 1663–1664, Englannissa 1665–1666, Ranskassa 1668, Espanjassa 1676–1685, Itävallassa (mm. Wien) 1679, Pohjois- ja Itä-Euroopassa 1710–1711, Marseillessa 1720–1722, Balkanilla 1738, Messinassa 1743 ja Venäjällä 1770–1772. Epidemioita aiheuttivat myös mm. keltakuume ja influenssat. Lapsikuolleisuus oli barokin ajalla huomattava. Maalta muuttaneilta puuttui usein immuniteetti kaupungeissa esiintyneisiin tartuntatauteihin.

Kaupunkien väestönkasvua rajoittivat myös sotien aiheuttamat väestötappiot ja ruokapula. Barokin ajan sodista verisimmässä, Pyhän saksalais-roomalaisen keisarikunnan alueilla soditussa Kolmikymmenvuotisessa sodassa 1618–1648 kuoli jopa yli kymmenen miljoonaa ihmistä – ja se oli vain yksi barokin ajan erittäin verisistä sodista. Ainakin yhdeksässä muussa eurooppalaisessa sodassa oli barokin ajalla yli 100 000 uhria. Kaupunkien korkeaa kuolleisuutta paikkasi voimakas maaltamuutto, joka voimistui nousukausien aikana ja tautiepidemioiden jälkeen. Kaupunkiin tultiin mm. työn ja toimeentulon perässä. Maalta kaupunkiin ihmisiä työntäneitä tekijöitä olivat mm. liikaväestö, maattomuus ja työttömyys. Kaupunkiin muutto oli usein väliaikaista tai kausittaista. Kaupunkien huono taloustilanne johti usein väestön poismuuttoihin. (Clark 2009:159).

Myös luonnonkatastrofit aiheuttivat sattuessaan suurta tuhoa. Suuri osa Venetsiaan tasavaltaan kuuluneen Dubrovnikin renessanssiajan rakennusperinnöstä tuhoutui maanjäristyksessä vuonna 1667. Muiden kauppakaupunkien nousu ja maanjäristys heikensi Dubrovnikin taloudellista asemaa. Barokin aikakaudella suuria maanjäristyksiä oli myös mm. Cataniassa vuonna 1693, Irpinian ja Basilicatan alueella 1694, Norciassa 1703, L'Aquilassa 1703 ja Calabrian alueella 1783.

Vuonna 1755 Lissabonin maanjäristys, maanjäristystä seurannut tsunami sekä tulipalo tekivät suurimmasta osasta kaupunkia asumiskelvotonta tuhoten myös lähes kaikki kaupungin kirkot, palatsit ja julkiset rakennukset (Perreira 2006: 9). Tuhojen korjaamiseksi tehdyillä kaupunkiuudistuksilla oli usein merkittäviä vaikutuksia kaupunkien ulkoasuun. Lissabonin maanjäristyksen jälkeinen uudisrakentaminen Baixa Pombalinan alueella synnytti aikansa moderneimman kaupungin ruutukaavoineen (kuvat 101. ja 102.), suurine aukioineen, leveine avenida-katuineen ja katujen viemärointeineen. Rakennukset olivat standardoituja. Uudistuksissa myös varauduttiin vastaavien katastrofien mahdolliseen esiintymiseen tulevaisuudessa: Lissabonissa talojen rakennesuunnittelun avulla maanjäristyksiin ja leveillä kaduilla tulipalojen leviämisen estämiseen. Keskeinen hahmo Baixan alueen kaavoituksessa

oli Marquês de Pombal. Wienissä ja Lontoossa asuneena hän toi valistusajan aatteita kaupunkisuunnitteluun – ja jo kauan ennen Pariisissa vaikuttanutta paroni Georges-Eugène Hausmannia. Muistoksi Lissabonin maanjäristyksestä on jätetty keskiaikaisen kirkon, Igreja do Carmon, rauniot (kuva 103.). Vanhasta kaupunkirakenteesta muistuttavat myös naapurikaupunginosissa, Alfamassa ja Bairro Altossa säilyneet epäsäännölliset katuverkot. Bairro Altossa tosin toteutettiin Pombalin toimesta kaupunkirakenteellisia uudistuksia.



Kuva 101. Lissabonin Baixan alueen jälleenrakentamissuunnitelma (1756) perustui ruutu-kaavaan. Eugénio dos Santos ja Carlos Mardel. (Wikimedia Commons).



Kuva 102. Baixan ruutuasemakaava-aluetta Lissabonissa. (Miika Norppa).



Kuva 103. Muistoksi Lissabonin maanjäristyksestä jätetyt keskiaikaisen kirkon, Igreja do Carmo, rauniot. (Miika Norppa).

Maanjäristykset ja maanvyörymät ovat johtaneet jopa kokonaisten kylien hylkäämiseen – esimerkiksi vanhojen Pentedattilon, Bussana Vecchian, Cracon, Romagnano al Monten ja Tocco Caudion kylien autioituminen Italiassa 1700-, 1800- ja 1900-luvuilla. Etnan purkautuminen on aiheuttanut suurta tuhoa Sisilian Cataniassa mm. vuonna 1669. Sisilian Noton kaupungin täydennysrakentaminen vuoden 1693 maanjäristyksen jälkeen tuotti verrattain yhtenäisen barokkikaupungin. Kyliä ja pienempiä kaupunkeja on hylätty myös uuden kylä- tai kaupunkikeskuksen rakentamisen takia – esimerkiksi 1830-luvulla hylätty Mystras Kreikassa. Kaupungistumiskehityksen takia mm. Espanjassa on suuret määrät hylättyjä kyliä. Toisinaan kyliä on myös otettu uudelleen käyttöön – esimerkiksi Italian Materan vanha kaupunki Sassi di Matera oli hylättynä 1970-luvulta 1990-luvulle, jolloin Matera lisättiin UNESCO:n maailmanperintöluetteloon ja kaupunkia ryhdyttiin kunnostamaan, osin julkisella tuella.

Myös Kööpenhamina uudistettiin vuoden 1807 tulipalon jälkeen: teitä levennettiin ja teiden varsille nousi vaaleita uusklassistisia taloja. Vaikka tulipalo heikensikin Kööpenhaminan taloutta, on aikaa 1800–1850 kutsuttu kulttuurielämän saavutusten osalta Tanskan kultakaudeksi. Osa kaupungeista onkin historiassa onnistunut kääntämään kaupunkia kohdanneen katastrofin mahdollisuudeksi (De Angelo & Sajia 2002). Kaupungin hallinnollinen ja/tai taloudellinen merkittävyys voi olla tässä avuksi.

Joskus kaupungeissa tapahtuvat fyysiset muutokset liittyvät myös vallankumouksiin ja vallan vaihtumiseen. Vallankumousten aikana ja vallan vaihduttua usein hävitetään vanhaa valtaa symboloivia fyysisiä rakenteita, kuten valtaapitävien hallinnollisia rakennuksia sekä hallitsijoiden patsaita. Ranskan vallankumouksen katsotaan alkaneen Bastillen vankilan valtauksesta Pariisissa. Vanhan vallan rakenteita saatetaan kuitenkin myös säilyttää tai uusioikäyttää: esimerkiksi Bastillen kiviainesta hyödynnettiin Pont de la Concorde sillan rakentamisessa.

Kaupunkien kultaiset kaudet tulevat ja menevät, hallitsijat vaihtuvat, mutta kaupungit yleensä pysyvät. Kaupungeissa säilyy aina jotakin vanhaa (Vance 1990), kaupungit ovat jatkuvuuden paikkoja (Kostof 1999b:250). Pääkaupungeissa kaupunkimaisen elämäntavan jatkuvuus on voimakkainta: suurina ja monialaisina keskuksina pääkaupungit ovat kerta toisensa pystyneet säilyttäneet asemansa huonoinakin aikoina, kyenneet uudistumaan ja nousemaan uuteen kukoistukseen. Pääkaupunkiasema on usein tuonut myös valtion investointeja. Barokin aikana pääkaupunkiaseman saivat mm. Tukholma (virallisesti, vuoteen 1436 Uppsala), Madrid (aiem. Toledo), Wien, Varsova (aiem. Krakova), Pietari (aiem. Moskova) ja Berliini. Joissakin valtakunnissa nähtiin myös ”kaksoispääkaupunkien” syntyä. Britanniassa Lontoon ohella Edinburgh ja Dublin kasvattivat merkitystään (Clark 2009:129–130).

Monet merkittävät kaupungit ovat kuitenkin esiteollisena aikana raunioita lukuun ottamatta kadonneet (Bahn 2001). Vanhassa maailmassa näitä ovat esimerkiksi Babylon, Hatra ja Ctesiphon nyk. Irakissa, Memphis nyk. Egyptissä, Troija, Hattusa, Ani ja Pergamon nyk. Turkissa, Persepolis nyk. Iranissa, Petra nyk. Jordaniassa, Mykene nyk. Kreikassa, Palmyra

nyk. Syyriassa, Volubilis nyk. Marokossa, Karthago nyk. Tunisiassa, Leptis Magna nyk. Libyassa ja Timgad nyk. Algeriassa. Hyvä esimerkki kaupungin säilyvyydestä nousuista ja laskuista huolimatta on ikuisiksi kaupungiksi kutsuttu Rooma. Euroopan historian tunnetuimmassa luonnonkatastrofissa, Vesuviuksen tulivuorenpurkauksessa, vuonna 79 jaa., tuhkan alle hautautuneet ja raunioituneet, Napolin kupeessa sijaitsevat, Pompeji (kuva 104.), Herculaneum ja Boscoreale ovat nekin arkeologisten kaivausten – Herculaneumissa jo vuodesta 1738 ja Pompejissa vuodesta 1748) – ansiosta jälleen nähtävissä ja niiden kadut matkailijoiden kansoittamia. Vesuviuksen tulivuori sekä Campi Flegrein laaja tuliperäinen alue, jonka kraattereihin osa Napolin kaupunkiseudusta on rakennettu, ovat kuitenkin edelleen aktiivisia.



Kuva 104. Tuhkasta noussut kaupunki Pompeji on turistien valloittama. Taustalla Vesuviuksen tulivuori. (Miika Norppa).

3 Teollisen ajan kaupungit

3.1 Teollinen vallankumous

Taloudellisten ja geopoliittisten pyrkimysten synnyttämä suurten löytöretkien aika 1400-luvulta 1700-luvulle, mannerten välinen kauppa (engl. Columbian Exchange), kaupallinen vallankumous (engl. Commercial Revolution), merkantilismi ja kolonialismi toivat kasvua, vaurautta ja vieraita vaikutteita eurooppalaisiin kaupunkeihin.

Immanuel Wallersteinin (2003) mukaan maailmanjärjestelmän ydinalueiden nousu 1500-luvulta eteenpäin perustui paitsi kansallisen proletariaatin, myös periferian riistoon. Monien kolonialististen kaupunkien sijainnista rannikolla ja myöhemmin myös siirtomaiden rautatieverkon rakenteesta (rannikkokaupunkiin päättyvä ”suppilo”) onkin pääteltävissä kyseisten

kaupunkien tarkoitus: maa- ja metsätaloustuotteiden sekä kaivannaisten vienti emämaihin. Kolonialismin merkityksestä Euroopan teollistumiselle on kuitenkin kiistanalaisia näkemyksiä. Bairochin (1988: 508–509) mukaan kolonialismi ei ollut Euroopan teollistumisen edellytys, sillä tuohon aikaan suurin osa energiasta tuotettiin Euroopassa ja suurin osa raaka-aineista oli lähtöisin Euroopasta. Toisaalta orjakaupalla, orjaplantaaseiden tuotteilla sekä orjien ja tuotteiden kuljettamiseen liittyneellä meriliikenteellä on nähty olleen vaurastumisen ja investointimahdollisuuksien kautta keskeinen merkitys Euroopan teollistumisprosessissa (Darity 1998; Inikori 2002).

Tieteellinen vallankumous 1500-luvulta 1600-luvulle kumosi vanhoja uskomuksia, muutti maailmankatsomusta aiempaa tieteellisemmäksi ja tuotti merkittäviä keksintöjä (ks. Oster 2002). Uskonto ei enää yhtä voimakkaasti rajoittanut tieteen tekemistä – osin 1500-luvulla Martin Lutherin vaikutuksesta alkaneen uskonpuhdistuksen ansiosta. Tieteellisen vallankumouksen aikakauden keskeisiin tiedemiehiin kuuluivat puolan Torúnista lähtöisin ollut, Krakovassa, Bolognassa ja Padovassa opiskellut tähtitieteilijä Nikolaus Kopernikus, edinburghilainen matemaatikko John Napier, pisalainen, mutta myös Firenzessä ja Padovassa työskennellyt tähtitieteilijä Galileo Galilei, lähellä Stuttgartia syntynyt ja mm. Grazissa, Prahassa ja Linzissä työskennellyt tähtitieteilijä Johannes Kepler ja Lincolnshiressä syntynyt, Cambridgessä opiskellut ja Lontoossa työskennellyt luonnontieteilijä Isaac Newton. Myös lääketiede kehittyi – Brysselissä syntyneen ja Pariisissa opiskelleen Andreas Vesaliuksen ja Folkestonessa syntyneen ja Canterburyssa, Cambridgessä ja Padovassa opiskelleen ja Lontoossa työskennelleen William Harveyn ym. ansiosta. Delftiläinen Antonie van Leeuwenhoek vaikutti mikrobiologian kehittymiseen. Tieteellisen vallankumouksen ajan vaikutusvaltaisia filosofejia olivat mm. lontoolainen, Cambridgessä ja Poitierissä opiskellut Francis Bacon ja ranskalainen, La Haye en Tourainessa syntynyt, mutta Poitierissä opiskellut ja mm. Pariisissa sekä lukuisissa Hollannin kaupungeissa asunut René Descartes. Löytöretket toivat Eurooppaan muista kulttuuripiireistä tietoa, osaamista ja keksintöjä, joita voitiin yhdistää eurooppalaiseen tutkimukseen.

1600-luvun puolivälissä puolestaan alkoi uudistuksiin pyrkivä valistuksen aikakausi. Eurooppaan kehittyi ennennäkemätön sivilisaatio (Bairoch 1991). Valistusfilosofeihin kuuluivat mm. sukujuuriltaan portugalilainen, mutta Amsterdamissa syntynyt sekä Amsterdamissa ja Haagissa vaikuttanut Baruch de Spinoza, lähellä Bristolia syntynyt, Oxfordissa opiskellut ja Lontoossa ja Hollannissa työskennellyt John Locke, Westportissa syntynyt, Oxfordissa opiskellut, Euroopassa matkaillut sekä Pariisissa ja Lontoossa työskennellyt Thomas Hobbes, Pariisissa syntynyt, Caenissa opiskellut ja Lontoossa, Potsdamissa, Genevassa ja Ferneyssä työskennellyt Voltaire, Langresissa syntynyt, Pariisissa opiskellut ja työskennellyt ja Euroopassa matkustellut Denis Diderot (*Encyclopédie*), La Brèdessä syntynyt, Bordeaux'ssa opiskellut, mm. Pariisissa työskennellyt ja pitkään Euroopassa matkustellut Montesquieu (vallan kolmijako-oppi), genevalainen, Lyonissa, Pariisissa, Venetsiassa ja Englannissa työskennellyt Jean-Jacques Rousseau, edinburghilainen David Hume ja Königsbergissä syntynyt, opiskellut ja työskennellyt Immanuel Kant.

1600-luvun loppuun liittyi rahataloudellisen vallankumouksen alkaminen kansallisine pankkeineen (Sveriges Riksbank 1668, Bank of England 1694) ja suurkaupunkien pörsseineen (London Stock Exchange 1688). 1700-luvun loppupuoli liitetään merkantilismin hiipumiseen ja skotlantilaisen Adam Smithin oppien omaksumisen myötä markkinatalouden, taloudellisen liberalismien ja vapaakaupan kehittymiseen. Smith esitti 1776 kirjassaan 'The Wealth of Nations' absoluuttisen edun käsitteen, jonka mukaan kansainvälinen työnjako hyödyttäisi kaikkia maita: kuinkin maan kannattaisi erikoistua tuottamaan niitä tuotteita, joille kyseisellä maalla on absoluuttinen etu. Vuonna 1817 lontoolainen David Ricardo puolestaan esitti teoksessaan 'On the Principles of Political Economy and Taxation' suhteellisen edun käsitteen, jonka mukaan kahden kansantalouden kannattaa käydä kauppaa siitä huolimatta, että toinen näistä talouksista pystyy tuottamaan kaikkia mahdollisia hyödykkeitä halvemmalla kuin toinen. Aikakauden tärkeitä filosofejia ja taloustieteilijöitä olivat myös lontoolaiset utilitaristit Jeremy Bentham ja John Stuart Mill.

Euroopassa lähestyttiin täydellistä vapaakauppaa 1860- ja 70-luvuilla, mikä lisäsi kaupan käyntiä ja kilpailua, tekniikan kehitystä ja tuottavuutta, mutta protektionismiin palattiin vuonna 1873 alkaneen suuren laman aikana. Kansainväliset sijoitukset lisääntyivät voimakkaasti 1800-luvulla ja 1900-luvun alussa, mikä vahvisti maailmankaupan integroitumista. Varat ulkomaisiin sijoituksiin olivat yleisesti ottaen peräisin siitä varallisuuden ja tulojen kasvusta, jonka uuden tekniikan soveltaminen synnytti. Varat oli hankittu teollisuus- ja maataloustuotteiden ulkomaankaupalla ja ulkomailta tulevista maksuista, eli toisin sanoen tavarakaupan vientiylijäämästä (kauppatase) ja nk. "näkyvästä" viennistä (palvelutase, pääomakorvaukset, tulonsiirrot yms.) (Cameron & Neal 2003:293–294,301).

Teollistumiseen johtaneista syistä on esitetty runsaasti erilaisia näkemyksiä. Tuotantoteknologioiden kehittymistä on usein pidetty keskeisenä syynä. Teknologisten edistysaskelten taustalla olivat monesti lukutaidottomien ja itseoppineiden, mutta kokeilunhaluisten ja kekseliäiden teknikkojen tuotantoprosessiinsa vaihteittain tekemät parannukset – tieteellä oli tässä kehityksessä ensimmäisen teollisen vallankumouksena aikana pienempi rooli (Bairoch 1991:161). Tieteellistä tietoa ei 1700-luvulla vielä ollut riittävästi, jotta sitä olisi voitu soveltaa suoraan tuotantoon (Cameron & Neal 2003:164). 1800-luvulla tieteen merkitys teknologisen kehityksen edistäjänä alkoi kuitenkin korostua, osin teknillisen koulutuksen lisääntymisen ansiosta. Ammattimaisia keksijöitä, kuten Thomas Alva Edison, ilmaantui. Tieteellä ja sen alueellisella keskittymisellä oli suuri merkitys esimerkiksi Berliinin nousussa aikansa johtavaksi teknopolikseksi (Braudel 1993:379-380; Hall 1998:393–395). Teollisuuden aloja, joiden kehityksessä tieteellä oli merkittävä rooli, ovat mm. sähkötekniikka, optiikka, orgaaninen kemia (mm. lääkkeet), metallurgia (mm. metalliseokset), energiantuotanto ja elintarviketeollisuus (mm. säilöntä) (Cameron & Neal 2003:193,205-207). Etenkin toisen maailmansodan aikana tiede nousi aivan keskeiseksi tekijäksi innovaatiotoiminnassa (Šmihula 2010) ja yliopistoista alkoi muodostua seudullisen kehityksen moottoreita. Yhdysvalloissa esimerkiksi Silicon Valleys tietoteknologia-keskittymä syntyi Stanfordin yliopiston ja Massachusettsin Route 128:n keskittymä MIT:n ympärille 1940- ja 50-luvuilta alkaen – molempien keskittymien siemen- tai ydinyritykset olivat lähtöisin näistä yliopistoista (Krugman 1992:128).

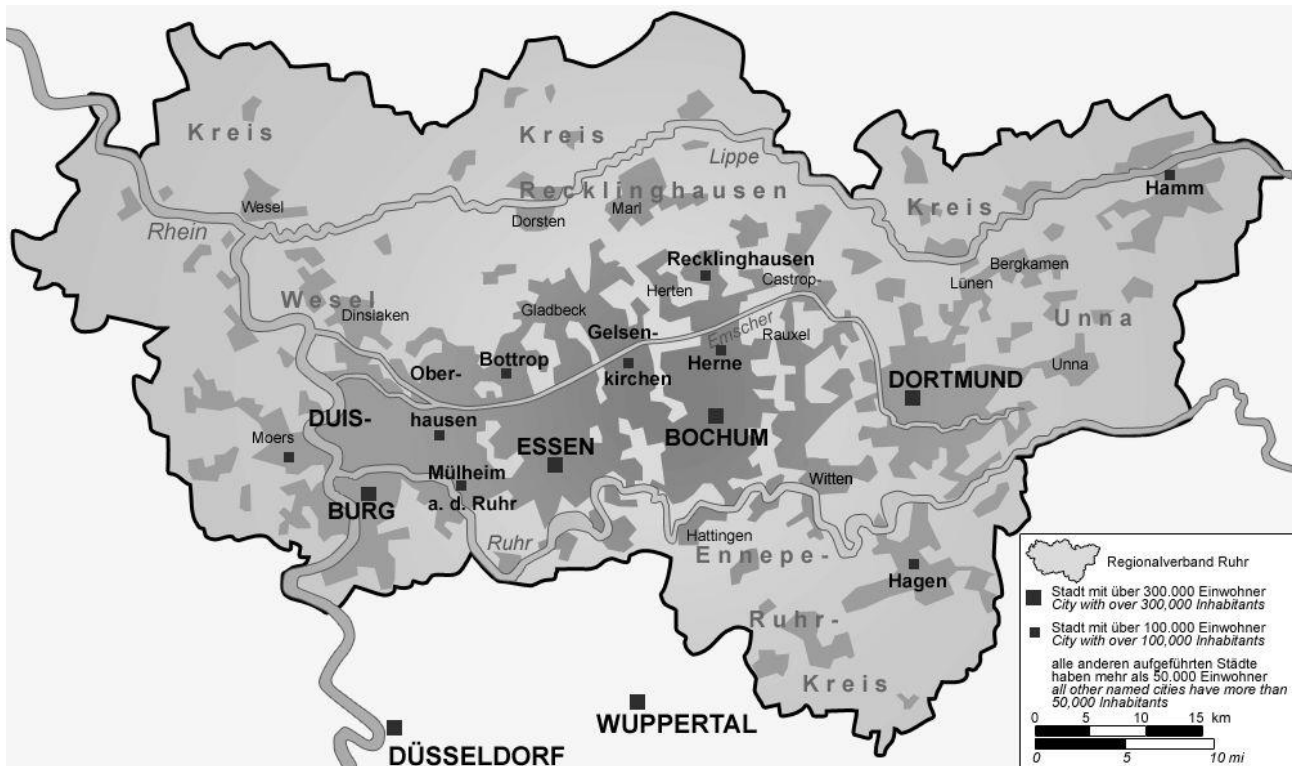
Teollinen vallankumous lähti liikkeelle Britanniasta. Syynä tähän on pidetty paitsi perinteitä tekstiilituotannossa (mm. villan ja villakankaan tuotanto), protektionismista (mm. Calico Acts 1701 ja 1721) seurannutta paikallisen tuotannon kasvua, suhteellisen laajaa yrittämisen vapautta, kivihiiilen saatavuutta, valistusta, keksintöjä ja tuotantoteknologisia uudistuksia, Britannian poliittista vakautta (parlamentaarinen monarkia jo vuonna 1688) ja siten eri intressiryhmien edunvalvontaa, 1700-luvun lopun taloudellista nousukautta, investointivarallisuutta, kaupallisesta vallankumouksesta virinnyttä avoimuutta kapitalismille: investointikohteiden etsimiselle, voittojen tavoittelulle ja tuotannon mittakaavan kasvattamiselle, sekä kasvavan väestön ja asiakaskunnan aiheuttamaa tuotteiden kysynnän kasvua kotimaassa, Euroopassa ja siirtomaissa – teknologiainvestointien kannattavuutta (Burns & Ralph 1955:146–186; Vance 1990; Braudel 1993:380-383; Crafts 2010). Myös Britannian sijainnilla saarella on nähty olleen etuja: mantereisia maita vähäisempien puolustus- ja sodankäyntikustannusten ja edullisten vesikuljetusmahdollisuuksien kautta (Cameron & Neal 2003:169). Britannian teollinen vallankumous vaikutti siihen, että Lontoon väkiluku ohitti 1800-luvulla Pekingin ja siitä tuli maailman suurin kaupunki. Lontoo säilytti asemansa suurimpana kaupunkina 1920-luvulle, jolloin sen ohitti New York (Largest cities through history 2011).

Englannissa teollistui mm. Manchester, Skotlannissa Glasgow ja Irlannissa Belfast. Britanniasta teollistuminen eteni ensin Belgiaan n. 1820-luvulla. Tähän vaikuttivat mm. Belgian maantieteellinen sijainti lähellä Britanniaa, Belgian pitkät teollisuusperinteet tekstiiliteollisuudessa Flanderissa (esim. Brugge, Ghent, Ypres, Antwerpen) ja metallituotteiden valmistuksessa Sambre-Maasin laaksossa, Belgian maaperän malmi- ja kivihiiiliesiintymät, Ranskasta ja Britanniasta kertynyt tekninen osaaminen, yrittäjät ja pääoma sekä sijainti merkittävien markkinoiden läheisyydessä (Cameron & Neal 2003:227–231). Belgiassa teollisuutta kehittyi kaupunkeihin, kuten Ghent, Verviers, Liège, Mons ja Charleroi (Clark 2009:226).

Belgian jälkeen teollistuivat Ranska ja Saksa, Sveitsi, Hollanti ja Skandinavia. Etelä-Eurooppa ja Itä-Eurooppa teollistuivat vasta myöhemmin (White 1984:16). Myöhemmin teollistuneissa maissa kivihiiilivarannot olivat varhain teollistuneita maita heikommat tai niiden hyödyntäminen aloitettiin myöhään (mm. Venäjä) ja osasta, kuten Hollannista ja Tanskasta puuttui myös vesivoima. Vesivoimaa oli saatavilla mm. Sveitsissä, Pohjois-Italiassa ja Pohjois-Norjassa. Kivihiiilen ja vesivoiman puuttumista korvattiin tuulivoimalla mm. Hollannissa ja Tanskassa, mutta se asetti rajoituksia raskaan teollisuuden kasvulle. Etelä- ja Itä-Euroopassa ongelmia aiheuttivat myös inhimillisen pääoman, kuten luku- ja kirjoitustaidon puute, tuottavuudeltaan huono maatalous sekä tehoton hallinto. Balkanin maat kärsivät osmanien vallan perinnöstä, vuoristoisuudesta ja luonnonvarojen puutteesta (Cameron & Neal 2003:244, 249, 256–257, 261).

Saksassa Ruhrin laaja teollisuusalue ja konurbaatio (kuva 105.) syntyi lukuisten pienten samalla alueella sijaitsevien hansakaudella kehittyneiden kylien ja kaupunkien kasvaessa yhteen. Ruhrin alueen kasvua vauhditti kivihiiilen kaivuutoiminta alueen hiilikentillä ja resurssivetoinen terästeollisuus. Ranskassa teollisuutta keskittyi mm. Lilleen, missä oli myös hiilikenttiä, Roueniin, Lyoniin ja St. Etienneen. Hollannissa Eindhovenista tuli eräs tärkeimmistä teollisuuskaupungeista, ja nk. company town, jossa yhdellä perheyrytyksellä (Philips, per.

1891) oli huomattava vaikutusvalta. Pohjoismaissa teollistumista tapahtui etenkin sisämaa-kaupungeissa – Suomessa varhainen oli Tampere. Koskenpartaat olivat teollisuudelle luontevia sijaintipaikkoja. Italiassa teollisuutta syntyi esiteollistumisen (engl. proto-industrialisation) alueille Genovaan, Torinon ja Milaanon, Espanjassa Kataloniaan, ja myöhemmin Bilbaoon (Clark 2009:226-227, 246).



Kuva 105. Ruhrin alueelle kehittyi pitkään jatkuneen kivihiilen kaivuutoiminnan ja siihen kytkeytyneen raskaan teollisuuden synnyttämän kasvun vaikutuksesta useiden kaupunkien yhteenliittymä, konurbaatio. 2000-luvulla moni alueen kaupungeista on ollut kaivos- ja teollisuustoiminnan vähentymisen takia vaikeuksissa ja kärsinyt väestökadosta. (Daniel Ullrich/Wikimedia Commons).

Teollisuuden leviämistä Britanniasta muualle Eurooppaan hidasti Britannian hallinnon protektionistinen ote, joka rajoitti uusien tuotantoteknologioiden vientiä ulkomaille. Toisaalla uusien maatalousteknologioiden ja -menetelmien hidas käyttöönotto siirsi teollistumista ja kaupungistumista tuonemmaksi. Uuden teollisen teknologian käyttöönottoa myös vastustettiin työntekijöiden ja kiltojen keskuudessa esimerkiksi Valenciassa. Myös eliitti suhtautui uudistuksiin paikoin konservatiivisesti. Teknologisia innovaatioita levittivät mm. Britanniasta ulkomaille muuttaneet teollisuuspatruunat (Clark 2009:149,228,258-259).

Korpinen (2010:40-41) tunnistaa maailmantalouden nousukausiksi vuodet 1790–1810/17, 1844/51–1870–1875, 1890–1896–1914–1920, 1945–1973 ja 1994–1995–. Laskukausiksi Korpinen lukee vuodet 1810/1817–1844–1851, 1870–1875–1890–1896, 1914–1920–1945, 1973–1994–1995. Nousukausista ensimmäinen kytkeytyy kehruteknologiaan, toinen rautateihin ja höyrymoottoriin, kolmas teräkseen, sähköön ja polttomoottoriin ja neljäs, nk.

kapitalismin kultainen kausi, mm. massakulutukseen ja ilmailuteollisuuteen. Massakulutukseen kytkeytyvät niin kodin sisustus, kodinkoneet kuin henkilökohtaiset kulkuneuvot. Viimeisin sykli liittyy informaatio- ja kommunikaatioteknologiaan – sen tuotoksiksi voi katsoa mm. tietokoneet, faxit, kasettisoittimet, kannettavat videokamerat, cd-soittimet, pelikonsolit, kännykät, modeemit, digitaalikamerat, taulutelevisiot, dvd- ja Blu-Ray-soittimet, GPS-laitteet, tietokone- ja kännykkäohjelmistot ja -pelit, internet-palvelut, älypuhelimet jne. Älypuhelimessa oikeastaan yhdistyy mm. puhelin, faksi, kamera, videokamera, kannettava musiikkisoitin, radio, kello, herätyskello, kalenteri, laskin, tietokone, pelikone, kompassi, kartasto, muistio ja lukulaite.

ICT-syklin parhaan terän kasvun synnyttämisessä arveltiin olevan 2010-luvulla jo käytetty, eikä uusista kasvun moottoreista ollut varmuutta (Šmihula 2010, Pajarinen et al. 2010:6). Sykliä kääntymisen laskuun onkin selitetty johtuvan syklin alun perin synnyttäneeseen innovaatioon kytkeytyvien innovaatioiden vähentymisestä, markkinoiden saturoitumisesta ja ylisuuria kasvuodotuksia seuranneiden investointikuplien puhkeamisesta. Kasvuodotukset kytkeytyivät 2010-luvulla mm. bio-, energia-, materiaali- ja ympäristöteknoologiaan, designiin, lääketieteen sovelluksiin ja hyvinvointiteknoologiaan sekä robotiikkaan.

Teorioita em. Kondratievin ”metasyklejä” lyhyemmistä taloussykleistä ovat kehittäneet mm. Kutznets (15–20 vuotta), Juglar (9–10 vuotta) ja Kitchin (3 vuotta). Schumpeterin (1939) mukaan pitkään sykliin sisältyy kuusi Juglaria ja jokaiseen Juglariin kolme Kitchin-sykliä. On myös esitetty, että pitkät syklit lyhenevät ajan myötä tieteellisen ja teknologisen kehityksen kiihtymisen takia (Šmihula 2010).

Teolliseen vallankumoukseen (alkoi n. 1760-luvulla) sekä toiseen teolliseen vallankumoukseen (n. 1820–1914) kytkeytyvillä keksinnöillä oli suuri vaikutus kaupunkien kehitykselle. Ensimmäinen teollinen vallankumous rakentui keksintöjen osalta Wattin höyrykoneen (1763–75), kehuulaitteiden kuten Kehruu-Jennyn, vesivoimalla toimivan kudontalaitteen (engl. water frame), ”Cromptonin muulin” ja koneellisen kudontalaitteen keksimisen (James Hargreaves 1764, Richard Arkwright 1769, Samuel Crompton 1779, Edmund Cartwright 1785) ja rautateollisuuden uudistumisen (kaksin käyttö) ympärille. Tekstiilien valmistamista helpottaneita apuvälineitä oli kehitetty jo keskiajalla ja barokin aikaan, mutta ne eivät käyttäneet mekaanista voimaa, paikoin hyödynnettyä tuuli- ja vesivoimaa lukuun ottamatta. Rautateollisuus oli uudistunut masuunin keksimisen myötä, mutta koksi tehosti polttopuun puutteesta kärsivän Euroopan rautateollisuutta. Birminghamilainen Matthew Boulton ja skotlantilainen (asui myöh. Birminghamissa) James Watt perustivat vuonna 1775 Boulton and Watt -nimisen höyrykoneita tuottavan yrityksen, joka asensi Britanniassa satoja laitteistoja. Boulton ja Watt olivat osa monialaista Midlands Enlightenment -nimistä valistusilmiötä, joka keskittyi Birminghamiin – kaupunki olikin 1700-luvulla enemmän teollisen teknologian kehittäjä ja innovaatiokeskus kuin sen massatuotannollinen hyödyntäjä, vaikka olikin merkittävä teollisuuskaupunki. Birminghamin vahvuudet olivat korkeassa osaamisessa. Samoin Richard Arkwrightin water frame levisi tehtaisiin nopeasti. Kehruun ja kudonnan innovaatioita paranneltiin useaan otteeseen. Keskeinen merkitys oli myös amerikkalaisen Eli Whitneyyn keksi-

mällä puuvillanpuhdistuskoneella ”ginillä” (Cameron & Neal 2003:178). Hiilellä toimivaa höyrykonetta käytettiin energiantuotantoon kaivostoiminnassa (pumput), teollisuudessa (tuotantokoneet) ja liikenteessä (höyryjunat, -laivat ja -traktorit). Ensimmäinen vallankumous merkitsi mekanisaatiota, fossiilisten polttoaineiden käytön yleistymistä ja siten tuotantotoiminnan tehostumista.

Kenties syväluotaavin merkitys edellisistä on ollut kivihiilen laajamittaisella käyttönotolla teollisuudessa. Aiemmin polttoaineena oli käytetty pääasiassa puuta (puuhiili) ja turvetta. Koksen käyttö masuuneissa raudantuotannossa alkoi Abraham Darbyn keksinnöstä 1709, mutta yleistyi aluksi hitaasti. Henry Cortin kehittämä putlaus-menetelmä (1784) irrotti Britannian raudantuotannon lähes täysin puuhiilen käytöstä vuosisadan loppuun mennessä. Kivihiilen kaivuu vaikutti myös Britannian ensimmäisten rautateiden rakentamiseen: kaivoksissa käytettiin kiskoja pitkin kulkevia, hevosten vetämiä pyörällisiä kärryjä. Höyryveturin kehittämistä vaikeutti vuoteen 1800 asti voimassa ollut James Wattin patentti. Ensimmäinen toimiva höyryveturi valmistui 1801 kaivosinsinööri Richard Trevithickin suunnittelemana (Cameron & Neal 2003:172, 180).

Tekstiiliteollisuuden ohella teollistumisen alkuvaiheessa edistyivät keramiikkateollisuus (mm. chinaware) ja kemianteollisuus, jonka kehityksellä oli vaikutuksia muihin teollisuudenaloihin, kuten saippua-, lasi-, paperi- ja maali-teollisuuden kehittymiseen.

Toinen teollinen vallankumous perustui innovaatioihin teräksen valmistuksessa (Siemens-Martin -prosessi eli nk. ahjomellotus, 1860-luku), mikä mahdollisti teräksen halvemmän massavalmistuksen ja edisti juna- ja laivaliikenteen kehittymistä. Terästä tarvittiin suuret määrät mm. rautateiden, kulkuneuvojen, siltojen ja rakennusten rakentamisessa. Rautateiden rakentaminen hyödytti useita teollisuudenaloja: mm. kaivostoimintaa, terästeollisuutta, konepajateollisuutta, rakennusalaan sekä muita elinkeinoja, kuten logistiikkaa ja kauppaa. Toisen teollisen vallankumouksen toinen päätekijä oli sähkötekniikan ja mm. polttomoottorin kehittyminen 1800-luvun jälkipuoliskolla useiden keksijöiden ansiosta. Polttomoottori lisäsi huomattavasti maaöljyn käyttömahdollisuuksia. Öljyntuotanto oli alkanut Oil Springsissä, Ontariossa Kanadassa 1850-luvun lopulla – historiallisesti öljyä oli hyödynnetty mm. Bakus- ja keskiajalla. Öljyn merkityksen kasvu toi 1900-luvulla vaurautta niille harvoille Euroopan maille, joiden maa- tai merialueilla oli merkittäviä öljyesiintymiä, mutta ennen kaikkea pitkällä aikavälillä lisäsi Euroopan maiden riippuvuutta Lähi-idän öljyntuottajamaista. Norjalle Pohjanmeren öljyvarantojen hyödyntäminen 1960-luvulta alkaen ja siihen kytkeytynyt teollisuus (esim. Stavanger ja öljynporauslautat) toivat ennennäkemätöntä vaurautta, mutta palkkojen nousu aiheutti myös mm. asuntojen hintojen voimakasta nousua ja lisäsi yksityishenkilöiden lainanottoa.

Kaiken kaikkiaan uudenlaiset tuotantoteknologiat mahdollistivat aiempaa tehokkaamman ja mittakaavaltaan suuremman tuotannon, mikä merkitsi teollistumista sekä vähitellen yhä suurempien tehtaiden rakentamista. Tuotanto alkoi paitsi kasvaa, myös keskittyä. Yhteinen sijainti tarjosi kasautumisetuja (Johnston 1980; Laakso & Loikkanen 2004). Teollisuuden myö-

tä työvoiman tarve kehittyvillä tehdaspaikkakunnilla ja kaupungeissa lisääntyi. Naisia työskenteli kotitaloustöiden ohella runsaasti mm. tekstiiliteollisuudessa – naiset olivat myös ennen koneellisten apuvälineiden tuloa valmistaneet tekstiilituotteita kotona. Kaupungit olivat kuitenkin yhä nykymittakaavaan nähden pieniä: vuonna 1800 ainoastaan kolmen eurooppalaisen kaupungin, Pariisin, Konstantinopolin ja Lontoon, väkiluku ylitti puoli miljoonaa (Leontidou 1990:9).

Maatalouden vallankumoukseksi (engl. agricultural revolution/ agrarian revolution) kutsuttu ajanjakso merkitsi uudistuksia maataloustuotannon tavoissa ja institutionaalisessa kehyksessä sekä kasvua tuotannon määrässä, tuottavuudessa maa-alaa ja viljelijää kohden (Overton 1996; Ang et al. 2010). Muutoksia tapahtui viljelypinta-alassa, viljelytiheydessä ja -lajikkeissa sekä lannoituksessa. Viljelyn avuksi tuli tehokkaampia työvälineitä ja maatalouskoneita. Maatalous myös muuttui entistä kaupallisemmaksi toiminnaksi – ruokaa ei tuotettu vain omiin tarpeisiin, vaan kaukaisille markkinoille, mikä kannusti tuotannon kasvattamiseen (Overton 1996). Isossa-Britanniassa Lontoon voimakas kasvu oli eräs maatalouden vallankumouksen katalyytti (Short 1996).

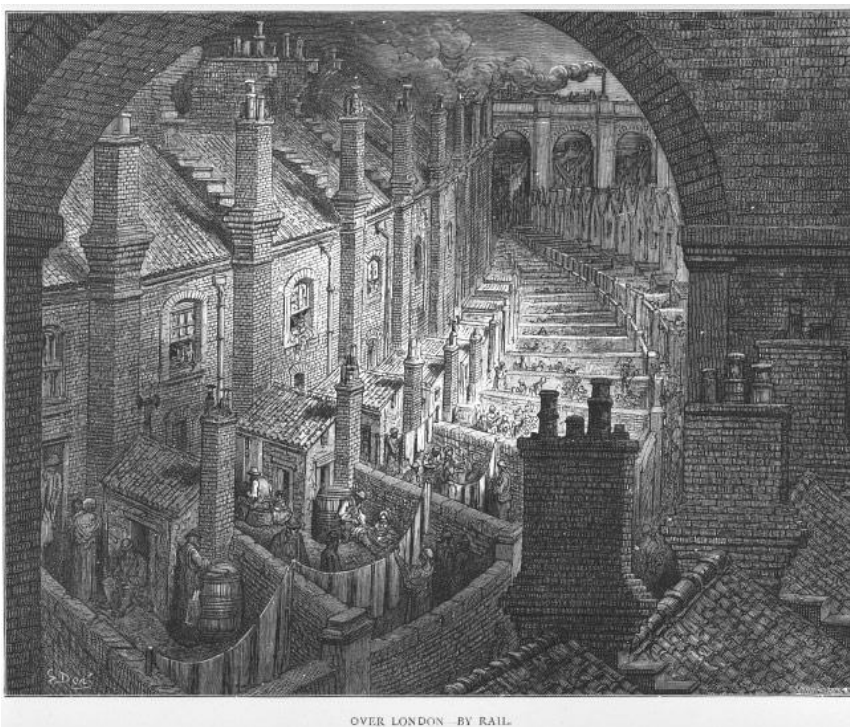
Maatalouden vallankumouksen (taulukko 1., s. 18) ajankohta on ainakin Britanniassa ollut kiistanalainen tilastotietojen puuttumisen vuoksi, mutta sen on usein ehdotettu tapahtuneen vuotta 1750 seuranneen sadan vuoden aikana (Overton 1996) – tosin myös täysin toisenlaisia näkemyksiä on. Maatalouden tuottavuuden on nimittäin esitetty nousseen Britanniassa merkittävästi jo vuosina 1600–1750 (Allen 2000). Nälänhädät kuitenkin harvinaistuivat Euroopassa oikeastaan vasta 1800-luvulla – joskaan eivät silloinkaan kokonaan poistuneet (vrt. Irlannin suuri nälänhätä 1845–1852, Suuret nälkävuodet Suomessa 1866-68, Ukrainan nälänhätä 1932-33, Neuvostoliiton nälänhätä 1947). Maatalouden vallankumous merkitsi pakoa ”malthusilaisesta ansasta” ja väestönkasvun nopeutumista (Overton 1996). Liikennejärjestelmän kehittymisen myötä ruokatarvikkeita voitiin entistä helpommin tuoda kauempaa. Väestönkasvuun vaikutti 1800-luvulla myös hygieniatason parantuminen, joka liittyi mm. saippuan käytön ja peseytymisen yleistymiseen, viemärointiin, jätehuoltoon, puhtaan veden saatavuuden kehittymiseen, säilykkeiden yleistymiseen ja maitotuotteiden pastörointiin. Väestönkasvuun vaikutti myös lääketieteen ja hoitomenetelmien kehittyminen (esim. isorokkorokote v. 1796, englantilainen Edward Jenner). Myöhempiä merkittäviä lääketieteen keksintöjä oli penisiliini (1928), joka tuli lääkinnälliseen käyttöön 1940-luvulla. Hygienian kehittämisestä huolimatta mm. kolerapandemiat tappoivat 1800-luvulla valtavasti ihmisiä.

Väestönkasvu ja maatalouden tehostuminen aiheuttivat työttömyyden kasvua maaseudulla. Maatalouden tehostuminen mahdollisti ylimääräisen väestön siirtymisen muiden elinkeinon pariin. Kaupunkeihin muutti ihmisiä työnhakuun ja kaupunkien väestö alkoi kasvaa nopeasti. Britanniassa myös enclosure eli yhteismaiden yksityistäminen työnsi maatonta väestöä kaupunkiin. Kaupunkien väestönkasvu ja ostovoiman kasvu synnyttivät maatalous- ja teollisuustuotteiden kysynnän lisääntymistä kaupungeissa. Menestyvä maataloussektori huolehti Britanniassa osaltaan teollisuustuotteiden kysynnästä, infrastruktuuri-investoinneista ja esimerkiksi Ranskassa viinin viennin kautta myös ulkomaanvaluutan saannista

(Cameron & Neal 2003:271,273). Tuotannon tehostuminen paransi erilaisten tuotteiden saatavuutta, kun tuotteita voitiin tuottaa aiempaa enemmän ja myydä aiempaa halvemmalla. Kaupunkien palvelutarjonta monipuolistui tuotteiden ja palveluiden kysynnän kasvun myötä. Uudistukset maataloudessa, kuten teollisessa tuotannossa, tapahtuivat eri maissa eri ajankohtina.

Kaupungeissa tuli lisää työpaikkoja paitsi teollisuuteen, myös kaupan alalle sekä liikenteeseen seudullisen ja kansainvälisen kaupan myötä. Kaupunkien väestönkasvu edellytti mittavaa asuntorakentamista. Rakennusala työllisti suuren joukon ihmisiä, mutta ala oli riippuvainen rakennusmaan saatavuudesta ja taloudellisista suhdanteista.

Kaupunkimaisemia alkoivat teollistumisen myötä kirkontornien ohella leimata tehtaiden piiput (kuva 107.) sekä laajentuvat työväestön asuinalueet tehtaiden ympärillä. Asumisolot tuon ajan työväestön asuinalueilla olivat erittäin huonot: ahtaat ja epäterveelliset, asuntojen varustetaso oli alkeellinen (Engels 1996; Hall 2002: 13–47, kuva 106.). Asumiskurjuus johtui kaupunkien nopeasta ja suunnittelemattomasta kasvusta, hallintokoneiston riittämättömydestä ja viranomaisten kokemattomuudesta (Cameron & Neal 2003:185). Huonoja asumisololoja täydensivät epävarmuus työn jatkumisesta, vaaralliset työolot, ankara työkuri, pitkät työpäivät (Clark 2009:292) sekä lomien puute. Väestönkasvun ja uusien teollisuus- ja asuinalueiden vaikutuksesta kaupunkialueet laajenivat merkittävästi. Teollisuustyöväestön ohella kasvoi toinen kaupunkilainen väestöryhmä, porvaristo (Soja 2003). Vaurastunut teollisuus- ja kauppaporvaristo sekä koulutettu ammattiväestö rakennutti itselleen ja perheilleen näyttäviä kaupunkiasuntoja uudistetuille keskusta-alueille (esim. Pariisin bulevardit, Wienin Ringstrasse) ja varhaisiin suburbioihin (esim. Lontoon St. John's Wood).



Kuva 106. Työväestön asumisolot 1800-luvun englantilaisissa teollisuuskaupungeissa olivat ahtaat ja epäterveelliset. Gustave Dorén piirros (n. 1870). (Wikimedia Commons).

Teollinen vallankumous muutti kyliä kaupungeiksi, kaupunkeja entistä suuremmiksi kaupungeiksi ja synnytti kokonaan uusia kaupunkeja. Kasvu keskittyi mm. raaka-aine- ja energianlähteiden (metallit, kivihiili jne.) lähelle sekä raide- ja vesikuljetusreittien varsille – teollistumisen alkulähteet eivät aina olleet perinteisissä kaupungeissa (Hall 1992:22–23; Johnston 1980; Bairoch 1988:503), vaikka myös monet vanhemmat pikkukaupungit ja suurkaupungit teollistuivat. Etenkin raskasta teollisuutta keskittyi kivihiilikenttien (Black Countryn alue Birminghamin pohjois- ja länsipuolella, Saksan Ruhr, Ranskan Lille) läheisyyteen. Myös vesivoiman saatavuus, eli kosket, olivat usein tärkeitä. Kaupungeilla oli myös erilaisia painotuksia teollisessa tuotantoketjussa: osa kaupungeista toimi raaka-aineen hankinnassa, osa raaka-aineen jalostuksessa, osa tuotteiden valmistuksessa, osa tuotannon lisäksi logistiikassa ja kaupassa. Maakaasun teollinen hyödyntäminen alkoi Yhdysvalloissa vuonna 1825, mutta Euroopassa oikeastaan vasta 1940-luvulla, ja silloinkin vielä vaatimattomassa mittakaavassa. Hiilen rinnalle tuli ydinvoima vasta vuodesta 1954 alkaen.

Kaupungit ja alueet erikoistuivat myös erilaisiin teollisuuden aloihin, esimerkiksi teollisen vallankumouksen synerginen keskus ja maailman ensimmäinen teollinen metropoli (Hall 1998:310–348, taulukko 7.), Manchester, nk. cottonopolis, erikoistui puuvillatuotteiden tuotantoon. Belfast tuotti liinavaatteita ja Glasgow:ssa rakennettiin laivoja (nk. shipbuilding capital of the world) mm. Robert Napierin (1791–1876) ja John Elderin (1824–1869) toimesta. Höyrymoottorin keksijä James Watt (1736–1819) oli myös kotoisin Glasgow:n läheltä. Keskeistä Glasgow:n menestyksessä oli yritteliäisyys sekä yritysten yhteistyö (Hall 1998:375). Glasgow:n kaupunkikuvassa kaupungin kultainen kausi näkyy viktoriaanisena arkkitehtuurina, jota edustaa mm. Glasgow:n yliopiston päärakennus The Gilbert Scott Building (1870).



Kuva 107. William Wyldenin maalauksessa vuodelta 1857 on kuvattuna teollisen vallankumouksen ajan Manchesterin teollisuuskaupungin savupiippujen ja savusumun hallitsema siluetti. (Wikimedia Commons).

Eurooppaan syntyi myös muita teollisuustuotannoltaan erikoistuneita ytimiä. Budapestiin keskittyi myllyteollisuutta. Raaka-aineköyhä ja ulkomaankaupasta riippuvainen Sveitsi erikoistui teknisiin ja työ- ja osaamisintensiivisiin aloihin: korkealle jalostettujen tuotteiden, kuten kellojen, erikoiskoneiden, muotivaatteiden, juustojen ja suklaamakeisten sekä kemiallisten tuotteiden, kuten lääkkeiden, valmistamiseen (Cameron & Neal 2003:246).

Berliini puolestaan nousi suunnannäyttäjäksi sähköteknillisen teollisuuden saralla mm. Siemensin ja AEG:n johdolla noin vuosina 1840-1930 (Hall 1998: 377–395). Krugman (1992:33–67) selittää teollisten klusterien syntymistä ammattitaitoisen työvoiman saatavuudella, alihankintatarpeilla ja yrityspalveluiden saatavuudella, teknologisilla spillover-efekteillä, tietovirroilla ja sattumalla.

Vaikka yritykset tekevät sijaintivalintansa itse ja nämä sijaintivalinnat osaltaan ohjaavat kaupunkien taloudellista kehitystä – kuuluisa esimerkki on Siemensin siirtyminen Berliinistä Müncheniin toisen maailmansodan jälkeen (Castells & Hall 1994:177–182; von Streit et al. 2010) – on kaupungeilla elinkeinopolitiikan kautta mahdollisuuksia vaikuttaa sijaintipäätöksiin ja siten klusterien kehittymiseen. 2000-luvulla innovaatiopolitiikassa on puhuttu jopa satuman hallinnasta: on katsottu, että sattumalle on mahdollista luoda tarttumapintaa tutkimukseen ja yliopistoihin panostamalla (Sotarauta & Lester 2006).

3.2 Infrastruktuurin ja laajennusten tarve 1800-luvun kaupungeissa

Nopea teollistuminen ja voimakas väestönkasvu aiheuttivat kaupungeissa jäte- ja hygieniaongelmia. Jokia ja jopa katuja (Harvey 2003:249) käytettiin kaupunkien jäteviemäreinä, puhtaan veden saatavuus oli heikkoa, kolera-, ja lavantautiepidemiat yleisiä, ilmanlaatu teollisuuden ja lämmöntuotannon runsaan kivihiilen polton sekä suodattimien puuttumisen vuoksi huono ja virkistysalueita oli kaupunkialueilla rajoitetusti. Jäteongelman keskiössä olivat hevosten ja ihmisten ulosteet sekä teollisuuden (mm. teurastamot, panimot, parkitsemot), toritoiminnan ja kotitalouksien (mm. kalanperkeet) tuottamat jätteet.

Vuoden 1858 kuuma kesä muistetaan Lontoossa nk. suuresta löyhkästä (engl. Great Stink), joka aiheutui pääasiassa tyhjentämättömistä likakaivoista ja Thamesiin lasketuista ihmisten ulosteista (Papayanis & Wakeman 2001). Katuja peittivät hevosten jätökset. Ongelmien ratkaisemiseksi kaupunkeihin ryhdyttiin 1850-luvun tienoilta rakentamaan vesijohto- ja viemäriverkostoja, jätehuoltojärjestelmiä sekä 1800-luvun lopulta myös jätevedenpuhdistuslaitoksia. Hygienia tavoitteisiin liittyi myös juomalähteiden ja julkisten käymälöiden rakentamista katujen varsille (Dennis 2008: 136). Ongelmiin kuitenkin herättiin varsin myöhään ja uudistukset eivät pysyneet kaupunkien nopean kasvun perässä. Monia kaupunkeja, etenkin Lontoota, vaivasi myös sankka savusumu eli smog (termi vuodelta 1893). Ilmankierron parantamiseksi sekä jätteiden kuljettamisen helpottamiseksi moniin kaupunkeihin, kuten Pariisiin, rakennettiin aiempaa leveämpiä katuja (Hall 1998:728). Esimerkiksi Lontoossa savusumusta ei kuitenkaan päästy eroon kuin vasta 1950-luvulla – vuonna 1952 tuhansia ennenaikaisesti tappaneen 'Great smogin' myötä käynnistettyjen toimenpiteiden jälkeen.

Kaupunkeja uhkaavien tulvien estämiseksi jokia vallitettiin. Brysselissä saastunut Senne-joki tunnelloitiin pormestari Jules Anspachin vaikutuksesta vuosina 1867–1871 ja tilalle rakennettiin uusia bulevardeja. Pariisissa maan alla kulkee Bièvre-joki – se tunnelloitiin samoista syistä ja samoihin aikoihin kuin Senne. Samoin Nantesissa on täytetty Loire-joen kanavia. Tätä aiemmin ainakin Moskovassa oli tunnelloitu Neglinnaya-joki. Lontoossa on useita maanalaisia, kaupunkialueen laajentuessa tunnelloituja jokia tai joenuomia, mm. Fleet. Nizzassa on tunnelloitu osia Le Paillon -joesta ja sen päälle on eri aikoina rakennettu mm. pitkä kaarteleva puisto, keskusaukio, kulttuurirakennuksia ja messukeskus. Bolognassa suurin osa kaupungin kanaaleista on täytetty tai tunnelloitu. Tunnelloituja jokia on sittemmin myös palautettu, esimerkkinä Århusin 1930- ja 50-luvuilla tunnelloitu joki. Hygieenisten olosuhteiden parantaminen oli eräs tärkeimmistä syistä kaupunki uudistuksille Euroopassa 1800-luvun jälkipuoliskolla. Brysselin bulevardien (nyk. Boulevard Maurice Lemonnier, Boulevard du Anspach, Boulevard Émile Jacquain, Boulevard Adolphe Max) tarkoituksena oli myös yhdistää Gare du Nordin ja Gare du Midin rautatieasemat. Jules Anspachin innoittaja oli paroni Georges-Eugène Hausmann – häntä jopa kutsuttiin Ansmanniksi (Hall 2010:225).

Kaupunkeihin kohdistuva väestöpaine oli 1700-luvun lopulta Lontoossa johtanut viheralueiden, muun muassa nk. huvipuutarhojen, katoamiseen. Varakkaiden asuinalueille oli Lontoossa 1700-luvulla rakennettu aidattuja yksityisiä puutarhoja, kuten Bedford Square Garden, johon asukkaat pääsivät sisään omalla avaimellaan. Kaupungin tiivistyminen ja ruuhkaisuus kuitenkin sai maisema-arkkitehteja, radikaaleja poliitikkoja ja yksityisiä filantrooppeja vaatimaan lisää ”tilaa hengittämiseksi” (Reeder 2006b). Lontooseen rakennettiinkin 1800-luvulla uusia viheralueita: yksityisiä korttelipuutarhoja, kasvitieteellisiä puutarhoja, kirkko-maita muutettiin puistoiksi sekä uusia puistoalueita, mm. Regent’s Park (1835, kuva 108.) ja Victoria Park (1845) avattiin yleiseen virkistyskäyttöön. Jälkimmäisen suunnitteli vaikutusvaltainen lontoolainen arkkitehti John Nash. Battersea Park rakennettiin vuonna 1860. (Reeder 2006a; Reeder 2006b).



Kuva 108. Lontoon Regent's Park n. v. 1833 W. Schmollingerin laatimasta kartasta. Yleisölle avoimet puistot toivat kaupunkeihin "tilaa hengittämiseksi". (Wikimedia Commons).

Edellä mainittujen Lontoon puistojen ohella aikakauden merkittäviin eurooppalaisiin kaupunkipuistoihin kuuluvat mm. Münchenin Englischer Garten (1792), Prahan Stromovka (1804), Dresdenin Großer Garten (1814), Helsingin Esplanadi (1812/31) ja Kaivopuisto (1830-luku), Leipzigin Rosenstein Park (1840), Bukarestin Parcul Cișmigiu (1847), Nizzan Jardin Albert 1^{er} (1852), Lyonin Parc de la Tête d'Or (1857), Bordeaux'n Jardin botanique de Bordeaux (1858), Wienin Wiener Stadtpark (1862), Amsterdamin Vondelpark (1865), Pariisin Parc des Buttes-Chaumont (1867), Madridin Buen Retiro (1868), Tukholman Humlegården (1869), Barcelonan Parc de la Ciutadella (1877), Dublinin St. Stephens Green (1877), Lissabonin Jardim Botânico da Universidade de Lisboa (1878), Kööpenhaminan Ørstedsparken (1879), Brysselin Parc du Cinquantenaire (1880), Milanon Parco Sempione (1888), Amsterdamin Oosterpark (1891), Budapestin Városliget (1896), Varsovan Ujazdów Park (1896), Rooman Villa Borghesen puutarha (1903), Barcelonan Park Güell (1914) ja Hampurin Stadtpark (1914).

Pariisissa hausmannisaatio vihersi kaupunkia: Pariisiin rakennettiin puistoja ja katujen varalle istutettiin puurivistöjä (Hall 1998: 725-726; Cowan 2001a). Uusia puita istutettiin arviolta 100 000.

Ymmärrys työläisten työvoiman uusintamisen tärkeydestä kuitenkin voimistui vasta myöhemmin, mm. Karl Marxin kirjoitusten, työläisten väestöosuuden kasvun, äänioikeuden laajentumisen sekä työväenliikkeen ammatillisen ja poliittisen järjestäytymisen, kuten ammattiyhdistysliikkeiden ja työväenpuolueiden perustamisen vaikutuksesta.

Teollisuuden lisääntyminen ja kaupunkien väestökasvu kasvattivat energiantarvetta kaupungeissa, mihin vastattiin keskitetyllä energiantuotannolla. Valaistukseen sekä ruoanlaittoon käytettyjen kaupunkikaasuverkkojen rakentaminen alkoi 1800-luvun alussa ja sähköverkkojen rakentaminen 1800-luvun loppupuolella. Kaasulla toimivat katuvalot korvasivat aiemmin käytetyn kynttilä- ja öljyvalaistuksen. Kaasuvalo oli keksitty Birminghamissa vuonna 1792. Ensimmäisenä kaasulla valaistu katu oli Lontoon Pall Mall (v. 1807). Sähkövalot, nk. kaarilamput tulivat kaduille Pariisissa ja Lontoossa 1880-luvulla. Voimalalaitokset piippuineen toivat omat maamerkinsä kaupunkimaisemaan. Sähkötekniikan kehittymisen, puhelimen ja radion keksimisen myötä osaksi kaupunkimaisemaa tulivat myös sähkö- ja puhelinpylväät ja -linjat, muuntamot sekä radiomastot. Tv-tornit yleistyivät vasta television keksimisen myötä myöhemmin 1900-luvulla. Infrastruktuuriin ja yhdyskuntahuoltoon liittyvien keksintöjen laajamittainen hyödyntäminen kaupungeissa tarkoitti uusien yritysten perustamista sekä uusia työpaikkoja teollisuudessa, rakentamisessa ja kaupassa.

Teollisuuden ja kaupunkien kasvu synnytti myös painetta kehittää kaupunkien välisiä liikenneyhteyksiä teollisuuden raaka-aineiden ja tuotteiden kuljettamisen sekä ihmisten liikkumisen helpottamiseksi. Teollisen vallankumouksen liikenteelliset keksinnöt (taulukko 2., s. 157) loivat tälle edellytyksiä. Voidaan puhua jopa liikenteen vallankumouksesta (Taylor 1951). Liikennejärjestelmän kehittäminen merkitsi uusien liikenneterminaalien, kuten kanaalien, satamien, rautatieasemien ja ratapihojen rakentamista sekä liikennevälineiden, kuten laivojen ja junien valmistamista ja hankkimista.

Britanniassa etenkin 1750-luvun puolivälin jälkeen kanaaleilla yhdistettiin kaupunkeja toisiinsa ja kaupunkeja merelle tuotteiden kuljettamisen helpottamiseksi (Cameron & Neal 2003:169). Esimerkiksi Irlantiin valmistui 140 kilometriä pitkä Royal Canal (1817) ja Skotlanttiin vuosina 1818–1820 yli 50-kilometrinen Union Canal, joka yhdisti Glasgow:n ja Edinburgiin toisiinsa. Manchesterista merelle rakennettiin 1800-luvun lopulla 58 kilometriä pitkä kanaali. Myös tieverkkoa kehitettiin Britanniassa 1700-luvun puolivälin jälkeen voimakkaasti teiden rakentamisen ja ylläpidon kustannukset katettiin tienkäyttömaksuilla (Cameron & Neal 2003:171–172). Maailmankaupan kannalta suuri merkitys oli Suezin kanavan valmistumisella 1869. Pohjanmeren ja Välimeren yhdistävä Rhone-Rein kanava valmistui 1834, Tanskan salmen leikkaava Kielin kanava 1895 ja Panaman kanava 1914.

Stocktonin ja Darlingtonin välille vuonna 1825 rakennettu rata ja 1830 Liverpoolin Manchesterin välinen rata aloittivat rautateiden aikakauden. Britannian jälkeen raideyhteyksiä valmistui Belgiassa (vuodesta 1835), Saksassa (1835), Ranskassa, Itävallassa ja Venäjällä (1837), Alankomaissa ja Italiassa (1839) jne. Etenkin vuoden 1850 jälkeen rautateiden rakentaminen eteni nopeasti useissa maissa. Rakentaminen edisti monen teollisuudenalan kehitystä materiaali- ja tuoteostojen kautta (Cameron & Neal 2003:201–203,221).

Rautatieasemien, ratapihojen ja rautatieyhteyksien rakentaminen aiheutti muutoksia kaupunkien rakennuskannassa sekä keskustoimintojen sijoittumisessa. Satamiin rakennettiin raideyhteyksiä, varastoja ja tavarankäsittelyyn tarkoitettuja nostolaitteita. Usein satamien rakentamiseen ja laajentamiseen liittyi merentäyttöjä maa-aineksella. Kukulalla sijaitsevassa

Odessassa, Ukrainassa rakennettiin merenrantaan 142 metriä pitkät Potemkinin portaat (ark. Francesco Boffo ja Avraam Melnikov). Joistakin kaupungeista (esim. Antwerpen, Hampuri (kuva 109.), Rotterdam, Liverpool, Hull, Le Havre, Bordeaux, Bilbao, Marseille, Bremen, Göteborg, Odessa) kehittyi voimakkaita, erikoistuneita satamakaupunkeja. Kuitenkin myös jotkut vanhemmat satamakaupungit kuten Barcelona, pitivät pintansa. Satamat hyötyivät julkisista infrastruktuuri-investoinneista ja tavaraliikenteestä. Joillekin satamakaupungeille kehittyi teollisia sivutoimintoja. Pääkaupungeissa, kuten Lontoossa ja Lissabonissa satamatoiminnot yhdistyivät useisiin muihin funktioihin (Clark 2009:133, 247). Höyrylaivat paljolti korvasivat purjelaivat vuosina 1860–1900, kun potkuri (1840-l.), compoundikone (1850-l.) ja teräsrunko (1860-l.) oli keksitty (Cameron & Neal 2003:204). Höyrylaivat helpottivat jokiliikennettä, koska niillä oli mahdollista kulkea myös vastavirtaan.



Kuva 109. Hampurista kehittyi 1800-luvulla voimakas satama- ja logistiikkakaupunki. Satamakaupunkihistoria näkyy Speicherstadtin makasiinirakennusten arkkitehtuurissa ja kaupungin lukemattomissa silloissa. Kuva vuodelta 1890. Speicherstadtin alta purettiin asuin-kaupunginosa. (Wikimedia Commons).

Rautatieasemien rakentamisessa hyödynnettiin 1800-luvulta alkaen uudenlaisia teräs-lasirakenteita, joiden avulla luotiin näyttäviä katedraalimaisia asemahalleja, eräänlaisia modernin kaupungin monumentteja. Vastaavanlaisia rakenteita käytettiin myös mm. kasvitieteellisissä puutarhoissa ja mm. kauppahalleissa (mm. Pariisin Les Halles 1867). Vaikutteita rakennetyyppi sai mm. vuoden 1851 Lontoon maailmannäyttelyn esittelyhallista, Sir Joseph Paxtonin suunnittelema Crystal Palace (valurauta-teräs-lasi). Varhaisia ja tunnettuja

esimerkkejä teräs-lasi-rakenteen käytöstä asemarakennusten junasuojien kaarevissa katoissa ovat Newcastle'n Central Station (1850) sekä King's Crossin (1852) ja Paddingtonin asemarakennukset (1854) Lontoossa. Tunnettuja ovat myös Pariisin Gare:t. Atochan asemahallissa (1892, kuva 110.) Madridissa yhdistyy kasvihuoneen ja asemarakennuksen funktiot: hallin keskellä on trooppinen puutarha palmuineen. Kaupunkien keskustoissa rautatieasemien, ratapihojen ja ratojen rakentaminen merkitsi usein rakennuskannan purkamista, mutta kaupunkien reunoilla rautatie mahdollisti kaupungin laajentamisen (McAlpine & Smyth 2003:177).

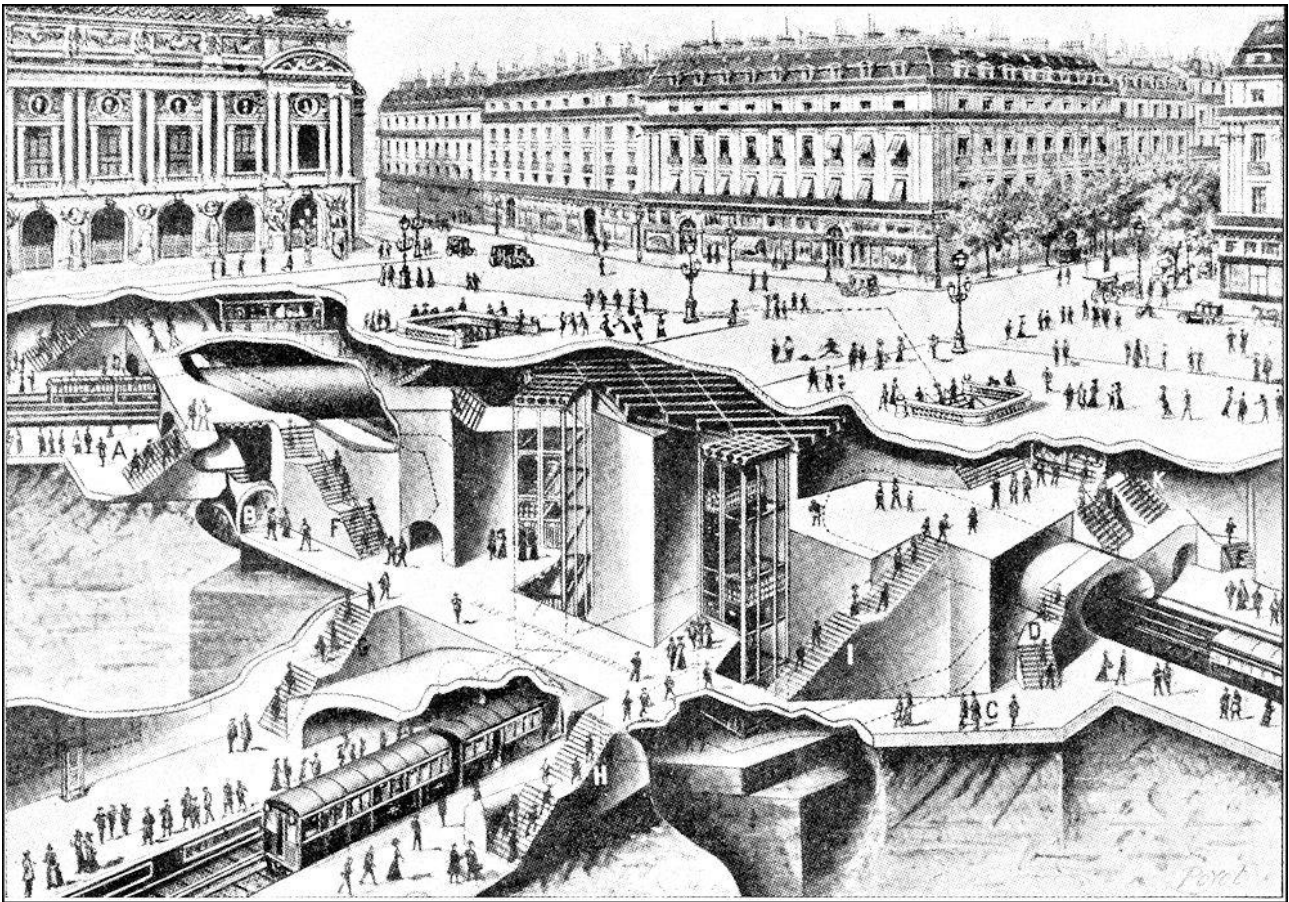


Kuva 110. Madridin Atochan rautatieaseman asemahalli toimii teräs-lasi-rakenteensa ansiosta myös kasvihuoneena. Asemahalli on 1800-luvun jälkipuoliskolle tyypillisesti katedraalimainen. (Wikimedia Commons).

Kaupunkien sisäinen liikenne oli 1800-luvun puoliväliin perustunut pääasiassa jalankulkuun, hevosvoimaan sekä vesiliikenteeseen kanaaleissa ja kanaalimaisiksi muutetuissa joissa. Hevosia oli kaupungeissa runsaasti vielä 1900-luvullakin, mutta kaupunkien kasvu loi tarvetta kaupunkien sisäisten liikennejärjestelmien kehittämiseksi. Ensimmäisiä metro- ja raitiovaunulinjoja rakennettiin. Raitiovaunut liikkuvat aluksi, 1860-luvulla, hevosvoimalla, mutta sähköllä toimivat järjestelmät alkoivat yleistyä 1880-luvulta alkaen. Maailman ensimmäinen metrojärjestelmä avattiin Lontoossa vuonna 1863. Metro toimi aluksi höyryvoimalla. Lontoon metroa seurasivat Euroopassa Istanbulin (1875), Budapestin (1896), Glasgow:n (1896), Pariisin (1900, kuva 111.), Berliinin (1902), Ateenan (1904), Hampurin (1912), Madridin (1919), Barcelonan (1924) ja Moskovan (1935) metrot. Kun mahdollista, metro rakennettiin usein cut and cover -tekniikalla hyvin lähelle maanpintaa. Moskovan metroon rakennettiin erittäin näyttäviä asematiloja. Vuonna 2017 asemien lukumäärällä mitaten Euroopan laajimmat metrojärjestelmät olivat Pariisissa (306 asemaa), Madridissa (301), Lontoossa (270) ja Mos-

kovassa (206). Euroopan maissa oli vuonna 2017 lähes kuutisenkymmentä metrojärjestelmää. Kaikissa kaupungeissa metrojärjestelmää ei rakennettu kokonaan maan alle, vaan esimerkiksi Hampuriin ja Berliiniin toteutettiin myös maan päällä sijaitsevia raideosuoksia. Berliinissä on korotettuja rataosuksia, jotka tarjoavat matkustajalle komeat kaupunkinäkyvät.

Saksan Wuppertaliin 1901 avatussa järjestelmässä raitiovaunut ”roikkuvat” katostaan kiskosta. Erikoinen ratkaisu oli myös Hampuriin rakennettu Elbe-joen alittanut 426 metriä pitkä jalankululle ja pienille kulkuneuvoille tarkoitettu liikennetunneli (1911), johon laskeudutaan hissillä.

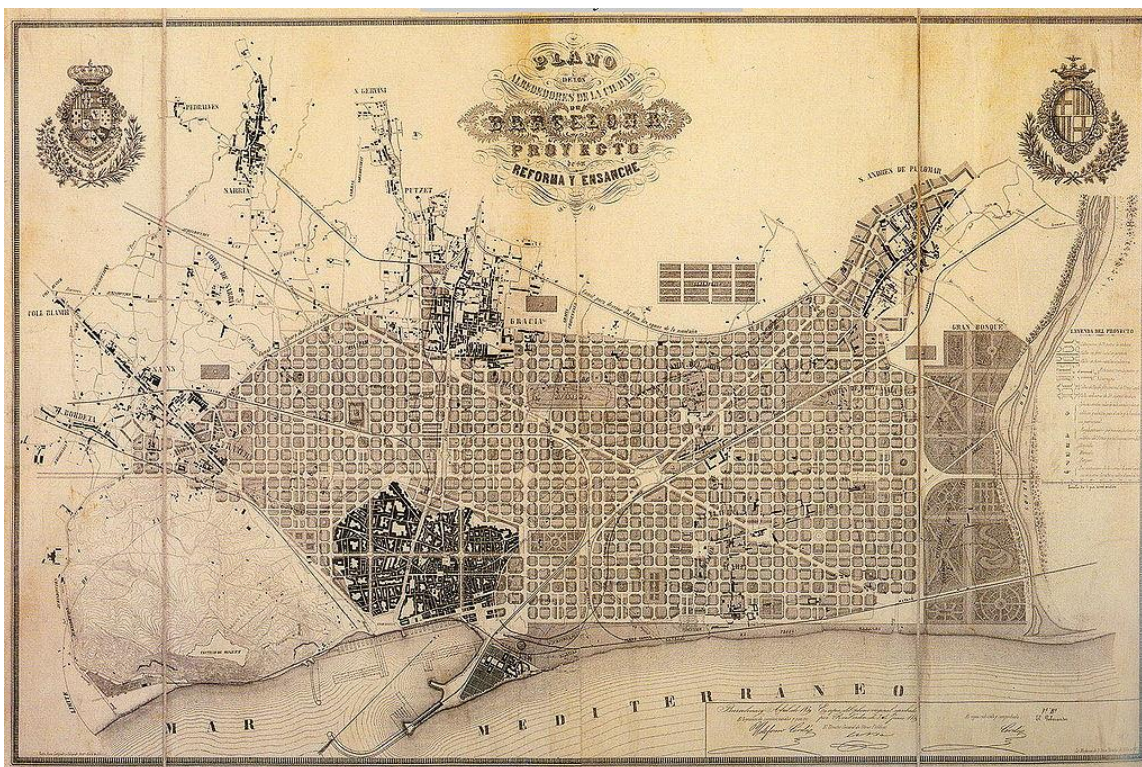


Kuva 111. Vanha poikkileikkauspiirros Pariisin Opéran metroaseman maanalaisesta infrastruktuurista. (Kuva 111.).

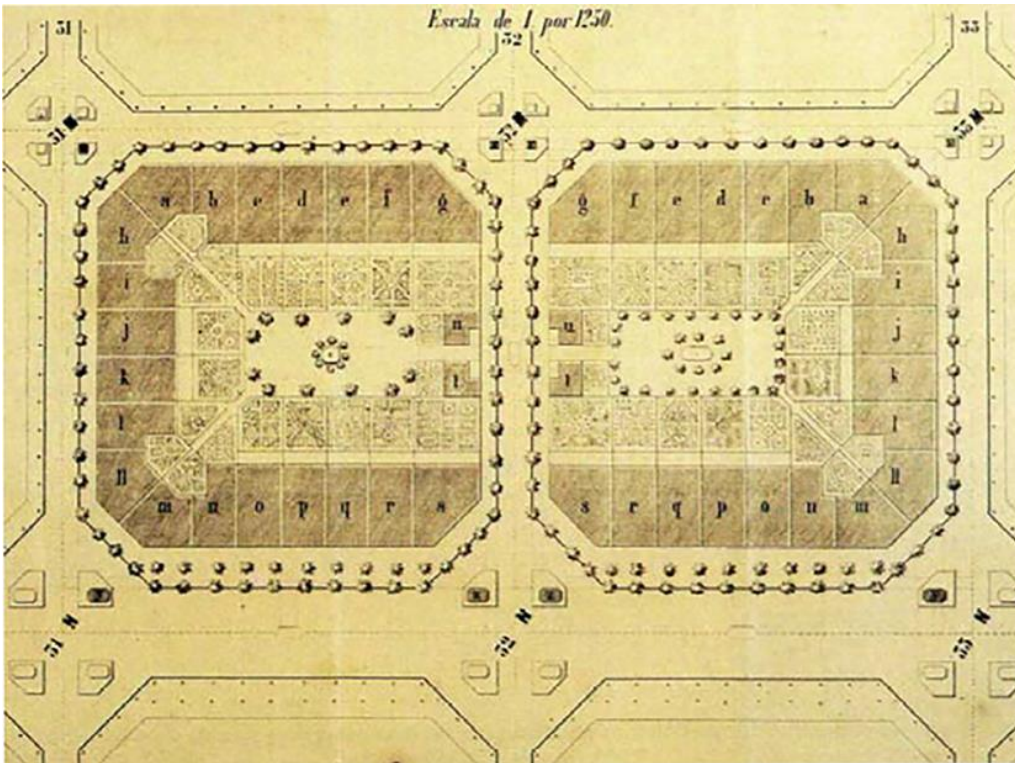
Liikkumista pyrittiin helpottamaan myös leveiden katujen, kuten Pariisin Hausmannin boulevardien, rakentamisella. Hausmannin boulevardien vaikutteet tulivat 1800-luvun alussa aloitetusta Rue de Rivolista, 1600-luvun suurista boulevardeista (grands boulevards) sekä Roomasta 1500-luvulta. Lontoossa mm. Regent Street (John Nash, 1814–1825), New Oxford Street (Sir James Pennethorne, 1840-luku), Victoria Street (Sir James Pennethorne, 1850-luku) ja Kingsway (1898–1905) johdettiin 1800-luvulla ja 1900-luvun alussa läpi olemassa olevan asuntokannan liikenteen nopeuttamiseksi ja kaupallisen keskustan kehittämiseksi (Cowan 2001a; Dennis 2008:12). Lontoossa muutos ei kuitenkaan ollut yhtä äkillinen tai

suuri kuin Pariisissa. Dublinissa katujen levennyksiä oli toteutettu mm. O'Connell Streetillä jo 1700-luvulla - varta vasten perustetun toimielimen, Wide Streets Commissionin, toimesta.

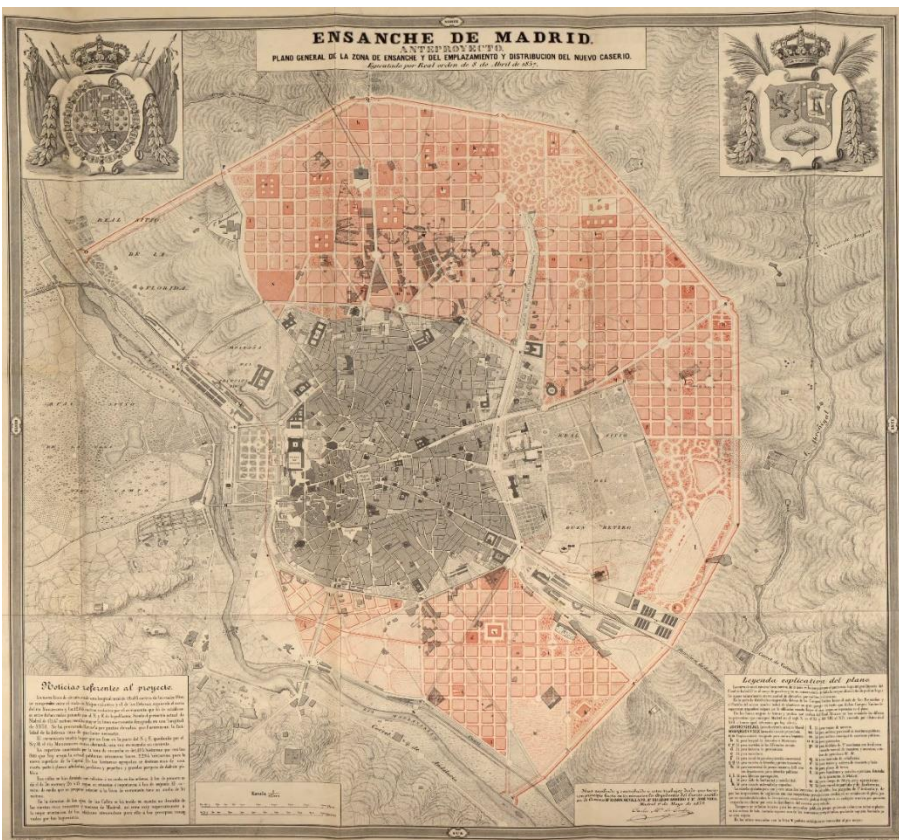
Barcelonassa Eixamplen alueelle vuonna 1860 kaavan (kuva 112.) laatinut katalonialaisarkkitehti Ildefons Cerdà kiinnitti huomiota liikenteen sujuvuuteen. Barcelonaan syntyi kulmistaan viistettyjen neliöiden muotoisiin kortteleihin perustuva, laajuudessaan jopa monotoninen ruutukaava. Vastaavia kortteleita on myös Valenciassa. Tylppiä talojen päätyjä puolestaan esiintyy risteyksissä monessa kaupungissa. Pariisista poiketen keskiaikaista kaupunkia ei kuitenkaan Barcelonassa tuhottu, vaan kaupunkia laajennettiin vanhan kaupungin ulkopuolelle – joskin alkuperäissuunnitelmiin sisältyi myös vanhan kaupungin halkaisevia bulevardeja. Madridin vanhaan kaupunginosaan Cerdà sen sijaan ehdotti uutta korttelirakennetta liikenneyhteyksien parantamiseksi vuonna 1860, mutta tätä ei toteutettu (Hall 2010:153). Madridiin kuitenkin laadittiin 1860-luvulla laajoja laajennuskaavoja sevillalaisen Carlos María de Castron toimesta (kuva 114.). Cerdàn Barcelonan suunnitelmastakin jäi merkittäviä osia toteuttamatta. Suurin muutos on tapahtunut korttelirakenteessa, johon Cerdà jopa funktionalismia ennakoiden suunnitteli läpikulkuja (kuva 113.) – kortteleita ei alun perin ollut tarkoitus rakentaa umpinaisiksi (Hall 2010:137). Korttelisisäpihoille ei myöskään juurikaan toteutettu alkuperäissuunnitelmiin kuuluneita julkisia puistopihoja – joitakin korttelipuutarhoja on tosin rakennettu jälkikäteen.



Kuva 112. Ildefons Cerdà'n kaava Barcelonaan (1860) kiinnitti huomiota liikenteen sujuvuuteen. (Wikimedia Commons).

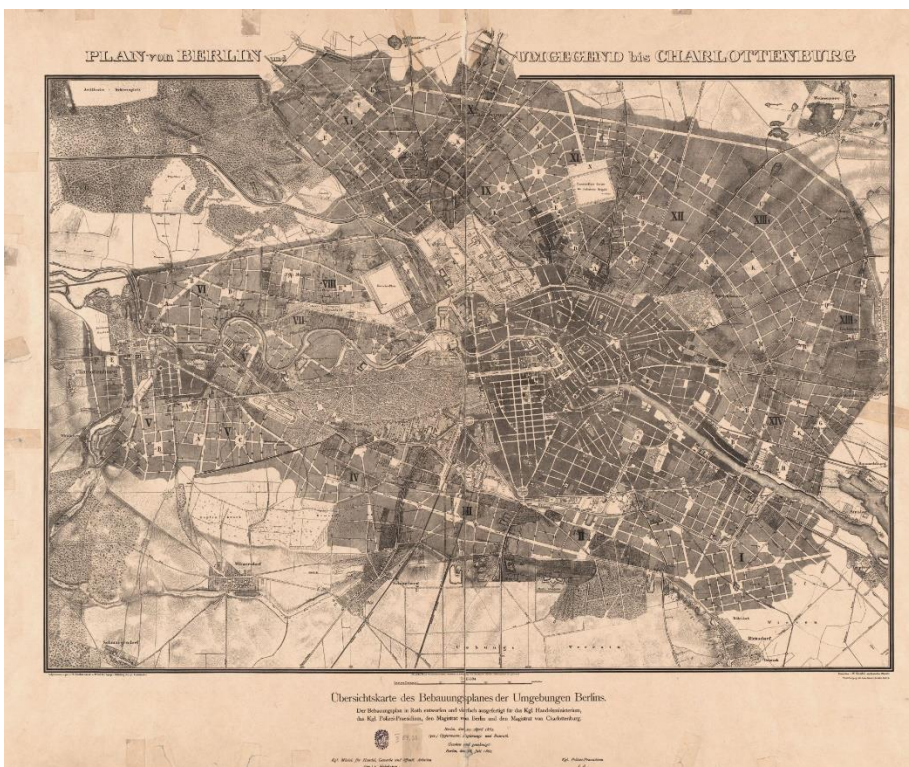


Kuva 113. Ildefons Cerdà suunnitteli Barcelonaan läpikuljettavia, julkisia puistopihoja. (Kuva 113.).



Kuva 114. Carlos María de Castron Madridin laajennuskaava vuodelta 1861 synnytti Cerdàn Barcelonan kaavan tavoin laajan tiiviin kaupunkialueen. (Wikimedia Commons).

Berliiniä varten valmistui vuonna 1862 James Hobrechtin laatima laajennuskaava (kuva 115.). Tämän laajennuskaavan kattamasta alueesta etenkin nk. Wilhemine Ring -alueen korttelit toteutettiin erittäin tiiviiksi Mietskasernen-ratkaisulla (kuva 116.), jossa myös suuri osa kortteleiden sisäosista rakennettiin. Katujen varsille sijoitettiin asuntoja varakkaille ja sisäosiin pienituloiselle väestönosalle. Hobrechtin kaavaan sisältyi Pariisin Hausmannin ratkaisujen tavoin mittavia infrastruktuurihankkeita, puistoja, aukioita ja leveitä bulevardeja. Myös Tukholmaa 1860- ja 70-luvuilla kaavoittanut Lindhagenin komitea (kuva 117.) kiinnitti huomiota liikennekysymyksiin ehdottamalla suuria bulevardeja (nyk. Sveavägen, Birger Jarlsgatan ja Hornsgatan) ja kehämäistä tietä (nyk. Ringvägen). Suunnitelmiin sisältyi myös tähtimäisiä aukioita (nyk. S:t Eriksplan ja Karlaplan) sekä suuria puistoja. Suunnitelmat eivät toteutuneet täysin komitean ehdotuksen mukaisesti, mutta ehdotuksen vaikutus Tukholman toteutuneeseen ilmeeseen oli voimakas. Amsterdmissa täytettiin 1800-luvun lopulla kana-
via, jotta kaupungin keskusta saataisiin uusia liikenneväyliä. Kanavista kaduiksi muutet-
tuja katuja ovat Nieuwezijds Voorburgwal, Spuisstraat, Rokin ja Damrak (Hall 2010:242).



Kuva 115. Hobrechtin laajennuskaava Berliiniin vuodelta 1862. (Wikimedia Commons).



Kuva 116. Tiivistä Mietskasernen-rakentamista Berliinissä. (Kuva 116.).



Kuva 117. Tukholman Lindhagenplanen (1866) esitti tiiviin kaupunkialueen merkittävää laajentamista. (Wikimedia Commons).

1800-luvun ja 1900-luvun alun suuret laajennuskaavat tuottivat eurooppalaisiin kaupunkeihin tiivistä, keskikorkeaa, umpikortteleihin perustuvaa ja kivijalkaliiketiloin varustettua, toimintoiltaan sekoittunutta suurkaupunkiympäristöä, jota piristävät leveät bulevardit, esplanadit, torit, aukiot ja puistot.

Asfaltti tunnettiin jo antiikin aikana, mutta keksittiin uudelleen Kreikassa 1712. Asfaltointi yleistyi 1800-luvulla, maailman ensimmäisiä asfaltoituja alueita oli vuonna 1835 asfaltoitu Pariisin Place de la Concorde aukio. Asfalttimastista tosin oli käytetty jo tätä ennen mm. Lyonissa, Genevessä ja Strabourgissa – 1800-luvulla Euroopan asfaltoiduin kaupunki oli Berliini (Turpeinen 1995:119,121). Autojen tuotanto käynnistyi vuonna 1888 saksalaisen Karl Benzin toimesta. Autonvalmistus tehostui huomattavasti, kun Detroitissa toiminut amerikkalainen Henry Ford kehitti liukuhihnan vuosina 1908–1915. Detroit sijaitsi modernin ajan ensimmäisten kaupallisesti hyödynnettyjen öljykenttien lähistöllä. Myöhemmin liukuhihnatuotanto levisi myös muille teollisuudenaloille. Autojen määrä tuhatta asukasta kohden alkoi Yhdysvalloissa nopeasti nousta: vuonna 1915 autoja oli 24,77/1000 asukasta, 217,34/1000 asukasta vuonna 1930. Vuonna 1968 autoja oli jo 513.12/1000 asukasta (Changes in vehicles per capita around the world 2009). Euroopassa 1920-luvun Italia ja 1930-luvun Saksa olivat edelläkävijöitä suurten moottoriteiden, autostradojen ja autobahnien, rakentamisessa kaupunkien välille. Italialainen Piero Puricelli laati tiettävästi ensimmäisen ehdotuksen moottoritien rakentamisesta – Milanon ja Varesen kaupunkien välille (Lampinen 2015:200). Tie valmistui vuonna 1923. Autoliikenteen lisääntyminen johti liikenteenohjauslaitteiden määrän kasvuun. Ensimmäiset liikennevalot tosin olivat käytössä jo ennen auton keksimistä – vuonna 1868 Lontoossa. Ensimmäiset sähköllä toimivat liikennevalot otettiin käyttöön Yhdysvalloissa 1910-luvulla.

Autoteollisuus vaikutti Amerikassa mm. Detroitin nousuun. Autoteollisuudesta tuli yksi 1900-luvun suurimmista teollisuudenaloista myös Euroopassa. Vuonna 2009 kymmenen suurinta autontuottajamaata Euroopassa olivat Saksa, Espanja, Ranska, Iso-Britannia, Tšekki, Puola, Italia, Belgia ja Slovakia (Motor vehicle production...2010). Historiallisesti nämä maat ovatkin synnyttäneet useita menestyksekkäitä automerkkejä: Saksa Mercedes-Benzin (1871 Mannheim), Daimlerin (1886 Stuttgart), Opel (1898 Rüsselsheim), Audin (1909 Zwickau), Bugattin (1909 Molsheim), BMW:n (1916 München), Porschen (1931 Stuttgart), Volkswagenin (1937 Wolfsburg) ja Trabantin (1957 Zwickau), Espanja SEAT:in (1950 Barcelona), Ranska Peugeotin (1810 Valentigney), Renaultin (1899 Pariisi) ja Citroënin (1919 Pariisi), Iso-Britannia Vauxhallin (1857 Lontoo), Roverin (1883 Coventry), Talbotin (1903 Lontoo), Rolls Roycen (1904 Manchester), Austinin (1905 Birmingham), Morrisin (1910 Oxford), Aston Martinin (1913 Lontoo), Jaguarin (1922 Blackpool) ja Lotuksen (1952 Lontoo), Tšekki Škodan (1859 Plzeň), Italia Fiatin (1899 Torino), Lancia (1906 Torino), Alfa Romeon (1907 Napoli), Bugatin (1909 Molsheim), Maseratin (Bologna, 1914), Ferrarin (1929 Modena) ja Lamborghinin (1949 lähellä Bolognaa). Tunnettuja ruotsalaisia merkkejä ovat Scania (1900 Malmö), Volvo (1927 Göteborg) ja Saab (1947 Trollhättan). Sähköautot keksittiin jo 1800-luvulla, mutta niiden aika alkoi koittaa vasta 2000-luvulla, jolloin myös hybridi- ja vetyautoja tuli markkinoille. Sähköautojen ongelmana oli pitkään akkujen lyhytkestoisuus.

Lentokenttiä ryhdyttiin rakentamaan 1900-luvun alkupuolella: maailman ensimmäinen pysyvästi toimiva lentokenttä valmistui vuonna 1909 Marylandiin, Yhdysvaltoihin ja Euroopan ensimmäinen lentokenttä Englannin rannikolle Shorehamiin, lähelle Brightonia vuotta myöhemmin. Ilmailuteknologia alkoi kehittyä voimakkaasti ensimmäisen maailmansodan jälkeen, osaltaan juuri sodan vaikutuksesta. Lentokoneellisuudesta hyötyi Euroopassa mm. Toulouse, missä on valmistettu 1900-luvun jälkipuoliskolla mm. Airbus-lentokoneita.

Kaiken kaikkiaan 1800-luvun puolivälistä lähtien liikenne, liikenteen rakennukset ja autoliikenteen lisääntymisen myötä liikennemerkit sekä myöhemmin myös muu liikenteenohjaustekniikka nousivat kaupunkimaisemassa aiempaa hallitsevampaan asemaan.

1900-luvulla kaupunkien joukkoliikennejärjestelmät laajentuivat merkittävästi ja asemat, radat ja kulkuneuvot uudistuivat, mutta tyypiltään täysin uudenlaisia järjestelmiä ei junan, metron, raitiovaunun tai bussin rinnalle oikeastaan tullut (Taulukko 2.) – ellei tällaisena sitten pidä pikaraitiotietä. Kaupunkien väliset yhteydet nopeutuivat huomattavasti lentoliikenteen ja junaliikenteen kehittymisen ansiosta. Vuonna 1981 avautui ensimmäinen suurnopeusjunien yhteys Ranskassa Pariisin ja Lyonin välille. Sittemmin verkkoa on jatkuvasti laajennettu. Kehittynein verkko on mm. Ranskassa, Espanjassa ja Italiassa – osa rataosuuksista taituu jopa 300-320 kilometrin tuntinopeudella, mikä mahdollistaa pendelöinnin töihin yhä kauempaa matka-ajan säilyessä silti kohtuullisena. Nopeat junayhteydet mahdollistivat myös lentomatkustamisen korvaamisen junamatkustamisella. Sveitsiin valmistui vuonna 2016 nk. Gotthardin pohjatunneli, joka yhdistää Italian ja Saksan suurnopeusjunien verkot. Merkitykseltään tunneli on Englannin kanaalin alittavan junatunnelin luokkaa.

Kulkuneuvo	Ensimmäinen matka	Kaupallisen toiminnan alkaminen
Hevoskärryt/-bussi	1662	1826
Höyrylaiva	1776	1807
Höyryauto	1769	1830-l.
Höyryveturi	1804	1812
Polkupyörä	1840-l.	1818 (ei vielä polkimia)
Ilmalaiva	1852	1909
Höyrymetro	1863	1863
Höyrymoottoripyörä	1867	1887
Höyryraitiovaunu	1873	1873
Sähköauto	1881	1897
Sähköraitiovaunu	1881	1881
Sähköveturi	1883	1883
Polttomoottoriauto (nelitahtimoottori)	1885	1885

Moottoripyörä	1885	1894
Sähkömetro	1890	1890
Lentokone	1903	1919
Helikopteri	1907	1930-l./1940-l.

Taulukko 2. Liikenteellisten keksintöjen käyttöönottoajankohtia.

3.3 Puolustusfunktion heikkenevä merkitys

Kaupunkien puolustamisyrittäykset näkyivät 1800-luvun puolivälissä kaupunkisuunnittelussa vielä esimerkiksi Pariisissa, missä suuri osa keskustan sokkeloisesta keskiaikaisesta kaupunkirakenteesta purettiin Napoleon III:n vuosina 1850–70 rakennuttamien ja paroni Georges-Eugène Hausmannin suunnitteleminen bulevardien (kuvat 118. ja 119.) tieltä. Rakennuksia purettiin lähes 20 000. Katoavaa Pariisia dokumentoi 1860-luvulla valokuvaaja Charles Marville. Hänen kuvissaan näkyvät kapeat, kerrostalojen reunustamat kujat. Bulevardien puolustuksellisenä tarkoituksena oli nopeuttaa ratsuväen viemistä kaupungin halki. Pitkät suorat bulevardit takaisivat myös esteettömät ampumalinjat ja leveiden bulevardien katkaiseminen barrikadein olisi hankalampaa kuin kapeilla keskiaikaisilla kujilla. Uhkana ei kuitenkaan pidetty ulkopuolista hyökkääjää, vaan paikallisia mellakoitsijoita. Kaupungin voimakas väestönkasvu, ihmisten heikko taloudellinen tilanne ja kehnot elinolot olivat johtaneet levottomuuksiin ja kansannousuihin Pariisissa vuosina 1830, 1848 ja 1871 (Cowan 2001a). Vanhan asutokannan purkamisella ajettiin uhkana pidetty työväenluokka pois keskustasta (Hall 1998:728; Harvey 2003). Mittavat rakennushankkeet myös toivat ihmisille töitä ja siten vähensivät syytä mellakointiin. Suuria hankkeita rahoitettiin suurelta osin lainarahalla sekä valtion rahoituksella. Rakentamista pidettiin investointina, joka maksaisi itsensä takaisin mm. lisääntyneiden verotulojen kautta (Hall 2010:72–73).

Pariisin ”hausmannisaatio” voidaan nähdä myös luovana tuhona (engl. creative destruction, ks. Schumpeter 1942), joka synnytti modernin kaupungin (Harvey 2003) ja nykyisen valon kaupungiksi (Ville Lumière) kutsutun Pariisin yhtenäisten vaaleiden fasadien ja puukujien hallitsemine bulevardeineen. Valon kaupunki viittasi myös aikansa kaupunkeihin nähden kirkkaaseen katuvalaistukseen kaasulyhdyin. Pariisiin rakennettiin Hausmannin vaikutuksesta myös mm. puistoja ja aukioita, kauppahallit (Les Halles), kansalliskirjasto ja uusi oopperatalo. Bulevardien varsille nousi uudet kadunkalusteet ja niiden alle rakennettiin viemärit. Vesisäiliöitä ja -putkistoja toteutettiin. Pariisin malli levisi muun muassa Pariisin maailmannäyttelyiden vaikutuksesta eri puolille Eurooppaa. Pariisi oli 1800-luvulla Euroopan keskus paitsi kaupunkisuunnittelussa, kulttuurissa, muodissa ja estetiikassa.



Kuva 118. Hausmannin bulevardeja Pariisissa. Rakentaminen on erittäin tiivistä: myös korttelisisäpihat on suurelta osin rakennettu. (Kuva 118.).



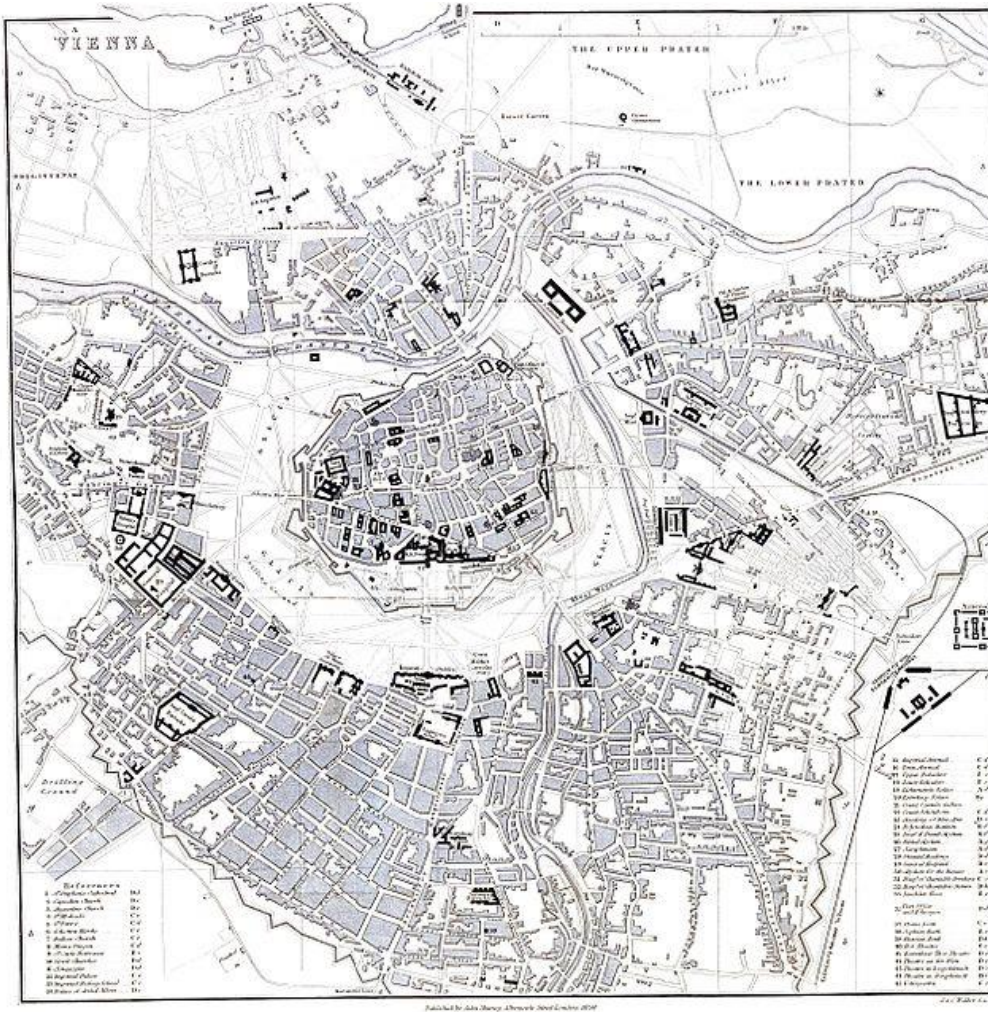
Kuva 119. Pariisin Boulevard Montmartre Camille Pissarron maalauksessa vuodelta 1897. (WikiArt).

Kaupunkien puolustaminen linnoituslaittein ulkopuolisilta valloittajilta oli 1800-luvulla tullut tiensä päähän. Tykkien tulivoiman lisääntyttyä kaupunginmuurit ja -linnoitukset olivat alkaneet osoittautua sodankäynnissä tehottomiksi ja vanhanaikaisiksi. Osmanit olivat alkaneet vetäytyä Euroopasta jo 1700-luvulla. Tämä vetäytyminen kesti 1900-luvulle asti. Osmanien vetäytyminen synnytti Balkanille ja Itä-Eurooppaan uusia valtioita ja pääkaupunkeja. Veriset Napoleonin sodat 1800-luvun alussa johtivat miljoonien kuolonuhrien lisäksi mm. kymmeni- en eurooppalaisten yliopistojen lakkauttamiseen. Napoleonin sotia ja Waterloon taistelua seurannut Wienin kongressi (1814–15) vaikutti Euroopan jakamiseen valtioihin sekä ehkäisi Euroopassa suurten sotien syttymistä lähes sadan vuoden ajan (Kissinger 1973) – lukuun ottamatta mm. sisällissotia ja vallankumouksia (mm. ”Euroopan hullu vuosi” 1848). Tätä suhteellisen rauhan aikaa on kutsuttu Pax Britannicaksi Britannian sotilaallisesti ylivoimaisen aseman vuoksi. Täysin sodilta ei kuitenkaan tuonakaan ajanjaksona vältytty – esimerkiksi Krimin sota käytiin vuosina 1853-1856. Kansallisvaltioiden synty käynnistyi nationalistien kampanjoiden myötä 1800-luvulla, tunnetuimmat esimerkit ovat Italian yhdentyminen (n. 1815-1871) ja Saksan yhdentyminen (n. 1850-1871). Itsenäistymisprosessit jatkuivat koko 1900-luvun painottuen kolmeen historialliseen käännekohtaan: ensimmäisen maailmansodan päättymiseen, toisen maailmansodan jälkeiseen aikaan ja Neuvostoliiton romahuttamiseen. Kansallisvaltiot saivat samoissa prosesseissa pääkaupunkinsa.

Puolustusmuureja purettiin useissa eurooppalaisissa kaupungeissa 1800-luvulla (White 1984:22-27). Kaupungit olivat laajentuneet muurien ulkopuolelle ja muurit haittasivat liikku- mista (Friedrichs 1995). Muurien purkamisen taustalla vaikuttivat myös tiiviin asutuksen voi- mistamat koleraepidemiat mm. Barcelonassa ja Kööpenhaminassa (Hall 2010:265–266). Esikaupungistumista olivat ehkäisseet muurien ulkopuolella tapahtuvaa rakentamista rajoittavat määräykset, joiden taustalla oli tarve säilyttää tykkien ampumalinjat (glacis) avoimi- na. Rakentamiselle ei ollut enää tilaa muurien sisäpuolella – esimerkiksi Barcelonassa ra- kennuksia laajennettiin rakentamalla katujen ylle levennettyjä julkisivuja ja rakennuksia yh- distäviä kaaria.

Moskovasta jo 1760-luvulla ja 1800-luvulla purettujen kaupunginmuurien ja linnoitusten pai- kalle rakennettiin 1800- ja 1900-luvuilla Boulevard Ring ja Garden Ring. Barcelonan kes- kustan kävelyalue La Rambla rakennettiin joenpenkan ja kaupunginmuurin tilalle 1850-lu- vulla ja Parc de la Ciutadellan puisto entisen linnoituksen paikalle vuoden 1888 maailman- näyttelyä varten. Puistossa on mm. järvi, näyttävä suihkulähde ja puiston portti- ja päätyai- heena on suuri riemukaari. Madridissa kaupunginmuurit purettiin 1868 ja kaupunkia laajen- nettiin merkittävästi arkkitehti Carlos María de Castron ruutukaavaan perustuvan suunnitel- man (1860) pohjalta, mutta ei suunnitelmaa noudattaen. Castron suunnitelma oli varhaista yleiskaavoitusta – sen taustalla vaikutti luokkayhteiskunta ja tavoitteena oli erottaa eri yh- teiskuntaluokat alueellisesti toisistaan ja häiriötä tuottavat toiminnot yläluokasta (Hall 2010:150). Wienissä 1858 puretun kaupunginmuurin (kuva 120.) paikalle rakennettiin puis- tojen ja näyttävien julkisten ja uskonnollisten rakennusten, kuten parlamentin, raatihuoneen, oopperan, kaupunginteatterin, yliopiston, luonnontieteellisen museon, taidehistoriallisen museon, taidekoulun, kirkon, keskuspankin ja pörssin sekä yksityishenkilöiden palatsien

reunustama kehäkatu Ringstrasse (ark. Ludwig Förster, 1859) Pariisin bulevardien innoittamana. Ringstrassen suunnittelusta järjestettiin ensimmäinen moderni kaupunkisuunnittelukilpailu vuonna 1858 (Hall 2010:175). Myös esimerkiksi Riikassa ja Kööpenhaminassa kaupunginmuurien ja varustusten paikalla on nykyisin puistokatuja, ja Kööpenhaminassa mm. Tivoli-huvipuisto, Botanisk Haven kasvitieteellinen puutarha sekä Østre Anlæg ja Ørstedsparkenin puistot, joissa kaikissa on säilytetty lampina osia vallihaudasta ja myös vallitusten siksak-muotoja on nähtävillä. Usein kaupunkien entiset vallitukset näkyvät satelliittikuvista varsin selvästi mm. bulevardien ja tonttien muodoissa. Puistokatuja on havaittavissa erittäin monen eurooppalaisen kaupungin keskiaikaisen kaupunginosan laidalla.



Kuva 120. Vanhassa kartassa Wienin keskiaikaista ydintä ympäröivät kaupunginmuurit ja laaja rakentamaton alue ennen Ringstrassen kehäkadun rakentamista. (Wikimedia Commons).

Budapestissa kaupunginmuurin paikalle rakennettiin Kiskörút-bulevardi. Unkarin perustamisen vuosituhatjuhlaan vuonna 1896 puolestaan liittyi suuren Nagykörút-bulevardin rakentaminen. Millennium-juhlien rakentamiseen liittyi myös suuren Nagyvásárcsarnok-kauppahallin, Halászbástya-linnakkeen, Vajdahunyad-linnan, Szabadság híd -sillan, museon (Museum of Applied Arts), New York Palace -hotellin, Hősök tere -aukion (valm. vasta 1900) sekä

Országház- parlamenttitalon rakentaminen sekä metron avaaminen. Vuonna 1849 massiivisella Széchenyin-ketjusillalla toisiinsa kytketyt Buda ja Pest olivat yhdistyneet vuonna 1873, mikä oli voimistanut kaupungin kehitystä ja lisännyt kaupunkirakentamisen tarvetta. Kaupungin näyttävät rautatieasemat valmistuivat 1877 ja 1884. Kaupungille oli tuonut vaurautta asema Itävalta-Unkarin (1867–1918) toisena pääkaupunkina (ensimmäinen Wien), teollistuminen, väestönkasvu, kaupallisen toiminnan lisääntyminen sekä toimiminen Tona- van suursatamana.

Brysselin kaupunginmuurit purettiin niin ikään 1800-luvulla ja nykyisin niiden muotoa seuraillee kehätie Kleine Ring. Muurin ulkopuolista Brysseliä rakennettiin muutenkin 1800-luvulla merkittävästi rakentajakuninkaana (ransk. le Roi Bâtitteur) tunnetun Leopold II:n aikana. Kongoa riistämällä rakennushankkeita rahoittanut kuningas rakennutti kaupunkiin mm. bulevardeja, kuten Boulevard Leopold II:n ja Avenue Louisen, Parc du Cinquantenairen puiston museoineen ja arkadeineen (1880), oikeuspalatsi Palais de Justicen (1883) sekä Tervureeniin Palais des Coloniesin (1898, nyk. Royal Museum for Central Africa). Tuohon aikaan Brysselissä toimi kaupunkisuunnittelijana Victor Besme. Myös kuninkaanlinnaa, Royal Palace of Brusselsia, uudistettiin ja laajennettiin. Leopold II loi pohjan myös belgialaiselle suklaateollisuudelle. Myös Leopold I:n aikana rakennettiin: mm. Quartier Léopold -alue ja Rue de la Loi -katu.

Muurit ovat jättäneet jälkensä monen eurooppalaisen kaupungin morfologiaan: vaihettumisyöhyke vanhan kaupungin ja uuden kaupungin välillä on usein yhä nähtävissä. Muurien suojelemiseen kiinnitettiin huomiota vain harvassa eurooppalaisessa kaupungissa. Tosin joissakin kaupungeissa, kuten jo keskiajalla muurien ulkopuolelle uusilla kaavoilla laajentuneessa Ranskan Carcassonnessa sekä Avignonissa ja Aigues-Mortesissa, Espanjan Ávilassa, Portugalin Óbidosissa ja Italian Monteriggionessa, Cittadellassa ja Montagnanassa, kokonaisia linnoitusjärjestelmiä säilytettiin. Kroatian Dubrovnikissa, Englannin Yorkissa ja Ruotsin Visbyssa on myös hyvin säilyneet kaupunginmuurit. Yleensä kaupungit, joissa puolustusmuurit ovat säilyneet, ovat kooltaan varsin pieniä ja niiden väestönkasvu on ollut vähäistä. Sen sijaan osia muureista on säilynyt hyvin monessa kaupungissa.

3.4 Kulttuurin sekä kuluttamisen ja viihteen tilojen ja tarjonnan kehittymisestä

Kulttuurille omistetut rakennukset yleistyivät kaupunkikeskustoissa 1700-luvun jälkipuoliskolla. Osittain tähän vaikuttivat valistuksen ajan ihanteet ja perintö. Kaupunkeihin rakennettiin ja avattiin mm. historiallisia museoita, taidemuseoita ja -näyttelyitä, ooppera- ja konserttitaloja, teattereita sekä kirjastoja.

Hallitsijat, aatelisto ja yhdistykset kokosivat ensimmäisiä museoita tai nk. kuriositeettikabinetteja jo 1600-luvulla, mutta julkisten museoiden perustaminen yleistyi 1700-luvun jälkipuoliskolla ja etenkin 1800-luvulla – ensin suurkaupungeissa, sitten pienemmissä keskuksissa (Clark 2009:312). Hiljalleen myös museoiden niiden julkisuusastetta nostettiin. Vatikaanin

museoiden (per. 1506) ensimmäinen osa Museo Sacro avattiin yleisölle 1753, British Museum 1759, Firenzen Uffizi 1765, Pariisin Louvre 1793 (kuva 121.), Amsterdamin Rijksmuseum 1800, Madridin Museo del Prado 1819, Münchenin Alte Pinakothek 1836, Pietarin Eremitaasi 1852.



Kuva 121. Pariisin Louvren taidemuseo lukeutuu maailman vanhimpiin ja on ollut monen taidemuseon esikuva. (Miika Norppa).

Muita merkittäviä ja iäkkäitä taidemuseoita eurooppalaisissa kaupungeissa ovat Milanon Pinacoteca di Brera (1776), Firenzen Galleria dell'Accademia (1784), Lontoon National Gallery (1824), Lontoon Victoria & Albert Museum (1852), Lontoon National Portrait Gallery (1856), Moskovan Tretyakov Gallery (1856), Hampurin Kunsthalle (1869), Wienin Kunsthistorisches Museum (1872), Pietarin Russian Museum (1895), Lontoon Tate Britain (1897) ja Wienin Belvedere Museum (1903) (suluissa avaamisvuodet).

Oopperatalojen historia alkaa 1630-luvun Venetsiasta. Oopperan historia ulottuu 1500-luvun lopun ja baletin 1400-luvun italialaisiin kaupunkivaltioihin. Italiasta ooppera ja baletti levisivät muualle Eurooppaan, usein Italiasta tilattujen balettimestarien mukana. 1600- ja 1700-luvulla oopperataloja rakennettiin kilpailuhenkisesti metropoleissa eri puolilla Eurooppaa: mm. München, Brysseli, Dresden, Varsova, Berliini, Praha, Milano. Musiikista tähti-esiintyjineen ja kuuluisine säveltäjineen tuli tärkeä osa kaupunkien kulttuurikenttää (Clark 2009:191,192). Oopperataloja uusittiin ja ajanmukaistettiin joissakin kaupungeissa useita kertoja oopperan suosion lisääntyessä. 1700-luvun oopperataloista tunnetuin lienee Milanon Teatro alla Scala (1778). 1800-luvun jälkipuoliskolla oopperatalot ja muut kansalliset kulttuurirakennukset olivat monumentaalisia kertaustyyli-rakennuksia ja niitä nousi hyvin kes-

keisille paikoille. Esimerkiksi Pariisiin (kuva 122.), Lontooseen, Madridiin, Wieniin, Dresdeniin, Pietariin, Frankfurtiin, Budapestiin, Bratislavaan, Odessaan, Zürichiin, Lviviin, Tbilisiin ja Kiovaan rakennettiin uudet oopperatalot vuosina 1843–1901. Reilu vuosisata 1810-luvulta 1920-luvulle oli muutenkin oopperan kulta-aikaa, silloin sävelsivät mm. italialaiset Gioacchino Rossini, Gaetano Donizetti, Vincenzo Bellini, Giuseppe Verdi ja Giacomo Puccini, saksalaiset Richard Wagner ja Richard Strauss sekä ranskalaiset Georges Bizet ja Jules Massenet. 1600-luvulla merkittävin oopperasäveltäjä oli italialainen Claudio Monteverdi, 1700-luvun ensimmäisen puoliskon saksalainen George Frideric Handel ja toisen puoliskon itävaltalainen Wolfgang Amadeus Mozart. Suurissa kaupungeissa, kuten Berliinissä, oopperataloja, teattereita ja konserttisaleja oli 1900-luvun alussa useita (Clark 2009:270). Oopperatalojen tavoin teatterien rakentaminen voimistui 1700-luvulla – kaupungeissa kuten Veneziassa ja Pariisissa teattereita oli nopeasti useita. Eliitille teattereista tuli näyttäytymisen paikkoja (Clark 2009:192).

Samoin kirjastoilla on pitkä historia, mutta kuten museot, kirjastotkin alkoivat hitaasti muuttua julkisemmiksi vasta 1700-luvulla. Moni kulttuuriharrastus säilyttikin yläluokkaisuutensa pitkälle 1800-luvulle – työväestöllä oli omat kulttuuriset aktiviteettinsa.



Kuva 122. Pariisin oopperatalo Palais Garnier edustaa 1800-luvun mahtipontista kulttuuri-rakentamista ja kaupunkien halua profiloitua kulttuurikaupunkeina. (Peter Rivera/ Wikimedia Commons).

Sanomalehtiä oli julkaistu jo 1600-luvulla ja osa kyseisistä lehdistä ilmestyy yhä. Sanomalehtien suosio lisääntyi Euroopan kaupungeissa 1700-luvulla. Esimerkiksi Milano oli merkittävä lehdenkustannustoiminnan keskittymä jo tuolloin (von Streit et al. 2010). Merkittävästi sanomalehtien ja kirjojen asema vahvistui vasta 1800-luvun jälkipuoliskolla – lasten pakollisen koulutuksen ja sitä seuranneen lukutaidon yleistymisen myötä. Paperinvalmistuskoneiston kehittyminen sekä sylinteripainokoneen ja linotyyppikoneen keksiminen myös tehostivat

kirjojen ja sanomalehtien tuotantoa 1800-luvulla (Cameron & Neal 203:204–205). Tiedon kansainvälinen leviäminen nopeutui huomattavasti. Tähän kehitykseen vaikuttivat myös muut keksinnöt: lennätin (1832), kirjoituskone (1868), puhelin (1876) ja radio (1895). Vuonna 1866 lennätinlinja yhdisti Yhdysvallat ja Euroopan. Puhelut Atlantin yli mahdollistuivat vasta vuonna 1956. Aikakauslehtiä alettiin julkaista yhä enemmän 1900-luvun alusta. Lukuinnostus kasvatti kustannus- ja painoalan liiketoimintaa.

Valokuvaus oli kehittynyt ranskalaisten pioneerien Nicéphore Niépce ja Louis Daguerren ansiosta – ensin mainittu oli kehittänyt ensimmäisen valokuvan vuonna 1826 ja jälkimmäinen ensimmäisen valokuvan ihmisestä vuonna 1838 tai 1839. Valokuvaus alkoi popularisoidua 1800-luvun puolivälin tienoilla. Sanomalehtien ja valokuvien ansiosta tieto ja kuvat alkoivat levitä aivan uudella tavalla.

Osin sanomalehtien ansiosta myös mainosala voimistui (Clark 2009:270). Suurkaupunkien bulevardien varsille ilmaantui lehtikioskeja sekä mainospylväitä (kuva 123.), joiden leviäminen alkoi Berliinistä 1850-luvulla. Ensimmäiset näyteikkunat oli otettu käyttöön 1700-luvulla Lontoossa ja Pariisissa. Median murros jatkui 1920-30-luvuilla radiotoiminnan laajentuessa, 1950-luvulla televisiolähetysten yleistyessä, 1990-luvulla internetin ja 2000-luvulla sosiaalisen median myötä.



Kuva 123. Mainospylväät tulivat suurkaupunkien bulevardeille 1800-luvun jälkipuoliskolla. Jean Béraudin maalaus 1880-luvulta. (Wikimedia Commons).

Valistuksen ihanteet näkyivät 1700-luvulla myös erilaisten kiinnostusten kohteiden, kuten filantropian, politiikan, urheilun, kirjallisuuden, tutkimuksen jne. ympärille rakentuneiden yhdistysten, klubien, seurojen sekä tieteellisten akatemioiden perustamisena. Erityisen suosittuja olivat vapaamuurarit (Clark 2009:194-195).

1800-luvulla oltiin kiinnostuneita myös vieraista kulttuureista. Kaupunkeihin tuotiin mm. egyptiläisiä elementtejä – esimerkiksi Pariisiin rakennettiin Osiris-aiheinen suihkulähde vuonna 1806, Lontooseen Egyptian Hall (1812, pur. 1905) -näyttelyrakennus, jonka julkisivu oli koristeltu egyptiläisillä aiheilla ja Pietariin Egyptiläinen silta sfinkseineen ja obeliskeineen 1825–26. Torinon avattiin vuonna 1824 merkittävä egyptiläisen arkeologian museo, Egizio. Pariisin Place de la Concordeille pystytettiin vuonna 1833 Luxorin obeliski. Lontooseen sijoitettiin 1870-luvulla nk. Kleopatran neula. Berliiniin rakennettiin vuosina 1910–1930 suuri Pergamon-museo saksalaisten arkeologien ulkomailta kaivamille muinaisaarteille. Vielä paljon myöhemmin on Eurooppaan sijoitettu esimerkiksi egyptiläisiä rakenteita, vuonna 1972 Templo di Depod Madridiin Aswanin patohankkeen alta.

1800-luvun ensimmäisen puoliskon hallitsevia arkkitehtonisia suuntauksia olivat uusklassismi ja empire. Niitä seurasivat muut kertaustyyli, kuten uusgotiikka ja uusrenessanssi. Kuvataiteen suuntauksia olivat 1800-luvun ensipuoliskolla romantiikka ja realismi. Romantiikan taiteilijoista tunnetuimpia olivat Fuendetodosissa syntynyt ja Madridissa opiskellut Francisco Goya, lontoolaiset William Blake, John Constable ja J. M. W. Turner, Greifswaldissa syntynyt ja Kööpenhaminassa opiskellut Caspar David Friedrich sekä Rouenissa syntynyt ja Pariisissa opiskellut Théodore Géricault.

Suuret kaupungit vetivät 1800-luvulla taiteilijoita puoleensa. Taideopetuksen, taidegallerioiden, taideliikkeiden ja kahvila-, ravintola- ja kabaree-elämän ympärille kehittyi taideyhteisöjä. Suurkaupungit tarjosivat taiteilijoille koulutusta, työtä sekä luovan ja liberaalin työ- ja elinympäristön. Kaupungissa vaikutti myös mesenaatteja. Pariisi oli 1800-luvulla impressionistien Mekka. Taiteilijat kuvasivat miljoonakaupungin elämää: baareja, ravintoloita, alastomia pariisittaria, kulttuurista elämää, Seinen rantoja, bulevardia – mutta myös luontoa. Tunnetuimpia taiteilijoita olivat mm. pariisilainen Claude Monet, limogesilainen Pierre-Auguste Renoir, pariisilainen Édouard Manet, Albissa syntynyt Henri de Toulouse-Lautrec, Tanskan Länsi-Intian saarilla Karibiassa syntynyt, mutta nuorena Pariisiin muuttanut Camille Pissarro, pariisilainen Edgar Degas, pariisilainen Gustave Caillebotte, Aix-en-Provencenessa syntynyt Paul Cézanne, pariisilainen Armand Guillaumin ja Montpellierissä syntynyt Jean Frédéric Bazille. Impressionismia seurasivat postimpressionistiset suuntaukset, kuten pointillismi (pariisilainen Georges Seurat, Zundertissa, Hollannissa syntynyt Vincent van Gogh) ja fauvismi (pikkupaikkakunnilla lapsuutensa viettänyt, mutta Pariisiin opiskelemaan muuttanut Henri Matisse) ja primitivismi (pariisilainen Paul Gauguin).

Katalonian Reusissa syntynyt, mutta erityisesti Barcelonassa vaikuttanut Antoni Gaudí ja Belgian Ghentissä syntynyt ja pääasiassa Brysselissä työskennellyt Victor Horta vaikuttivat 1800-luvun lopulla Modernisme-, Art Nouveau- tai Jugend-arkkitehtuurin kehittymiseen ja

leviämiseen. Tyyliuuntauksella oli eri maissa eri nimiä – edellä mainittujen lisäksi mm. Se-
cession Itävallassa ja Style Liberte Italiassa. Tyyllillä oli voimakas vaikutus eri puolilla Eu-
rooppaa, Barcelonan ja Brysselin ohella mm. Budapestissa, Glasgow:ssa, Helsingissä, Rii-
kassa, Wienissä ja Ålesundissa. Glasgow:ssa vaikutti mm. glasgowlainen Charles Rennie
Mackintosh, Helsingissä Rantasalmella syntynyt, mutta sittemmin useissa kaupungeissa
asunut Eliel Saarinen ja Kälviällä syntynyt ja Ahvenanmaalla asunut, mutta myöhemmin Hel-
sinkiin muuttanut Lars Sonck, Venäjän satamakaupunkina kukoistaneessa Riikassa pietari-
lainen Mikhail Eisenstein, Budapestissa pestiläinen Ödön Lechner ja Wienissä wieniläinen
Otto Wagner. Ålesundissa jugend-arkkitehtuurin runsaus johtuu kaupungissa vuonna 1904
sattuneesta laajasta tulipalosta ja sitä seuranneesta vilkkaasta uudisrakentamiskaudesta.

1900-luvun alun metropoleissa, Roomassa, Pariisissa ja Berliinissä syntyi muitakin taide-
suuntauksia, jotka vaikuttivat myös arkkitehtuuriin: futurismi, kubismi ja surrealismi sekä
ekspressionismi. Esimerkiksi nykyisen Puolan Olsztynissa syntyneen ja pääasiassa
Münchenissa työskennelleen Erich Mendelssohnin suunnittelema Berliinin lähellä sijaitse-
van Potsdamin Einstein Tower (1921) on ekspressionistinen, pikkukylästä Prahaan opiske-
lemaan ja työskentelemään päätyneen Josef Gočárin Prahaan suunnittelema House of
Black Madonna (1912) kubistinen ja monet Comossa syntyneen ja Milanossa työskennel-
leen Antonio Sant'Elia'n suunnitelmat futuristisia. Surrealismsin vaikutus näkyy ehkä parhaiten
La Chaux-de-Fondsissa syntyneen, mutta suurkaupungeissa työskennelleen Le Corbu-
sier'n Ronchampiin suunnitteleman Chapel of Nôtre Dame du Hautin (1955) ja torontolaisen
Frank Gehryn Prahaan suunnitteleman Dancing Housen (1996) sekä Hampurin Dancing
Towersien (BRT Architects, 2012) arkkitehtuurissa. Hollannissa vaikutti 1910-luvulta 1930-
luvulle Amsterdamin kouluksi kutsuttu ekspressionistinen arkkitehtuurisuuntaus (mm. Het
Schip -rakennus, amsterdamilainen ark. Michel de Klerk 1920 ja De Dageraad, amsterda-
milainen ark. Piet Kramer, 1920–23), joka usein liitetään saksalaiseen tiliiekspressionismiin,
jota on erityisesti Hampurissa, Ruhrin alueella ja Berliinissä. Ekspressionistisen suuntauks-
sen kuuluisimpia arkkitehteja olivat königsbergiläinen Bruno Taut, berliiniläinen Hans Poel-
zig, Solgnenin pikkupaikkakunnalla syntynyt, mutta suurkaupungeissa kouluttautunut ja
työskennellyt Paul Bonatz ja yllä mainittu Erich Mendelssohn. Ranskassa kehittyntä, var-
haisista sivilisaatioista (Babylonia, Assyria, Egypti, atsteekkien Meksiko, Afrikka) tyyliuun-
teita ottanutta art decoa sovellettiin arkkitehtuurissa voimakkaimmin Yhdysvalloissa, mutta
myös eurooppalaisissa kaupungeissa. Esimerkiksi Madridin yhtäaikaaisesti Avenue des
Champs-Élysées- ja Broadway-henkisellä, elokuvateatterien, teatterien, hotellien, kauppo-
jen ja ravintoloiden värityksellä Gran Via -kadulla on art deco -rakennuksia. Brysselissä Bu-
levard du Leopold II:n pääteaiheeksi sijoittuva Basilique du Sacré-Cœur de Bruxelles (valm.
1970) ja Glasgow:ssa Beresford-rakennus (1939) edustavat art decoa. Myös useissa Eng-
lannin kaupungeissa on esimerkkejä art decosta. Funktionalismi kehittyi berliiniläisen Walter
Gropiuksen perustaman Bauhausin taidekoulun (1919–35) parissa Saksassa. Nauhaikku-
nat ja tasakatot yleistyivät arkkitehtuurissa.

Vaikka uusia arkkitehtonisia suuntauksia kehittyi 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa,
oli 1920-luku arkkitehtuurissa voimakkaasti klassismin aikaa – vaikutteita haettiin etenkin

Italiasta. Italialaiset kaupungit ovatkin pitkän historiansa ja kunniakkaan kaupunkisuunnittelu- ja arkkitehtuuritraditionsa, ajallisen ja tyyllisen kerroksellisuutensa sekä fyysisen monimuotoisuutensa ansiosta vuosisatojen ajan olleet arkkitehtien tärkeimpiä matkakohteita. Jotakin italialaisten kaupunkien pitkistä perinteistä kertoo esimerkiksi se, että italian kielessä on eri katutyypin erottelemiseksi satoja sanoja (ks. Dell'Acqua 2015).

Pariisi oli myös 1920-luvulla kansainvälinen kirjailijoiden (Ernest Hemingway, Gertrude Stein, Ezra Pound, T. S. Eliot, James Joyce, Henry Miller, Samuel Beckett, André Breton, F. Scott Fitzgerald), taiteilijoiden (Pablo Picasso, Salvador Dalí, Joan Miró, Marc Chagall, André Masson, Max Ernst, René Magritte, Marcel Duchamp) ja muotisuunnittelijoiden (Coco Chanel) keskus, joka houkutteli luovan työn tekijöitä eri puolilta maailmaa ja kokosi yhteen erilaisia ajatuksia ja tyyliä ja synnyttäen uusia. Musiikin saralla 1920-luvulla Pariisissa muodissa oli jazz, tunnetuin esiintyjä oli Josephine Baker. Säveltäjistä Pariisissa asuivat mm. George Gershwin, Cole Porter, Django Reinhardt, Aaron Copland, Virgil Thomson, Igor Stravinsky ja Darius Milhaud, elokuvaohjaajista mm. Man Ray ja Luis Buñuel. Baletin alalla keskeinen hahmo oli Ballet Russes -seurueen perustaja Sergei Djagilev. Baletti myös kokosi eri taiteenmuotoja yhteen. Kirjailijat kohtasivat toisiaan ja kustantajia Sylvia Beachin perustamassa Shakespeare and Company -kirjakaupassa Seinen länsirannalla. Taiteilijoiden suosimia asuinalueita olivat ensin Montmartre ja myöhemmin Montparnasse. Montmartrella houkuttivat aluksi halvat vuokrat sekä muiden taiteilijoiden luova seura. Montparnassella toimi taidekouluja. Montparnassen alueen tunnetuin ateljeetalo oli La Ruche. Polkua Pariisin taiteilijakeskittymälle olivat maallaneet 1800-luvulla edellä mainitut impressionistit, art nouveau -taiteilijat, kuten Alphonse Mucha, Viktor Oliva, Hector Guimard, Émile Gallé sekä kirjailijat, kuten Charles Baudelaire, Émile François Zola ja 1900-luvun alussa mm. runoilijat Guillaume Apollinaire, Max Jacob ja André Salmon ja Jean Cocteau, säveltäjä Erik Satie ja taiteilijat Henri Matisse, Pablo Picasso, Amedeo Modigliani, Diego Rivera ja Georges Braque. Pariisin kansainvälistä taiteilijayhteisöä hajautti vuoden 1929 pörssiromahdus (Pariisi, taiteen mekka 2012).

Edellä mainitut 1920-luvun Pariisissa vaikuttaneet taiteilijat olivat saapuneet Pariisiin eri puolilta Eurooppaa ja Yhdysvaltoja: kirjailijoista Hemingway oli syntynyt Oak Parkissa, lähellä Chicagoa, Gertrude Stein oli syntynyt West Alleghenyssä, Pittsburghissa, mutta kasvanut Kaliforniassa, Ezra Pound oli kotoisin Haileysta, Idahosta ja asunut myöhemmin Grawfordsvillessa, Indianassa, Gibraltarilla ja Lontoossa, T. S. Eliot oli syntynyt St. Louisissa ja opiskellut Harvardissa, James Joyce oli syntynyt Dublinissa ja asunut Triestessä ja Zürichissa, Henry Miller oli kotoisin New Yorkista, Samuel Beckett Dublinista, André Breton Tinchebrausta, Ranskasta ja F. Scott Fitzgerald oli asunut mm. St. Paulissa, New Yorkissa ja New Jerseyssä. Taiteilijoista Pablo Picasso oli Málagaista, Salvador Dalí oli kotoisin Figueresistä ja asunut Madridissa, Joan Miró Barcelonasta, Marc Chagall oli syntynyt Ljoznassa, nykyisen Valko-Venäjän alueella ja asunut Pietarissa, André Masson oli syntynyt Ranskan Balagny-sur-Thérainissa, mutta kasvanut Brysselissä, Max Ernst oli kotoisin Brühlissä, läheltä Kölniä, René Magritte oli kotoisin Lessinesistä, mutta asunut Brysselissä ja Marcel Duchamp oli kotoisin Ranskan Blainville-Crevonista. Coco Chanel oli syntynyt Ranskan Saumurissa,

Josephine Baker St. Louisissa. Säveltäjistä George Gershwin oli syntynyt Brooklynissa, Cole Porter oli syntynyt Yhdysvaltojen Perussa, mutta opiskellut Massachusettsissa, Yalessa ja Harvardissa, Django Reinhardt oli kotoisin Belgian Liberchiesistä, Aaron Copland Brooklynista, Virgil Thomson oli kotoisin Kansas Citystä ja opiskellut Harvardissa, Igor Stravinsky oli kotoisin Oranienbaumista, Pietarin esikaupunkialueelta ja Darius Milhaud Marseillesista. Elokuvaohjaajista Man Ray oli syntynyt Philadelphiassa ja asunut New Yorkissa ja Luis Buñuel oli kotoisin Calandasta ja asunut Zaragozassa ja Madridissa. Balettitaiteilija Sergei Djagilev oli syntynyt Selishchissä ja asunut Permissä Pietarissa. Kirjakauppias Sylvia Beach oli kotoisin Baltimoresta, mutta oli asunut New Jerseyssä.

1800-luvun ja 1900-luvun vaihteen Pariisin tunnetuimmat taiteilijat tulivat pääasiassa eri puolilta Eurooppaa: Alphonse Mucha oli syntynyt Ivančicessä, nykyisessä Tšekissä ja asunut Brnossa ja Wienissä, Hector Guimard oli Lyonista, Émile Gallé Nancystä, Charles Baudelaire Pariisista, Émile François Zola oli syntynyt Pariisissa ja asunut Aix-en-Provencessa, Guillaume Apollinaire oli Roomasta, Max Jacob Ranskan Quimperista, André Salmon oli kotoisin Pariisista ja asunut Pietarissa, Jean Cocteau oli syntynyt Maisons-Laffitten kylässä lähellä Pariisia, Eric Satie oli Honfleurista, Henri Matisse oli syntynyt Ranskan La Cateu-Cabrérisissa ja asunut Bohain-en-Vermandoisissa, Amedeo Modigliani oli Livornosta ja oli opiskellut Firenzessä, Diego Rivera oli syntynyt Meksikon Guanajuotossa ja Georges Braque oli kotoisin Ranskan Argenteuilista ja oli asunut Le Havressa.

Boheemin Pariisin rinnalle kohosi 1910-luvulla Berliinin ympärille keskittynyt Weimarin kulttuuri, jonka aikana, noin 1918–33, kaupunki oli huomattava keskus lähes kaikissa taiteen lajeissa: teatterissa (Bertold Brecht, Vladimir Nabakov), elokuvassa (mm. Fritz Langin *Metropolis* ja Walter Ruttmannin *Berlin: Die Sinfonie der Großstadt*, näyttelijöistä Marlene Dietrich), kirjallisuudessa (mm. Mannit, Herman Hesse, Alfred Döblin), kuvataiteessa (ekspressionistit), musiikissa (Arnold Schoenberg, Kurt Weill, Vladimir Horowitz) sekä designissa ja arkkitehtuurissa (erit. Bauhaus). Berliini oli samanaikaisesti myös merkittävä teknologian, tieteen ja filosofian keskus (Albert Einstein, Theodor Adorno, Max Born, Martin Heidegger, Werner Heisenberg, Max Weber). He olivat kotoisin Augsburgista, Wienistä, Frankfurtista, Lyypekistä, Calwista, Stettinistä, Wienistä, Dessausta, Kiovasta, Frankfurtista, Breslausta, Messkirchistä, Würzburgista ja Erfurtista, mutta kaikki olivat päätyneet Berliiniin. Friedrich (1995) on kuvannut tätä aikaa kirjassaan 'Before the deluge – a portrait of Berlin in the 1920s'. Natsien valtaannousu tuhosi Weimarin kulttuurin: monet kulttuuripersonat ja intellektuellit pakenivat maasta (ks. esim. Siegmund-Schultze 2009). Juutalaisia pakolaisia oli satoja tuhansia (German Jewish Refugees 2011). Moni maahan jäänyt joutui vainon kohteeksi ja kuoli keskitysleireillä. Berliinin teknoklubien 1990-luvulla esiin nostamassa taidekentässä voidaan nähdä kaikuja Berliinin boheemista historiasta, kaupungin kuristetusta hengestä. Sotien jälkeen eurooppalaisen kulttuurikaupungin manttelin peri kenties 1960-luvun "svengaava Lontoo".

Kaupunkien kaupankäynti tapahtui pitkään toreilla ja kadunvarsilla, basaareissa, kauppahalleissa sekä rakennusten kivijalkoihin sijoittuneissa kaupoissa – tai jopa silloilla, kuten

Lontoon keskiaikaisella London Bridgellä, aiemmalla Pont Notre Damella Pariisissa, Firenzen Ponte Vecchiolla (1345, kuva 124.), Venetsian Ponte di Rialtolla (1591) tai Bathin Pulteney Bridgellä (1773). Narbonnessa talot reunustavat Pont des Marchands -siltaa, Lander-naussa Pont de Rohan -siltaa ja Erfurtissa Krämerbrücke-siltaa. Ponte Vecchion rakentaminen rahoitettiin sillalla sijaitsevista liiketiloista saatavilla vuokrilla (Camusso 1990:80). Euroopassa on basareja paitsi Turkissa (esim. Istanbulin Grand Bazaar, rak. alk. 1455, jatkui 1700-luvulle (kuva 125.) ja Egyptian Bazaar, valm. 1660-l.), myös esimerkiksi Skopjessa ja Sarajevossa osmanien vallan ajoilta. Espanjan Granadassa on säilynyt osa maurilaisesta basaarista, joskin tulipalon takia ilmeeltään muutettuna. Säilynyt kuja tunnetaan nykyisin nimellä Alcaicería.



Kuva 124. Kauppaa käytiin aikaisemmin myös silloilla. Firenzen Ponte Vecchio. (Miika Norppa).



Kuva 125. Istanbulin valtaisa Grand Bazaar (rak. alkoi 1455) sisäkatuineen ja -aukioineen on modernien kauppakeskusten esikuva. (Kuva 125.).

Vaikka ylellisyystuotteita ja käsityöläistuotteita oli aiemminkin myyty sisätiloissa, kaupallinen toiminta alkoi 1700-luvulla siirtyä voimakkaammin toreilta sisätiloihin – mm. torien ruuhkaisuuden ja sisätilojen mukavuuden vuoksi (Clark 2009:151). Sisätiloissa oli myös turvallista säilyttää tuotteita. Yleisiä olivat myös arkadit tai pasaasit eli rakennusten läpi kulkevat, katetut ja kauppojen reunustamat tunnelit (Pariisissa passages couverts de Paris). Arkadit olivat perinteisten torien laidoilla keskiaikaisissa kaupungeissa esiintyvien arkadien ja basarien yhdistelmiä. Yksi esikuvista oli myös Firenzeen Uffizi (Peltola 1988:80). Lyonissa ja muutamissa muissa ranskalaisissa rakennusten ja kortteleiden läpi kadulta toiselle on puolestaan jo keskiajalla rakennettu silkintuottajien ja silkkikauppioiden tuotteiden kuljettamiseen käyttämiä läpikulkuja, joita kutsutaan nimellä traboule. Arkadeja edelsi Pariisissa Galeries de Bois (per. 1770-l.). Ensimmäinen varsinainen arkadi Pariisissa oli Passage du Caire (1798). Arkadeja avattiin 1800-luvulla runsaasti – Pariisin ohella myös mm. Lontooseen (Royal Opera Arcade, 1818, Burlington Arcade, 1819/ The Royal Arcade 1879, Leadenhall Market, 1881), Bathiin (The Corridor, 1825), Lyoniin (Passage de l'Argue, 1828), Newcastleen (Royal Arcade, 1832, Central Arcade, 1906), Nantesiin (Passage Pommeraye, 1843), Brysseliin (Galeries Royales Saint-Hubert, 1847), Pietariin (Passazh, 1848) ja myöhemmin mm. Cardiffiin (Royal Arcade, 1858, Castle Arcade, 1887 ja useita muita), Manchesteriin (Barton Arcade, 1871), Torinon (Galleria Subalpina, 1874), Istanbuliin (Çiçek Pasajı, 1876), Birminghamiin (Great Western Arcade, 1876), Leedsiin (Thornton's Arcade, 1877, Grand Arcade, 1897 Victoria Quarter, 1901), Genovaan (Galleria Mazzini, 1880), Hulliin (Hepworth Arcade, 1897), Leicesteriin (Silver Arcade, 1889), Napoliin (Galleria Umberto I, 1890, kuva 127.), Helsinkiin (Wreden pasaasi, 1892), Odessaan (Odessa Passazh, 1899), Norwichiin (Norwich Royal Arcade, 1899), Budapestiin (Párisi udvar, 1913) ja Roomaan (Galleria Colonna, 1922). Arkadeissa varakas asiakaskunta oli suojassa sateelta ja kerjäläisiltä (Clark

2009:266). Arkadeista ehkä tunnetuin, Galleria Vittorio Emanuele II (1877, kuva 126.), sijaitsee Milanossa. Se on ristin muotoinen ja kupolilla varustettu – eli hyvin katedraalimainen ja sijaitsee Milanon Duomon vieressä. Galleria Vittorio Emanuele II johtaa Duomolta La Scala -oopperatalon aukiolle. Vaikka arkadit yhdistivät katuja toisiinsa, ne myös imivät jalankulkuvirtoja sekä kaupankäyntiä katutiloista korttelien sisään. Vuonna 1906 Berliiniin valmistunut Hackesche Höfen kompleksi koostui kahdeksasta toisiinsa yhdistetystä sisäpihasta.



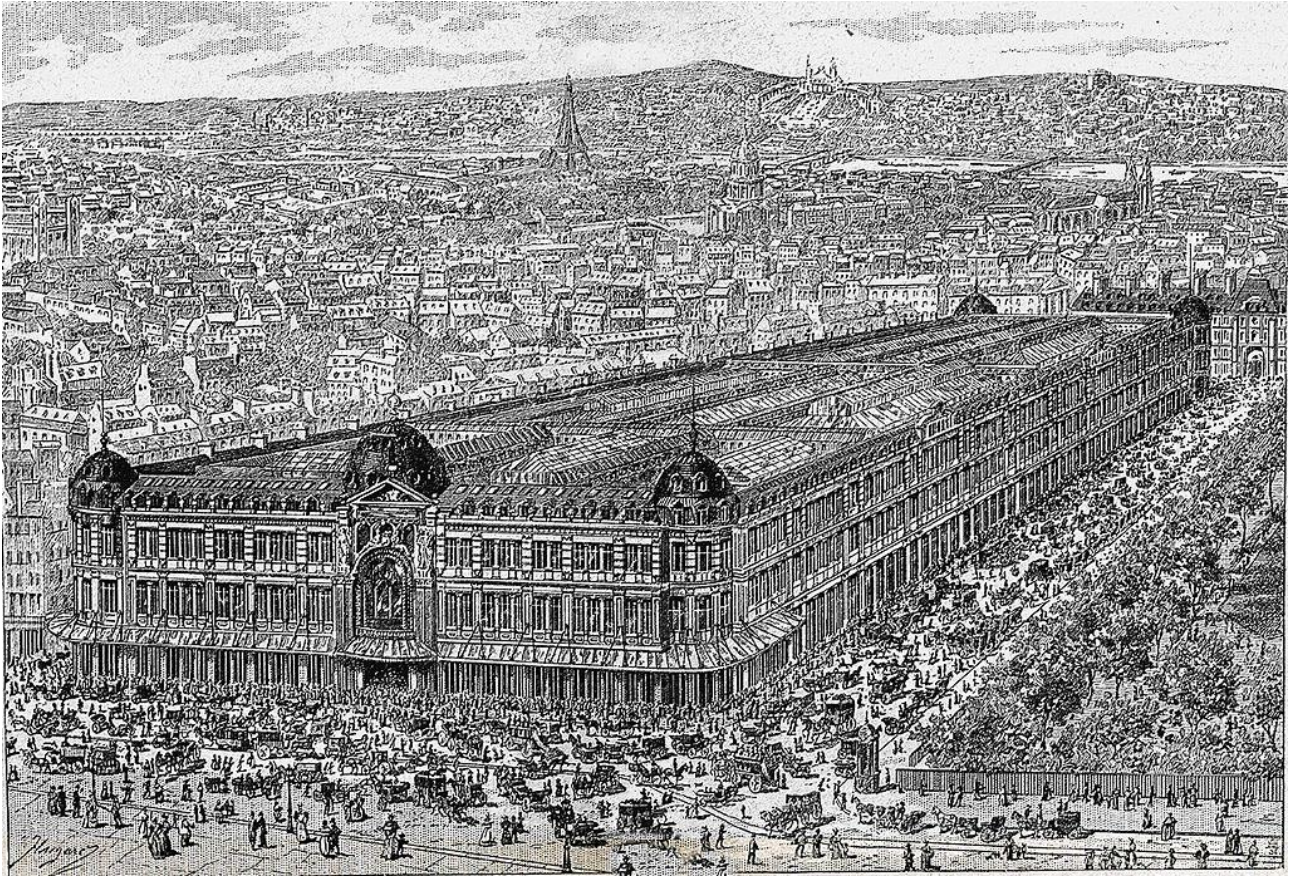
Kuva 126. Galleria Vittorio Emanuele II (1877) Milanossa 1880-luvulla. (Wikimedia Commons).



Kuva 127. Napolin Galleria Umberto I (1890) on yksi modernin kauppakeskuksen esikuvista. (Miika Norppa).

1800-luvulla rakennettiin myös basareja, mm. Lontoon Soho bazaar (1816). Sen arkkitehtuurissa oli viittauksia Egyptiin. Kaupunkeihin kehittyi 1800-luvulla myös todellisia ostoskatuja, kuten Lontoon Regent Street. Yksityisyrittäjien omistamien pienten kauppojen määrä lisääntyi. Ketjuliikkeet alkoivat yleistyä vasta 1800-luvun lopulla (Clark 2009:266–267).

Maailman ensimmäiset tavaratalot avautuivat 1830-luvulla Pariisiin (Le Bon Marché, 1838/1852/1869, kuva 128.) sekä Newcastleen (John Lewis Newcastle, 1838). Ensimmäiset tavaratalot toimivat alun perin muuta käyttötarkoitusta varten rakennetuissa rakennuksissa, mutta pian tavarataloille rakennettiin omia toimitaloja. Tavarataloja perustettiin lähes jokaiseen eurooppalaiseen suurkaupunkiin. Suuriin kaupunkeihin tavarataloja avattiin useita – Pariisiin Le Bon Marchén ohella mm. Printemps (1865), La Samaritaine (1869) ja Galeries Lafayette (1893). Pariisista tuli ylellisyyskuluttamisen keskus.



Kuva 128. 1800-luvulla joistakin kaupungeista kehittyi kauppakaupunkeja. Pariisin Le Bon Marché oli maailman ensimmäisiä tavarataloja. (Wikimedia Commons).

Teollisuustuotannon voimistuminen ja porvariston laajentuminen tarjosi yhä useammalle mahdollisuuden kuluttaa. Tuotevalikoima monipuolistui kansallisen tuotannon ja tuonnin kasvun myötä. Työn luonne alkoi muuttua toimeentulon turvaajasta kuluttamisen instrumentiksi. Kuluttamisesta tuli keino osoittaa menestystä ja etsiä tyydytystä, jota työ ei tarjonnut. 1800-luvulla tapahtuneen kuluttamisen vallankumouksen jälkeen konsumerismi kiihtyi Euroopassa etenkin 1850-luvulta eteenpäin. Kasvavia tuotevalikoimia ryhdyttiin mainostamaan yhä näkyvämmiin etenkin 1900-luvulla (Stearns 2006:47–65). Pariisilaisen George Clauden kehittämiä neonvaloja ryhdyttiin hyödyntämään mainonnassa 1920-luvulla. Kaupunkien ydinkeskustat alkoivat muuttua yhä leimallisemmin paitsi kulttuurin, ennen kaikkea kaupankäynnin (pankit, pörssit, kaupat, toimistot) ja viihteen paikoiksi asumisfunktion samalla heikentyessä (Cowan 2001a).

Kauppakeskusten historia katettuina, lukuisten pienten liikkeiden reunustamina sisäkatuina ulottuu jopa 700-luvulle: Lähi-idän basaareihin Damaskoksessa, Syyriassa sekä myöhemmin Iranissa ja Turkissa. Kauppakeskusten edeltäjiä ovat myös 1700-luvun suuret kauppahallit, kuten Gostiny Dvor (1785) Pietarissa ja Oxford Covered Market (1774) Lontoossa sekä edellä mainitut 1800-luvun arkadit. Euroopan suurimpiin kauppahalleihin kuuluvat Leedsin Kirkgate Market (1875–) ja Budapestin avaruudellaan katedraalia tai rautatiease-

maa muistuttava Kőzponti Vásárcsarnok (1897). Suurimpia hallin ja torin yhdistelmiä on Torinon Porta Palazzon kauppahalli ja tori. Nykyisille kauppakeskuksille tyypillinen lasikate ja avarat katetut kadut yleistyivät arkadeissa 1800-luvun puolivälin jälkeen. Ensimmäinen moderni, ulkoilmalta täysin suljettu kauppakeskus avattiin Southdaleen, Minneapolisiin, Yhdysvaltoihin vuonna 1956. Keskuksen oli suunnitellut itävaltalais-syntyinen arkkitehti Victor Gruen. 1960-luvulla kauppakeskuksiin alettiin rakentaa yhä useampia kerroksia (nk. vertical mall), jotka yhdistettiin toisiinsa hissein sekä liukuportain (keksitty v. 1892). Väestön keskiluokkaistuminen synnytti massakulutussyhteiskunnan.

Ensimmäiset julkiset elokuvanäytökset pidettiin Pariisissa vuonna 1895 Besançonissa valokuvaajaisän poikina syntyneiden ja Lyonissa opiskelleiden Lumièren veljesten toimesta. Ensimmäisen elokuvastudion rakennutti pariisilainen Georges Méliès 1896. Ensimmäinen varta vasten elokuvien esittämiseen suunniteltu tila avattiin Los Angelesissa vuonna 1902. Myös Euroopassa avattiin elokuvateattereita 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä. Maailman vanhin olemassa oleva ja jälleen käytössä oleva elokuvateatteri La Ciotatissa Ranskassa sijaitseva l'Eden Théâtre vuodelta 1899. Useita saleja käsittävien multiplex-elokuvateatterien historia alkaa vuodesta 1957, jolloin Ottawassa, Kanadassa avattiin kahden salin elokuvateatteri. 1960-luvulta alkaen monen salin teatterit ovat lähes kokonaan korvanneet yhden salin elokuvateatterit. Ensimmäinen yli kahdenkymmenen salin megaplex-teatteri avattiin Brysseliin vuonna 1988. Pysyvien IMAX-teatterien aikakausi alkoi Torontosta vuonna 1971. Amerikassa etenkin 1950- ja 60-luvuilla suosittu drive-in-elokuvateatterit eivät koskaan saaneet vahvaa jalansijaa Euroopassa – esimerkiksi Suomessa oli vain joitakin lyhytkestoisia kokeiluja 1960-luvulla. Elokuva vei suosiota aiemmilta ajankäytön muodoilta.

Kilpaurheilun suosio lisääntyi 1700-luvulla mm. Englannissa kriketin, hevoskilpailujen ja jousiammunnan ansiosta kasvattaen suosiotaan ja kaupallistuen 1800-luvulla omana viihteen muotonaan (Clark 2009:193,315–317). Ensimmäinen jalkapallostadion Bramall Lane rakennettiin entiselle krikettikentälle (rak. 1855) Sheffieldiin vuonna 1862. Jääkiekkoa pelattiin sisätiloissa ensimmäisen kerran Montrealin Victoria Skating Rink -hallissa vuonna 1875, Eurooppaan jääkiekko tuli vuonna 1885. Ensimmäiset nykyaikaiset kesäolympialaiset pidettiin Ateenassa 1896 ja ensimmäiset talviolympialaiset Ranskan Chamonix'ssa 1924.

Kahvilat levisivät Eurooppaan osmanien välityksellä, ilmeisesti Unkarin kautta. Nykyiseen Istanbuliin oli avattu ensimmäinen kahvila vuonna 1555. Venetsiassa kahviloita on ollut ainakin vuodesta 1645. Oxfordissa ensimmäinen kahvila avattiin vuonna 1650, Lontoossa 1652, Pariisissa 1672 ja Wienissä 1685. Kahviloiden kukoistuskautta oli 1800-luku, jolloin ne olivat seuraelämän keskuksia mm. Pariisissa (kuva 129.), Wienissä, Budapestissa ja Prahassa. Kahvilat sisustettiin prameasti – useita interiöörejä on yhä säilynyt lähes alkuperäiskunnossa eri eurooppalaisissa kaupungeissa. Teen juonti alkoi yleistyä Euroopassa portugalilaisten Kaukoidän kaupan kautta 1600-luvun alussa. Ensimmäiset portugalilaiset – ja tätä ennen myös jotkut muut matkailijat – olivat tutustuneet teeheh 1550-luvulla, mutta teetä ei ilmeisesti tuotu Eurooppaan. Ensimmäinen jäätelöbaari avattiin Pariisissa vuonna 1670-luvulla.



Kuva 129. Pierre-Auguste Renoirin maalaus 'Moulin de la Galette' vuodelta 1876 kuvaa Pariisin kahvilaelämän kukoistuskautta. (WikiArt).

Ravintoloita on ollut olemassa hyvin pitkään, eikä niiden varhishistoriasta ole tarkkaa tietoa. Kauimmin yhtäjaksoisesti dokumentoidusti ruoan tarjoiluun käytetty tila on tiettävästi Madridin Sobrino de Botin ja se on vuodelta 1725. Vanhimpiin majatalo- ja/tai ravintolayrityksiin kuuluvat Stiftskeller St. Peter Itävallan Salzburgissa (main. v. 803) ja Staffelter Hof (vuodelta 862) Saksan Krövissä. Restaurant-sana esiintyy jo 1500-luvulla ja ruokapaikassa sitä käytettiin ensimmäisen kerran Pariisissa vuonna 1765. Pikaruokaravintoloiden historia ulottuu vuoteen 1912, kun New Yorkissa avattiin pikaruokaravintola Automat. Brittiläisiä fish-and-chips -liikkeitä avattiin 1900-luvun alussa (Clark 2009:269). McDonald'sin historia alkaa 1940-luvulta ja Burger Kingin 1950-luvulta.

Etnisen ravintolatarjonnan kehittyminen liittyi Euroopan kaupunkeihin muista maista työn perässä tai pakolaisina muuttaneisiin vähemmistöihin. Esimerkiksi kiinalaiset alkoivat muodostaa omia yhteisöjään, etnisiä enklaveja, eurooppalaisiin suurkaupunkeihin jo 1800-luvulla. Nykyisin kiinalaista ruokaa tarjoavia kiinalaiskaupunginosia eli chinatowneja koristeltuine Paifang-kaarineen on mm. Lontoossa, Liverpoolissa, Manchesterissa, Newcastlella, Amsterdamissa, Haagissa, Rotterdamissa ja Milanossa. Lontoossa myös intialaiset muodostavat alueita, joilla on näkyvä oma luonteensa. Intialaisia saapui Englantiin East India Companyn myötä jo 1600-luvulla. Manchesterissa on suuri aasialaisten ravintoloiden keskittymä, jota kutsutaan nimellä Curry Mile. New Yorkissa etnisiä enklaveja on ollut kenties enemmän kuin missään muualla.

Hotellien historia ulottuu kauas, sillä matkalaiset ovat aina tarvinneet majataloja. Roomalaisten Eurooppaan rakentama tieverkko ja muut liikenteelliset uudistukset myöhemmin ajankohtina lisäsivät liikennettä ja edistivät majatalojen ja sittemmin hotellien rakentamista. Euroopassa toimii yhä joitakin keskiajalla perustettuja hotelleja: Saksan Freiburgissa Zum Roten Bären (per. 1120), Itävallan Schladmingissä Taferne (per. 1126) ja Englannin Hurreleyssä The Olde Bell (per. 1135). Matkailun lisääntyminen lisäsi modernien hotellien määrää 1700-luvun lopulta eteenpäin. Euroopan vanhimmat yhtäjaksoisesti toiminnassa olleet hotellit ovat ilmeisesti 1400-luvulta. Hotelleja kuitenkin toimii ainakin Espanjassa, Italiassa ja Englannissa sellaisissa rakennuksissa, joissa on säilynyt rakenteita rakennuksista, joissa on ollut majoitustoimintaa jo ennen 1000-lukua (Nights in the past 2015). 1800-luvun jälkipuoliskolla suuriin eurooppalaisiin kaupunkeihin rakennettiin keskeisille paikoille yhä suurempia ja hienompia hotelleja, usein Grand Hotel -nimellä (kuva 130.) varustettuina. Euroopan ensimmäinen kasino oli tiettävästi vuonna 1638 avattu Ridotto Venetsiassa. Tunnetuin on 1860–70-luvuilla rakennettu Monte Carlon kasino (kuva 131.) Monacossa.



Kuva 130. Le Grand Hôtel Paris avattiin 1862. (Sue/ Wikimedia Commons).



Kuva 131. Monte Carlon kasino on luonut Monacolle viihdekaupungin maineen. (Miika Norppa).

Roomalaisten rakentamat tabernat olivat paitsi hotellien myös pubien edeltäjiä. Tabernoja seurasivat anglosaksien alehouset. Dublinin ja samalla Irlannin vanhin toiminnassa oleva pubi, The Brazen Head, on perustettu vuonna 1198. Englannin vanhin pubi, Nottinghamissa sijaitseva Ye Olde Trip to Jerusalem, on ilmeisesti vuodelta 1189. Molemmat ovat siis risti-retkien ajalta. Tosin Athlonessa, Irlannissa sijaitseva Sean's Bar (ent. Luain's Inn), Englannin Leedsissä sijaitseva The Bingley Arms (ent. The Priests Inn) ja Englannin Stow-on-the-Woldissa sijaitseva The Porch House väittävät olevansa jo 900-luvulta. Vanha on myös The Old Ferryboat Inn Englannin Holywellissä. Abergavennyssä Walesissa sijaitseva The Skirrid Mountain Inn on tiettävästi 1100-luvulta.

Alkoholia tarjoilevien liikkeiden määrä lisääntyi monessa kaupungeissa 1800-luvulla niin voimakkaasti, niiden määrää ryhdyttiin jopa rajoittamaan 1900-luvun alussa. Joissakin maissa, kuten Norjassa, Venäjällä ja Suomessa säädettiin kieltolakeja (Clark 2009:268), joiden myötä alkoholin valmistus, myynti, tarjoilu ja käyttö siirtyivät "maan alle". Ensimmäiset kabareet avattiin Montmartressa 1880-luvun boheemissa Pariisissa (Seigel 1986). Tunnetuimpia olivat Le Chat Noir (1881) ja Moulin Rouge (1889, kuva 132.). 1800-luvulla Pariisissa viihdettä haettiin myös oopiumluolista. Juomasekoituksia eli cocktaileja tarjoavat nk. American Barit tulivat eurooppalaisille tutuksi 1800-luvun jälkipuoliskolla. Ensimmäiset yökerhot avautuivat 1900-luvun alussa ja diskot 1960-luvulla. Asenteet alkoholia kohtaan muuttuivat Euroopassa 1960-luvulta sallivammiksi ja baari- ja diskokulttuuri voimistuikin 1900-luvun lopulla. Tällä on usein nähty olleen merkitystä myös kaupunkien työllisyyden ja talouden piristymiselle (Clark 2009:269).



Kuva 132. Moulin Rouge oli 1800-luvun lopun Pariisin kabaret-elämän keskus. (Miika Norppa).

Huvipuistojen historia kytkeytyy säännöllisin aikaväleihin pidettyihin markkinoihin, joita järjestettiin esimerkiksi Lontoossa jo 1100-luvulla (Bartholomew Fair). Markkinat muuttuivat vähitellen entistä viihteellisimmiksi. Maailman ensimmäinen pysyvä, yhä käytössä oleva huvipuisto on vuonna 1583 avattu Bakken Kööpenhaminan pohjoispuolella. Muita vanhoja huvipuistoja ovat Vauxhall Gardens (1661–1859) Lontoossa, yhä toimiva Prater (avattu 1766) Wienissä, Jardin de Tivoli (1795–1810) Pariisissa ja Tivoli Gardens (avattu 1843, kuva 133.) Kööpenhaminassa. Kööpenhaminan Tivoliin rakennettiin 1800-luvun aikana mm. japanilainen pagodi, kiinalainen teatteri ja maurilainen palatsi. Huvipuistojen kehityksessä oma vaikutuksensa oli myös maailmannäyttelyillä. Etenkin vuoden 1893 Chicagon maailmannäyttelyn on nähty vaikuttaneen huvipuistojen ja teemapuistojen kehitykseen. Chicagon maailmannäyttely oli huvipuistojen tavoin suljettu alue, joka yhdisti viihdettä, insinööritaitoja ja opetusta ihmisjoukkojen viihdyttämiseksi. Chicagossa nähtiin myös maailman ensimmäinen maailmanpyörä sekä huvipuistoille tyypillinen keskuskatu, jonka varrella on erilaisia onnenpelejä ja esityksiä. Floridan Orlandon Epcot Centerin huvipuisto (avattu vuonna 1982) on kuin pysyvä maailmannäyttely. New Yorkin Coney Islandin huvipuistoja, joista ensimmäinen

avattiin 1895, on pidetty modernin huvipuiston esikuvina. Huvipuistot siirtyivät etenkin Yhdysvalloissa 1900-luvun aikana suurimmaksi osaksi esikaupunkialueille (mm. Disneylandit).



Kuva 133. Kööpenhaminan Tivoli on maailman vanhimpia huvipuistoja. (Miika Norppa).

Vanhin olemassa oleva eläintarha perustettiin Wieniin vuonna 1752 ja avattiin yleisölle vuonna 1765. Hallitsijoilla oli ollut menagerioita tai eläinkokoelmia jo antiikin aikana ja keskiajalla. Julkiset eläintarhat yleistyivät 1800-luvulla: Wienin ohella varhaisia olivat mm. Lontoon (1828), Dublinin (1831), Antwerpenin (1843), Berliinin (1844), Moskovan (1864) ja Baselin (1864) eläintarhat. Wienin Schönbrunnissa oli eläintarha jo 1752 ja Berliinin Tiergartennissa 1760, mutta ne avautuivat yleisölle vasta paljon myöhemmin. Ensimmäinen julkinen akvaario avattiin Lontoon eläintarhassa vuonna 1853. Varhaisia olivat myös Pariisin ja Wienin (1860) sekä Hampurin (1864), Berliinin (1869) ja Brightonin (1872) akvaariot.

Huvipuistomaisista nähtävyyksistä on kaupungeissa myös pienempiä yksiköitä, kuten vaha-kabinetteja (Madame Tussauds, 1835, Lontoo), minigolf-ratoja (ensimmäinen Yhdysvaltoihin vuonna 1916), epätavallisia asioita esitteleviä museoita (Ripley's Believe It or Not!, ensimmäinen Floridaan 1950), historian verisiä tapahtumia esitteleviä viihteellisiä museoita (London Dungeon, 1974), teemaravintoloita (Hard Rock Cafe, 1971, Lontoo, Planet Hollywood, 1991, New York ja Rainforest Cafe, 1994, Mall of America, Bloomington), historiaa viihteellisesti esitteleviä "eläviä" museoita (JORVIK Viking Centre, 1984, York), fiktiivisten hahmojen koteja (Sherlock Holmesin museo, 1990, Lontoo), miniatyyrikaupunkeja ja -juna-ratoja (esim. Bekonscot, 1930-luku, Beaconsfield, Legoland, 1968, Billund, Mini-Europe, 1989, Brysseli ja Miniatur Wunderland, 2000, Hampuri) ja lastenmuseoita (Junibacken, 1996

ja Vikingaliv, 2017, Tukholma). Samankaltaisia viihteellisiä vapaa-ajanviettotapoja oli tarjolla jo 1800-luvulla, esimerkkinä Pariisin Cabaret de l'Enfer (avattu 1892).

Varhaista turismia Euroopassa edusti nk. Grand Tour, joka yleistyi jo 1660-luvulla osana aatelistuorukaisten koulutusta, sivistystä ja aikuistumista. Grand Tourilla tarkoitettiin kiertomatkaa tärkeisiin eurooppalaisiin kaupunkeihin, kuten Pariisiin, Venetsiaan, Firenzeen, Roomaan, Napoliin ja Wieniin. Yleisiä kohteita olivat myös Geneva, Lausanne, Torino, Pisa, Padova, Bologna, Ateena, Salzburg, München, Dresden, Heidelberg, Berliini, Potsdam, Amsterdam ja Brysseli. Grand Tourilla oli suuri merkitys mm. arkkitehtuuri- ja taidesuuntausten leviämässä Italiasta muualle Eurooppaan. Englantiin antiikin ja renessanssin piirteitä toi ensimmäisenä 1500- ja 1600-luvun vaihteessa arkkitehti Inigo Jones, joka suunnitteli mm. Covent Gardenin klassisen St. Paulin kirkon. Englantilainen arkkitehti Christopher Wren puolestaan hyödynsi Sixtus V:n Roomaan toteuttamia ideoita Lontoon paloa seuranneissa jälleenrakennussuunnitelmassa, mutta suunnitelmasta ei toteutunut juuri muuta kuin St. Paulin katedraali. Katedraalin esikuvina ovat kupolin rakenteen osalta Brunelleschin suunnittelema Firenzen Santa Maria del Fiore ja muutoin mm. Donato Bramanten suunnittelema Il Tempietto Roomassa, Rooman Pantheon sekä mm. Bramanten ja Michelangelon suunnittelema Pietarinkirkko Vatikaanissa. Wren ei itse vierailut Italiassa, mutta hänen apulaisensa kylläkin.

1800-luku voimisti kaupunkiturismin ja kulttuurisen turismin ohella myös erikoistuneita resort- tai lomakaupunkeja, joita oli kehittynyt 1700-luvulla. Varhaisimpiin kuuluivat Englannin Scarborough (1600-luku) ja Margate (1750-l.) sekä Saksan Heiligendamm (per. 1793). Roomalaiset olivat aikoinaan levittäneet kylpyläkulttuuria eri puolille Eurooppaa ja myöhemmin osmanit perustaneet kylpylöitä mm. Unkarin alueelle (esim. Rudasin ja Királyin kylpylät Budapestissa 1550- ja 1560-luvuilta). Kylpyläkaupungit yleistyivät 1800-luvulla mm. Saksassa, Tsekeissä, Itävallassa, Ranskassa, Alankomaissa, Espanjassa ja Italiassa. Etenkin Saksassa on jopa satoja kylpyläkaupunkeja/kyliä. Matkailusta saatu toimeentulo oli näissä kaupungeissa kausittaista, vuodenajasta riippuvaa, vierailijat olivat yläluokkaisia. Tunnettuja tuon ajan kylpyläkaupunkeja olivat mm. Baden-Baden (Saksa), Évian-les-bains (Ranska), Karlovy Vary (kuva 134.) ja Mariánské Lázně (Tšekki), Piešťany (Slovakia), Spa (Belgia). Suomessa kylpyläkaupunkina 1800-luvulla toimivat ensin Helsinki ja sitten Hanko, Eestissä Pärnu ja Haapsalu, Latviassa Jūrmala, Puolassa Sopot. Rantalomakaupunkeja olivat mm. Brighton, Blackpool, Bournemouth, Weston-super-Mare, Weymouth ja St Leonards-on-Sea Englannissa, Bray Irlannissa, Ostend Belgiassa, Scheveningen, Domburg, Zandvoort ja Noodwijk Hollannissa, Boulogne-sur-Mer, Cabourg, Deauville ja Biarritz Ranskassa, San Sebastián Espanjassa, Cascais-Estoril Portugalissa, Bad Doberan, Binz, Herinsdorf, Cuxhaven, Norderney, Sassnitz, Warnemünde, Zinnowitz ja Sellin Saksassa, Kuressaare Virossa ja Yalta Krimillä. Osa rantalomakaupungeista oli entisiä satama- tai kalastuskaupunkeja. Osan (esim. Biarritz (kuva 136.), St.-Jean-de-Luz, Deauville) kehitys lomakaupungeiksi lähti liikkeelle kuninkaallisten lomaviikko-kohteista. Pittoreskien rakennusten ja kylä- ja pikkukaupunkimiljöiden ohella hiekkarannat ja kauniit luonnonmaisemat olivat näiden kaupunkien kehityksessä valttikortteja. Nizza ja muut Côte d'Azurin vanhat kaupungit (mm. Cannes, St.

Tropez) lienevät Euroopan rantalomakaupungeista tunnetuimpia. Nizzassa hotellirakentamisen paraatijulkisivu nousi rantapromenadi Promenade des Anglaisin varrelle (kuva 135.). Usein rannikoille muodostuikin ajan myötä resortien ketjuja, koska kaikki halusivat lähelle merta – sellaisia on mm. Ranskan, Espanjan ja Portugalin rannikoilla. Espanjassa tunnetuimmat ovat Costa Blancan, Costa del Solin, Costa Bravan, Costa de la Luzin ja Costa Tropicalin alueet. Portugalissa rantalomailu keskittyy Algarven alueelle. Italiassa suosituiksi muodostuivat mm. Ligurian rannikko, Sorrento, Riccione-Rimini-Cattolica sekä Sisilian Taormina. Alpeille puolestaan kehittyi 1860-luvulta talviturismia laskettelun ympärille – varhaisia kohteita oli Sveitsin St. Moritz, missä järjestettiin myöhemmin (1928 ja 1948) kahdet talviolympialaisetkin.



Kuva 134. Karlovy Varyn kylpyläkaupunki Tšekeissä. (Jialiang Gao/ Wikimedia Commons).



Kuva 135. Hotelli Negresco (1912) Nizzan resort-kaupungin rantapromenadin Promenade des Anglaisin varrella. (Miika Norppa).



Kuva 136. Rantahuviloita Biarritzin resort-kaupungissa Ranskassa. Kaupungista tuli aikanaan lomakohde Napoleon III:n puolison rakennuttettua sinne kuvan oikeassa laidassa näkyvän palatsin. (Miika Norppa).

Lomakaupunkien suosion ja kasvun taustalla vaikuttivat liikenneyhteyksien parantuminen rautateiden rakentamisen myötä, ihmisten vaurastuminen sekä kaupunkien lisääntyneet ilmansaasteet ja ihmisten kaipuu puhtaaseen luonnonympäristöön. Rautatieyhtiöt, kaupungit, hotellit ja rakennuttajat myös markkinoivat lomakaupunkeja aktiivisesti (Clark 2009:249). Rannikkolomakohteet jatkoivat nousuaan työväenluokan kulutuksen lisääntymisen myötä (Cowan 2001a). Jet set -eliitti lomaili Italian ja Ranskan Rivieralla, Italian Caprilla ja Espanjan etelärannikolla 1950- ja 1960-luvuilla. Massaturismi lentokoneella Välimeren aurinkorantojen lomakohteisiin alkoi 1970-luvulla. Italian, Espanjan, Kreikan ja Portugalin saaret tulivat erittäin suosituiksi lomakohteiksi.

1800-luvulla kehittyikin toiminnoiltaan selvästi erikoistuneita kaupunkeja. Sama ilmiö oli ollut havaittavissa jo aiemminkin: mm. ruoantuotantoon, puolustukseen, koulutukseen, uskonnollisiin toimintoihin ja kaupankäyntiin suuntautuneissa kaupungeissa. Tästä huolimatta muutos oli merkittävä. Kaupunkeja suuntautui nyt mm. kaivostoimintaan, teollisuuteen, virkistykseen, satamatoimintaan ja puolustukseen. Pääkaupungeille ja muille suurkaupungeille kasaantui useita rooleja, mutta niidenkin kohdalla oli havaittavissa painottumista: Pariisista kehittyi muodin ja kulttuurin kaupunki, Lontoosta satama- ja finanssikaupunki, Berliinistä elektroniikkakaupunki. Monet pääkaupungit hyötyivät kansallisen hallinnon keskittämispäätöksistä ja muista investoinneista ja rakentuivat näin hallintokaupungeiksi. Ranskassa toimintojen voimakas keskittäminen vaikutti muiden kaupunkien kasvua hidastavasti.

Monet voimakkaasti yhden roolin varaan rakentuneet kaupungit ajautuivat 1900-luvulla vaikeuksiin. Kaivos-, teollisuus-, satama- ja lomakaupungit osoittautuivat erityisen herkiksi. Teollisuuden joutuminen vaikeuksiin tuotantokustannusten nousun (öljykriisi, työvoiman hinta) ja voimistuneen kilpailun myötä 1970-luvulla ja siitä seuranneet tehtaiden alasajot heikensivät kaivos- ja teollisuuskaupunkien asemaa. Tehtaiden ja kaivosten toiminta myös tehostui siten, että työvoimaa tarvittiin aiempaa vähemmän. Satamalogistiikan keskittyminen harvoin suursatamiin 1900-luvulla toi vaikeuksia monille pienemmille satamille. Britannian perinteisiä lomakaupunkeja heikensi uusien, kaukaisten lomakohteiden avautuminen matkailulle. Elinkeinorakenteeltaan monipuoliset kaupungit, kuten pääkaupungit, onnistuivat yleensä muutokseen sopeutumisessa ja elinkeinorakenteen uudistamisessa paremmin kuin elinkeinorakenteeltaan yksipuoliset kaupungit.

3.5 Maankäytön alueellinen erilaistuminen keskusta-alueilla

Samaa toiminnallista erikoistumista, jota tapahtui kaupunkien välillä, tapahtui myös kaupunkien sisällä. Kaupunkien kasvaessa ja laajentuessa keskusta-alueiden rakenne alkoi etenkin 1800-luvun puolivälin vaiheilla muuttua. Keskustoihin rakentui ja suunniteltiin maankäytöllään toimintojen mukaan erikoistuneita alueita. Kaupungeissa oli hyvinkin pitkään esiintynyt eroja eri kaupunginosien välillä, mutta uutta oli muutoksen mittakaava ja eriytymisen selkeys.

Teollisuuden sijoittumista pyrittiin ohjaamaan erilleen muista toiminnoista, koska tuotanto aiheutti yhä enemmän häiritseviä päästöjä. Osittain kehitys oli seurausta myös toimintojen, kuten teollisuuden ja kaupan mittakaavallisesta kasvusta. Tehtaat ja tavaratalot edellyttivät pinta-alaltaan huomattavasti suurempia toimitiloja kuin perinteiset omistajaperheiden asuinrakennusten kellaritiloihin ja ensimmäisen kerroksen liikehuoneistoihin sijoittuneet pienet työpajat ja puodit. Ja koska valmistettuja tuotteita ei enää läheskään aina myyty välittömästi ja suoraan tuottajalta paikalliselle kuluttajalle, vaan tuotteita kuljetettiin välikäsien kautta kaukaisillekin markkinoille, tarvittiin suuria varastorakennuksia – sekä lähteville että saapuville tuotteille. Syntyi erillisiä teollisuus- ja varastoalueita sekä vähittäin eriytyviä kaupallisen toiminnan ytimiä.

Teollistumiseen, kaupan, liikenteen ja varastoinnin ym. lisääntymiseen liittyi mm. rahoitus- ja vakuutustoiminnan kasvua, joka niin ikään synnytti oman, erottuvan toimialueensa. Eurooppaan perustettiin valtavasti pankkeja ja rahoituslaitoksia 1800-luvulla. Toimistotilan tarve alkoi kasvaa (Dennis 2008:269–278). Pankit ja vakuutuslaitokset rakennuttivat näyttäviä toimirakennuksia keskeisille paikoille. Kaupunkien väestönkasvu johti myös julkishallinnon työvoimatarpeen lisääntymiseen – sitä kasvatti myös julkisen sektorille asetettujen tehtävien lisääntyminen. Hallintotoiminnat sijoituivat usein myös omalle alueelleen. Kaupallinen toiminta ja pankki- ja vakuutustoiminta keskittyivät aivan kaupungin ytimeen muodostaen kaupallisen liikekeskustan (engl. Central Business District, CBD) pienempine erikoistuneine tihentymineen (kauppa, toimistot jne.) (Carter 1983b:162–167). Toimintojen alueellinen eriytyminen lisäsi liikennettä paikasta toiseen sekä tarvetta keskustojen liikennejärjestelmien

kehittämiselle (Dennis 2008:12). Uusien toimitilojen rakentaminen keskustoihin merkitsi usein ainakin osittaista vanhan rakennuskannan purkamista.

3.6 Pilvenpiirtäjiä ja monumentaalisia kaupunki uudistussuunnitelmia

Korkeiden rakennelmien jatkumossa katedraaleja ja tehtaanpiippuja seuranneet, vaurautta ja edistystä kuvastavat pilvenpiirtäjät alkoivat 1800-luvun lopulla Yhdysvalloissa muuttaa kaupunkien siluetteja. Pilvenpiirtäjien edeltäjiä, kivisiä tornitaloja (engl. tower house), löytyy mm. Shibamista, Jemenistä (Sana'a), Italian keskiaikaisista kaupungeista (erit. San Gimignano, kuva 137.), Baskimaasta, Britteinsaarilta, Georgiasta sekä Tiibetistä. Baskimaassa vanhimmat tornirakennelmat ovat 700-luvulta. Balkanille tornitaloja rakennettiin vielä 1800-luvullakin. Tornitaloja rakennettiin aikanaan puolustustarkoituksessa sekä asumiseen. Jemenin Shibamia on usein kutsuttu maailman ensimmäiseksi pilvenpiirtäjäkaupungiksi – tornitaloja on satoja ja niistä korkeimmissa on 11 kerrosta. Keskiaikaisten tornitalojen muodostamissa silueteissa on paljon samaa suurkaupunkisiluettien kanssa – mittakaava vain on toinen (Strengell 1923:19). 1500-luvun puolivälissä Pieter Brueghel vanhempi maalasi tau-luja Vanhassa testamentissa mainitusta Baabelin tornista (kuva 138.). Maalauksissa torni ulottuu pilviin. Baabelin tornin on tulkittu viitanneen Babylonin zikkurateihin, erityisesti Etemenankin zikkuratiin.



Kuva 137. Nk. tower houses ovat pilvenpiirtäjien varhaisia edeltäjiä. Italian San Gimignano. (Miika Norppa).



Kuva 138. Pieter Brueghel vanhemman maalaus Baabelin tornista. (Wikimedia Commons).

1800-luvun lopulla rakentamisessa yhdistyi useita innovaatioita, kuten teräsrakenne, hissit, keskuslämmitys, sähköiset putkistopumput ja puhelin, minkä seurauksena pilvenpiirtäjien korkeus alkoi nopeasti kasvaa.

Modernin pilvenpiirtäjän esikuvana on usein pidetty Chicagon Home Insurance Buildingia (1884). Rakennus oli vain 42 metriä korkea, mutta sen teräsrakenne oli pilvenpiirtäjien kehityksen kannalta vallankumouksellinen. Vuonna 1891 Chicagoon valmistunut Monadnock Building oli jo 66-metrinen. Tornitaloja kohosi 1800-lopulla myös New Yorkiin (Tower Building 1888), Detroitiin (Hummond Building 1889) ja St. Louisiin (Wainwright Building 1891).

Tornirakentamisessa Euroopassa oltiin 1800-luvulla Yhdysvaltoja edellä – vuoden 1889 Pariisin maailmannäyttelyyn rakennettu 324-metrinen Eiffel-torni oli valmistumisestaan 41 vuotta maailman korkein rakennelma. Aiemmin samana vuonna oli valmistunut myös Torinon hetken aikaa maailman korkeimman rakennuksen titteliä hallussa pitänyt, tuolloisen Italian kuningaskunnan pääkaupunkiin synagogaksi suunniteltu 167,5-metrinen Mole Antonelliana (ark. Alessandro Antonelli). Mole Antonelliana rakennettiin tiilestä ilman teräsrunkoa. Antonelli suunnitteli myös Novaran Basilica di San Gaudenzion huomattavan korkean kupolin (valm. 1887).

Pilvenpiirtäjä rakentaminen perustui teknisten innovaatioiden ja niiden hyödyntämisen ohella myös kaupunkien voimakkaaseen väestönkasvuun ja työpaikkamäärien kasvuun sekä näistä seuranneeseen tonttipulaan. New Yorkin väkiluku alkoi 1800-luvun lopulla maahanmuuton seurauksena kasvaa erittäin voimakkaasti: vuosina 1890–1900 kasvua kertyi 126,8 prosenttia eli yli 1,92 miljoonaa asukkaan verran. New Yorkin voimakas kasvu jatkui 1940-luvulle, jolloin kaupungissa oli jo yli 7,45 miljoonaa asukasta. Myös Chicago oli voimakkaassa kasvussa 1800-luvun jälkipuoliskolta 1930-luvulle: vuonna 1850 Chicagossa oli vain 29 963 asukasta, mutta vuonna 1900 peräti 1,698,575 ja 1930 jo 3,376,438 asukasta. Detroitin kasvu metropoliksi tapahtui jonkin verran New Yorkia ja Chicagoa myöhemmin – kaupungin autoteollisuuden nousun kautta (Population of the...2011). 1800-luvulla Euroopan

vuosisadaksi kutsuttu ajanjakso vaihtuikin Amerikan vuosisadaksi, jota puolestaan on seurannut Aasian vuosisata.

1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun pilvenpiirtäjäarkkitehtuurin vaikutusvaltaisimmat rakennukset lienevät New Yorkin Park Row Building (1901), Flatiron Building (1902), Metropolitan Life Tower (1911), Woolworth Building (1913), Bank of Manhattan Trust Building (1930), Chrysler Building (1930, kuva 139.) ja Empire State Building (1931, kuva 140.), joka säilyi maailman korkeimpana rakennuksena aina vuoteen 1972, jolloin sen ohitti World Trade Center ja vuonna 1974 Chicagon Sears Tower. Vuonna 2004 maailman korkeimman rakennuksen titteli siirtyi Yhdysvalloista Taipeihin, Aasiaan ja 2010 Taipeiista Dubaihin, Lähi-itään. Yhdysvaltojen jälkeen juuri Aasian kaupungit (mm. Hong Kong, Tokyo, Bangkok, Soul, monet Kiinan kaupungit (mm. Shanghai, Guangzhou, Shenzhen, Chongqing, Beijing, Tianjin, Nanjing), Kuala Lumpur, Singapore, Taipei, Manila, Osaka, Jakarta, Mumbai, Macau) ja Persianlahden öljyvaltioiden kaupungit (Dubai, Doha, Riadh, Kuwait City, Manama) ovat profiloituneet pilvenpiirtäjien rakentajina. Kehitys kuvaa siirtymää Pohjois-Amerikan vuosisadasta Aasian vuosisataan. Toisaalta korkea rakentaminen on ollut voimakasta myös Etelä- ja Väli-Amerikan suurkaupungeissa, mm. Sao Paolossa, Panama Cityssä, Buenos Airesissa ja Mexico Cityssä.



Kuvat 139. ja 140. Chrysler Building ja Empire State Building New Yorkissa. (Miika Norppa).

Eurooppaan ei muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta rakennettu varsinaisia pilvenpiirtäjiä (yli 100 metriä) ennen 1900-luvun puoliväliä, mm. rakennusmääräyksistä johtuen. Pilvenpiirtäjäarkkitehtuurin vaikutuksia kuitenkin oli nähtävillä arkkitehtuurissa ympäri Eurooppaa

– esimerkiksi varhaisissa, 60 metriä korkeissa Tukholman Kungstornenin kaksoistorneissa (rak. 1924–25).

Liverpooliin rakennettiin vuonna 90-metrinen Royal Liver Building vuonna 1911. Madridin Gran Via -alueelle toteutettiin 89-metrinen Telefónica Building vuonna 1929 sekä diktaattori Francisco Francon toivomuksesta 117-metrinen Edificio España ja 142-metrinen Torre de Madrid 1950-luvulla. Belgian Antwerpeniin valmistui vuonna 1932 alkujaan 87,5-metrinen Boerentoren-niminen art deco -tornitalo (kuva 141.).



Kuva 141. Yhdysvaltojen 1920-luvun pilvenpiirtäjäbuumi rantautui Eurooppaan varsin vai-
meana. Antwerpenin Boerentoren on yksi tuon aikakauden tornitaloista. (Miika Norppa).

Varhaista korkeaa rakentamista harjoitti myös Josif Stalin Moskovassa, minne valmistuivat Euroopan ensimmäiset yli 150-metriset pilvenpiirtäjät 1950-luvulla. Stalin rakennutti Moskovaan seitsemäksi sisarukseksi kutsutut tornit. Korkein Stalinin 1947–55 Moskovaan rakennuttamista pilvenpiirtäjistä on 240-metrinen Moskovan valtionyliopiston rakennus (valm. 1953, kuva 142.). Aiemmin yliopistokäyttöön oli rakennettu pilvenpiirtäjä (163-metrinen Cathedral of Learning, ark. Charles Clauder, valm. 1934) ainakin Pittsburghissa, Yhdysvalloissa – melko korkeita yliopistokäytössä olevia tornitaloja on Yhdysvalloissa myös Austinissa, Cle-

velandissa, Philadelphiassa ja New Yorkissa. Korkeaa kulttuurirakentamista edustaa Yhdysvalloissa myös Chicagon 169-metrinen Civic Opera House (ark. Graham, Anderson, Probst & White, 1929). Moskovan pilvenpiirtäjissä oli muutenkin selviä amerikkalaisvaikutteita (vrt. esim. Buffalon kaupungintalo, ark. John Wade, 1932). Vuonna 2006 Moskovaan valmistui vielä seitsemää sisarusta huomattavasti muistuttava, mutta niitä korkeampi (264,1 m) tornitalo. Myös muutoin Moskovassa rakennettiin Neuvostoliiton aikana valtion organisaatioille erittäin näyttäviä rakennuksia. Varsovaan nousi myös 1950-luvulla yksi korkea rakennus, Palace of Culture and Science (1955, kuva 143.) Stalinin lahjoittamana. Vastaavanlaisia, mutta matalampia torneja on myös Riikassa (kuva 144.) ja Prahassa.



Kuvat 142.–144. Stalinistista tornitaloarkkitehtuuria Moskovassa, Varsovassa ja Riikassa. (Moskovan kuva Dmitri A. Mottl/ Wikimedia Commons, Varsovan ja Riikan kuvat Miika Norppa).

Italiaan rakennettiin myös 1950-luvulla joitakin torneja, tunnetuin niistä on Milanon keskustaan rakennettu, moderni, mutta huipun muotonsa puolesta historiaan, keskiaikaiseen italialaiseen kaupungintalon torniin, viittaava 106-metrinen Torre Velasca (ark. BBPR, 1958). Tällaista historiaan viittaavaa modernia arkkitehtuuria on Italiassa kutsuttu *continuitàksi* (ks. Koponen 2006:50–51). Toinen esimerkki siitä Milanossa on Chase Manhattan -rakennus (ark. BBPR, 1970). Muualta vastaavia historialliseen arkkitehtuuriin viittaavia esimerkkejä ovat Riemukaaren muotoinen toimistorakennus La Grande Arche de la Défense Pariisissa (Johann Otto von Spreckelsen, 1989) tai vaikkapa esihistoriallisen taula-monumentin muotoinen asuintalo Fornellsin kalastajakylässä Menorcalla. Esimerkkejä on runsaasti. Barcelonasta mieleen tulee kerrostalo, jonka ikkunat toistavat korttelien kulmistaan leikattua muotoa ja Lissabonin rannikolta Maritime Traffic Control Tower (ark. Conçalo Byrne, 2001), joka viittaa pienellä saarella seisovaan Bélem Toweriin (ark. Francisco de Arruda, 1519) sekä läheiseen merelle kurkottavaan Padrão dos Descobrimentos -teokseen (ark. Cottinelli Telmo, Leopoldo de Almeida, Cristino da Silva, 1958). Haagissa puolestaan korkeilla Castalia-tornitaloilla (ark. Michael Graves, 1999) on perinteiseen hollantilaiseen kaupunkitaloon viittaavat katot ja ikkunat.

Yhteensä 1950-luvulla Eurooppaan rakennettiin kuusi yli 150-metristä rakennusta, 1960-luvulla vain yksi, 1970-luvulla kahdeksan, 1980-luvulla kuusi, mutta 1990-luvulla jo 18, 2000–2009 50 kappaletta ja vuosina 2010–2014 peräti 81 kappaletta. Vuosina 1969–72 Pariisiin rakennettu 210-metrinen Tour Montparnasse herätti laajaa huomiota ja kritiikkiä muuttaessaan keskusta-alueen siluettia (Sutcliffe 1993:173-174). Vasta vuonna 2015 Pariisin keskustaan suunniteltiin seuraavaa korkeaa tornitaloa (ark. Herzog & de Meuron) – Louvreen pyramidiin ja Eiffel-torniin viitaten pyramidin muotoista.

Vuonna 2014 Euroopassa oli 43 yli 200-metristä rakennusta, joista kolmesta oli Moskovassa, kuusi Lontoossa, viisi Frankfurtissa, neljä Madridissa, kaksi Wienissä, kaksi Istanbulissa, kaksi Varsovassa, kaksi Pariisissa, kaksi Bakussa, yksi Milanossa, yksi Wrocławissa, yksi Benidormissa, yksi Batumissa ja yksi Jekaterinburgissa. Näistä yli 300-metrisiä oli viisi kappaletta ja ne sijaitsivat Moskovassa ja Lontoossa. Korkeudeltaan 150–199-metrisiä rakennuksia oli 81 kappaletta ja 140–149-metrisiä rakennuksia oli noin 58 kpl.

Eniten yli 150-metrisiä rakennuksia oli vuonna 2014 Euroopan kaupungeista Moskovassa, Istanbulissa, Lontoossa, Pariisissa ja Frankfurtissa. Vuonna 2014 Euroopassa oli rakenteilla noin 49 yli 150-metristä rakennusta. Niiden joukossa oli kaksi yli 400-metristä (Pietari ja Grozny) ja kaksi yli 300-metristä (Pariisi) rakennusta. Näistä uusien korkeiden rakennusten kaupunkeja olivat Tukholma, Belgrad, Basel ja Monaco. Vuonna 2014 yli 150-metrisiä pilvenpiirtäjiä oli ainakin 32:ssa eurooppalaisessa kaupungissa, pääkaupunkeja näistä oli yksitoista.

Pilvenpiirtäjä rakentamisen lisäksi Yhdysvalloista omaksuttiin suurten terässiltojen rakentaminen, hyvä esimerkki on vuonna 1966 Lissaboniin valmistunut, San Franciscon Golden Gatesta (1937) ja San Francisco–Oakland Bay -sillasta (1936) vaikutteita saanut Ponte 25

de Abril (1966) – sillalla oli jopa jälkimmäisen kanssa sama rakentaja American Bridge Company.

Useiden eurooppalaisten suurkaupunkien keskustoihin laadittiin 1900-luvulla laajoja kaupunki uudistussuunnitelmia. Sveitsiläis-ranskalainen arkkitehti Le Corbusier julkaisi vuonna 1925 Plan Voisin -suunnitelman (ks. Evenson 1979:176–177), jossa suuri osa Pariisin keskustaa olisi purettu ja tilalle olisi rakennettu korkeita torneja puistomaiseen ympäristöön. Auto- ja kävelyliikenne olisi erotettu toisistaan erillisin kulkuväylin ja viherbufferein. Suunnitelman vaikutteena oli Hausmannin boulevardien rakentaminen 1850–70-luvuilla, mutta myös puutarhakaupunkiaate. Le Corbusier'n puutarhakaupunki oli kuitenkin vertikaalinen ja sen vehreys perustui korkean rakentamisen tarjoamiin mahdollisuuksiin säilyttää viheralueita. Suunnitelmassa näkyy myös 1920-luvun suunnittelulle tyypillinen autoliikenteen kehittymistä malttamattomasti odottava ja varauksettomasti ihaileva asenne. Le Corbusier'n suunnitelmaa ei koskaan toteutettu, mutta La Défensen alueelle kuitenkin rakennettiin pilvenpiirtäjäkeskusta, jossa on selvästi nähtävissä Le Corbusier'n vaikutus. Samoin Pariisin keskustan ulkopuolella on runsaasti Le Corbusier -vaikutteista rakentamista. Suunnitelman voidaan katsoa vaikuttaneen myös lähiöiden suunnitteluun: tornitaloja puistomaisessa ympäristössä -teema toistuu lukemattomissa lähiöissä eri puolilla Eurooppaa. Plan 'Voisin for Paris' -suunnitelma (1925, kuva 145.) pohjautui Le Corbusier'n vuonna 1922 julkaisemaan 'Contemporary City' -suunnitelmaan. Vuonna 1923 julkaistu 'Vers Une Architecture' oli Le Corbusierin arkkitehtuuri-ihanteiden pamfletti. Le Corbusier kokosi näkemyksiään 'La Ville Radieuse' -nimiseksi kirjaksi vuonna 1935.



Kuva 145. Le Corbusier'n Pariisiin laatima Plan Voisin for Paris -suunnitelma esitti Pariisin vanhan kaupunkirakenteen laaja-alaista purkamista suurten tornitalojen alta. Kuvassa suunnitelman pienoismalli. (Kuva 145.).

Adolf Hitlerin pääarkkitehti Albert Speer puolestaan laati Berliiniin Welthauptstadt Germania (maailmanpääkaupunki Germania) -suunnitelman (kuva 146.), jossa Berliinin vanha keskusta olisi purettu ja rakennettu uudelleen kolmannen valtakunnan "maailmanpääkaupungiksi". Suunnitelmaan sisältyi mm. paraatikatuja, massiivinen riemukaari sekä Vatikaanin Pietarin-kirkosta, Rooman Pantheonista sekä Berliinin Pantheon-vaikutteisesta Sankt-Hedwigs-Kathedraalista (1773) muistuttava valtava Volkshalle. Suunnitelmassa on vaikutteita antiikin Rooman kaupunkisuunnittelusta ja roomalaisesta "voittamisen kultista" muistomerkkeineen. Laajasta suunnitelmasta ehdittiin toteuttaa vain hyvin pieni osa, josta tunnetuimmat elementit ovat Werner Marchin suunnittelema, mutta Speerin viimeistelemä Berliinin Olympiastadion (1936) sekä Speerin suunnittelema uusi Valtakunnankanslia, joka vaurioitui sodassa vuonna 1945 ja purettiin sodan jälkeen. Lisäksi Preussin sotavoitosta Tanskaa vastaan muistuttava Siegestsäule-kolumni (1873) siirrettiin Großer Sternin liikenneympyrään, useiden pitkien katuakselien risteyskohtaan ja Charlottenburger Chausseeta levennettiin. Berliinissä natsiarkkitehtuuria edustaa myös Tempelhofin lentoasema ja Reichsluftfahrtministeriumin rakennus. Nürnbergiin Speer suunnitteli valtaisan Zeppelinfeldin, joka toimi natsipuolueen kokousten näyttämönä. Zeppelinfeldin esikuvana oli antiikin ajan alttarirakennus Pergamonin alttari, joka oli siirretty Berliiniin vuonna 1886. Roomalaisvaikutteinen, 400 000 henkilölle kaavailtu Deutsches Stadion, Ludwigin ja Frans Ruffin suunnittelema, Rooman Colosseumista vaikutteensa saanut Kongresshalle ja moni muu Nürnbergin hanke jäi kesken. Sodan jälkeen Nürnbergista tuli kaupunki, jossa käytiin natsijohtajien sotarikosoikeudenkäynti. Nürnberginkin rakennukset ovat nykyisin mm. räjäytysten ja rappeutumisen takia huonossa kunnossa. Zeppelinfeld on toiminut mm. rock-konserttien areenana. Berliiniin natsit rakennuttivat suuren kreikkalais- tai roomalaisvaikutteisen teatterin, Waldbühnen. Hitlerin muihin suunnitelmiin kuului mm. valtaisan taidemuseon, Führermuseumin, rakennuttaminen Linziin.



Kuva 146. Albert Speerin Adolf Hitlerille laatiman Welthauptstadt Germania -suunnitelman pienoismalli. (Bundesarchiv, Bild 146III-373/ Wikimedia Commons).

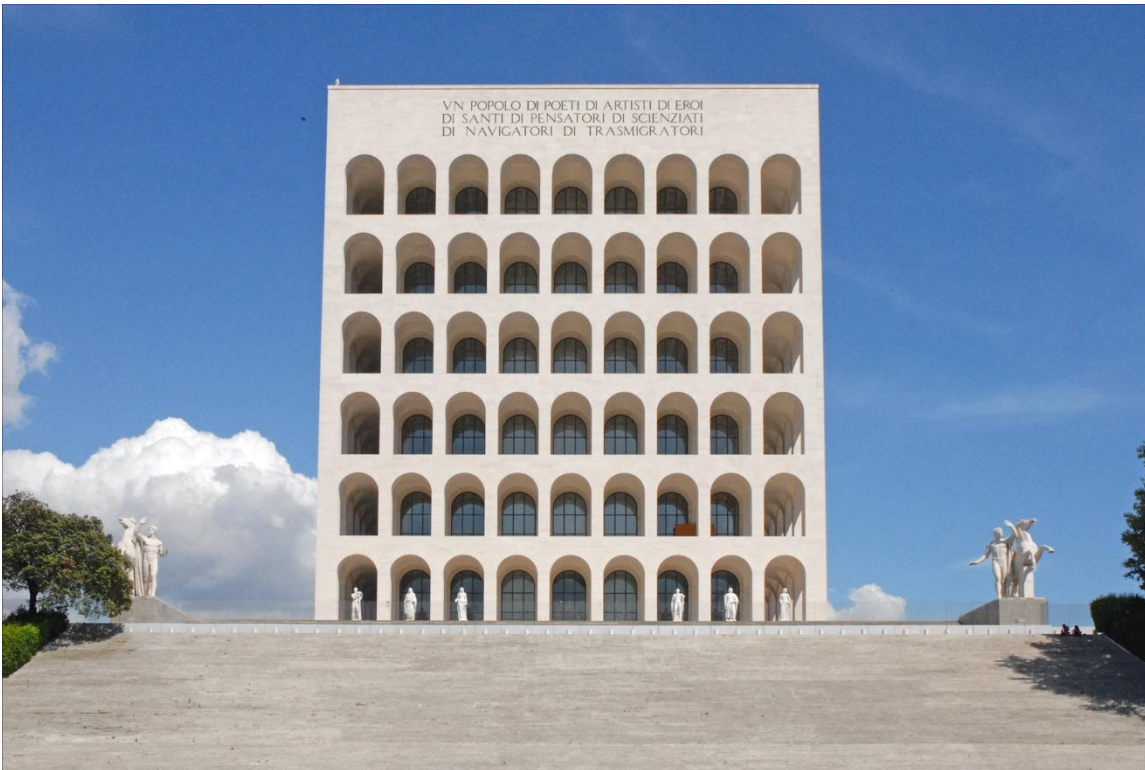
Venäjän ja Moskovan arkkitehtuurissa 1920-luvulla ja 1930-luvun alussa modernin arkkitehtuurin muoto oli konstruktivismi. Suuntauksen tunnetuin edustaja oli Konstantin Melnikov. Sitä seurasi postkonstruktivismi ja stalinistinen arkkitehtuuri. Moskovaan laadittiin vuonna 1935 nk. Moscow Master Plan Stalinin toimesta. Sen seurauksena kaupunkiin rakennettiin leveitä bulevardeja, joita reunustivat suuret stalinistista arkkitehtuuria tai sosialistista realismia edustavat asuinkerrostalot ja hallintorakennukset. Bulevardien alta purettiin hausmannilaisittain suuri määrä vanhaa rakennuskantaa. Toreja ja bulevardeja levennettiin, suuri patsaita ja muistomerkkejä pystytettiin. Vastaavia paraatikatuja aukioineen rakennettiin myös muihin sosialistisen Itä-Euroopan kaupunkeihin, esimerkiksi Minskiin sekä Itä-Berliiniin: Stalinallee (nyk. Karl-Marx-Allee, kuva 147.) ja Frankfurter Tor. Sosialistista kaupunkirakentamista edustavat myös Puolaan Krakovan ulkopuolelle rakennettu Nowa Huta (rak. alk. 1949), Itä-Saksaan aivan Puolan rajalle toteutettu sosialistinen mallikaupunki Eisenhüttenstadt (per. 1950) ja Unkariin rakennettu Dunaújváros (per. 1950-luvulla) – kaikki perustettiin tehdaskaupungeiksi. Tyypillistä sosialistisille mallikaupungeille oli Le Corbusier -henkinen asumisen ja teollisuuden erottelu omille alueilleen viheralueiden avulla. Moskovaan suunniteltiin vuonna 1931–33 pidetyn suunnittelukilpailun myötä myös monumentaalista Palace of the Soviets -nimistä hallinto- ja kongressikeskusta, joka olisi ulottunut 495:n metrin korkeuteen. Rakennuksen alta purettiin vuonna 1931 Kristus Vapahtajan katedraali (1883) ja palatsin rakentaminen alkoi vuonna 1937, mutta sen keskeytti Saksan ja Neuvostoliiton välinen sota 1941, eikä rakentamista enää sen jälkeen jatkettu. Jo aloitetuille perustuksille valmistui 1950-luvulla maailman suurin ulkouima-allas. Sittemmin (2000) katedraali on rakennettu uudelleen.



Kuva 147. Stalinalleen (nyk. Karl-Marx-Allee) paraatikatu Berliinissä toreineen ja kaksoistorneineen. (Miika Norppa).

Benito Mussolini aloitti vuonna 1935 Roomaan EUR:in alueen rakentamisen. Alueen suunnittelussa otettiin vaikutteita antiikin Rooman arkkitehtuurista sekä rationalismista, jonka muotokieli oli uudenlaista, mutta materiaalit perinteisiä. Alueen rakennuksista tunnetuin on yksinkertaistettua uusklassismia edustava ”Neliö Colosseumiksi” kutsuttu Palazzo della Civiltà Italiana (rak. 1938–43, kuva 148.). EUR:in alueen rakentaminen jäi kesken toisen maailmansodan takia.

EUR:in alue oli eräänlainen suunnannäyttävä kaupungin ulkopuolelle rakennettaville yritysalueille, kuten Pariisin La Défenselle, minne toteutettiin Roomaa ihailleen Napoleon Bonaparten rakennuttamaa Riemukaarta (1806–1836) muistuttava toimistorakennus La Grande Arche vuosina 1982–1990. Se oli Louvren pyramidin, Bastillen oopperatalon, Parc de la Villetten, Musee d’Orsayn, Ranskan kansalliskirjaston, Arabi-instituutin ja Seinen rannan ministeriö rakennuksen ohella yksi François Mitterandin valtakauden suurista projekteista.



Kuva 148. EUR:in alueen Palazzo della Civiltà Italiana. (dalbera/ Wikimedia Commons).

Mussolini puratutti 1930-luvulla varsin runsaasti vanhaa rakennuskantaa myös Rooman keskustasta, Pietarinaukiolle johtavaksi rakennetun Via della Conciliazionen alta. Myös Forum Romanumin ohitse kulkeva Via dei Fori Imperiali on hänen rakennuttamansa – tien alta purettiin mm. vanhoja kirkkoja, luostari, arvokkaita asuinrakennuksia ja kokonainen kaupunginosa ja alle jäi myös roomalaisajan muistomerkkejä. Roomaan oli tehty suoria katuja myös 1880-luvulla, kuten Rooman päärautatieasemalle johtava Via Cavour. Mussolinin aikana Rooman keskustaan suunniteltiin myös pilvenpiirtäjää, jonka oli piirtänyt arkkitehti Maria Palanti, mutta hanke ei toteutunut. Aiemmin myös Vittorio Emanuele II:n rakennuttaman valtavan Altare della Patria -monumentin (rak. 1885–1925) alta purettiin suuri osa Campidoglio-kukkulasta ja sillä sijainneesta keskiaikaisesta asuinalueesta.

Vielä Mussolinin ajan jälkeenkin, 1980-luvulla, Euroopassa nähtiin diktaattorien harjoittamaa monumentaalista kaupunkisuunnittelua, kun Romanian johtaja Nicolae Ceaușescu puratutti Bukarestista vuoden 1977 maanjäristyksen jälkeen suuren määrän historiallista rakennuskantaa, mukaan lukien kymmeniä kirkkoja ja useita synagogia – massiivisen palatsirakennuksen (kuva 149.), suurten pariisilaisvaikutteisten bulevardien (mm. Unirii Boulevard), aukoiden (mm. Piața Unirii) ja standardinomaisten asuin- ja toimistokerrostalojen tieltä. Tuhon laajuutta, 500 hehtaaria rakennettua maata, on Hiroshimaan viitaten kuvattu Ceaușima-sanalla. Ceaușescu palatsirakennus on suuren Bulevardul Victoria Socialismului -bulevardin (nyk. Bulevardul Unirii) päätyaihe.



Kuva 149. Romanian diktaattori Nicolae Ceaușescun maan pääkaupunkiin Bukarestiin rakennuttama palatsi. (Mihai Petre/ Wikimedia Commons).

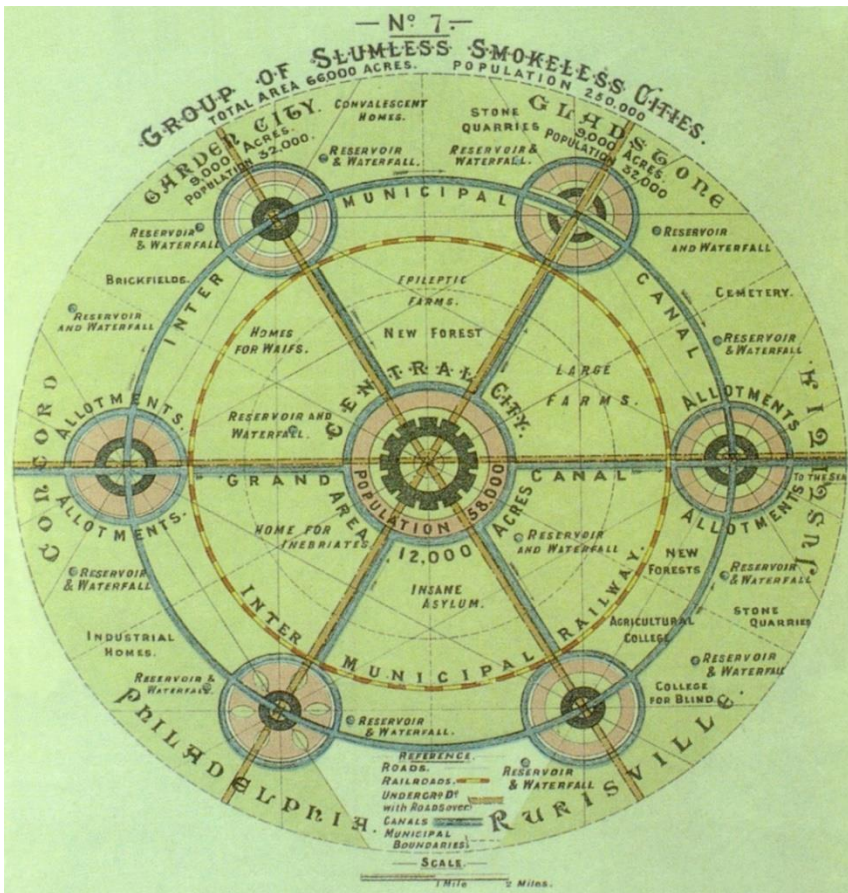
3.7 Esikaupungistuminen

Jos esikaupungilla tarkoitetaan tiiviin keskusta-alueen ulkopuolella sijaitsevaa väljempää asuinalueita, kaupungeissa voidaan katsoa olleen pieniä esikaupunkialueita ainakin antiikin Rooman ajoista lähtien. Samoin keskiaikaisten kaupunkien muurien ulkopuolella oli asutusta. 1800-luvun lopulle saakka esikaupungit sijaitsivat tyypillisesti lyhyen kävelymatkan päässä kaupungin keskustasta (engl. walking suburbs) eivätkä ne olleet kovinkaan laajoja.

Viktoriaanisen Lontoon esikaupunkialueilta varakkaampi väestönosa saattoi kulkea keskustaan töihin hevosbussikykydeillä. Yhteydet laajenivat sitä mukaa kun uusien esikaupunkialueiden väestöpohja oli liikennöinnille riittävä. Omia hevosia, vaunuja tai tallitiloja ylläpitoveluineen ei enää ollut välttämätöntä hankkia. Suurelle osalle väestöä hevoskärrykydytkään eivät kuitenkaan olleet taloudellisesti mahdollisia. Hevoskärryjä seurasivat liikenteellisenä uudistuksena raideyhteydet esikaupunkialueille (Hall 1992: 21–22). Etenkin sähköraitiovauunun käyttöönotolla oli suuri vaikutus esikaupungistumisen etenemiselle (Papayanis & Wakeman 2001). Rautatieyhteyksien varaan ryhdyttiin Yhdysvaltojen itärannikolla rakentamaan esikaupunkialueita 1850-luvulta (ensimmäisiä Llewellyn Park) ja Englannissa 1870-luvulla lähtien (ensimmäisiä oli Bedford Park) (Lampinen 2015:153).

Puutarhakaupunkiaatteen taustalla olivat kaupunkien ongelmat. Aate kehittyi brittiläisen Ebenezer Howardin (1850–1928) kirjan 'Garden Cities of To-Morrow' (1898/1902) pohjalta. Howardin ehdotus kaupunkien ongelmiin oli kaupungista lähteminen. Hän ehdotti town-country -tyyppisten, raideliikenteellä keskuskaupunkiin ja toisiinsa yhdistettyjen puutarhakaupunkien rakentamista maaseudulle kaupunkien ulkopuolelle (kuva 150.). Puutarhaku-

pungeissa yhdistyisivät Howardin mukaan kaupungin ja maaseudun hyvät puolet: niin työpaikkojen, palvelujen ja luonnonympäristön läheisyys. Yhdessä howardilaisessa puutarhakaupunkiyksikössä olisi ollut 32 000 asukasta.



Kuva 150. Ebenezer Howardin teoreettinen malli puutarhakaupungista. (Wikimedia Commons).

Teollistumisen kaupungeissa aiheuttamat saasteongelmat, voimakkaan väestönkasvun ja asuntopulan tuoma ahtaus, huonon hygienian aiheuttama korkea sairastavuus sekä työväestön taloudellisesta kurjuudesta juontuneet levottomuudet johtivat filantropian ja tehtaiden omistajien työntekijöilleen rakennuttamien asuntojen kautta julkisen sosiaalisen asuntotuotannon kehittämiseen 1900-luvun alkupuolella (Short 1996) – ensin pääasiassa kaikkein heikoimmassa asemassa oleville suunnattuna sekä etenkin toisen maailmansodan jälkeen laajempaan tuotantona (Lévy-Vroelant & Reinprecht 2008). Tunnettu esimerkki työväen-asunnoista on Wienin esikaupunkialueelle sosiaalidemokraattisen hallinnon aikana rakennettu kunnallinen vuokratasarmi (Gemeindebau) Karl-Marx-Hof (1927–30, kuva 151.). Muita tunnettuja hofejä ovat mm. Reumannhof, Rabenhof, Sandleitenhof, Karl-Seitz-Hof ja George-Washington-Hof. Hof-korttelit olivat kooltaan suuria, mutta niissä oli myös varsin paljon viheralueita sekä monipuolinen palvelutarjonta. Hofien rakentaminen kumpusi vaikeasta asuntopulasta. Maailman ensimmäinen sosiaalinen asuntoprojekti on tiettävästi Fuggeri Saksan Augsburgissa. Se perustettiin jo vuonna 1516 äärimmäisen varakkaan, kauppa-

, pankki- ja teollisuustoiminnalla rikastuneen, laajaa valtaa Euroopassa käyttäneen, kehittyneen postiverkon luoneen ja Augsburgia vaurastuttaneen Fugger-suvun toimesta. Tosin Belgian luostareiden turvakodit, beguinaget, olivat tavallaan vielä varhaisempia tuetun asunon yksiköitä (Nikula 1981:267). Wienin Hof:it olivat esimerkkejä suurpihakortteleista, jollaisia rakennettiin 1920-luvulla myös mm. Hollantiin, Saksaan, Tanskaan, Ruotsiin, Norjaan ja Suomeen (ks. Linn 1974).

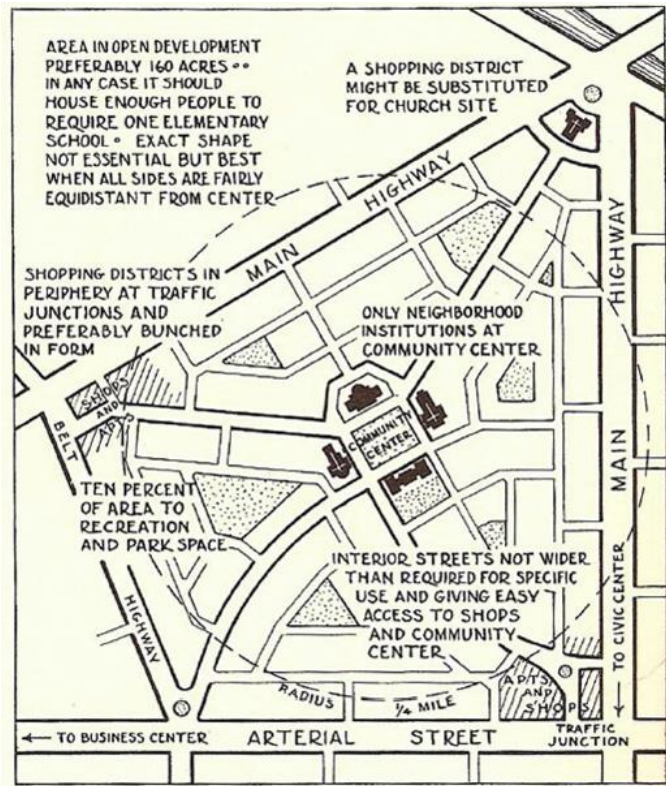


Kuva 151. Wienin 1920-luvun näyttävää työväenasuntorakentamista: Karl-Marx-Hof. (Dreizung/ Wikimedia Commons).

Asunto-olojen kehittämisen taustalla vaikuttivat työläisidentiteetin synnyn ja työväestön poliittisen aktivoitumisen käynnistämät demokratiaprosessit, jotka toivat ihmisille yleisen ja yhtäläisen äänioikeuden sekä edustusta kansallisiin parlamenteihin. Samaa aktivoitumista tapahtui ammatillisissa piireissä. Kansojen kevääksi (Printemps des peuples) kutsuttuna vuonna 1848 julkaistu Kommunistinen manifesti toimi yhtenä näiden kehitysprosessien lähtölaukauksista, vaikka välitön julkinen vastaus siihen ja mellakoihin liittyikin lähinnä kontrollin lisäämiseen, kuten poliisivoimien kasvattamiseen (Clark 2009:333–334).

Ebenezer Howard kehitti myös naapuruston ajatusta, jota myöhemmin veivät eteenpäin myös naapurustoyksiköistä (Neighbourhood Unit) vuonna 1929 kirjoittanut ja asumalähiön periaatteen muotoillut Clarence Perry (kuva 152.), auto- ja jalankulkuliikenteen erottamista toisistaan New Jerseyyn Radburnin suunnitelmassaan korostanut Clarence Stein (kuva 153.) sekä H. Alker Tripp, joka kirjoitti teiden hierarkiasta jossa pääväylät erottuivat selvästi paikallisista kaduista rajaten kaupunkia suuriksi kortteleiksi paikallisine palveluineen (Hall 1992: 43–48; Schulman 1990:40–41). Teiden hierarkia oli seuraavanlainen: rakennuksiin, johtava ja umpikujaan päättyvä tontti- tai huoltokatu, suurkanaloihin johtava kokoojakatu,

muihin kaupunginosiin johtava pääkatu ja toisiin kaupunkeihin johtava moottoritie. Radbur-
nin suunnitelma oli amerikkalainen, autoliikenteeseen perustuva sovellus brittiläisestä puu-
tarhakaupungista.

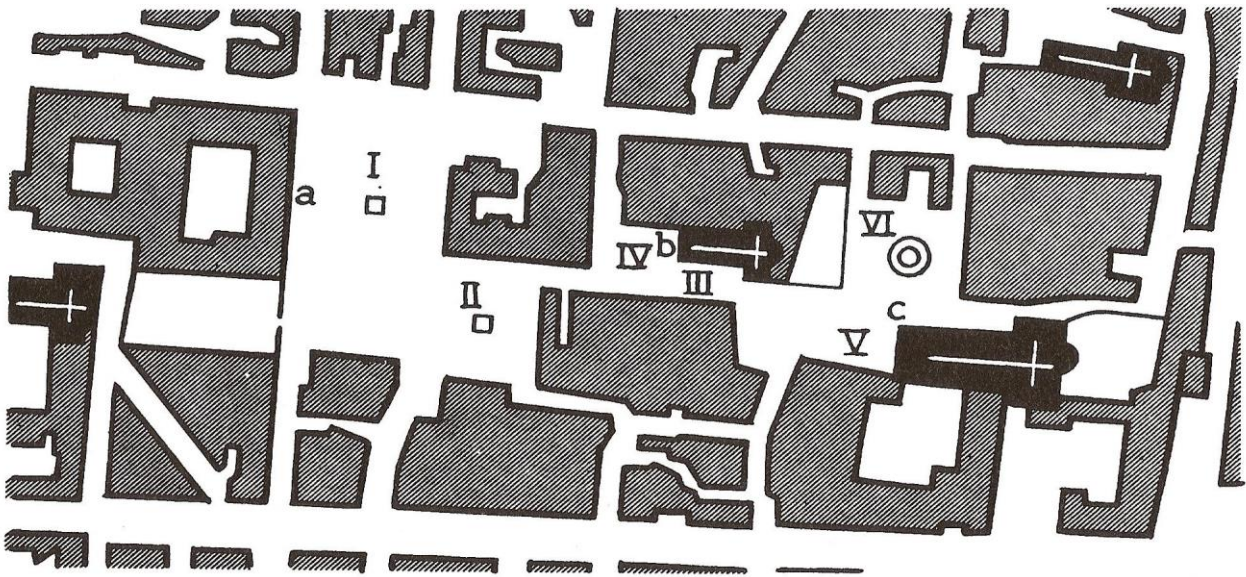


Kuva 152. Clarence Perryn Neighbourhood Unit -malli (1929). (Clarence Perry/ Wikimedia Commons).



Kuva 153. Clarence Steinin suunnitelma New Jerseyyn Radburniin (1929). (Kuva 153.).

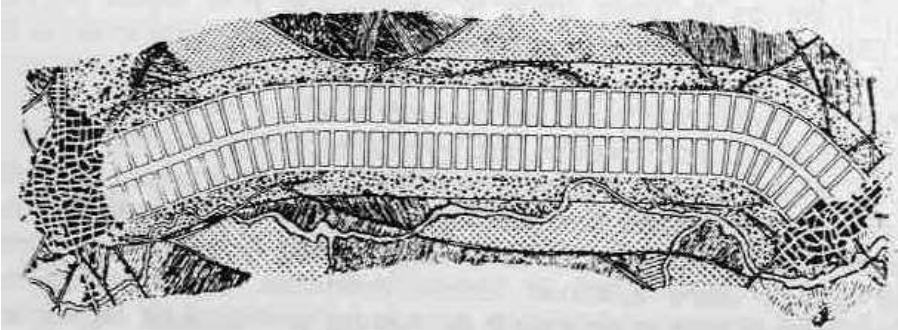
Vaikka itävaltalainen arkkitehti Camillo Sitte vielä olikin vuonna 1889 julkaistussa kirjassaan 'Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen' (ks. Sitte 2001, kuva 154.) vastineena hausmannilaisille bulevardeille korostanut antiikin ja keskiaikaisten kaupunkien kaltaista epäsäännöllistä rakentamista, tuomien ruutukaavan jäykkyyden, ei hänen uusromanttisista teeseistään nähty löytyvän pysyvää apua tuon ajan nopeasti kasvavien kaupunkien ongelmiin (Schulman 1990:40). Kehitys vei enemmän howardilaiseen suuntaan. Joitakin sitteläishenkisiä kaupunginosia kuitenkin rakennettiin Eurooppaan, esimerkiksi Helsinkiin (Etu-Töölö). Saksalainen Josef Stübben korosti Hausmannin ja Sitten tavoin kaupunkimaista kehittämistä kirjassaan 'Der Städtebau' (1890). 1800- ja 1900-luvun kaupunkisuunnittelijoista ei voi jättää mainitsematta myöskään skotlantilaista Patrick Geddesiä, jonka keskeisiin ajatuksiin kuului säilyttävä kaupunkikirurgia (engl. conservative surgery) – siinä vanhaa kaupunkirakennetta uudistettaessa vanhaa ei Hausmannin tavoin purettu kokonaan, vaan harkitusti, arvottaen (ks. Koponen 2006:84). Geddes sovelsi teoriaansa käytäntöön Edinburghissa jo 1880-luvulla ja samaa mallia on hyödynnetty eri puolilla Eurooppaa.



Kuva 154. Camillo Sitte ihaili keskiaikaisten kaupunkien aukiosommittelua, kuvassa Lucca. (Sitte 2001:63).

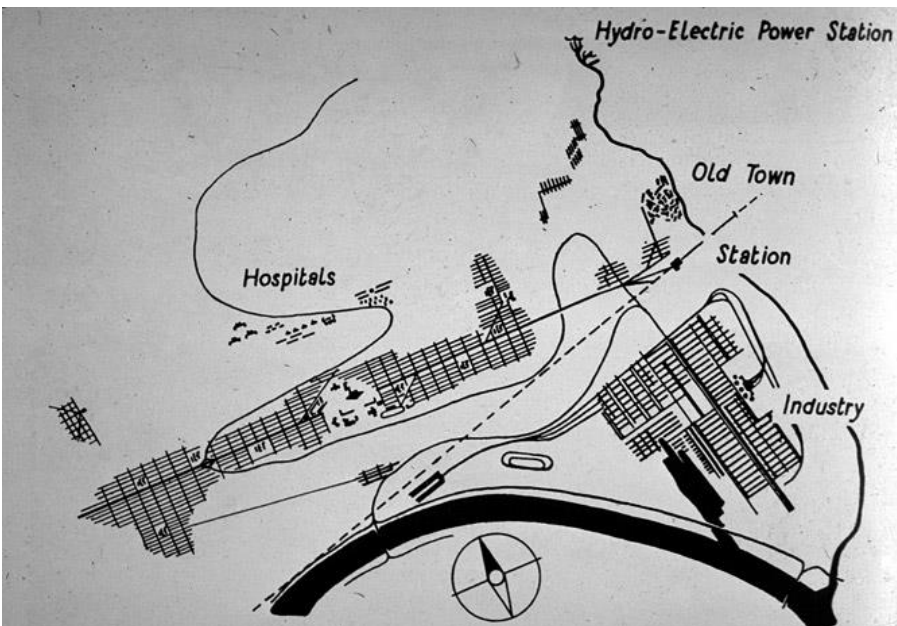
Vaikutteita Howard oli saanut halvalle maalle kaupunkien ulkopuolelle tehdasyhteisöjä rakentaneiden "filantrooppisten industrialistien" tekemistä ihannekaupunkikokeiluista, joiden kautta tavoiteltiin työväestön asumisolojen parantamista. Näistä mallikylistä ensimmäinen, New Lanark (per. 1796) rakennettiin Skotlantiin. Walesin ensimmäinen mallikylä oli vuonna 1798 perustettu Tremadog. Englantiin mallikylä nousi 1800-luvulla parisenkymmentä, varhaisin niistä oli Trowse (per. 1805) – tunnetuimpiin kuuluvat mm. Saltaire (per. 1853), Bournville (per. 1879) ja Port Sunlight (per. 1888). Joitakin mallikylä rakennettiin myös Irlantiin. Yhdysvalloissa tunnettu ihannekaupunkikokeilu oli New Lanarkissa vaikuttaneen Robert Owenin utopiyhdyskunta New Harmony (per. 1820-luvulla) Indianassa. Myös Alfred Marshallin vuonna 1884 esittämät ajatukset siitä, että teollisuus siirtyisi minne vain, kunhan työntekijöitä vain olisi saatavilla, vaikuttivat Howardiin (Hall 1992: 31–36). Ensimmäinen varsinainen puutarhakaupunki perustettiin Letchworthiin, Lontoon lähelle vuonna 1903 Howardin ajattelusta vaikutteita ottaneiden ja hänen ideoitaan muunnelleiden arkkitehtien Raymond Unwinin ja Barry Parkerin suunnittelemana (Hall 1992: 39–42). Muita Englantiin rakennettuja, varsin porvarillisia puutarhakaupunkisovelluksia olivat Hampstead Garden Suburb (per. 1906) ja Welwyn Garden City (per. 1919). Unwin laati aiheesta myös oppikirjan 'Town-planning in Practice' (1909). Vastaavia pientaloalueita ryhdyttiin pian rakentamaan myös muihin eurooppalaisiin kaupunkeihin mm. Saksassa (Hellerau, Dresden, per. 1909, Margarethenhohe, Essen, per. 1918), Ranskassa (Chemin Vert, Reims, per. 1922), Ruotsissa (Enskede, Tukholma, per. 1904) ja Suomessa (Puu-Käpylä, Helsinki, 1918). Välimeren maissa puutarhakaupunki-innostus oli Länsi- ja Pohjois-Eurooppaa vähäisempää. Eri puolilla Eurooppaa maanomistajat ja kiinteistökeinottelijat hyödynsivät puutarhakaupunki-innostusta muuttamalla aiemmin syrjässä keskustaajamasta sijaitseviksi katsottuja ja siten arvoltaan vähäisiä maa-alueita huvilakaupunginosiksi.

Eräs esikaupunkien muotoutumista pohtinut teoreetikko oli myös espanjalainen Arturo Soria y Mata, joka kirjoitti vuonna 1882 lineaarisesta kaupungista (El Ciudad Lineal) tai nauhakaupungista, joka kehittyisi pitkittäisenä liikenneyhteyksien varsilla (Hall 1992:53–55, kuva 155.).

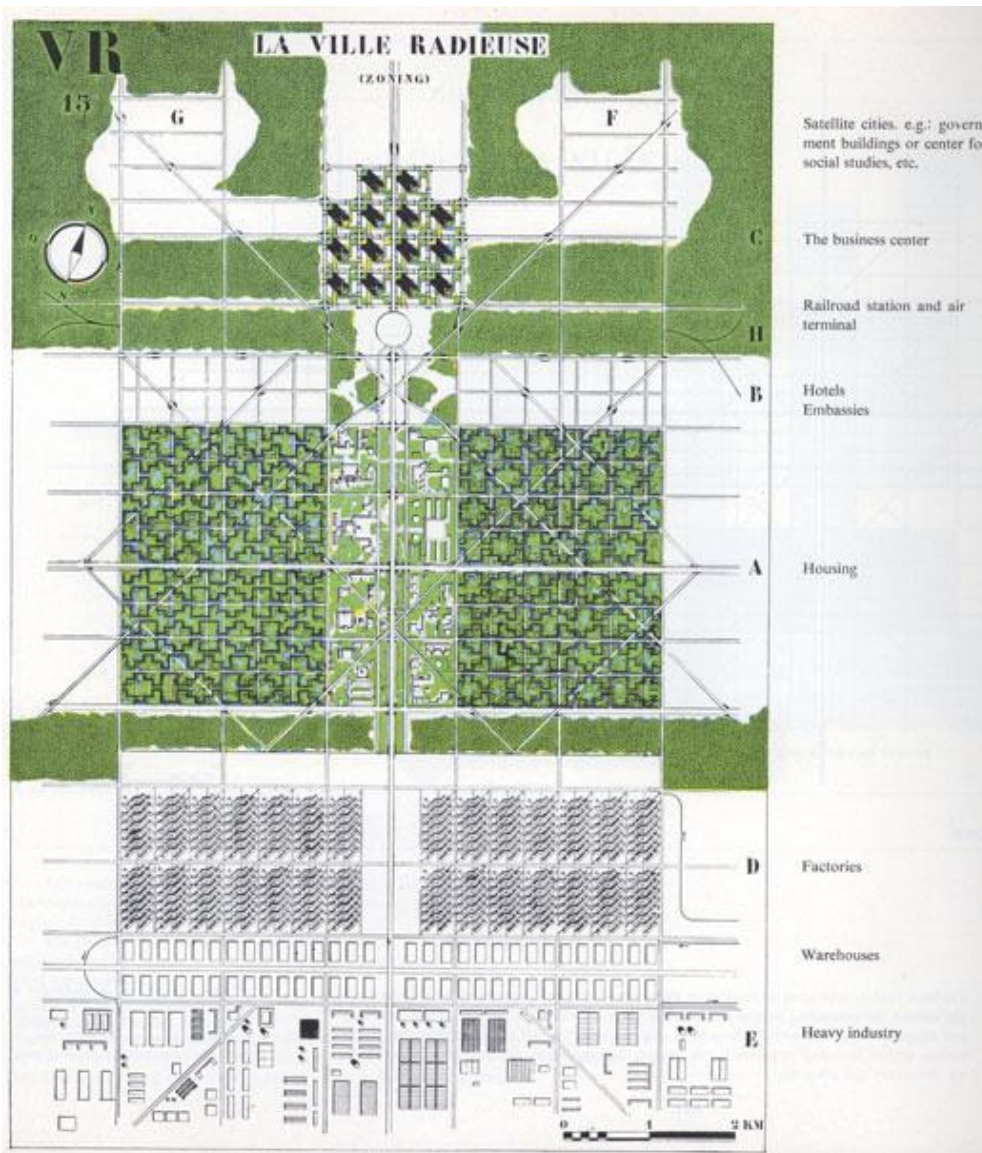


Kuva 155. Arturo Soria y Matan ajatus lineaarisesta kaupungista oli nauhakaupunkimallin teoreettinen esi-isä. (Wikimedia Commons).

Ranskalainen Tony Garnier puolestaan kehitti teollisuuskaupungin funktionalistisen mallin (1898/1917, kuva 156.), jossa työ, asuminen, virkistys ja liikenne oli sijoitettu omille, selvästi rajautuville alueilleen. Garnierin idea kehitettiin hallitsevaksi funktionalistisen suunnan suunnitteluideologiaksi 1920-luvun lopulla ja etenkin CIAM:n kongressin (1933) ja kongressissa laaditun, funktionalistiset suunnitteluideat esitelleen Ateenan Chartan julkistamisen jälkeen (Schulman 1990:36–37, 43). Funktionalismin ajatuksena oli erottaa toisistaan asuminen, työssäkäynti, liikkuminen ja virkistys (kuva 157.). Toimintojen erottaminen toisistaan liittyi niiden aiheuttamiin haittoihin, tehtaat tuottivat päästöjä, melua ja liikennettä, liikenne melu- ja hiukkaspäästöjä ja sairaaloissa hoidettiin tartuntatauteja sairastavia ihmisiä.



Kuva 156. Tony Garnierin ajatus teollisuuskaupungista, jossa eri toiminnot on erotettu toisistaan alueellisesti. (Kuva 156.).



Kuva 157. Le Corbusier'n La Ville Radieuse -mallikaupunki (1933), jossa eri toiminnot on erotettu toisistaan alueellisesti. Kuvan yläosasta alaspäin: satelliittikaupungit (esim. hallinnon rakennuksia tai sosiaalitieteiden keskus), liikekeskusta, rautatie- ja juna-asemat, hotellit ja suurlähetystöt, asuinalueet, viheralue, tehtaat, varastot, raskas teollisuus. (Kuva 157).

Esikaupunkialueiden rakentamista edistivät siis mm. joukkoliikennejärjestelmien kehittyminen, joukkoliikenteen aiempaa paremmat laajentamismahdollisuudet, rakennusmaan suhteellisesti edullinen hintataso keskusta-alueiden ulkopuolella (Thompson 1982), viihtyisämmän asuinympäristön tavoittelu sekä suunnitteluihanteiden muuttuminen. Maailmansotien välissä esikaupungistumista vauhditti myös nk. valkokaulustyön ja vakituisten tulojen yleistyminen – lainansaanti tuli mahdolliseksi yhä useammalle (Hall 1975:24).

1930-luvun funktionalismia edustavilla asuinalueilla on myös havaittavissa puutarhakaupunkiaatteen vaikutus: funkisalueilta yleensä puuttuu perinteinen, rakennusten tiukasti rajaama kantakaupunkimainen katulinja ja pihat ovat vehreitä. Myös rakennusten arkkitehtonisessa tyyliässä tapahtui muutoksia: ornamenttiikka jäi pois ja rakennuksen muotoa alkoi määrittää

rakennuksen toiminta. Jonkinlainen funkiksen ja kansainvälisen tyylin (engl. International Style) julistus oli vuonna 1927 Stuttgartiin rakennettu Weissenhof Estate (kuva 158.), jota suunnittelivat mm. Ludwig Mies van der Rohe, Le Corbusier ja Walter Gropius. Berliinissä tunnetuin funkiskaupunginosa on Weiße Stadt, valkoinen kaupunki (kuva 159). Berliinissä maailmansotien välisenä aikana rakennetuista moderneista lähiöistä tunnetuin lienee valkoinen Großsiedlung Siemensstadt. Muita ovat hieman varhaisemmat klassistinen Gartenstadt Falkenberg, punatiilinen Siedlung Schillerpark, hevosenkenkäkorttelistaan tunnettu Großsiedlung Britz, U:n muotoisiin kortteleihin perustuva Wohnstadt Carl Legien.



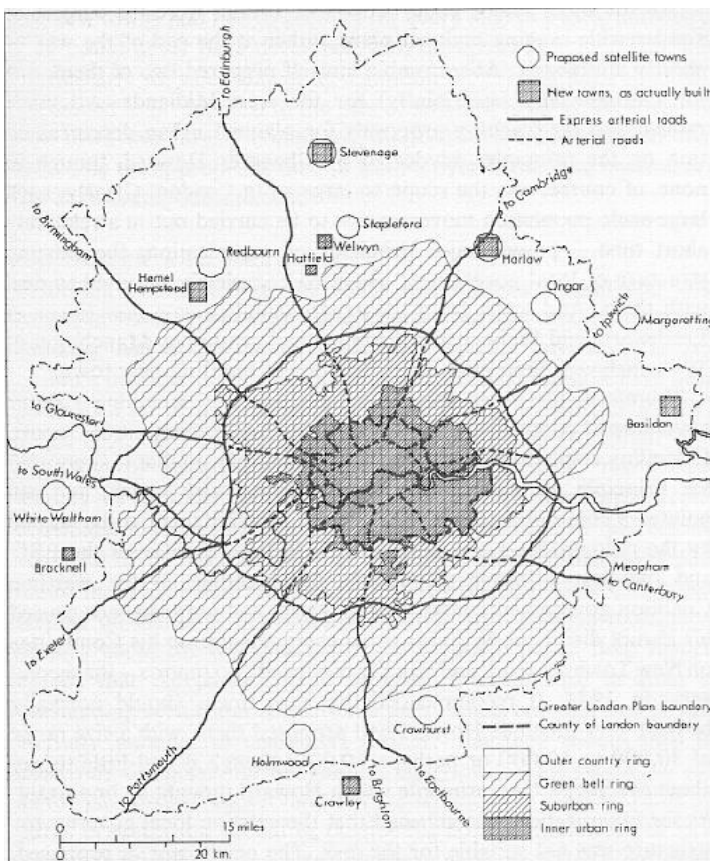
Kuva 158. Ludwig Mies van der Rohen suunnittelema kerrostalo, Weissenhof Estate. (Wikimedia Commons).



Kuva 159. Berliinin Weiße Stadt. (Marbot/ Wikimedia Commons).

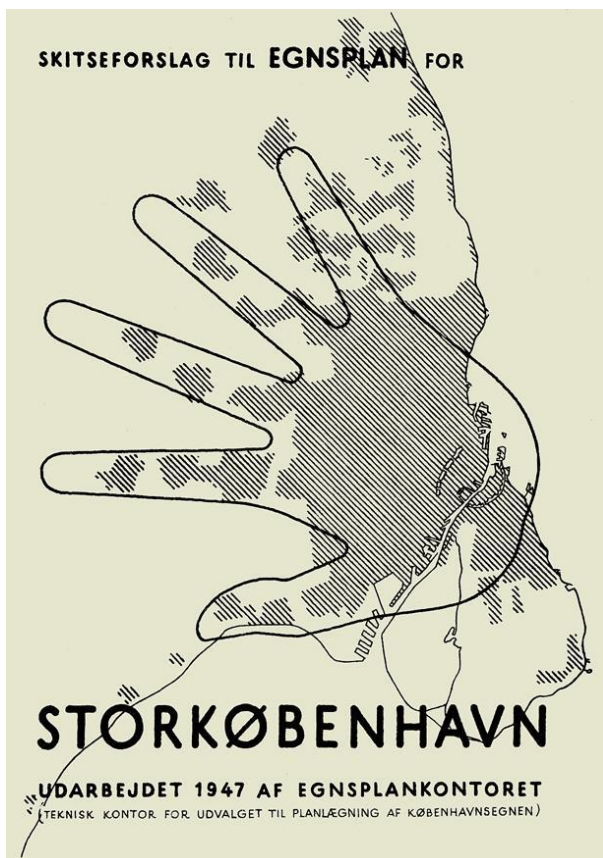
Toden teolla esikaupungistuminen kuitenkin käynnistyi vasta toisen maailmansodan jälkeen, kun Euroopassa alkoi lähiöiden rakentaminen. Varhaisimpia hajakeskitysperiaatteen sovellutuksia oli ollut Eliel Saarisen Pro Helsingfors -suunnitelma vuodelta 1918 (Schulman 1990:41) ja Saarinen kehitteli periaatettaan myös 'The city – its growth, its decay, its future' -kirjassaan vuonna 1943, mutta oikeastaan vasta Abercrombie Plan for London (1944) -

seutusuunnitelma (kuva 160.) kehittyi eräänlaiseksi kansainväliseksi suunnannäyttäjäksi. Se sisälsi ajatuksen kaupunkialueen kasvua rajoittavasta vihreästä vyöstä (engl. green belt) sekä vyön ulkopuolelle rakennettavista uusista kaupungeista (engl. New Town) tai satelliittikaupungeista. Vihreätä vyöhykettä Lontoon ulkopuolelle oli ehdotettu jo vuonna 1580 – tuolloin tarkoituksena oli ilmeisesti säilyttää maataloustuotanto lähellä kaupunkia. Myöhemmin green belt -ajattelua on sovellettu kaupungeissa eri puolella maailmaa. Ensimmäinen New Town oli Stevenage, jonka suunnittelu alkoi vuonna 1946. Tunnetuin New Town lienee vuonna 1967 perustettu Milton Keynes. Samalla periaatteella perustettiin runsaasti uusia kaupunkeja mm. Alankomaihin. Milton Keynesin ruutukaavaan perustuvaa keskustaa halkovat leveät bulevardit ja suuri osa keskustan pinta-alasta on pysäköintialuetta. Kaupungissa on laajat pientaloalueet ja runsaasti puita ja viheralueita – alkuperäinen suunnitteluajatus olikin 'City in the forest' eli kaupunki metsässä. Vaikka kaupungissa on huomioitu kävely- ja pyöräliikenne autoliikenteestä erotetuin kevyen liikenteen väylin, tekevät kaupungin väljä rakentaminen, pitkät etäisyydet ja asukasmäärään nähden suuri läpimitta siitä autokaupungin. Le Corbusier'n ajattelulla asumisyksikköineen (Unité d'Habitation) ja tornitaloineen oli merkittävä vaikutus sodanjälkeisessä (n. 1950–1970) Britanniassa, minne nousi korkeita betonielementtitornitaloja. Betonielementit korvasivat paikallarakentamisen lähes kokonaan 1960-luvulla.



Kuva 160. Abercrombien suunnitelma Lontooseen ehdotti kaupungin ympärille vihreää vyötä, joka ehkäisisi kaupunkialueen kasvua sekä tämän vyön ulkopuolelle rakennettavaksi satelliittimaisia uusia kaupunkeja. (Hall 1992:75).

Kööpenhaminan Finger Plan (1947, kuva 161.) oli myös vaikutusvaltainen suunnitelma sormimaisine junaraide- ja vihervyöhykkeineen. Siinä kaupunki venyi raiteiden varsilla ja näin muodostuneiden raide- ja asutussormien väliin jäi pitkittäiset vihervyöhykkeet.



Kuva 161. Kööpenhaminan Finger Plan (1947) perustui raideliikenteen keskustaan kytke-
miin asutussormiin ja sormien väleihin sijoittuviin viheralueisiin. (Kuva 161).

Lähiöiden arkkitehtuuriin vaikuttivat voimakkaasti mm. Berliinin Hansaviertelin alueelle kansainvälisen arkkitehtijoukon, mm. Alvar Aallon, Walter Gropiuksen ja Oscar Niemayerin, suunnittelemat, vuosina 1957–61 toteutetut kerrostalot. Myös Berliiniin esikaupunkialueelle vuonna 1960 valmistunut Gropiusstadt oli lähiörakentamisen urauurtavia projekteja. Tukholmasta kansainvälisesti tunnettuja lähiörakennuskohteita ovat ABC-kaupungit (arbete, bostad, centrum) Vällingby ja Farsta, jotka kaavoitettiin 1950-luvun alussa. Myöhemmin Tukholmassa siirryttiin nk. miljoonaohjelman pariin, jonka piirissä toteutetut lähiöt, mm. Tensta, Rinkeby, Husby ja Skärholmen, eivät ole yhtä hyvämaineisia. Suomessa varhaista lähiörakentamista edustivat mm. Espoon Tapiola ja Helsingin Pihlajamäki. Hagalundin kartanon maille Otaniemen viereen sijoittunut Tapiola sai rakentamisajankohtanaan runsaasti kansainvälistäkin huomiota.

Asunnontarve lisääntyi eurooppalaisissa kaupungeissa sodan jälkeen mm. pommitustuhojen, kaupungistumisen sekä vilkastuneen syntyvyyden vuoksi. Sotaa seurasi myös voimakas taloudellinen nousukausi, joka lisäsi mahdollisuuksia esikaupunkielämäntavalle. Auto- ja pientalomarkkinat tulivat kattamaan laajentuvan keskiluokan.

Kaupunkirakenteelle lähiöt ja omakotitaloalueet merkitsivät suurta muutosta: kaupunkialueiden asutuksen hajaantumista kaupunkikeskustoista yhä laajemmalle alueelle. Aluksi lähiöt olivat ensisijaisesti asuinalueita, joista käytiin keskustassa töissä. Pendelöinnin teki mahdolliseksi voimakas autoistuminen. Monen lähiön ja kaupunkikeskustan välille rakennettiin myös joukkoliikenneyhteydet. Lähiöiden palveluvalikoimaan kuuluivat ensiksi julkiset peruspalvelut sekä pienet ostoskeskukset, mutta myöhemmin esikaupunkialueille ryhdyttiin rakentamaan myös suuria automarketteja ja kauppakeskuksia. Uudet keskukset söivät asiakkaita lähiöiden ostoskeskuksilta. Katujen varsille sijoittuvien kivijalkakauppojen vuosituhan- tinen traditio lähiöiden rakentamisessa pääasiassa sivuutettiin – mikäli kivijalkaliiketiloi- ja rakennettiin, tekivät alhainen asukas- ja siten asiakastiheys, pitkät asiointimatkat jalan sekä suuret henkilöautoiluun perustuvat ostos- ja kauppakeskukset niissä toimivien yritysten liike- toiminnasta usein haastavaa. Ajan myötä kauppakeskusten koko ja määrä kasvoi ja palve- lutarjonta monipuolistui. Teollisuutta siirtyi sisäkaupungin ulkopuolelle mm. päästömääräys- ten, toimitila- ja logistiikkavaatimusten ja maanhinnan takia (Johnston 1972:161–165). Esi- kaupunkialueiden raideliikenteen asemien sekä suurten väylien varsille rakennettiin myös toimistoja mm. tonttien hyvän saatavuuden ja alhaisempien hintojen sekä väestöllisen (työ- voiman asuinpaikat) painopisteen muuttumisen vuoksi.

Kaiken kaikkiaan esikaupunkialueiden laajentumisen myötä monen kaupunkikeskustan suhteellinen merkitys seudullisena asuin-, asiointi-, opiskelu-, työ- ja viihdekeskuksena heikkeni. Moni Burgessin (1924) kuvaamaa yksikeskuksista kehämallia (ks. Chicago School) tai Hoytin (1939) sektorimallia muistuttava kaupunki muuttui 1900-luvun jälkipuoliskolla kerros- talolähiöiden, paikalliskeskusten, pientalomattojen, hypermarkettien ja kauppakeskusten, teollisuusvyöhykkeiden, yritys- ja tiedepuistojen, lentokenttäkaupunkien, autoväylien ja lo- gistiikkakeskusten moniytimiseksi mosaiikiksi, joissa on piirteitä Harrisin ja Ullmanin (1945) moniydinmallisesta kaupungista (kuva 162.). Kasvavat kaupunkialueet söivät sisäänsä pie- niä kylä- ja kuntakeskuksia sekä synnyttivät kokonaan uusia keskuksia. Esimerkiksi Pariisin kaupunkiseutuun on sen laajentuessa aluerakenteellisesti integroitunut useita kuntia, kuten St. Denis, joka on tunnettu Ranskan kuninkaiden hautapaikkana toimineesta keskiaikaisesta basilikastaan sekä taiteilijoiden kaupunginosana tunnettu Montmartre. Montmartren historia ulottuu keskiajalle, kuten myös Charonnen ja Chapellen. Kaikissa on säilynyt myös keskiai- kaiset kirkot. Barcelonaan kuuluu aiemmin itsenäinen kunta Gràcia, joka erottuu epäsään- nöllisenä alueena Ildefons Cerdà suunnitteleman ruutukaavaverkon laidalla. Hampurissa vastaava historia on Ottensenilla ja Altonalla. Samoin esimerkiksi Lontoon ja Berliinin kau- punkirakenteet ovat nielleet alleen lukuisia kyliä.

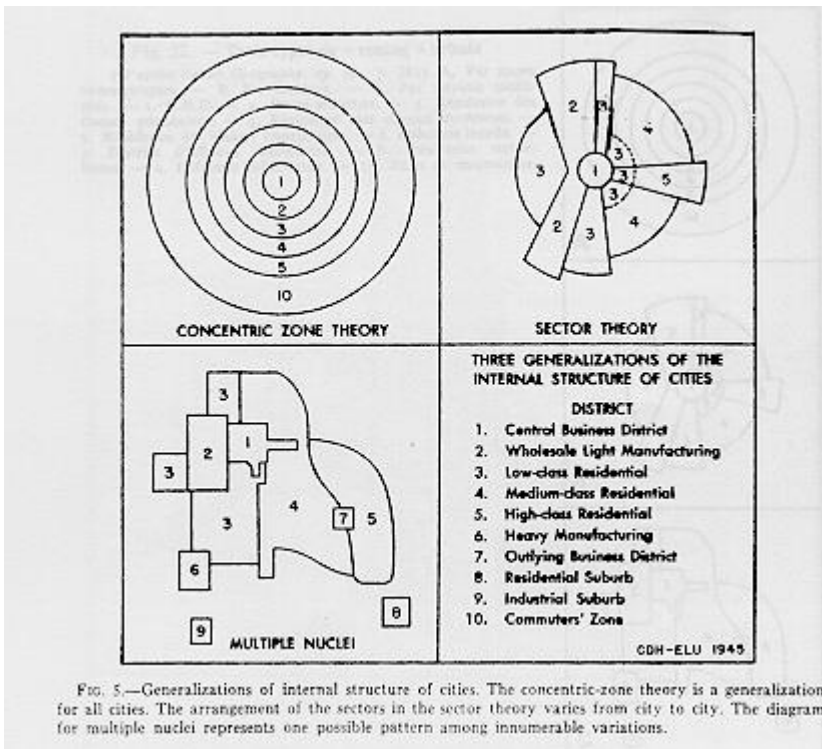
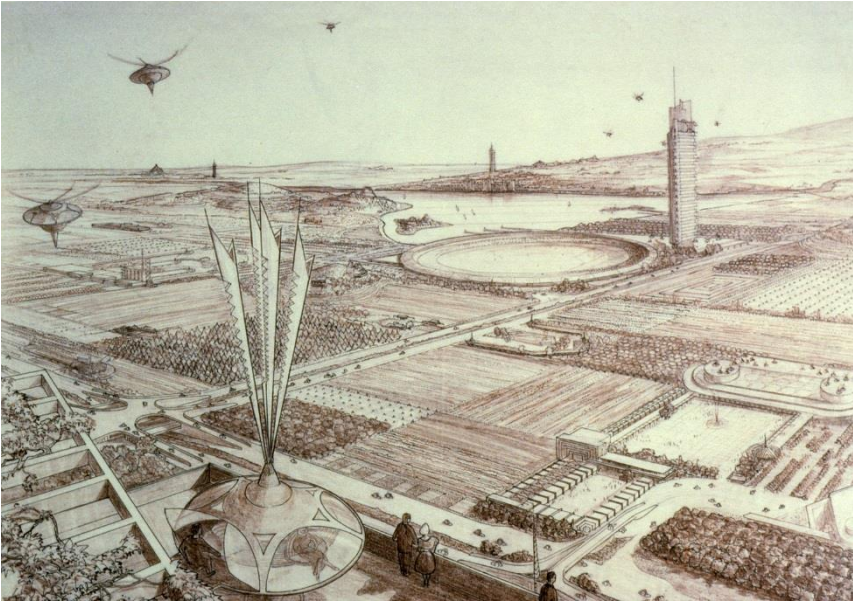


FIG. 5.—Generalizations of internal structure of cities. The concentric-zone theory is a generalization for all cities. The arrangement of the sectors in the sector theory varies from city to city. The diagram for multiple nuclei represents one possible pattern among innumerable variations.

Kuva 162. Burgessin, Hoytin sekä Harrisin ja Ullmanin kaupunkirakennemallit. (Harris & Ullman 1945).

Kaupunkirakenteen hajautuminen johti myös siihen, että asutus ja päivittäinen elämä ei välttämättä keskity lainkaan keskuksen ympärille, vaan jälkiesikaupungillista elämäntapaan kuuluu se, että kaikkialle mennään autolla (Ratvio 2005; 2012). Pyöräilyn kulkutapaosuus putosikin eurooppalaisissa kaupungeissa merkittävästi 1950-luvulta 1970-luvulle (Ligtermoet 2009:7). Arkkitehti Frank Lloyd Wrightin vuoden 1932 visioiden kaltaista "Broadacre Cityä" (kuva 163.), jossa vallitsisi toimintojen täydellinen sekoittuminen ja hajaantuminen (Hall 1992:50–51), ei kuitenkaan esikaupungistumisen seurauksena kehittynyt – joskin tavattoman laajalle levinneissä, henkilöautoiluun perustuvissa amerikkalaisissa esikaupunkivyöhykkeissä onkin selviä Wrightin visiosta muistuttavia merkkejä. Näissä kaupungeissa ei ole yhtä hallitsevaa keskustaa. Esimerkki tällaisesta "keskuksettomasta kaupungista" on Los Angelesin kaakkoispuolelle sijoittuva Orange County. Broadacre Cityn tavoitteena oli, että saavutettavuus olisi kaikkialla yhtä hyvä (Lampinen 2015:163). Myös Los Angelesin keskusta oli pitkään heikko johtuen henkilöautoilun yleistymisestä, moottoriteiden rakentamisesta sekä asumisen ja työpaikkojen siirtymisestä keskustan ulkopuolelle.



Kuva 163. Frank Lloyd Wrightin Broadacre city. (Kuva 163.).

Esikaupungistuminen ei Euroopassa johtanut vastaavaan keskusta-alueiden heikentymiseen kuin monissa Yhdysvaltojen kaupungeissa, missä sisäkaupunkien asuinalueet muuttivat etenkin 1950- ja 60-luvuilla valkoisen väestön voimakkaan poismuuton (engl. white flight) seurauksena syrjityn ja sosioekonomisesti huono-osaisen mustan väestön asuttamiksi segregoituneiksi alueiksi. Syitä tähän muuttoon olivat keskusta-alueita leimannut rikollisuus ja edullinen polttoaine, joka teki esikaupunkialueelta työssäkäynnin ja suuren esikaupunkitalon lämmittämisen edulliseksi. Esikaupunkialueilta keskustoihin ja monessa kaupungissa myös – Dwight D. Eisenhowerin Federal-Aid Highway Actin (1956) vaikutuksesta – keskustan läpi johdettiin suuria autoväyliä ja osa työpaikoista siirtyi esikaupunkialueille. Monien yhdysvaltalaisien kaupunkien keskustojen rikosluvut olivat 1970–1990-luvuilla erittäin korkeita verrattuna eurooppalaisiin kaupunkikeskustoihin. Euroopassa polttoaineen hinnat olivat korkeampia kuin Yhdysvalloissa. Yhdysvalloissa hyvätuloisten muuttamisella keskusta-alueista ympäryskuntien omakotitaloalueille oli sisäkaupunkien veropohjaa rapauttava vaikutus (Ladd 1999). Eurooppalaisissa kaupungeissa varakas väestö, etenkin vanha eliitti, pysytteli Yhdysvaltalaisia kaupungeja selvemmin keskusta-alueilla, vaikka esikaupunkialueille rakennettiin myös varakkaiden pientaloalueita ja myös Euroopassa keskusta-alueiden suosio laski. Kuitenkin myös Euroopasta on löydettävissä kaupunkikeskustoja, joita asuttavat pienituloiset ja joiden rakennuskannasta merkittävä osa on huonossa kunnossa tai jopa hylättyinä. Näitä on mm. taantuneissa teollisuus- ja satamakaupungeissa. Tällainen on esimerkiksi Portugalin Porton vanha kaupunki – siellä jopa keskeisen kaupunkiaukion, Praça da Liberdade, rakennuksista suuri osa oli vuonna 2013 tyhjillään (kuva 164.). Portonkin keskustaa on kuitenkin pyritty kehittämään, mm. rakennusten ja julkisten kaupunkitilojen kunnostamisella, uuden pikaraitiotiejärjestelmän ja musiikkitalon rakentamisella sekä katu- ja siisteyttä parantamalla. Kannustimia kehittämiselle ovat olleet kaupungin keskustan pääsy UNESCO:n maailmanperintölistalle (1996) ja Euroopan kulttuuripääkaupunki-vuosi

(2001). Kaupungin ongelmien taustalla ovat olleet väestön vanheneminen, korkea työttömyysaste, matala palkkataso, vähäinen taloudellinen dynamiikka ja väestön muuttaminen keskustan ulkopuolelle. Kiinteistönomistajilla ei myöskään ole ollut taloudellisia mahdollisuuksia investoida rakennusten kunnostamiseen (Balsas 2007:244–246; Paz 2011). Keskustan heikentymisen taustalla on myös ollut se, että Porton perinteisen kaupallisen keskustan, Baixa-alueen, ulkopuolelle on perustettu suuria kaupallisia keskuksia ja moni perinteisen kaupallisen keskustan toimija on lopettanut toimintansa. Myös useissa muissa eurooppalaisissa satamakaupungeissa, kuten Lissabonissa (mm. Alfama), Genovassa, Napolissa ja Palermossa sekä Brysselissä on pitkään ollut taantuneita kaupunginosia keskusta-alueella.



Kuva 164. Euroopassa kaupunkikeskustat eivät autoistumisen, esikaupungistumisen ja kauppakeskuskehityksen myötä heikentyneet yhtä pahasti kuin Yhdysvalloissa, mutta myös Euroopassa on esimerkkejä hiljentyneistä ja huonokuntoisista keskusta-alueista. Pääosin hylätty rakennus Portugalin Porton keskusaukiolla vuonna 2013. (Miika Norppa).

Eurooppalaisissa kaupungeissa huono-osaisuuden keskittymiä alkoi yhdysvaltalaisista kaupungeista poiketen esiintyä esikaupunkialueella (kuva 165.). Vaikka lähiöt valmistuessaan merkitsivätkin monelle muuttajalle asumistason merkittävää kohoamista, etenkin 1960- ja

70-luvuilla rakennettujen kerrostalolähiöiden kunto ja arvostus usein laski varsin nopeasti, mikä johti kaupungeissa eri puolilla Eurooppaa laajoihin lähiöiden kunnostusprojekteihin ja jopa kokonaisten asuinalueiden purkamiseen. Pariisissa etenkin grands ensembles -nimellä tunnetut suuret lähiökompleksit muodostuivat ongelmallisiksi. Esikaupunkialueiden väestörakenne onkin useissa Euroopan kaupungeissa muuttunut rakennustyyppin mukaan jossain määrin sosioekonomisesti kaksijakoiseksi: huono-osaisuutta esiintyy pääasiassa lähiöiden kerrostaloalueilla, kun pientaloalueiden status vaihtelee keskiluokkaisesta erittäin vauraaseen. Toisaalta Pohjoismaissa esimerkiksi Helsingissä sosiaalisen sekoittamisen perinne sekä hyvinvointivaltion tarjoama turva on ehkäissyt huono-osaisuuden alueellisen keskittymisen kärjistymistä. 2010-luvun alkupuolella Helsingissäkin kuitenkin oli havaittavissa huono-osaisuuden, kuten työttömyyden, päihteidenkäytön ja terveysongelmien, heikon koulumenestyksen etenevää alueellista keskittymistä (Kortteinen & Vaattovaara 2011). Krugman (2013) on nostanut esille ajatuksen, että kaupunkirakenteen hajautuminen vaikuttaa jopa huono-osaisten sosiaaliseen liikkuvuuteen, koska työpaikkojen saavutettavuus kaupunkiseutujen reuna-alueilta on huono. Tällöin etäisyys on paitsi sosiaalinen, myös fyysinen. Lisäksi, sosiaalisten suhteiden ylläpitäminen voi olla esikaupunkialueella haastavaa ilman autoa ja ajokorttia, jos ystävät ja sukulaiset asuvat kaukana oman asuinalueen ulkopuolella. Naapuriverkostoilla on siten esikaupunkialueella ollut varsin suuri sosiaalinen merkitys. Tietotyössä tärkeiden kasvokkaisten kohtaamisten järjestäminen on hajautuneessa, henkilöautoiluun perustuvassa kaupunkirakenteessa vaikeampaa kuin tiiviissä joukkoliikennekaupungissa.



Kuva 165. Sijainti kaukana työpaikkakeskuksista, yksipuolinen palvelutarjonta, ajanviettomahdollisuuksien puute, arkkitehtuurin ja asuinympäristön heikko laatu sekä yksipuolinen väestörakenne muodostivat useissa 1960- ja 1970-luvun lähiöissä ongelmia eri puolilla Eurooppaa. Kuva Espoon Suvelasta. (Miika Norppa).

Sosiaalisen segregaatian ohella lähiöiden ongelmina on ollut harrastusmahdollisuuksien puute (Kortteinen 1982) sekä esikaupunkialueilla yleisemmin puutteellisesta joukkoliikenteestä ja pitkistä välimatkoista johtuva runsas henkilöautoilu. Myös katuelämän on katsottu heikentyneen esikaupungistumisen, toimintojen eriyttämisen (asuinalue, työpaikka-alue, kauppakeskus), väljän rakentamisen lisääntymisen ja sitä seuranneen asukastiheyden alenemisen ja henkilöautoilun lisääntymisen myötä (Haine 2001).

3.8 Keskustojen jälleenrakentaminen ja uudistaminen toisen maailmansodan jälkeen

Eräs keskeisistä syistä keskustauudistuksille toisen maailmansodan jälkeisessä Euroopassa olivat toisen maailmansodan ilmapommitukset, jotka aiheuttivat useissa kaupungeissa paitsi laajaa inhimillistä kärsimystä myös mittavaa fyysistä tuhoa. Pommitukset hävittivät sotastrategisesti tärkeitä kohteita, kuten satamia, rautateitä, siltoja, voimaloita, teollisuuslaitoksia, palveluverkkoa sekä asuinalueita. Sodassa tuhoutui runsaasti kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia ja rakenteita.

Ensimmäisessä maailmansodassa (1914–1918) kaupunkeihin kohdistettuja ilmapommituksia oli ollut huomattavasti vähemmän. Sotaa käytiin pääasiassa maaseudulla. Siviiliuhreja pyrittiin usein välttämään kohdistamalla pommituksia sotastrategisesti tärkeisiin kohteisiin. Myös lentokone- ja pommitekniologia oli vielä tuolloin ollut varsin kehittymätöntä ja fyysiset tuhot kaupungeissa olivat siten jääneet kaupunkien toisessa maailmansodassa kohtaamiin tuhoihin nähden merkittävästi pienemmiksi. Ensimmäisessä maailmansodassa ilmapommituksia toteutettiin aluksi Saksan toimesta zeppeliineistä käsin mm. Liégessä, Pariisissa, useissa kaupungeissa Iso-Britanniassa ja Varsovassa. Ypresin kaupunki Belgiassa oli yksi ensimmäisen maailmansodan taistelukentistä ja vaurioitui pahasti tykkitulessa. Belgian Verdunin lähellä oli myös suuri taistelu, johon liittyi myös kaupungein pommittamista. Myös Lille oli ensimmäisen maailmansodan aikana pommitusten kohteena. Ensimmäisessäkin maailmansodassa kuitenkin kuoli valtavat määrät ihmisiä ja sen aikana puhkesi Espanjantaudiksi kutsuttu pandemia (1918–1919), joka tappoi vielä enemmän ihmisiä kuin itse sota. Espanjan sisällissodassa (1936–39) myös tarkoituksella siviiliväestöön kohdistetut pommitukset yleistyivät. Lähellä Zaragozaa sijaitseva Belchiten kylä hylättiin Espanjan sisällissodan pommitusten takia ja viereen rakennettiin uusi Belchite – vanha Belchite säilytettiin raunioituneena muistomerkkinä.

Pommitustuhot käynnistivät monessa eurooppalaisessa kaupungissa pitkän jälleenrakentamisprosessin, joka jatkui yhä 2000-luvullakin. Joissakin kaupungeissa, kuten Varsovassa (kuva 166.) ja Gdańskissa on rakennettu uudelleen lähes koko vanha kaupunki, kun taas toisissa kaupungissa vain ensisijaisesti erityistä symbolista tai yhteisöllistä merkitystä omaavia rakennuksia, kuten katedraaleja, kirkkoja ja kaupungintaloja. Dresdenissä on rakennettu uudelleen Frauenkirche, mutta myös sen jälkeen jatkettu myös muun vanhan kaupungin osan jälleenrakennusta – aiemmin jälleenrakentamista oli keskusta-alueella tehty jopa

lähiömäisellä mallilla. Düsseldorfissa vanha kaupunki on pyritty palauttamaan entiseen asuunsa. Frankfurtissa mm. DomRömer -kortteli on pyritty rakentamaan uudelleen. Kölnissä vanhankaupungin tieverkko pyrittiin säilyttämään ja uusien rakennusten arkkitehtuurissa yhdisteltiin vanhaa ja uutta. Pommitettua rakennuskantaa jätettiin myös joissakin kaupungeissa muistomerkinä näkyville – esimerkiksi Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche (kuva 167.) ja Franziskaner-Klosterkirche Berliinissä, St.-Nikolai-Kirche Hampurissa, Aegidienkirche Hannoverissa ja osaksi puistoa muutettu St Dunstan-in-the-East -kirkko Lontoossa.



Kuva 166. Varsovan vanha kaupunki on rakennettu uudelleen toisen maailmansodan pommitusten jälkeen. (Miika Norppa).



Kuva 167. Toinen maailmansota raunioitti eurooppalaisia kaupunkeja. Kuvassa Berliinin pommitusten muistomeriksi jätetty Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche. (Miika Norppa).

Maan tasalle pommitetut kaupunginosat tarjosivat kaupunkisuunnittelijoille myös mahdollisuuden suunnitella täysin uutta kaupunkia keskusta-alueille. Tätä mahdollisuutta myös käytettiin, keskustoja ei jätetty kehittämättä. Uudessa rakentamisessa keskeistä oli yleensä rakennusten toiminnallisuus ja teknisyys. Modernia kaupunkia tavoiteltaessa esimerkiksi Saksan kaupungeissa purettiin runsaasti restauroitavissa olevia rakennuksia. Liikennesuunnittelussa Saksan kaupungeissa yleistä oli autoteiden leventäminen sekä uusien autoväylien ja kehäteiden rakentaminen – millä oli myös vaikutuksensa vanhan rakennuskannan hävittämisessä (Diefendorf 1989). Normandian maihinnousussa tuhoutunut, satamakaupungiksi vuonna 1517 perustettu Le Havre Ranskassa suunniteltiin moderniksi kaupungiksi ranskalaisen arkkitehdin Auguste Perretin suunnitelman pohjalta. Saksalaisten ilmahyökkäyksessä 1940 pahoin tuhoutunut Alankomaiden Rotterdam rakennettiin myös sodan jälkeen lähes täysin moderniksi – uudelleen vanhan mallin mukaan toteutettiin vain Grote of Sint-Laurenskerk -kirkko ja joitakin asuinrakennuksia.

Edellä mainittujen Varsovan, Gdańskin, Dresdenin, Düsseldorfin, Kölnin, Le Havren ja Rotterdamin ohella toisessa maailmansodassa pommitettiin laajasti myös monia muita suuria eurooppalaisia kaupunkeja. Saksalaisissa kaupungeissa rakennetusta ympäristöstä yli 500 eekkeriä (~ 202 hehtaaria) tuhoutui Aachenissa, Berliinissä, Bochumissa, Bremenissä, Brünswickissa, Chemnitzissa, Darmstadtissa, Dortmundissa, Dresdenissä, Duisburgissa,

Düsseldorfissa, Essenissä, Frankfurtissa, Hampurissa, Hannoverissa, Kasselissa, Kielissä, Krefeldissa, Kölnissä, Leipzigissä, Magdeburgissa, Mainzissa, Mannheimissa, Münchenissä, Münsterissa, Nürnbergissä, Stettinissa, Stuttgartissa ja Wuppertalissa. Berliinissä tuhoutui peräti 6 427 eekkeriä (~ 2601 hehtaaria) ja Hampurissa 6 200 eekkeriä (~ 2509,5 hehtaaria) rakennettua maa-alaa. Prosentuaalisesti tuhot vaihtelivat em. kaupungeissa 20 prosentista 94 prosenttiin rakennetusta maa-alasta (Harris 1995:35, ks. myös Grayling 2006). Ranskassa 320 kaupunkia kärsi sodassa aineellisia tuhoja (Clark 2009:321). Itävallassa pommitettiin mm. Wieniä ja Salzburgia, Unkarissa Budapestia, Tšekissä Brneta, Latviassa Riikaa ja Virossa Tallinnaa. Italiassa mm. Milano, Torino, Genova, Bologna, Livorno, Syrakusa, Pisa, Reggio Calabria ja Treviso kärsivät pommituksista. Puolassa tuhoutui laajasti kymmenet kaupungit, mm. Wieluń. Neuvostoliitossa mm. Stalingrad (nyk. Volgograd), Leningrad (nyk. Pietari) ja Kaliningrad (aik. Königsberg) ja Ukrainassa Kiova kärsivät. Kroatiassa tuhoa syntyi mm. Zadarissa. Nykyisessä Serbiassa pommitettiin Belgradia. Nykyisessä Moldovassa kärsi Chisinau. Romaniassa pommitettiin Bukarestia, Bulgariassa Sofiaa ja Unkarissa Budapestia. Maltalla pommitettiin mm. Vallettaa.

Saksalaiset pommittajat aiheuttivat tuhoa Britanniassa The Blitz -nimellä kutsutun vaiheen aikana vuosina 1940–1941 sekä kauneutensa perusteella kohteeksi valittuihin englantilaisiin kaupunkeihin (Exeter, Bath, Norwich, York, Canterbury) kohdistuneissa Baedekerin iskuissa 1942. The Blitz aiheutti tuhoa mm. Aberdeenissa, Barrow-in-Furnessissa, Belfastissa, Birkenheadissa, Birminghamissa, Bootlessa, Brightonissa, Bristolissa, Cardiffissa, Clydebankissa, Coventryssa, Eastbournessa, Exeterissa, Glasgow:ssa, Greenockissa, Hullissa, Liverpoolissa, Lontoossa, Manchesterissa, Nottinghamissa, Plymouthissa, Portsmouthissa, Sheffieldissä, Southamptonissa, Sunderlandissa, Swanseassa ja Wallaseyssa. Alankomaissa tuhoa syntyi 1940-luvulla useissa kaupungeissa, suuremmista kaupungeista mm. Arnhemissa, Nijmegenissä, Enschedessa, Eindhovenissa ja Tilburgissa (Kooij 2010:101–110).

Sodassa kuitenkin myös joissakin tapauksissa otettiin kulttuuriperinnön säilyminen huomioon. Pariisi julistautui vapaakaupungiksi. Amsterdamin natsit säilyttivät koskemattomana kaupungin yhteistyöhalukkuuden takia. Hitler halusi säilyttää Firenzen Ponte Vecchion, mutta Arno-joen rantoja ja Firenzen muut historialliset sillat kuitenkin pommitettiin. Hitler ei myöskään halunnut Oxfordia tai Blackpoolia pommitettavan. Sekä Hitler että liittoutuneet halusivat välttää Venetsian pommittamista. Liittoutuneet puolestaan laativat luetteloita merkittävien taideteosten säilytyspaikoista ja jättivät mm. rankasti pommitetusta Kölnistä tuomiokirkon pystyyn.

Rotuvainot synnyttivät natsi-Saksasta suuren pakolaisaallon Yhdysvaltoihin ja Englantiin, jotka saivatkin asukkaikseen monia lahjakkuuksia, kuten Albert Einsteinin, Thomas Mannin, Billy Wilderin, Henry Kissingerin ja Madelaine Albrightin (Yhdysvallat) sekä Sigmund Freudin, Max Bornin, Bernard Katzin ja Sir Hans Krebsin (Englanti). Suurinta osaa Euroopasta paenneista ihmisistä ei kuitenkaan päästetty Yhdysvaltoihin; juutalaisten maahanmuuttoa vastustettiin.

Kaupunkien jälleenrakentamisessa tärkeä merkitys oli Yhdysvaltojen myöntämällä Marshall-avulla, jota sai kaikkiaan 16 Euroopan maata. Pommitustuhojen ohella sota heikensi eurooppalaisten kaupunkien taloutta teollisen tuotannon heikentymisen ja ulkomaankauppayhteyksien katkeamisen kautta. Monista tuotteista oli pulaa sodan aikana ja sodan jälkeen. Kuitenkin varsin moni maa, osin Marshall-avun ansiosta, toipui sodasta taloudellisesti yllättävänkin nopeasti. Länsi-Saksan osalta puhutaan usein Saksan talousihmeestä (Wirtschaftswunder), jolla viitataan Saksan nopeaan taloudelliseen kasvuun 1950-luvun alusta. Talousihme katkesi 1970-luvun öljykriisiin.

Toisen maailmansodan valtaiset inhimilliset ja taloudelliset tuhot lisäsivät valtioiden halua ehkäistä sotia Euroopassa poliittisella ja taloudellisella yhteistyöllä. Winston Churchill ehdotti vuonna 1946 Euroopan Yhdysvaltojen perustamista. Tätä ehdotusta seurasi vuonna 1949 Euroopan neuvosto. Jo aiemmin, 1946, oli perustettu Euroopan hiiliyhteisö (ECO) ja Euroopan taloudellinen yhteistyöjärjestö (OEEC, nyk. OECD) vuonna 1948. Euroopan hiili- ja teräsyhteisö (ECSC) perustettiin 1951, puolustusyhteistyötä tavoitellut Länsi-Euroopan unioni 1956 sekä Euroopan talousyhteisö (EEC) ja Euroopan atomienergiayhteisö (Euratom) vuonna 1957. Aiempia yhteistyöelimiä yhdistänyt Euroopan yhteisöt perustettiin 1967. Euroopan aluekehitysrahasto perustettiin 1975. Euroopan Unioni syntyi muodollisesti vuonna 1993. Maiden väliset aseelliset konfliktit olivatkin Euroopassa erittäin vähäisiä vuosina 1945–2012. Poikkeuksen muodostivat Jugoslavian hajoamissodat 1990- ja 2000-luvuilla. Venäjällä oli lisäksi lukuisia aseellisia konflikteja rajanaapureidensa kanssa 1990–2010-luvuilla.

Rakennusten purkaminen sodanjälkeisessä Euroopassa ei kuitenkaan johtunut ainoastaan pommitusten aiheuttamista tuhoista ja teiden rakentamisesta, vaan etenkin 1960- ja 70-luvuilla kaupunkien keskustoissa purettiin vanhaa rakennuskantaa, jota pidettiin arkkitehtuuriltaan tai toiminnalliselta rakenteeltaan vanhanaikaisena tai rakennustehokkuudeltaan riittämättömänä. Keskustoja kehitettiin kiinteistötaloudellisesta, tonttikohtaisen tuoton maksimoinnin näkökulmasta. Modernistista ja funktionalistista suunnittelua onkin sittemmin voimakkaasti kritisoitu evolutionistisesta ajattelusta, jossa vanhat rakenteet nähdään jo sivuuttujen kehitysvaiheiden jäänteinä, jotka on korvattava uusilla (Schulman 1990:44). Brittiläisissä kaupungeissa suuria toimisto- ja kauppakeskushankkeita toteutettiin kaupunkien keskustoissa. Pariisissa La Défensen rakentaminen ehkäisi vanhojen rakennusten purkamista, mutta sielläkin esimerkiksi Les Hallesin vanha markkina-alue (1867) purettiin 1970-luvulla (Ward 2002:235). Tukholmassa hävitettiin 1950–70-luvuilla uudisrakentamisen (mm. Hötorget, Sergelstorget) alta Klaran alue Normalmilta. Brysselissä purettiin samalla vuosikymmenellä mm. suuri asuinalue tuolloin kustannussyistä keskeneräiseksi jääneen tornitaloalueen alta – purkamisilmiötä kutsuttiin brysselisaatioksi. Yhdysvalloissa – New Yorkissa, Chicagossa ja Pittsburghissa – purettiin 1960-luvun jälkipuoliskolla jopa 1900-luvun alun ja 1920-luvun tornitaloja, joissa oli jopa 47 kerrosta (Singer Building, New York, 1908–1968).

Nykyisin vanhojen rakennusten suojelu on useissa maissa huomattavasti aiempaa tiukempaa mm. kehittyneen rakennussuojelulainsäädännön sekä institutionaalisen valvonnan ansiosta. Viime aikoina suojelukiistojen kohteeksi ovat tulleet pääasiassa 1960- ja 70-luvun kohteet, joita osa pitää rakennushistoriallisesti arvokkaina ja osa arvottomina (While 2006).

Kaupunkikeskustat myös autoistuivat voimakkaasti 1950- ja 60-luvuilla. Esimerkiksi Pariisissa autoväyliä levennettiin jalkakäytävien, Seinen rantabulevardien ja puurivistöjen kustannuksella. Pariisin keskustan kehätie Boulevard Périphériqueen yhdistävän Voie Georges Pompidoun rakentaminen luovutti 13 kilometriä Seinen rantaviivaa autoille (Evenson 1979). Eri puolilla Eurooppaa toreja ja aukioita muutettiin pysäköintialueiksi.

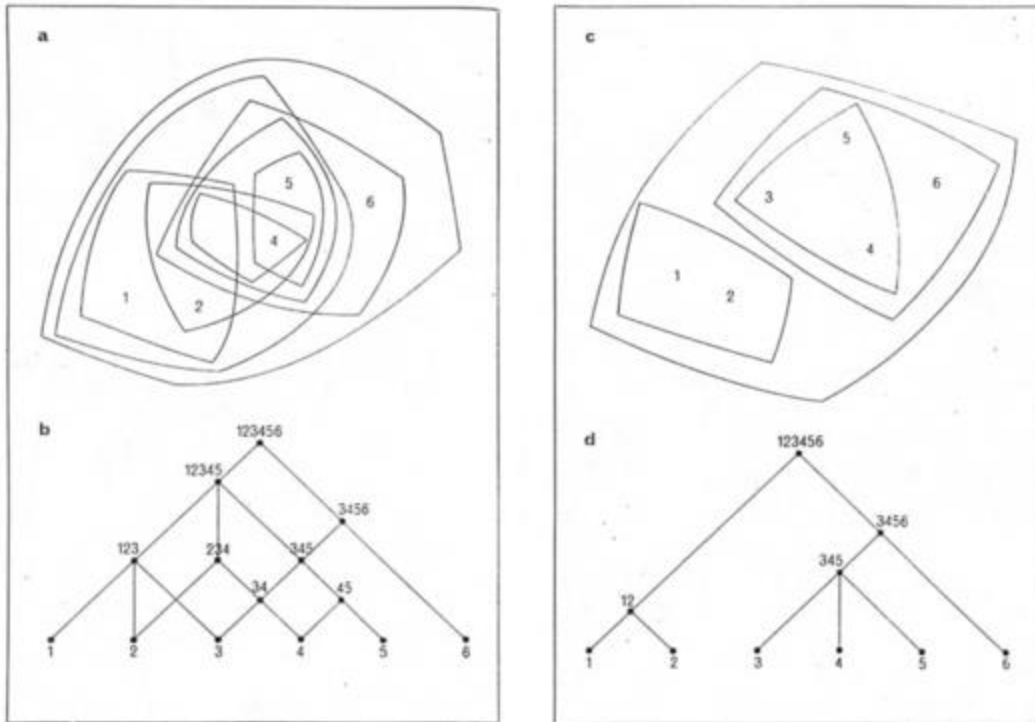
Yhdysvalloissa esikaupungistumisen takia taantuvien keskustojen kehittämiseen (engl. urban renewal) liittyi esimerkiksi 1950–70-luvun New Yorkissa vähävaraisten asuinalueiden purkamista (nk. slum clearance) tie- ja siltahankkeiden, toimistojen ja hyvätuloisille suunnatun asuntorakentamisen alta. Monille tonteille ei rakennettu purkamisen jälkeen mitään, koska halukkaita investoijia ei ilmaantunut. Rakennusten purkamisen seurauksena ihmisiä joutui muuttamaan muualle ja useita asuinyhteisöjä hävisi. Vaikka 'Title I of the Housing Act of 1949' -nimisen ohjelman tavoitteena oli parantaa ihmisten asumisolaja purkamalla pahimpia "slummeja" ja alkuun kohtuuhintaisia asuntoja rakennettiinkin, myöhemmin paikallishallinto käytti ohjelmaa ja liittovaltion varoja hyväkseen hankkiakseen maata hyödykkeeksi, jolla kerätä rahaa (kiinteistöinvestointeja ja veroja) – paikallisten yhteisöjen ja käyttöarvon kustannuksella. Kaupunki toimi Molotchin (1976) kuvaamana paikallisena kasvukoneena (Zhang & Fang 2004).

Esikaupungistumisen ja etenkin "moseslaisen" (modernisti Robert Moses) kaupunkisuunnittelun myötä Yhdysvalloissa kehittyi 1960-luvulla vaihtoehtoisia näkemyksiä kaupunkikehityksestä. Urbanismin etuja korosti Jane Jacobs kirjassaan 'The Death and Life of Great American Cities' (1961), jossa Jacobs kirjoitti keskusta-alueille tyypillisen ihmisryhmien, maankäyttöjen, asumismuotojen ja arkkitehtonisten tyylien sekoittumisen merkityksestä luovalle taloudelle. Jacobs vastusti modernille kaupunkisuunnittelulle tyypillistä toimintojen eriyttämistä (asuinalue, teollisuusalue, palvelualue jne., engl. zoning) sekä sisäkaupunkien elävien asuinyhteisöjen tuhoamista. Jacobsin (1961:187–199) mukaan kaupungit tarvitsevat vanhoja rakennuksia uudistukseksi. Osittain Jacobsin kirjoitusten ja aktivismin vaikutuksesta New Yorkin vanhoja kaupunginosia säästyivät purkamiselta. Tunnetuimpia aktivistien torjumia hankkeita oli suunnitelma useita kaupunginosia halkovasta Lower Manhattan Expresswaysta (kuva 168.), jonka alta olisi purettu yli 400 rakennusta. Jacobs piti tärkeänä myös tavallisten vanhojen rakennusten suojelua ja vaikutti siten myös teollisuusarkkitehtuurin suojelun ja uusiokäytön lisääntymiseen. Autoväyliä kuitenkin rakennettiin New Yorkiin paljon, mm. Manhattanin ranta-alueille. Kymmenissä yhdysvaltalaisissa kaupungeissa kuitenkin päädyttiin purkamaan jopa varsin laajoja – usein köyhien ja vaikutusmahdollisuuksiltaan heikkojen vähemmistöryhmien asuttamia – asuinalueita moottoriväylien alta. Esimerkkejä on lukemattomia ja Oklahoman yliopiston The Institute for Quality Communities (60 years of urban change 2014) on laatinut muutoksista ennen ja jälkeen -ilmakuvavertailuja.

Helsingissä vastaava suuriin autoväyliin ja -liittymiin sekä vanhan rakennuskannan purkamiseen perustunut suunnitelma oli Smith-Polvisen liikennesuunnitelma ja Kööpenhaminassa City Vest -suunnitelma – kumpaakaan ei toteutettu. Aikansa kaupunkisuunnittelua kritisoi myös Christopher Alexanderin kirjoitus 'A city is not a tree' (1966, kuva 169.). Alexander arvosteli puumaista kaupunkisuunnittelua, jossa liikenne ohjautui aina etukäteen määräytyville yhä pienemmille/suuremmille "oksille" sen sijaan, että liikkumisen vaihtoehtoja olisi ollut lukuisia, kuten on esimerkiksi ruutukaavaa noudattavassa korttelikaupungissa.



Kuva 168. Lower Manhattan Expressway (1967) oli Robert Mosesin alun perin jo 1940-luvulla ideoima moottoritiesuunnitelma Manhattanille. Vastustuksen takia toteuttamatta jääneestä suunnitelmasta muodostui eräänlainen vedenjakaja kaupunkikeskustojen liikennesuunnittelussa. (Paul Rudolph/ Library of Congress).



Kuva 169. Kaupungin puolihilarakenne (oik.) ja puurakenne (vas.). (Alexander 1966:5).

Rakennusten purkamisen sijaan 1970-luvulla siirryttiin ennemmin kunnostamaan vanhoja rakennuksia ja investoimaan vanhaan rakennuskantaan – kehittämään olemassa olevia alueita ja asuinyhteisöjä (engl. community development). Jacobsin ajatuksilla oli myös merkittävä vaikutus - sitteläiseen teoriaan nojaavan - New Urbanism -suuntauksen syntyyn 1980-luvulla. New Urbanismin taustalla voi nähdä myös vanhan mallin mukaan tehdyn jälleenrakentamisen, jota tehtiin eurooppalaisissa kaupunkikeskustoissa toisen maailmansodan jälkeen. Uusia liikkeen ajatuksiin perustuvia arkkitehtonisesti uustraditionalistisia tai uusvanhoja kaupunginosia ovat esimerkiksi Poundbury lähellä Dorsetia, Sankt Erikskvarteren Tukholman keskustassa, Jakriborg (kuva 171.) Hjärupissa lähellä Lundia ja Kartanonkoski Vantaalla. Näistä kuitenkin ainoastaan lähiympäristönsä 1920-luvun kaupunkikuvaa historisoiva Sankt Erikskvarteren (kuva 170.) sijoittuu keskusta-alueelle, eikä lähiö- tai new town -ajattelun mukaisesti. Esimerkiksi ruotsalaisen Erika Wörmanin suunnittelema Kartanonkoski sai vaikutteita 1920-luvun pohjoismaisesta klassismista, englantilaisista puutarhakaupungeista ja alueella sijaitsevista Backaksen kartanon rakennuksista – alueen suunnittelija on suunnitellut uustraditionalistisia alueita myös Ruotsiin (Tullinge ja Biskopshagen) (Salonen 2015). Paljon uusvanhaa rakentamista on toteutettu omakotitaloina tai omakotitaloryhminä eri puolilla Eurooppaa. Yksittäisiä uusvanhoja rakennuksia tai pienempiä rakennuskokonaisuuksia on toteutettu keskusta-alueille esimerkiksi monissa Saksan ja Venäjän kaupungeissa.

Uustraditionalistisen arkkitehtuurin kritiikki on liittynyt ajatukseen, että arkkitehtuurin tulisi alituisesti uudistua, eikä toistaa vanhaa – toisaalta tähän kritiikkiin on yleensä vastattu, että myös modernismi on toistanut funktionalistista muotokieltä 1920-luvun lopulta asti. Joistakin

toteutuksista huolimatta uusvanha arkkitehtuuri ei saavuttanut kovinkaan suurta suosiota arkkitehtien keskuudessa ja on mahdollista, että se jopa hidasti New Urbanism -liikkeen muiden päämäärien etenemistä. Joissakin tapauksissa, kuten Makedonian Skopjen keskustan kehittämisessä 2010-luvulla, on uustraditionalismissa päädytty hyvinkin kitsch-henkisiin ratkaisuihin. Toisaalta esimerkiksi Pariisin esikaupunkialueella Le Plessis-Robinsonissa on New Urbanism -tyyppisellä rakentamisella nostettu entisen betonilähiön ilmettä ratkaisevasti ja muutettu aluetta luonteeltaan perinteisen pariisilaishenkiseksi ja kaupunkimaiseksi.



Kuva 170. Uustraditionalistinen kaupunginosa Sankt Eriksområdet Tukholmassa. (I99pema/Wikimedia Commons).



Kuva 171. Jakriborgin keskiajan kaupunkirakennetta ja arkkitehtuuria toistavan uustraditionalistisen kaupunginosan sijainti on puutarhakaupunkiaatteen mukainen: se sijaitsee peltojen keskellä ja on kytketty kaupunkiin raitein. (Gube1/Wikimedia Commons).

Kaupunkikeskustojen aiempaa hienovaraisempi fyysinen kehittäminenkin (renovaatio, valikoiva purkaminen, kaupallinen kehittäminen jne.) ei kuitenkaan jäänyt vaille kritiikkiä. Glass (1964) käytti termiä gentrifikaatio kuvaamaan työväenluokkaisten alueiden muuttumista kes-

kiluokkaisiksi ja aiemman väestön korvautumista uudella varakkaammalla väestöllä vuokrien noustessa. Prosessiin liittyivät fyysiset parannukset, vuokra-asuntojen muuttaminen omistusasunnoiksi sekä asumiskustannusten nouseminen. Yleensä alueet ja kiinteistöt, joissa gentrifikaatiota tapahtui, olivat olleet pitkään vailla perusparannusinvestointeja ja siten vuokra- ja myyntihintatasoltaan edullisia. Niiden lähistöllä saattoi myös olla tai aikaisemmin ollut yleisesti ei-toivottavia, melua, hajuhaittoja, saasteita tai turvattomuutta aiheuttavia toimintoja, kuten teollisuutta, voimalaitoksia, satamia, rautateitä, teurastamoita tai vankiloita. Zukin (1989) kuvasi gentrifikaatiota prosessina, jossa halvalla asuinalueelle muuttavat ensin uudisraivaajina vähävaraiset taiteilijat, joiden myötä alueesta tulee trendikäs. Taiteilijoita seuraavat heitä varakkaammat ammattimaiset kiinteistönkehittäjät, jotka investoivat alueen rakennuskantaan ja tekevät siten alueesta aiempaa kalliimman. Alueiden rosoisuutta, taiteilijayhteisöjä ja kirjavuutta ym. on usein myös hyödynnetty niiden imagon rakentamisessa ja markkinoinnissa.

Myöhemmin Smith (1996) laajensi gentrifikaation käsitettä liittämällä siihen vanhojen rakennusten kunnostamisen lisäksi myös uuden asuntorakentamisen sekä uudelle urbaanille keskikiluokalle suuntautuvan palvelu- ja työpaikkarakentamisen. Davidson & Lees (2005) käyttävät termiä 'new-build gentrification' puhuessaan purkamista ja jälleenrakentamista sisältävistä toteutuksista sekä uusien rakennusten rakentamisesta tyhjille tonteille ja teollisille jouromaille. Tyhjille tonteille rakentamisen tulkitsemista gentrifikaatioksi on kritisoitu siitä, että se ei suoraan syrjäytä alkuperäistä väestöä (Boddy 2007), eikä uusi rakentaminen myöskään ole vanhan rakennuskannan restauroimista – ajatus, joka sisältyy perinteiseen gentrifikaation käsitteeseen. Uusi rakentaminen voi kuitenkin kohottaa asuinalueen ilmettä, lisätä palvelutarjontaa tai työpaikkamahdollisuuksia ja muuttaa alueen asukasjakaumaa, millä on vaikutusta myös vanhojen asuntojen kysyntään ja hintatasoon. Lisäksi esimerkiksi teollisuustyöpaikkojen korvautuminen toimistotyöpaikoilla on voinut tehdä alueen vähemmän houkuttelevaksi niille asukkaille, joiden työpaikat ovat siirtyneet kauemmas. Etenkin uudet kovapalkkaiset työpaikat saattavat nostaa asuntojen hintoja työpaikkojen läheisyydessä. Uuden asukaskunnan erilaiset kulutuspreferenssit voivat muuttaa alueen yrityskantaa. Suomessa on todettu täydennysrakentamisen nostavan vanhojen kaupunginosien arvoa (Nykänen et al. 2013).

2000-luvulla keskusteltiin myös supergentrifikaatiosta, jossa jo kertaalleen gentrifikoituneita globaalikaupunkien (New York, Lontoo) asuinalueita kehitettiin superrikkaiden rahoittajien toimesta (Lees 2003). Esille nousi myös käsite 'plutocratization', jolla viitattiin kehitykseen, jossa enää ainoastaan erittäin varakkailla ihmisillä on mahdollisuus asua globaalikaupungin keskusta-alueella – jopa ylempää keskiluokkaa on muuttanut keskusta-alueilta pois (Kuper 2013). Esimerkiksi Manhattanilla ja Lontoon keskusta-alueilla asuntojen hinnat ovat karanneet käsistä. Globaalikaupunkien keskusta-alueiden kiinteistöihin kohdistuva kysyntä on niin ikään globaalia – voimakas kysyntä nostaa hintoja. Lisäksi globaalikaupunkien keskusta-asunnot nähdään turvallisenä sijoituskohteena. Superrikkailta on mahdollisuus ostaa satoja tai jopa tuhansia kiinteistöjä ja vaikuttaa siten vuokra-asuntojen hintatasoon. Kaupungeissa, joissa kiinteistöjen arvonnousu on riittävän nopeaa, sijoitusasuntoja saatetaan pitää jopa

tyhjillään, joka edelleen vaikuttaa asuntojen saatavuuteen ja asumiskustannuksiin. Joissakin kaupungeissa asuntojen tyhjillään pitämiseen onkin puututtu verotuksellisin keinoin ja asuntojen hintojen nousua pyritty säätelemään nostamalla asuntojen vuosittaisia tuotantomääriä.

Zukinin (2009) mukaan gentrifikaatio on New Yorkissa johtanut ”autenttisten kaupunginosien” häviämiseen: aiemmat asukkaat, kuten maahanmuuttajat, työväenluokka ja taiteilijat ovat joutuneet väistymään koulutettujen, hyvin toimeentulevien ja trendi- ja kulttuuritietoisien nuorten kaupunkilaisten alta. Gentrifikaatiota edistäviksi katsottuja toimia onkin runsaasti vastustettu kaupungeissa eri puolilla maailmaa (nk. gentrifikaatiofobia), mikä on toisaalta hidastanut monia tarpeellisiakin uudistuksia. Gehl (2017) on korostanut, että ratkaisu gentrifikaation ongelmiin ei ole tehdä lisää huonoja kaupunginosia vaan lisää hyviä kaupunginosia.

Sisäkaupunkien uudesta väestönosasta on usein käytetty enemmän tai vähemmän pilkkaavia nimityksiä, kuten juppi (young urban professional), boheemi porvari (bourgeois bohemian), samppanjasosialisti (champagne socialist), limusiiniliberaali (limousine liberal), kaviaarivasemmisto (gauche caviar) ja hipsteri (hipster).

4 Jälkiteollisen ajan kaupungit

4.1 Eurooppalaisten kaupunkien kehittämisen konteksti jälkiteollisena aikana

Perinteisten kehittämissyiden ohella kaupunkikeskustoissa tapahtuneiden muutosten taustalla on 1980-luvulta 2010-luvulle ollut useita erityisiä ajureita, jotka liittyvät ennen kaikkea taloudelliseen rakennemuutokseen ja globalisaatioon. Keskustauudistusten yhtenä keskeisimmistä tavoitteista on nykyisin kaupunkien (taloudellinen) elinvoimaisuus (ks. esim. Helsingin elinkeinostrategia 2007).

4.1.1 Talouden rakennemuutos: teollisuuden heikentyminen ja palvelualojen nousu

Eräs keskeisimmistä syistä kaupunkikeskustojen kehittämiseksi viime vuosikymmeninä on ollut taloudellinen rakennemuutos, joka on merkinnyt kaupunkien teollisuuselinkeinojen heikentymistä ja teollisuuden siirtymistä kaupunkikeskustoista esikaupunkialueille, keskusta-alueista ympäryskuntiin sekä ennen kaikkea ulkomaille, minne teollisuutta muutti muun muassa kustannussäästötavoitteiden kiristymisen sekä liikennejärjestelmien kehittymisen seurauksena. Voimakkaimmillaan deindustrialisaatio oli 1970- ja 80-luvuilla. Teollisuuden poismuuton kaupunkirakenteellisena seurauksena oli se, että keskusta-alueilla jäi kokonaisia teollisuusalueita kiinteistöineen vaille käyttöä. Samoin vanhoja, vanhentuneita satama-

alueita suljettiin. Rapistuvien alueiden jonkinlainen kehittäminen näyttäytyi välttämättömänä, kun uusien teollisuusyritysten sijoittuminen samoille alueille ei vaikuttanut todennäköiseltä.

Talouden rakennemuutos, teollisuuden automaatio ja deindustrialisaatio aiheuttivat monissa kaupungeissa työttömyyttä, sosiaalimenojen kasvua, muuttotappioita, kaupunkien verokeritymän ja asukkaiden ostovoiman heikentymistä, palvelutarjonnan yksipuolistumista, varojen puutteesta johtuvaa kaupunkiympäristön laadun huonontumista, sosiaalisia ongelmia sekä kaupungin maineen heikentymistä. Erityisen pahaksi tilanne kehittyi kaupungeissa, joiden talous oli ollut lähes yksinomaan teollisuuselinkeinojen varassa. Myös monet satamakaupungit heikentyivät, kun satamatoiminnot keskittyivät yhä voimakkaammin suursatamiin mm. monikansallisten rahtiyritysten keskittämispäätösten vuoksi. Kaupungeille muodostui voimakas tarve saada korvaavia menestysaloja menetettyjen toimialojen tilalle.

Uusliberalistinen oppi vei 1980-luvulla jalansijaa valtion interventioon perustuvilta teorioilta (esim. John Maynard Keynes) ja käytännöiltä mm. Margaret Thatcherin hallitsemassa Britanniassa. Thatcherin otteiden, kuten teollisuustukien poistamisen, on osaltaan syytetty vaikuttaneen Britannian teollisuuselinkeinojen ja siten teollisuuskaupunkien heikentymiseen. Paitsi että Thatcher leikkasi kaupungeille annettavia valtiontukia, myös kaupunkien mahdollisuuksia nostaa veroja vaikeutettiin (Clark 2009:348). Toisaalta eurooppalaisen teollisuuden tekohengittäminen näyttäytyi vaikeana Aasian teollistuvien maiden matalan palkkatason vuoksi – väkisin vanhassa pitäytyminen on usein nähty yhteiskunnallisen uusiutumisen kannalta haitallisena.

Vastauksena deindustrialisaation aiheuttamiin ongelmiin näyttäytyivät palvelusektorin yritykset, joiden liiketoimintamahdollisuuksia kaupungit ryhtyivät tukemaan ja joita kaupungit pyrkivät houkuttelemaan puoleensa. Erityisen kiinnostuneita oltiin osaamisintensiivisistä, uuden talouden (engl. New Economy) teknologia- ja softwareyrityksistä, kaupan alasta sekä matkailuelinkeinoista. Tuotteiden arvonmuodostus alkoi yhä voimakkaammin tapahtua tehtaisten sijaan toimistoissa: suunnittelu-, design-, tutkimus- ja kehittämistoiminnassa sekä tuotemerkkien luomisessa ja markkinoinnissa. Monet tilastoihin teollisuustyöpaikoiksi merkityt työpaikat ovat todellisuudessa palvelutyötä (Pajarinen et al. 2010:7,84).

Koska deindustrialisaatio oli länsimaisia kaupunkeja yhdistävä piirre ja resurssit olivat rajallisia, paikallisen julkishallinnon tavoitteeksi tuli 1980-luvulla tukea paikallista taloudellista kehitystä toimimalla yhteistyössä yksityisen sektorin kanssa (Hubbard & Hall 1998). Konkreettisia esimerkkejä elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksien parantamiseen tähtäävistä toimista ovat julkis-yksityiset kumppanuudet (engl. public-private partnerships), julkiset aluekehittämissyhtiöt (engl. urban development corporation) ja liiketoiminta-alueet, joilla verotusta on kevennetty (engl. enterprise zones) (Short & Kim 1998:57). Kaupunkien onnistuminen talouden uudistamisprosesseissa ja kehittämishankkeissa vaihteli suuresti.

Mitenkään historiatonta kaupunkien yrittäjälouhteinen toiminta ei tietenkään ole, vaan esimerkit ulottuvat hansakaupunkeihin ja Italian keskiajan kaupunkivaltioihin saakka (Harvey 1989:15), mutta hallinnollisia suunnanvaihdoksia tapahtui monissa kaupungeissa 1980-luvulla (Hall & Hubbard 1996:115; Jessop 1998:78). Kaupunki muuttui paikallisten palvelujen

tuottajasta, ”johtajakaupungista” (engl. managerial city) paikallista taloudellista kasvua tukeväksi ”yrittäjäkaupungiksi” (engl. entrepreneurial city) (Harvey 1989; Andersson 1993:41).

Fordistisen kaupungin muuttumista tuotantomuodoiltaan uudenlaiseksi post-Fordistiseksi kaupungiksi tuettiin erilaisilla kehittämishankkeilla, joiden tavoitteena oli kaupunkien uusi nousu (engl. urban renaissance). Kansallisella tasolla valtiot investoivat koulutukseen ja tutkimukseen. Työllisyyden parantamiseksi ja kaupunkien talouden kohentamiseksi joissakin heikentyneissä teollisuuskaupungeissa on myös aloitettu uutta teollisuutta – usein valtion tuella. Suomessa pienempiin kaupunkeihin perustettiin 2000-luvulla yliopistokeskuksia. Kansantalouksien ja kaupunkien nousua taloudellisista taantumista on puolestaan silloin tällöin pyritty vauhdittamaan julkisilla tie-, rata-, satama- ym. -rakennushankkeilla.

Harvey (1989) on tunnistanut neljä perusvaihtoehtoa urbaanille yrittäjyydelle: tuotannon (production), kulutuksen (consumption), hallinnan ja kontrollin (command and control) sekä valtion ylijäämät (state surpluses). Tuotannollisessa strategiassa edistetään tuotantoon liittyvää liiketoimintaa sekä tuotteiden ja palveluiden vientiedellytyksiä mm. sosiaalisen ja fyysisen infrastruktuurin kehittämisen kautta. Kuluttamiseen keskittyvässä strategiassa korostuu matkailijoiden ja hyvätuloisten asukkaiden houkuttelemisen sekä kauppa-, viihde- ja kulttuurikeskusten kehittäminen. Command and control -strategia liittyy finanssielämän, hallinnon, median ja tiedonvälityksen avaintoimintojen houkuttelemiseen, jolloin keinoina voivat olla esimerkiksi lentoaseman ja liikenneyhteyksien kehittäminen, verohelpotuksia tarjoavat yritysalueet ja yrityspalvelutarjonnan synnyttäminen. State surpluses -strategiassa kaupungit pyrkivät vahvistamaan asemaansa tavoittelemalla valtion tai esimerkiksi EU:n investointeja. Tässä keskeinen keino on rahoituksen aktiivinen hakeminen.

Deindustrialisaatiota seuraavana prosessina monessa länsimaassa näyttäytyi 2010-luvun alkupuolella olevan tapahtumassa rutiininomaisten palveluammattien entistä voimakkaampi korvaaminen koneilla teknologisen kehityksen ja teknologioiden halventumisen myötä (Robotit voivat...2013). Aiheesta kirjoitti jo 1990-luvun puolivälissä Jeremy Rifkin (Rifkin 1995). Tällaisia rutiininomaisia ammatteja ovat esimerkiksi kassatyö ja varastoala. Suomessa esimerkiksi SOK:n uuden Sipoon varaston valmistumisen arvioitiin vuonna 2013 vähentävän työvoiman tarvetta tuhannella henkilöllä. Kauppojen itsepalvelukassat, pankkikonttoreiden sulkeminen, matkanvarausten siirtyminen internetiin, lentoasemien lähtöselvitysten automatisoiminen, kirjastokirjojen palautusautomaatit ja itsepalvelukirjastot, postin pakettiautomaatit, sähköinen videovuokraus ja hotellit ilman vastaanottoa ovat osa samaa kehitystä. Valvontakameroiden avulla on mahdollista valvoa montaa tilaa yhtäaikaisesti. Postikeskuksissa on jo pitkään ollut kirjeiden lajitteluautomaatteja. On myös jo olemassa tehtaita, joissa ei ole yhtään vakituista työntekijää. Liikennevälineiden ohjauksen automatisointi on alkamassa – tällä tulee olemaan suuria vaikutuksia mm. logistiikassa, joukkoliikenteessä ja taksiliikenteessä. Tämän koneellistumiskehityksen ulkopuolelle jäänevät ammatit, joissa tarvitaan tietoa ja luovuutta, perinteistä käsityötä sekä ihmisen läsnäoloa tai ihmisten keskinäistä vuorovaikutusta, eli tietyt palvelualat (esim. hoiva-alat). Selvää rajausta asiaan on vaikea tehdä, sillä robotiikan kehitystä on vaikea ennustaa ja jo nykyisin robotit pystyvät suorittamaan varsin monimutkaisia toimintoja ihmistä tehokkaammin – on siis täysin mahdollista, että myös

osa ihmisten tekemästä ajattelutyöstä korvautuu roboteilla (Martela 2016). Todennäköisesti kuitenkin ne valtiot ja kaupunkiseudut, joissa on korkea koulutustaso, ovat työn muutoksilta paremmin turvassa kuin matalan koulutustason alueet. Kehityksen myötä myös koneiden ja laitteiden hallintaan, uusimiseen ja korjaamiseen liittyvät työpaikat tulevat lisääntymään. Epävarmaa oli mitä tulisi tapahtumaan työlle, joka on mahdollista korvata kotitalouksissa henkilökohtaisella osaamisella. Myöskään se, millä tavalla ja missä määrin lakkautettavat työpaikat korvautuvat ei ollut selvää – automaatiosta kieltäytyminen ja esimerkiksi robottien verottaminen ei kuitenkaan sekään luvannut hyvää, vaan jäämistä jälkeen uusien teknologioiden käyttöönotossa, soveltamisessa ja kehittämisessä sekä sitä kautta uusien ventialojen ja työpaikkojen synnyttämisessä. Myös työn tuottavuuden kasvu perustui esimerkiksi maatalouden vallankumouksen ja teollistumisen aikaan juuri uusien teknologioiden käyttöönottoon. Yksi mahdollisuus on, että työn määrän vähentyessä työajat lyhenevät, jolloin työttömyys ei välttämättä kasvaisi kovinkaan paljon. Näin työn jakaminen voisi lisätä työpaikkojen määrää. Yhteiskunnan on luultavasti myös kehitettävä perustuloratkaisuja, joilla yhteiskunta pystyy turvaamaan vailla työtä olevien toimeentulon sekä markkinatalousjärjestelmälle välttämättömän yksityinen ostovoiman ja kulutuksen. Tämä voi edellyttää aiempaa progressiivisempaa verotusta.

4.1.2 Globaali kapitalismi ja kaupunkien välisen resurssikilpailun voimistuminen

Samanaikaisesti taloudellisen rakennemuutoksen kanssa ja osittain sen seurauksena kaupunkien välinen kilpailu resursseista alkoi voimistua taloudellisen globalisaation seurauksena. Suuret kaupungit nousivat aiempaa itsenäisemmiksi toimijoiksi (Le Gales & Harding 1998) ja kaupunkiseudut valtiontalouksien vetureiksi.

Koska raha ja yritykset liikkuvat, mutta kaupungit pysyvät paikoillaan, kaupunkien oli kilpailukykyensä säilyttääkseen houkuteltava rahaa puoleensa. Globaali talous ja globaalit valuutamarkkinat alkoivat yhä voimakkaammin ohjailta kaupunkien kehittämisstrategioita – ilmiö, jota on kutsuttu nimellä 'New Urban Politics' (Cox 1993).

Kaupunkien välistä kilpailua käydään samanaikaisesti kansainvälisellä, kansallisella ja seudullisella tasolla. Kilpailussa kaupungit pyrkivät parantamaan asemaansa tai vähintäänkin säilyttämään saavutetun asemansa kaupunkien välisessä hierarkiassa. Osa kaupungeista kärsii kilpailussa, osa voittaa (Florida 2009).

Ylimpänä kaupunkien hierarkiassa ovat nk. globaalikaupungit tai maailmankaupungit (Sassen 1991/2001), jotka ovat globaalin talousjärjestelmän tärkeimpiä noodeja. Sassenin mukaan näitä kaupunkeja on kolme: New York, Lontoo (kuva 172.) ja Tokio. Erilaisissa indekseissä (The A. T. Kearney Global Cities Index 2015; Global Power City Index 2014; The Knight Frank Wealth Report 2015) myös Pariisi, Singapore, Hong Kong ja Shanghai sijoittuvat indekseissä viiden tärkeimmän kaupungin joukkoon. Globaalikaupungit ovat pankkitoiminnan, ylikansallisten suuryritysten pääkonttorien, liike-elämän palvelujen (KIBS-alat),

T&K-toiminnan, kulttuurialojen ja median sekä kansainvälisen poliittisen päätöksenteon keskuksia – erilaisin painotuksin. Globaalikaupungit ovat merkittäviä asutuskeskuksia laajoine sisäisine liikennejärjestelmineen ja kansainvälisine yhteyksineen. Florida (2005) on kuvannut innovaatiotoiminnan globaalia keskittymistä muutamille merkittävälle kaupunkiseudulle Yhdysvalloissa, Euroopassa ja Itä-Aasiassa käsitteellä 'world is spiky'. Osa maailman taloudellisesti merkittävimmistä kaupungeista, kuten Tokio ja New York ovat myös maailman suurimpia väestökeskittymiä, mutta kaikki suuret väestökeskittymät eivät ole maailman merkittävimpiä talouskeskuksia.

Gloobaalien jättiläisten (Global Giants) lisäksi kaupunkien globaalissa verkostossa on erotettavissa tieto- ja teknologiakaupunkeja (Knowledge Capitals), kansainvälisten suorien investointien houkutteluun erikoistuneita aasialaisia ankkurikaupunkeja (Asian Anchors), amerikkalaiset keskisuuret metropolialueet (American Middleweights), kansainväliset keskisuuret metropolialueet (International Middleweights), kiinalaiset teollisuuskaupungit (Factory China) ja kehittyvät porttikaupungit (Emerging Gateways) (ks. Florida 2016).



Kuva 172. Lontoon asemaa globaalikaupunkina ja kansainvälisenä finanssikaupunkina kuvastavat liikekeskustan pilvenpiirtäjät. Etualalla 308,7 metriä korkea pilvenpiirtäjä The Shard (2012) ja taustalla City of London. (Champma/ Wikimedia Commons).

Muualta tulevien osaajien tärkeys kaupunkien luovuudelle ja menestykselle tai osaajien houkuttelu eivät ole uusia asioita: luovat kaupungit ovat lähes aina olleet kosmopoliittisia (Hall 1998: 21-23, 285; Hart 2001:128), mutta yhteiskunnallisten muutosten seurauksena koulutettujen osaajien merkitys on viime vuosikymmeninä voimakkaasti korostunut. Jälkiteollisessa informaatiotaloudessa luovuudesta kumpuavat innovaatiot ovat tärkein taloudellisen kasvun moottori, ja siksi kilpailua käydään paitsi osaamisintensiivisistä kasvuyrityksistä, myös luovista osaajista. Tasokkaat yliopistot ja korkeakoulut vetävät puoleensa lahjakkuutta sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla. Ne myös tuottavat tietoa, osaajia ja keksintöjä.

Floridan (2002) mukaan nk. luovan luokan houkuttelussa tärkeimpiä tekijöitä ovat kaupungin työmarkkinoiden tiiviys, elämäntapamahdollisuudet, sosiaalinen vuorovaikutus, monimuotoisuus, autenttisuus ja uniikkisuus sekä paikan identiteetti. Smithin (2010) mukaan pohjoisen kaupungit saattavat ilmastollisen sijaintinsa takia olla eräitä ilmastomuutoksesta hyötyjiä ja kasvukeskuksia.

Floridan mittareilla useat keskisuuret kaupungit ovat voineet menestyä hyvin kaupunkien välisessä kilpailussa – monilla indikaattoreilla jopa globaalikaupunkeja paremmin. Esimerkiksi erilaisissa globaaleissa kaupunkien elämänlaatuvertailuissa eurooppalaisista kaupungeista pohjoismaisten hyvinvointivaltioiden pääkaupungit ovat pärjänneet erinomaisesti. Muita menestyjiä näissä vertailuissa ovat olleet Alppimaiden Wien, Zürich, Geneve ja Bern, Saksan München, Berliini, Hampuri, Frankfurt ja Düsseldorf, Hollannin Amsterdam, Ranskan Pariisi ja Espanjan Madrid.

Ihmisten odotukset asuin-, kulutus-, virkistys-, työ- ja matkailuympäristöjen laadusta ja yritysten odotukset liiketoimintaympäristöjen laadusta ovat nousseet. Esimerkiksi kuluttamismahdollisuuksien kehittymisen tärkeys kaupungin menestykselle on nostettu tutkimuksessa esiin (Glaeser et al. 2001). Odotusten lisääntymiseen ovat vaikuttaneet monenlaiset seikat, mm. kansainvälisen liikkuvuuden lisääntyminen, minkä vuoksi ihmisillä on entistä enemmän vertailupohjaa ja valinnanvaraa, ja elinkeinoelämässä kilpailun koventuminen. Odotuksilla on ollut omat vaikutuksensa kehittämisstrategioihin, mutta samanaikaisesti myös suunnitteluhanteet ovat muuttuneet (Hall 2002:420).

1990-luvulla kaupunkipolitiikassa nähtiin kulttuurinen käänne (Cochrane 2007:104–136), jossa kaupunkien tarjoamat elämäntapamahdollisuudet ja kiinnostavuus matkailukohteena nousivat keskiöön. Tässä on kyse siitä, että myös jälkiteollisessa taloudessa on huolehdittava työvoiman uusintamisen mahdollisuuksista – tietotyöläisten kohdalla uusintamisen edellytykset vain ovat aiempaa monimutkaisemmat.

Tarjoamalla elämäntapamahdollisuuksia kaupungit pyrkivät säilymään hyvinä ja houkuttelevina asuinympäristönä kaupungissa jo asuville ihmisille sekä olemaan vetovoimaisia muualta maasta ja ulkomailta kaupunkiin työskentelemään muuttaville asukkaille, jotka tuovat mukanaan osaamista, vuorovaikutusta, työpanoksensa sekä kunnallis- ja kiinteistöverotuloja.

Kaupunkien talouden kannalta kaupungeille erityisen toivottuja asukkaita ovat hyvätuloiset, ostovoimaiset sekä runsaasti veroja maksavat asukkaat, nk. hyvät veronmaksajat (esim. Kortteinen et al. 2005:475). Toisaalta kaupungit pyrkivät pitämään väestönsä mm. ikärakenteen puolesta tasapainoisena, jotta huoltosuhde ei muuttuisi kestävämmäksi ja edelleen kaupungeissa tarvitaan työntekijöitä myös matalan koulutusasteen ammatteihin, joissa palkat ovat yleensä matalammat kuin korkeaa koulutusta vaativissa tehtävissä. Näin ollen kohtuuhintaisten asuntojen tuotanto on mm. kaupunkien kasvun ja työvoiman saatavuuden kannalta tärkeää. Houkuttelevuutensa säilyttämiseksi ja kehittämiseksi kaupungit myös halua-

vat näyttäytyä suvaitsevaisina. Näin tavoitellaan sitä, että henkilökohtaiset ominaisuudet eivät vaikuttaisi ihmisten muuttopäätöksiin ainakaan negatiivisella tavalla. Kaupunkeihin pyritään synnyttämään osaamista mm. koulutuksen kautta.

Vetovoimaisuus kuluttajille ja matkailijoille edellyttää, että kaupungissa on jotakin erityistä, jonka takia siellä kannattaa vieraila: kauppoja ja palveluita, kulttuuritarjontaa, viihdettä jne. Kaupunkimielikuvat, kaupunkien historia, kulttuuri sekä talous ovatkin kietoutuneet yhä voimakkaammin toisiinsa – niin tavara- kuin palvelutuotannossa ja -kulutuksessa. On puhuttu symbolitaloudesta ja kulttuurin taloudesta (Zukin 1995; Scott 2002). Kaupungit hyötyvät kulttuurisesta taloudesta työllisyyden ja verotulojen kautta ja yritykset myynnin (vientä, matkailu) kautta. Kaupunkien kulttuuriset taloudet myös suuntautuvat erilaisille yleisöille, niche-markkinoille. Esimerkiksi (aikanaan Versaillesin hovin laatuvaatimuksista kehittynyt) Pariisin huippumuoti, haute couture, suuntautuu yläluokalle.

Kaupungit haluavat olla vetovoimaisia yrityksille ja investoinneille. Kaupungissa jo olevien yritysten menestyminen ja pysyminen kaupungin alueella sekä uusien – kotimaisten ja ulkomaalaisten – yritysten ja investointien houkuttelu tuovat osaamista, vuorovaikutusta, työpaikkoja, yhteisö- ja kiinteistöverotuloja. Ihanteellisia monen kaupungin kannalta ovat työpaikkamäärältään suuret osaamisintensiiviset yritykset, joilla on suuri/ kasvava liikevaihto ja jotka maksavat työntekijöilleen korkeaa palkkaa. Kaupunkeihin myös pyritään synnyttämään yritystoimintaa mm. kouluttautumismahdollisuuksia sekä yrityspalveluita ja -rahoitusta tarjoamalla. Toivottavinta yritystoimintaa on vientivetoinen, kasvuhaluinen ja -kykyinen, innovatiivinen yritystoiminta. Myös valtion hallintotoiminnot ja tutkimuslaitokset ovat kaupunkien toivelistalla, sillä nekin tuovat työpaikkoja, verotuloja, osaamista ja vuorovaikutusta.

Vaikka talouden rakennemuutos ja kaupunkien välisen kilpailun voimistuminen ovatkin nykyisin eräitä merkittävimmistä syistä keskustojen kehittämiseksi, kaupungeissa on edelleen myös omia erityisiä syitä kehittää keskustoja. Manchesterissä sysäys keskustan kehittämiseksi oli IRA:n pommi-isku vuonna 1996 (Williams 2000). Berliinissä puolestaan kaupungin vuosina 1961–1989 kahtia jakanut muuri on vaikuttanut kaupunkikehitykseen huomattavasti: muurin aikana itä- ja länsipuolelle muun muassa rakentuivat omat keskustat. Muurin murtuminen ja kaupungin yhdistyminen loi tarpeen kaupunkirakenteen eheyttämiseksi. Kahden erilaisen järjestelmän, kommunismin ja kapitalismin, kohtaaminen on synnyttänyt suunnittelukonflikteja, jotka ovat kulminoituneet mm. kiistaan DDR:n parlamenttirakennuksen Palast der Republikin kohtalosta. Itä-Saksan ja kommunismin symbolin ja historiallisen muistomerkkin purkupäätös oli voimakas poliittinen kannanotto. Tilalle on suunniteltu rakennettavan Humboldtforumiksi kutsuttu, paikalla aiemmin sijainnutta barokkiarkkitehtuuria edustavaa kuninkaanlinnaa (Berliner Stadtschloss, ark. Andreas Schlüter) ulkoasultaan muistuttava rakennus. Sarajevossa mittavat uudistustyöt käynnisti Sarajevon piirityksen (1992–96) aiheuttamat tuhot. Eurooppalaisiinupunkeihin on myös kohdistunut perinteisten teknisten ihmisen synnyttämien uhkien, kuten sotien ja tulipalojen, ohella uudenlaisia teknisiä uhkia. Euroopassa vakavin tekninen hasardi on ollut vuonna 1986 tapahtunut Tšernobylin ydinvoimalaonnettomuus, joka teki ukrainalaisesta Pripjatin kaupungista aavekaupungin. 2010-luvulla

terrorismi näytti nousevan yhdeksi kaupunkien keskustojen suunnittelua muokkaavaksi tekijäksi.

4.2 Kehittämisen keinovalikoimasta jälkiteollisissa kaupungeissa

Kaupungeilla on omia vahvuuksia ja mahdollisuuksia, joita ne voivat yrittää hyödyntää sekä heikkouksia ja uhkia, joiden vaikutusta ne voivat yrittää torjua. Kaupungeilla ei ole vapaita käsiä kehittämisen keinovalikoiman valinnassa, vaan strategiset valinnat tapahtuvat laajemmassa kontekstissa, johon vaikuttaa muun muassa kaupungin asema globaalin kaupunkijärjestelmän hierarkiassa (Griffiths 1998:43). Tarkastelen tässä osiossa keskustojen kehittämistä neljän keinoryhmän, paikkamarkkinoinnin, kaupunkirakenteen ja keskusta-alueiden toimintojen kehittämisen, tapahtumajärjestämisen sekä kaupunkien ilmeen kehittämisen näkökulmasta.

4.2.1 Paikkamarkkinointi ja -brändäys

Kaupunkien taloudellisten pyrkimysten edistämisen keinona kaupunkimarkkinointi ei ole uusi, mutta markkinointi on kaupunkien välisen kilpailun voimistumisen vuoksi lisääntynyt (Ward & Gold 1994; Griffiths 1998:44, Short & Kim 1998:55). Griffiths (1998) tarkastelee kaupunkien paikkamarkkinointia kolmen kategorian, julkisuus ja mainonta (publicity and advertising), festivaalit ja muut tapahtumat (festivals and other events) ja kaupunkidesign (urban design) kautta. Julkisuudella ja mainonnalla hän viittaa mainoksiin mediassa. Mainoksissa kaupungit kuvataan yleensä liikkeessä olevina: eteenpäin menevinä, nousevina tai tulevaisuuteen katsovina, mutta traditioita omaavina. Myös paikan sijaintietuja, kuten keskeisyyttä, yhteyksiä korostetaan.

Kavaratzis (2008:44) jakaa markkinoinnin kahteen osaan: toissijaiseen viestintään, joka koostuu mainonnasta, suhdetoiminnasta, graafisesta designista, logoista ja sloganeista (esim. I Amsterdam, Only Lyon) sekä ensisijaiseen viestintään, johon sisältyvät maankäyttöstrategiat (kaupunkisuunnittelu, arkkitehtuuri, julkisten tilojen suunnittelu, julkinen taide), käyttäytyminen (mielikuva kaupungista, palvelujen laatu, tapahtumat ja taloudelliset ylläkkeet), infrastruktuuriin (saavutettavuus, kulttuurinen tarjonta, matkailutarpeet) sekä hallinnolliseen rakenteeseen (yhteisöverkostot, julkis-yksityiset kumppanuudet, kaupunkilaisten osallistuminen).

Liike- ja vapaa-ajan matkailijoiden sekä perinteisen että sähköisen median katseet kohdistuvat kaupungeissa erityisesti keskustoihin, minkä vuoksi keskustoilla on korostunut merkitys kaupunkien imagon rakentumisessa (Heikkilä et al. 1996: 16). Kaupungit ovatkin pyrkineet kehittämään imagoaan ja vetovoimaisuuttaan panostamalla voimakkaasti juuri keskustojensa laatuun – sekä rakennettuun että sosiaaliseen ympäristöön. Kaikki hankkeet eivät

kuitenkaan ole keskittyneet keskustoihin, vaan myös kaupunkiseutujen reunoille ja maaseudulle on rakennettu matkailijoiden houkutteluun erikoistuneita komplekseja (mm. Disneyland Paris, Eden Project) – osin rakennusmaan saatavuuden vuoksi.

4.2.2 Kaupunkirakenteen ja keskusta-alueen toimintojen kehittäminen

Kaupunkirakenne on monissa eurooppalaisissa kaupunkikeskustoissa viime vuosikymmeninä muuttunut kehittämishankkeiden seurauksena. Suurimmat kaupunkirakenteelliset muutokset keskusta-alueilla ovat liittyneet entisten satama-, teollisuus-, varasto- ja voimala-alueiden kehittämiseen. Teollisten toimintojen poistumisella keskusta-alueilta on ollut vaikutusta kaupunkien alueelliseen ja toiminnalliseen rakenteeseen myös esikaupunkialueilla. Esimerkiksi Helsingin kantakaupungissa sijainneiden satamien korvaajaksi on rakennettu uusi satama esikaupunkialueen reunalle Vuosaareen.

Entisiä teollisuus-, satama-, voimala- jne. alueita (nk. brownfields- tai joutomaa-alueita) on muutettu mm. toimisto-, asuin-, kulttuuri- ja kulutuskäyttöön – usein eri toimintoja sekoittaen, tai valikoivasti klusteroiden (Gospodini 2006). Vanhaa rakennuskantaa on yleensä ainakin osin otettu osaksi kehittämishanketta rakennusten uusiokäytön kautta. Esimerkiksi Lontoon Bankside Power Station -voimala muutettiin Tate Modern -museoksi (valmistui 2000). Vanhoihin teollisuus- ja satamarakennuksiin on sijoitettu mm. niissä toimineiden yritysten historiasta ja kaupunkien elinkeinojen historiasta kertovia museoita ja taidemuseoita. Hotellit, kaupalliset keskukset ovat myös tyypillisiä uusiokäyttöjä. Satamiin on ankkuroitu monessa kaupungissa, esim. Hampurissa, museolaivoja. Rakennusten luova uusiokäyttö on ulotettu hyvinkin erikoisiin rakennuksiin. Pariisissa on muutettu entinen Gare D’Orsayn rautatieasema Musée d’Orsayn taidemuseoksi (1986), Berliinissä sijaitseva Hamburger Bahnhof taidemuseoksi (1996) ja Sevillassa Estación de Córdoba rautatieasema kaupalliseen käyttöön (1999).

Kaupungeissa, joissa tyhjää tilaa on ollut erityisen runsaasti saatavilla (esim. Berliini ja teknoklubit), kehittämishankkeita ovat usein edeltäneet tilojen tilapäiset käytöt (ks. Lehtovuori et al. 2003; Lehtovuori & Ruoppila 2011). Berliinin tapauksessa tyhjentyneissä tiloissa järjestetyillä epävirallisilla klubeilla on havaittu olleen positiivisia talousvaikutuksia musiikki-teollisuuden kiinnostuksen (pääkonttorien muuttaminen Berliiniin) ja Berliiniin suuntautuneen matkailun kautta (ks. Niemenmaa 2002).

Suuria satama-alueiden, ranta-alueiden ja jokivarsien (engl. waterfront tai riverfront) uudistuksia Euroopan suurkaupungeissa on tehty esimerkiksi Lontoossa (Docklands), Barcelonassa (Port Vell & Rambla del Mar, Barceloneta), Liverpoolissa (Albert Dock ympäristöineen), Glasgow:ssa (Clyden ranta), Dublinissa (Dublin Docklands), Helsingissä (Pikku Huopalahti, Ruoholahti, Herttoniemenranta, Arabianranta, Aurinkolahti, Eiranranta, Jätkäsaari, Kalasatama), Kööpenhaminassa (Tuborg ja Sydhavnen), Aarhusissa (Aarhus East), Oslossa (Fjord City -hanke), Tukholmassa (Hammarby Sjöstad), Hampurissa (HafenCity), Malmössä (Västra Hamnen), Bilbaossa (Nerviön-joen ranta), Lissabonissa (Parque das

Nações), Amsterdamissa (Eastern Docklands), Rotterdamissa (Wilhelminapier), Marseilles-
sa (EuroMéditerranée) ja Valenciassa (mm. Ciudad de las Artes y las Ciencias). Pariisissa
Seinen rannalla on ollut melko vähän rakennusmaata, mutta sinnekin on rakennettu mm.
Les Docks –niminen kulttuurikeskus ja viherseinäinen Musée du quai Branly (Jean Nouvel,
2006). Madridin halki virtaavan Manzanaresin varrelle on tehty suuri autotien tunnelointiin
perustunut Parque Madrid Río -puisto uimarantoinen. Göteborgissa oli vuonna 2016 käyn-
nissä laaja-alainen Älvstaden-hanke, jossa tarkoituksena on kehittää sisäkaupunkialuetta ja
erityisesti lähellä keskustaa sijaitsevia satama- ja ranta-alueita rakentamalla huomattava
määrä uusia asuntoja ja työpaikkoja.

Lontoon Docklands-alueelle on rakennettu mm. asuntoja, suuri toimistotornitalojen keskitty-
mä Canary Wharf, kauppakeskus, hotelleja ja viihdekeskus O2. Barcelonassa jatkettiin
Ramblan kävelykatua merelle aaltoaihein koristellulla puupintaisella sillalla sekä rakennettiin
hotelleja, meriakvaario, IMAX-elokuvateatteri, rantaa myötäilevä kävelypromenadi, uima-
ranta, messukeskus ja toimistotornitaloalue. Liverpoolissa otettiin Albert Dock -satamara-
kennukset museokäyttöön ja ranta-alueelle rakennettiin myös uusi museorakennus. Lisäksi
rannan lähistölle on rakennettu toimistotaloja, messukeskus, hotelleja, kaupallista tarjontaa
ja asuntoja. Glasgow:ssa Clyden rantamille rakennettiin mm. konserttitalo, messukeskus,
hotelli, tiedekeskus, IMAX-elokuvateatteri ja museorakennuksia, joista toisen (2011) on
suunnitellut arkkitehti Zaha Hadid. Dublinin Docklands-alueelle on rakennettu mm. toimisto-
ja, asuntoja, messukeskus, hotelli, konserttitalo ja teatteri. Osa suunnitelluista hankkeista,
kuten U2 Tower, viivästyi Irlannin huonon taloudellisen tilanteen takia. Helsingissä ranta-
alueille on noussut asumiseen painottuneita alueita sekä palvelutarjontaa, mutta myös
toimistokeskittymiä (Ruoholahti). Kööpenhaminassa ranta-alueille on rakennettu mm. asuin-
alueita, toimistoja sekä useita kulttuurirakennuksia. Sydnhavnenin useasta osa-alueesta
(Sluseholmen, Teglholmen, Enghave Brygge, Havneholmen) sekä vastarannalla sijaitse-
vasta Islands Bryggestä koostuva kokonaisuus on ollut ranta-alueiden hankkeista mittavin.
Nordhavn on suurista rantahankkeista jälkimmäinen. Ørestad on rakennettu uudeksi rata-
kaupunginosaksi. Aarhusissa satama-alueita on muutettu Aarhus Ø -nimiseksi, kanaalien
reunustamaksi asuinalueeksi. Hankkeen tähtikohde on ollut Isbjergget -niminen, jäävuorten
kokoelmaa muistuttava, neljän eri arkkitehtuuritoimiston suunnittelema kerrostaloryhmä.
Lisäksi alueelle on rakennettu mm. Dokk1-niminen kirjasto- ja kulttuurikeskus. Oslon
satama-alueelle on Fjord City -hankkeen myötä rakennettu mm. uusi oopperatalo (kuva
173.), arkkitehti Renzo Pianon suunnittelema modernin taiteen museo, toimistotornitalojen
keskittymä Barcode sekä Aker Brygge -asuin-, työpaikka- ja ravintola-alue. Suunnitteilla on
myös mm. keskustakirjasto ja kaksi taidemuseota. Hanke jatkuu ja ulottuu yhä pidemmälle
osuudelle Oslon rantaviivaa. Projektialueita on neljätoista.



Kuva 173. Oslossa oopperatalo on ollut satama-alueen kehittämisen kärkihanke. (Miika Norppa).

Tukholmassa Hammarby Sjöstad ja Malmössä Västra Hamnen ovat asumispainotteisia alueita. Tukholmassa on ollut myös joitakin Hammarby Sjöstadia pienempiä hankkeita, kuten Lindhagenin ja Liljeholmskajenin alueet. Tukholmassa kärkihankkeisiin on kuulunut myös rannalle sijoittuvan Slussenin liikenneterminaalialueen kehittäminen. Vuonna 2016 suuri hanke Tukholmassa oli Royal Seaport, jonka tavoitteena oli muuttaa entinen satama- ja voimala-alue työpaikka- ja asuinalueeksi. Tuleviin hankkeisiin lukeutuu myös Vasastanin kylkeen sijoittuvan Norra Stationin ratapiha-alueen kehittäminen Hagastadeniksi työpaikka- ja asuinalueeksi. Hampurin HafenCityyn suunniteltiin asuntoja, toimistoja, koulutusrakennuksia, tiedekeskus, risteilykeskus sekä uusi konserttitalo. Bilbaossa on rakennettu mm. Guggenheimin taidemuseo, messukeskus, konserttitalo. Uudisrakentamista on keskitetty mm. Nervión-joen ranta-alueelle. Lissabonissa kehitettiin satama-alueita vuoden 1998 Expon liittyen – messualueella on nykyisin mm. monitoimiareena, konserttitalo, näkötorni, rantapromenadi ja -puisto, meriakvaario, kasino (kuva 174.), suuri joukkoliikenteen terminaali, kauppakeskus, toimistoja ja asuntoja. Amsterdamissa satama-alueet on muutettu etupäässä asuin- ja toimistoalueiksi, mutta myös kulttuurikäyttöön (Science Center NEMO). Rotterdamissa satamaan on rakennettu mm. toimistotornitaloja.



Kuva 174. Lissabonin Expo-alueen rakennuksissa toimii nykyisin mm. kasino. (Miika Norppa).

Marseillen EuroMéditerranée-hanke pitää sisällään mm. asunto-, toimisto- ja kulttuurirakentamista sekä julkisten kaupunkitilojen rakentamista. Uudella toimistotornialueella on mm. arkkitehti Zaha Hadidin suunnittelema torni. Vanhaa satama-aluetta on kunnostettu ja uudistettu kävelypainotteiseksi arkkitehti Norman Fosterin suunnitelman pohjalta. Fostersin suunnitteleman Vieux Port Pavilionin peilikatto heijastaa kaupunkitilaa ja siinä liikkuvia ihmisiä. Katuja (mm. Rue de la République) on muutettu viihtyisimmiksi rakennusten kunnostuksien, jalkakäytävien levennyksien, puuistutuksien ja uusien kadunkalusteiden avulla. Joukkoliikennettä on kehitetty. Uusia kulttuurirakennuksia ovat MuCEM (Museum of European and Mediterranean Civilisation, ark. Rudy Ricciotti) ja Cerem (Regional Centre of the Mediterranean). Vanhoja siilo- ja satamarakennuksia on otettu uuteen käyttöön. Valenciassa on kuivatettu Turiajoen uoma ja rakennettu sinne joen uoman muotoja seuraileva puisto rakennuksineen – suurin rakennushanke on ollut Ciudad de las Artes y las Ciencias -viihde- ja kulttuurikeskuskompleksi. Genovan satamassa on kehitetty Porto Anticoa – alueelle on rakennettu mm. Biosphere-niminen kasvihuonepallo, panoraamahissi ja akvaario vanhaan laivaan (kaikki ark. Renzo Piano). Entinen satamamakasiini on muutettu messukeskukseksi. Satamassa on myös lastenkirjasto, museoita, liikuntamahdollisuuksia sekä kauppiaita ja ravintoloita terasseineen. Yhteistä eurooppalaisten suurkaupunkien waterfront-projekteille on ollut ainakin se, että lähes kaikissa on rakentamisessa jollain tapaa pyritty hyödyntämään veden läheisyyden tuomaa lisäarvoa.

Kaupunkien rakenteellista kehitystä käsittelevässä teoriassa (van den Berg et al. 1982) kaupungistumista (urbanisaatio) seuraavat esikaupungistuminen (suburbanisaatio), desurbanisaatio (kasvun siirtyminen kaupunkiseudun ulkopuolelle) ja lopulta reurbanisaatio (uusi tiivistyminen). Monen eurooppalaisen kaupungin keskustan/keskuskaupungin asukasluvun

onkin havaittu kääntyneen kasvuun (Buzar et al. 2007 a; Buzar et al. 2007b; Bromley et al. 2007; Rérat 2011; Lopez-Gay 2015) uuden asuntorakentamisen myötä. Keskustojen asuttaminen on ollut myös julkilausuttu tavoite (Tallon & Bromley 2004). Samanaikaisesti Euroopan kaupunkiseuduilla kuitenkin tapahtuu edelleen myös merkittävää asutuksen hajaantumista (Urban sprawl...2006). Lampisen (2015:99) mukaan kaupunkien maa-ala kasvaa Euroopassa 0,5–0,7 prosenttia vuodessa – tällä vauhdilla eurooppalaisten kaupunkien vaatima maa-ala kaksinkertaistuisi 30–50:ssä vuodessa. Kaupungistuminen on globaali megatrendi, mutta vielä ei ole selvää mikä osuus kaupungistumisesta jatkossa suuntautuu kaupunkien nykyisille ja laajentuville keskusta-alueille ja mikä osuus esikaupunkialueille ja niiden kehityviin keskuksiin – asia on paljolti kaavoituksellinen kysymys. Keskusta-asumiseen kohdistuvasta uudesta kysynnästä kertoo joka tapauksessa jotakin se, että monissa kaupungeissa eri puolilla Eurooppaa keskusta-asuntojen hinnat ovat nousseet viime vuosikymmeninä huomattavasti.

Brownfields-alueiden ohella kehittämishankkeita on keskusta-alueilla ollut liikekeskustoissa (engl. central business district, CBD) sekä kunnoltaan heikentyneillä asuinalueilla. Kaupunkien on teollisuuden poistuttua täytynyt suunnata elinkeinorakennettaan uudelleen. Tilalle ovat tulleet toimistotyö ja palvelut. Liikekeskustoihin onkin rakennettu pääasiassa toimistoja sekä kuluttamiseen, viihtymiseen ja matkailuun liittyviä liiketiloja ja komplekseja, kuten kaupakeskuksia, viihdekeskuksia (esim. UEC:t, Urban Entertainment Centerit), elokuvateattereita ja hotelleja. Ylellisyystuotteiden tarjontaan erikoistuneita katuja on syntynyt mm. Pariisiin, Milanoon, Roomaan, Lontooseen, Düsseldorfiin ja Zürichiin. Esimerkiksi Milano on myös monien muotiyritysten, kuten Pradan, Armanin, Versacen ja Dolce & Gabbanan pääkonttorien sijaintikaupunki. Muotivaatteiden ympärille on muodostunut laajempi muotiklusteri. Milanon seutu nousi 1900-luvun jälkipuoliskolla laajemminkin merkittäväksi designin (mm. huonekalut ja valaisimet, autot, skootterit, polkupyörät, keittiötuotteet) keskittymäksi. Yleisemminkin designinsa ja/tai mielikuvien ja merkitysten kautta kulttuurista tai symbolista lisäarvoa kantavien tuotteiden ja palvelujen tarjonnan ja kulutuksen voidaan arvioida lisääntyneen eurooppalaisissa kaupungeissa viime vuosikymmeninä.

Britanniassa suuria uusia kaupallisia keskuksia rakennettiin aluksi pääasiassa kaupunkien keskusta-alueille, mutta 1980-luvun puolivälin jälkeen myös keskustojen ulkopuolelle. 1990-luvun lopulla keskuksia ryhdyttiin taas rakentamaan kaupunkien keskustoihin osana keskustojen kehittämishankkeita (Lowe 2005). Keskustojen kauppakeskusrakentaminen onkin nähty vastaiskuna esikaupunkialueen kauppakeskusrakentamiselle (Mäenpää 2005).

Liikekeskustat ovat myös kulttuurirakentamisen kohteita. Tyypillisiä hankkeita ovat olleet konserttitalot, oopperatalot, teatterit, nykytaiteen museot, muut taidemuseot, historialliset museot, kulttuurikeskukset, tiedekeskukset ja kirjastot. Esimerkiksi Kööpenhaminaan on rakennettu lähivuosina mm. keskustakirjasto (1999), juutalainen museo (2004), oopperatalo (2005), teatteritalo (2008) ja konserttitalo (2009). Kööpenhaminan oopperatalo rahoitettiin yksityisen, logistiikka-alalla rikastuneen Arnold Mærsk Mc-Kinney Møllerin omistaman säätiön tekemän lahjoituksen turvin.

Eräs maailman kunnianhimoisimmista kirjastohankkeista valmistui vuonna 2002 Aleksandriin, Egyptiin. Bibliotheca Alexandrina (ark. Snøhetta) pitää sisällään paitsi suuren kirjavali-koiman, internet-kirjaston, karttakirjaston, sokeiden kirjaston, konferenssikeskuksen, muse-
oita, taidegallerioita, näyttelyitä, planetariumin sekä tekstien entisöintiin laboratorion. Hanke
viittaa Aleksandrian historiaan antiikin ajan tieteen keskuksena. Hanke oli yksi eurooppa-
laisten keskustakirjastohankkeiden esikuvista.

Suurkaupungeissa liikekeskustoja on yleensä useita ja niillä toimintojen suhteen erilaisia
painotuksia: osa on enemmän kaupankäynnin ja osa enemmän työssäkäynnin keskittymiä.
Esimerkiksi Pariisiin on rakennettu perinteisen keskustan ulkopuolelle La Défensen toimit-
toalue (kuva 178.), jonka rakentaminen alkoi jo 1950-luvulla ja jatkuu yhä. Lontoossa on
historiallisesti ollut kaksi keskustaa, City of London ja Westminster, mutta nykyisin Lontoos-
sa on myös kaksi keskenään kilpailevaa liikekeskustaa City of London ja 1980-luvulta alkaen
entiselle satama-alueelle mm. toimistotilan kysyntäpaineen purkamiseksi rakennettu Canary
Wharf (Andersson 1993:25, kuva 179.). Myös City of London on laajentunut – tornitalora-
kentamisella ylöspäin. Istanbuliin on niin ikään rakennettu uusi, korkeista tornitaloistaan tun-
nettu liikekeskusta Levent (kuva 176.). Wienissä vastaava keskus on Donau City (kuva
182.), Madridiin on rakennettu Azca- ja Cuatro Torres (kuva 175.) -alueet. Moskovassa on
uusi kansainvälinen bisneskeskus Moscow-City (kuva 180.). Amsterdamiin on rakenteilla
Zuidas-alue (kuva 181.). Helsingissä Keski-Pasilaan suunnitellaan tornitalojen keskittymää.
Berliinissä on oikeastaan kolme keskustaa: Alexanderplatz, Kurfürstendammin ympäristö
sekä muurin murtumisen jälkeen rakennettu amerikkalaisvaikutteinen tornitalokeskusta
Potsdamer Platz (kuva 177.).





Kuvat 175.–182. Cuatro Torres -alue Madridissa, Levent Istanbulissa, Potsdamer Platz Berliinissä, La Défense Pariisissa, Canary Wharf Lontoossa, Moscow City Moskovassa, Zuidas Amsterdamissa ja Donau City Wienissä. (Madridin, Istanbulin ja Pariisin kuvat Miika Norppa. Berliinin, Lontoon, Moskovon, Amsterdamin ja Wienin kuvat Wikimedia Commons: Michael J. Zirbes/ David Iloff/ Igorkhait/ Massimo Catarinella/ Hubertl).

Milanon päärautatieaseman kupeeseen on rakennettu Porta Nuovan tornitaloalue, jonka rakennuksia on suunnitellut mm. arkkitehti Cesar Pelli. Milanoon Porta Nuovan alueelle valmistui vuonna 2014 myös Bosco Verticale -asuintornit (Boeri Studio), joiden julkisivut ovat puiden peitossa. Milanoon oli vuonna 2015 entiselle messualueelle rakenteilla myös CityLife-alue, joka koostuu kolmesta pilvenpiirtäjästä ja puistosta. Pilvenpiirtäjiin sijoittuu toimistoja ja asuntoja sekä kauppoja ja palveluja. Pilvenpiirtäjiä suunnittelivat tunnetut arkkitehdit: Zaha Hadid, Daniel Libeskind ja Arata Isozaki.

Euroopan yhdentymisen on puolestaan synnyttänyt tarpeen EU:n hallintotoimintoja varten rakennetuille toimistokeskittymille EU:n ”pääkaupungeissa”, kuten Brysselissä ja Strasbourgissa. EU:n hallintotoimintoja on myös Luxemburgissa ja Frankfurtissa. Kunnianhimoiset visiot Eurooppa-kaupunginosista ja Euroopan arkkitehtonisista symboleista eivät kuitenkaan ole toteutuneet, vaan EU:n hallintorakennukset tuovat mieleen yritysten pääkonttoriarkkitehtuurin. Oikeastaan vain Euroopan parlamenttirakennuksella (kuva 183.) on jonkinlainen ikoninen asema (Hein 2004, Hein 2006). Brysselin valintaan hallintokaupungiksi lienee vaikuttanut Belgian sijainti vanhojen vihollismaiden Saksan ja Ranskan välissä. Samalla tavalla

”puolueettomalla maalla” ovat Luxemburgin toiminnot. Lisäksi tasapainoa tuo se, että Saksalla ja Ranskalla on kummallakin omalla maalla EU:n toimintoja Frankfurtissa ja Strasbourgissa. Brysselin tie EU-pääkaupungiksi alkoi kaupungissa järjestetyillä kokouksilla vuonna 1956. Brysselillä on myös muuten historiaa kansainvälisenä hallintokaupunkina – kaupungissa on sijainnut mm. NATO:n päämaja vuodesta 1967. Strasbourgissa on 1920-luvulta asti sijainnut Central Commission for Navigation on the Rhine ja muita kansainvälisiä toimintoja vuodesta 1949. EU:n keskuspankin sijaintikaupungilla, Frankfurtilla, puolestaan on pitkä historia pankkikeskuksena. Frankfurtilla on mahdollisuus vahvistaa tätä rooliaan Britannian EU-eron (2019) myötä. Myös Dublin ja Luxemburg näyttäytyivät Britannian finanssiyhtiöille uusina houkuttelevina sijaintikohteina.



Kuva 183. EU:n hallintorakennukset kuvastavat Brysselin roolia hallintokaupunkina. (Miika Norppa).

Liikenneterminalien ja uusien liikenneyhteyksien rakentaminen, lentoasemia ja suursatamia lukuun ottamatta, kohdistuu myös osin kaupunkikeskustoihin. Uusilla liikennetkaisuilla voidaan parantaa kaupungin saavutettavuutta kaupunkien verkossa sekä lisätä kaupungin sisäisen liikenteen sujuvuutta. Liikenne on myös merkittävä työllistäjä.

Saavutettavuutensa takia keskustat ovat myös tyypillisiä koulutukseen ja tutkimukseen liittyvien toimintojen, kuten kampusten sijaintipaikkoja. Uusien suurten kampusten rakentamista aivan keskustoihin kuitenkin vaikeuttaa useissa kaupungeissa vapaan rakennusmaan puute. Suuret urheilukompleksit sijoittuvat usein varsin keskeisesti, mutta eivät aivan kaupunkien ytimeen, mm. suurten tilavaatimustensa takia.

Lisäksi keskustojen kehittämishankkeissa on kiinnitetty huomiota julkisiin kaupunkitiloihin, kuten toreihin ja aukioihin, ranta-alueisiin, puistoihin ja katutiloihin. Jalankulku- ja pyöräilymahdollisuuksien edistäminen on ollut yleistä. Vanhoissa eurooppalaisissa kaupunkikeskustoissa on oikeastaan aina ollut kävelykatuja ja -alueita kapeiden, autoliikennettä edeltäneeltä ajalta peräisin olevien kujien ja katujen ansiosta. Osa Euroopan vanhoista kaupungeista on jopa lähes täysin autottomia. 1800-luvulla rakennetut arkadit toivat keskustoihin katettuja kävelyalueita. 1900-luvun alkupuolella useat kaupunkisuunnittelun teoreetikot nostivat esiin jalankulun ja ajoneuvoliikenteen erottamisen toisistaan. Varta vasten kävelykatuja ryhdyttiin kuitenkin toteuttamaan oikeastaan vasta 1950-luvulla – varhaisia toteutuksia oli Rotterdamin Lijnbaan (ark. Jacob Berend Bakema) vuodelta 1953. Saksan vanhin kävelykatu on Kölnin Hohe Straße vuodelta 1930 (Curdes 1998:17). Edelleen maailman laajin yhtenäinen kaupunkimainen autoton alue on tiettävästi Marokon Fesin keskiaikainen medina.

Tanskalainen arkkitehti Jan Gehl korosti kaupunkitilan merkitystä 'Life Between Buildings' -kirjassaan, joka julkaistiin ensin 1971 tanskaksi ja vuonna 1987 myös englanniksi. Gehl on kirjoissaan korostanut, että arkkitehtuurissa tärkeää ei ole vain muoto, vaan elämän ja ihmisten huomioiminen. Kööpenhaminassa Gehl on vaikuttanut kaupungin keskustan autoliikenteen rajoittamiseen, Strøget-kävelyalueen syntymiseen ja pyöräliikenteen edistämiseen. Strøgetin suunnittelu alkoi vuonna 1961. Autoilun vähentämistä vastustettiin aluksi voimakkaasti, koska sen pelättiin johtavan keskustan kuolemiseen (Gehl 2017). Asuinalueiden autoliikenteen määrään ryhdyttiin kiinnittämään huomiota etenkin 1980-luvulta. Appleyard (1981) oli todennut vertailevassa tutkimuksessaan, kuinka autojen runsaalla määrällä on vähentävä vaikutus ihmisten sosiaalisten kontaktien määrään asuinkaduilla. Hän peräänkuulutti autoliikenteen rauhoittamista (traffic calming). Kansainvälisessä keskustelussa käytetään termejä pedestrianisaatio (pedestrianization) ja käveltävä kaupunki (walkable city). Kööpenhaminan ohella Amsterdam on myös esimerkki kaupungista, joka on määrätietoisella ja pitkäjänteisellä suunnittelulla muutettu liikkuvien ja pysäköityjen autojen valtaamasta kaupungista oleskelu-, kävely- ja pyöräilykaupungiksi. New Yorkissa kävelyalueiden laajentamiseen ja pyöräkaistojen rakentamiseen merkittäväällä tavalla vaikuttaneen Janette Sadik-Khanin ratkaisumallit (ks. esim. Sadik-Khan & Solomonow 2016) ovat 2010-luvulla nousseet Euroopassa vaikutusvaltaisiksi. Kävelyn lisäksi ajanviettoa keskustoissa on tuettu tuomalla kaupunkitiloihin mm. istuskelualueita, uimaloita, uimarantoja ja saunoja.

Julkisten taideteosten ja muistomerkkien määrä on lisääntynyt voimakkaasti eurooppalaisissa kaupunkikeskustoissa osana julkisen tilan kehittämishankkeita. Taideteokset ja muistomerkit liittyvät kaupungin, kaupunginosien ja paikallisen yhteisön historian kannalta merkityksellisiin henkilöihin ja tapahtumiin sekä fiktiiviseen ja mytologiseen historiaan. Aiheissa korostuvat paikallisylypeys, traagisten tapahtumien aiheuttama suru ja iloisten tapahtumien synnyttämä innostus. Taideteokset reflektivat myös oman aikansa ilmiöitä sekä tulevaisuudenkuvia, ja leikittelevät ympäröivän kaupunkitilan fyysisten ja sosiaalisten ulottuvuuksien ja merkitysten kanssa. Osallistavat teokset, kuten lasten ja laajemminkin kaupunkilaisten virkistäytymiseen tarkoitettut suihkulähteet ovat yleistyneet.

Eurooppalaisissa kaupungeissa toteutettuja kehittämishankkeita voidaan tyypitellä toimintojen perustella esimerkiksi seuraavasti (taulukko 3.).

Hankkeen tyyppi	Hankkeita ja kehittämiskohteita
Kaupankäynti, viihde ja matkailu	Kauppakeskukset, brändätyt korttelit, hotellit, ravintolat, ruokahallit, kahvilat, baarit, terassialueet ja yökerhot, multiplex- ja IMAX-elokuvateatterit, messukeskukset, planetaariot, viihdemuseot, kylpylät ja spa:t, eläintarhat, akvaariot ja terraariot, huvipuistot, maailmanpyörät ja näkötornit
Toimistot	Toimistoranit ja -kompleksit, yksittäiset toimistorakennukset
Kulttuuri	Oopperatalot, konserttitalit, teatterit, nykytaiteen museot, muut taidemuseot, taidegalleriat, historialliset museot, kulttuurikeskukset, tiedekeskukset, kirjastot
Liikenne	Raide- ja bussiterminaalit, uudet asemat, pysäkit, sillat ja tunnelit, pikaraitiotie- ja metrolinjat, matkustaja- ja tavarasatamat, lentoasemat, parkkihallit, pyöräkaistat ja -pysäköinti, kaupunkipyörät
Koulutus ja tutkimus	Kampusalueet, tutkimuslaitokset, tiedepuistot
Urheilu	Kisakylät, yleisurheilu- ja jalkapallostadionit, jäähallit, keskustojen luistinradat
Asuminen	Asuntotarjonnan monipuolistaminen, uudet asuinalueet keskusta-alueella
Virkistys	Kävelykadut ja -alueet, rantapromenadit, aukiot, torit, puistot, uudet kadunkalusteet, julkiset taideteokset, kaupunkirannat, -uimalat ja -saunat

Taulukko 3. Eurooppalaisten kaupunkien kehittämishankkeita tyypiteltynä toiminnoittain.

Joissakin vanhoissa kaupungeissa, kuten Roomassa historia ja rakennussuojelu rajoittavat uudistuksia kaupungin keskusta-alueella, jolloin uusi rakentaminen keskittyy pääasiassa ytimen ulkopuolelle. Rooma tai ainakin sen keskusta-alue onkin niin hyvässä kuin pahassa historiansa vanki.

4.2.3 Suuret tapahtumat kaupunkiudistusten katalyytteinä

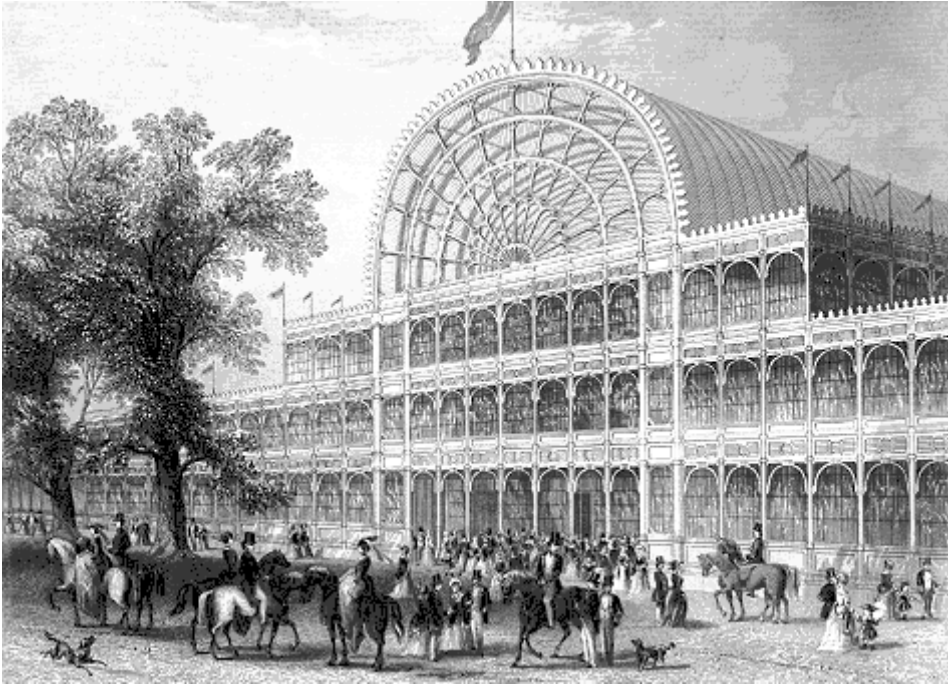
Suuret tapahtumat ovat olleet kolmas merkittävä kaupunkien ja niiden keskustojen kehittämiskeino. Tapahtumien järjestäminen toimii usein alkusysäyksenä kaupunkiudistuksille. Suurten tapahtumien järjestämisestä käydään kansainvälistä kilpailua kaupunkien välillä. Tapahtumat ovat paikallisten hallintojen intresseissä ennen kaikkea siksi, että niiden kautta on katsottu olevan mahdollista saada taloudellista hyötyä sekä näkyvyyttä.

Historiallisesti tarkasteltuna kaupungit ovat aina olleet speaktaakkeliin ja festivaalien tapahtumapaikkoja. Antiikin ajan Kreikassa viihdettä tarjosivat mm. olympialaiset ja teatteriesitykset ja antiikin Roomassa eläinnäytökset, gladiaattoritistelut, vääräuskoisten nöyryytykset, meritaisteluesitykset, voitonparaatit, teatraaliset hautajaiset, muistojuhlat, hevosajot jne. (Gold & Gold 2005: 23–29). Espanjassa, Portugalissa ja Etelä-Ranskassa suurilla areenoilla harjoitettavat härkätaistelut juontavat juurensa näihin roomalaisiin eläinnäytöksiin. Etelä-Ranskassa Arlesissa ja Nîmesissä härkätaisteluita järjestetään yhä roomalaisten rakennuttamilla areenoilla ja Espanjan Cartagenassa – sittemmin käytöstä poistunut – härkätaisteluareena sijaitsee roomalaisen areenan paikalla.

Keskiajalla viihdettä haettiin markkinoilta, jotka suuren osallistujamäärän ja tapahtumien viljin luonteen vuoksi järjestettiin yleensä kaupunkien ulkopuolella muutamaksi päiväksi tai korkeintaan pari viikoksi pystytetyissä telttakylissä. Markkinat ajoittuivat usein kirkollisen kalenterin mukaan, koska niiden historia liittyi pyhiinvaeltajajoukkoihin, joiden tarpeita kauppiat olivat ryhtyneet palvelemaan. Ajan myötä markkinoiden uskonnollinen luonne karisi pois. Maanomistajat, kirkonmiehet ja porvarit ymmärsivät jo varhain markkinoiden ja juhlien järjestämisen tarjoamat taloudelliset mahdollisuudet. (Gold & Gold 2005: 29–44, Clark 2009:84). Turnajaiset kuuluivat keskiajan kansanhuveihin. Teatterilla sen sijaan oli keskiajalla vähäisempi rooli kuin antiikin aikana.

Kartanoiden mailla järjestetyt speaktaakkelit ja kuninkaallisten juhlakulkueet kuuluivat myös tärkeisiin viihteen muotoihin. Näiden tapahtumien julkisuusaste vaihteli. Ranskan vallankumous muutti Ranskassa juhlakalenteria siten, että kuninkaallisten ja uskonnollisten juhlien tilalle tuli vallankumouksesta muistuttavia juhlapäiviä (Gold & Gold 2005: 29–44).

Teollistuminen toi mukanaan suuret maailmannäyttelyt (taulukko 4.), joista ensimmäinen järjestettiin Lontoossa vuonna 1851. Maailmannäyttelyiden historiallisina edeltäjinä voidaan pitää mm. markkinoita (erit. Bartholomew Fair), huvipuutarhoja, eläintarhoja, museoita, etnografisia esityksiä sekä tieteen, teknologian ja teollisuuden saavutuksia esitelleitä messuja. Pariisissa esimerkiksi järjestettiin ennen maailmannäyttelyitä useita merkittäviä näyttelyitä, joissa esiteltiin ranskalaisia teollisuustuotteita. Ensimmäistä maailmannäyttelyä varten Lontoon rakennettiin valtava Crystal Palace -näyttelypaviljonki (kuva 184). Elinkeinoelämä tuki näyttelyn järjestämistä, mutta kaupungin tuki oli epätasaista, sillä hankkeen järkevyyttä epäiltiin Lontoon eliitin taholta lähes näyttelyn loppuun asti. Näyttely oli kävijämääränsä ja tuottonsa puolesta menestys. Vieraita tuli pääasiassa Britanniasta, mutta myös ulkomailta, yhteensä kuusi miljoonaa. Näyttelyn onnistuminen lisäsi kiinnostusta järjestää näyttelyitä myös jatkossa. Näyttelyiden teemat myös monipuolistuivat teollisuudesta taiteeseen, arkkitehtuuriin, kaupunki-infrastruktuurin innovaatioihin ym. (Gold & Gold 2005:49–76; Clark 2009:320). Pariisi järjesti peräti seitsemän maailmannäyttelyä vuosina 1855–1937, Bryssel neljä vuosina 1897–1958. Kahdesti maailmannäyttelyt ovat järjestäneet Lontoo, Barcelona, Milano ja Sevilla. Euroopassa maailmannäyttely on järjestetty 28 kertaa ja Euroopan ulkopuolella 28 kertaa.



Kuva 184. Lontoon Crystal Palace -näyttelypaviljonki, jossa järjestettiin ensimmäinen maailmannäyttely vuonna 1851. (Wikimedia Commons).

Kaupunki	Vuodet
Pariisi	1855, 1867, 1878, 1889, 1900, 1925, 1937
Brysseli	1897, 1910, 1935, 1958
Lontoo	1851, 1862
Barcelona	1888, 1929
Milano	1906, 2015
Sevilla	1929, 1992
Yhden kerran näyttelyn järjestäneet kaupungit: Liège 1873, Dublin 1907, Torino 1911, Ghent 1913, Genova 1992, Lissabon 1998, Hannover 2000, Zaragoza 2008, Astana 2017	

Taulukko 4. Maailmannäyttelyt Euroopassa vuosina 1851–2017.

Nykyisin kiinnostusta suurtapahtumien järjestämiseen lisää se, että niiden avulla uudistus-hankkeita voidaan saada toteutettua nopeutetussa aikataulussa. Tapahtumat voivat myös johtaa kehittämissilmapiirin vakiintumiseen. Valtiot usein antavat järjestäjäkaupungeille rahoitusta tapahtumiin kytkeytyviin rakennusprojekteihin, kuten liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen ja tapahtuma-areenoiden rakentamiseen. Lisäksi tapahtumat toimivat perusteina yleisluontoisille uudistus- ja kunnostustoimille: suuren tapahtuman aikana järjestäjäkaupunki kaupunki vetää puoleensa matkailijoita ja on korostuneen laajan kansainvälisen mediahuomion kohteena. Siksi kaupungeilla on tapahtumien alla ja aikana erityinen kiinnostus huolehtia kaupungin toimivuudesta, viihtyisyydestä ja turvallisuudesta.

Rakennushankkeet ja tapahtumat itsessään synnyttävät ainakin väliaikaisia työpaikkoja. Eräät elinkeinoelämän osa-alueet, kuten liikenne, majoitus- ja ravitsemistoiminta sekä vähittäiskauppa, hyötyvät tapahtuman houkuttelemista matkailijoista. Työpaikat ja elinkeinoelämän menestys tuovat kaupungille kunnallis- ja yhteisöverotuloja. Onnistuessaan suur tapahtumat voivat myös tuoda positiivista julkisuutta ja kohottaa kaupungin imagoa. Tapahtumilla tavoitellaan lisäksi kaupungin vetovoiman parantumista pidemmän aikavälillä (Richards & Wilson 2004; Gold & Gold 2005; Gold & Gold 2008). Esimerkiksi Turun vuoden 2011 kulttuuripääkaupunkivuoden talousvaikutukset Turun seudulle olivat 260 miljoonaa euroa – investoinnit olivat 50 miljoonaa euroa. The Tall Ships Races 2013 puolestaan tuotti Helsingin seudulle 23–30 miljoonaa euroa, eli kymmenkertaisesti kuluihinsa nähden (Salomaa 2013).

Huonosti järjestetyt tapahtumat tai tapahtuman aikana sattuvat terroriteot tai onnettomuudet voivat toisaalta vaikuttaa negatiivisesti järjestäjäkaupungin imagoon. Esimerkiksi Münchenin vuoden 1972 olympialaiset muistetaan panttivankidraamasta, jossa menehtyi 20 ihmistä ja Duisburgin vuoden 2010 Love Parade -festivaalin katastrofista, jossa 21 ihmistä tallautui kuoliaaksi.

Tapahtumien järjestämisessä uhkana ovat myös budjetin ylittyminen esimerkiksi designiltaan liian kunnianhimoisten tapahtuma-areenoiden rakentamisen ja suurten kaupunki uudistusten takia, kävijämäärien ja tulojen jääminen huomattavasti odotuksia alhaisemmiksi sekä näistä syistä kaupungin ja veronmaksajien maksettaviksi aiheutuvat suuret velkataakat. Budjetin ylittyminen ja kävijäkato yhdistyivät esimerkiksi Hannoverin Expossa vuonna 2000. Myös samanaikaisesti muualla järjestettävät tapahtumat voivat karsia tapahtumien kävijämääriä: esimerkiksi Madridin kulttuuripääkaupunkivuosi osui yhteen Sevillan maailmannäyttelyn kanssa (Gold & Gold 2005). Toisaalta kisajärjestelyjen onnistuminen voi synnyttää kaupungille mainetta osaavana tapahtumajärjestäjänä, ja siten tehdä kaupungista aiempaa suositumman tapahtumakaupungin.

Maailmannäyttelyitä (World's Fair tai Expo) Euroopassa on järjestetty 1980-luvun puolivälin jälkeen Sevillassa 1992, Lissabonissa 1998, Hannoverissa 2000, Zaragozassa 2008, Milanossa 2015 ja Astanassa 2017. Maailmannäyttelyitä varten rakennetaan yleensä erillinen alue, jonka rakennuksista tavallisesti vain osa säilytetään tapahtuman päätyttyä.

Maailmannäyttelyiden lisäksi suuria tavoiteltuja kansainvälisiä tapahtumia ovat erilaiset urheilutapahtumat, kuten kesä- ja talviolympialaiset, yleisurheilun MM- ja EM-kilpailut ja jalkapallon MM-kilpailut. Vuoden 1992 ja 1996 kesäolympialaisia tavoitteli kuusi, vuoden 2000 olympialaisia kahdeksan, vuoden 2004 olympialaisia yksitoista, vuoden 2008 kymmenen ja vuoden 2012 olympialaisia yhdeksän hakijaa (Clark 2009:321). 2000-luvulla järjestetyistä yleisurheilun MM-kilpailuista kilpailtiin voimakkaasti: 2007 (4), 2009 (8), 2011 (9), mutta sen jälkeen hakijoiden määrä väheni: 2013 (4), 2015 (3).

Urheilutapahtumiin liittyy erilaisten urheiluareenoiden ja majoituspaikkojen rakentamista, mutta usein myös muunlaisia parannuksia. Osa urheiluareenoista jää kilpailujenkin jälkeen alkuperäiseen käyttöönsä, osa muuttuu esimerkiksi monikäyttöisiksi tapahtumailloiksi, mm.

urheilu- ja konserttihalleiksi, ja osan käyttötarkoitus vaihtuu kokonaan. Urheilukilpailuja varten rakennetuille tiloille on usein ollut vaikeuksia löytää riittävää käyttöä ja tilojen ylläpidolle rahaa kisojen päätyttyä. Joskus tilat ovatkin jääneet rappeutumaan, näin on käynyt mm. Sarajevon vuoden 1984 talviolympialaisten areenoille ja monille Ateenan vuoden 2004 kesäolympialaisten areenoille.

Moderneja kesäolympialaisia on järjestetty vuoden 1896 Ateenan olympialaisista asti. Euroopassa kisat ovat olleet 1896–2016 kuusitoista kertaa ja Euroopan ulkopuolella kaksitoista kertaa. Ateenan jälkeen kesäolympialaiset järjestettiin Euroopassa Pariisissa, Lontoossa, Tukholmassa, Berliinissä, Antwerpenissä, Amsterdamissa, Berliinissä, Lontoossa, Helsingissä, Roomassa, Münchenissa ja Moskovassa. 1980-luvun puolivälin jälkeen olympialaisia on järjestetty Euroopassa kolmesti: 1992 Barcelonassa, 2004 Ateenassa ja Lontoossa 2012. Kaikissa kaupungeissa olympialaisten järjestämiseen kytkeytyi merkittävä määrä kehittämishankkeita. Esimerkiksi Itä-Lontooseen rakennettiin vuoden 2012 kesäolympialaisia varten laaja olympiakylä (kuva 185.). Vuonna 2024 kesäolympialaiset järjestetään Pariisissa.



Kuva 185. Kaupungit haluavat urheilukilpailujen järjestämisellä profiloitua urheilukaupunkeina sekä saada medianäkyvyyttä ja matkailutuloja. Itä-Lontooseen rakennettiin vuoden 2012 kesäolympialaisia varten laaja olympiakylä. (EG Focus/ Wikimedia Commons).

Talviolympialaiset eivät kesäolympialaisten tavoin ole lajivaatimusten takia yleensä – Osloa ja Sarajevoa lukuun ottamatta – sijoittuneet pääkaupunkeihin, vaan varsin pienille paikkakunnille, joissa on hyvät olosuhteet talviurheilulle. Euroopassa talviolympialaiset on järjestetty 14 kertaa ja Euroopan ulkopuolella kahdeksan kertaa. Euroopassa järjestäjäkaupun-

keja ovat olleet Ranskan Chamonix, Sveitsin St. Moritz (kahdesti), Saksan Garmisch-Partenkirchen, Oslo, Italian Cortina D'Ampezzo, Itävallan Innsbruck (kahdesti), Ranskan Grenoble, ent. Jugoslavian Sarajevo, Ranskan Albertville, Norjan Lillehammer, Italian Torino ja Venäjän Sochi.

Euroopan kulttuuripääkaupunki -tapahtumaa vietettiin ensimmäisen kerran vuonna 1985 Ateenassa. Aluksi tapahtuma oli kestoltaan muutaman kuukauden mittainen, luonteeltaan paikallinen ja budjetiltaan vaatimaton. Vuonna 1990 kulttuuripääkaupunkina oli Glasgow, joka muutti tapahtuman luonnetta pitkällä etukäteissuunnittelulla, vahvalla kansainvälisellä markkinoinnilla, suurella budjetilla, lukuisilla museohankkeilla sekä tapahtumien ennen näkemättömällä määrällä. Glasgow oli kärsinyt vakavasta deindustrialisaatiosta, työttömyydestä, sosiaalisista ongelmista ja huonosta maineesta, ja kaupunki halusi hyödyntää kulttuuripääkaupunkivuottaan kehittämällä kaupunkia kulttuurikaupungin suuntaan. Glasgow:ta ei aiemmin oltu assosioitu kulttuurikaupungiksi, ja siksi sen voimakkaat uudistumispyrkimykset herättivät kiinnostusta myös muissa vastaavassa tilanteessa olleissa kaupungeissa. (Gold & Gold 2005). Vuoteen 2017 mennessä kulttuuripääkaupunkeja oli ehtinyt olla jo 58 kpl. Kaupunkien kulttuurisen infrastruktuurin laajamittainen kulttuurinen kehittäminen on vakiintunut osaksi kulttuuripääkaupunkivuotta.

Muita kulttuuritapahtumia eurooppalaisissa kaupungeissa ovat esimerkiksi elokuvajuhlat, joita on nykyisin satoja. Vanhimpiin elokuvajuhliin kuuluvat Venetsian (1932), Moskovan (1935) ja Cannesin (1939) elokuvajuhlat. Venetsiassa on järjestetty vuodesta 1895 biennaa- lia – elokuvajuhlat ovat osa sitä. Edinburghissa on järjestetty vuosien saatossa laajentunutta ja monialaistunutta Edinburgh Festivalia vuodesta 1947.

Münchenissä järjestetään vuosittain suuri Oktoberfest-olutfestivaali. Tapahtuman historia ulottuu vuoteen 1810. Suuri olutfestivaali on myös Stuttgartin Cannstatter Volksfest (1818). Saksassa suuria olutfestivaaleja järjestetään myös mm. Straubingissa ja Erlangenissa. Muualla Euroopassa olutfestivaalit ovat suosittuja mm. Britanniassa, Belgiassa ja Tšekissä.

Erilaisia musiikkifestivaaleja ja -tapahtumia järjestetään eri puolella Eurooppaa ja ne houkuttelevat puoleensa matkailijoita. Kansanmusiikkifestivaaleja on järjestetty jo keskiajalla. Vanhimmat perinteiset, yhä järjestettävät musiikkifestivaalit juontavat juurensa renessanssijalle. 2000-luvulla populaarimusiikin festivaaleja on ehkä aiempaa voimakkaammin ryhdytty järjestämään myös kaupungeissa, mm. urbaaneilla joutomailla.

Joulumarkkinat ovat tyypillisiä kaupungeissa lähes kaikkialla Euroopassa ja ovat tuovat nostetta matkailun joulusesonkiin. Suurimmissa kaupungeissa joulumarkkinoita järjestetään samanaikaisesti kymmeniä. Saksalaisilla joulumarkkinoilla on erityisen vahva brändi. Vanhimpien saksalaisten joulumarkkinoiden historia ulottuu myöhäiskeskiajalle mm. Münchenissä, Bautzenissa ja Frankfurtissa – Itävallan Wienin joulumarkkinoita on järjestetty peräti vuodesta 1298. Pimeänä vuodenaikana järjestettävät valofestivaalit ovat myös yleistyneet eurooppalaisissa kaupungeissa. Valofestivaalien järjestämisessä edelläkävijä oli Lyon, missä

on järjestetty Fête des lumières -tapahtumaa vuodesta 1999 – tapahtuman juuret yltävät 1850-luvulle.

Kaupungeille julkisuutta ja tuloja tuovat myös suuret kansainväliset konferenssit. Kyseessä voivat olla esimerkiksi poliittiset huippukokoukset, tieteelliset seminaarit tai kaupalliset messut. Kaupungit pyrkivät kehittämään kokoustila- ja majoituskapasiteettiaan sekä markkinoimaan sijaintiansa kokousjärjestäjille mm. internet-sivuillaan ja messuilla – lähes samalla tapaa kuin vapaa-ajan matkailijoillekin.

Vuosituhanen vaihtumista juhlistettiin Lontoossa Millennium Bridge -sillan ja Millennium Dome -tapahtuma-areenan rakentamisella. Millennium-silta rakennettiin myös Newcastleen. Millennium-torneja rakennettiin mm. Wieniin ja Rotterdamiin.

Kaupungeille myönnettäviin tunnustuksiin, kuten World Design Capital, liittyy usein tapahtumien järjestämistä. World Design Capital -tittelin avulla kaupunkien mainostetaan voivan tavoitella näkyvyyttä luovuuden ja innovaation keskuksena, houkutella investointeja ja luovia ihmisiä, vahvistaa taloudellista kehitystään, asemoida itsensä kansainvälisesti johtavana design-kaupunkina sekä rakentaa imagoaan maailmanlaajuisesti ja osallistua kansainväliseen design-verkostoon (World Design Capital Benefits 2010). World Design Capital -titteli on vuoteen 2018 mennessä ollut Torinolla, Soulilla, Helsingillä, Kapkaupungilla, Taipeilla ja Meksikolla.

Jos lasketaan yhteen järjestettyjen kesä- ja talviolympialaisten, yleisurheilun EM- ja MM-kilpailujen, jalkapallon MM-kilpailujen, Kansanyhteisön kisojen ja maailmannäyttelyiden määrä sekä kaupungeille myönnetty World Design Capital-tunnustukset, niin historiallisesti Euroopan ahkerimpia tapahtumanjärjestäjiä ovat olleet Pariisi (13), Helsinki (8), Lontoo (7), Brysseli (6), Ateena (6), Torino (6), Berliini (5), Barcelona (5) ja Rooma (5). Vuosina 1980–2013 edellä mainittujen tapahtumien järjestämisessä korostuvat Helsinki (5) ja Ateena (4).

Imagoarvoa kaupungeille voi olla myös esimerkiksi euroviisujen voittamisella ja järjestämisellä, EU:n myöntämällä European Green Capital -tunnustuksella ja UNESCO:n myöntämällä World Book Capital -tittelillä, valinnalla UNESCO:n Creative Cities Networkiin sekä kaupungissa sijaitsevan nähtävyyden hyväksymisellä UNESCO:n maailmanperintöluetteloon. Academy of Urbanism puolestaan myöntää vuosittain Great Places -tunnustuksia parhaalle eurooppalaiselle kaupungille, pikkukaupungille, kaupunginosalle, kadulle ja paikalle. Global Language Monitor valitsee vuosittain Fashion Capitalin. Myös menestyminen kaupunkien elämänlaatua mittaavissa vertailuissa voi olla kaupunkien näkyvyyden ja imagon kannalta hyödyllistä. Erilaisiin mittaristoihin perustuvia rankinglistoja julkaisevat vuosittain mm. Mercer, The Economist ja Monocle. Sama koskee kaupunkien yliopistojen menestymistä yliopistorankingeissa ja kaupunkien nousemista esiin erilaisissa matkailuun liittyvillä listoilla.

Kaupunkien kiinnostavuuden kannalta entistä tärkeämmiksi ovat 2000- ja 2010-luvuilla nousivat myös pienemmät paikalliset tapahtumat ja jokapäiväinen elämäntapa. Asukasläh-

töinen kaupunkikulttuuri herätti huomiota mediassa, keräsi suosiota ja sitä tavoiteltiin monessa kaupungissa. Tapahtumat saattoivat rakentua lähes minkä tahansa asian ympärille, mutta tyypillisiä olivat musiikki-, ruoka-, myyjäis- ja kirpputoritapahtumat.

4.2.4 Kaupungin ilme: wau-rakentamisen merkitys kehittämishankkeissa

Kaupunkikeskustojen kehittämishankkeissa yleensä rakennetaan uusia rakennuksia, saneerataan vanhaa rakennuskantaa sekä puretaan huonokuntoisia rakennuksia. Osana uudisrakentamista toteutetaan usein ainakin yksi nk. wau-rakennus tai lippulaivaprojekti, jonka yhtenä tarkoituksena on lisätä kaupungin medianäkyvyyttä sekä parantaa kaupungin imagoa, ilmapiiriä ja vetovoimaisuutta. Tämä on neljäs merkittävä kaupunkien kehittämiskeino.

Broda (2006) kutsuu tällaista arkkitehtuuria ikoniseksi arkkitehtuuriksi. Ikoniselle arkkitehtuurille on tyypillistä, että rakennuksen on suunnitellut kansainvälisesti tunnettu arkkitehti tai arkkitehtitoimisto, rakennus on suurikokoinen, edustaa uudenlaista designia ja on yleisölle välittömästi tunnistettavissa. Ikoninen rakennus on usein yrityksen tai organisaation pääkonttori tai lippulaivarakennus ja keskeinen osa kaupungin regeneration -strategiaa.

Tähtiarkkitehdit ovat viime vuosikymmeninä suunnitelleet eurooppalaisiin kaupunkeihin kaikenlaisia rakennustyyppejä: liike-, toimisto-, kulttuuri-, liikenne-, koulutus ja tutkimus-, urheilu- ja asuinrakennuksia sekä muita rakenteita, kuten siltoja ja muistomerkkejä. Myös asema-kaavoja on tilattu tunnetuilta arkkitehtitoimistoilta. Yleisimpiä wau-rakennuksia ovat kuitenkin kulttuurirakennukset. Käytetyin esimerkki wau-rakentamisesta on Frank Gehryn suunnitteleman Solomon R. Guggenheim -säätien brändiä kantavan museon rakentaminen teollisen kaupunkiroolin heikentymisestä ja työttömyydestä kärsineeseen Bilbaon vuonna 1997 (kuva 186.). Bilbaon on nähty myös toimineen mallina uudistuksille muissa kaupungeissa (Vicario & Monje 2003:2384). Toisaalta Bilbaon on katsottu ottaneen mallia Barcelonasta (Ward 2002:374). Bilbaon ja Barcelonan regeneration-mallien piirteitä on levinnyt ympäri Eurooppaa kaupunkipoliittisia ohjelmia ja strategioita laativien vierailijoiden välityksellä (González 2011). Guggenheimilla on havaittu olleen positiivisia vaikutuksia Bilbaon paikallistalouteen, työllisyyteen ja verotuloihin (Plaza 2007). Bilbao-efektien siirrettävyydestä ei kuitenkaan ole selvää näyttöä: kaikilla hankkeilla ei vastaavia vaikutuksia ole ollut, vaikka sitä on tavoiteltu – esimerkkinä tästä on 1999-2000 toiminut Sheffieldin National Centre for Popular Music. Sheffieldin tapauksessa arkkitehti ei tosin ollut yhtä tunnettu kuin Bilbaossa, rakennus oli vähemmän näyttävä, eikä hankkeella ollut Guggenheimin kaltaista brändiä taustalla. Lisäksi Bilbaossa Guggenheim-hanke on ollut osa laajempaa kehittämissstrategiaa. Suomessa museoiden taloudellista vaikuttavuutta on tutkittu: jokainen museokävijä kasvattaa lähialueen taloutta 32–49 eurolla (ks. Piekkola et al. 2013).



Kuva 186. Frank Gehryn Bilbaon suunnittelema Guggenheimin taidemuseo nousi kansainvälisesti esikuvalliseksi kaupunki uudistushankkeeksi 1990-luvulla. (Miika Norppa).

Guggenheimin taidemuseobrändiä on hyödynnetty Bilbaon lisäksi väliaikaisesti myös Berliinissä (1997–2012, pienet tilat vanhassa rakennuksessa) sekä Las Vegasissa (2001–2008) ja Guadalajarassa, Meksikossa (2007–2009). Oman aikansa wau-rakennus, Frank Lloyd Wrightin suunnittelema New Yorkin Guggenheim-museo avattiin vuonna 1959. Guggenheimin taidemuseoiden historia ulottuu kuitenkin vuoden 1951 Venetsiaan, jolloin Peggy Guggenheim avasi kotinsa taidekokoelman yleisölle. Guggenheimin innoittamana myös Pietarin Eremitaasi on alkanut avata sivutoimipisteitä: Lontooseen (2000–2007), Amsterdamiin (2004), Kazaniin (2005), Italian Ferraraan (2007), Viipuriin (2010) ja Barcelonaan (2015), mutta museoita varten ei yleensä ole rakennettu uusia rakennuksia. Eremitaasin sivupisteet on tarkoitus avata vuonna 2015 myös Vladivostokiin ja Omskiin. Guggenheimilla ja Eremitaasilla on myös ollut yhteinen toimipiste Las Vegasissa - Vilnaan Zaha Hadidin suunnittelema Guggenheim-museo ei toteutunut. Vilnaan on suunniteltu myös Eremitaasin museota. Pariisin Louvre avasi vuonna 2012 toimipisteet Ranskan Lensissa ja Yhdistyneiden arabiemiraattien Abu Dhabissa – molemmat uusissa, näyttävissä rakennuksissa. Pietarin venäläinen museo puolestaan perusti vuonna 2015 toimipisteen Málagaan ja samana vuonna myös Pariisin Pompidou avasi museon Espanjan Málagaassa pop-up -periaatteella. Pompidou oli aiemmin avannut satelliittimuseon wau-henkiseen rakennukseen Ranskan Metzissä vuonna 2010. Bilbao-efektiä tavoittelee myös Bilbaon kanssa samalle rannikolle Espanjan Avilésiin vuonna 2011 avattu Oscar Niemeyer International Cultural Centre (ark. Oscar Niemeyer).

Wau-rakentaminen ei ole uusi ilmiö, vaan kaupungeilla on eri historiallisina aikakausina ollut omat näyttävät rakennuksensa. Antiikin ajan rakennuksista voisi nostaa esiin esimerkiksi

Ateenan Parthenonin tempelin (kuva 187.) ja Rooman Colosseumin (kuva 188.), keskiajalta Pariisin Sainte-Chapellen katedraalin (kuva 189.), renessanssin ja barokin ajalta Vatikaanin Pietarinkirkon (kuva 190.), rokokookaudelta Fischer von Erlachien suunnitteleman Wienin Karlskirchen (kuva 191.), kertaustyylien ajalta Lontoon ja Budapestin uusgoottilaiset parlamenttirakennukset (Charles Barry & Augustus W. N. Pugin/ Imre Steindl, kuva 192. ja 193.), Pariisin Beaux-Arts-arkkitehtuuria edustavan, Charles Garnierin suunnitteleman Palais Garnierin (kuva 194.) sekä modernismen ajalta Gaudín suunnitteleman Barcelonan Casa Batllón (kuva 195.), Sagrada Familian (kuva 196.) ja Park Güellin (kuva 197.) sekä Lluís Domènech i Montanerin suunnitteleman Palau de la Música Catalaninan (kuva 198.).

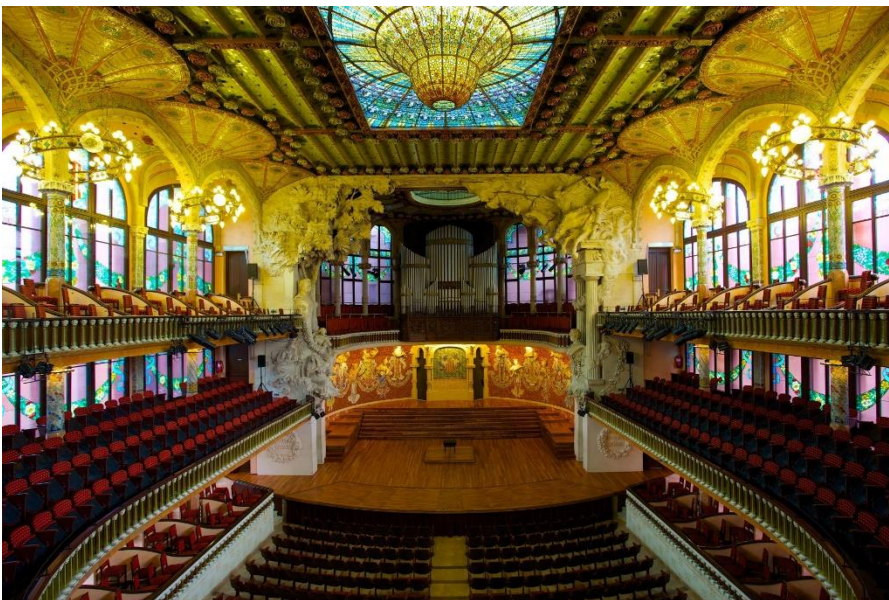












Kuvat 187.–198. Historiallisia wau-rakennuksia: Rooman Colosseum, Vatikaanin Pietarin-kirkko, Pariisin Sainte-Chapelle, Wienin Karlskirche, Budapestin parlamenttirakennus, Pariisin Palais Garnier, Barcelonan Sagrada Familiarin kirkko. (Miika Norppa, paitsi Sainte-Chapelle, Palais Garnier, Casa Batllo ja Palau de la Música Catalana Wikimedia Commons: Didier B/ Peter Rivera/ Massimo Catarinella/ Jiuguang Wang).

Kaupunkirakentamisen symbolista ulottuvuutta on käytetty hyväksi läpi historian. Tuovisen (1978:89-91) mukaan kaupunkirakentamisen symbolista ulottuvuutta on hyödynnetty uskonnollisten käsitysten, kosmologisen mallin, sosiaalisten suhteiden sekä yhteiskunnallisen hierarkian symboloimisessa, rakennuttajan mainostamisessa, poliittisten ja aatteellisten näkemysten propagoinnissa ja sosiaalisen yhteenkuuluvuuden symboloimisessa.

Pitkään kaupunkien näyttävässä tai huomiohakuisessa arkkitehtuurissa kuvastui uskonto ja hallinto: wau-rakennukset olivat etupäässä kirkkoja, kuninkaanlinnaa ja kaupungintaloja. Kaupankäynnin kasvu, teollistuminen ja kapitalismi toivat mukanaan sekulaariset teknologian, innovaation ja rahan vallan katedraalit, kuten tehtaot, kaasuvoimalat, rautatieasemat, tavaratalot, pankkirakennukset ja teknologista kehitystä ylistävät maamerkit, kuten Eiffeltorni, Crystal Palace ja pilvenpiirtäjät. Kaupunkiporvariston ja teollisuuspatruunoiden rakennuttamat yksityisen ihmisen ja yrityksen menestystä korostavat pyhätöt lisääntyivät. Kommunististen maiden kaupungeissa rakennettiin monumentteja sosialismin ajatellulle yliver-taisuudelle. Sosiaalisen asuntorakentamisen projektit puolestaan olivat hyvinvointivaltion sormenjälkiä. Viimeisimmässä vaiheessa wau-rakentaminen on yksityis-julkista ja globaalille taloudelle pyhitettyä: wau-rakennusten tarkoituksena on pönkittää sijaintikaupunkiansa sekä rakennuksissa toimivien yritysten ja instituutioiden mainetta ja asemaa (Kaika & Thiel-en 2006).

Historiallisilla wau-rakennuksilla on kiistämättä huomattava merkitys sijaintikaupunkiansa matkailun kannalta. Ei siis ole ihme, että kaupungeilla on myös tänä päivänä kiinnostusta rakentaa "1001 buildings you must see before you die" -tyyppisiin kirjoihin päätyviä turistimagneetteja.

Merkitystä on myös laajemmilla miljöillä – esimerkiksi viihtyisät ja idylliset historialliset kaupunginosat ovat matkailijoiden kärkikohteita ja nostavat kaupunkeja esille mm. "501 must visit cities"-, "501 must visit destinations"- ja "1,000 places to see before you die" -kirjoissa.

Khirfanin (2010) mukaan jopa jo hävinneellä fyysisellä ja sosiaalisella perinnöllä voi olla merkitystä paikan hengelle (genius loci) ja matkailulle – yhdessä säilyneen kulttuuriperinnön ja nykyaikaisen innovatiivisen designin rinnalla – näin on Khirfanin mukaan esimerkiksi Ateenassa ja Aleksandriassa, ja myös vaikkapa Rodoksella. Rakennusperintö onkin kaupunkiseuduille taloudellisesti paitsi menoerä (ylläpitokustannukset), myös tulonlähde (Mälki et al. 2008).

Euroopassa yhtenä wau-arkkitehtuurin uuden rakentamiskauden avanneista rakennuksista voidaan pitää huipputeknologiasta tyyliinsä ammentavaa high tech -arkkitehtuuria edustavia rakennuksia, kuten Pariisin Pompidou-keskusta (Renzo Piano & Richard Rogers, 1971–77) ja Lontoon The Lloyd's buildingia (Richard Rogers, 1978–86). 1980-luvulla huomiota herättivät myös mm. Friedensreich Hundertwasserin Wieniin suunnittelema Hundertwasserhaus (1986) sekä Johann Otto von Spreckelsenin Pariisiin suunnittelema Ranskan vallankumouksen 200-vuotisjuhlavuotta juhlistanut La Grande Arche de la Défense (1989).

1990- ja 2000-luvuilla valmistuneista rakennuksista kaupunkikuvasta kokonsa tai ulkomuotonsa huomattavan erottuvia ovat mm. tanssivaa paria muistuttava Prahan Dancing House (Frank Gehry, 1996, kuva 199.), laivan keulaa ja oleskelualueeltaan laivan kantta muistuttava Amsterdamin NEMO Science Museum (Renzo Piano, 1997, kuva 200.), sattumanvaraisesti eri suuntiin kaartuva, dekonstruktivistinen Bilbaon Guggenheim Museum (Frank Gehry, 1997, kuva 186.), vyötiäistä, kotiloa tai siiraa muistuttava Glasgow:n Clyde Auditorium (kuva 201.), arkkitehti Calatravan syntymäkaupungista Valenciasta tuttuja palmunlehmämuotoja (ks. Mercat de Colom ja Lonja de la Seda) kattorakenteissa hyödyntävä Lissabonin Gare do Oriente (Santiago Calatrava, 1998, kuva 202.), vääntyneen Daavidintähden muotoinen Berliinin Juutalaismuseum (Daniel Liebeskind, 1999, kuva 203.), ameebamainen Birminghamin Selfridges Building (Jan Kaplický & Amanda Levete, 1999, kuva 204.), näyttävän kattorakenteen omaava Berliinin Sony Center (Helmut Jahn, 2000, kuva 205.), kapea ja lasisuudessaan häviävän keveä Manchesterin Urbis (Ian Simpson, 2002, kuva 206.), sisäelintä muistuttava ja siten kirjaimellisesti orgaanista arkkitehtuuria edustava Grazin Art Museum (Peter Cook & Colin Fournier, 2003, kuva 207.), kurkun muotoiset Lontoon 30 St Mary Axe (Foster and Partners, 2004, kuva 208.) ja Barcelonan Torre Agbar (Jean Nouvel, 2005, kuva 209.), ensimmäinen akselinsa ympäri kiertyvä pilvenpiirtäjä Malmön Turning Torso (Santiago Calatrava, 2005, kuva 210.), Barcelonan Santa Caterina Marketin renovaatio (Enric Miralles, Benedetta Tagliabue, Toni Comella, 2005, kuva 211.), painovoimaa uhkaavalta näyttävä Manchesterin Beetham Tower (Ian Simpson, 2007, kuva 212.), laivan purjeen muotoinen W Barcelona Hotel (Ricardo Bofill, 2009, kuva 213.), Eindhovenin pyöreämuotoinen de blob (Massimiliano Fuksas, 2010, kuva 214.), yhteen liimattujen perinteisten hollantilaisien kaupunkitalojen kokoelmalta näyttävä Inntel Amsterdam-Zaandam-hotelli (WAM Architecten, 2010, kuva 215.), Sevillan puusta rakennettu, metsä- tai sienimäinen rakennelma Metropol Parasol (Jürgen Mayer-Hermann, 2011, kuva 216.), Belfastin laivan keulan ja jäävuoren muotoja yhdistelevä The Titanic Belfast Experience (Eric Kuhne, 2012, kuva 217.), yli 300-metrinen Lontoon The Shard (Renzo Piano, 2012, kuva 218.), Hampurin satamassa valtamerilaivan tavoin seisova Elbphilharmonie-konserttitalo (Herzog & de Meuron, 2012, kuva 219.), jonka katto näyttää lainehtivan kuin meri, Rotterdamin Markthal (MVRDV, 2014, kuva 220.), jonka värikäs sisäkatto on koristeltu kaupan olevien elintarvikkeiden kuvin ja Antwerpenin Port House (Zaha Hadid, 2016), joka on parasiittimaisesti asettunut vanhan satamarakennuksen katolle.



Kuva 199. Dancing House Prahassa. (Dino Quinzani/ Wikimedia Commons).



Kuva 200. Amsterdamin NEMO Science Museum muistuttaa laivaa. (Miika Norppa).



Kuva 201. Glasgow:n Clyde Auditorium. (Finlay MacWalter/ Wikimedia Commons).



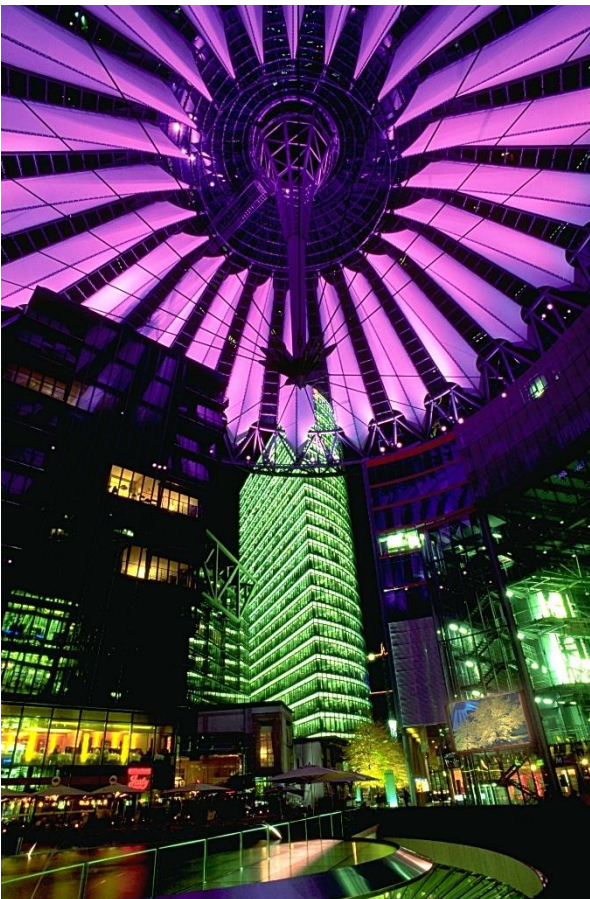
Kuva 202. Lissabonin Gare do Oriente -asema. (Martín Gómez Tagle/ Wikimedia Commons).



Kuva 203. Berliinin Juutalaismuseo. (Studio Daniel Libeskind/ Wikimedia Commons).



Kuva 204. Birminghamin Selfridges Building. (Bs0u10e01/ Wikimedia Commons).



Kuva 205. Berliinin Sony Center. (Andreas Tille/ Wikimedia Commons).



Kuva 206. Manchesterin Urbis. (Miika Norppa).



Kuva 207. Sisäelintä muistuttava Graz Art Museum vanhan kaupunginosan keskellä. (Miika Norppa).



Kuva 208. Kurkuksi kutsuttu Lontoon 30 St. Mary Axe. (Miika Norppa).



Kuva 209. Barcelonan Torre Agbar. (Alexander Z./ Wikimedia Commons).



Kuva 210. Malmö Turning Torso. (Mirko Junge/ Wikimedia Commons).



Kuva 211. Barcelonan Santa Caterina Marketin renovaatio. (John Fader/ Wikimedia Commons).



Kuva 212. Manchesterin Beetham Tower. (sykerabbit77/ Wikimedia Commons).



Kuva 213. W Barcelona Hotel. (Juanedc/ Wikimedia Commons).



Kuva 214. Intel Amsterdam-Zaandam. (Intel Hotels).



Kuva 215. Eindhovenin de Blob. (Cwoyte/ Wikimedia Commons).



Kuva 216. Sevillan Metropol Parasol. (Miika Norppa).



Kuva 217. The Titanic Belfast Experience. (Prioryman/ Wikimedia Commons).



Kuva 218. Lontoon The Shard, jota tulee seuraamaan lähes yhtä korkea 1 Undershaft. (Mauriordo/ Wikimedia Commons).



Kuva 219. Hampurin uusi konserttitali rakenteilla vuonna 2013. (Miika Norppa).



Kuva 220. Rotterdamin Markthal. (MVRDV).

Wau-rakentamista on usein kritisoitu kontekstistaan irralliseksi, ja näin saattaa toisinaan ol-
lakin, jos arkkitehdit eivät ole tutustuneet kohteeseensa huolella. Mutta varsin usein wau-
rakentamisessa on viitteitä paikalliseen kontekstiin ja historiaan. Esimerkiksi edellä mainittu
Barcelonan Torre Agbar on Antoni Gaudín New Yorkiin suunnitteleman, mutta toteutumattoman
Hotel Attraction -pilvenpiirtäjän sekä Barcelonan Sagrada Famíliaan innoittama. Ra-
kennuksen iltainen LED-valojen väriloisto viittaa sekin Barcelonan modernismen värikylläi-
syyteen. Renzo Pianon Amsterdamiin suunnitteleman NEMO:n julkisivu puolestaan on kuin
laivan keula ja katto oleskelumahdollisuuksineen kuin laivan kansi – kaupungin mennee-
seen merivaltaan viitaten. Santiago Calatravan suunnittelema Gare do Orienten juna-ase-
man katto on kuin se koostuisi palmun – Lissabonille varsin tyypillisestä puun – lehivistä.
Oslo'n oopperatalo (Snøhetta, 2007) puolestaan muistuttaa Norjan vuoristojen jäätikköä.
Hampurin uusi oopperatalo on velkaa lähellä sijaitsevan Chilehausin ekspressionistiselle
arkkitehtuurille.

Eniten eri eurooppalaisiin suurkaupunkeihin vuosina 1985–2015 toteutuneita suunnitelmia
laatineita, kansainvälisesti tunnettuja arkkitehteja ja arkkitehtitoimistoja ovat olleet Zaha Ha-
did Architects, Foster + Partners, Renzo Piano Building Workshop, Ateliers Jean Nouvel,
Rem Koolhaas (OMA), Richard Rogers Partnership, Herzog & de Meuron, Helmut Jahn
(Murphy & Jahn architects), Studio Daniel Libeskind, Frank Gehry, Santiago Calatrava, Ric-
hard Meier & Partners Architects LLP, César Pelli, Skidmore, Owings & Merrill ja Coop Him-
me(l)bau. Nämä arkkitehdit ovat myös toimineet kansainvälisimmin. Edellisistä kahdeksan
on voittanut arvostetun Pritzker-arkkitehtuuripalkinnon.

Esimerkiksi Norman Foster (taulukko 5.) on arkkitehtitoimistoineen laatinut toteutuneita
suunnitelmia eurooppalaisista yli 300 000 asukkaan kaupungeista Astanaan, Barcelonaan,

Berliiniin, Bilbaoon, Birminghamiin, Dresdeniin, Firenzeen, Frankfurtiin, Glasgow:hun, Istanbuliin, Kööpenhaminaan, Lontooseen, Madridiin, Marseilleen, Müncheniin, Tukholmaan, Valenciaan ja Varsovaan. Osaan kaupungeista arkkitehdit ovat tehneet useita suunnitelmia.

Arkkitehti	Pritzker-palkinto	Töitä eri Euroopan suurissa* kaupungeissa
Zaha Hadid	2004	Leipzig, Kööpenhamina, Zaragoza, Manchester, Marseille, Rooma, Lontoo, Glasgow, Bilbao, Milano, Moskova, Bukarest, Hampuri, Berliini, Strasbourg, Wien, Varsova, Napoli. 18 kpl
Norman Foster	1999	Madrid, Kööpenhamina, Lontoo, Astana, Dresden, Berliini, Tukholma, Varsova, Valencia, Frankfurt, Birmingham, Glasgow, Bilbao, Barcelona, Firenze, München, Marseille, Istanbul. 18 kpl
Renzo Piano	1998	Lontoo, Lyon, Köln, Rooma, Amsterdam, Bari, Pariisi, Torino, Milano, Oslo, Valencia, Lissabon, Rotterdam, Berliini, Genova, Bologna. 17 kpl
Jean Nouvel	2008	Lontoo, Baku, Kööpenhamina, Genova, Pariisi, Madrid, Barcelona, Köln, Praha, Strasbourg, Lyon, Wien, Brysseli, Marseille. 14 kpl
Rem Koolhaas	2000	Rotterdam, Lontoo, Kööpenhamina, Riika, Córdoba, Porto, Berliini, Utrecht, Haag, Glasgow, Amsterdam, Pariisi, Pietari. 13 kpl
Richard Rogers	2007	Lontoo, Barcelona, Pariisi, Napoli, Sevilla, Valladolid, Madrid, Berliini, Strasbourg, Antwerpen. 10 kpl.
Herzog & de Meuron	-	Barcelona, Düsseldorf, Lontoo, München, Pariisi, Wien, Bordeaux, Hampuri, Madrid, Milano. 10 kpl
Helmut Jahn	-	München, Bonn, Berliini, Köln, Brysseli, Rotterdam, Riika, Düsseldorf, Varsova. 9 kpl
Daniel Libeskind	-	Berliini, Dublin, Kööpenhamina, Lontoo, Manchester, Dresden, Varsova, Düsseldorf, Milano. 9 kpl

Frank Gehry	1989	Pariisi, Frankfurt, Praha, Bilbao, Düsseldorf, Berliini, Hannover, Lontoo. 8 kpl
Santiago Calatrava	-	Dublin, Liège, Madrid, Valencia, Lyon, Malmö, Zürich, Ateena. 8 kpl
Richard Meier	1984	Hampuri, Praha, Rooma, Düsseldorf, Haag, Barcelona, Edinburgh. 7 kpl
Cesar Pelli	-	Haag, Liverpool, Lontoo, Madrid, Milano, Sevilla, Bilbao. 7 kpl
Skidmore, Owings & Merrill	-	Dublin, Lissabon, Lontoo, Varsova, Moskova, Barcelona. 6 kpl
Coop Himmelb(l)au	-	Wien, München, Dresden, Frankfurt, Lyon, Baku. 6 kpl

Taulukko 5. Tunnettujen arkkitehtien toteutettuja töitä suurissa eurooppalaisissa kaupungeissa 1985–2015. *Suureksi kaupungiksi on tässä luettu kaupungit, joiden keskuskaupungeissa on yli 300 000 asukasta. Luettelo on suuntaa antava ja pieniä (taideteos tms.) tai väliaikaisia (paviljongit tms.) toteutuksia ei ole huomioitu.

Muita runsaasti julkisuudessa esillä olleita arkkitehteja ja arkkitehtitoimistoja ovat mm. arkkitehtitoimisto 3 XN, Christian de Portzamparc, Hans Hollein, Michael Graves, Henning Larsen, Tadao Ando, Ian Simpson, Toyo Ito, Bernard Tschumi, Kevin Roche, Steven Holl, I. M. Pei, Philip Johnson, Robert Venturi, Minoru Yamasaki, Peter Eisenman ja Ken Yeang.

Kaupunkien välillä on havaittavissa selviä eroja siinä, missä määrin tunnettuja arkkitehteja ja arkkitehtitoimistoja on hyödynnetty. Suuret eurooppalaiset pääkaupungit, Lontoo, Pariisi ja Berliini ja Madrid sekä suuret kaupungit, kuten Barcelona nousevat lukumäärissä esiin.

Lontoossa on ainakin yhdentoista, Berliinissä kahdeksan, Madridissa, Pariisissa ja Barcelonassa kuuden taulukossa 5. mainitun arkkitehdin suunnittelemaa rakennuksia.

Monipuolisesti kansainvälisesti tunnettuja suunnittelijoita hyödyntäneiden kaupunkien joukossa on myös astetta pienempiä kaupunkeja, kuten Kööpenhamina, Dublin, Lyon ja Bilbao. Kööpenhaminassa ja Dublinissa on rakennuksia viideltä taulukossa 5. mainitulta arkkitehdiltä.

Suurissa itäeurooppalaisissa kaupungeissa tunnetut arkkitehdit ovat työskennelleet huomattavasti vähemmän kuin länsieurooppalaisissa kaupungeissa – johtuen luultavasti kommunismin ja sen romahtamisen taloudellisista seurauksista Itä-Euroopassa. Osa Itä-Euroopan kaupungeista, kuten Latvian Riika, on mm. talousjärjestelmän muuttumiseen liittyvien vaikeuksien takia kärsinyt voimakkaasta väestökadosta. Tosin Prahaan, Varsovaan ja Moskovaan on toteutettu joitakin tällaisia rakennuksia. Pohjoismaissa eniten tunnettujen arkkitehtien suunnittelemaa rakennuksia on Kööpenhaminassa. Britteinsaarilla on rakennettu

paitsi Lontooseen ja Dubliniin ja Glasgow:hun, myös Manchesteriin ja Liverpooliin. Etelä-Euroopassa eniten tunnettujen arkkitehtien suunnittelemaa rakennuksia on rakennettu Barcelonaan, Madridiin, Milanoon, Roomaan, Valenciaan, Sevillaan ja Ateenaan. Keski-Euroopasta nousevat esiin paitsi Pariisi ja Berliini, myös Lyon, Wien, Frankfurt, München, Haag, Dresden, Rotterdam, Bryssel ja Amsterdam.

Maittain tarkasteltuna tunnettujen arkkitehtien suunnittelemaa rakennuksia (mukaan laskettiin kultakin taulukon 5. viideltätoista arkkitehdilta korkeintaan yksi rakennus/ suuri kaupunki) on eniten Saksan (32), Espanjan (24), Iso-Britannian (19), Ranskan (17), Italian (16) ja Alankomaiden (11) suurissa kaupungeissa.

Wau-rakentamisesta voidaan puhua rakennusten lisäksi myös suurten mm. aukio-, puisto- ja bulevardihankkeiden kohdalla. Näin ollen myös esimerkiksi Pariisin suuret, historialliset puistot ja bulevardit näyttäytyisivät wau-hankkeena.

Eurooppalaisissa kaupungeissa on lähes aina näyttävä historiallinen keskusaukio tai monesti useitakin, elleivät niitä ole esimerkiksi pommitukset turmelleet. Esimerkkejä riittää: Roomassa Piazza Navona, Piazza San Pietro, Piazza del Campidoglio, Piazza del Popolo ja Piazza della Rotonda, Sienassa Piazza del Campo, Pisassa Piazza dei Miracoli, Firenzessä Piazza della Signoria, Piazza del Duomo, Piazza Santa Croce ja Piazza della Santissima Annunziata, Milanossa Piazza del Duomo, Torinossa Piazza Castello ja Piazza San Carlo, Genovassa Piazza de Ferrari, Venetsiassa Piazza San Marco, Veronassa Piazza della Erbe ja Piazza Bra, Triestessä Piazza Unità d'Italia, Bolognassa Piazza Maggiore, Napolissa Piazza del Plebiscito, Palermossa Piazza Pretoria, Brysselissä Grand-Place, Antwerpenissa Grote Markt, Prahassa Staroměstské náměstí ja Václavské náměstí, Wienissä Stephansplatz ja Heldenplatz, Madridissa Plaza Mayor, Puerta del Sol ja Plaza de España, Barcelonassa Plaça Reial ja Plaça de Catalunya, Zaragozassa Plaza Nuestra Señora del Pilar, Valenciassa Plaça de l'Ajuntament ja Plaza de la Virgen, Sevillassa Plaza de España, Salamancassa Plaza Mayor, Pariisissa Place des Vosges, Place Dauphine, Place Vendôme ja Place des Victoires, Bordeaux'ssa Place de la Bourse ja Place des Quinconces, Montpellierissa Place de la Comédie, Toulousessa Place du Capitole, Lyonissa Place du Maréchal Lyautey, Place Bellecour ja Place des Terreaux, Nizzassa Place Masséna ja Place Garibaldi, Berliinissä Pariser Platz, Gendarmenmarkt, Bebelplatz, Lustgarten ja Potsdamer Platz, Hampurissa Rathausmarkt, Frankfurtissa Römerberg, Münchenissä Marienplatz, Stuttgartissa Schillerplatz ja Schlossplatz, Düsseldorfissa Burgplatz, Lissabonissa Praça do Comércio, Praça de D. Pedro IV ja Praça dos Restauradores, Portossa Praça da Liberdade, Lontoossa Trafalgar Square, Manchesterissa Albert Square, Glasgow:ssa George Square, Tukholmassa Stortorget ja Kungsträdgården, Osllossa Stortorvet, Kööpenhaminassa Rådhuspladsen, Kongens Nytorv, Amalienborg Slotsplads sekä Gammeltorv-Nytorv, Helsingissä Senaatintori, Kauppatori ja Rautatientori, Tallinnassa Raekoja Plats, Riikassa Rätslaukums ja Doma laukums, Vilnassa Katedros aikštė ja Vilniaus rotušė, Varsovassa Rynek Starego Miasta ja Plac Defilad w Warszawie, Krakovassa Rynek Główny w Krakowie, Wrocławissa Rynek we Wrocławiu, Minskissä Voiton aukio, Kiovassa Maidan Nezalezhnosti, Lvivissä Rynek we Lwowie, Bukarestissa Piața Revoluției, Zagrebissa Trg bana Jelačića ja Trg Svetog

Marka, Pietarissa Palatsiaukio, Moskovassa Punainen tori ja Sobornaya ploschad, Amsterdamissa Dam, Istanbulissa Sultanahmet Meydanı ja Taksimien aukio.

4.3 Keskustelua jälkiteollisen ajan kehittämishankkeiden vaikutuksista

4.3.1 Kehityksen suunnasta

Kaupunkikeskustojen kehittämishankkeet ovat kaikkina aikoina merkittävällä tavalla muuttaneet eurooppalaisten keskustojen rakennetta, toimintoja ja ilmettä. Hankkeilla on aina ollut jonkinlaisia ajureita ja jokin päämäärä. Yhdessä kaupungissa toteutetut uudistukset ovat usein levinneet toisiin kaupunkeihin.

Viime vuosikymmeninä kenties merkittävin muutos kaupunkikeskustoissa on tapahtunut entisillä satama-, varasto-, teollisuus- ja voimala-alueilla, joille on rakennettu asuntoja, toimistoja, kulttuurisia ja kaupallisia palveluita sekä julkista kaupunkitilaa. Monissa kaupungeissa, joissa keskusta-alueen väkiluku on ollut pitkään laskussa, väkiluku on asuntorakentamisen myötä lähtenyt uudelleen kasvuun.

Vanhoja asuin- ja kaupunkiosia on monissa kaupungeissa laajasti restauroitu viihtyisiksi, kulluttamiseen ja matkailuun (ravintolat, kahvilat, baarit, ulkoterassit, pienet liikkeet, majoitus) suuntautuneiksi miljöiksi. Liikekeskustoihin on noussut uusia kauppa- ja viihdekeskuksia, hotelleja, kulttuuripalveluja ja toimistoja. Monen kaupungin profiili on 1990–2010-luvuilla muuttunut heikentyneestä teollisuuskeskuksesta jälkiteolliseksi mm. pääkonttoritoimintojen ja yritystoimintaa palvelevien osaamisintensiivisten alojen (nk. KIBS-alat), vähittäiskaupan, kulttuurin sekä majoitus- ja ravitsemistoiminnan keskeiseksi. Kaupungeissa, joissa ydinkeskusta on jo valmiiksi ollut täyteen rakennettu, on toteutettu uusia liikekeskustoja, joiden maa-merkkeinä usein kohoavat toimistotornit.

Suur tapahtumien järjestäminen sekä ympäristöstään poikkeavien, usein ulkomaalaisten arkkitehtien suunnitteleminen uudisrakennusten toteuttaminen on ollut eräs kaupunkien keinoista herättää ihmisten huomiota ja mielenkiintoa kaupunkia kohtaan. Julkinen kaupunkitila on monissa kaupungeissa siistiytynyt mm. kadunkalusteiden uusimisen johdosta ja muutenkin elävöitynyt. Jalankulkualueet ovat lisääntyneet ja julkisen liikenteen kehittämiseen on panostettu.

4.3.2 Mahdollisuuksia ja uhkia

Keskustauudistuksilla saattaa olla useita hyviä seurauksia. Uudistunut kaupunki voi olla ylpeyden aihe asukkailleen. Uudet maamerkit usein saavat kansainvälistä näkyvyyttä ja siten rakentavat kuvaa uudenaikaisesta, dynaamisesta, menestyvästä ja kilpailukykyisestä kaupungista, mikä voi olla kaupungin vetovoimaisuuden kannalta hyödyllistä. Uudistukset voivat

tehdä keskustoista aiempaa toimivampia, viihtyisämpiä ja elävämpiä. Sekä kulttuuriset että kaupalliset palvelut voivat kehittyä.

Kiinteistönomistajat hyötyvät, jos kiinteistöjen hinnat nousevat kysynnän lisääntyessä. Uusi asuntorakentaminen ja vanhojen asuinalueiden kunnostaminen voi parantaa keskustojen viihtyisyyttä asuinympäristöinä. Keskusta-alueiden asukasmäärien kasvu ja vetovoimaisuuden parantuminen lisää keskustaan kohdistuvaa kokonaisostovoimaa ja voi johtaa vahvistuviin asiakasvirtoihin liikkeissä, ja lisätä elinkeinoelämän elinvoimaisuutta. Ja kun elinkeinoelämällä menee hyvin, työpaikkoja ja toimeentuloa on hyvin tarjolla. Tällöin kaupungit myös voivat kerätä riittävästi verotuloja, joita voidaan käyttää mm. julkisten palveluiden rahoittamiseen, kaupunkitilojen ylläpitämiseen ja kehittämiseen sekä tätä kautta yleisen hyvinvoinnin synnyttämiseen. Keskusta-asumisen ja kaupunkitilojen elävyyden lisääntyminen tuovat keskusta-alueille sosiaalista kontrollia ja voivat auttaa pitämään keskusta-alueet turvallisina myös ilta- ja yöaikaan.

Koska keskusta-alueiden uudistuksiin liittyy usein asukas- ja/tai työpaikkamäärien kasvua, uusien kaupunkitilojen rakentamista ja uusia joukkoliikennetkaisuja, syntyy samalla uusia mahdollisuuksia ihmisten kohtaamisille ja siten uusien ideoiden ja innovaatioiden syntymiselle ja yhteisöllisyydelle.

Keskustojen kehittämiseen on kuitenkin liitetty myös uhkakuvia. Kauppa- ja viihdekeskusten rakentamisen on havaittu johtaneen keskustojen kaupallistumiseen sekä kaupunkitilan privatisoitumiseen (Hannigan 1998). Keskustojen muuhun kuin kuluttamiseen suuntautuneet käyttömahdollisuudet ovat vähentyneet (Norppa 2007). Kun keskustoja on kehitetty näyttämään ja tuntumaan esikaupunkialueen kauppakeskusten sisäkaduilta, keskustojen ominaispiirteet ovat osin kadonneet (Mäenpää 2005) ja keskustojen avoimuus laajalle yleisölle ja monipuolisille käytöille on alentunut, kun valvonta ja kiellot ovat lisääntyneet (Koskela 2000).

Keskustoja on myös katsottu kehitetyn enemmän suurten yritysten toiveiden mukaisesti pienten yritysten kustannuksella (Robertson 1995). Kulttuurisessa kehittämisessä sosioekonomisesti ylempien ryhmien preferenssit ovat usein dominoineet alakulttuurien edustajien toiveita.

Matkailijoiden houkuttelemiseksi tehtyjen toimenpiteiden on syytetty johtaneen matkailijoiden tarpeiden suosimiseen paikallisten tarpeiden kustannuksella, ja synnyttäneen nk. turistikaupunkeja (Holcomb 1999:64, 69). Matkailun haittoja voivat olla esimerkiksi paikallisten käyttämien palvelujen korvautuminen matkailijoille suunnatuilla palveluilla, keskusta-alueen asuntojen siirtyminen majoituskäyttöön ja asuntojen hintojen nouseminen, kaupungin ruuhkautuminen sekä kaupunkikuvan täytyminen turistikrääsällä. Matkailun haittavaikutuksia on 2010-luvulla nostettu tapetille esimerkiksi Berliinissä, Venetsiassa, Barcelonassa, Amsterdamissa ja Dubrovnikissa. Monissa kaupungeissa on asetettu rajoituksia kotimajoituspalveluita välittävälle Airbnb:lle. Toisaalta usein myös paikallinen väestö voi hyötyä matkailun myötä kehittyneestä palvelutarjonnasta ja asunnonomistajat voivat hyötyä asuntojen hintojen noususta. Asuntojen laajamittaista muuttumista majataloiksi on mahdollista ehkäistä hotellirakentamisella sekä sääntelyllä. Asuntojen liialliseen hinnannousuun voidaan vastata

voimakkaalla asuntotuotannolla ja tuetulla asuntotuotannolla. Myös liikenteessä ja kaupunkikuvassa tapahtuvia muutoksia voidaan säädellä. Matkailu on osa tavaroiden ja palveluiden vientiä ja siten hyödyllistä elinkeinoelämälle, verottajalle ja kaupunkilaiselle.

Paikkamarkkinoinnissa riskinä on, että kaupungin identiteetistä nostetaan esille vain osa ja osa identiteetistä jätetään vähemmälle huomiolle tai kokonaan huomiotta. Kaupungit myös hyödyntävät huomiohakuisuudessaan joskus keskenään samankaltaisia erottautumisen strategioita, jolloin kaupungit muuttuvat paradoksaalisesti enemmän toistensa kaltaisiksi ja vähemmän erottuviksi (Griffiths 1998: 44, 53). Toisaalta erottautumispyrkimyksissä voidaan myös korostaa todellisia eroja ja siten vahvistaa paikallista identiteettiä. Suurten tapahtumien järjestäminen voi viedä rahaa pienemmiltä, paikallisilta tapahtumilta, joilla voi olla yllättävänkin suuria imago vaikutuksia. Toisaalta asukaslähtöisiä tapahtumia on talkoohenkisesti mahdollista järjestää varsin pienelläkin budjetilla ja myös pienempien tapahtumien rahoittaminen voi olla kaupungeilla taloudellisesti hyödyllistä. Suurten urheilukompleksien rakentaminen esimerkiksi urheilukilpailuja varten voi tuottaa tilaa, jolle ei lopulta olekaan riittävästi käyttöä ja jonka ylläpitäminen on kallista (Mutman 2009: 28).

Keskustojen kehittäminen voi nostaa asumiskustannuksia keskusta-alueilla, mikä heikentää pienituloisten ihmisten mahdollisuuksia asua lähellä keskustaa ja voi täten uhata asuinyhteisöjen säilymistä – etenkin mikäli asuntotuotannon riittävydestä ja monimuotoisuudesta huolehdita. Yhdysvalloissa ja kehittyvissä maissa yleisiä suljettuja yhteisöjä (engl. gated communities) on Euroopan kaupungeissa ollut vähän, mutta joitakin alueita on toteutettu: mm. Lontoon Bow Quarter, joka sijaitsee sisäkaupungin alueella.

Lisäksi keskustojen kehittämisohjelmia on kritisoitu vanhan rakennusperinnön tuhoamisesta, rakentamisen keskinkertaisesta laadusta sekä uuden ja vanhan arkkitehtuurin huonosta yhteensovittamisesta (Robertson 1995).

Keskustojen vetovoimaisuuden lisääntyminen voi myös lisätä autoliikenteen haittoja ja heikentää kaupunkitilojen siisteyttä, mikäli autoliikenteen ja keskustojen käyttäjien määrä kasvaa merkittävästi. Joukkoliikenteeseen panostaminen onkin jälkiteollisissa kaupungeissa ensiarvoisen tärkeää. Turvattomuus voi niin ikään muodostua ongelmaksi, mikäli keskustoja elävöitetään ja luovaa kaupunkia tavoitellaan pääasiassa alkoholiorientoituneen yöelämän avulla (Thomas & Bromley 2000; Roberts 2006) ja järjestyksenpitoon ei panosteta.

4.3.3 Tulevaisuuden suuntaviivoja: ilmastonmuutos ja kaupunkien kehittäminen

Kaupunkien kasvu on pitkään asettunut vastakkain ympäristönsuojelullisten tavoitteiden kanssa (Campbell 2003). Kaupungit muun muassa vievät laajentuessaan maa-alaa luonnonympäristöiltä, kaupunkien rakentamiseen ja kaupunkien toimintojen ylläpitämiseen tarvitaan runsaasti luonnonvaroja, kaupungit tuottavat valtavasti jätettä ja ympäristölle haitallisia päästöjä.

Historiallisesti suurin osa Euroopan metsistä on hakattu polttopuuksi sekä talojen, laivojen ja käyttöesineiden rakennustarpeiksi ja muutettu pelloiksi. Pelloiksi on väestön kasvaessa ja metsämaan huvennuttua muutettu myös soita, nummia, laitumia, järviä ja jopa merialueita. Rakentamisessa siirryttiin Euroopassa aikoinaan puusta tiilen ja kiven käyttöön paitsi paloturvallisista syistä, myös puun puutteen takia. Samasta syystä hiili korvasi polttopuun käyttöä.

Ensimmäisiä vedenpuhdistuslaitoksia perustettiin kaupunkeihin jo 1800-luvulla – ensimmäinen kunnallinen vedenpuhdistuslaitos valmistui Skotlantiin 1804. Ympäristöliikkeen synty tapahtui kuitenkin vasta 1960-luvulla ja kytkeytyi ajallisesti Rachel Carsonin torjunta-aineiden ympäristövaikutuksia käsitelleen kirjan 'Silent Spring' (1962) julkaisemiseen. Toinen ympäristöliikkeen kehittymisen kannalta merkittävä kirja oli MIT:n tutkijoiden julkaisema 'Limits to the Growth' (1972). Energiakriisi lisäsi 1970-luvulla kiinnostusta paitsi energian säästämiseen, myös kierrätykseen – myös aiemmin kierrätys ja käyttötavaroiden korjaaminen oli ollut yleistä taloudellisesti vaikeina aikoina (mm. sodat, talouden taantumukset) sekä etenkin ennen teollistumista muutenkin, koska uusien tuotteiden saatavuus oli huomattavasti nykyistä rajallisempaa. Metsiä happamoittavien, tehtaiden, voimalaitosten ja autojen tuottamien rikkipäästöjen rajoittaminen aloitettiin 1980-luvulla. Keskustelu kestävän kehityksen mukaisesta suunnittelusta voimistui 1990-luvulla (Taylor 1999:148–150) YK:n Rion kokouksen seurauksena, ja joitakin tärkeitä askeleita otettiinkin (mm. katalysaattoreiden muuttuminen EU-maissa pakolliseksi bensiiniautoissa vuonna 1992, CFC-yhdisteiden käytön vaiheittainen lopettaminen vuodesta 1995 ja siirtyminen lyijyttömään bensiiniin). Mutta oikeastaan vasta 2000-luvulla kaupungeissa herättiin vakavasti pohtimaan toimenpiteitä kestävän kehityksen edistämiseksi.

Saksaa on pidetty ekologisen kaupunkirakentamisen edelläkävijämaana – esimerkkinä vihreästä kaupungista mainitaan usein vain muutaman sadan tuhannen asukkaan Freiburg im Breisgau, jossa on laajennettu kävelyalueita, edistetty pyöräilyä mm. pyöräteiden ja -parkkien rakentamisella, kehitetty pikaraitiovaunu- ja bussiliikennettä, rajoitettu henkilöautoilua, rakennettu passiivitalojen kaupunginosia (mm. Vauban ja Rieselfeld) sekä hyödynnetty aurinkoenergiaa energiantuotannossa. Esimerkkejä eko-kaupunkihankkeista ovat myös Ruotsin Växjö, Tukholman Hammarby Sjöstad ja Malmön Västra Hamnen (Stranius 2009). Sveitsin Baselia on pidetty pyöräilyn kannalta ihanteellisena kaupunkina. Esimerkkejä eko-kaupunkihankkeille tyypillisistä piirteistä ovat puun käyttö rakennusmateriaalina, kasvihuoneiden, -palstojen ja viheralueiden toteuttaminen/säilyttäminen, viherkatot, aurinkopaneelit, tuulivoimapaistot, meren lämpöenergian hyödyntäminen, toimiva joukkoliikenne, kaupunkipyörien tarjoaminen ja pyörätieverkostojen kehittäminen sekä kehittyneet kierrätysjärjestelmät.

2000-luvulla kaupungeissa uudistuspainetta on aiheuttanut etenkin globaali huoli ilmastonmuutoksesta. Paineet ovat kohdistuneet mm. kaupunkien alueelliseen rakenteeseen, energiantuotantotapoihin, kiinteistöjen energiankulutukseen, ihmisten ruoka- ja kuluttamistottumuksiin, kierrätysjärjestelmiin sekä liikenteeseen. Kun kivihiilen käyttöönotto teollisuudessa aikoinaan ja öljyn käyttö myöhemmin laittoivat liikkeelle tuotannon, kulutuksen, kaupunkien

pinta-alan sekä päästöjen ja jätteiden määrän kasvun, nyt tätä kasvua on tullut aika hallita ja hillitä.

Kaupunkiseudun tiivistäminen joutomaa-alueilla ja yhä käytössä olevan infrastruktuurin alueilla, kuten ratapihoilla ja autoväylillä kansirakentamisen, bulevardirakentamisen ja tunneloinnin avulla, voi ehkäistä ennestään rakentamattomien viheralueiden rakentamista ja täten tarpeetonta liikennettä ja kustannuksia aiheuttavaa kaupunkiseudun alueellista hajaantumista. Tulevaisuudessa sisäkaupunkialueita pyritäänkin laajentamaan ja esikaupunkialueita tiivistämään (ks. Gordon et al. 2009; Marttila et al. 2006). Näyttäisi siltä, että tiiviitä alueita pidetään myös usein asuinympäristöinä laadukkaina (Laita 2010; Kyttä 2011).

Tiivis kaupunkirakenne ei kuitenkaan itsessään riitä hiilidioksidipäästöjen rajoittamisessa, vaikka tiiviyys vähentääkin henkilöautoilua ja mahdollistaa tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän rakentamisen ja joukkoliikenteen käytön (Heinonen & Junnila 2011), vaan keskeistä on se, miten tiivis kaupunki rakennetaan ja miten siellä eletään ja kulutetaan. Eurooppalaisissa suurkaupungeissa asuvat ihmiset myös ansaitsevat hyvin ja siten matkustavat runsaasti lentokoneella ja ostavat runsaasti kulutustuotteita. Tiivistämisen ongelmana voi olla myös se, että luonto- ja viheralueiden puute kaupunkialueella aiheuttaa virkistysmatkojen pidentymistä (Naess 2006) – siksi kaupungin tiivistäminen kaupungin sisällä olevien viheralueiden kustannuksella ei välttämättä ole tarkoituksenmukaista. ”Onnen paikkojen” tutkimus ja asukkaita pehmoGIS-menetelmin osallistava kaupunkisuunnittelu ovatkin nousemassa yhdeksi keinoksi kartoittaa ihmisille merkityksellisiä paikkoja kaupungeissa ja edesauttaa kaupunkien asukaslähtöistä kehittämistä.

Energiantuotannon osalta vastauksena ilmastonmuutoksen haasteisiin on uusiutuvan energian osuuden lisääminen kaupunkien energiantuotannossa ja -kulutuksessa. Joissakin maissa, mm. Suomessa, hiilidioksidipäästöjen vähentämistä tavoitellaan myös ydinvoimalla. Energiankulutusta pyritään vähentämään vanhojen ja uusien kiinteistöjen eristämiskäytöksillä sekä ylipäätään lämmön, lämpimän veden ja sähkön tarpeetonta kulutusta ehkäisemällä. Kulutuskulttuurille vaihtoehtoina on tarpeettoman tavaran ostamatta jättäminen, palvelukuluttaminen tavarakuluttamisen sijaan sekä tavaran kierrättäminen. Jätteiden sekä käyttökelpoisten tuotteiden kierrätysmahdollisuuksia voidaan lisätä taloyhtiöissä, työpaikoilla, paikalliskeskuksissa ja kierrätyskeskuksissa. Internet-pohjaiset myynti- ja kierrätyspalvelut sekä -ryhmät ovat helpottaneet käyttökelpoisten tavaroiden kierrättämistä huomattavasti. Nykyisin esimerkiksi Suomessa myös lähes kaikki jätteet ovat tavalla tai toisella kierrätettävissä: paperi, kartonki ja pahvi, lasi, juomapullot ja -tölkit, metalli, puu, tekstiilit, bio- ja puutarhajäte, muovi, paristot ja akut, sähkö- ja elektroniikkaromu, rakennusjäte jne. Eri maissa ja kaupungeissa kierrätysjärjestelmät ovat kuitenkin hyvin eri kehitysasteilla. Ruokailussa on mahdollista tehdä kestäviä valintoja suosimalla luomu- ja kasvisruokaa.

On nähtävissä, että kulkutapajakaumaa tullaan kaupungeissa muuttamaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä suosivaksi yhdyskuntarakennetta tiivistämällä ja hajarakentamista välttämällä, joukkoliikenneyhteyksiä kehittämällä sekä henkilöautoliikennettä rajoittamalla. Ruuhkamaksuja on alettu periä useassa suuressa eurooppalaisessa metropolissa

(esim. Lontoo ja Tukholma), ja niillä on ollut selviä autoilua vähentäviä vaikutuksia (Eliasson S.a.). Milanossa otettiin ruuhkamaksut käyttöön vuonna 2012. Osllossa on ollut käytössä ruuhkamaksut vuodesta 1990. Lisäksi ruuhkamaksuja on käytössä useissa pienissä kaupungeissa, kuten Bergenissä ja Trondheimissa Norjassa, Durhamissa Englannissa, Riikassa Latviassa ja Vallettassa Maltalla. Osllossa oli vuonna 2015 suunnitteilla kieltää yksityisautoilu koko kaupallisen ydinkeskustan alueella. Ilmanlaatuongelmista kärsivän Pariisin ydinkeskustassa on ollut yksityisautoilulle viikonloppukieltoja ja myös yksityisautoilun kieltämistä kokonaan neljän keskustakaupunginosan alueella on harkittu. Pariisissa on myös tarkoitus muuttaa Seinen rantaa pitkin keskustan läpi kulkeva Voie Georges Pompidoun autoväylä pysyvästi puistoksi. Monessa eurooppalaisessa vanhassa kaupunginosassa on laaja, pysyvä kävelykeskusta. Merkittäviä hankkeita henkilöautoilun vähentämiseksi on myös mm. Dublinissa, Madridissa, Brysselissä ja Hampurissa. Berliinissä on tarkoitus rauhoittaa autoilta kaupungin tunnetuin katu, Unter den Linden. Barcelonassa on suunniteltu, että Eixamplen alueen kortteleista muodostettaisiin superblokkeja, joista kukin koostuisi yhdeksästä korttelista. Läpiajo näiden asukkaiden käyttöön varattavien superblokkien kaduilla olisi kiellettyä ja autoilu keskitettäisiin suurille kaduille – sen sijaan asukkaiden tonteille ajo ja superblokin kaduilla sijaitsevien yritysten toimintaan liittyvä autoliikenne olisi sallittua. Monissa kaupungeissa, mm. Bolognassa ja Napolissa, on lisäksi rajoitettu autoilua keskusta-alueella tietynä ajankohtana, esimerkiksi viikonloppuisin ja näin luotu väliaikaisia kävelykeskustoja. Kaupunkipyöräjärjestelmien määrä kasvaa ja ja niiden alueellinen kattavuus laajenee ja pyöräkaistaverkkoja rakennetaan. Uusien teknologioiden, kuten sähkökäyttöisten kulkuneuvojen käyttöönotolla saadaan aikaan päästövähennyksiä myös liikenteessä.

Kaupunkimaisemassa ilmastonmuutoksen haasteisiin vastaaminen voi tulevaisuudessa näkyä esimerkiksi taajamien ulkopuolisen rakentamisen vähentymisenä, kaupunkirakenteen tiivistymisenä, aurinkopaneelien, tuulivoimaloiden ja viherkattojen lisääntymisenä, kierrätysasemien kehittymisenä, pyörä- ja kävelyliikenteen yhteyksien ja joukkoliikenneinfrastruktuurin (raideverkko, asemat) rakentamisena sekä henkilöautoilun vähentymisenä. Ekoarkkitehtuuri on synnyttämässä omat tyylisuuntauksensa – niin ympäristöllisistä ja puhtaasti esteettisistä syistä. Rakennusten suunnittelussa on kautta aikain ollut tapana heijastaa yhteiskunnallista todellisuutta.

Kaupunkien puolustaminen äkillisiltä luonnonkatastrofeilta on myös noussut entistä keskeisemmäksi asiaksi useissa kaupungeissa. Esimerkiksi Thames-jokeen Lontooseen on rakennettu tulvia vastaan suuret mekaaniset muurit (Thames Barrier). Vastaava rakenne on myös Pietarin edustalla. Alankomaiden rannikolla suuria tulvarakennelmia on ollut jo satojen vuosien ajan. Tulvamuurien rakentaminen muistuttaa meitä keskiajan kaupungeista ja kaupungin puolustusfunktion paluusta – tosin muuttuneessa muodossa: uhkana eivät ole toiset ihmiset, vaan ilmaston muuttuminen aiempaa äärevämmäksi sekä pitkällä aikavälillä maapallon keskilämpötilan kohoamisen aiheuttama mannerjäätiköiden sulaminen ja merenpinnan nousu. Toisaalta tässäkin ihminen taistelee itseään vastaan – lajina.

Ympäristöhaasteisiin vastaaminen voi olla kaupungeille taloudellinen rasite, mutta myös huomattava taloudellinen mahdollisuus. Ympäristö- tai cleantech-klusterin kehittyminen synnyttää uusia työpaikkoja ja tulonlähteitä. Ekologisesti kestävä kaupunkiin maine voi olla vahva valttikortti tulevaisuudessa. Palvelutuotanto ja -kuluttaminen voi osin korvata tavara-tuotantoa ja -kuluttamista. Julkisen sektorin toiminnalla on suuri merkitys kehityksen ohjauksessa kestävään suuntaan.

Osin ne keinot, joilla ympäristöhaasteisiin vastataan, saattavat olla yhä tiedostamatta. Innovaatiot ja tuotantokustannusten alentumiset esimerkiksi energiahuollossa, materiaalitekniologiassa ja liikennejärjestelmässä voivat osoittautua keinojen valinnan ja osaltaan myös kaupunkien kehityksen kannalta ratkaiseviksi.

Ilmaston- ja ympäristönsuojeluun liittyvien kysymysten lisäksi kaupunkien täytyy tulevaisuudessa pystyä vastaamaan myös entistä paremmin asumismukavuuteen liittyviin haasteisiin houkutellakseen asukkaita. Osaltaan nämä kaksi teemaa limittyvät keskenään, sillä esimerkiksi vilkkaan liikenteen aiheuttamat ilmansaasteet ja melu ovat eräitä kaupunkiasumisen laatua heikentäviä tekijöitä. Keskusta-asuminen on asuntojen neliöhintatason perusteella monessa kaupungissa kaikkein kysytyin asumismuoto ja siksi on erityisen tärkeää pystyä tarjoamaan ihmisille uusia ja monipuolisia mahdollisuuksia asua, työskennellä, asioida ja harrastaa kaupunkien keskusta-alueilla.

5. JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä tutkimuksen päättävässä luvussa esitellään ensin eurooppalaisten kaupunkien kaupunkirooleja ja eurooppalaisten kaupunkien kultaisia kausia kahden taulukon avulla, minkä jälkeen tarkastellaan tutkimuksen havaintoja eri aikakausien eurooppalaisista kaupungeista suhteessa näihin ja muihin johdannossa esiteltyihin teoreettisiin malleihin.

5.1 Kaupunkiroolit ja kaupunkien kultaiset kaudet

Kaupungeilla on niiden olemassaolon aikana ollut hyvin monenlaisia rooleja (taulukko 6.). Rooleilla on tapana muuttua ajan myötä, mutta rooleissa on kuitenkin ollut nähtävissä myös jatkuvuutta, polkuriippuvuutta. Kaupungeilla on tyypillisesti myös useita rooleja samanaikaisesti ja pääkaupungeissa voivat olla edustettuna jopa kaikki alla mainittavat roolit. Usein kaupungeissa on kuitenkin havaittavissa selvää painottumista roolien suhteen. Roolien vaikutusalueiden laajuus myös vaihtelee: osa kaupungeista palvelee paikallisia, osa myös seudullisia, kansallisia ja ylikansallisia tarpeita. Kaupunkirakentaminen ja keskustojen kehittäminen on paljolti kytkeytynyt kaupunkien kaupunkirooleihin – elinkeinot ja niiden menestys on sanellut kaupunkien kehittämisen malleja.

Kaupungit ovat historiallisesti toimineet ruoantuotannon keskuksina: **kalastus- ja maaseutukaupunkeina**. Välimeren ja Norjan kalastuskaupungit ovat hyviä esimerkkejä meren antamista eläneistä kaupungeista. Maataloustuotanto on ollut tärkeää monille maaseudulla sijaitseville kaupungeille, esimerkiksi keskiajalla perustetuille Ranskan bastideille. Champagnen viinintuotantoalueella sijaitsevat Reims on esimerkki alueensa maataloustuotannosta hyötynneestä kaupungista: monen suuren samppanjantuottajan pääkonttori on Reimsissä. Champagnen alueen toinen keskus on Épernay. Myös Bordeaux, Porto ja Mainz ovat tunnettuja viinintuottajamaakuntien keskuksia – pienempiä viinikaupunkeja tai -kyliä ovat esimerkiksi Épernay, Beaune, Saint-Emilion, Châteauneuf-du-Pape, Cochem, Tokaj, Eger, Asti ja Montalchino. Monet elintarvikkeet kantavat kotikaupunkinsa nimeä: gouda-, edam-, tilsit- ja gruyère-juustot, dijon-sinappi, cognac, sherry, vichy, parmankinkku ja parmegiano, pesto genovese sekä kalamata-oliivit. Samoin on useiden muidenkin tuotteiden valmistuksessa: esimerkkeinä Waterfordin kristalli, Venetsian Muranon lasi, Fiat (Fabbrica Italiana Automobili Torino) ja Faenzan fajanssi. Paikallisten tuotteiden valmistus ja myynti eivät yleensä riitä elättämään kokonaisia kaupunkeja, mutta mm. houkuttelevat kyliin ja kaupunkeihin matkailijoita, jotka tuovat rahaa myös muille elinkeinoelämän sektoreille ja verotuksen kautta julkiselle sektorille.

Kaupungeilla on kautta aikain ollut rooli ihmisten **puolustamisessa**. Etenkin keskiajalla muurit, linnoitukset ja linnat olivat lähes välttämättömiä kaupungin menestyksen ja viime kädessä olemassa olon turvaamiseksi. Myöhemmin osa puolustusstrategisesti keskeisesti sijainneista kaupungeista rakentui tai rakennettiin jopa ensisijaisesti puolustusfunktion varaan, näitä ovat mm. laivastokaupungit.

Kaupungeilla on aina ollut merkitystä **uskonnollisina keskuksina**, ja osa kaupungeista, kuten Espanjan Santiago de Compostela ja Vatikaani ovat rakentuneet vahvasti ”pyhän kaupungin” aseman kautta. Niiden rakennusmonumentit ja reliikit ovat olleet pyhiinvaellusten kohteita ja myös pyhiinvaeltajat ovat joillekin kaupungeille tärkeitä tulonlähteitä.

Kaupankäynti on myös aina ollut keskeinen kaupunkirooli. Kaupungit toreineen ja kattuuine markkinapaikkoineen ovat toimineet tavaroiden vaihdon keskuksina. Itämeren hanskakaupungit ja Italian keskiaikaiset kaupunkivaltiot ovat esimerkkejä kaupungeista, joiden menestys perustui ensisijaisesti kaupankäyntiin. Kaupungit ovat historiassa usein jossain määrin erikoistuneet kaupankäynnissä paikallisiin tuotteisiin: esimerkiksi vaikkapa Hollannin Haarlem on toiminut 1600-luvulta tulppaanikaupan keskuksena.

Samoin erilaisia **palveluja** on aina ollut tarjolla kaupungeissa. Etenkin pankki- ja vakuutus-toiminta on ollut erityisen urbaani palvelutoiminnan muoto – kertoen mm. kaupankäynnin, kuluttamisen ja varastoinnin kaupunkimaisesta luonteesta. Palveluita on tarjottu sekä julkisesti että yksityisesti, ihmisille ja organisaatioille.

Osalle kaupungeista **kaivostoiminta** on ollut tärkein olemassaolon tae. Etenkin teollisen vallankumouksen aikaan kaivostoiminnan merkitys kaupunkikehityksessä vahvistui. Jälkiteollisena aikana kaivostoiminnan rooli on Euroopassa vähentynyt, mutta kaivoskaupunkeja

kuitenkin yhä on ja etenkin vanhoissa kaivoskaupungeissa saattaa olla kulttuurihistoriallisesti merkittäviä, matkailijoita houkuttelevia nähtävyyksiä.

Tavaratuotantoa on ollut kaupungeissa aina, ja paikoin suhteellisen suuressakin mittakaavassa jo keskiajalla, mutta vasta teollisen vallankumouksen myötä syntyivät todelliset teollisuuskaupungit. Roolin fyysisiä ilmentymiä ovat tehdasalueet ja voimalaitokset. Kuten kaivostoiminta, myös teollinen tuotanto on jälkiteollisena aikana kohdannut Euroopassa haasteita.

Logistiikka on myös aina kuulunut kaupunkien tehtäviin, koska kaupungit ovat toimineet tuotteiden hankinnan, kuluttamisen, tuottamisen, varastoinnin ja välittämisen paikkoina. Fyysisesti rooli ilmenee liikenneinfrastruktuurina.

Hallinto eri tasoineen on voimakkaasti keskittynyt kaupunkeihin: paikallinen, seudullinen, valtiollinen, ylikansallinen. Paikallisella tasolla vallan läsnäolo ilmenee fyysisesti kaupungintaloina ja virastoina. Valtiollisella tasolla kuninkaanlinnat ja muut valtion päämiesten residenssit, parlamenttitalot ja ministeriöt edustavat hallintoa. Ylikansallista hallintoa edustavat esimerkiksi EU:n toimielimet ja erilaisten kansainvälisten järjestöjen pääkonttorit. Suurten yhtiöiden pääkonttorit keskittyvät niin ikään pääkaupunkeihin.

Kaupungit ovat myös toimineet **opetuksen ja tutkimuksen** ytiminä jo antiikin aikana – ja etenkin siitä asti kuin ensimmäiset yliopistot perustettiin keskiajalla. Osa pienemmistä kaupungeista on erikoistunut opetukseen ja tutkimukseen, toisille se on ollut yksi rooli muiden joukossa.

Tiedonvälitys on ollut kaupunkimaista toimintaa jo siksi, että suurissa väestökeskitymissä ihmiset tavoittavat toisensa ja kaupungit tarjoavat yhteyksiä muihin kaupunkeihin. Kaupungit ovat myös historiallisesti olleet sivistyksen, opetuksen ja tutkimuksen, lukutaidon, kirjojen ja sanomalehtien paino- ja kustannustoiminnan sekä myöhemmin myös sähköisen median (radio, televisio, internet) sisällöntuotannon keskuksia.

Kulttuuritoiminta – niin institutionaalinen kuin vapaasti organisoitunut – on aina keskittynyt kaupunkeihin. Valtiollisen tason tärkeät kulttuurialojen koulutuksen ja tarjonnan instituutiot on keskitetty pääkaupunkeihin. Paikallisen tason toiminnalla on myös ollut oma roolinsa kaupunkien kulttuurisessa kehittämisessä. Kulttuurialoilla toimivat yritykset ovat valinneet suuret kaupungit sijaintikaupungeikseen. Kulttuurisia resursseja (arkkitehtuuri, taidearteet, ruokakulttuuri, tapahtumatarjonta) hyödyntävä matkailu keskittyy sekin kaupunkeihin.

Kulttuuritarjonnan ohella kaupungeilla on myös rooli ”kevyemmän” **viihteen** tarjoamisessa. Kasinot, huvi- ja teemapuistot ja hotellit ym. ilmentävät tätä roolia. Etenkin Yhdysvalloissa on kaupunkeja, joiden toimeentulo perustuu vahvasti viihdematkailuun.

Osa kaupungeista on suuntautunut viihteen sijaan puhtaammin **virikistykseen** saaden tuloja alueen luonnonresursseja (lähteet, rannat ja vesistöt, vuoret) hyödyntävästä matkailusta.

Kaupungit ovat myös **urheilutoiminnan** keskittymiä. Etenkin suuret kaupungit ovat kunnostautuneet suurten urheilukilpailujen, kuten kesäolympialaisten järjestäjinä. Kaupunkien rooli urheilutoiminnassa näkyy mm. urheiluareenoina ja kisakylinä.

Kaupunkirooli	Kaupunkityyppi	Fyysisiä ilmentymiä	Esimerkkikaupunkeja
Ruoantuotanto	Kalastuskaupunki, maaseutukaupunki	Satamat, kalastusalukset, toritoiminta, peltomaisemat.	Välimeren rantakaupungit, Norjan Ålesund, Ranskan bastidet, Reims.
Puolustus	Linnoituskaupunki	Muurit, linnoitukset, linnat, laivastotukikohdat.	Keskiajan kaupungit, Palmanova (1583), laivastokaupungit.
Uskonto	"Pyhä kaupunki"	Kirkot, katedraalit, luostarit.	Vatikaani, Santiago de Compostela, Canterbury.
Kaupankäynti	Kauppakaupunki	Basaarit, torit, kauppahallit ja -kujat, tavara-talot, kaup-pakeskukset.	Aik. Italian kaupunkivaltiot, hansakaupungit, nyk. lähes kaikki kaupungit.
Palvelutarjonta	Palvelukaupunki	Julkiset palvelut, yksityiset palvelut (ml. yrityspalvelut).	1900-l. sosiaali-demokraattinen Tukholma/ yksityisissä Lontoo.
Pankkitoiminta	Finanssikaupunki	Pörssit, kansainvälisten pankkien ja vakuutus-yhtiöiden pääkonttorit.	Aik. Firenze ja Amsterdam, nyk. Lontoo, Frankfurt, Pariisi, Zürich, Geneve.
Kaivostoiminta	Kaivoskaupunki	Kaivokset, jalostuslaitokset.	Aik. monet Pohjois-Englannin kaupungit.
Teollisuus	Teollisuuskaupunki	Tehtaat, panimot, laajat työväen asuinalueet.	Aik. Manchester, Glasgow, Birmingham.

Kuljettaminen	Logistiikkakaupunki	Satamat, lentoasemat, raideliikenne, tiestö.	Rotterdam, Hampuri, Antwerpen, Lontoo, Pariisi, Frankfurt.
Hallinto	Hallintokaupunki	Kaupungintalot, ritarihuoneet, säätytalot, parlamenttitalot, kuninkaanlinnat, valtionpäämiesten residenssit, ministeriöt, virastot, korkein oikeus, puolueiden ja etujärjestöjen rakennukset, yritysten pääkonttorit.	Karlsruhe, Versailles, globaalikaupungit, pääkaupungit, Haag, Brysseli, Luxemburg, Strasbourg, Geneve, Wien. kansainvälisessä hallinnossa ja diplomatiassa.
Koulutus ja tutkimus	Yliopistokaupunki	Kampukset, tiedepuistot.	Pääkaupungit, erikoistuneet kaupungit: Cambridge, Oxford, Tartto, Uppsala, Lund, Heidelberg, Padova, Durham, Coimbra, Leuven, Delft, St. Andrews.
Tiedonvälitys	Mediakaupunki	Sanomatalojen, kustantajien ja sähköisen median yhtiöiden konttorit.	Globaalikaupungit, pääkaupungit.
Kulttuuri	Kulttuuri(perintö)-kaupunki	Historialliset museot, taidemuseot, nykytaiteen museot, ooppera- ja konserttitalot, teatterit, kulttuurihistoriallisesti arvokas	Pääkaupungit, historialliset kaupungit, jälkiteolliset kaupungit (esim. Bilbao).

		arkkitehtuuri, hotellit.	
Viihde	Viihdekaupunki	Kasinot, huvi- ja teemapuistot, hotellit.	Monte Carlo, Yhdysvalloissa Las Vegas ja Orlando.
Virkistys	Resort-kaupunki	Kylpylät, hotellit, rannat.	Bath, Baden-Baden, Spa, Nizza.
Urheilu	Urheilukaupunki	Urheiluareenat, kisakylät.	Monet olympiakau- pungit, kuten Barcelona.

Taulukko 6. Typologia historiallisista kaupunkirooleista.

Tutkimuksessa on tunnistettu myös eurooppalaisten kaupunkien historiasta kultaisia kausia (taulukko 7.), joiden aikana kaupungit ovat kukoistaneet taloudellisesti, panostaneet kaupunkirakentamiseen sekä toimineet kaupunkisuunnittelussa ja arkkitehtuurissa sekä usein muillakin yhteiskunnan osa-alueilla kansainvälisinä innovaatiokeskuksina, joista innovaatiot ovat levinneet muihin kaupunkeihin. Taloudellinen menestys on eri aikoina näkynyt kaupunkisuunnitteluhanteissa ja rakennetussa ympäristössä. Eurooppalaisten kaupunkien kultaiset kaudet ovat eri aikoina kytkeytyneet varsin erilaisiin ilmiöihin, mutta yleensä nämä kaupungit ovat tietynä – esimerkiksi teknologisesti murrosmaisena ajanjaksona – tehneet jotakin ensimmäisenä ja saaneet siten edelläkävijyydestään taloudellista hyötyä. Osa kaupungeista on esimerkiksi onnistunut purjehtimaan Kondratievin syklien nostattamalla aalloilla. Edelläkävijyyttä selittävät myös kaupunkien yleiset menestystekijät sekä agglomeraatioetujen hyödyntäminen.

Joillakin eurooppalaisilla suurkaupungeilla on ollut historiansa aikana useita kultaisia kausia. Usein kaupungit ovat polkuriippuvuuden kautta jollain tapaa hyöttyneet kultaisista kausistaan myös myöhempinä aikoina, vähintään kulttuurihistoriallisesti arvokkain kaupunkiympäristöihin kohdistuvan matkailun takia.

Kaupunki/kaupungit	Kultainen kausi	Menestyksen konteksti
Ateena	500–400 eaa.	Ateenan imperiumi ja koloniat, kaupankäynti, lyöty raha, filosofia, demokratia.
Rooma	50 eaa.–117 jaa.	Valloittajakaupunki, 1. miljoonakaupunki, rakennusosaaminen.
Konstantinopoli	mm. 500–l.	Bysantin imperiumin pääkaupunki, Silkkitien kaupan keskus.
Córdoba	n. 900–1000-l.	Córdoban kalifaatin pääkaupunki, kristillisen maailman hajaannus.
Pariisi	1100–1200-l.	1100-luvun renessanssin keskus.

Ghent, Brugge	1100–1400-l.	Teollisen tuotannon ja villakaupan keskuksia, hansakauppa.
Genova, Venetsia	1100–1300-l.	Kaukokaupan keskuksia, laivastot ja merivalta, ristiretket, kaupunkien poliittinen autonomia.
Lyypekki, Köln, Bremen, Hampuri, Wismar, Rostock ym.	1200–1400-l.	Hansaliitto, kauppa, purjehdus.
Firenze, Milano, Genova, Venetsia, Krakova, Nürnberg	1400- ja 1500-l.	Renessanssin keskuksia.
Rooma	1400- ja 1500-l.	Paavinvallan keskus.
Lissabon ja Antwerpen	n. 1492–1585	Maailmankaupan keskuksia.
Madrid, Sevilla	1492–1659	Reconquistan päättyminen, Habsburgien valta, Madrid maailmanvallan pääkaupunkina, Sevilla maailmankaupan keskus.
Amsterdam	n. 1585–1659	Maailmankauppa, porvarikulttuuri, vapaakauppa.
Lontoo	n. 1660	Maailmankauppa, rahoitustoiminta.
Pariisi	1660-?	Absolutismin aika.
Lontoo	1700-l.	Tal. vallankumous, kauppiat ja käsityöläiset.
Manchester, Glasgow	n. 1760-1830/ 1770-1890	Teollinen vallankumous, 1. teollinen metropoli/ laivanrakennuksen keskus.
Pietari, Wien, Lontoo	1700- ja 1800-l.	Sotilaallisen ja imperiaalisen vallan keskuksia.
Pariisi	1800-l. jälkip.- 1914	Kansainvälinen kulttuurin, kaupunkisuunnittelun, muodin ja estetiikan keskus.
Berliini	1840–1930	Tieteen, teknologian ja taiteen keskus.
Tukholma	n. 1945–80	Sosiaalidemokraattinen hyvinvointivaltio.
Tukholma, Helsinki, Kööpenhamina, Oslo. Lontoo ja Pariisi. Amsterdam, Barcelona, Hampuri. Alppimaiden kaupungit, kuten Wien.	1995–	Pohjoismaisen hyvinvointivaltion ja kapitalismin yhdistäminen./ Globaalikaupungit./ Uudistuneet satamakaupungit./ Korkean elintason kaupungit Alppimaisissa.

Taulukko 7. Eurooppalaisten kaupunkien kultaisia kausia esiteollisena, teollisena ja jälkiteollisena aikana. Soveltaen Barker (1952), Hall (1998), Kolbe (2008:43–44), Norwich (2009a). Euroopan jälkiteollisena aikana (n. 1980–) hyvin ovat pärjänneet globaalikaupungit, kuten Lontoo ja Pariisi, mutta myös Pohjoismaiden suurkaupungit, joissa on yhdistetty kapitalismi ja hyvinvointivaltio. Myös osa teollisuus- ja satamakaupungeista on onnistunut uudistautumaan. Alppimaissa useat kaupungit ovat menestyneet hyvin kaupunkivertailuissa. (Miika Norppa).

5.2 Ensimmäisten kaupunkien synty

Teknologiset vallankumoukset: Noin 10 000–5000 vuotta ennen ajanlaskun alkua tapahtui kaksi merkittävää teknologista vallankumousta, joita voidaan kutsua myös innovaatioiksi: maataloudellinen vallankumous eli maanviljelyn kehittyminen sekä kaupunkien synty, eli urbaani vallankumous.

Muutoksen ajurit: Varhaisten kaupunkien synnyssä ja kehityksessä muutoksen ajureita olivat maanviljelyn keksimisestä seurannut mahdollisuus asettua aloilleen, ylijäämätuotannosta lisääntynyt puolustuksen tarve ravinto- ja irtaimistovarastojen turvaamiseksi, ylijäämäpopulaation kehittyminen ravinnonhankinnassa tarvittavan väestöosuuden pienentyessä sekä näin syntyneet mahdollisuudet työnjaossa erikoistumiseen, kuten kaivos- ja rakennustoimintaan, käsityöläisyyteen, kaupankäyntiin ja puolustukseen. Eri keskuksissa tapahtui erikoistumista erilaiseen tuotantoon. Väestön keskittyminen synnytti myös tarvetta hallinnolle, joka usein yhdistyi uskonnollisuuteen.

Kaupunkien yleiset menestystekijät: Varhaisten kaupunkien tärkein yleinen menestystekijä oli sijainti lämpimillä alueilla, viljavien jokilaaksojen sekä kauppa- ja kulkureitteinä toimineiden jokien äärellä. Kauppakaupunkeja perustaneet foinikialaiset hyödynsivät kaupankäynnissään rannikkosijainteja.

Innovaatiot: Mesopotamiassa tehtiin useita merkittäviä keksintöjä, kuten kirjoitus, laskenta, kartat, purjevene, pyörä, hevosvaunut, astronomia ja ajan käsite. Myös egyptiläiset kehittivät kirjoitettua kieltä ja matematiikkaa sekä paperin (papyrus), kalenterin ja varhaiset kellot, lukot, lasin ja kastelujärjestelmiä. Rakentamisessa apuna olivat organisoitu työvoima sekä rampit ja vivut. Veneet kehittyivät aerodynaamisemmiksi. Foinikialaiset kehittivät mm. aakkoset ja tähtien sijaintiin perustuvan navigoinnin ja olivat taitavia laivanrakennuksessa, ylellisyystavaroiden tuotannossa, kaupankäynnissä ja neuvottelussa. Foinikialaisten perustamia kolonioita voidaan myös pitää innovaationa. Minolaiset kehittivät mm. maanalaiset vesiputket ja -viemärit sekä lämmitysjärjestelmän.

Kaupunkien kultaiset kaudet ja kultaisten kausien polkuriippuvuus: Kaupunkien ensimmäiset kultaiset kaudet olivat Mesopotamian alueen kaupungeilla, Egyptin pyramidikaupungeis-

sa, foinikialaisten perustamissa kauppakaupungeissa, Turkin Anatolian kaupungeilla ja Euroopan osalta minolaisen kulttuurin etupäässä Kreetalle synnyttämässä kaupungeissa. Varhaisten kaupunkien kultaisten kausien aiheuttaman polkuriippuvuuden fyysisenä perintönä nykyajalle on säästynyt rakennettua kulttuuriympäristöä ja kulttuuriobjekteja, jota matkailijat käyvät vuosittain suurin joukoin katsomassa. Myös aineeton kulttuurihistoriallinen perintö on osa matkailua ja siihen liittyvää tuotantoa. Pitkä kaupunkihistoria on tehnyt esimerkiksi Kairosta Egyptin pääkaupungin ja miljoonakaupungin.

Kaupunkiroolit: Varhaisissa kaupungeissa tärkeimmät kaupunkiroolit liittyivät puolustukseen (linnoitukset, muurit), uskontoon ja hallintoon (temppelit, hautamonumentit) sekä kaupankäyntiin. Kaupankäynti teki kaupungeista ja erityisesti kaupunkien joistakin osista tärkeitä kohtaamispaikkoja.

Teknologisten muutosten tai innovaatioiden toiminnalliset vaikutukset: Maanviljelyn kehittämisen ja kaupunkien synnyn tärkeimpiä toiminnallisia vaikutuksia olivat ruoantuotannon tehostuminen, ammatillinen erikoistuminen, kaupankäynnin lisääntyminen sekä mahdollisuudet panostaa kaupunkirakentamiseen.

Innovaatioiden diffuusio: Innovaatioiden diffuusion kannalta esiteollisena ajan osalta keskeistä oli maanviljelyksen, kaupunkimaisen asutusmuodon, kaupankäynnin sekä mesopotamialaisten, egyptiläisten ja foinikialaisten keksintöjen leviäminen Eurooppaan.

5.3 Antiikin ajan kaupungit

Teknologiset vallankumoukset: Antiikin ajan tärkeimmät teknologiset vallankumoukset liittyivät kenties kehitykseen rakentamisessa. Antiikin aikana tuotettiin kaupungeja, jotka jo monilta piirteiltään vastasivat oman aikamme kaupungeja.

Muutoksen ajurit: Ateenan kehityksessä tärkeitä muutoksen ajureita olivat raaka-aineköyhyys ja tarve tuoda ruokaa sekä näin perustaa kolonioita sekä kehittää satamaa ja merenkulkua. Lyödyn rahan käyttöönotto oli merkittävä uudistus ja liittyi kaukokauppaan ja kolonoihin. Antiikin Kreikassa kehittynyt kaavoitus mahdollisti aiempaa järjestelmällisemmän kaupunkirakentamisen.

Rooman kehityksessä tärkeitä muutoksen ajureita olivat korkealaatuinen insinööritaito ja osaaminen rakentamisessa, erityisesti holvikaari- ja betonirakentamisessa sekä infrastruktuurirakentaminen. Laajat tieverkot ja sillat mahdollistivat liikkumisen ja Rooman laajentamisen uusille alueille. Kaupunkien levittäytymistä edisti sotilasleirirakentaminen ja kasvua akveduktien rakentaminen. Kaupunkien kasvu ja tarve tuoda ruokaa muualta johti satamien kehittämiseen. Viihdefunktion voimakas korostuminen toi kaupunkien toimintoihin muutosta. Konstantinopolin voimistumisessa tärkein muutoksen ajuri oli Rooman valtakunnan jakautuminen kahtia.

Kaupunkien yleiset menestystekijät: Antiikin ajan kaupunkien tärkein yleinen menestystekijä liittyi sijaintiin Välimerellä, missä sivilisaation kehitys oli pisimmällä. Ateena ja Rooma sijaitsivat molemmat meren läheisyydessä ja niillä oli suuret satamat, jotka mahdollistivat elintarvikkeiden ja muiden hyödykkeiden tuonnin ja toisaalta myös tuotteiden viennin. Roomalaiset kehittivät laivastoa ja merilogistiikkaa. Rooma sijaitsee myös joen varrella, mikä sekin mahdollisti liikkumisen ja logistiikan. Roomasta tekivät vahvan sen hyvin organisoitu armeija, valloitukset, tieverkostot, akveduktit ja koloniat. Ateenassa yksi vetovoimatekijöistä oli kouluttautumismahdollisuus. Koulutus toi Ateenaan sivistystä sekä luovaa ja osaavaa työvoimaa. Myös demokratian ansiosta Ateenan arvoperusta oli osalle väestöstä mahdollistava. Sekä Ateenassa että Roomassa orjatyövoima suurelta osin mahdollisti tämän erikoistumisen.

Innovaatiot: Ateenan tärkein tärkeimpiä innovaatioita olivat koloniat (tosin jo foinikialaisilla) ja siihen liittynyt kulttuuri-imperialistisuus, demokratia ja sivistys sekä laajamittainen kaivos-toiminta (hopea) ja lyöty raha. Kreikassa kehitettiin myös kartografia, nosturit, vinssit, vivut, astrolabit, majakat ja vesivoima. Rooman tärkein innovaatio oli valloittajakaupunkimalli, jonka mahdollistajat olivat teknologisia, logistisia ja hallinnollisia: mittavan ja laadukkaan tieverkon ja sotilasleirien rakentaminen ja kaupunkien laajamittainen perustaminen. Rooma myös arkkitehtonisin keinoin tehtiin näyttämään mahtavalta – siihen haluttiin liittyä. Rooma myös omaksui luontevasti kreikkalaisten keksintöjä. Tietynlainen innovaatio, joskin ehkä osin tahaton, oli myös Rooman muodostuminen maailman ensimmäiseksi miljoonakaupungiksi, mikä mahdollisti kasautumisen tuottamat edut. Konstantinopolin tärkein innovaatio, jos sitä voi sellaiseksi kutsua, oli toimia Silkkiteien kaupan keskuksena.

Kaupunkien kultaiset kaudet ja kultaisten kausien polkuriippuvuus: Antiikin ajan loisteliaimmat kultaiset kaudet olivat Ateenalla, Roomalla ja Konstantinopolilla, vaikka antiikin Kreikassa menestyivät toki monet muutkin kaupunkivaltiot ja myös monet roomalaiset kaupungit kehittyivät voimakkaiksi. Antiikin Ateenan, Rooman ja Konstantinopolin kultaisten kausien tärkeimpänä polkuriippuvuutena tai näkyvänä perintönä ovat matkailijoiden suosimat antiikin ajan nähtävyydet näissä kaupungeissa ja eri puolilla Eurooppaa. Ateenaa pidetään laajemminkin kulttuurisesti eurooppalaisen kulttuurin kehtona. Roomaa kutsutaan ikuisiksi kaupungiksi, mikä pitää sisällään ajatuksen Rooman pitkän kaupunkiperinnön suomasta suojasta myös tulevaisuuden haasteissa. Konstantinopoli (nyk. Istanbul) on nykyisin Euroopan suurin kaupunki. Ateenalle ja Roomalle historiallinen merkitys on tuonut pääkaupunkiaseman ja pääkaupunkiasemasta syntyneet edut.

Kaupunkiroolit: Antiikin ajan tärkeimmillä kaupungeilla oli useita kaupunkirooleja. Ateena oli mm. hallintokaupunki, sivistys- ja kulttuurikaupunki, kauppakaupunki ja logistiikkakaupunki (Pireus). Sivistyskaupunkirooli synnytti modernin kampuksen esikuvan ja kulttuurikaupunkirooli teatterirakentamisen. Viihdekaupunkiroolia edusti urheilurakentaminen. Monet tempelit kertovat uskonnon tärkeästä roolista antiikin Ateenassa. Agora kehittyi kaupalliseksi,

hallinnolliseksi ja uskonnolliseksi kohtaamispaikaksi. Logistiikka- ja kauppakaupunkirooleihin liittyi sataman kehittäminen ja muurien rakentaminen Pireuksen ja Ateenan välille.

Rooma toimi hallintokaupunkina, valloittajakaupunkina, kauppakaupunkina, logistiikkakaupunkina (Ostia) ja viihdekaupunkina. Kaikki nämä roolit toivat mukanaan omat fyysiset ilmentymänsä: hallintorakennukset, palatsit, suuret torit ja kauppahallit, satamat. Valloittajakaupungin toiminta realisoitui fyysisesti muurien ja sotilasleirien rakentamisessa (monessa kaupungissa symmetrisessä ruutukaavassa) sekä satamatoimintojen ja merilogistiikan kehittämisessä. Uskonnolla oli myös vahva merkitys Roomassa, mikä kuvastui temppeli- ja basilikarakentamisena. Konstantinopoli oli Bysantin imperiumin keskuksena merkittävä hallintokaupunki sekä kauppa- ja logistiikkakaupunki.

Kohtaamispaikat: Antiikin Ateenassa luotiin malli kaupunkien tärkeimmälle julkiselle kohtaamispaikalle, eli torille: Agora. Antiikin Kreikassa ihmisten kokoontumiset liittyivät mm. kaupankäyntiin, uskontoon, teatteriin ja urheiluun. Tärkeä kohtaamispaikka oli myös Platonin Akademia. Roomassa Agoran vastine oli Forum Romanum. Forum ympäristöineen kehittyi kaupalliseksi, hallinnolliseksi, uskonnolliseksi, kulttuuriseksi (teatterit, kylpylät) ja viihteelliseksi (suuri amfiteatteri ja areena) kohtaamispaikaksi. Viihteeseen lukeutuivat teatterin ohella mm. hevosajot, gladiaattorinäytökset ja meritaistelut. Pompeijista tiedämme, että katuravintoloilla oli tärkeä merkitys roomalaisessa kulttuurissa.

Teknologisten vallankumousten tai innovaatioiden toiminnalliset vaikutukset: Muutosten tärkeimpiä toiminnallisia vaikutuksia Ateenassa olivat kaupankäynnin vilkastuminen lyödyn rahan myötä. Ammatillinen erikoistuminen, osin orjatyövoiman ansiosta, mahdollisti vapaaajan lisääntymisen ja siten kaupunkien koulutus-, kulttuuri- ja viihdefunktion voimistumisen. Rooman tierakentaminen puolestaan mahdollisti nopeamman liikkumisen ja yhdessä sotilasleirirakentamisen kanssa se helpotti laajan valtakunnan hallitsemista.

Innovaatioiden diffuusio: Innovaatioiden diffuusion kannalta huomionarvoista oli se, että kreikkalaiset ja etenkin roomalaiset levittivät ruutukaavaan perustuvan kaupunkirakentamisen mallin eri puolille Eurooppaa, Lähi-Itään ja Pohjois-Afrikkaan. Roomalaiset omaksuivat paljon käytäntöjä antiikin Kreikasta, mutta kehittivät niitä myös eteenpäin. Roomalaisten rakentaman tieverkon rakentaminen edisti ideoiden ja asioiden leviämistä Euroopassa. Kulttuurisesti yhtenäisen Euroopan muodostuminen alkoi antiikin aikana.

5.4 Keskiajan kaupungit

Teknologiset vallankumoukset? Keskiajan tärkeimpiä teknologisia uudistuksia oli varhaisen teollisuuden kehittyminen. Sodankäynnissä kierroksia lisäsi ruudin ja ruudilla toimivien aseiden keksiminen. Laivanrakennus ja purjehdus kehittyivät.

Muutoksen ajurit: Keskiajalla eurooppalaisten kaupunkien muutoksessa tärkeimpiä ajureita olivat epävakaat ajat ja siihen liittyen puolustustarpeen korostuminen, tautiepidemiat sekä näihin liittynyt kaupunkien kuihtuminen. Yläluokkaa muutti varhaiskeskiajalla pois kaupungeista ja myöhäiskeskiajalla kaupunkeihin.

Kaupunkien yleiset menestystekijät: Kaupunkien yleisistä menestystekijöistä islamilaisessa Espanjassa korostuivat sijainti joen varrella mm. Córdobassa ja Sevillassa. Islamilaisessa Espanjassa panostettiin koulutukseen ja sivistykseen, mikä synnytti informaatiota sekä osaavaa ja luovaa työvoimaa. Koulutus saattoi olla kaupungin vetovoimatekijä mm. Toledossa. Islamilaisessa Espanjassa arvoperusta oli jossain määrin mahdollistava, sillä siihen liittyi ainakin joinakin aikoina uskonvapaus.

Pariisi sijaitsi joen rannalla ja siellä sijaitsi jo 1100-luvulla yliopisto. Pariisi ja muut keskiajan varhaiset yliopistokaupungit houkuttelivat ja synnyttivät osajia sekä keräsivät investointeja. Myös Ghent ja Brugge sijaitsivat joen rannalla ja ne hyötyivät varhaisen teollisen elinkeinon kehittämisestä sekä siihen liittyneestä kaupankäynnistä. Genova ja Venetsia hyödynsivät sijaintiaan meren rannalla, kehittivät vahvat laivastot ja rakensivat linnoituksia eri puolille Välimerä. Hansakaupungit hyödynsivät merenranta- ja jokivarsisijaintejaan. Laivanrakennus kehittyi ja kauppa oli turvallista käydä linnakemaisissa kaupungeissa. Turvallisuutta, vakautta ja toimivuutta hansaliitolle toi kansainvälinen henkilötason verkostoituminen sekä kaupunkien välinen yhteistyö.

Maaseutukaupungit hyötyivät sijainnistaan tuotantopaikoilla. Kaupunkivaltiot sijoittuivat usein maatalousalueiden keskelle, tärkeille kauppateille. Italian kaupunkivaltiot hyötyivät keskinäisestä kilpailusta ja yhteistyöstä, mutta myös sotivat keskenään. Italian kaupunkivaltioihin perustettiin varhain yliopistoja, jotka edesauttoivat niiden menestystä.

Innovaatiot: Islamilaisen Espanjan tärkeimpiä innovaatioita olivat länsimaisen (kreikkalaisen) tieteen saavutusten hyödyntäminen, kristillisen maailman hajaannuksen hyödyntäminen sekä persialaisten oppien tuominen osaksi islamilaista Espanjaa. Tämän innovaation jatke oli islamilaisen Espanjan edistysaskelten omaksuminen ja leviäminen muualla Euroopassa.

Muita keskiajan innovaatioita olivat ensimmäisten yliopistojen perustaminen (esim. Pariisi, 1100-luvun renessanssin keskus), varhaisen teollisen tuotannon kehittyminen ja keskittyminen (Ghent, Brugge), kaukokaupan avautuminen meriteitse merenkulkutaidon kehittymisen, vahvojen laivastojen ja ristiretkien myötä (merivallat Genova, Venetsia, Pisa), kaupunkien poliittinen autonomia (Italian kaupunkivaltiot) sekä hansaliiton organisoitunut kauppa ja purjehdus. Keskiajan yksittäisistä keksinnöistä tärkeimpiä olivat mm. astrolabi, kompassi, silmälasit, tuulimylly, ruuti ja ruudilla toimivat aseet, mekaaninen kello ja kirjan painaminen irtokirjaimin.

Kaupunkien kultaiset kaudet ja kultaisten kausien polkuriippuvuus: Keskiajalla eurooppalaisista kaupungeista kultainen kausi oli useilla islamilaisen Espanjan kaupungeilla, kuten Cór-

doballa (kalifaatin pääkaupunki), Sevillalla (kauppakaupunki) ja Toledolla (koulutuskaupunki), Pariisilla 1100-luvun renessanssin pääkaupunkina, Ghentilla ja Bruggellä teollisuuskaupunkeina sekä Genovalla, Venetsialla ja Pisalla merivaltoina. Myöhäiskeskiaika oli myös italialaisten sisämaan kaupunkivaltioiden menestyksen aikaa. Hansaliiton kaupungit kukoistivat kauppaja- ja logistiikkakaupunkeina.

Islamilaisen Espanjan kultaisen kauden polkuriippuvuus tai perintö liittyy rakennettuun kulttuuriperintöön, joka on suosittu, eurooppalaisittain eksoottinen matkailunähtävyys. Espanjalaisessa kulttuurissa on kuitenkin myös monella muulla osa-alueella havaittavissa islamilainen historia. Pariisin nousemisen 1100-luvulla kukoistukseensa voi nähdä askelina sillä polulla, joka on johtanut Pariisin Ranskan pääkaupungiksi ja Lontoon ohella Euroopan tärkeimmäksi globaali-kaupungiksi. Keskiajan yliopistokaupungeista osa on yhä merkittäviä yliopistokaupunkeja. Ghent ja Brugge ovat kauniin rakennetun ympäristönsä takia suosittuja matkailukaupunkeja. Genova on yhä merkittävä satamakaupunki. Venetsiaa pidetään yleisesti yhtenä Euroopan kauneimmista kaupungeista ja kaupunki elää matkailusta. Hampuri on Saksan toiseksi suurin kaupunki ja merkittävä satamakaupunki. Hansakaupungit ovat matkailukohteita ja niissä on säilynyt mm. laivanrakennusperintöä.

Kaupunkiroolit: Islamilaisessa Espanjassa Córdobaolla oli rooli hallintokaupunkina, Toledolla koulutuskaupunkina. Islamilaisessa Espanjassa vauraus näkyi suurten moskeijoiden rakentamisena, kylpylärakentamisena sekä vihersuunnittelun tulona osaksi kaupunkeja, erityisesti puutarhoissa. Yliopistokaupunkien synty tapahtui keskiajalla. Puolustusroolilla oli epävakaiden aikojen takia kaupungeissa keskeinen osa, se näkyi vallihautoina, kaupunginmuureina ja -portteina, linnoina ja linnoituksina. Uskonnolla oli keskiajalla erittäin tärkeä rooli kaupungeissa. Osa kaupungeista rakentui oikeastaan ensisijaisesti uskonnon varaan, eräänlaisina katedraalikaupunkeina. Varhaiset teollisuuskaupungit saivat tehtaita. Kauppaja- ja satamakaupunkeihin rakennettiin toreja, tehtaita, satamia, telakoita, satamanostureita, suuria muurirakennelmia ja vahvoja portteja hyökkäysten varalta. Kaupungintalot rakennettiin kuvastamaan kaupunkien itsenäistä asemaa ja kilita- ja kauppiastalot kauppiaiden vaurautta. Mahtavat katedraalit kuvastivat uskonnon suurta merkitystä ja kauppakaupunkien vaurautta.

Kohtaamispaikat: Kohtaamispaikkojen näkökulmasta kaupungit monin paikoin menettivät merkitystään varhaiskeskiajalla. Kuitenkin esimerkiksi islamilaisessa espanjassa kaupungit olivat sydänkeskiajalla vahvoja. Kaupungit myös säilyttivät asemansa etenkin kirkolliseen elämään liittyvien tapahtumien paikkoina ja markkinapaikkoina, vaikka markkinoita järjestettiin myös maaseudulla. Kaupungit paransivat keskiajalla asemiansa oppimiskeskuksina. Keskiajan kaupungeissa sosiaalisen elämän keskuksina toimivat killat ja ammattikuntalaitokset. Keskiajalla kaupunkien keskusaukioita ryhdyttiin suunnittelemaan aiempaa määrätietoisemmin. Myöhäiskeskiajalla kaupunkien merkitys jälleen vahvistui.

Teknologisten vallankumousten tai innovaatioiden toiminnalliset vaikutukset: Keskiajan muutosten vaikutuksia olivat mm. kaupunkien puolustusroolin vahvistuminen, yliopistojen muodostuminen kohtaamispaikoiksi, kaupunkien muodostuminen omiksi poliittisiksi koko-

naisuuksikseen, eurooppalaisen vallan palauttaminen Välimerellä reconquistan ja ristiretkien myötä, teollisuuskaupunkien kehittyminen ja kiltajärjestelmien kehittyminen hansakaupungeissa. Myöhäiskeskiajalla kauppa alkoi vilkastua laivanrakennuksen ja purjehduksen kehittymisen myötä.

Innovaatioiden diffuusio: Innovaatioiden diffuusion näkökulmasta keskiajalla kiinnostavaa oli tapa, jolla islaminuskaiset hyödynsivät eurooppalaista tutkimusta ja toisaalta se, kuinka islamilaisen Espanjan edistysaskelista myöhemmin otettiin oppia Euroopassa. Keskiajan kaupunkirakentamisessa selkeimmät yhtenäiset piirteet olivat muurein ympäröityjen ja linnoin varustettujen, epäsäännölliseen katuverkkoon perustuvien kaupunkien diffuusio sekä yliopistojen ja roomalaisen ja goottilaisen katedraalirakentamisen leviäminen eri puolille Eurooppaa.

5.5 Renessanssin ajan kaupungit

Teknologiset vallankumoukset: Tärkeimpinä teknologisia vallankumouksia tai innovaatioita renessanssin aikana olivat suurten löytöretkien aika, tieteellinen vallankumous sekä kaupallinen ja rahataloudellinen vallankumous. Tavattoman monialaisen edistyksen takia renessanssia voidaan pitää myös omana vallankumouksenaan.

Muutoksen ajurit: Renessanssiajalla muutoksen ajureita kaupunkien kehityksessä olivat järjestyksen tavoittelu keskiajan epäjärjestyksen jälkeen. Tämä liittyi mm. koulutukseen. Kaupungeissa muutosta toi myös kaupunkisuunnittelun aseman vahvistuminen sekä linnoitusten kehittäminen aiempaa tehokkaampien tykkien takia. Maailmankauppa aiheutti muutosta maailmanvallan maantieteessä heikentäen Välimeren merkitystä ja parantaen Atlantin rannikon (erit. Lissabon) asemia.

Kaupunkien yleiset menestystekijät: Italian renessanssikaupunkien yleisiä menestystekijöitä olivat mm. sijainti meren rannalla (Venetsia, Genova), yliopistojen tuottama sivistys sekä luova ja osaava työvoima, elinkeinoelämän, erityisesti pankkitoiminnan (Firenze), vahvuus, mutta myös teollisen tuotannon vahvistuminen. Italialaiset kaupungit saivat hyötyä pitkästä kaupunkiperinnöstään. Yläluokka tuki ylellisyystuotteiden tuotannon kehittymistä. Varakkaat mesenaatit tukivat taiteen ja tieteen kehitystä sekä rakennushankkeita. Italian kaupungeissa muutosta toi myös kaupungin kehittämiseen omistautunut hallinto. Kaupungit paitsi kilpailivat ja sotivat, tekivät myös yhteistyötä. Hansakaupungin menestystekijöitä on tarkasteltu yllä keskiajan kaupunkien yhteydessä. Autoritäärisen valloittajavaltion, Osmanien valtakunnan, pääkaupunki Konstantinopoli kukoisti merenrantakaupunkina – laivastonsa, armeijan ja kaupallisen sillanpääasemansa varassa. Lissabon hyötyi sijainnistaan Atlantin valtameren rannalla, laivanrakennuksesta ja laivastostaan sekä yhteyksistä kaukomaihin. Lissabonin lähellä toimi Coimbran yliopisto jo keskiajalla. Antwerpen hyötyi myös sijainnistaan meren äärellä sekä laivastostaan ja asemastaan maailmankaupan keskuksena. Madridin sijainti asettui keskelle maata ja kaupunki toimi maailmanvallan pääkaupunkina. Sevillasta oli jokea myöten yhteys Atlantille. Espanjassa toimi 1500-luvun lopulla jo ainakin yhdeksän yliopistoa.

Innovaatiot: Määrätietoisena edistyksen tavoitteluna renessanssi ja sen hedelmien hyödyntäminen voidaan itsessään nähdä innovaationa, joka johti hallinnollisesti ja taloudellisesti aiempaa järjestäytyneempien ja sivistyneempien kaupunkiyhteisöjen kehittymiseen. Myös kaupunkien kyky hyödyntää asemaa paavinvallan (Rooma) sekä maailmankaupan keskuksena olivat innovaatioita, jotka muokkasivat huomattavasti kaupunkien keskinäisiä voima-suhteita. Renessanssin ajan keksinnöistä tärkeimpiä oli painokone, joka tuli edistämään tiedonvälitystä vallankumouksellisella tavalla.

Kaupunkien kultaiset kaudet ja kultaisten kausien polkuriippuvuus: Kultaisia kausia renessanssin aikana oli useilla italialaisilla renessanssikaupungeilla, kuten Firenzellä, Milanolla, Genovalla ja Venetsialla sekä Krakovalla Puolan pääkaupunkina ja sisämaan kauppakaupunkina ja Saksassa Nürnbergillä Pyhän saksalais-roomalaisen keisarikunnan valtiopäiväkaupunkina, kauppakaupunkina ja saksalaisen renessanssin keskuksena. Saksalaiset hansakaupungit, kuten Lyypekki, Köln, Bremen, Hampuri, Wismar, Rostock, kukoistivat tuotannon, kaupan ja purjehduksen ansiosta. Konstantinopoli kukoisti osmanien valtakunnan pääkaupunkina, Silkkitien kaupan keskuksena ja merivaltana rakentaen suuren basaarin, palatsin ja näyttäviä moskeijoita, mutta säilyttäen monikulttuurisuuden. Rooma toimi paavinvallan keskuksena, Lissabon ja Antwerpen maailmankaupan keskuksina. Madridin ja Sevillan kultaisten kausien taustalla oli reconquistan päättyminen, Habsburgien valta, Madridin asema maailmanvallan pääkaupunkina ja Sevillan asema maailmankaupan keskuksena.

Renessanssin ajan kultaisten kausien polkuriippuvuus tai perintö näkyy renessanssiajan kaupungeissa näyttävänä rakennettuna kaupunkiympäristönä, taideaarteina sekä näihin kohdistuvana kulttuurimatkailuna. Osa renessanssiajalla kukoistaneista kaupungeista (esim. Firenze) on yhä merkittäviä yliopistokaupunkeja. Milano on nykyisin Italian vaurain ja suurin kaupunki. Rooma on Italian pääkaupunki, Vatikaani katolisen uskonnon pääkaupunki ja ”pyhä kaupunki”. Lissabon on pääkaupunki, merkittävä matkailukaupunki ja satamakaupunki, Antwerpen matkailu- ja satamakaupunki, Madrid Espanjan suurin kaupunki ja pääkaupunki, Sevilla Andalusian merkittävin kaupunki ja matkailukaupunki. Renessanssiajan linnoituskaupungit ovat nekin merkittäviä kulttuurihistoriallisia nähtävyyksiä.

Kaupunkiroolit: Kaupunkiroolit näkyivät renessanssin aikana kauppakaupungeissa satamanoistureina, laivanrakennustoimintana, laivastoina, suojautumisena ryöstöiltä, torikauppana ja katedraalirakentamisena. Pankkikaupungeissa vauraus näkyi varakkaiden sukujen palatsirakentamisena sekä mesenaattihankkeina. Ensimmäiset pörssit avattiin renessanssin aikana. Pyhissä kaupungeissa katedraali- ja kirkkorakentaminen jatkui. Puolustuskaupungeissa rakennettiin symmetrisiä bastionilinnoituksia.

Kohtaamispaikat: Kohtaamispaikkojen näkökulmasta kaupunkien keskustoihin ja/tai jonkin verran keskustojen ulkopuolelle sijoittuneet kaupunkipalatsit nousivat yksityisten tilaisuuksien tapahtumispaikoiksi. Palatsirakentamiseen liittyi puutarhasuunnittelun kehittymistä. Päätäjät kohtasivat hallintorakennuksissa, kuten Firenzen Signoriassa. Julkisten tilojen

osalta torien ja aukoiden suunnittelu kehittyi. Yliopistot vahvistivat asemaansa kohtaamispaikkoina. Ensimmäisiä pörssejä avattiin. Koulutusta vaativien kaupunkiammattien kehittyminen merkitsi kaupunkien voimistumista ja uudenlaisten palveluympäristöjen kehittymistä.

Teknologisten vallankumousten tai innovaatioiden toiminnalliset vaikutukset: Teknologisten vallankumousten tai innovaatioiden toiminnallisia vaikutuksia olivat maailmankuvan laajentuminen, tieteellisen maailmankuvan kehittyminen, maailmankaupan alkaminen ja pankkitoiminnan kehittyminen. Renessanssiin liittyi taiteen merkityksen korostuminen.

Innovaatioiden diffuusio: Innovaatioiden diffuusion kannalta renessanssin ajassa huomionarvoista oli italialaisen renessanssiarkkitehtuurin, -puutarhan ja -taiteen sekä pankkitoiminnan leviäminen eri puolille Eurooppaa. Yliopistojen ja varhaisen teollisuuden leviäminen jatkui.

5.6 Barokin ajan kaupungit

Teknologiset vallankumoukset: Barokin ajan tärkeimmät teknologiset vallankumoukset tai innovaatiot olivat maatalouden vallankumous ja ensimmäinen teollinen vallankumous. Löytötieteen aika, tieteellinen vallankumous sekä kaupallinen ja rahataloudellinen vallankumous jatkuivat barokin aikana. Ensimmäiseen teolliseen vallankumoukseen (mm. höyrykone, kehrulaitteet) kytkeytyi ensimmäinen Kondratievin sykli.

Muutoksen ajurit: Barokin ajalla tärkein kaupunkien kehitykseen vaikuttanut muutoksen ajuri oli harvainvalta. Moni kuninkaallinen hakeutui asumaan maaseudulle tai erilliseen, pienempään hallintokaupunkiin. Kuninkaallisten perässä muuttivat hovit. Kuninkaallisilla oli kuitenkin suuremmissa kaupungeissa kaupunkipalatsia, joten huomio suurtenkaan kaupunkien kehittämisestä ei kokonaan poistunut. Muutoksen ajureina toimivat myös edellä mainitut vallankumoukset, erityisesti maailmankauppa, joka vei valtaa Välimereltä Pohjanmerelle.

Kaupunkien yleiset menestystekijät: Kaupunkien yleisiä menestystekijöitä barokin ajalla olivat Amsterdamin osalta merenrantasijainti ja laivasto, mahdollistava arvoperusta (uskonvapaus, vapaakauppa, porvarikulttuuri yhteiskunnallisen aseman periytymiseen perustuvan aatelisuuden sijaan), mesenaatit sekä tutkimus, joka synnytti sivistystä sekä luovaa ja osavaa työvoimaa (Amsterdamin yliopisto per. 1632). Lontoon kukoistus liittyi yhteyteen merelle, laivastoon ja näihin kytkeytyneeseen maailmankauppaan sekä myöhemmin taloudelliseen vallankumoukseen, jossa pankkiireilla, kauppiailta ja käsityöläisillä oli tärkeä rooli. Absolutismin ajan Pariisissa korostui kaupunkirakentamiseen, kuten palatseihin, puistoihin, aukioihin ja ensimmäisiin bulevardeihin panostaminen. Samoin oli etenkin Pietarissa. Nousevat teollisuuskaupungit, kuten Manchester ja Glasgow, hyötyivät sijainnistaan joen rannalla lähellä merta ja meren rannalla. Teollinen edelläkävijyys oli tärkeää. Merenrantasijainnista strategisella paikalla hyötyivät myös laivastokaupungit, joihin tehtiin myös julkisia investointeja.

Innovaatiot: Barokin aikakauden tärkeimpiä innovaatioita olivat muun muassa höyrykone, erilaiset kehruu- ja kudontalaitteet, kylvökone, puimakone ja kocsin käyttö, jotka edistivät kaivostoimintaa, teollisuutta ja maataloutta.

Kaupunkien kultaiset kaudet ja kultaisten kausien polkuriippuvuus: Kultaisia kausia barokin aikana oli Amsterdamilla ja Lontoolla maailmankaupan keskuksina. Lontoo oli myös merkittävä rahoitustoiminnan ja taloudellisen vallankumouksen keskus. Pariisin kultainen kausi liittyi absolutismiin: kaupunkia rakennettiin näyttävästi kuninkaiden määräyksestä. Pariisin tavoin Pietari, Wien ja Lontoo olivat sotilaallisen ja imperiaalisen vallan keskuksia. Manchester oli teollisen vallankumouksen keskus ja Glasgow laivanrakennuksen keskus.

Barokin ajan kultaisten kausien aiheuttama polkuriippuvuus tai perintö näkyy Amsterdamissa, Lontoossa ja Pariisissa pääkaupunkiasemassa. Lontoo on Euroopan merkittävän globaali- ja pankkikaupunki. Kaikki barokin aikana kukoistaneet kaupungit ovat rakennusperintönsä ja taideaarteidensa takia suosittuja kulttuurimatkoille. Amsterdamin ja Lontoon kansainvälisyys on osin perua jo barokin ajalta. Amsterdamissa on jäljellä vapaakaupan tuomaa liberaalia perinnettä.

Kaupunkiroolit: Kaupunkiroolien tuoma vauraus näkyi barokin aikana kaupunkikeskustojen kehittämisessä Amsterdamin kauppa- ja logistiikkakaupungissa porvaristolaina, satama- ja kanavarakentamisena. Imperiaalisissa hallintokaupungeissa nähtiin palatsi-, aukio- ja puistorakentamista.

Kohtaamispaikat: Kohtaamispaikkojen osalta barokin aikana kuninkaallisissa hoveissa tavattiin maaseutupalatseissa ja -kartanoissa järjestetyissä juhlissa. Hallitsijoilla oli yleensä palatseja myös suuremmissa kaupungeissa tai niiden läheisyydessä kohtaamisten takia. Kaupunkeihin rakennettiin uusia julkisia tiloja, kuten puistoja ja aukioita. Barokin aika merkitsi kansainvälisen matkailun kehittymistä. Yläluokka kohtasi toisiaan matkoillaan ulkomaisissa kaupungeissa.

Teknologisten vallankumousten tai innovaatioiden toiminnalliset vaikutukset: Teknologisten vallankumousten tai innovaatioiden toiminnallisia vaikutuksia barokin aikana oli kaupunkien väestönkasvu maataloustuotannon kehittymisen ja teollisuustyöpaikkojen lisääntymisen myötä. Löytöretkien aika sekä kaupallinen ja rahataloudellinen vallankumous vaikuttivat maailmanvaltakuntien kasvuun ja elävöitymiseen.

Innovaatioiden diffuusio: Innovaatioiden diffuusion kannalta barokin aikana ranskalainen aukio- ja puistorakentaminen sekä näyttävä barokkiarkkitehtuuri levisivät eri puolille Eurooppaa. Kuninkaallisen palatsirakentamisen mallit kulkeutuivat nekin maasta toiseen. Löytöretket toivat Eurooppaan uutuusia muualta maailmasta.

5.7 Teollisen ajan kaupungit

Teknologiset vallankumoukset: Teollisen ajan tärkeimmät teknologiset vallankumoukset tai innovaatiot olivat maatalouden vallankumous, liikenteen vallankumous, toinen teollinen vallankumous ja tieteellis-tekninen vallankumous. Teolliseen aikaan kytkeytyivät Kondratievin sykli 1.–4., joista ensimmäinen, barokin ajalla alkanut liittyi höyrykoneeseen ja kehruteknologiaan, toinen rautateihin ja teräkseen, kolmas sähkötekniikkaan ja kemiaan ja neljäs autoihin ja petrokemikaaleihin.

Muutoksen ajurit: Teollisena aikana kaupunkien muutoksen ajureita olivat ennen kaikkea teollistuminen ja liikenteen – niin kaupunkien välisen kuin sisäisen – kehittyminen. Teollistuminen lisäsi tuotantoa, kauppaa, liikennettä, tuotteiden saatavuutta ja kulutusta.

Kaupunkien yleiset menestystekijät: Kaupunkien yleiset menestystekijät liittyivät usein sijaintiin meren rannalla suoraan tai saavutettavuuteen joen kautta (Glasgow, Manchester, Pietari, Lontoo, Hampuri, Tukholma). Merenrantasijainnista hyötyivät myös useat suosiota kasvattaneet resort-kaupungit. Teollisuusaikana menestyneitä sisämaan joenrantakaupunkeja ovat Wien ja Lontoo. Osa resort-kaupungeista taas hyödynsi kuumia lähteitä, osa vuoristosijaintia ja osa sijaintia kulttuurihistoriallisten nähtävyyksien äärellä. Junayhteyksien ja myöhemmin lentokenttien rakentaminen paransi yhteyksiä eri maiden, seutujen ja kaupunkien välillä. Laaja teollisuustoiminta oli menestyksen resepti mm. Manchesterissa ja Glasgow:ssa. Kansallisen vallan keskittyminen oli menestystekijä esim. Pietarissa, Wienissä ja Lontoossa. Tämä merkitsi panostamista kaupunki- ja kulttuurirakentamiseen, joka teki kaupungeista houkuttelevia mm. taiteilijoille ja yläluokalle. Lontoo oli suurkaupunkina houkutteleva työpaikkana ja markkinana yrityksille. Kaupunkielämän laatua nosti esimerkiksi Lontoossa ja Pariisissa panostaminen julkisiin puistoihin. Pariisissa panostettiin laajemminkin kaupunkisuunnitteluun, infrastruktuuriin, raideliikenteeseen, kulttuuriin ja yksityisellä puolella houkuttelevaan suurkaupunkimaiseen palvelutarjontaan. Pariisin vapaamielinen ilmapiiri houkutteli taiteilijoita ja taiteilijat mesenaatteja. Berliinissä panostettiin tieteeseen, mikä houkutteli tiedemiehiä. Berliinin ilmapiiri oli vielä 1920-luvulla vapaamielinen ja siten houkutteleva taiteilijoille. Pariisin tavoin myös Berliinissä toteutettiin suurkaupunkirakentamista liikennejärjestelmiseen, infrastruktuureineen ja suurkaupunkipalveluineen. Tukholman menestystekijät liittyivät 1900-luvulla mm. toimivaan hallintoon ja tasa-arvoiseen yhteiskuntajärjestelmään.

Innovaatiot: Teollisen aikakauden tärkeimmät keksinnöt liittyivät maatalouden ja teollisuuden koneisiin, jotka tehostivat maatalous- ja teollisuustuotantoa, liikennevälineisiin, jotka nopeuttivat liikkumista kaupunkien sisällä ja kaupunkien välillä sekä terveydenhuoltoon, joka alensi kuolleisuutta ja pidensi elinikää ja siten kasvatti kaupunkien väestöjä. Laajamittainen infrastruktuurirakentaminen kaupungeissa oli uudistus, joka paransi merkittävästi kaupunkien elinoloja. Hyvinvointivaltio oli yksi teollisen aikakauden jälkipuoliskon huomattavimmista keksinnöistä.

Kaupunkien kultaiset kaudet ja kultaisten kausien polkuriippuvuus: Kultaisia kausia teollisena aikana oli Manchesterillä ensimmäisenä teollisena metropolina, Glasgow:lla laivanrakennuksen keskuksena, Pietarilla, Wienillä ja Lontoolla sotilaallisen ja imperiaalisen vallan keskuksina, Pariisilla kansainvälisenä kulttuurin, kaupunkisuunnittelun, muodin ja estetiikan keskuksena, Berliinillä tieteen, taiteen ja teknologian keskuksena. Kylpylä-, resort- ja viihdekaupunkien nousu liittyi mm. yläluokan vapaa-aikaan sekä liikkumisen nopeutumiseen. Satamakaupungit kukoistivat tavaramäärien kasvaessa teollisen tuotannon ja kaupankäynnin lisääntymisen myötä. Tukholma toimi sosiaalidemokraattisen hyvinvointivaltion esikuvana ja julkisena palvelukaupunkina.

Teollisen ajan kultaisten kausien aiheuttama polkuriippuvuus tai perintö näkyy Manchesterissä teollisen perinnön hyödyntämisessä matkailussa ja Glasgow'ssa satama-alueiden hyödyntämisena rakentamiskohteena. Entinen imperiaalinen Wien on nykyisin kansainvälinen hallintokaupunki, Lontoo globaalikaupunki ja Pietari Venäjän toiseksi suurin kaupunki. Matkailu on kaikissa kolmessa tärkeä tulonlähde. Pariisi on edelleen kansainvälinen muodin ja kulttuurin keskus, globaalikaupunki ja pääkaupunki. Berliini on yhä merkittävä yliopistokaupunki, pääkaupunki ja boheemikaupunki. Tukholmassa näkyy yhä monin tavoin sosiaalidemokraattisen kansankoti-ajattelun vaikutus. Kylpylä-, resort- ja viihdekaupungit ovat monet yhä matkailukaupungeja – myös perinteisyytensä takia. Osa suurista satamakaupungeista on säilyttänyt asemansa. Vanhat kaivoskaupungit ja kaivokset ovat myös matkailunähtävyyksiä ja osa kaivoskaupungeista on edelleen toiminnassa.

Kaupunkiroolit: Kaupunkiroolien ja niiden tuoman vaurauden vaikutus näkyi kaupunkikeskustojen kehittämisessä teollisuuskaupungeissa tehtaina, imperiaalisissa kaupungeissa näyttävänä kaupunkirakentamisena, Pariisissa oopperataloina, taiteilijakaupunginosina ja -kahviloina, muotikatuina, Berliinissä yliopistorakentamisena. Kylpylä-, resort- ja viihdekaupungeihin nousi kylpylöitä, laskettelukeskuksia, hotelleja ja kasinoita. Satamakaupungeihin nousi suursatamia massiivisine satamamakasiineineen. Kaivoskaupungeihin rakennettiin suuria kaivoksia. Tukholmassa näkyi julkisen sektorin vahva rooli kaupunkikehittämisessä.

Kohtaamispaikat: Kohtaamispaikkojen kannalta teollistumisena aikana 1800-luvulla yleistyivät julkiset puistot, jotka tuovat kaupunkien ulkoilmaelämälle uusia areenoita. Tavaratalot ja pasaasit loivat tiloja kulutuksen ympärille keskittyville kohtaamisille. 1800-luku oli myös kahvilakulttuurin kulta-aikaa ja ravintolat kehittyivät. Taiteilijat istuivat ja jopa nukkuivat kahviloissa. Eliitti kohtasi toisensa oopperoissa. Kabareet ja kapakat olivat boheemien illanviettopaikkoja. Kylpylät ja hotellit saavuttivat suosiota. Erilaiset yhteisten kiinnostusten kohteiden ympärille perustetut herrainklubit kasvattivat suosiota – osallistuminen ei kuitenkaan ollut kaikille mahdollista. Teollisena aikana yläluokkaa muutti uusille, hieman kaupungin ulkopuolelle sijoittuville asuinalueille pakoon kaupungin ongelmia, kuten rikollisuutta, ilmansaasteita ja epäsiisteyttä. Toisaalta osa yläluokasta jatkoi asumistaan keskustan paremmilla asuinalueilla ja vietti ainoastaan kesänsä huvilalla kaupungin ulkopuolella.

Esikaupungistuminen vaikutti negatiivisesti vanhojen kaupunkikeskustojen merkitykseen kohtaamispaikkoina, kun asuntoja, kaupallisia keskuksia, työpaikkoja ja kampuksia rakennettiin keskustojen ulkopuolelle. Samalla menetettiin kohtaamisista, toimintojen kasautumisesta ja sekoittumisesta syntyviä etuja. Esikaupungistuminenkaan ei kuitenkaan merkinnyt sitä, että vanhoista keskustoista oltaisiin täysin irtauduttu. Polkuriippuvuuden takia suuri osa työpaikoista säilyi keskusta-alueilla. Kohtaamispaikoissa onkin voimakasta polkuriippuvuutta, sillä mm. yliopisto-, hallinto-, pääkonttorirakennukset, monet kaupalliset palvelut, ravintola- ja kahvilatarjonta sijaitsevat vanhoissa keskustoissa, jotka ovat myös yleensä helposti saavutettavissa eri kulkumuodoilla. Vanhaa yläluokkaa myös pysytteli Euroopassa vanhoissa keskustoissa voimakkaimman esikaupungistumisaallon läpi.

Teknologisten vallankumousten tai innovaatioiden toiminnalliset vaikutukset: Teknologisten vallankumousten tai innovaatioiden toiminnallisia vaikutuksia olivat maataloustuotannon tehostumisesta seurannut maataloustyössä vaadittavan väestömäärän vähentyminen ja kaupunkien väkimäärän kasvaminen, liikkumisen ja logistiikan nopeutuminen ja helpottuminen ja näin eri alueiden saavutettavuuden parantuminen, teollisen tuotannon tehostuminen ja laajentuminen sekä näin ollen teollisuustyöväestön kysynnän kasvu kaupungeissa ja siitä aiheutunut kaupunkien nopea kasvu ja tuotteiden saatavuuden parantuminen, tuotteiden kysynnän kasvu ja kulutusyhteiskunnan syntyminen, tieteen tuominen osaksi tuotekehitystä ja näin tieteen aseman parantuminen ja yhteiskunnallisen kehityksen nopeutuminen.

Innovaatioiden diffuusio: Innovaatioiden diffuusion kannalta teollisena aikana kiinnostavaa oli mm. teollisuusalueiden, raideliikenteen ja rautatieasemien, bulevardien, infrastruktuurirakentamisen, tiiviin kaupunkirakentamisen, monumentaalisen kulttuurirakentamisen, tavaraalojen, kahvilakulttuurin ja grand hotelien leviäminen eri puolille Eurooppaa.

5.8 Jälkitekollisen ajan kaupungit

Vallankumoukset: Jälkitekollisen ajan tärkeimmät teknologiset vallankumoukset tai innovaatiot ovat olleet informaatio- ja telekommunikaatiovallankumous sekä uusi kaupunkirakentamisen aika. Näistä ensimmäiseen liittyi myös järjestyksessään viides Kondratievin sykli.

Muutoksen ajurit: Jälkitekollisena aikana tärkein kaupunkien kehitystä ohjanneet muutoksen ajurit ovat olleet deindustrialisaatio ja palvelualojen nousu.

Kaupunkien yleiset menestystekijät: Kaupunkien yleiset menestystekijät ovat jälkitekollisena aikana liittyneet sijaintiin Pohjois-Euroopassa (Helsinki, Tukholma, Oslo, Kööpenhamina) tai Länsi-Euroopassa. Sijainti meren rannalla on ollut usein eduksi. Tärkeää on ollut myös toimiva paikallinen ja kansainvälinen liikenneinfrastruktuuri, laadukas ja ilmainen tai kohtuuhintainen koulutusjärjestelmä ja asukkaiden korkea koulutustaso, toimiva demokratia, osava, ei-korruptoitunut hallinto, uusien teknologioiden käyttöönotto, viihtyisät kaupunkiympä-

ristöt ja luonto, uuteen kaupunkirakentamiseen panostaminen, luova kaupunkikulttuuri, turvallisuus, verrattain alhainen työttömyys (vetää ihmisiä), korkea elintaso, rahoitustoiminta, ihmisten ahkeruus, elinkeinoelämän laajuus, liberaalius ja vapaus. Myös onnekkaita sattumia on nähty.

Yleiset menestystekijät liittyivät globaalikaupunki Lontoossa liikenneyhteyksiin (globaali konnektiviteetti lentäen, joki ja yhteys merelle, tunneli Ranskaan, metrojärjestelmä), kansainvälisyyteen, korkeaan koulutustasoon, osaavaan hallintoon, kohtuullisen hyvin toimivaan demokratiaan, uusien teknologioiden käyttöönottoon, matkailijoita ja luovaa luokkaa houkuttelevaan viihtyisään suurkaupunkiympäristöön ja elävään kaupunkikulttuuriin, suurkaupungin suurten markkinoiden ja osajakeskittymän synnyttämään vetovoimaisuuteen yrityksille (erit. pankkiala ja muut yksityiset palvelut), kansanvälisiin investointeihin sekä liberaalin ja vapaan ilmapiirin houkuttelevuuteen taiteilijoille.

Barcelonan menestystekijöihin ovat liittyneet liikenneyhteydet (merenrantasijainti, lentoasema, nopeat junat, metro), mittavat investoinnit kaupunkirakentamiseen, viihtyisä suurkaupunkiympäristö ja luova kaupunkikulttuuri. Kaupunki on ollut houkutteleva mm. opiskelijoille, taiteilijoille ja matkailijoille. Yritysten kannalta suurkaupungissa on suuret potentiaaliset markkinat ja runsaasti osajia.

Saksan kaupungeista ovat menestyneet viihtyisät, kansainväliset suurkaupungit, kuten München, Düsseldorf, Berliini, Hampuri ja Stuttgart. Saksan kaupungit sijaitsevat Euroopan ytimessä. Yhteydet raitein ja lentäen muihin kaupunkeihin ovat nopeat. Kaupunkien joukko-liikenne on tehokasta. Infrastrukturi on laadukasta, kaupunkirakentamiseen ja teknologioiden käyttöönottoon on panostettu. Hallinto on toiminut luotettavasti. Työtä on Saksassa ollut tarjolla jopa 2010-luvun taantuman aikana. Vapaamieliset Berliini ja Hampuri ovat houkutelleet taiteilijoita. Etenkin Berliini on korostunut luovan kaupunkikulttuurin keskuksena houkuttellen runsaasti matkailijoita. Berliinissä matkailijoita on houkuttellut myös kaupungin traaginen historia. Hampurissa satama on säilyttänyt vahvan merkityksen. Suurkaupungeissa yrityksiä ovat houkuttelleet suuret markkinat ja osajapooli.

Alppimaiden kaupungit, kuten Wien, Zürich, Geneva ja Bern, ovat hyötynneet sijainnistaan keskellä Eurooppaa. Yhteydet muualle ja maan sisällä ovat toimivat lentokoneella ja junalla. Elintaso on korkea, infrastrukturi toimii, kaupunkiympäristöt viihtyisiä ja luonto on lähellä. Alpit ja vanhat kaupungit houkuttelevat matkailijoita. Wien on toiminut kansainvälisenä hallintokaupunkina.

Benelux-maissa hyvin ovat menestyneet Amsterdam, Luxemburg ja Brysseli. Amsterdamin vahvuuksia ovat olleet merenrantasijainti, Amsterdamin ja Brysselin vahvuuksia sijainti keskellä Eurooppaa sekä Luxemburgilla ja Brysselillä asema EU:n hallintokaupunkeina. Amsterdamin vetovoimaisuuteen on liittynyt vapaamielisen ja kansainvälisen kaupungin maine. Amsterdam on myös suurkaupunkiympäristönä viihtyisä, uuteen kaupunkirakentamiseen on

panostettu ja markkinat ovat melko suuret. Amsterdamin rakennettu ympäristö houkuttelee runsaasti matkailijoita.

Italiassa Milano on menestynyt. Kaupunkiin on hyvät yhteydet lentäen ja nopein junin. Kaupungissa on perinteisesti ollut vahva elinkeinoelämä ja siten houkutteleva bisnesympäristö. Suurkaupunkina Milanossa on myös suuret markkinat yrityksille. Matkailijoille kaupunki tarjoaa mm. historiallisia nähtävyyksiä sekä laadukkaita taidemuseoita.

Pariisi on hyvin saavutettavissa lentäen ja junaliikenteellä. Suurkaupunkiympäristö tarjoaa jokaiselle jotakin. Matkailijoille Pariisissa on Europan kaupungeista kenties eniten nähtävää. Kaupunki on pyrkinyt kehittämään kaupunkitilojaan aiempaa viihtyisämmiksi mm. vähentämällä autoliikennettä ja pysäköintiä.

Innovaatiot: Jälkitekollisen aikakauden tärkeimpinä innovaatioina voidaan pitää kännykkää ja internetiä, jotka ovat yhdessä hämmästyttävällä tavalla parantaneet tiedon saatavuutta, lisänneet tiedontuotantoa sekä ihmisten välistä vuorovaikutusta.

Kaupunkien kultaiset kaudet ja kultaisten kausien polkuriippuvuus: Kultaisia kausia jälkitekollisena aikana on ollut ainakin Pohjoismaiden suurilla pääkaupungeilla, jotka ovat onnistuneet yhdistämään pohjoismaisen hyvinvointivaltion ja kapitalismin. Lontoo on kukoistanut yksityisten palvelujen kaupunkina. Barcelona on ollut uudenlaisen kaupunkikehittämisen esimerkkikaupunkeja. Myös saksalaiset suurkaupungit, eräät Alppimaiden kaupungit sekä Amsterdam ovat menestyneet. Näin tuoreiden kultaisten kausien perintö tulevaisuudelle on vielä jokseenkin epäselvää. Lähes poikkeuksetta kaupungit ovat kuitenkin usein pystyneet hyödyntämään menestystään myös jatkossa – tavalla tai toisella, katkeamatta tai katkoksen jälkeen. Hyvää lupaavat mm. panostaminen koulutukseen ja kaupunkirakentamiseen.

Kaupunkiroolit: Jälkitekollisen ajan kaupunkien kaupunkiroolien vaikutus kaupunkien keskusta-alueiden kehittämiseen on liittynyt ICT-kaupungeissa lasisten mm. suuryritysten toimistojen ja uusien kampusten rakentamiseen, kulutuskaupungeissa kauppakeskusten ja kävelykeskustojen rakentamiseen, matkailu- ja konferenssikaupungeissa hotellien ja messu- ja konferenssikeskusten rakentamiseen, kulttuurikaupungeissa monumentaaliseen kulttuurirakentamiseen. Suurkaupungeissa roolit ja siten vaikutukset ovat olleet moninaiset. Ekokaupunkirooli voi olla yksi voimakkaasti kasvavista kaupunkirooleista, joka näkyy kaupungeissa muun muassa ympäristöä säästävinä suunnitteluratkaisuin, kestäväenä kulutuksena sekä raide- ja pyöräliikenne- ja kierrätysjärjestelminä.

Kohtaamispaikat: Kohtaamispaikkojen näkökulmasta jälkitekollisena aikana uusinta julkisten tilojen tuottamisessa on ollut vanhojen teollisuus-, satama-, varasto- ja ratapiha-alueiden muuttaminen ihmisten oleskelualueiksi. Kauppakeskusten rakentaminen on jatkunut. Kampuksia ja yrityspuistoja on rakennettu niin keskustoihin kuin esikaupunkialueille. Kahvilakulttuuri ja ravintolakulttuuri ovat nousseet uuteen kukoistukseensa. Puistot ovat saaneet mo-

nimuotoisia käyttötapoja. Keskustoihin on rakennettu kävely- ja oleskelualueita. Tilojen luovat väliaikaiskäytöt ovat yleistyneet. Erilaisten kaupunkitapahtumien merkitys ihmisten kohtaamisissa on korostunut. Kirjastojen merkitys julkisina sisätiloina on uudistunut. Kohtaamiset eri väestöryhmien välillä ovat sosiaalisen median vaikutuksesta muuttuneet aiempaa luontevammiksi.

Teknologisten vallankumousten tai innovaatioiden toiminnalliset vaikutukset: Teknologisten vallankumousten tai innovaatioiden toiminnallisia vaikutuksia ovat olleet mm. tiedon saataavuuden ja hyödynnettävyyden parantuminen, erilaisten tapahtumien järjestämisen helpottuminen ja vuorovaikutuksen lisääntyminen.

Innovaatioiden diffuusio: Innovaatioiden diffuusiota on jälkiteollisena aikana tapahtunut mm. brownfield-rakentamisessa, wau-rakentamisessa (mm. kulttuurirakentaminen), pikaraitiotie-hankkeissa, kävelykeskustojen rakentamisessa ja kaupallisessa elävöittämisessä sekä tilojen väliaikaiskäytöissä ja luovassa kaupunkikulttuurissa.

6 Lähdeluettelo

6.1 Kirjallisuus

60 years of urban change. The Institute for Quality Communities, The University of Oklahoma. <<http://iqc.ou.edu/urbanchange>>.

Ackroyd, P. (2010). *Venice – pure city*. 498 s. Vintage Books, London. Printed and bound by CPI Group (UK) Ltd, Croydon.

Alexander, C. (1966). A city is not a tree. *Design* 206:1966.

Allen, R. C. (2000). Economic structure and agricultural productivity in Europe, 1300–1800. *European Review of Economic History*, 3, 1-25.

Amery, C. (2009). St Petersburg – Russia’s window on the west. *Teoksessa* Norwich, J. J. (2009;toim.). *The great cities in history*, 209-212. Thames & Hudson. Printed and bound in China by Toppan Brinting.

Amin, A. & N. Thrift (1995). Globalisation, institutional thickness, and the local economy. *Teoksessa* Healey, P., Cameron, S., Davoudi, S., Graham, S., Madani-Pour, A. (1995;toim). *Managing Cities: The New Urban Context*. 92–108. Wiley, Chichester.

Andersson, H. (1993). *Rakennettu ympäristö – kaupunkirakentamisen modernina projektina*. 116 s. Painosalama Oy, Turku.

Ang, J. B, R. Banerjee & J. B. Madsen (2010). Innovation, technological change and the British agricultural revolution. 26 s. *CAMA Working Paper Series*.

Anttiroiko, A-V. & M. Laine (2011). Kasvukoneesta innovaatioympäristöksi. Näkökulmia Helsingin strategisiin kasvu- ja kehityshaasteisiin. *Teoksessa* Schulman, H. & P. Mäenpää (2011;toim.). *Kaupungin kuumat lähteet – Helsingin metropolialueen innovaatioympäristöt*, 24-41. Helsingin kaupungin tietokeskus. Tammerprint Oy.

Appleyard, D. (1981). *Livable streets*. 364 s. University of California Press, Berkeley.

Bahn, P. G. (2001). *Kadonneet kaupungit*. 119 s. Otava.

Bairoch, P. (1988). *Cities and economic development: from the dawn of history to the present*. 596 s. University of Chicago Press, Chicago.

Bairoch, P. (1991). The city and technological innovation. *Teoksessa* Higgonet, P., D. S. Landes & H. Rosovsky (1991; toim.). *Favorites of fortune – technology, growth, and economic development since the industrial revolution*, 159-176. Harvard University Press.

- Balchin, P. N. (2008). *Urban development in renaissance Italy*. 491 s. John Wiley & Sons, Ltd, England. Printed and bound by TJ International Ltd, Padstow, UK.
- Balsas, C. J. L. (2007). City centre revitalization in Portugal: a study of Lisbon and Porto. *Journal of Urban Design*, 12:2, 231–259.
- Barker, E. (1952;toim.). *Golden ages of the great cities*. 340 s. Thames and Hudson, London.
- Behrens-Abouseif, D. (2009). Brilliant capital of Moorish Spain. Teoksessa Norwich, J. J. (2009;toim.). *The great cities in history*, 96-99. Thames & Hudson. Printed and bound in China by Toppan Brinting.
- Bengs, C. (2010). Kaupunkihistoria opettaa – valistummeko? *Yhdyskuntasuunnittelu 2010:1*, 24–43.
- Berg, L. van den, R. Drewett, L. H. Klaasen, A. Rossi & C. H. T. Vijverberg (1982). *Urban Europe: a study of growth and decline*. 162 s. Pergamon Press, Oxford.
- Berry, B.J. (1972). Hierarchical diffusion: the basis of developmental filtering and spread in a system of growth centres. Teoksessa Hansen, N. M. (1972;toim.). *Growth Centres in Regional Economic Development*. The Free Press, New York.
- Berton, K. (1977). *Moscow – an architectural history*. 256 s. Cassel & Collier Macmillan Publishers Ltd.
- Boddy M. (2007). Designer neighbourhoods: new-build residential development in nonmetropolitan UK cities – the case of Bristol. *Environment and Planning A* 39, 86–105.
- Braudel, F. (1993). *A history of civilizations*. 600 s. Penguin Books. Printed in United States of America.
- Braun, G. & F. Hogenberg (2011). *Cities of the world. Complete edition of the colour plates of 1572-1617*. 600 s. Taschen, Köln. Printed in China.
- Braunfels, W. (1988). *Urban design in Western Europe*. 407 s. The University of Chicago Press, Chicago and London.
- Broda, C. (2006). Alternatives. An examination of a series of small structures against the criteria of defining iconic architecture. *City*, 10: 1, 101–106.
- Bromley, R., D. F. Tallon, R. Andrew & A. J. Roberts (2007). New populations in the British city centre: evidence of social change from the census and household surveys. *Geoforum* 38: 1, 138–154.

Brown, L.A., E.J. Malecki, S.R. Gross, M.N. Shrestha & R. K. Semple (1974). The diffusion of cable television in Ohio: a case study of diffusion agency location patterns and processes of the polynuclear type. *Economic Geography* 1974: 50, 285-99.

Burgess, E. W. (1924). The growth of the city: an introduction to a research project. *Publications of the American Sociological Society* 18, 85–97.

Burns, E. M. & P. L. Roth (1955). *World civilizations – from ancient to contemporary*. New York: Norton.

Buzar S, R. Hall & PE Ogden. (2007a). Beyond gentrification: the demographic reurbanisation of Bologna. *Environment and Planning A* 39: 64–85.

Buzar, S., P. Ogden, R. Hall, A. Haase, S. Kabisch, A. Steinführer (2007b). Splintering urban populations: emergent landscapes of reurbanisation in four European cities. *Urban Studies*, 44: 4, 651–677.

Böckerman, P. & J. Kiander (2006). Talouden pitkät syklit ja politiikka. Teoksessa Saari, J. (2006;toim.). *Historiallinen käänne. Johdatus pitkän aikavälin historian tutkimukseen*, 125-148. Gaudeamus, Helsinki.

Cameron, K. & L. Neal (2003). *A concise economic history of the world. From paleolithic times to the present*. Fourth Edition. 463 s. Oxford University Press.

Campbell, S. (2003). Green cities, growing cities, just cities? Urban planning and the contradictions of sustainable development. Teoksessa Campbell, S. & S. S. Fainstein (2003; toim.) *Readings in planning theory*, 435–475. MPG Books Ltd, Bodwin, Cornwall.

Camusso, L. (1990). *Eurooppalainen matkakirja 1492*. 288 s. Kustannusosakeyhtiö Otava, Helsinki.

Carter, H. (1983a). Urban origins: a review of theories. Teoksessa Chant, C. (1999, toim.). *The pre-industrial cities & technology reader*, 7–14. 2 p. Bath Press Ltd, Great Britain.

Carter, H. (1983b). *An introduction to urban historical geography*. 222 s. Edward Arnold. Printed and bound in Great Britain by Butler & Tanner Ltd, Frome, Somerset.

Castells, M. & P. Hall (1994). *Technopoles of the world: the making of the twenty-first century industrial complexes*. 288 s. Routledge.

Changes in vehicles per capita around the world (2009). 10.08.2011. <http://www1.eere.energy.gov/vehiclesandfuels/facts/2009_fotw577.html>.

- Childe, V. C. (1936). *Man makes himself*. 185 s. London, Watts and Co.
- Childe, V. C. (1950). The Urban Revolution. *Town Planning Review*. 21:1, 3-.
- Christaller, W. (1933). *Die zentralen orte in Süddeutschland*. Gustav Fischer, Jena.
- Cities of Light (2007). Dokumenttielokuva. <<http://www.islamicspain.tv/Islamic-Spain/index.html>>.
- Clark, P. (2009). *European cities and towns 400-2000*. 412 s. Oxford University Press. Printed in Great Britain bt CPI Antony Rowe.
- Cochrane, A. (2007). *Understanding urban policy. A critical approach*. 178 s. Blackwell Publishing Ltd, Singapore.
- Cowan, A. (2001a). Urbanization. Teoksessa Stearns P. N. (2001;toim.). *Encyclopedia of European social history from 1350 to 2000. Vol 2*, 237-248. Charles Scribner's Sons. An imprint of the Gale Group, New York.
- Cowan, A. (2001b). Suburbs and new towns. Teoksessa Stearns P. N. (2001;toim.). *Encyclopedia of European social history from 1350 to 2000. Vol 2*, 329-339. Charles Scribner's Sons. An imprint of the Gale Group, New York.
- Cox, K. (1993) The local and the global in the New Urban Politics: a critical view, *Environment and Planning D: Society and Space* 11: 433–48.
- Crafts, N. (2010). Explaining the first industrial revolution: two views. *European Review of Economic History*, 15, 153–168.
- Crain, R. L. (1966). Fluoridation: diffusion of an innovation among cities. *Social Forces* 44:4:467-476.
- Curdes, G. (1998). Urban form and innovation: the case of Cologne. *Urban Morphology* (1998) 2 (1), 11-18.
- Darity, W., Jr. (1998). British industry and the West Indies plantations. Teoksessa Inikori, J. E. & S. L. Engerman (1998;toim.). *The Atlantic slave trade – effects on economies, societies, and peoples in Africa, the Americas, and Europe*, 247-282. 3p. Duke University Press.
- Davidson, M & L. Lees (2005). New-build 'gentrification' and London's riverside renaissance. *Environment and Planning A* 37: 1165–1190.
- De Angelo, M. & M. Sajja (2002). A city and two earthquakes: Messina 1783-1908. Teoksessa Massard, G., H. L. Platt & D. Schott (2002; toim.). *Cities and catastrophes – coping*

with emergency in European history, 123-140. Peter Lang, Frankfurt am Main. Printed in Germany.

Dell'Acqua, S. (2015). Italian street types. Laputa 14.09.2015. <<https://www.laputa.it/italian-street-types/?lang=en#15/45.6686/13.1041>>.

Dennis, R. (2008). *Cities in modernity – representations and productions of metropolitan space, 1840-1930*. 436 s. Cambridge University Press.

Diefendorf, J. M. (1989). Urban reconstruction and traffic planning in post-war Germany. Teoksessa Goodman, D. (1999). *The European cities & technology reader. Industrial to post-industrial city*, 228–241. Bath Press Ltd, Great Britain.

Eckert, D., A. Murie, S. Musterd (2010). Pathways in Europe. Teoksessa Musterd, S. & A. Murie (2010;toim.). *Making competitive cities*, 35-42. Wiley-Blackwell. Printed and bound in Malaysia by Vivar Printing Sdn Bhd.

Eliasson, J. (S.a.). Stockholms trängselavgifter. 47 s. <http://www.regjeringen.no/upload/SD/Vedlegg/Veg%20og%20vegtrafikk/070522_foredrag_eliasson.pdf>.

Engels, F. (1996). "The great towns". Teoksessa LeGates, R.T. and F. Stout (Eds.) *The city reader*, 46–55. Routledge, London and New York.

Evenson, N. (1979). Paris and the automobile. Teoksessa Goodman, D. (1999). *The European cities & technology reader. Industrial to post-industrial city*, 175–185. Bath Press Ltd, Great Britain.

Everett, R. M. (1962). *Diffusion of innovations*. 367 s. The Free Press, New York.

Fehl, G. (1999). Versailles as an urban model: new court-towns in Germany circa 1700. *Urban Morphology* (1999) 3(1), 3-20.

Ferraro, J. M. (2012). *Venice. History of the floating city*. 268 s. Cambridge University Press.

Florida, R. (2002). *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. 434 s. Basic Books, New York.

Florida, R. (2005). The world is spiky – Globalization has changed the economic playing field, but hasn't leveled it. 4 s. <<http://www.theatlantic.com/past/docs/images/issues/200510/world-is-spiky.pdf>>.

Florida, R. (2009). How will the crash reshape America? <<http://www.theatlantic.com/magazine/archive/2009/03/how-the-crash-will-reshape-america/7293/1/>>.

- Florida, R. (2016). A new typology of global cities. Citylab 6.10.2016. <<https://www.citylab.com/life/2016/10/the-seven-types-of-global-cities-brookings/502994/>>.
- Florida, R. (2017). The geography of innovation. Citylab 3.8.2017. <<https://www.citylab.com/life/2017/08/the-geography-of-innovation/530349/>>.
- Flynn, D. O. & A. Giráldez (2004). Path dependence, time lags and the birth of globalization: a critique of O'Rourke and Williamson. *European Review of Economic History* 8, 81-108.
- Forsen, B. (2001). Uutta kaupunkivaltioiden tutkimuksesta. *Historiallinen aikakauskirja* 99:4. Suomen historiallinen seura, Helsinki.
- Friedrich, O. (1995). Before the deluge – a portrait of Berlin in the 1920s. 418 s. HarperPerennial.
- Friedrichs, C. R. (1995). Technology and the built environment of the early modern city. Teoksessa Chant, C. (1999, toim.). *The pre-industrial cities & technology reader*, 145–149. Printed and bound in Great Britain by Bath Press Ltd.
- Friedrichs, C. R. (2001). The city: the early modern period. Teoksessa Stearns P. N. (2001;toim.). *Encyclopedia of European social history from 1350 to 2000. Vol 2*, 249-261. Charles Scribner's Sons. An imprint of the Gale Group, New York.
- Gehl, J. (1971/1987). *Life Between Buildings*. 202 s. Van Nostrand Reinhold Company.
- Gehl, Jan. Arkkitehti. Esitys Aalto-yliopistolla, Espoossa 22.2.2017.
- German Jewish Refugees, 1933-1939. <<http://www.ushmm.org/wlc/en/article.php?ModuleId=10005468#seealso>>.
- Glaeser, E. L., J. Kolko, A. Saiz (2001). Consumer city. *Journal of Economic Geography* 1:27-50.
- Glaeser, E. L. (2005). Reinventing Boston: 1630-2003. *Journal of Economic Geography* 5: 119–153.
- Global Power City Index (2013). <http://www.mori-m-foundation.or.jp/gpci/index_e.html>.
- Glass, R. (1964). *Introduction to London: aspects of change*. Centre for Urban Studies, London (reprinted in Glass, R. (1989) Cliche's of Urban Doom, 132–158. Blackwell, Oxford.
- Gold, J. R. & M. M. Gold (2005). *Cities of culture – staging international festivals and the urban agenda, 1851-2000*. 311 s. Ashgate. Printed and bound by A Rowe Ltd, Chippenham.

Gold, J. R. & M. M. Gold (2008; toim.). *Olympic cities – city agendas, planning and the world's games, 1896-2012*. 2. p. 384 s. Routledge, London and New York. Printed and bound by TJ International Ltd, Padstow, Cornwall.

Gold J. R. & S. V. Ward (1994). *Place promotion – the use of publicity and marketing to sell towns and regions*. 278 s. John Wiley & Sons, Chichester, West Sussex, England. Bookcraft (Bath) Ltd, Great Britain.

González, S. (2011). Bilbao and Barcelona 'in Motion'. How Urban Regeneration 'Models' Travel and Mutate in the Global Flows of Policy Tourism. *Urban Studies*, 48(7) 1397–1418, May 2011.

Gordon, D., R. Manninen, O. Veltheim (2009). From city to city region – city of Helsinki strategic spatial plan. 41 a. *Helsinki City Planning Department publications* 2009:8.

Gospodini, A. (2006). Portraying, classifying and understanding the emerging landscapes in the post-industrial city. *Cities*, 23: 5, 311–330.

Grayling, A. C. (2006). *Among the dead cities. Was the allied bombing of civilians in WWII a necessity or a crime?* 361 s. Quebecor World Fairfield, United States of America.

Griffiths, R. (1998). Making sameness: place marketing and the new urban entrepreneurialism. *Teoksessa Oatley, N. (1998). Cities, economic competition and urban policy*, 41–57. Typeset by Dorwyn Ltd, Rowlands Castle, Hants.

Gutkind, E. A. (1965). *Urban development in the Alpine and Scandinavian countries*. 500 s. The Free Press, New York.

Haine, H. S. (2001). Street life and city space. *Teoksessa Stearns P. N. (2001;toim.). Encyclopedia of European social history from 1350 to 2000. Vol 2*, 313-327. Charles Scribner's Sons. An imprint of the Gale Group, New York.

Hall, P. (1992). *Urban & regional planning. Third edition*. 259 s. Routledge, London and New York. Printed and bound in Great Britain by Biddles Ltd, Guilford and King's Lynn.

Hall, P. (1998). *Cities in civilization. Culture, innovation, and urban order*. 1169 s. Phoenix Giant. Printed and bound in Great Britain by Clays Ltd, St Ives plc.

Hall, P. (2002). *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. 553 s. Third Edition. Blackwell Publishing. Printed and bound in the United Kingdom by TJ International, Padstow, Cornwall.

Hall, T. (1991; toim.) *Planning and urban growth in the Nordic countries*. 271 s. E & FN SPON. An imprint of Chapman & Hall.

- Hall, T. (2010;toim.). *Planning Europe's capital cities. Aspects of nineteenth-century urban development*. 398 s. E & FN SPON, an imprint of Chapman & Hall.
- Hall, T. & P. Hubbard (1998; toim.). *The entrepreneurial city. Geographies of politics, regime and representation*. 370 s. Biddles Ltd, Guilford and King's Lynn, Great Britain.
- Hannigan, J. (1998). *Fantasy City – pleasure and profit in the postmodern metropolis*. 239 s. Routledge, London and New York.
- Hansen, M. H. (2000). *A comparative study of thirty city-state cultures: an investigation*. 636 s. Kongelige Danske Videnskabernes Selskab.
- Harris, C. D. & E. L. Ullman (1945). The nature of cities. *Annals of the American Academy of Political and Social Science* 242, 7–17.
- Harris, A. (1995). *Despatch on war operations*. 127 s. Bookraft Ltd, Midsomer Norton, Avon.
- Hart, M. (2001). The glorious city: monumentalism and public space in seventeenth-century Amsterdam. Teoksessa O'Brien, P. (2001;toim.). *Urban achievement in early modern Europe*, 128-150. Golden ages in Antwerp, Amsterdam and London. Cambridge University Press.
- Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 71: 1, 3–17.
- Harvey, D. (2003). *Capital of modernity*. 372 s. Routledge, New York and London.
- Haskins, C. H. (1927/1971). *The renaissance of the twelfth century*. 8p. 439 s. Harvard University Press.
- Heikkilä M., T. Santasalo & S. Karppinen (1996). Suomalaisia kävelykeskustoja. 146 s. *Suomen ympäristö 23*. Ympäristöministeriö Oy Edita Ab, Helsinki.
- Hein, C. (2004). *The capital of Europe. Architecture and urban planning for the European Union*. 328 s. Praeger, Westport, CT. Printed in the USA.
- Hein, C. (2006). In search of icons for a United Europe. *CITY*, 10:1, 71–89.
- Heinonen, J. & S. Junnila (2011). Implications of urban structure on carbon consumption in metropolitan areas. *Environmental Research Letters* 6 (2011). 9 s.
- Helsingin elinkeinostrategia (2007). Yritysmyönteiseksi kumppaniksi. 39 s. *Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskuksen julkaisuja 2/2007*.
- Himanen, P. (2010). *Kukoistuksen käsikirjoitus*. 253 s. WSOY. WS Bookwell Oy, Juva.

- Holcomb, B. (1999). Marketing cities for tourism. *Teoksessa* Judd, D. R. & S. S. Fainstein (1999; ed.). *The tourist city*, 54–70. Yale University Press, New Haven and London.
- Howard, E. (1902). *Garden cities of to-morrow*. 159 s. S. Sonnenschein & Co., Ltd, London.
- Hoyt, H. (1939). *The structure and growth of residential neighborhoods in American cities*. 178 s. Federal Housing Administration, Washington DC.
- Hubbard, P. & T. Hall (1998). The entrepreneurial city and the 'New Urban Politics'. *Teoksessa* Hall, T. & P. Hubbard (1998). *The entrepreneurial city*, 1–23. Biddles Ltd, Guilford and King's Lynn, Great Britain.
- Hämeen-Anttila, J. (2006). *Mare nostrum – länsimaisen kulttuurin juurilla*. 256 s. Kustannusosakeyhtiö Otava, Helsinki. Otavan Kirjapaino Oy, Keuruu.
- Hämeen-Anttila, J. (2008). *Islamin käsikirja*. 256 s. Kustannusosakeyhtiö Otava, Helsinki. WS Bookwell Oy, Juva.
- Hämeen-Anttila, J. & I. Nokso-Koivisto (2011). *Kaliffien kirjastossa – arabialais-islamilaisten tieteen historia*. 284 s. Avain. BTJ Finland Oy, Helsinki. Painopaikka Jelgava, Latvia.
- Inikori, J. E. (2002). *Africans and the industrial revolution in England: A study in international trade and economic development*. 600 s. Cambridge University Press.
- Italian Gardens* (2011). Neliosainen dokumenttisarja. BBC2.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. 458 s. Vintage Books. A Division of Random House, Inc., New York, 1992.
- Jacobs, J. (1969). *The economy of cities*. 288 s. Random House Inc, New York.
- Jacobs, J. (1984). *Cities and the wealth of nations. Principles of economic life*. 257 s. Vintage Books A Division of Random House, New York.
- Jessop, B. (1998). The narrative of enterprise and the enterprise of narrative: place marketing and the entrepreneurial City. *Teoksessa* Hall, T. & P. Hubbard (1998). *The entrepreneurial city*, 78–99. Biddles Ltd, Guilford and King's Lynn, Great Britain.
- Johanek, P. (2000). Imperial and free towns of the Holy Roman Empire. *Teoksessa* Hansen, M. H. (2000;toim.). *A comparative study of thirty city-state cultures*, 295-319. Kongelige Danske Videnskabernes Selskab.
- Johnson, B. (2008). Cities, systems of innovation and economic development. *Innovation: management, policy & practice* 10: 146–155.
- Johnson, J. H. (1972). *Urban geography – an introductory analysis*. 2. p. 203 s. Pergamon Press. Printed in Great Britain by A. Wheaton & Co., Exeter.

- Johnston, R.J. (1980) *City and society: an outline for urban geography*, 296 s. Unwin Hyman, UK.
- Kaika, M. & K. Thielen (2006). Form follows power. A genealogy of urban shrines. *City*, 10: 1, 59–69.
- Kavaratzis, M. (2008). *From city marketing to city branding*. 203 s. University of Groningen. <<http://www.rug.nl/research/portal/files/33151144/volledigedissertatie.pdf>>.
- Khirfan, L. (2010). Traces on the palimpsest: heritage and the urban forms of Athens and Alexandria. *Cities*, 27: 315–325.
- Kissinger, H. (1973). *A World Restored: Metternich, Castlereagh and the Problems of Peace, 1812-1822*. 354 s. Mariner Books.
- Klinge, M. & L. Kolbe (1999). *Helsinki – Daughter of the Baltic*. 156 s. Otava Publishing Company Ltd., Helsinki.
- Kolbe, L. (2008). The future will be urban? Historical developments of European creative milieus. Case Berlin-Helsinki. *Teoksessa* Gräsbeck, M. (2008; toim.). Conference on metropolitan challenges and innovation. *Helsinki city urban facts discussion papers*, 1/2008, 43-49.
- Kondratiev, N. (1925). *The major economic cycles*. (otsikko käännöksestä venäjältä). Moscow. Englanninkielinen versio: *The Long Wave Cycle*, v. 1984. 138 s. Richardson & Snyder, New York.
- Kooij, P. (2010). *Town and countryside in Dutch perspective*. 264 s. Nederlands Agronomisch Historisch Instituut Groningen/Wageningen. Grafisch Centrum Rijksuniversiteit Groningen.
- Koponen, O-P. (2006). *Täydennysrakentaminen – arkkitehtuuri, historia ja paikan erityisyys*. 305 s. Tampereen teknillinen yliopisto. Vammalan Kirjapaino Oy.
- Korpinen, P. (2010). Taiteesta ja taloudesta. Kohti kauneuden taloustiedettä. 100 s. *Palkansaajien tutkimuslaitoksen raportteja* 17.
- Kortteinen, M. (1982). *Lähiö – tutkimus elämäntapojen muutoksesta*. 324 s. Otava, Keuruu.
- Kortteinen, M., M. Vaattovaara & P. Alasuutari (2005). Eliitin eriytyemisestä pääkaupunkiseudulla. *Yhdyskuntapolitiikka* 70:5, 475-487.
- Koskela, H. (2000). Turva-kamera-kontrolli: kadun näkymättömät katseet. *Teoksessa* Stadiipiiri (2000; ed.). *URBS. Kirja Helsingin kaupunkikulttuurista*, 167–181. Oy Edita Ab, Helsinki.

Kostof, S. (1995). *A history of architecture – settings and rituals*. 2 p. 792 s. Oxford University Press. Printed in the United States of America.

Kostof, S. (1999a). *The city shaped. Urban patterns and meanings through history*. 352 s. Thames & Hudson. C&C Offset Printing Co., Ltd., Hong Kong.

Kostof, S. (1999b). *The city assembled. The elements of urban form through history*. 320 s. Thames & Hudson. C&C Offset Printing Co., Ltd., Hong Kong.

Koter, M. & M. Kulesza (1999). The plans of medieval Polish towns. *Urban Morphology* (1999) 3(2), 63-78.

Krugman, P. (1992). *Geography and trade*. 142 s. Leuven University Press, Belgium and The MIT Press Cambridge, Massachusetts London, England.

Krugman, P. (2013). Stranded by sprawl. New York Times 28.7.2013. <http://www.nytimes.com/2013/07/29/opinion/krugman-stranded-by-sprawl.html?_r=0>.

Kuper, S. (2013). International cities are turning into 'elite citadels'. *Business Insider* 17.6.2013. <<http://www.businessinsider.com/global-cities-too-expensive-paris-2013-6>>.

Kyttä, M. (2011). Urbaani onni – sosiaalisesti ja rakenteellisesti kestävä yhdyskunnan kartoittaminen. 20 s. <http://yt.k.tkk.fi/fi/tutkimus/hankkeet/Tiiviys_kytta_uusi.pdf>. 09.06.2011.

Laakso, S. & E. Kostiainen (2011). Itämeren alueen suurkaupungit eurooppalaisessa kaupunkiverkostossa. Teoksessa Schulman, H. & P. Mäenpää (2011;toim.). *Kaupungin kuumat lähteet – Helsingin metropolialueen innovaatioympäristöt*, 92-103. Helsingin kaupungin tietokeskus. Tammerprint Oy.

Laakso, S. & H. A. Loikkanen (2004). *Kaupunkitalous – johdatus kaupungistumiseen, kaupunkien maankäyttöön sekä yritysten ja kotitalouksien sijoittumiseen*. 472 s. Tammer-Paino, Tampere.

Ladd, H. F. (1999). Fiscal consequences for U.S. central cities of the changing urban form. Teoksessa Summers, A. A., P. C. Cheshire, L. Senn (1999). *Urban change in the United States and Western Europe. Comparative analysis and policy*, 327-370. 2. p. The Urban Institute Press, Washington, D. C.

Laita, S. (2010). Onni löytyy myös kaupungista. *Helsingin Sanomat*, 6.10.2010.

Lampinen, S. (2015). Tässä tie, missä kaupunki? Liikennesuunnittelu ja yhdyskuntarakenteen hajautuminen. 396 s. *Acta Universitatis Tamperensis 2090*. Suomen yliopistopaino Oy – Juvenes Print, Tampere.

Largest cities through history (2011). <<http://geography.about.com/library/weekly/aa011201a.htm>>.

- Lauronen, E. (2005). Helsingin kaupunkituottavuus. Miksi Helsinkiä ja seutua kannattaa kehittää. 34 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2005:8.
- Lauronen, E. (2012). *Helsingin kasvun vaikutukset*. Esitys Yleiskaavan aloituspamaus-tilaisuudessa 26.11.2012.
- Lauronen, E. (2013). Suurkaupungistuminen, kaupunkitalous ja kasvu. Helsingin yleiskaavan kasvuseminaari 14.1.2013. <http://www.yleiskaava.fi/wp-content/uploads/2013/01/teemaseminaari_kasvu_EskoLauronen_140113.pdf>.
- Le Gales, P. & A. Harding (1998). Cities and states in Europe. *West European Politics*, 21:2, 120-145.
- Lees, L. (2003). Super-gentrification: the case of Brooklyn Heights, New York City. *Urban Studies*, 40:12, 2487-2509.
- Lehtovuori, P, H-L. Hentilä, C. Bengs (2003). Tilapäiset käytöt. Kaupunkisuunnittelun unohdettu voimavara. 96 s. *Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja C* 58: 2003.
- Lehtovuori, P. & S. Ruoppila (2011). *Kaupunkikiihdytin. Tilapäiset käytöt kehittämisen voimavarana*. 27 s. Ympäristöministeriö.
- Leontidou, L. (1990). *The Mediterranean city in transition. Social change and urban development*. 296 s. Cambridge University Press.
- Levy-Vroelant C. & C. Reinprecht (2008). Learning from the past? Essay of a comparative approach of social housing history. <http://www.mri.hu/downloads/events/SHWS_2008/session_1_reinprecht.ppt>.
- Leydesdorf, L. & H. Etkowitz (1996). Emergence of a Triple Helix of university-industry-government relations. *Science and Public Policy* 23, 279-286.
- Ligtermoet, D. (2009). Bicycle policies of the European principals: continuous and integral. 120 s. Fietsberaad. <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Fietsberaad_publicatie7_Engels.pdf>.
- Lilley, K. D. (1998). Taking measures across the medieval landscape: aspects of urban design before the renaissance. *Urban Morphology* (1998) 2 (2), 82-92.
- Linn, B. (1974). Storgårdskvarteret. Ett bebyggelsemönsters bakgrund och karaktär. 320 s. Chalmers tekniska högskola. *Arkitekturens teori och historia* 1989:1. A-husets reprocentral.

- Loikkanen, H. A. & I. Susiluoto (2011). Kasautuminen, tiheys ja tuottavuus kaupunkialueilla. Teoksessa Schulman, H. & P. Mäenpää (2011;toim.). *Kaupungin kuumat lähteet – Helsingin metropolialueen innovaatioympäristöt*, 42-59. Helsingin kaupungin tietokeskus. Tammerprint Oy.
- Loikkanen, H. A. & I. Susiluoto (2012). Suurimpien seutukuntien kokonaistaloudellinen kehitys 1975-2008. 55 s. *Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia 1/2012*.
- Lopez-Gay, A. (2015). *Population growth and re-urbanization in Spanish inner cities: the role of internal migration and residential mobility*. Paper presented at the Population Association of America 2015 annual meeting.
- Lowe, M. (2005). The regional shopping centre in the inner city: a study of retail-led urban regeneration. *Urban Studies*, 42: 3, 449–470.
- Makkonen, T. (2012). Geography of innovation in Europe and Finland: Empirical studies on innovation indicators and regional development. 233 s. *Department of Geosciences and Geography A20/Helsinki 2012*.
- Martela, F. (2016). Herätkää vallankumoukseen: älykkäät koneet vievät työt, mullistavat yhteiskunnan ja tekevät harvoista miljardöörejä. Tivi 31.8.2016. <www.tivi.fi>.
- Martin, R. & J. Simmie (2008). Path dependence and local innovation systems in city-regions. *Innovation: management, policy & practice*, 10:183–196.
- Marttila, M., T. Santaoja, M. Siivola, S. Piela, S. Sädevirta & A. Huhdanmäki (2006). Esikaupunkien renessanssi – täydennysrakentamisen yleissuunnitelman lähtökohta. 33 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2006:5*.
- Maskell, P., H. Bathelt & A. Malmberg (2004). *Temporary clusters and knowledge creation: the effects of international trade fairs, conventions and other professional gatherings*. 38 s.
- McAlpine, N. & A. Smyth (2003). Urban form, social patterns and economic impact arising from the development of public transport in London, 1840-1940. Teoksessa Roth, R. & M-N. Polino (2003;toim.). *The city and the railway in Europe*, 169-182. Ashgate. Biddles Ltd, Great Britain.
- Mellaart, J. (1967). *Catal Huyuk. A neolithic town in Anatolia*. 232 s. Thames & Hudson, London.
- Meurman, O-I. (1947/1982). *Asemakaavaoppi*. 461 s. Rakennuskirja Oy. K. J. Gummerus Osakeyhtiö, Jyväskylä.
- Molotch, H. (1976). The city as a growth machine. *American Journal of Sociology*, 82: 2, 309–332.

Morris, A. E. J. (1979/1996). *History of urban form: before industrial revolution*. 456 s. Prentice Hall.

Motor vehicle production in Europe per country (2010). <http://www.acea.be/images/uploads/files/20100930_Production_EU27_1006_III_MV.pdf>

Mumford, L. (1961). *The city in history*. 657 s. A Harvest Book, Harcourt Inc., San Diego.

Musterd, S. & A. Murie (2010). Synthesis: re-making the competitive city. *Teoksessa Musterd, S. & A. Murie (2010;toim). Making competitive cities*, 329-350. Wiley-Blackwell. Printed and bound in Malaysia by Vivar Printing Sdn Bhd.

Mutman, D. (2009). Urban regeneration: tools, catalyzors and the outcomes. *Teoksessa Ilmavirta, T. (2009). Regenerating urban core*, 26–43. Publications in the Centre for Urban and Regional Studies C72. Yliopistopaino Oy, Helsinki.

Mäenpää, P. (2005). *Narkissos kaupungissa – Tutkimus kuluttaja-kaupunkilaisesta ja julkisesta tilasta*. 432 s. Kustannusosakeyhtiö Tammi, Helsinki. Dark Oy, Vantaa.

Mäenpää, P. (2011). *Helsinki takaisin jaloilleen. Askelia toimivampaan kaupunkiin*. 187 s. Gaudeamus.

Mälkki, M., R. Mäntysalo, K. Schmidt-Thomé (2008;toim). Economics and built heritage – towards new European initiatives. 158 s. *Centre for Urban and Regional Studies Publications B 92*. Multiprint Oy, Espoo.

Mäntysalo, R., L. Peltonen, V. Kanninen, P. Niemi & M. Simanainen (2010). Keskuskaupungin ja kehyskaupungin jännitteiset kytkennät. Viiden kaupunkiseudun yhdyskuntarakenne ja suunnitteluyhteistyö Paras-hankkeen käynnistysvaiheessa. *Paras-ARTTU-ohjelman tutkimuksia nro 2*. 243 s. Suomen Kuntaliitto. Kuntatalon paino, Helsinki.

Naess, P. (2006). Are short daily trips compensated by higher leisure mobility? *Environment and Planning B: Planning and Design* 2006:33, 197–220.

Newitt, M. (2009). Lisbon in the age of discovery. *Teoksessa Norwich, J. J. (2009;toim.). The great cities in history*, 156-158. Thames & Hudson. Printed and bound in China by Toppan Brinting.

Nights in the past (2015). <<http://www.nightsinthepast.com/oldest-hotels.html>>.

Niemenmaa, V. (2002). Berliini – metropolin monet kasvot. *Teoksessa Keskinen, V., M. Tuominen & M. Vaattovaara (2002; toim.). Helsinki – pohjoinen metropoli. 16 ajankohtaisnäkökulmaa Helsingistä suurkaupunkina*, 294-312. Helsingin kaupungin tietokeskus, Helsinki 2002. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

- Nikula, R. (1981). *Yhtenäinen kaupunkikuva – suomalaisen kaupunkirakentamisen ihanteista ja päämääristä 1900-1930, esimerkkeinä Helsingin Etu-Töölö ja Uusi-Vallila*. 318 s. Societas Scientiarum Fennica.
- Norppa, M. (2007). *Tutkimus Helsingin ydinkeskustan vetovoiman kehittämisestä – sovelletuista strategioista ja keskustan käyttäjien kokemuksista*. 175 s. Pro gradu -tutkielma, Helsingin yliopisto.
- Norppa, M. (2011). Helsingin metropolialueen innovaatioympäristöt asiantuntijahaastattelujen valossa. Teoksessa Schulman, H. & P. Mäenpää (2011;toim.). *Kaupungin kuumat lähteet – Helsingin metropolialueen innovaatioympäristöt*, 60-89. Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Norppa, M. & H. Schulman (2011). Helsingin seudun yritysklusterit. Teoksessa Schulman, H. & P. Mäenpää (2011;toim.). *Kaupungin kuumat lähteet – Helsingin metropolialueen innovaatioympäristöt*, 182-209. Helsingin kaupungin tietokeskus. Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Norwich, J. J. (2009a;toim.). *The great cities in history*. 304 s. Thames & Hudson. Printed and bound in China by Toppan Brinting.
- Norwich, J. J. (2009b). From Mesopotamia to megalopolis. Teoksessa Norwich, J. J. (2009;toim.). *The great cities in history*, 10-15. Thames & Hudson. Printed and bound in China by Toppan Brinting.
- Nykänen, V., P. Lahti, A. Knuuti, E. Hasu, A. Staffans, A. Kurvinen, O. Niemi & J. Virta (2013). Asuntoyhtiöiden uudistava korjaustoiminta ja lisärakentaminen. 162 s. *VTT Technology* 97.
- O'Brien, P. (2001;toim.). *Urban achievement in early modern Europe. Golden ages in Antwerp, Amsterdam and London*. 361 s. Cambridge University Press.
- Oster, M. (2002; toim.). *Science in Europe, 1500–1800 – a primary sources reader*. 282 s. Creative Print & Design (Wales), Ebbw Vale, Great Britain.
- Overton, M. (1996). *Agricultural revolution in England. The transformation of the agrarian economy 1500-1850*. 258 s. Cambridge University Press, Cambridge.
- Pajarinen, M., P. Rouvinen, P. Ylä-Anttila (2010). *Missä arvo syntyy? Suomi globaalissa kilpailussa*. 165 s. Taloustieto Oy (ETLA B 247). Yliopistopaino, Helsinki.
- Papayanis, N. & R. Wakeman (2001). The urban infrastructure. Teoksessa Stearns P. N. (2001;toim.). *Encyclopedia of European social history from 1350 to 2000. Vol 2*, 277-290. Charles Scribner's Sons. An imprint of the Gale Group, New York.

- Parhi-Riikola, P. (2005). Tervakauppa toi maailman Ouluun. *Tiede* 6/2005. <http://www.tiede.fi/artikkeli/jutut/artikkelit/tervakauppa_toi_maailman_ouluun>.
- Pariisi, taiteen mekka* (2012). Jakso 2/2. Esitetty: Yle Teema, 21.1.2012.
- Parker, P. (2011). *Maailmanhistoria*. 512 s. readme.fi. Painettu Kiinassa.
- Paz, L. (2011). Public space in culture-led historic centre. Transformation projects: Porto case study. <<http://www.raco.cat/index.php/Waterfront/article/viewFile/249701/334046>>.
- Pedersen, P. O. (1970). Innovation diffusion within and between national urban systems. *Geographical Analysis*, 203-54.
- Peltola, S. (1988). Arkkitehti K. A. Wreden (1859–1943) elämä ja tuotanto. Teoksessa Peltola, S. & S. Vainio (1988;toim.). *K. A. Wrede ja 100-vuotias pasaasi*, 34-81. *Memoria* 1. Helsingin kaupunginmuseo. Kaupunkikirjapaino Oy, Helsinki.
- Perreira, A. S. (2006). The opportunity of a disaster: the economic impact of the 1755 Lisbon earthquake. 37 s. *CHERRY Discussion Paper Series* 03/06. Centre for Historical Economics and Related Research at York.
- Piekkola, H., O. Suojanen & A. Vainio (2013). *Museoiden taloudellinen vaikuttavuus*. 61 s. Vaasan yliopisto, Levón-instituutti.
- Pihkala, E. (2001). *Suomalaiset maailmantaloudessa keskiajalta EU-Suomeen*. 380 s. Suomalaisen kirjallisuuden seura. Karisto Oy, Hämeenlinna.
- Plaza, B. (2007). The Bilbao effect (Guggenheim Museum Bilbao). 7 s. *Munich Personal RePEc Archive*.
- Population of the 100 largest cities and other urban places in the United States: 1790 to 1990 (2011). <<http://www.census.gov/population/www/documentation/twps0027/twps0027.html>>.
- Porter, M. E. (1998). *The Competitive Advantage of Nations*. 855 s. Macmillan, London.
- Raa, T. T., P. Mohnen, J. L. van Zanden, B. van Leeuwen (2009). Invention, entrepreneurship and prosperity: the Dutch golden age. <http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1528208>.
- Ratvio, R. (2005). *Elämää metropolin reunoilla – Sundsberg ja Landbo hajautuvassa kaupunkirakenteessa*. 57 s. Pro gradu -tutkielma, Helsingin yliopisto. 11.9.2012.
- Ratvio, R. (2012). Elämää keskustassa ja kaupunkiseudun reunoilla. Urbaani ja jälkiesikautungillinen elämäntyö asumisen valinnoissa ja arkiliikkumisessa Helsingin seudulla. 222 s + liites. *Department of Geosciences and Geography* A15. Unigrafia Oy, Helsinki.

- Reeder, D. A. (2006a). London and green space, 1850-2000: an introduction. Teoksessa Clark, P. (2006;toim.). *The European city and green space – London, Stockholm, Helsinki and St Petersburg, 1850-2000*, 30-40. Ashgate. TJ International, Padstow, Cornwall.
- Reeder, D. A. (2006b). The social construction of green space in London prior to the Second World War. Teoksessa Clark, P. (2006;toim.). *The European city and green space – London, Stockholm, Helsinki and St Petersburg, 1850-2000*, 41-67. Ashgate. TJ International, Padstow, Cornwall.
- Rérat, P. (2011). The new demographic growth of cities: the case of reurbanisation in Switzerland. 17 s. *Urban Studies*, Published online before print June 24, 2011.
- Richards, G. & J. Wilson (2004). The impact of cultural events on city image: Rotterdam, Cultural Capital of Europe 2001. *Urban Studies*, 41: 10, 1931–1951.
- Rifkin, J. (1995). *The end of work: the decline of the global labor force and the dawn of the post-market era*. 400 s. Putnam's Sons, cop., New York.
- Roberts, M. (2006). From 'creative city' to 'no-go areas'—The expansion of the night-time economy in British town and city centres. *Cities*, 23:5, 331–338.
- Robertson, K. A. (1995). Downtown redevelopment strategies in the United States: an end-of-the-century assessment. *Journal of the American Planning Association*, Autumn 95, 61: 4, 429–437.
- Robertson, R. & White, K. E. (2007). What is globalization? Teoksessa Ritzer, G. (2007;toim.). *The Blackwell Companion to globalization*, 54-66. Blackwell Publishing. Printed and bound in Singapore by COS Printers Ltd.
- Rönkä, K., J. Orava, V-P. Niitamo & K. Mikkela (2007). *Kehitysalustoilla neloskierteeseen. Käyttäjälähtöiset living lab- ja testbedinnovaatioympäristöt*. 60 s. Culminatum Oy ja TEKES.
- Saarinen, E. (1943). *The city. Its growth, its decay, its future*. 380 s. Reinhold Publishing Corporation, New York. Printed and bound in the U.S.A. by Kingsport Press, Inc., Kingsport, Tenn.
- Sadik-Khan, J. & S. Solomonow (2016). *Streetfight. Handbook for an urban revolution*. 350 s. VIKING, New York. Printed in the United States of America.
- Salomaa, M (2013). Tall Ships' Races tuotti kymmenkertaisesti kulunsa takaisin. Helsingin Sanomat 27.12.2013. <<http://www.hs.fi/kaupunki/a1388115488353>>.
- Salonen, J. (2015). Kartanonkosken äiti kävi kylässä – ”Tällaisessa ympäristössä ihmiset kokevat olonsa turvalliseksi”. Vantaan Sanomat 26.11.2015. <<http://www.vantaansanomat.fi/artikkeli/340376-kartanonkosken-aiti-kavi-kylassa-tallaisessa-ymparistossa-ihmiset-tuntevat-olonsa>>.

- Sassen, S. (2001). *The global city: New York, London, Tokyo*. 2. p. 447 s. Princetown University Press, Princetown, New Jersey.
- Schulman, H. (1990). *Alueelliset todellisuudet ja visiot: Helsingin kehitys ja kehittäminen 1900-luvulla*. 222 s. Teknillinen korkeakoulu, Espoo. TKK offset, Espoo.
- Schumpeter, J. (1939). *Business cycles. A theoretical, historical, and statistical analysis of the capitalist process*. 1100 s. McGraw-Hill Book Company, New York.
- Schumpeter, J. (1942). *Capitalism, socialism and democracy*. 448 s. New York: Harper & Row.
- Scott, A. J. (2002). The cultural economy of cities. *International Journal of Urban and Regional Research*, 21:2, 323-339.
- Seigel, J. (1986). *Bohemian Paris – culture, politics, and the boundaries of bourgeois life, 1830-1930*. 453 s. Elisabeth Sifton Books VIKING. Printed in the United States of America by R. R. Donnelley & Sons, Harrisonburg, Virginia. Set in Bodoni Book.
- Short, J. R. (1996). *The urban order: an introduction to cities, culture and power*. 506 s. Blackwell Publishing, MA.
- Short, J. R. & Y-H. Kim (1998). Urban crises/ urban representations: selling the city in difficult times. Teoksessa Hall, T. & P. Hubbard (1998). *The entrepreneurial city*, 55–75. Biddles Ltd, Guilford and King's Lynn, Great Britain.
- Siegmund-Schultze, R. (2010). *Mathematicians fleeing from Nazi Germany: individual fates and global impact*. 504 s. Princeton University Press.
- Sitte, C. (2001). *Kaupunkirakentamisen taide*. 176 s. Kustantajat Sarmala Oy/ Rakennusalan Kustantajat RAK. Karisto Kirjapaino Oy, Hämeenlinna.
- Šmihula, D. (2010): Waves of technological innovations and the end of the information revolution, *Journal of Economics and International Finance*, Vol. 2(4): 58-67.
- Smith, M. E. (2009). V. Gordon Childe and the Urban Revolution: a historical perspective on a revolution in urban studies. *Town Planning Review*, 80:1, 3-29.
- Smith, N. (1996). *The new urban frontier*. 262 s. Routledge, New York.
- Soja, E. W (2003). Writing the city spatially. *City*, 7:3, 269–280.
- Sotarauta, M. & R. Lester (2006). Yliopistot sattuman lähteinä ja tarttumapintoina. *Kvartti* 2/06.
- Stearns, P. N. (2006). *Consumerism in world history*. 2. p. 164 s. Routledge. Printed and bound in Great Britain by The Cromwell Press, Trowbridge, Wiltshire.

Stranius, L. (2009). Ekokaupunkien Eurooppa. <<http://leostranius.puheenvuoro.uusisuomi.fi/20610-ekokaupunkien-eurooppa>>.

von Streit, A., M. Bontje & E. dell'Agnese (2010). Stable trajectories towards the creative knowledge city? Amsterdam, Munich and Milan. Teoksessa Musterd, S. & A. Murie (2010;toim.). *Making competitive cities*, 43-66. Wiley-Blackwell. Printed and bound in Malaysia by Vivar Printing Sdn Bhd.

Strengell, G. (1923). *Kaupunki taideluomana. Silmäys historialliseen kaupunkirakennustaiteseen*. 164 s. Kustannusosakeyhtiö Otava. Holger Schildtin Kirjapaino.

Stübben, J. (1890). *Der Städtebau*. 561 s. Verlag von Arnold Bergsträsser, Darmstadt.

Sutcliffe, A. (1984). *Metropolis 1890-1940*. 484 s. University of Chicago Press. Printed and bound in Great Britain at the University Press, Cambridge.

Sutcliffe, A. (1993). *Paris – an architectural history*. 221 s. Yale University Press, New Haven and London.

Sutcliffe, A. (2006). *London – an architectural history*. 264 s. Yale University Press, New Haven and London.

Tallon, A. R. & R. D. F. Bromley (2004). Exploring the attractions of city centre living: evidence and policy implications in British cities. *Geoforum* 35, 771–787.

Taylor, G. R. (1951/1989). *The transportation revolution, 1815-1860*. 490 s. M. E. Sharpe, Inc., New York, London. Printed in the United States of America.

Taylor, N. (1999). *Urban planning theory since 1945*. 184 s. Athenaeum Press, Gateshead.

The A. T. Kearney Global Cities Index (2015). <https://www.atkearney.com/news-media/news-releases/news-release/-/asset_publisher/00OIL7Jc67KL/content/a-t-kearney-global-cities-2015/10192>.

The Knight Frank Wealth Report (2013). <<http://www.knightfrank.com/wealthreport/2015/global-cities>>.

Thomas, C. J. & R. D. F. Bromley (2000). City-centre revitalisation: problems of fragmentation and fear in the evening and night-time city. *Urban Studies*, 37: 8, 1403–1429.

Thompson, F. M. L. (1982). The case against the historical inevitability of suburbs. Teoksessa Goodman, D. (1999). *The European cities & technology reader. Industrial to post-industrial city*, 31–37. Bath Press Ltd, Great Britain.

Tinniswood, A. (2003). *By permission of heaven. The story of the great fire of London*. 352 s. Jonathan Cape Ltd; 1st Edition.

Toynbee, A. (1970). *Cities on the move*. 257 s. Oxford University Press.

- Trigger, B. G. (2003). *Understanding early civilizations*. 757 s. Cambridge University Press. Printed in the United States of America.
- Tuovinen, P. (1978). Kaupunkirakentamisen symbolisesta ulottuvuudesta. 97 s. *Yhdyskuntasuunnittelun jatkokoulutuskeskus B19*.
- Turpeinen, O. (1995). *Kunnallistekniikkaa Suomessa keskiajalta 1990-luvulle*. 360 s. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Turunen, A. (2015). *Maailmanhistorian kukoistavimmat kaupungit. Eli miten erilaisuuden sietäminen synnyttää vaurautta ja sivistystä*. 316 s. Into Kustannus. InPrint, Latvia.
- Tönnies, F. (1887). *Gemeinschaft und Gesellschaft. Abhandlung des Communismus und des Socialismus als empirischer Culturformen*. 294 s. Fues's Verlag, Leipzig.
- Urban sprawl in Europe (2006). 56 s. *EEA report 10/2006*.
- Urban, W. L. (2009). Lübeck and the cities of Hanseatic League. *Teoksessa* Norwich, J. J. (2009;toim.). *The great cities in history*, 124-126. Thames & Hudson. Printed and bound in China by Toppan Brinting.
- Valovirta, V., P. Pesonen, M. Halonen, R. van der Have & T. Ahlqvist (2009). Suomalaisten innovaatioiden maantiede. 94 s. *Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 26/2009*.
- Vance, J. E. (1990). *The continuing city. Urban morphology in western civilization*. 534 s. The John Hopkins University Press, Baltimore and London.
- Vartiainen, N. (2017). Suomalaistutkija varoittaa: Rooman tuhon kaltainen katastrofi voi toistua, kun väestönkasvu lakkaa. Helsingin Sanomat 9.7.2017. <<http://www.hs.fi/talous/art-2000005284314.html>>.
- Vicario, L. & M. M. Monje (2003). Another 'Guggenheim Effect'? The generation of a potentially gentrifiable neighbourhood in Bilbao. *Urban Studies*, Vol. 40, No. 12, 2383–2400.
- Vitruvius (1960). *The ten books on architecture*. 331 s. Translated by Morris Hicky Morgan. Dover Publications, Inc., New York. Manufactured in The United States by Courier Corporation.
- Wallerstein, I. (2003). *Historical capitalism with capitalist civilization*. 163 s. Biddles Ltd, Great Britain.
- Waley, D. (1988). *The Italian city-republics*. 212 s. Longman, London & New York. Printed in Singapore.
- Ward, S. (1992). *The garden city: past, present and future*. 240 s. E & FN Spon, London.
- Ward, S. V. (1998). *Selling places: the marketing and promotion of towns and cities 1850-2000*. 288 s. E & FN Spon, London.

- Ward, S. V. (2002). *Planning the twentieth-century city – the advanced capitalist world*. 470 s. John Wiley & Sons, Ltd. Printed and bound in Great Britain by TJ International Ltd, Padstow, Cornwall.
- Ward, S. V. & J. R. Gold (1994). Introduction. *Teoksessa Gold J. R. & S. V. Ward (1994). Place promotion – the use of publicity and marketing to sell towns and regions*, 1–17. John Wiley & Sons, Chichester, West Sussex, England. Bookcraft (Bath) Ltd, Great Britain.
- Weisdorf, J. L. (2005). From foraging to farming: explaining the Neolithic revolution. *Journal of Economic Surveys*, 19: 4, 561–585.
- While, A. (2006). Modernism vs urban renaissance: negotiating post-war heritage in English city centres. *Urban Studies*, 43: 13, 2399–2419.
- White, P. (1984). *The West European city. A social geography*. 269 s. Longman, London and New York.
- Williams, G. (2000). Rebuilding the entrepreneurial city: the master planning response to the bombing of Manchester city centre. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 27: 4, 485–505.
- Wittfogel, K. (1957). *Oriental despotism. A comparative study of total power*. 556 s. New Haven, Conn., Yale University Press.
- World Design Capital Benefits (2010).
<<http://www.worlddesigncapital.com/concept/benefits.htm>>.
- World Economic Forum (2016). Only one European country would be better off without its capital city. 23.8.2016. <<https://www.weforum.org/agenda/2016/08/only-one-european-country-would-be-better-off-without-its-capital-city>>.
- Zhang, Y. & K. Fang (2004). Is history repeating itself? From urban renewal in the United States to inner-city redevelopment in China. *Journal of Planning Education and Research*, 23: 3, 286-298.
- Zukin, S. (1989). *Loft living: culture and capital in urban change*. 2. p. 232 s. Rutgers University Press.
- Zukin, S. (1995). *The cultures of cities*. 336 s. Blackwell.
- Zukin, S. (2009). *Naked city – the dead and life of authentic urban places*. 294 s. Oxford University Press. Printed in the United States of America.

6.2 Kuvalähteet

Luettelossa kaikki kuvat, jotka eivät ole tekijän.

Kuva 4. Rursus (CC BY-SA 3.0). Kuva muutettu mustavalkoiseksi.

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kondratieff_Wave.svg.

Kuva 6. Tla 2006 (Public domain).

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ziggarat_of_Ur_001.jpg.

Kuva 7. Robster1983 (Public domain).

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Giza-pyramids.JPG>.

Kuva 8. Omar Shawki (CC BY-SA 3.0).

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Entrance_of_Luxor_Temple,_Luxor,_Egypt.JPG
>.

Kuva 12. Baikie, James. (Public domain).

http://gutenberg.polytechnic.edu.na/1/9/3/2/19328/19328-h/images/knossos_palace_plan_sm.jpg.

Kuva 13. http://lh3.googleusercontent.com/arkitekmg hazali/Rt-Jvijh0UI/AAAAAAAAABTo/IgjY_UIAv4M/s800/Town+planning.jpg.

Kuva 14. <https://quadralectics.files.wordpress.com/2013/10/586.jpg?w=640&h=436>.

Kuva 15. Wellcome Images (CC BY 4.0).

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Plan_of_Miletus_in_A._Gerkan%27s_Griechische_Stadteanlagen_Wellcome_M0009549.jpg.

Kuva 16. Singinglemon (Public domain).

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_ancient_athens.png.

Kuva 17. Napoleon Vier (Public domain).

https://en.wikipedia.org/wiki/Long_Walls#/media/File:AtheneOudheid.JPG.

Kuva 18. Maksim (CC BY-SA 3.0).

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:AntikeGriechen1.jpg>.

Kuva 19. Tataryn77 (CC BY-SA 3.0). Kuva muutettu mustavalkoiseksi.

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Roman_Empire_Trajan_117AD.png.

Kuva 20. Mediatus (CC BY-SA 3.0). Kuva muutettu mustavalkoiseksi.

[https://en.wikipedia.org/wiki/Castra#/media/File:Kastell_Theilenhofen_Iciniacum_\(English\).png](https://en.wikipedia.org/wiki/Castra#/media/File:Kastell_Theilenhofen_Iciniacum_(English).png).

Kuva 21. Google Earth 2014.

Kuva 22. Tuntematon tekijä. Joris 1919 (GNU Free Documentation License, CC BY-SA 3.0). https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_Forum_-_Equus_Domitiani.jpg.

Kuva 23. Tuntematon tekijä. (Public domain).

https://en.wikipedia.org/wiki/Lapis_Niger#/media/File:Roma_Plan.jpg.

Kuva 30. Google Earth 2014.

Kuva 31. Google Earth 2014.

Kuva 32. Max Naylor (Public domain).

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Viking_Expansion.svg.

Kuva 33. <http://archsoc.westphal.drexel.edu/New/Monpazier1.gif>.

Kuva 35. GifTagger (CC BY-SA 3.0).
 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Anfiteatro_Lucca.png>.

Kuva 36. Mark Sehnert (Public domain).
 <https://en.wikipedia.org/wiki/Piazza_del_Campo#/media/File:Il_campo_view_from_torre.jpg>.

Kuva 37.
 <<https://i.pinimg.com/originals/2d/b7/c0/2db7c0016201741a25047ba72a0dfb73.jpg>>.

Kuva 38. <http://images.delcampe.com/img_large/auction/000/109/095/480_001.jpg?v=5>.

Kuva 40. Claes Janszoon Visscher II. (Public domain).
 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:London_panorama,_1616b.jpg>.

Kuva 45. Wikipeder (GNU General Public License).
 <<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Carcassonne-vignes.jpg>>.

Kuva 46. Hall, T. (2010;toim.). *Planning Europe's capital cities. Aspects of nineteenth-century urban development*. 398 s. E & FN SPON, an imprint of Chapman & Hall.

Kuva 47. H.F. Helmolt. (Public domain).
 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Extent_of_the_Hansa-optimiert.jpg>.

Kuva 50. Roland Meinecke (GNU Free Documentation License).
 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Luebeck-Rathaus_am_Markt_von_Suedwesten_gesehen-20100905.jpg>.

Kuva 51. Toni Castillo Quero (CC BY-SA 2.0).
 <[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mezquita_de_C%C3%B3rdoba_desde_el_aire_\(C%C3%B3rdoba,_Espa%C3%B1a\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mezquita_de_C%C3%B3rdoba_desde_el_aire_(C%C3%B3rdoba,_Espa%C3%B1a).jpg)>.

Kuva 52. Alvarujo (CC BY-SA 3.0).
 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Interior_de_la_mezquita_de_C%C3%B3rdoba.jpg>.

Kuva 53. Google Earth 2015.

Kuva 54. Andrew Dunn (CC BY-SA 2.0).
 <<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:KingsCollegeChapelWest.jpg>>.

Kuva 56. Google Earth 2014.

Kuva 59. Georg Braun & Frantz Hogenberg. (Public domain).
 <<https://fi.wikipedia.org/wiki/Palmanova#/media/File:Palmanova1600.jpg>>.

Kuva 60. Il conte di Luna (CC BY-SA 2.0).
 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Urbino-palazzo_e_borgo.jpg>.

Kuva 61. Google Earth 2014.

Kuva 62. Fra Carnevale. (Public domain).
 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Fra_Carnevale_-_The_Ideal_City_-_Google_Art_Project.jpg>.

Kuva 63. Google Earth 2014.

Kuva 64. Google Earth 2014.

Kuva 66. Étienne Dupérac. (Public domain).
 <https://en.wikipedia.org/wiki/Capitoline_Hill#/media/File:CampidoglioEng.jpg>.

Kuva 71. Giusto Utens. (Public domain).
 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Castello_utens.jpg>.

Kuva 72. A. Tosini. (Public domain).
<https://en.wikipedia.org/wiki/Orto_botanico_di_Padova#/media/File:Orto_dei_semplici_PD_01.jpg>.

Kuva 76. Chivista (CC BY-SA 3.0).
<https://nl.wikipedia.org/wiki/Van_der_Beurze#/media/File:Huis_ter_Beurze.JPG>.

Kuva 79. <<https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/originals/67/b2/7f/67b27f45d617323dc2668a03415a8606.jpg>>.

Kuva 80. Dfmalan (GNU Free Documentation License).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vatican_StPeter_Square.jpg>.

Kuva 81. Google Earth 2014.

Kuva 82. AINo (CC BY-SA 3.0)
<https://fr.wikipedia.org/wiki/Place_des_Vosges#/media/File:Paris_PlaceDesVosges_NordNordEst.JPG>.

Kuvat 83.–86. Michel-Étienne Turgot, Louis Bretez, Claude Lucas. (Public domain).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Turgot_map_Paris_KU_11.jpg>.

Kuva 87. Emmanuel Héré de Corny. (Public domain).
<https://pt.wikipedia.org/wiki/Place_de_la_Carri%C3%A8re#/media/File:PlanPlaceStanCarriere.jpg>.

Kuva 88. Daniel Stalpaert, Nicolaus Visscher (Public domain).

Kuva 93. Delagrive. (Public domain).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Versailles_Plan_Jean_Delagrive.jpg>.

Kuva 94. Tuntematon tekijä. (Public domain).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karlsruhe_Plan_GLAK_G_Karlsruhe_489.jpg>.

Kuva 95. Israel Silvestre. (Public domain).
<[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Plan_du_Jardin_des_Tuileries_par_Israel_Silvestre_1671_-_Gallica_2011_\(adjusted\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Plan_du_Jardin_des_Tuileries_par_Israel_Silvestre_1671_-_Gallica_2011_(adjusted).jpg)>.

Kuva 96. Google Earth 2014.

Kuva 98. Google Earth 2014.

Kuva 99. Google Earth 2014.

Kuva 100. <<http://mapco.net/london/images/1666wrenb.jpg>>.

Kuva 101. Eugénio dos Santos, Carlos Mardel (Public domain).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pombaline_Baixa_Lisbon_map_1756.jpg>.

Kuva 105. Threedots (Daniel Ullrich) (CC BY-SA 3.0). Kuva muutettu mustavalkoiseksi.
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ruhr_area-map.png>.

Kuva 106. Gustave Doré. (Public domain).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Dore_London.jpg>.

Kuva 107. William Wylde. (Public domain).
<[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Manchester_from_Kersal_Moor_William_Wylde_\(1857\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Manchester_from_Kersal_Moor_William_Wylde_(1857).jpg)>.

Kuva 108. W. Schmollinger. (Public domain).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Regent%27s_Park_London_from_1833_Schmollinger_map.jpg>.

Kuva 109. Tuntematon. (Public domain).

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Speicherstadt_1890.jpg>. Kuva 110. Daderot (Public domain).

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Invernadero_de_Atocha,_Madrid_-_view_2.JPG>. Kuva 111. <http://yvesfey.com/wp-content/uploads/2011/03/Op%C3%A9ra_Paris_Metro1.jpg>. Kuva 112. Ildefons Cerdà. (Public domain).

<<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:PlaCerde1859b.jpg>>. Kuva 113. <<http://www.failedarchitecture.com/behind-four-walls-barcelonas-lost-utopia/>>. Kuva 114. Carlos María de Castro, Francisco Pérez Baquero, J. Donon. (Public domain).

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Plano_del_Ensanche_de_Madrid-1861.jpg>. Kuva 115. Ferdinand Boehm. (Public domain).

<https://en.wikipedia.org/wiki/Hobrecht-Plan#/media/File:Boehm_Berlin_1862.jpg>. Kuva 116. <<https://aaroncrippsblog.files.wordpress.com/2014/03/mietkasernes.jpg>>. Kuva 117. Albert Lindhagen. (Public domain).

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lindhagenplanen_1866.jpg>. Kuva 118. <http://www.citi.io/wp-content/uploads/2015/03/paris_aerial_view.jpg>. Kuva 119. WikiArt. Camille Pissarro. (Public domain).

<<https://uploads4.wikiart.org/images/camille-pissarro/boulevard-montmartre-afternoon-sunlight-1897.jpg!HalfHD.jpg>>. Kuva 120. J & C Walker Sailp. (Public domain).

<<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wien1858.jpg>>. Kuva 122. Peter Rivera (CC BY 2.0).

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Paris_Opera_full_frontal_architecture,_May_2009.jpg>. Kuva 123. Jean Béraud. Valokuva The Metropolitan Museum of Art. (Public domain).

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jean_B%C3%A9raud,_Parisian_Street_Scene.jpg>. Kuva 125. <<http://i30.photobucket.com/albums/c347/stormicy4/9fab73bd.jpg>>. Kuva 126. Giacomo Brogi. (Public domain).

<[https://fi.wikipedia.org/wiki/Galleria_Vittorio_Emanuele_II#/media/File:Brogi,_Giacomo_\(1822-1881\)_-n._4608_-_Milano_-_Ottagono_della_Galleria_Vittorio_Emanuele_ca._1880.jpg](https://fi.wikipedia.org/wiki/Galleria_Vittorio_Emanuele_II#/media/File:Brogi,_Giacomo_(1822-1881)_-n._4608_-_Milano_-_Ottagono_della_Galleria_Vittorio_Emanuele_ca._1880.jpg)>. Kuva 128. Tuntematon. (Public domain).

<[https://fr.wikipedia.org/wiki/Le_Bon_March%C3%A9#/media/File:Au_Bon_March%C3%A9_\(vue_g%C3%A9n%C3%A9rale_-_gravure\).jpg](https://fr.wikipedia.org/wiki/Le_Bon_March%C3%A9#/media/File:Au_Bon_March%C3%A9_(vue_g%C3%A9n%C3%A9rale_-_gravure).jpg)>. Kuva 129. WikiArt. Pierre-Auguste Renoir. (Public domain).

<<https://www.wikiart.org/en/pierre-auguste-renoir/ball-at-the-moulin-de-la-galette-1876>>. Kuva 130. Sue (CC BY 2.0).

<https://en.wikipedia.org/wiki/InterContinental_Paris_Le_Grand_Hotel#/media/File:Grand_H%C3%B4tel_Paris,_April_2011.jpg>. Kuva 134. Jialiang Gao (CC BY-SA 3.0)

<https://en.wikipedia.org/wiki/Karlovy_Vary#/media/File:Karlovy_Vary_Czech.jpg>.

Kuva 138. Pieter Brueghel vanhempi. (Public domain).
 <[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pieter_Bruegel_the_Elder_-_The_Tower_of_Babel_\(Rotterdam\)_-_Google_Art_Project.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pieter_Bruegel_the_Elder_-_The_Tower_of_Babel_(Rotterdam)_-_Google_Art_Project.jpg)>.

Kuva 143. Dmitri A. Mottl (CC BY-SA 3.0).
 <https://en.wikipedia.org/wiki/Moscow_State_University#/media/File:Moscow_State_University.jpg>.

Kuva 145. <<http://www.mheu.org/portal/ressources/imageBank/3/979,L2-14-46.jpg>>.

Kuva 146. Bundesarchiv, Bild 146III-373. (CC-BY-SA 3.0).
 <[https://fi.wikipedia.org/wiki/Welthauptstadt_Germania#/media/File:Bundesarchiv_Bild_146III-373,_Modell_der_Neugestaltung_Berlins_\(%22Germania%22\).jpg](https://fi.wikipedia.org/wiki/Welthauptstadt_Germania#/media/File:Bundesarchiv_Bild_146III-373,_Modell_der_Neugestaltung_Berlins_(%22Germania%22).jpg)>.

Kuva 148. dalbera (CC BY 2.0).
 <[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Palazzo_della_civilt%C3%A0_del_lavoro_\(EUR,_Rome\)__\(5904657870\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Palazzo_della_civilt%C3%A0_del_lavoro_(EUR,_Rome)__(5904657870).jpg)>.

Kuva 149. Mihai Petre (CC BY-SA 3.0).

Kuva 150. Ebenezer Howard. (Public domain).
 <https://en.wikipedia.org/wiki/Ebenezer_Howard#/media/File:Garden_City_Concept_by_Howard.jpg>.

Kuva 151. Dreizung (GNU Free Documentation License).
 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karl-Marx-Hof_2009.jpg>.

Kuva 152. Clarence Perry. (Fair use).
 <https://en.wikipedia.org/wiki/Clarence_Perry#/media/File:New_York_Regional_Survey,_Vol_7.jpg>.

Kuva 153. <<https://www.flickr.com/photos/quadralectics/11855332743/>>.

Kuva 154. Sitte, C. (2001). *Kaupunkirakentamisen taide*. 176 s. Kustantajat Sarmala Oyl Rakennusalan Kustantajat RAK. Karisto Kirjapaino Oy, Hämeenlinna.

Kuva 155. Arturo Soria y Mata. (Public domain).
 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ciudad_lineal_de_Arturo_Soria.jpg>.

Kuva 156. <http://community.middlebury.edu/~slides/HA220/views/aoc263_view.html>.

Kuva 157. <https://cdn.citylab.com/media/img/citylab/legacy/2012/11/08/2____.jpg>.

Kuva 158. Tuntematon. (GNU Free Documentation License, CC BY-SA 3.0).
 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Weissenhof_Mies_1.jpg>.

Kuva 159. Marbot (CC BY-SA 3.0 DE).
 <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/c/c2/20080716_14995_DSC02001_Wei%C3%9Fe_Stadt_Aroser_Allee.JPG/1280px-20080716_14995_DSC02001_Wei%C3%9Fe_Stadt_Aroser_Allee.JPG>.

Kuva 160. Hall, P. (1992). *Urban & regional planning. Third edition*. 259 s. Routledge, London and New York. Printed and bound in Great Britain by Biddles Ltd, Guilford and King's Lynn.

Kuva 161.
 <<https://i.pinimg.com/originals/c2/a2/9d/c2a29d07ccb221dba25315c360336e49.jpg>>.

Kuva 162. Harris, C. D. & E. L. Ullman (1945). The nature of cities. *Annals of the American Academy of Political and Social Science* 242, 7–17.

Kuva 163. <https://growingupinamerica.files.wordpress.com/2011/04/32405094_04-1.jpg>.

Kuva 168. Paul Rudolph/ Library of Congress. (Public domain).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lower_Manhattan_Expressway_Map.jpg>.

Kuva 169. Alexander 1966:5.

Kuva 170. I99pema (CC BY-SA 3.0).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:S:t_Eriksomr%C3%A5det#/media/File:San kt_Eriksomr%C3%A5det_2014,_8.JPG>.

Kuva 171. Gube1 (GNU Free Documentation License).
<<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jakriborg.jpg>>.

Kuva 172. Daniel Chapma (CC BY 2.0).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:London_from_a_hot_air_balloon.jpg>.

Kuva 177. Michael J. Zirbes (Public domain).
<https://fi.wikipedia.org/wiki/Potsdamer_Platz#/media/File:PotsdamerPlatz_Vogelperspekti ve_2004_1.jpg>.

Kuva 179. David Iliff (CC BY-SA 3.0).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Canary_Wharf_Skyline_2,_London_UK_-_Oct_2012.jpg>.

Kuva 180. Igorkhait (CC BY-SA 4.0).
<https://en.wikipedia.org/wiki/File:Moscow_Business_Center_Sep2017.jpg>.

Kuva 181. Massimo Catarinella (CC BY 3.0).
<<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:ZuidasAmsterdamNederland2011.jpg>>.

Kuva 182. Hubertl (CC BY SA 4.0).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Donaucity_from_Danube_River_to_Northnorthw est_-_Vienna-.jpg>.

Kuva 184. Tuntematon. (Public domain).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Crystal_Palace.PNG>.

Kuva 185. EG Focus (CC BY 2.0).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Olympic_Park,_London,_16_April_2012.jpg>.

Kuva 189. Didier B (CC BY-SA 2.5).
<https://en.wikipedia.org/wiki/Sainte-Chapelle#/media/File:Sainte_Chapelle_-_Upper_level_1.jpg>.

Kuva 195. Massimo Catarinella (CC BY 3.0).
<<https://en.wikipedia.org/wiki/File:CasaBatllo.jpg>>.

Kuva 198. Jiuguang Wang (CC BY-SA 3.0 es).
<https://en.wikipedia.org/wiki/Palau_de_la_M%C3%BAsica_Catalana#/media/File:Palau_d e_la_M%C3%BAsica_Catalana,_the_Catalan_Concert_Hall.jpg>.

Kuva 199. Dino Quinzani (CC BY-SA 2.0).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Case_danzanti.jpg>.

Kuva 201. Finlay McWalter (CC BY-SA 3.0).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wfm_foster_armadillo.jpg>.

Kuva 202. Martín Gómez Tagle (CC BY-SA 3.0).
<<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:OrienteMGT.jpg>>.

Kuva 203. Studio Daniel Libeskind (CC BY 3.0).
<<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:JewishMuseumBerlinAerial.jpg>>.

Kuva 204. Bs0u10e01 (CC BY-SA 2.0).
 <[https://en.wikipedia.org/wiki/Selfridges_Building,_Birmingham#/media/File:Selfridges_Building,_Birmingham_\(2012\).jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Selfridges_Building,_Birmingham#/media/File:Selfridges_Building,_Birmingham_(2012).jpg)>.

Kuva 205. Andreas Tille (CC BY-SA 4.0).
 <https://en.wikipedia.org/wiki/Sony_Center#/media/File:SonyCenterAtNight.jpg>.

Kuva 209. Alexander Z. (CC BY-SA 3.0).
 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Barcelona_Torre_Agbar_01.jpg>.

Kuva 210. Mirko Junge (CC BY-SA 2.0).
 <<https://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Turningtorso2011.jpg>>.

Kuva 211. John Fader (GNU Free Documentation License)
 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jfader_santa_catalina.jpg>.

Kuva 212. sykerabbit77 (CC BY 2.0).
 <https://en.wikipedia.org/wiki/Beetham_Tower,_Manchester#/media/File:Beetham_Tower_from_below.jpg>.

Kuva 213. Juanedc (CC BY 2.0).
 <[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hotel_Vela_\(8698052023\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hotel_Vela_(8698052023).jpg)>.

Kuva 214. Inntel Hotels. <<http://www.1966mag.com/wp-content/uploads/2014/03/Travel-Mondays-Inntel-Hotels-Amsterdam-Zaandam1.jpg>>.

Kuva 215. Cwoyte (CC BY 3.0).
 <https://fi.wikipedia.org/wiki/Eindhoven#/media/File:PiazzaBlob_Eindhoven.jpg>.

Kuva 217. Prioryman (GNU Free Documentation License).
 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Titanic_Belfast_side_view.jpg>.

Kuva 218. Mariordo (CC BY-SA 3.0).
 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:London_01_2013_the_Shard_London_Bridge_5205.JPG>.

Kuva 220. MVRDV. <<https://www.mvrdv.nl/media/scraped/9054dc48-49e5-4530-a387-166eeefbc60d.jpg>>.

6.3 Vierailukohteita Euroopassa

Alankomaat: Amsterdam, Den Haag, Rotterdam

Belgia: Antwerpen, Brygge, Brysseli, Ghent

Espanja: Alaior, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Ciutadella de Menorca, Córdoba, Granada, Itlica, La Laguna, La Orotava, Madrid, Málaga, Maó-Mahón, Puerto de la Cruz, San Sebastian, Santa Cruz de Tenerife, Segovia, Sevilla, Toledo

Irlanti: Dublin, Kilkenny, Glendalough, Newgrange

Iso-Britannia: Bath, Cambridge, Glasgow, Edinburgh, Liverpool, Lontoo, Manchester, Newcastle, Stonehenge, York

Italia: Alghero, Bologna, Bosa, Camogli, Capri, Cinque Terren kylät, Fiesole, Firenze, Genova, Herculaneum, Levanto, Lucca, Milano, Napoli, Padova, Pisa, Pompeji, Portofino, Rooma, San Gimignano, Santa Margherita Ligure, Sassari, Siena, Sorrento, Tivoli, Torino, Trieste, Venetsia, Verona, Vicenza

Itävalta: Graz, Wien
Kreikka: Ateena, Hania, Herakleon, Kamiros, Knossos, Korfu, Lindos, Pireus, Rethymnon, Rodos
Kroatia: Cavtat, Dubrovnik, Hvar, Jelsa, Korcula, Mali Ston, Split, Ston
Latvia: Riika
Liettua: Kaunas, Trakai, Vilna
Malta: Marsaxlokk, Mdina/Rabat, Valletta, Victoria/Rabat
Monaco: Monaco
Montenegro: Budva, Kotor, Sveti Stefan
Norja: Bergen, Oslo
Portugali: Cascais, Estoril, Funchal, Lissabon, Porto, Sintra
Puola: Auschwitz, Krakova, Varsova
Ranska: Aix-en-Provence, Anglet, Arles, Avignon, Bayonne, Biarritz, Marseille, Nîmes, Nizza, Pariisi, Pont-du-Gard, St.-Jean-de-Luz, Versailles
Ruotsi: Tukholma
Saksa: Berliini, Hampuri, Lyypekki
Slovenia: Ljubljana, Postojna
Slovakia: Bratislava
Tanska: Kööpenhamina
Tseki: Praha
Turkki: Istanbul
Unkari: Budapest
Vatikaani: Vatikaani
Venäjä: Pietari, Viipuri
Viro: Pärnu, Tallinna, Tartto, Viljandi

6.4 Luettelo taulukoista ja kuvista

Taulukko 1. Kaupunkien kehityksen kannalta keskeisiä teknologisia ja tieteellisiä vallankumouksia tai suurten uudistusten aikoja.....	18
Taulukko 2. Liikenteellisten keksintöjen käyttöönottoajankohtia.....	157
Taulukko 3. Eurooppalaisten kaupunkien kehittämishankkeita tyypiteltynä toiminnoittain.....	240
Taulukko 4. Maailmannäyttelyt Euroopassa vuosina 1851–2015.....	242
Taulukko 5. Tunnettujen arkkitehtien toteutettuja töitä suurissa eurooppalaisissa kaupungeissa 1985–2015.....	268
Taulukko 6. Typologia historiallisista kaupunkirooleista.....	280
Taulukko 7. Eurooppalaisten kaupunkien kultaisia kausia esiteollisena, teollisena ja jälkiteollisena aikana.....	282
Kuva 1. Tutkimuksen tarkastelunäkökulma historiallinen kaupunkimaantiede ja sen lähialat.....	9
Kuva 2. Yksinkertaistava teoreettinen esimerkki polkuriippuvuudesta.....	12
Kuva 3. Kaupungin kehityksen riippuvaisuus menestystekijöiden luonteesta.....	14
Kuva 4. Kondratievin syklit.....	18
Kuva 5. Kaupungin kultainen kausi riippuu monesta tekijästä.....	19
Kuva 6. Rekonstruktio Ur'in ziggurat-tempelistä nykyisessä Irakissa.....	29
Kuva 7. Gizan pyramidit ja niitä lähestyvä kaupunkirakenne Egyptin Kairossa.....	31
Kuva 8. Luxorin temppelin sisäänkäynti Egyptissä.....	31
Kuvat 9.–11. Megaliittiajan monumentteja: Irlannin Newgrangen hautakumpu, Englannin Stonehengen kehämonumentti ja Maltan Gozon Ġgantijan temppli.....	32–33
Kuva 12. Kreetan Knossoksen palatsin rakenne.....	34
Kuva 13. Egyptin Kahunin pyramidikaupungin, n. 1895 eaa., työväestön asuinalueen ruutukaavamainen rakenne.....	35
Kuva 14. Zernaki Tepen ruutukaava Urartun armenialaisessa kuningaskunnassa nykyisessä Turkissa, noin 700 eaa.....	35
Kuva 15. Hippodamoksen laatima kauppa- ja satamakaupunki Miletuksen asemakaava, n. 400 eaa.....	36
Kuva 16. Antiikin Ateenan keskeisiä maamerkkejä.....	37
Kuva 17. Antiikin Ateena, satamakaupunki Pireus ja niitä yhdistäneet muurit.....	37
Kuva 18. Foinikialaisten, etruskien ja kreikkalaisten kaupungit.....	38
Kuva 19. Rooman keisarikunta laajimmillaan vuonna 117.....	40
Kuva 20. Kaaviokuva roomalaisen castrumin rakenteesta itä-länsi- ja pohjoinen-etelä-suuntaisine akseleineen ja akselien kohtaamispaikkaan asettuvine keskustoineen.....	41
Kuva 21. Roomalaisen kaupungin ruutukaava Firenzen keskustassa.....	42
Kuva 22. Forum Romanum ympäristöineen.....	43
Kuva 23. Antiikin Rooman kartta.....	44
Kuva 24. Rooman Pantheonin vaikutus arkkitehtuurin historiassa on ollut merkittävä.....	45
Kuva 25. Uskonnollinen monumentti, roomalainen tempelirakennus	

Maison Carrée Provencen Nîmesissä.....	45
Kuva 26. Viihderakentamisen monumentti, roomalainen areena Provencen Nîmesissä.....	46
Kuvat 27. ja 28. Roomalaisen insinööriosaamisen taidonnäytteitä: Pont-du-Gardin akvedukti Etelä-Ranskassa ja Segovian akvedukti Espanjassa.....	47
Kuva 29. Rooman valtakunnan romahdettua rakennelmia otettiin uuteen käyttöön. Esimerkiksi Arlesin amfiteatteri toimi keskiajalla linnoituksena.....	49
Kuva 30. Roomalaisen amfiteatterin muoto on nähtävissä katuverkossa ja rakennusryhmässä Firenzessä.....	50
Kuva 31. Rooman Piazza Navonan muoto noudattaa paikalla sijainneen roomalaisen stadionin muotoa.....	51
Kuva 32. Viikinkien asuttamia alueita ja invaasioiden kohteita Euroopassa 700-luvulta 1000-luvulle.....	54
Kuva 33. Bastidet olivat ruoantuotantoon erikoistuneita pieniä ranskalaisia maaseutukaupunkeja. Monpazierin bastiden kaava.....	56
Kuva 34. Kivestä, tiilestä, puusta ja rapatusta puusta koostuva vanha sekatalo Yorkissa, Englannissa.....	57
Kuva 35. Luccan Piazza dell'Anfiteatro noudattaa roomalaisen amfiteatterin muotoja.....	58
Kuva 36. Simpukankuoren muotoinen Sienan Piazza del Campo edustaa keskiaikaista kaupunkisuunnittelua.....	59
Kuva 37. Bruggen keskiaikaisen kaupunginosan katuverkko on epäsäännöllinen. Kuvan piirros on barokin ajalta, vuodelta 1649.....	60
Kuva 38. Carcassonnen keskiaikainen laajennusosa (vasemmalla) perustuu ruutukaavaan. Kartta vuodelta 1894.....	60
Kuva 39. Merivalentana kukoistaneen Pisan romaanista arkkitehtuuria.....	61
Kuva 40. Keskiajalla ja vielä vuosisatoja sen jälkeenkin eurooppalaisten kaupunkien siluetteja dominoivat kirkontornit. Claes Janszoon Visscherin panoraama Lontoosta barokin ajalta vuodelta 1616.....	62
Kuva 41. Hagia Sophia (rak. v. 537) oli ensimmäinen mittakaavaltaan monumentaalinen kristillinen rakennus.....	63
Kuva 42. Pariisin Notre Damen katedraali on maailman tunnetuimpia goottilaisia katedraaleja.....	64
Kuva 43. Sienan keskusaukion laidalla seisova kaupungintalo Palazzo Pubblico pyrki suurella mittakaavallaan legitimoimaan vallanpitäjien aseman ja kuvastamaan kaupungin asemaa.....	65
Kuva 44. Edinburghin kaupungin yllä kohoava Castle Rockin linna – esimerkki näkyvälle paikalle puolustussyistä sijoitetusta eurooppalaisesta, alkujaan keskiaikaisesta linnasta.....	65
Kuva 45. Etelä-Ranskan Carcassonne, kaksoismuurein ja puolustustornein ympäröity keskiaikainen kaupunki.....	67
Kuva 46. Pariisiin rakennettiin vuosisatojen saatossa useat kaupunginmuurit kaupungin laajentuessa alueellisesti.....	68
Kuva 47. Hansaliittoon kytkeytyneitä kaupunkeja.....	69

Kuva 48. Hansaliiton vaikutus näkyy Norjan Bergenin Bryggenin 1700-luvun alun puutalojen arkkitehtuurissa.....	70
Kuva 49. Lyypekin Holstentor, yksi hansakaupungin porteista.....	71
Kuva 50. Hansaliiton aikakauden Lyypekin tiiligotiikkaa, raatihuone.....	71
Kuva 51. ja 52. Espanjan Córdobaan valtaisa moskeijakatedraali muistuttaa Andalusian islamilaisen aikakauden kukoistuksesta.....	76
Kuva 53. Sevillan Santa Cruzin keskiaikaisen kaupunginosan sokkeloisessa katuverkossa on maurilaisia vaikutteita.....	77
Kuva 54. Cambridge on esimerkki keskiajalta asti rakentuneesta yliopistokaupungista. Kuvassa King's College Chapel (rak. alk. 1446).....	78
Kuva 55. Suuri Galatan torni Istanbulissa muistuttaa genovalaisten menneestä merivallasta.....	80
Kuva 56. Venetsia on aikojen saatossa rakentunut kalan muotoiseksi.....	81
Kuva 57. Merivalentana kukoistaneen Venetsian arkkitehtuurin ja kaupunkisuunnittelun vaikutteet ovat moninaiset.....	82
Kuva 58. Firenze oli renessanssin tärkein keskus. Kuva Lorenzo Rossellin Pienta della Catenasta (n. 1471–82).....	84
Kuva 59. Italian Palmanovan (1593) linnoituskaupunki renessanssiajan ideaalikaupunki Georg Braunin ja Frantz Hogenbergin kuvaamana. Kaupungin asemakaava on tähden muotoinen.....	85
Kuva 60. Italian Urbinoa pidettiin 1400-luvulla ideaalikaupunkina.....	86
Kuva 61. Rakenteeltaan kotilomainen Mougins Ranskassa.....	87
Kuva 62. Fra Carnevalen maalaus ideaalikaupungista 1480-luvulta.....	87
Kuva 63. Freudenstadtin asemakaava perustuu sisäkkäisiin neliöihin.....	88
Kuva 64. Richelieun asemakaava on symmetrinen. Keskeisiä elementtejä ovat puolikaaren muotoiset sisäänkäynnit ja neliön muotoiset torit.....	88
Kuva 65. Firenzen duomon massiivinen kupoli on renessanssiarkkitehtuurin mestariteoksia.....	89
Kuva 66. Rooman Piazza del Campidoglio aukiosommitelma on ollut esikuvallinen ympäri maailmaa. Étienne Dupéracin kaiverrus vuodelta 1568.....	90
Kuva 67. Rooman Tempietto, esikuva useiden merkkirakennusten kupoleille.....	90
Kuva 68. Firenzen Palazzo Medici-Riccardi, Italian kaupunkien renessanssipalatsista tunnetuin. Medicit tekivät renessanssiajan Firenzestä merkittävän pankkikaupungin.....	92
Kuva 69. Puolan Krakovan italialaishenkinen kauppahalli kuvastaa renessanssiajan kauppa- ja hallintokaupungin kukoistusta.....	94
Kuva 70. Villa d'Esten loistelas renessanssipuutarha Italian Tivolissa.....	96
Kuva 71. Medicien Villa di Castellon renessanssipuutarha Giusto Utensin maalauksessa vuodelta 1599.....	96
Kuva 72. Padovan Orto Botanico, maailman ensimmäinen kasvitieteellinen puutarha.....	97
Kuvat 73. ja 74. Istanbul kukoisti osmanien aikakaudella. Mimar Sinanin suunnittelema Suleimanin moskeija on Istanbulin moskeijoista suurin.....	98
Kuva 75. Antwerpenin historiallinen kukoistus kaupallisena keskuksena kuvastuu	

kaupungin keskusaukion arkkitehtuurissa.....	100
Kuva 76. Pörssi-instituution juuret ovat 1400-luvulla kauppakaupunkina kukoistaneessa Bruggessa. Ter Beurze -talo (rak. 1423).....	101
Kuva 77. Lissabonin Torre de Belém (1519) kuvastaa kaupungin 1500-luvun merivallan tuomaa vaurautta.....	103
Kuva 78. Madridin Plaza Mayor on yksi Espanjan menneen maailmanvallan symboleista.....	105
Kuva 79. Paavi Sixtus V suunnitteli Roomaa 1500-luvulla. Vanha piirros.....	108
Kuva 80. Vatikaani on esimerkki ”pyhästä kaupungista”. Pietarinkirkko ja Pietarinaukio Vatikaanissa.....	109
Kuva 81. Rooman Piazza del Popololta lähtee barokin ajan uudistusten seurauksena kolme pitkää säteittäistä katua.....	110
Kuva 82. Pariisin Place des Vosges on barokin ajan merkittävimpiä aukioita.....	111
Kuvat 83.–86. Place Royalen, Place Dauphinen, Place Vendômen ja Place des Victoiresin aukiot edustavat Pariisin barokin ajan kaupunkisuunnittelua. Kuvat Michel-Étienne Turgotin Pariisin kartasta vuodelta 1739.....	111–113
Kuva 87. Nancyn barokin ajan aukiosommitelman suunnitelma. Emmanuel Héré de Corny.....	114
Kuva 88. Amsterdam vuonna 1662 Nicolaus Visscherin julkaisemassa piirroksessa. Kaupungin laaja kanaalijärjestelmä on rakenteilla.....	115
Kuva 89. Amsterdamin kanaalien varsien kerrostalot kuvastavat 1600-luvun merimahdin tuomaa vaurautta.....	116
Kuva 90. Peterskirche Wienissä on taiten sovitettu ahtaalle tontille.....	117
Kuva 91. Schönbrunnin palatsin puutarhaa Wienissä.....	118
Kuva 92. Pyhän kolminaisuuden pylväs Wienissä.....	119
Kuva 93. Yksi useista Versaillesin palatsin puutarhan suunnitelmista, vuodelta 1746. Puutarhan rakentaminen oli alkanut 1630-luvulla. Versaillesissa koko kaupungin kaava määräytyi kuninkaan residenssifunktion perusteella.....	120
Kuva 94. Karlsruhen keskustan suunnitelma, n. v. 1720. Suunnitelman keskipisteenä on aurinkoa kuvastava kuninkaallinen residenssi, josta auringonsäteitä symboloivat säteittäiset tiet leviävät kaikkiin ilmansuuntiin.....	121
Kuva 95. Pariisin Tuileriesin barokkimuotopuutarhan suunnitelma vuodelta 1671. Piirtänyt Israel Silvestre.....	122
Kuva 96. Pietari on Venetsian ja Amsterdamin tavoin kanaalien kaupunki.....	124
Kuvat 97 ja 98. Englannin Bathin Royal Crescent kuvastaa Yrjöjen aikakauden kukoistusta.....	127
Kuva 99. Edinburghin uusi säännöllinen (yllä) ja vanha epäsäännöllinen (alla) kaupunginosa.....	128
Kuva 100. Christopher Wrenin toteutumaton jälleenrakentamissuunnitelma Lontooseen.....	130
Kuva 101. Lissabonin Baixan alueen jälleenrakentamissuunnitelma perustui ruutukaavaan. Eugénio dos Santos ja Carlos Mardel.....	132

Kuva 102. Baixan ruutuasemakaava-alue Lissabonissa.....	133
Kuva 103. Muistoksi Lissabonin maanjäristyksestä jätetyt keskiaikaisen kirkon, Igreja do Carmon, rauniot.....	133
Kuva 104. Tuhkasta noussut kaupunki Pompeji on turistien valloittama. Taustalla Vesuviuksen tulivuori.....	135
Kuva 105. Ruhrin alueelle kehittyi pitkään jatkuneen kivihiilen kaivuutoiminnan ja siihen kytkeytyneen raskaan teollisuuden synnyttämän kasvun vaikutuksesta useiden kaupunkien yhteenliittymä, konurbaatio. 2000-luvulla moni alueen kaupungeista on ollut kaivos- ja teollisuustoiminnan vähentymisen takia vaikeuksissa ja kärsinyt väestökadosta.....	139
Kuva 106. Työväestön asumisolot 1800-luvun englantilaisissa teollisuuskaupungeissa olivat ahtaat ja epäterveelliset. Gustave Dorén piirros (n. 1870).....	143
Kuva 107. William Wylden maalauksessa vuodelta 1857 on kuvattuna teollisen vallankumouksen ajan Manchesterin teollisuuskaupungin savupiippujen ja savusumun hallitsema siluetti.....	144
Kuva 108. Lontoon Regent's Park n. v. 1833 W. Schmollingerin laatimasta kartasta. Yleisölle avoimet puistot toivat kaupunkeihin "tilaa hengittämiseksi".....	147
Kuva 109. Hampurista kehittyi 1800-luvulla voimakas satama- ja logistiikkakaupunki. Satamakaupunkihistoria näkyy Speicherstadtin makasiinirakennusten arkkitehtuurissa ja kaupungin lukemattomissa silloissa. Kuva vuodelta 1890. Speicherstadtin alta purettiin asuinkaupunginosa.....	149
Kuva 110. Madridin Atochan rautatieaseman asemahalli toimii teräs-lasi-rakenteensa ansiosta myös kasvihuoneena. Asemahalli on 1800-luvun jälkipuoliskolle tyypillisesti katedraalimainen.....	150
Kuva 111. Vanha poikkileikkauspiirros Pariisin Opéran metroaseman maanalaisesta infrastruktuurista.....	151
Kuva 112. Ildefons Cerdà kaava Barcelonaan (1860) kiinnitti huomiota liikenteen sujuvuuteen.....	152
Kuva 113. Ildefons Cerdà suunnitteli Barcelonaan läpikuljettavia, julkisia puistopihoja....	153
Kuva 114. Carlos María de Castron Madridin laajennuskaava vuodelta 1861 synnytti Cerdà Barcelonan kaavan tavoin laajan tiiviin kaupunkialueen.....	153
Kuva 115. Hobrechtin laajennuskaava Berliiniin vuodelta 1862.....	154
Kuva 116. Tiivistä Mietskasernen-rakentamista Berliinissä.....	155
Kuva 117. Tukholman Lindhagenplanen (1866) esitti tiiviin kaupunkialueen merkittävää laajentamista.....	155
Kuva 118. Hausmannin bulevardeja Pariisissa. Rakentaminen on erittäin tiivistä: myös korttelisisäpihat on suurelta osin rakennettu.....	159
Kuva 119. Pariisin Boulevard Montmartre Camille Pissarron maalauksessa vuodelta 1897.....	159
Kuva 120. Vanhassa kartassa Wienin keskiaikaista ydintä ympäröivät kaupunginmuurit ja laaja rakentamaton alue ennen Ringstrassen kehäkadun rakentamista.....	161
Kuva 121. Pariisin Louvren taidemuseo lukeutuu maailman vanhimpiin ja on ollut monen taidemuseon esikuva.....	163

Kuva 122. Pariisin oopperatalo Palais Garnier edustaa 1800-luvun mahtipontista kulttuurirakentamista ja kaupunkien halua profiloitua kulttuurikaupunkeina.....	164
Kuva 123. Mainospylväät tulivat suurkaupunkien bulevardeille 1800-luvun jälkipuoliskolla. Jean Béraudin maalaus 1880-luvulta.....	165
Kuva 124. Kauppaa käytiin aikaisemmin myös silloilla. Firenzen Ponte Vecchio.....	170
Kuva 125. Istanbulin valtaisa Grand Bazaar (rak. alkoi 1455) sisäkatuineen ja -aukioineen on modernien kauppakeskusten esikuva.....	171
Kuva 126. Galleria Vittorio Emanuele II (1877) Milanossa 1880-luvulla.....	172
Kuva 127. Napolin Galleria Umberto I (1890) on yksi modernin kauppakeskuksen esikuvista.....	173
Kuva 128. 1800-luvulla joistakin kaupungeista kehittyi kauppakaupunkeja. Pariisin Le Bon Marché oli maailman ensimmäisiä tavarataloja.....	174
Kuva 129. Pierre-Auguste Renoirin maalaus 'Moulin de la Gallette' vuodelta 1876 kuvaa Pariisin kahvilaelämän kukoistuskautta.....	176
Kuva 130. Le Grand Hôtel Paris avattiin 1862.....	177
Kuva 131. Monte Carlon kasino on luonut Monacolle viihdekaupungin maineen.....	178
Kuva 132. Moulin Rouge oli 1800-luvun lopun Pariisin kabaret-elämän keskus.....	179
Kuva 133. Kööpenhaminan Tivoli on maailman vanhimpia huvipuistoja.....	180
Kuva 134. Karlovy Varyn kylpyläkaupunki Tšekeissä.....	182
Kuva 135. Hotelli Negresco (1912) Nizzan resort-kaupungin rantapromenadin Promenade des Anglaisin varrella.....	182
Kuva 136. Rantahuiloita Biarritzin resort-kaupungissa Ranskassa. Kaupungista tuli aikanaan lomakohde Napoleon III:n puolison rakennutettua sinne kuvan oikeassa laidassa näkyvän palatsin.....	183
Kuva 137. Nk. tower houses ovat pilvenpiirtäjien varhaisia edeltäjiä. Italian San Gimignano.....	185
Kuva 138. Pieter Brueghel vanhemman maalaus Baabelin tornista.....	186
Kuvat 139. ja 140. Chrysler Building ja Empire State Building New Yorkissa.....	187
Kuva 141. Yhdysvaltojen 1920-luvun pilvenpiirtäjäbuumi rantautui Eurooppaan varsin vaimeana. Antwerpenin Boerentoren on yksi tuon aikakauden tornitaloista.....	188
Kuvat 142.–144. Stalinistista tornitaloarkkitehtuuria Moskovassa, Varsovassa ja Riikassa.....	189
Kuva 145. Le Corbusier'n Pariisiin laatima Plan Voisin for Paris -suunnitelma esitti Pariisin vanhan kaupunkirakenteen laaja-alaista purkamista suurten tornitalojen alta. Kuvassa suunnitelman pienoismalli.....	191
Kuva 146. Albert Speerin Adolf Hitlerille laatiman Welthauptstadt Germania -suunnitelman pienoismalli.....	193
Kuva 147. Stalinalleen (nyk. Karl-Marx-Allee) paraatikatu Berliinissä toreineen ja kaksoistorneineen.....	194
Kuva 148. EUR:in alueen Palazzo della Civiltà Italiana.....	195
Kuva 149. Romanian diktaattori Nicolae Ceaușescun maan pääkaupunkiin Bukarestiin rakennuttama palatsi.....	196

Kuva 150. Ebenezer Howardin teoreettinen malli puutarhakaupungista.....	197
Kuva 151. Wienin 1920-luvun näyttävää työväenasuntorakentamista: Karl-Marx-Hof.....	198
Kuva 152. Clarence Perryn Neighbourhood Unit -malli (1929).....	199
Kuva 153. Clarence Steinin suunnitelma New Jersey'n Radburniin (1929).....	200
Kuva 154. Camillo Sitte ihaili keskiaikaisten kaupunkien aukiosommittelua, kuvassa Lucca.....	201
Kuva 155. Arturo Soria y Matan ajatus lineaarisesta kaupungista oli nauhakaupunkimallin teoreettinen esi-isä.....	202
Kuva 156. Tony Garnierin ajatus teollisuuskaupungista, jossa eri toiminnot on erotettu toisistaan alueellisesti.....	202
Kuva 157. Le Corbusier'n La Ville Radieuse -mallikaupunki (1933), jossa eri toiminnot on erotettu toisistaan alueellisesti. Kuvan yläosasta alaspäin: satelliittikaupungit (esim. hallinnon rakennuksia tai sosiaalitieteiden keskus), liikekeskusta, rautatie- ja juna-asemat, hotellit ja suurlähetystöt, asuinalueet, viheralue, tehtaot, varastot, raskas teollisuus.....	203
Kuva 158. Ludwig Mies van der Rohen suunnittelema kerrostalo, Weissenhof Estate....	204
Kuva 159. Berliinin Weiße Stadt.....	204
Kuva 160. Abercrombien suunnitelma Lontooseen ehdotti kaupungin ympärille vihreää vyötä, joka ehkäisisi kaupunkialueen kasvua sekä tämän vyön ulkopuolelle rakennettavaksi satelliittimaisia uusia kaupunkeja.....	205
Kuva 161. Kööpenhaminan Finger Plan (1947) perustui raideliikenteen keskustaankytkeisiin asutussormiin ja sormien väleihin sijoittuviin viheralueisiin.....	206
Kuva 162. Burgessin, Hoytin sekä Harrisin ja Ullmanin kaupunkirakennemallit.....	208
Kuva 163. Frank Lloyd Wrightin Broadacre city.....	209
Kuva 164. Sijainti kaukana työpaikkakeskuksista, yksipuolinen palvelutarjonta, ajanviettomahdollisuuksien puute, arkkitehtuurin ja asuinympäristön heikko laatu sekä yksipuolinen väestörakenne muodostivat useissa 1960- ja 1970-luvun lähiöissä ongelmia eri puolilla Eurooppaa. Kuva Espoon Suvelasta.....	210
Kuva 165. Euroopassa kaupunkikeskustat eivät autoistumisen, esikaupungistumisen ja kauppakeskuskehityksen myötä heikentyneet yhtä pahasti kuin Yhdysvalloissa, mutta myös Euroopassa on esimerkkejä hiljentyneistä ja huonokuntoisista keskusta-alueista. Pääosin hylätty rakennus Portugalin Porton keskusaukiolla vuonna 2013.....	211
Kuva 166. Varsovan vanha kaupunki on rakennettu uudelleen toisen maailmansodan pommitusten jälkeen.....	213
Kuva 167. Toinen maailmansota raunioitti eurooppalaisia kaupunkeja. Berliinin pommitusten muistomerkiksi jätetty Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche.....	214
Kuva 168. Lower Manhattan Expressway (1967) oli Robert Mosesin alun perin jo 1940-luvulla ideoima moottoritie-suunnitelma Manhattanille. Vastustuksen takia toteuttamatta jääneestä suunnitelmasta muodostui eräänlainen vedenjakaja kaupunkikeskustojen liikennesuunnittelussa.....	218
Kuva 169. Kaupungin puolihilarakenne (oik.) ja puurakenne (vas.).....	219
Kuva 170. Uustraditionalistinen kaupunginosa Sankt Eriksområdet Tukholmassa.....	220

Kuva 171. Jakriborgin keskiajan kaupunkirakennetta ja arkkitehtuuria toistavan uustraditionalistisen kaupunginosan sijainti on puutarhakaupunkiaatteen mukainen: se sijaitsee peltojen keskellä ja on kytketty kaupunkiin raitein.....	220
Kuva 172. Lontoon asemaa globaalikaupunkina ja kansainvälisenä finanssikaupunkina kuvastavat liikekeskustan pilvenpiirtäjät. Etualalla 308,7 metriä korkea pilvenpiirtäjä The Shard (2012) ja taustalla City of London.....	226
Kuva 173. Oslossa oopperatalo on ollut satama-alueen kehittämisen kärkihanke.....	232
Kuva 174. Lissabonin Expo-alueen rakennuksissa toimii nykyisin mm. kasino.....	
Kuvat 175.–182. Cuatro Torres -alue Madridissa, Levent Istanbulissa, Potsdamer Platz Berliinissä, La Défense Pariisissa, Canary Wharf Lontoossa, Moscow City Moskovassa, Zuidas Amsterdamissa ja Donau City Wienissä.....	236–237
Kuva 183. EU:n hallintorakennukset kuvastavat Brysselin roolia hallintokaupunkina.....	238
Kuva 184. Lontoon Crystal Palace -näyttelypaviljonki, jossa järjestettiin ensimmäinen maailmannäyttely vuonna 1851.....	242
Kuva 185. Kaupungit haluavat urheilukilpailujen järjestämisellä profiloitua urheilukaupunkeina sekä saada medianäkyvyyttä ja matkailutuloja Itä-Lontooseen rakennettiin vuoden 2012 kesäolympialaisia varten laaja olympiakylä.....	244
Kuva 186. Frank Gehryn Bilbaoon suunnittelema Guggenheimin taidemuseo nousi kansainvälisesti esikuvalliseksi kaupunki uudistushankkeeksi 1990-luvulla.....	248
Kuvat 187.–198. Historiallisia wau-rakennuksia: Rooman Colosseum, Vatikaanin Pietarinkirkko, Pariisin Sainte-Chapelle, Wienin Karlskirche, Budapestin parlamenttirakennus, Pariisin Palais Garnier, Barcelonan Sagrada Familian kirkko.....	249–254
Kuva 199. Dancing House Prahassa.....	257
Kuva 200. Amsterdamin NEMO Science Museum muistuttaa laivaa.....	257
Kuva 201. Glasgow:n Clyde Auditorium.....	258
Kuva 202. Lissabonin Gare do Oriente -asema.....	258
Kuva 203. Berliinin Juutalaimuseo.....	258
Kuva 204. Birminghamin Selfridges Building.....	259
Kuva 205. Berliinin Sony Center.....	259
Kuva 206. Manchesterin Urbis.....	260
Kuva 207. Sisäelintä muistuttava Graz Art Museum vanhan kaupunginosan keskellä....	260
Kuva 208. Kurkuksi kutsuttu Lontoon 30 St. Mary Axe.....	261
Kuva 209. Barcelonan Torre Agbar.....	261
Kuva 210. Malmön Turning Torso.....	262
Kuva 211. Barcelonan Santa Caterina Marketin renovaatio.....	262
Kuva 212. Manchesterin Beetham Tower.....	263
Kuva 213. W Barcelona Hotel.....	263
Kuva 214. Inntel Amsterdam-Zaandam.....	264
Kuva 215 Eindhovenin de Blob.....	264
Kuva 216. Sevillan Metropol Parasol.....	265
Kuva 217. The Titanic Belfast Experience.....	265
Kuva 218. Lontoon The Shard, jota tulee seuraamaan lähes yhtä	

korkea 1 Undershaft.....	266
Kuva 219. Hampurin uusi konserttitali rakenteilla vuonna 2013.....	266
Kuva 220. Rotterdamin Markthal.....	267



Miten eurooppalaiset kaupungit ja niiden keskustat ovat historiallisesti rakentuneet? Millaiset voimat ovat olleet niiden kehityksen takana? Tässä tutkimuksessa on tarkasteltu eurooppalaisen kaupungin ja kaupunkikeskustan kehittymistä kaupunkien alkuaskelista nykypäivään.

Department of Geosciences and Geography C12
ISSN-L 1798-7938
ISBN 978-951-51-2933-8 (PDF)

Helsinki 2017



HELSINGIN YLIOPISTO

MATEMAATTIS-LUONNONTIETEELLINEN TIEDEKUNTA