

UNELMA KAUPUNGISTA

Alvar Aallon Helsingin keskustasuunnitelma kaupunkisuunnittelun modernistisessä
traditiossa

Samuli Paitsola

Maisterintutkielma

Kulttuuriympäristön tutkimuksen maisteriohjelma, taidehistoria

Musiikin, taiteen ja kulttuurin tutkimuksen laitos

Jyväskylän yliopisto

Kevät 2019

JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

Tiedekunta – Faculty Humanistis-yhteiskuntatieteellinen tiedekunta	Laitos – Department Musiikin, taiteen ja kulttuurin tutkimuksen laitos
Tekijä – Author Samuli Olavi Paitsola	
Työn nimi – Title Unelma kaupungista - Alvar Aallon Helsingin keskustasuunnitelma kaupunkisuunnittelun modernistisessä traditiossa	
Oppiaine – Subject Kulttuuriympäristön tutkimuksen maisteriohjelma (KUOMA), Taidehistoria	Työn laji – Level Maisterintutkielma
Aika – Month and year Helmikuu 2019	Sivumäärä – Number of page 102
<p>Tiivistelmä – Abstract</p> <p>Tutkielmassa tarkastelen Alvar Aallon Helsingin keskustasuunnitelmaa (1959–1981) kaupunkisuunnittelun modernistisessä traditiossa. Helsingin keskustasuunnitelma oli pääasiassa Töölönlahdelle ja Kampppiin laadittu asemakaavaehdotelma, jonka ensimmäinen versio valmistui vuonna 1961. Modernistista traditiota tutkin perehtymällä tärkeimmät modernistiset arkkitehdit yhdistäneen <i>Congrès Internationaux d'Architecture Moderne</i> (CIAM) -järjestöön, ja sen vuoden 1933 kokouksessa laadittuun <i>La Charte d'Athenes</i> (Ateenan julistus) julkilausumaan. Ateenan julistus oli voimallisesti muokkaamassa modernistista kaupunkisuunnitteluparadigmaa ja sitä kautta vaikutti suuresti erityisesti sotien jälkeiseen kaupunkisuunnitteluun ja kaupunkitilan syntyyn. Tähän paradigmaan vertaan Aallon suunnitelmaa ja suunnittelumetodia. Taustoitan työtä myös luomalla laajemman kontekstin tutkimalla modernin aikakauden kaupunkikehityksen historiaa globaalilla sekä lokaalilla tasolla.</p> <p>Tutkimusstrategiana käytän vertailevan historiatutkimuksen menetelmää sekä tapaustutkimuksen metodia. Tutkimusmenetelminä käytän visuaalista analyysia, kartta-analyysia, kirjallisuuskatsausta sekä kriittistä diskurssianalyysia. Olen valinnut kaksi kaupunkikohdetta, joita yleisesti pidetään Ateenan julistuksen parhaimpina esimerkkeinä, Le Corbusierin ja Pierre Jeanneretin Chandigarh (1951-1965) Intiassa sekä Oscar Niemayerin ja Lúcio Costan Brasilia (1956–1960) Brasiliassa. Näihin kohteisiin vertaan Aallon keskustasuunnitelmaa. Tutkielman teoreettisena viitekehyksenä toimii modernistinen kaupunkisuunnitteluteoria, joka tieteenfilosofisessa taksonomiassa sijoittuu rationalismin ja osin positivismiin alle. Aineistona käytän kirjallisuutta, sanomalehtiä ja piirustuksia. Olen myös käynyt läpi Alvar Aalto -museon arkistoaineiston aiheeseen liittyen sekä kerännyt aineistoa haastattelemalla.</p> <p>Arkkitehtuurissa Aalto poikkesi jo 1930-luvulla modernismin valtavirrasta luoden oman tyylinsä, jota on joskus kutsuttu ”orgaaniseksi funktionalismiksi”. Tutkielman tarkoitus on selvittää oliko näin myös Aallon kaupunki- ja aluesuunnitelmien kohdalla.</p> <p>Tutkielman tuloksista voidaan päätellä, että keskustasuunnitelma ei sitoutunut formaalisti Ateenan julistukseen tai modernistiseen kaupunkisuunnitteluparadigmaan mutta sisälsi niistä piirteitä. Yhtäläisyyksiä löytyy huomattavasti enemmän kun suunnitelmaa verrataan Chandigarhiin ja Brasiliaan. Kaikista kolmesta on löydettävissä monumentaalisuus keskeisenä elementtinä, voimakas panostus autoilun edellytysten parantamiseen sekä viitteitä Ateenan julistuksessa esitetystä toimintoon perustuvasta segregaatiomallista.</p>	
Asiasanat – Keywords Aalto, modernismi, kaupunkisuunnittelu, keskustasuunnitelma, CIAM	
Säilytyspaikka – Depository	
Muita tietoja – Additional information	

1. JOHDANTO	1
1.1 Tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset	5
1.2 Metodit, aineistot ja tutkimuskirjallisuus	8
1.3 Teoreettinen viitekehys	9
1.3.1 Keskeiset käsitteet	13
2. MODERNIN KAUPUNKITILAN SYNTY	20
2.1 Arkkitehtuuri	20
2.2 Kaupungit	23
2.3 CIAM ja Ateenan julistus	27
3. SUOMEN ALUERAKENTEEN MUUTOKSET JA KAUPUNKIKEHITYS 1900-LUVULLA	33
3.1 Lähiöt ja uusi rakentamisen tapa	37
3.2 Alvar Aalto alue- ja kaupunkisuunnittelijana	40
3.3 Alvar Aalto ja 60-luvun vihaiset nuoret miehet	44
4. ALVAR AALLON HELSINGIN KESKUSTASUUNNITELMA	47
4.1 Työn tausta	47
4.2 Suunnitelman laatiminen	51
4.3 Ensimmäinen vaihe 1959–1964	57
4.4 Toinen vaihe 1970–1973	60
4.5 Kolmas vaihe 1980–1981	64
4.6 Suunnitelman kohtaama kritiikki lyhyesti	65
4.7 Keskustasuunnitelman aikajana	66
5. ANALYYSI JA YHTEENVETO: AALLON KESKUSTASUUNNITELMA KAUPUNKISUUNNITTELUN MODERNISTISESSA TRADITIOSA	70
5.1 Analyysi	70
5.2 Yhteenveto	78
6. JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA	82
7. LÄHTEET JA KIRJALLISUUS	90
7.1 Arkistomateriaali	90
7.2 Haastattelut	92
7.3 Kirjallisuus	92
SÄHKÖISET LÄHTEET	99
LIITTEET	101

Minä asun Helsingissä.

Helsinki on Suomen pääkaupunki.

Se sijaitsee meren rannalla 120 mailia Leningradista länteen.

Helsinki on kasvava kaupunki ja vuokrat ovat korkeat.

Me istumme täällä metsiemme keskellä selin jättiläiseen ja katsomme hänen kuvaansa lähteestä. Hänellä on tumma puku, valkoinen paita ja hopeanharmaa solmio. Hänen maassaan kaikki on toisin kuin täällä, siellä kävellään päällään tai ilman päätä.

Me istumme omien metsien keskellä,

mutta kaukana lännessä on maa, jonka rantavesissä kelluu isoja silmiä, ja ne näkevät tänne.

Helsinki rakennetaan uudelleen Alvar Aallon suunnitelman mukaan.

Pentti Saarikoski: Tähänastiset runot. (Otava 1984).

1. JOHDANTO

Tämän tutkielman aihe on arkkitehti Alvar Aallon (1898–1976) Helsingin keskustasuunnitelma kaupunkisuunnittelun modernissa traditiossa. Keskustasuunnitelma oli pääosin Helsingin keskustaan, Töölönlahden ympäristöön ja Kamppiin laadittu asemakaavaehdotelma, jonka ensimmäinen versio valmistui vuonna 1961. Suunnitelma oli osa laajempaa kokonaisuutta, johon myöhemmin liitettiin muita osia, kuten Pasilan ratapiha-alue. Sen avulla Aallon uusi keskusta oli tarkoitus liittää Engelin Empire-keskustaan. Suunnitelma ei koskaan toteutunut Finlandia- ja sähkötaloja lukuun ottamatta, vaikka siitä valmisteltiin useita eri versioita. Prosessin kokonaiskesto venyi lähes 25 vuoteen alkaen 1960-luvun alusta ja jatkuen vielä Aallon kuoleman jälkeen 1980-luvun ensimmäisille vuosille.¹

Kenties suurin haaste keskustasuunnitelman ymmärtämisessä ja hahmottamisessa on sen lähes neljännesvuosisataan kurkottava aikahorisontti. Eri versioiden tarkka lukumäärä kaikkine laajennoksineen ja lisäyksineen ei liene kenenkään tiedossa. Jotta aihetta olisi ylipäätään mahdollista käsitellä maisterintutkielman mitoissa, olen rajannut aiheen niin, että keskityn käsittelemään niitä suunnitelman versioita, joiden laatimisessa Aalto oli itse mukana. Olen jaotellut suunnitelman kolmeen vaiheeseen. Näistä ensimmäinen sijoittuu vuosiin 1959–1964, toinen vuosiin 1970–1973 ja kolmas vuosiin 1980–1981. Vaiheista tärkein on ensimmäinen, sillä se sisälsi suunnitelman keskeiset periaatteet ja elementit toisen vaiheen ollessa sen muunnelma. Aallon kuoleman jälkeen laadittu kolmannen vaiheen suunnitelma oli jo varsin erilainen alkuperäiseen nähden. Jaottelun olen tehnyt Alvar Aalto -museon arkistomateriaalissa käytetyn jaottelun perusteella. Toisaalta jotkut Aalto-tutkijat ovat katsoneet, että vuosien 1961 ja 1964 työt ovat kaksi eri versiota (ks. esim. Koho 1995, 123). Tämä kertoo omalta osaltaan keskustasuunnitelman määrittelyn vaikeudesta. On siis tärkeä huomata, että kaikkien kolmen vaiheen alle voi kuulua useampia eri versioita suunnitelmasta. Arkkitehti Alvar Aalto teki pitkän ja monipuolisen uran niin Suomessa kuin

¹ Sanomalehtiartikkeleiden perusteella suunnitelman toteuttaminen tai ainakin ajatus, että sitä käytettäisiin uuden suunnitelman pohjana, oli Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan ja kaavoituksesta vastaavien virkamiesten vakavassa harkinnassa koko 1970-luvun ja merkintöjä löytyy vielä 1980-luvun alusta (ks. esim. Helsingin Sanomat 6.1.1982: ”Terassitori osuvin Aallon muistomerkki” ja Uusi Suomi 11.3.1981 ”Aallon keskustasuunnitelmaa ei pidä ryhtyä romuttamaan”).

kansainvälisestikin. Aallon ura kattaa noin 300 suunnitelmaa ja rakennusta skaalan ulottuessa valtavista tehdaskomplekseista ja asuinalueista pieniin lasiesineisiin. Näistä kaikki tuntevat Aallon suunnittelemat esineet, huonekalut ja rakennukset. Finlandia-talo ja Aaltomaljakko voidaan jopa nähdä kansallisina symboleina, mutta hän laati myös useita asemaja yleiskaavoja ja aluesuunnitelmia pääasiassa sodan jälkeiseen Suomeen. Alvar Aallon uraan ja töihin liittyvä, sinänsä mittava tutkimus on perinteisesti painottunut rakennuksiin. Sen sijaan Aallon 1940–1970 -luvuilla laatimat alue- ja kaupunkisuunnitelmat ovat jääneet vähemmälle huomiolle, siitä huolimatta, että niillä on keskeinen rooli Aallon uran ja ajattelun ymmärtämisessä (Rautsi 1998, 169). Aallon töiden lähempi tarkastelu on tarpeellista myös siksi, että kaupunkitutkimuksessa ja kaupunkimaantieteessä on viime vuosina kehitetty uudenlaisia teoreettisia välineitä, joiden avulla arkkitehtuurin pantheonin nostettujen mestareiden töitä voidaan nyt arvioida uudelleen.

Tämän työn teoreettinen viitekehys on modernistinen kaupunkisuunnitteluteoria, joka tieteenfilosofisessa taksonomiassa voidaan sijoittaa rationalismin ja osin positivismin alle. Tieteen termipankki määrittelee rationalismin seuraavasti: ”Tietoteoreettisena asenteena rationalismi korostaa järjen merkitystä tietämisessä ja tiedon muodostamisessa. Järkeä katsotaan korkeimmaksi inhimilliseksi kyvyksi” (Tieteen termipankki. Rationalismi. <http://tieteentermipankki.fi/wiki/Filosofia:rationalismi>). Jyväskylän yliopiston ”Menetelmäpolkuja humanisteille” määrittelee rationalismin näin: ”Tieto tavoitetaan rationalismissa järjestyksen, päättelyn ja logiikan avulla, ei aistihavaintojen tai kokemuksen kautta. Rationalismissa tieto nähdään luonteeltaan apriorisena eli havaintokokemusta edeltävänä ja siitä riippumattomana tosiasiana. Rationalistinen tiedon muodostaminen perustuu siten abstraktisti tapahtuvaan ilmiöiden tutkimiseen ja teoretisointiin ja asiantilojen päättelyyn esimerkiksi induktiota tai deduktiota soveltamalla” (Jyväskylän yliopisto, Menetelmäpolkuja humanisteille. Rationalismi. <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tieteenfilosofiset-suuntaukset/rationalismi>). Sama sivusto määrittelee positivismin seuraavasti: ”Positivismi tarkoittaa laaja-alaista tieteenfilosofista suuntausta, jossa korostetaan tarkkoja kyseisessä suuntauksessa tieteellisinä pidettyjä menetelmiä tiedon tuottamisessa.” ja ”Positivismissa tieteellisiksi menetelmiksi katsotaan usein ilmiöiden välitön ja mahdollisimman objektiivisena pidetty havainnointi ja mittaus erilaisten määrällisten muuttujien

avulla. Positivismi voidaan nähdä vastakohtana interpretivismiin suuntaukselle.” (Jyväskylän yliopisto, Menetelmäpolkuja humanisteille. Positivismi. <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tieteenfilosofiset-suuntaukset/positivismi>) Modernistinen kaupunkisuunnitteluteoria painotti erityisesti tilastoanalyysia ja tiettyjä biologisia ja sosiologisia malleja sekä taloudellisen ajattelun ottamista suunnittelun lähtökohdaksi (ks. esim. Gropius 1962, 89–120). Rationalismi kehittyi valistuksen aikakaudella 1700-luvulla ja täten sen synty liittyy uusklassistiseen arkkitehtuuriteoriaan.

Oma kiinnostukseni aihetta kohtaan muodostuu usean seikan yhdistelmästä. Mielestäni laajempien yhteiskunnallisten ja historiallisten ilmiöiden ja tapahtumasarjojen tarkastelu tietyn henkilön elämän ja työn kautta voi olla hyvä keino laajojen kokonaisuuksien ymmärtämisessä. Alvar Aallon elämä sijoittui sellaiselle ajanjaksolle, jolloin käytiin läpi monia maamme kohtalonkysymyksiä, kuten itsenäistyminen, kansalaissota, toinen maailmansota ja jälleenrakennuksen aika. Hän myös osallistui aktiivisesti näihin kaikkiin. Tavalla tai toisella Aalto oli aina mukana ”Suomen suuressa kertomuksessa”. Väittäisin, että hänen urassaan ja elämässään ja niiden monipolvisuudessa ja monimuotoisuudessa voi nähdä koko 1900-luvun arkkitehtuurin kuvan 1970-luvulle saakka. Hänen laajemmat suunnitelmansa taas toivat esille hänen holistisen, kokonaisvaltaisen näkemyksensä, jossa pyrittiin ottamaan huomioon olemassa olevat taloudelliset, poliittiset ja myös kulttuuriset seikat tuoden ne saman ongelmanratkaisumethodin alle jota kuvailen luvussa 4.2.

Kaupungit, kaupunkikulttuuri sekä kaupungistuminen yhteiskunnallisena ilmiönä ja globaalina trendinä tulevat vaikuttamaan tulevaisuuden yhteiskuntaan valtavasti. Kaupunkien tämän hetkisestä kasvunopeudesta johtuen niiden suunnitteluun liittyvät seikat tulisi asettaa kaupunkitutkimuksen keskiöön. Kun yhdistää Aallon ja kaupungit, päätyy luonnollisesti Aallon kaupunki- ja aluesuunnitelmiin. Lopullisessa aiheen valinnassa päädyin niistä mielestä tärkeimpään ja mielenkiintoisimpaan, Helsingin keskustasuunnitelmaan.

Keskustasuunnitelman valmistumisen aikoihin Alvar Aallon asema oli suomalaisessa arkkitehtuurikentässä jännitteinen. 1960-luvun nuori arkkitehtipolvi, jonka arkkitehtuuri- ja kaupunkikäsitys koostui sellaisista seikoista ja teoreettisista määrittelyistä kuten konstruk-

tivismi, järjestelmäarkkitehtuuri, sosiaalinen asuntotuotanto, systeemirakentaminen, anonymitteetti ja yhteiskunnallinen arkkitehtuuri, suhtautui Aaltoon varsin kriittisesti.² Heille Aallon uran myöhäisvaiheen työt edustivat monia ei-kannatettavia asioita, kuten eksklusiivisuutta, monumentaalisuutta ja arkkitehdin oman identiteetin korostamista. (Koho 1994, 8–10)

Myös Aallon suhde sarjaan yhteiskunnan, kulttuurin ja taiteen uudistusliikkeitä, josta käytetään kokonaisnimitystä modernismi, oli kompleksinen. Näin siitä huolimatta, että hänet tunnetaan yhtenä modernismin suurista nimistä. Vaikkakin hän uransa alkupuolella 1930-luvulla suunnitteli puhtaan funktionalistisia rakennuksia ja oli mukana modernismin tärkeimmät arkkitehdit yhdistäneessä järjestössä Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM), hän oli jo vuosikymmenen lopulla luonut itselleen uuden suunnan, synteesin, joka yhdisti useita eri tyyliä, paikallista rakennusperinnettä sekä Aallon omasta henkilöhistoriasta nousevia luontoaiheita.

Tutkielmassani pyrin siis kartoittamaan modernismin aineellista ja henkistä perustaa eli sitä, mihin modernismi kulttuuri- ja taideilmionä lopulta palautuu ja millaisena Aallon Helsingin keskustasuunnitelma ilmenee tätä kontekstia vasten asetettuna ja nähtynä. Tutkielma koostuu seitsemästä luvusta. Johdannossa käydään läpi käytetyt menetelmät, teoreettinen viitekehys, aineisto, tutkimuskysymykset sekä aiheen kannalta tärkeimmät käsitteet. Toisessa ja kolmannessa luvussa luodaan historiallinen konteksti kaupunkien historiaan länsimaissa sekä yksityiskohtaisemmin Suomessa. Neljännessä luvussa esitellään keskustasuunnitelma ja sen eri vaiheet seikkaperäisesti. Varsinainen vertaileva analyysi tehdään viidennessä luvussa jossa vertaan keskustasuunnitelmaa kahteen modernistista kaupunkisuunnitteluparadigmaa parhaiten ilmentävään kaupunkiin Chandigarhiin (1951-1965) Intiassa ja Brasíliiaan (1956–1960) Brasiliassa. Kuudes luku sisältää työn pohdinnan ja johtopäätökset ja seitsemäs lähteet. Työ on kirjoitettu dialogisesti siten, että kirjoittajan omat huomiot ja mahdolliset vastaväitteet löytyvät pääosin alaviitteistä.

² Kirmo Mikkola nimesi 1960-luvun nuoren arkkitehtipolven *60-luvun vihaisiksi nuoriksi miehiksi*. Koho (1994, 7) on nostanut esille ryhmän tärkeimpinä niminä Kirmo Mikkolan, Juhani Pallasmaan, Matti K. Mäki-sen sekä Tapani Eskolan.

1.1 Tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset

Tässä tutkielmassa aion selvittää, minkälaisena Alvar Aallon Helsingin keskustasuunnitelma näyttääyty modernistisen kaupunkisuunnittelun traditiossa. Kyse on siis kontekstoinista ja pyrkimyksestä kartoittaa tärkeimpiä asiayhteyksiä. Tarkempi perehtyminen Aallon suunnittelemiin laajempiin kokonaisuuksiin on perusteltua useammastakin syystä.

Ensinnäkin, monet Aallon kuuluisimmista rakennuksista on tarkoitettu ymmärrettäväksi osana suurempaa kokonaisuutta esimerkkinä Finlandia-talo, jonka piti olla osa Helsingin keskustasuunnitelman julkisten rakennusten rivistöä. Suunnittelijana Aallolla oli taipumus synteesin laatimiseen ja kontekstualisointiin ja hän otti työssään aina huomioon ympäröivät kulttuuriset, maantieteelliset ja myös taloudelliset seikat (Jussi Rautsin haastattelu 1.6.2017. Haast. Samuli Paitsola. AAA). Helsingin keskustasuunnitelman oli tarkoitus luoda itsenäiselle Suomelle uusi keskus ja alleviivata arkkitehtuurin keskeistä merkitystä suomalaisen modernin yhteiskunnan tunnusluvana. Suunnitteluprosessina ja merkittävyytensä vuoksi se leimasi koko 1960-luvun varsin polarisoitunutta keskustelua kaupunkisuunnittelusta (Koho 1994, 9). Tässä mielessä on perusteltua pitää Helsingin keskustasuunnitelmaa yhtenä Aallon uran päätöistä ja myös suomalaisen kaupunkisuunnittelun klassikkona. Göran Schildt (2007, 774) kirjoittaa keskustasuunnitelmasta: ”saattoi jopa sanoa, että kaikki hänen aikaisempi toimintansa oli ollut järjestelmällistä valmentautumista tähän tehtävään.” Keskustasuunnitelmaa on Aallon töistä tutkittu varsin vähän mutta tämän tutkielman laatimisen aikana Åbo Akademiassa on tarkastettu FM Eva Johanssonin väitös *Drömmen som gick i kras. Alvar Aaltos centrumplan för Helsingfors 1959–1972. Bakgrund, utformning och bemötande i en samtida kontext*. Aallon alue- ja kaupunkisuunnitelmista laajemmin on kirjoittanut Jussi Rautsi, jota olen myös haastatellut tätä tutkielmaa varten.

Toiseksi, valtion kulttuuriympäristöstrategiassa painotetaan rakennetun ympäristön ja kulttuurimaiseman merkitystä ihmisten hyvinvoinnille, erilaisille elinkeinoille ja viihtyisälle asuin- ja elinympäristölle (Ympäristöministeriö, 2014. *Kulttuuriympäristöstrategia*. https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/43197/Kulttuuriympäristöstrategia_2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y). Se nostaa esiin myös kulttuuriympäristöjen hyödyntämisen

kilpailutekijänä, joka on mahdollista vain, jos saatavilla on riittävä määrä tutkittua tietoa. Tämän avulla ihmiset voidaan saada kiinnostumaan urbaaneista ympäristöistä sekä niiden muutoksista ja kehittämiseen liittyvistä prosesseista.

Kolmanneksi, kaupungistuminen on yksi kolmesta tämän hetken globaalista megatrendistä, digitalisaation ja ilmastonmuutoksen ohessa. Tilastotietojen perusteella voidaan sanoa, että nyt käynnissä oleva muuttoliike kaupunkiin on verrattavissa 1960- ja 1970-lukujen suureen muuttoon. Täten urbanisaatiosta ja kaupunkialueiden rakentamisesta vastaavien tahojen olisi tärkeä käyttää hyväksi sitä tietoa, jota maamme kaupungistumis- ja yhdyskuntasuunnittelun historiallisista prosesseista on tuotettu ja tuotetaan, jotta laadullisesti korkeatasoista kaupunkitilaa kyettäisiin synnyttämään. Aihe on myös siinä mielessä ajankohtainen, että Aallon ehdottama julkisten rakennusten monumentaalikeskus on nyt syntynyt Töölönlahden eteläpäähän muodostuen Finlandia-talon, Kiasman, Sanomatalon, Musiikkitalon ja loppuvuodesta 2018 valmistuneen keskustakirjaston kokonaisuudesta. Myös lahden toisessa päässä sijaitseva Oopperatalo voidaan laskea kuuluvaksi tähän kokonaisuuteen. Rakennusten väliin jäävä julkinen aukio, Kansalaistori, joka sijaitsee entisen ratapihan alueella, voidaan myös nähdä Aallon Terassitori-idean puistomaisena toisintona. Samalla on kuitenkin todettava, että Aalto ei ole ainoa arkkitehti joka on ehdottanut kyseisiä ratkaisuja.

Arkkitehtuurissa Aalto irrottautui formaalista funktionalismista jo 1930-luvun alkupuolella ja loi vuosikymmenen loppua kohti mentäessä oman tyylinsä, jonka tunnusmerkkejä olivat luontoaiheet, historialliset viittaukset, paikallisesta rakennusperinteestä lainaavat yksityiskohdat ja materiaalit sekä orgaaninen viivankäyttö. Aallon ajattelun yhteys *goethelaiseen* humanismiin ja tieteenfilosofiaan on myös usein nostettu esille. Hynysen (2014, 28-29) mukaan tämä tarkoittaa pyrkimystä ilmiökeskeisyyteen ja kokonaisuuksien ymmärtämiseen. Tämä joskus ”toiseksi moderniksi” kutsuttu tyylin on väitetty erottaneen Aallon modernismin muiden suurten nimien muotokurista, poliittisuudesta ja ohjelmallisuudesta. Yksi kysymyksistä, joihin pyrin löytämään vastauksen on, erottuiko Aalto myös kaupunkisuunnittelussaan modernismin kaupunkisuunnittelun vallitsevasta paradigmasta? Tutkielman työhypoteesi on, että Aallon keskustasuunnitelma erosi CIAMin funktionaalisen kau-

pungin periaatteesta ja laajemmin siitä mistä käytän nimitystä *rationalismin fetisointi* ja oli lähempänä sitä kaupunkianalyysiä, jota esimerkiksi Frank Lloyd Wright ja Lewis Mumford edustivat.

Tutkielmallani pyrin siis valottamaan Aallon uran sitä puolta, joka perinteisesti on jäänyt varjoon Aaltoon liittyvässä akateemisessa tutkimuksessa. Tutkielman tarkoitus ei ole kuitenkaan olla kattava seikkaperäinen yleisselvitys tai katsaus keskustasuunnitelman ja sen suunnitteluprosessin eri vaiheisiin. Tämä olisi oma tutkielman aiheensa. Tämän työn tarkoitus on pyrkiä muodostamaan jonkinlainen yleiskäsitys modernistisen kaupunkisuunnittelun periaatteista ja tietystä älyllisestä perustasta johon sen suunnitteluperiaatteet voidaan palauttaa sekä sen eri kehitysvaiheista ja sen ”suuresta kertomuksesta” eli *metanarratiivista*, kuten luvussa 1.3.1 olen kuvannut. Tähän kontekstiin sijoitan Aallon suunnitelman ja pyrin tuottamaan analyysia historiallis-vertailevan menetelmän avulla. Aallon keskustasuunnitelma, kuten myös Chandigarh ja Brasília olivat myös hankkeina varsin poliittisia. Tästä syystä tämä tutkielma sisältää myös aikakaudella vallinneen poliittisen tilanteen analyysia.

Tutkimusongelmani on:

-Ilmentääkö Aallon keskustasuunnitelma modernistisen kaupunkisuunnittelun periaatteita?

Tutkimuskysymykseni ovat:

-Mihin suunnitelma asettuu kaupunkisuunnittelun historiografiassa?

-Miksi suunnitelma ei koskaan toteutunut?

-Millainen oli Aallon asema suomalaisessa arkkitehtuurikentässä 1960- ja 1970-luvuilla?

Käsittelen tutkielmassani lyhyesti kaupunkien historiallista kehitystä länsimaissa. Olen tehnyt aiheen ajallisen rajauksen painottaen modernismin keskeisintä ja vaikutusvaltaisinta

aikakautta eli 1900-luvun alkua. Aiheen kannalta on kuitenkin välttämätöntä käsitellä hiukan pidempää aikajaksoa, joka alkaa noin 1750-luvulta ja jatkuu 1980-luvulle.

1.2 Metodit, aineistot ja tutkimuskirjallisuus

Tutkimusmenetelmänä käytän visuaalista analyysia, kartta-analyysia, kirjallisuuskatsausta sekä kriittistä diskurssianalyysia, jonka avulla tarkastelen Aallon ja muiden asianosaisten lausuntoja aiheesta. Kirjallisuudessa keskeisinä lähteinä toimivat Kenneth Framptonin *Modern Architecture - a Critical History*, Steven Hallin *Cities of Tomorrow* sekä Timo Kohon suomalaista modernistista arkkitehtuuria käsittelevät kirjat. Tutkielman tutkimusstrategiana käytän historiallis-vertailevan tutkimuksen menetelmää ja tapaustutkimuksen metodia.

Tässä katsannossa tutkin modernistista kaupunkisuunnitteluparadigmaa kahden tapauksen (Chandigarh ja Brasília) avulla. Vertaan Aallon keskustasuunnitelmaa CIAMin *funktionaalisen kaupungin* teoreettiseen malliin ja laajemmin modernistiseen suunnitteluparadigmaan. CIAMin vuoden 1933 kokous, jonka teema oli *funktionaalinen kaupunki*, tuotti julkilausuman, julistuksen nimeltä *La Charte d'Athènes*, eli Ateenan julistus, jossa funktionaalisen kaupungin teoreemat oli kirjattu ylös. Julistuksen oli tarkoitus olla järjestön kollektiivinen näkemys siitä, millainen teollisen ajan kaupungin tuli olla. Jostain syystä julistus julkaistiin vasta kymmenen vuoden päästä 1943 sveitsiläisarkkitehti Le Corbusierin (oik. Charles-Édouard Jeanneret, 1887–1965) näkemyksenä (Penttilä 2013, 166). Täten tutkielman vertailevasta osuudesta muodostuu väistämättä Aallon ja Le Corbusierin kaupunkikäsitteiden rinnakkainasettelu. Le Corbusier työskenteli usein yhdessä serkkuna Pierre Jeanneret:n (1896–1967) kanssa, joten monet tässä tutkielmassa mainitut työt on merkitty molempien nimiin. Aalto otti myös osaa vuoden 1933 kokoukseen ja osallistui keskusteluun, jonka pohjalta Ateenan julistus syntyi, kuten Giedion (2008, 665) huomauttaa. Toisaalta kansallisella tasolla vertailu tapahtuu Aallon ja Suomessa 1960- ja 1970-luvuilla vaikuttaneiden konstruktionismin ja järjestelmäarkkitehtuurin kaltaisten arkkitehtuurisuuntausten kanssa.

Modernistista kaupunkisuunnittelua käsitellen toteutuneiden kaupunkikeskustojen ja aluerakennuskohteiden kautta. Tutkin myös toteutumattomia suunnitelmia ja teoreettisia malle-

ja, sillä modernin arkkitehtuurin traditiota ja tietoisuutta määriteltiin yhtä lailla poleemisten kirjoitusten kautta (Frampton 2007, 9). Ateenan julistus oli olennainen osa modernismin kaupunkisuunnittelun paradigmaa, jonka merkittävyys voidaan huomata sen kerrannaisvaikutuksissa, jotka näkyivät voimallisesti toisen maailmansodan jälkeisessä kaupunkisuunnittelussa ja jälleenrakennuksessa (Hall 1988, 204). Omaa aineistoa olen kerännyt haastatteleamalla ympäristöneuvos Jussi Rautsia, joka työskenteli Aallon toimistossa 1960-luvulla. Olen myös käynyt läpi Alvar Aalto -museon arkistomateriaalin keskustasuunnitelmaan liittyen.

1.3 Teoreettinen viitekehys

Tutkielman teoreettisena viitekehystenä toimii modernistinen kaupunkisuunnitteluteoria. Teorian määrittely ei ole ongelmaton, mutta sen perusideat voidaan löytää CIAMin keskeisistä julkilausumista sekä modernismin tärkeimpinä pidettyjen arkkitehtien töistä sekä kirjoituksista. Teorian keskeinen ajatus oli kaupunkitilan tuottaminen rationaalisen suunnittelun kautta (Kervanto-Nevalinna 2002, 194). Teoria syntyi osaltaan reaktionaalisen vallankumouksen synnyttämään ylikansoituneeseen ja epähygieeniseen slummikaupunkiin. Käytännössä tämä tarkoitti, että edellisinä vuosikymmeninä ja 1900-luvun alussa syntyneet kaupungit, jotka koostuivat umpikortteleista ja kuilukaduista, korvattiin nyt avoimella kaupunkirakenteella siten, että piste- ja lamellitalot sijoitettiin tontille vapaasti maastonmuotojen, ilmansuuntien ja valokulmien mukaisesti. Nämä ”urbanismin keskeiset ilot”, eli *sky, trees and light* -olivat olennainen osa CIAMin ja modernismin agendaa (ks. esim. Mumford, E 2002, 79 tai Gropius 1962, 98-99). Porphyrios (1991, 13-16) on esittänyt, miten teollistuminen ja kaupungistuminen modernismin keskeisinä yhteiskunnallisina vetureina loivat kokonaan uuden kulttuuripiirin, jonka tunnusmerkkejä olivat uudenlaiset elämäntavat sekä tuotannon ja kuluttamisen rakenteet. Moderni kaupunkitila tarjosi tällöin kulissit uudelle elämäntavalle.

Modernismin arkkitehtuuri- ja urbanismiteoriaan kuului myös radikaali historiattomuus ja traditiosta irrottautuminen³. Tähän vaikuttivat ensimmäisen maailmasodan kauhut, valtiollisen fasismin nousu 1920 ja 1930-luvuilla sekä teollisen vallankumouksen synnyttämät kaupungit tuberkuloosin riivaamine köyhälistökortteleineen. Tietynlaisen ”historia alkaa nyt” -ajattelun hengessä pyrittiin katsomaan tulevaisuuteen ilman menneisyyden painolastia. Edeltäneiden vuosikymmenten klassismiin ja kertaustyyliihin alettiin suhtautua kriittisesti, ja ne nähtiin nyt epäaitoina ja liian koristeellisina historiallisine viittauksineen (Nikula 2005, 133).

Funktionaalisen kaupunkisuunnittelun peruseriaatteet löytyvät CIAMin Ateenan julistuksesta vuodelta 1933 ja Le Corbusierin kaupunkiutopioista 1920 ja 1930-luvuilta. Kuten funktionalistinen asuntosuunnittelu jakoi asunnon huoneisiin niiden toimintojen perusteella, samoin segregoi funktionalistinen kaupunkisuunnittelu kaupungin neljään osaan eli asumiseen, työskentelyyn, liikkumiseen ja vapaa-aikaan. Tarkoitin tässä tutkielmassa ”segregaatio” -termillä fyysiseen paikkaan ja kaupunkitoimintoon liittyvää eriyttämistä tai erottamista. Ateenan julistus sisälsi vielä viidennen luvun, eli miten vanhat rakennukset sidotaan uuteen kaupunkistrukturiin (CIAM 1933). Nikulan (2005, 133 ja 139) mukaan funktionalismin vaikutus suomalaisessa kaupunkisuunnittelussa ja kaavoituksessa alkoi näkyä ensimmäisen kerran Hilding Ekelundin ja Martti Välikankaan Olympiakylässä, joka rakennettiin 1933–1934. Nikula (2005, 139) ei kuitenkaan ota huomioon, että samat periaatteet olivat pääosin nähtävillä jo Aallon Sunilan tehdasyhdyskunnassa, jonka rakentaminen aloitettiin 1936 sekä vielä varhaisemmassa Paimion parantolan rakennusryhmässä (1929–1933). Sunilan tehtaaseen asuinalueella Aalto oli hajasijoittanut rakennukset maaston muotojen ja ilmasuuntien mukaisesti ja siten, että asuntoihin saataisiin maksimaalinen määrä valoa ja raikasta ilmaa. Tämä oli periaate, joka toistuu erityisesti tulevien vuosikymmenien lähiörakentamisessa. Modernistisella arkkitehtuurilla ja urbanismilla oli myös tärkeä ideologinen rooli uudenlaisen todellisuuden mahdollistajana. Uuden rakennetun ympäristön oli tarkoitus toimia metaforana hyvin ja tehokkaasti järjestetylle hallinnolle.

³ Kun Bauhaus perustettiin, Walter Gropius päätti, että koulussa ei opeteta arkkitehtuurin historiaa lainkaan. Päätös peruttiin myöhemmin.

Suomeen ja Pohjoismaihin modernismi saapui funktionalismin nimellä 1920-luvun lopulla. Sen taustalla olivat Le Corbusierin poleemiset 1920-luvun kirjoitukset sekä hänen suunnittelemansa l'Esprit Nouveau -paviljonki Pariisiin näyttelyyn 1925 ja Walter Gropiuksen Bauhaus-rakennus joka valmistui vuonna 1926 (Schildt 2007, 238). Bauhaus-oppilaitoksen uudenlaista opetusta arkkitehtuurin ja muotoilun saralla pidettiin myös käänteentekeväenä (Nikula 2005, 133). Tärkeä oli myös hollantilainen De Stijl -ryhmä, joka pyrki totaaliseen abstraktioon ja luonnon muotojen häivyttämiseen geometrysten perusmuotojen ja värien avulla sekä myöhemmin Bauhausin johdossa toiminut Ludwig Mies van der Rohe.

1.3.1 Teorian kritiikki

Modernistinen kaupunkisuunnitteluparadigma alkoi kohdata yhä laajenevaa kritiikkiä 1960-luvun lopulta alkaen uusien älyllisten suuntausten ja postmodernististen ajattelijoiden kyseenalaistaessa ne menetelmät, jotka olivat synnyttäneet modernin kaupungin. Erityisesti kaupunkisaneerauksen muoto, joka oli ollut laajasti käytössä toisen maailmansodan jälkeen ja jota kutsuttiin nimellä *urban renewal*, herätti vastustusta. Sen periaatteena oli vanhojen asuinalueiden laaja purkaminen uusien kerrostalokortteleiden tieltä. Suomessa tämä *Turun taudiksi* kutsuttu ilmiö näkyi erityisesti vanhojen puukaupunginosien purkamisena. Myös koko ajatus kaupungista arkkitehdin suunnittelullisena lopputuotteena joutui uudelleen tarkasteltavaksi. Henri Lefebvre esitti vuonna 1974 teoksessaan *La production de l'espace* (*The Production of Space*), miten kaupunkitila ei ole pysyvä olotila, vaan jotain mikä syntyy ja mitä jatkuvasti uusinnetaan sosiaalisessa kanssakäymisessä. Hänen kritiikkinsä kohdistui erityisesti tiettyihin myöhäiskapitalistisessa kaupunkitilassa ilmenneisiin rakenteisiin, jotka rajoittivat ja määrittivät tiettyjen väestöosien pääsyä urbaaneihin resursseihin (Lohtaja 2018). Hän kritikoi voimakkaasti myös julkisen kaupunkitilan yksityistämistä. Merkittävä modernismin kriitikko Robert Venturi (1966, 16) on esittänyt, että Mies van der Rohen määrittelemä *less is more* -motto antaa arkkitehdille mahdollisuuden valita hyvin rajatusta kategoriasta ne ongelmat, jotka hän haluaa ratkaista, kuten myös ne, jotka hän haluaa sulkea pois. Yliyksinkertaistamisesta ja äärrationalisoinnista seuraa suunnittelun

eriytyminen inhimillisistä ja yhteiskunnallisista tarpeista. Venturin (1966, 17)⁴ mukaan lopputulos on tällöin ylhäältä annettu ohjelma siitä, millaista pakotetun yksinkertaistettu ja muutaman toiminnon ympärille redusoitu elämä on. Toisaalta Colin St. John Wilson (1981, 116) on väittänyt, että Venturi epäonnistuu poleemisessa katsannossaan sijoittamaan käsitteitään *contradiction* (ristiriita) ja *complexion* (kompleksisuus) minkäänlaiseen järkevään teoriakehikkoon tai viitekehukseen mikä saattaa ”mitätöidä käsitteiden merkityksen”.

Sosiologi Jane Jacobsin *Death and Life of Great American Cities* (1961) oli esittänyt muutamaa vuotta aiemmin osin saman kritiikin uuden urbanismiteorian muodossa. Jacobs esitti, miten kaupunki oli nähtävä ”organisoidun kompleksisuuden” (organized complexity) tai kerroksisen kompleksisuuden kautta, jonka hän määritteli: ”sizeable number of factors which are interrelated into an organic whole” (Jacobs 1961, 432). Organisoidun kompleksisuuden problematisointiin sisältyivät kaupungin sisäiset epälineaariset systeemit ja organisaatiot sekä niiden vuorovaikutus, taloudellinen toimeliaisuus ja asukkaiden järjestäytyneisyys (Jacobs 1961, 428-448).

Jacobsin mukaan menestyvän kaupungin määrittävät siis lopulta eri elementtien ristisidokset ja monimutkaiset interaktiot ihmisten välillä kaupunkiympäristön luomassa kontekstissa. Näin Jacobs loi osaltaan myös pohjan kaupunkitoimintojen sekoittamiselle (*mixed use* -ajattelu) sekä osallistavalla kaupunkisuunnittelulle. Vuorovaikutus ja osallistavuus kaavoituksessa on Suomessa huomioitu myös vuonna 1999 voimaan tullessa maankäyttö- ja rakennuslaissa (MRL 62 §; MRL 30 §; MRL 63 § ja MRL 64 §). Jacobs näki modernistisen suunnitteluparadigman, josta hän käyttää Le Corbusierin Ville Radieusea esimerkkinä, epäorganisoidun kompleksisuuden tilastollisena uudelleenjärjestelyä (Jacobs 1961, 436). Hänen mukaansa tämä oli pyrkimys purkaa kaupunki tilastotieteen ja matemaattisten keskiarvojen kautta hallittavaksi kokonaisuudeksi. Jacobsin mukaan toiminnoiltaan eroteltu kaupunki dehumanisoi, tuhoaa yhteisöt ja luovan talouden (Murole 2012, 54). Jacobsin esittämää kritiikkiä pidetään nykyään alan klassikkona (Nikula 1998, 151).

⁴ Venturin (1966, 17) mukaan modernistien *less is more* -maksimi kääntyy lopulta heitä itseään vastaan. Muodon luonnollinen yksinkertaisuus voi syntyä vain sisällön monimuotoisuuden ja ristiriitaisuuksien ymmärtämisen kautta. Ilman tätä *Less is more* onkin *Less is a bore*.

Kulttuurikeskustelun lisäksi postmodernismin synnyttämä kritiikki suuntautui modernistiiseen suunnitteluparadigmaan perustuvaan instituutorakenteeseen. Jacobsin, Lefebvren ja Jan Gehlin kaltaiset hahmot nostivat kritiikissään esiin kapitalismin liiallisen vallan lisäksi modernismin ”hengen” läpäisemät kaupunkisuunnittelijat, joiden positivistista työskentelymetodia he pitivät ihmiselämästä vieraantuneena ja teknokratisoituneena sekä byrokratisoituneena. Gehl esitti asian konkreettisesti teoksessaan *Life Between Buildings* (1971): se elämä mitä rakennusten välissä tapahtuu, tulisi olla tärkeämpää kuin itse rakennukset.

Postmodernista kaupunkitilasta, josta on joskus käytetty sellaisia nimityksiä kuten kollasikaupunki tai mosaiikkikaupunki, on olemassa oma kritiikitraditionsa, joka keskittyy kaupunkimuodon muuttumiseen 1900-luvun loppupuolella. Tällöin kaupungin tilallinen järjestys alkoi pirstoutua ristiriitaisten viestien, mainosten ja tulkintamahdollisuuksien kaoottiseksi kentäksi, ainakin, jos uutta urbaania ympäristöä verrattiin edeltävään maailmaan, eli puutarhakaupungin tilalliseen järjestykseen, metsälähiöihin ja hajakeskittämiseen tai edes 1960-luvun kompaktikaupunkeihin.

1.3.1 Keskeiset käsitteet

Kaupunki

Kaupungin määrittely on aina kontekstisidonnaista, mutta voidaan sanoa, että se on tietty maantieteellinen alue, jonka rakennustiheys ja väestötiheys ovat korkeampia kuin ympäröivällä maaseudulla. Tutkielmassani käsittelen erityisesti modernia kaupunkia, joka tarkoittaa teollisen vallankumouksen myötä syntynyttä urbaania tilaa, joka Giddensin (1990, 100-103) mukaan todentaa yhteiskunnassa vallitsevaa näennäistä järjestystä. Kaupungeilla on kyky yhdistää, keskittää ja voimistaa resurssien ja inhimillisen kyvykkyyden luomat hyödyt, josta fyysikko Geoffrey West (2017) on käyttänyt termiä ”superlineaarinen skaalautuminen”. Amerikkalainen sosiologi Lewis Mumford (1949, 1) kuvasi samaa ilmiötä puoli vuosisataa aiemmin:

”Kaupunki, sellaisena kuin sen historiasta tunnemme, edustaa yhteiskunnan voiman ja sivilisaation keskittymisen korkeinta astetta. Se on paikka, missä monien erilaisten

elämänmuotojen hajanaiset säteet yhtyvät polttopisteeksi, saavuttaen näin suuremman sosiaalisen tehon ja merkityksen.”

Kaupungit ovat aina muuttuneet ja kasvaneet mutta mittakaavasta johtuen muutokset ovat hitaita. Lampinen (2014, 145) on huomauttanut, että muutoksen hitaudesta johtuen kaupungeissa on usein paljon ajallista kerroksellisuutta ja piirteitä edeltävistä kaupunkimuodoista.

Kaupunkisuunnittelu

Arkkitehtuurin ja kaupunkisuunnittelun suhde ei ole täysin yksiselitteinen. Tutkielmani kannalta olennaista on ymmärtää, että arkkitehtuurin modernismin aikakaudella arkkitehtien ammattikunta ei ollut vielä jakaantunut useisiin eri tutkintonimikkeisiin, vaan arkkitehdit vastasivat myös kaupunki- ja yhdyskuntasuunnittelusta. Jos ajatellaan, että pelkistetyinä arkkitehtuuri on tilan ja muodon luomista ja hallintaa, niin kaupunkisuunnittelussa tätä samaa asiaa tarkastellaan laajemmassa perspektiivissä, johon yhdistyvät yhteiskunnan sosiaaliset ja taloudelliset olot johtuen rakentamisprosessien laajuudesta, merkittävydestä ja pitkäkestoisuudesta. Modernismin kontekstissa kaupunkisuunnittelusta puhuttiin usein taloudellisista seikoista nousevana suunnittelutyönä. CIAMin ensimmäisen kokouksen julistuksessa *La Sarraz Declaration* (1928) määritellään käsite seuraavasti: ”kaupunkisuunnittelu on ihmisten kollektiivisen elämän toimintojen organisointia; se ulottuu niin urbaaneihin tiivistymiin ja maaseudulle. Kaupunkisuunnittelu on elämän kaikkien osa-alueiden suunnittelua.” Kaupunkisuunnittelu voidaan siis ymmärtää suuressa mittakaavassa tehtäväksi rakennetun ympäristön organisoinniksi, erilaisten toimintojen sijoitteluksi ja kokonaisuuksien hallinnaksi mutta huomion arvoista on, että modernistisessä katsannossa kaupunkisuunnitteluun sisältyy myös puoli jota voi parhaiten kuvata englanninkielisellä termillä *social engineering*. Tällä tarkoitetaan sitä tavoitetta, että rationaalisella suunnittelulla saataisiin myös kansalaiset käyttäytymään rationaalisesti yhteiskunnan toimivuuden ja tehokkuuden kannalta. Tässä tutkielmassa käytän kaupunkisuunnittelun rinnakkaiskäsitteenä termiä *urbanismi*.

Modernismi

Modernismi on varsin laaja ja moneen suuntaan kurottava yläkäsite sarjalle yhteiskunnallisia, poliittisia, taloudellisia ja taiteellisia muutosliikkeitä ja kulttuurisia trendejä, jotka käynnistyivät 1800-luvun aikana. Modernin yhteiskunnan syntyprosessia on usein kutsuttu modernisaatioksi, kun taas moderniteetilla tarkoitetaan erilaisia elintapoja ja sosiaalisen elämän muotoja, jotka liittyivät ja vaikuttivat modernin yhteiskunnan syntyyn (Aro ja Jokivuori 2015, 283). Modernia käytetään arkipuheessa usein kuvaamaan jotain tämän hetkistä ilmiötä, taideteosta tai taiteen viimeisintä muotoa. Tällöin pitäisi puhua enemmän *nykyaiteesta (contemporary art)*, sillä modernismi on oma, tiettyyn historialliseen ajanjaksoon liittyvä taide- ja kulttuurisuuntaus samoin kuin sitä edeltäneet taidesuuntaukset.

Aro ja Jokivuori (2015, 284) ovat määritelleet modernisaatiota yhteiskunnallisena muutoksena tiettyjen dikotomisten muutosprosessien kautta:

-Sääty-yhteiskunta katoaa ja se korvaantuu demokraattisella järjestelmällä.

-Feodalismi ja merkantilismi katoavat ja ne korvaa rahaperustainen, globaali teollisuuskaupitalismi joka syventää vallitsevaa työnjakoa edelleen.

-Yhteiskunnat byrokratisoituvat ja formaali, tietoperustainen rationaalisuus tulee yhä merkittävämmäksi osaksi yhteiskunnallista päätöksentekoa.

-Uskonnon merkitys yhteiseksi koettuna arvojärjestelmänä heikkenee.

Taiteissa modernismia on viime vuosina määritelty 1900-luvun jälkipuoliskolla käydyin modernismi-postmodernismi keskustelun kautta. Käsitteen tärkein määrittelijä arkkitehtuurissa oli Charles Jencks, joka esitti, että modernismi synnytti postmodernismin kriittisenä reaktiona itseensä. Kun moderni arkkitehtuuri keskittyi ohjelmallisuuteen, yleismaailmallisuuteen, rationalismiin ja standardointiin, painotti postmodernismi pluralismia, heterogeenisuutta ja globaalissa kulttuurissa ilmeneviä monenkirjavia makuja ja visuaalisia koodistoja. (Jencks 2002, 2) Kaikenlainen ”uskollisuus konstruktiolle” hylättiin ja katsottiin, että

rakennuksen ulkoasun ei tarvitse viitata sen rakenteelliseen tai toiminnalliseen sisältöön. Postmodernismi myös hyväksyi muutoksen pysyväksi olotilaksi ja jopa suhtautui siihen lähtökohtaisen positiivisesti. Kuten usein taiteen historiassa, uudet aatteelliset virtaukset voidaan nähdä vastareaktionä edeltävän aikakauden arvoille. Postmodernistinen vastauskonpuhdistus on tästä hyvä esimerkki, sillä postmodernismi pyrki olemaan monin tavoin juuri sitä, mitä modernismi ei ollut. Modernismissä nähdyt ulossulkevuus, teoreettisuus ja historiattomuus olivat juuri niitä arvoja, jotka eivät sopineet postmodernismin paradigmaan, joka alkoi muotoutua 1960-luvulla, mutta Jencksin (2002, 1) mukaan alkoi suuresti vaikuttamaan arkkitehtuurin parissa vasta 1970-luvun puolessavälissä. Robert Venturin vuonna 1966 julkaistu *Complexity and Contradiction in Architecture* on ehkä tärkein postmodernistiseen arkkitehtuuriin ja siitä käytyyn keskusteluun vaikuttanut teos, siinä missä modernismin paradigmaa eniten alleviivannut kirja oli Le Corbusierin *Vers une architecture* (Kohti uutta arkkitehtuuria), vuodelta 1923. Venturin teoksen voikin nähdä jonkinlaisena vastaparina sveitsiläisarkkitehdin julistukselle. Venturin pääteesi kuuluu: modernismi epäonnistuu ottamaan huomioon arkkitehtuuriin aina vaikuttavat ristiriitaiset ja monitulkintaiset aiheet ja ongelmanasettelut ja tällöin rajaa liian suuren osan inhimillisestä kokemuksesta pois. Venturin mukaan modernismin ohjelmanjulistuksen seuraamisesta seurasi *primitiivisen idealisointi* ja puritaaninen eri toimintojen erottelu. (Venturi 1966, 16-17) Postmodernismi pyrki myös osoittamaan historiattomuuden pyrkimyksen vääräksi. 1900-luvun lopulla ja 2000-luvun alussa postmoderniin arkkitehtuuriin ja kaupunkisuunnitteluun alkoikin sisältyä yhä enemmän historiallisia viitteitä, jotka usein sisällytettiin rakennukseen ”ironisella” tavalla. Tämän päivän kaupunkisuunnittelussa voikin nähdä viitteitä menneeseen, erityisesti siinä, miten sotia edeltävän ajan umpikorttelit ovat tulleet taas tavoiteltaviksi.

Modernismin ja postmodernismin arvoperustaa ja toimintamalleja erottaa myös relativismi ja suhde totuuteen ja inhimillisestä todellisuudesta saatavaan tietoon. Siinä missä modernismin ajattelu oli vilpittömän edistysuskoista, positivistista ja rationalistista, on postmoderni tarkkailukehikko ennemmin etäännyttävän ironinen ja kaiken subjektisoiva ja sosiaalisesti konstruoiva. Anthony Giddens on esittänyt kirjassaan *The Consequences of Modernity* (1991) teorian erilaisista todellisuuskäsityksistä ja väittänyt, että emme varsinaisesti

elä vielä postmodernia aikaa vaan jonkinlaista myöhäismodernin (high modernism) tai notkean modernin aikaa. Tälle voi löytää perusteluja, kun huomioi miten maailmamme on edelleen modernismia määrittäneiden ilmiöiden ja instituutioiden hallitsema, tärkeimpinä kansanvaltainen liberaali demokratia, teknis-sekulaarinen maailmankatsomus ja kapitalistinen talousjärjestelmä sekä yhä kiihtyvä kaupungistuminen. Irakilais-brittiläinen arkkitehti Zaha Hadid onkin väittänyt, että modernismi varsinaisesti alkoi vasta dekonstruktionismien myötä, jonka on perinteisesti ajateltu kuuluvan postmodernistiseen arkkitehtuuriin (Gympel 2005, 110).

Modernismia voidaan tarkastella myös Francois Lyotardin *metanarratiivi* -käsitteen kautta. Metanarratiivilla Lyotard tarkoittaa ”aikakauden suuria kertomuksia” eli tarkastelukehikkoja ja merkitysrakenteita joiden kautta todellisuutta ja sen ilmiöitä ymmärretään. Modernistien yksi suurimmista sokeista pisteistä oli oman teoriakenttensä ja siihen perustuvan kaupunkikäsityksen esittäminen jonkinlaisessa objektiivisessa ideologioista ja arvoista vapaassa rationalismin ja ”puhtaan järjen” asussa. Päätöksiä ja julkilausumia perusteltiin ”talouden tosiasioilla” ja niistä seuraavilla väistämättömillä totuuksilla. Viime vuosikymmenten keskustelussa kaupunkitila on kuitenkin alettu ymmärtää yhtenä inhimillisen kokemukseen osa-alueena, joka ei voi olla neutraali vaan se ”tuotetaan” suunnitteluprosessissa ja sosiaalisessa kanssakäymisessä, jolloin siitä muodostuu aina tiettyjen arvoperiaatteiden ja valtarakenteiden ilmentäjä (Miles 1997 20), tai lyotardilaisessa hengessä: modernismin metanarratiivin representaatio.

Rationalismi

Rationalismi (*lat. ratio, laskeminen, järki, harkinta*) on modernismin arkkitehtuurin ja urbanismin ymmärtämisen kannalta keskinen käsite ja toistuu tässä tutkielmassa useasti. Rationalismi voi merkitä eri aloilla ja eri aikakausina eri asioita, mutta keskityn tässä siihen mikä on tutkielmani rationalismikäsitteen kannalta olennaista. On katsottu, että moderni rationalismi kehittyi valistuksen aikana 1700-luvulla ja sen perusajatuksen voi kiteyttää pyrkimykseen ”järjellistää” elämä ja ”vapauttaa ihminen hänen itsensä aiheuttamasta alaikäisyydestä,” kuten filosofi Immanuel Kant kuvasi. Tänä aikakautena, jolloin "valistus ja vallankumous olivat tuhoamassa jumalallisesti määrättyjen, hierarkkisten dynastiavalta-

kuntien oikeutusta” (Anderson 2007, 40) alettiin ajatella, että vallan legitimaatio piti tulla kansalta jumalan sijaan. Katsottiin myös, että rakennetun ympäristön tuli vastata näitä arvoja ja että arkkitehtuurilla voitiin ohjata ihmisten käyttäytymistä järkipäiseen ja moraaliseen suuntaan (Gympel 2005, 63). Osaltaan rationalistisen arkkitehtuurin syntyyn vaikuttivat teollisen vallankumouksen mukanaan tuomat uudet keksinnöt, kuten rautarakenteet, teräsbetoni ja esivalmistetut elementit, jotka mahdollistivat aivan uudenlaisen, teollisen, rakentamisen.

Arkkitehtuurin sanakirja (2000, 201-202) määrittelee rationalismin seuraavasti: *1900-luvun* ”ensimmäisellä puoliskolla syntynyt arkkitehtuurisuuntaus, joka pyrkii löytämään mahdollisimman rationaalisia ratkaisuja rakennuksen suunnitteluun. Yleisesti käytetty synonyymi funktionalismille.” Jälkimmäisestä väittämästä voi olla myös eri mieltä, mutta on selvää, että moderni arkkitehtuuri, joka saapui Suomeen funktionalismin nimellä, sisälsi pyrkimyksen siihen rationalismiin, järkipäisyyteen, josta Adolf Loos, Le Corbusier, Alvar Aalto, Bauhausin perustaja Walter Gropius ja monet muut olivat 1900-luvun alussa puhuneet ja kirjoittaneet. Hiukan kärjistäen voi siis sanoa, että rationaalisen arkkitehtuurin oli tarkoitus antaa rakennustaiteellinen ilmiö sille teollis-tekniis-tieteelliselle vallankumoukselle joka oli ollut käynnissä koko 1800-luvun. Arkkitehtonisessa ja urbanistisessa muodonannossa rationaalisuus on yleensä käsitetty geometrinen perusmuotojen käyttämiseksi. Sen vastakohtana voidaan pitää orgaanista tai biomorfista muotokieltä, joka voidaan käsittää ”vapaasti” tai ”luonnollisesti” syntyneeksi ja kasvaneeksi.

Paradigma

Tässä tutkielmassa käytän käsitettä paradigma erityisesti modernistisen kaupunkisuunnittelun yhteydessä. Tieteen termipankki (<http://tieteentermipankki.fi/wiki/Estetiikka:paradigma>) määrittelee paradigman seuraavasti: tutkijayhteisössä vallitsevien periaatteiden, uskomusten, arvostusten ja tieteellisten normien kokonaisuus. Katson, että modernistisen kaupunkisuunnittelun paradigma on kirjoitettu auki modernismin aikakauden merkittävimpinä pidettyjen arkkitehtien ja teoreetikoiden kirjoituksissa, luonnoksissa ja piirustuksissa, kuten myös heidän valmistuneissa töissään. En väitä, että paradigma olisi täysin yleiskattava ja koherentti selitys sille, millaista ajan arkkitehtuuri oli, mutta väitän, että rakentamisen

pääperiaatteista ja niiden taustalla vaikuttavista arvoista on muodostettavissa jonkinlainen tiedollinen kokonaisuus, jota voi kutsua ”modernismin kaupunkisuunnitteluparadigmaksi”.

Rationalismin fetisointi

Tässä tutkielmassa tarkasteltu tietyn aikakauden arkkitehtien suhtautuminen järkiperaistämisen kaikkivoipaisuuteen, taloudellisten ”tosiasioiden” tunnustamiseen ja tiettyyn insinöörijatteluun ihannointiin⁵, kulkee mukana eräänlaisena alaviitteenä, jonka kautta pyrin tekemään modernismin aikakauden ”henkeä” ymmärrettäväksi. Käytän tutkielmassani edellämämainitusta katsantotavasta termiä ”rationalismin fetisointi.” Tällä tarkoitan termin fetissi kulttuuriantropologista merkitystä, jossa jollekin asialle, ajatukselle tai oppirakennelmalle, tässä tapauksessa rationalismille suunnitteluideologiana, annetaan tai siihen sisällytetään uskonnollisia tai uskontoon viittaavia metafysisiä ominaisuuksia ja laatumääreitä.

⁵ ”Kun insinöörien estetiikka elää täyttä kukoistuskautta, on arkkitehtuuri suistunut taantumaan. Insinööriä ohjaavat talouselämän lait ja laskelmat. Hän johdattaa meidät sopusointuun universaalien lakien kanssa.” (Le Corbusier 2004, 13)

2. MODERNIN KAUPUNKITILAN SYNTY

2.1 Arkkitehtuuri

Kenneth Frampton on jäljittänyt arkkitehtuurin modernismin 1700-luvun uusklassismiin ja löytää 1700-luvun jälkipuoliskon yhteiskunnallisessa kehityksessä kaksi erillistä, mutta toisiinsa liittyntä kehityslinjaa, jotka muuttivat ihmisen suhteen tämän ympäröivään todellisuuteen ja luontoon radikaalilla tavalla. Näistä toinen liittyi teollisen vallankumouksen aikana 1700-luvun lopussa tapahtuneeseen äkilliseen teknologiseen kehitykseen, joka lisäsi ihmisen kykyä hyödyntää luonnonvaroja. Toinen liittyi tietoisuuden rakenteiden muutokseen, jonka taustalla oli 1700-luvun sekularistinen valistusajattelu, yhteiskuntarakenteiden muutokset ja 1500-1700-lukujen tieteellinen vallankumous. (Frampton, 2007, 12)

1700-luvulla tehtiin myös merkittäviä arkeologisia löytöjä, joiden ansiosta antiikin aikaista arkkitehtuuria ja kaupunkien suunnittelua voitiin tarkastella uudella tavalla. Näistä tärkeimmät olivat nykyisen Italian alueelta vuonna 1738 löytyneet Herculaneum sekä Pompeii, jonka arkeologiset kaivaukset aloitettiin vuonna 1748. Myöhemmin antiikin kaupunkien raunioita löydettiin lisää Kreikasta ja Sisiliasta, jolloin vitruviaanista traditiota ja käsitystä antiikin arkkitehtuurista ja kaupungeista voitiin konkreettisesti verrata löytyneisiin raunioihin. Kaikki nämä seikat johtivat antiikin uudelleenarvioimiseen ja lopulta arvostamiseen. (Frampton, 2007, 13)

Ranskan suuren vallankumouksen jälkeen, 1700 ja 1800-lukujen vaihteessa, uusklassismin kehitys oli sidoksissa tasavalta-aatteen kehitykseen. Uusi porvarillinen yhteiskunta tarvitsi rakennuksia sekä julkisia tiloja, jotka toimisivat sen vallan kuvana. Napoleonin hallitsemassa Pariisissa syntynyt empiretyyli oli pyrkimys yhdistellä erilaisia antiikin aiheita ja luoda illuusio tasavaltalaisesta menneisyydestä ja loistosta. (Frampton, 2007, 17) Saksassa ja Englannissa oli oma uusklassistinen perinteensä kuten myös Venäjällä. Vuonna 1764 J.J. Winckelmann oli julkaissut kirjan *Geschichte der Kunst des Altertums*, joka oli uusiin arkeologisiin löytöihin perustunut antiikin taiteen taksonomia. Kirjasta tuli myyntimenestys ja osittain tämän seurauksena Greek Revival -tyyli valtasi Euroopan syrjäyttäen katolilaisen barokin. 1800-luvun alkupuolella englantilaiset John Ruskin ja Augustus Pugin esitti-

vät, että rakentamisessa tulisi palata kristilliseen gotiikkaan pakanallisen kreikkalaisen kulttuurin ihannoinnin sijaan. Uusgotiikasta ja muista kertaustyyleistä tulikin vallitseva rakentamisen tapa Euroopassa 1800-luvun jälkimmäiselle puoliskolle (Gympel 2005, 70–74).

Ranskan vallankumouksen seurauksena porvariston tarpeisiin oli syntynyt uusi rakennustyyppi, liikerakennus, josta tuli dominoiva elementti erityisesti Pohjois-Amerikan kaupunkien keskustoissa 1800 ja 1900-lukujen vaihteessa. 1800-luvun lopussa arkkitehtuurin evo-
luution huippu siirtyikin valtameren toiselle puolella ja erityisesti New Yorkiin ja Chicagoon, jossa kehitettiin uusi rakennustyyppi, pilvenpiirtäjä. Daniel Hudson Burnhamin, Dankmar Adlerin ja Louis Sullivanin teräs- ja lasipintaiset ja uudella tavalla teräsrakenteita hyödyntäneet rakennukset olivat proto-modernismissaan tietoinen irtioto Euroopan rakennusperinteestä ja pyrkimys luoda maan kulttuurille sitä ilmentävä rakennustaiteellinen julkiasu. (Gympel 2005, 78-79)

Sama kehitys toistui hiukan myöhemmin Euroopassa, joskaan pilvenpiirtäjät eivät missään vaiheessa tulleet yhtä keskeiseksi osaksi eurooppalaisten kaupunkien silhuettia. Aallon artikkeli ”Julkisten rakennusten dekadenssi” Arkkitehti -lehdessä vuodelta 1953 (nro 9-10) paljastaa hänen kriittisen suhtautumisensa amerikkalaistyylliseen asuntojen ja liikerakennusten hallitsemaan ”amorfiseen” kaupunkikeskustaan (Aalto käyttää artikkelissa nimitystä mainstreet-systeemi), jota kohti oltiin hänen mukaansa Suomessakin menossa. Hänen mielestään Suomen täytyi ennemmin linkittyä eurooppalaiseen traditioon, jossa kaupungin sydämen muodostavat julkiset monumentaalirakennukset ja aukiot. Hän jopa mainitsee Helsingin keskustan tarpeen tällaiselle ”kaupungin sydämelle”, joka paljastaa, että hän oli poh-
tinut aihetta jo vuosia ennen keskustasuunnitelman laatimista. Schildt (1997, 210) huomauttaa, miten Aalto tässä kirjoituksessa irrottautuu CIAMin funktionaalisen kaupungin-
-traditiosta nostamalla CIAMin sivuuttaman monumentaalikeskustan keskeiseksi elemen-
tiksi kaupungin viihtyvyyden ja toimivuuden kannalta. Toisaalta Aalto esittää, miten ei-toivottu ”amorfinen” kaupunkirakenne voitaisiin välttää irrottamalla julkiset rakennukset selvästi muista rakennustyypeistä. Aallon suhde CIAMin kaupunkisuunnitteluperiaatteisiin näyttää siis tässä yhteydessä varsin ambivalenttina.

1800-luvun loppua kohti tultaessa arkkitehdit alkoivat nähdä ajan arkkitehtuurin moraalisena sairauden kalvamana. Henry van de Velde ja Louis Sullivan lausuivat, miten yleinen maku oli ”rappiotilassa” ja arkkitehtuuri oli ”toimintakyvytön”. Lentokoneista, autoista ja valtamerilaivoista innostunut Le Corbusier kuvasi miten insinöörien estetiikkakäsitys ja ymmärrys taloudellisista tosiasioista oli ajanut arkkitehteistä ohi. (Le Corbusier 2004, 13)

Bruno Zevi on tehnyt merkittävän eron klassisen ja modernin arkkitehtuurin tila-aika käsitksissä. Hänen mukaansa klassisen arkkitehtuurin tila-aika käsitys oli kreikkalaista alkuperää, kun taas moderni arkkitehtuuri sai avaruudelliset käsitksensä juutalaisesta ajatteluperinteestä. Kreikkalaisten käsitys tilassa ”olemisesta” tarkoitti vain olemista, kun taas juutalaisessa perinteessä ”oleminen” ei ole mahdollista ilman liikettä. Kreikkalaisille rakennus oli staattinen objekti, kun juutalaisille se oli jotain, johon sisältyi aina toiminnallinen elementti. Zevin mukaan tämä on yksi syistä, miksi klassisen arkkitehtuurin luomukset olivat alisteisia jähmeille symmetria- ja harmoniakäsityksille, kun taas juutalaiseen, avaruudelliseen käsitykseen perustuva rakennus on liikkuva ja muuttuva, tai Frank Lloyd Wrightin ja Alvar Aallon tapauksessa biomorfinen eli jollain tavalla luonnonmuodoista nouseva. Zevin mukaan tämä modernismissa tapahtunut kreikkalais-roomalaisen ajattelun hylkääminen oli suurin yksittäinen paradigman muutos verrattuna menneeseen. (Tournikiotis 1999, 53-56) Schildtin (1981, 14) mukaan Bauhaus-johtaja Walter Gropius kävi läpi ekspressionistisen kauden vuosina 1919-1923 ennen kääntymystään rationalismiin. Schildt (1981, 15) esittää, että kääntymys johtui ulkoisista vaikuttimista kuten De Stijl -ryhmästä ja Le Corbusierin taistelukirjoituksista. Myös Bauhausin sisäinen poliittinen ristiveto vaikutti Bauhausin uuteen rationalistiseen ja industrialistiseen suuntaan jonka voi katsoa alkaneen 1923.

Zevin jaottelu on huomattavissa siinä, millaisin termein ja kuvailuin klassisesta ja modernista arkkitehtuurista puhutaan ja kirjoitetaan. Klassiseen arkkitehtuuriin liitetään useasti sellaisia adjektiiveja kuten: aksiaalinen, symmetrinen, hierarkkinen, tektoninen ja käsitteitä kuten tilasarja ja ornamentti. Moderniin arkkitehtuuriin taas sellaisia kuten: tilavirtaus, plastisuus, funktionaalisuus ja platonisuus. Penttilän (2013, 141–154) mukaan Le Corbusier esitti, että selvää jaottelua modernin ja klassisen välille ei ole mahdollista tehdä, vaan moderni arkkitehtuuri on samaa jatkumoa antiikin arkkitehtuurin kanssa. Myös Rey-

ner Banham esitti vuoden 1960 kirjassaan *Theory and Design in the First Machine Age* väitteen, jonka mukaan funktionalismin suunnitteluperiaatteet oli löydettävissä antiikista. Täten modernismin vaatimus historiattomuudesta näyttäytyy ainakin osittain hiukan omittuisessa valossa.

Funktionalismin rinnakkaiskäsitteenä voidaan pitää termiä *International style*, joka paljastaa miten tavoitteena oli alusta asti luoda globaali arkkitehtoninen ”esperanto”. Yleismaailmallinen rakennustaiteen kieli, jonka teoreettista artikuloitua voitaisiin toisintaa ja noudattaa missä päin maapalloa tahansa. Louis Sullivanin vitruviaaniseen traditioon viittaava *form follows function* -maksimi muodostui nopeasti funktionalismin keskeiseksi ajatukseksi tarkoittaen, että rakennuksen käyttötarkoituksen, funktion, tuli määrittellä myös sen ulkoasu.

2.2 Kaupungit

Eurooppalaiset kaupungit, sellaisina kuin ne oltiin tunnettu edellisen 500-vuoden aikana, muuttuivat täydellisesti 1700-luvun jälkimmäisellä puoliskolla Englannissa syntyneiden, teknisten sekä sosio-ekonomisten voimien vaikutuksesta (Frampton, 2007, 20). Tällöin alkoi aikakausi jota Walter Benjamin (1989, 139-173) kuvaili *teknisen uusinnettavuuden aikakaudeksi*.

Keskiaikaiset kaupungit eivät olleet *suunniteltuja* sanan nykyisessä merkityksessä vaan syntyivät eräänlaisen *ad hoc* -periaatteen mukaisesti ihmisten tarpeiden, resurssien ja toimeliaisuuden mukaisesti. Vaikka ruutukaava -periaate on nähtävillä jo antiikin kaupungeissa, tuli koko kaupunki suunnittelun alaiseksi vasta barokin ja valistuksen muodostamalla aikajänteellä. (Miles 1997, 23) Frampton (2007, 21) on esittänyt, että Euroopan hullu vuosi 1848 ja sitä seurannut liberalistis-nationalististen vallankumousten sarja teki perinteisestä eurooppalaisesta muurikaupungista ja sen taloudellisista, sotilaallisista ja poliittisista järjestelmistä vanhentuneita. Tämä johti suojamuurien purkamiseen, joka puolestaan mahdollisti kaupunkien kasvun tavalla, jota ei oltu ennen nähty. Teollisten tuotantomenetelmien muutoksella ei ollut vain taloudellisia seurauksia, vaan ne muuttivat yh-

teiskunnan rakenteen kokonaisvaltaisesti. Työpaikkojen siirtyminen maaseudulta kaupunkiin toi mukanaan valtavan muuttoaallon ja loi ennennäkemättömiä urbaaneja tiivistymiä. Tästä seurasi valtioiden sisäisen tilasuhteiden muutos, joka myöhemmin ylitti yksittäisten kansallisvaltioiden rajat. Uudet liikennemuodot, kuten rautatiet ja höyrylaivat tekivät kaupunkiin muuttamisen mahdolliseksi entistä suuremmalle ihmisjoukolla. (Frampton 2007, 26-27)

Teollisen vallankumouksen syntypaikkana Englanti koki muutokset ensimmäisenä, mutta sama ilmiö toistui lähes kaikissa läntisen maailman suurissa kaupungeissa. Manchesterin väkiluku kahdeksankertaistui 1800-luvun kuluessa, Lontoon kuusinkertaistui. Pariisin väkiluku kasvoi 500,000:sta 3 miljoonaan vuosien 1801 ja 1901 välillä. Yhdysvalloissa tilanne oli sama New Yorkin kasvaessa 33,000:sta kolmeen ja puoleen miljoonaan. Voimakasta kasvua koettiin myös Chicagossa, joka oli 300 asukkaan linnoituskylä 1800-luvun alussa. Vuosisadan loppuun mennessä se oli kasvanut vajaan 2 miljoonan asukkaan metropoliksi. (Frampton, 2007, 21)

Ajan aluepoliittiset järjestelmät, instituutiot ja maankäytön olematon suunnitteluapparaatti ei pysynyt perässä näin nopeissa ja radikaaleissa muutoksissa, josta seurasi työväestön ja köyhälistön kortteleiden nopea lisääntyminen teollisuuskeskittymien läheisyyteen. Gympelin (2005, 74) mukaan 1800-luvun lopun kaupunkisuunnittelu koski lähinnä ”rakennusten korkeuden ja linjausten sekä muutamien paloturvallisuusnormien määrittelyä.” Samalla lääketieteeseen ja ravintoon liittyvien standardien kehittyminen nopeutti väestönkasvua. Tämän seurauksena vanhat naapurustot alkoivat muuttua slummeiksi ja samalla uudet edullisesti tuotetut asunnot tarjosivat vain välttämättömimmän suojan. Valon, puhtaan ilman ja avoimen julkisen tilan puute sekä onnettomat hygieniaolot, käymälöiden, pesutilojen ja viemäreiden puute pahensivat tilannetta, aiheuttaen ”köyhyyssairauksia” kuten kolera- ja tuberkuloosiepidemioita sekä korkeaa lapsikuolleisuutta Englannissa ja Manner-Euroopassa. (Frampton 2007, 21; Hall 1988, 14; Mumford, L 1989, 458-469) ⁶

⁶ Hall (1988) käyttää 1800-luvun lopun eurooppalaisista suurkaupungeista nimitystä ”slum city”. Mumford (1989, 458) taas kirjoittaa miten teollisen kaupungin kolme tärkeintä elementtiä olivat *tehdas, rautatie ja slummi*.

Tehtaasta muodostui uuden ajan kaupungin ydin muiden elementtien ollen sille alisteisia. Käytännössä tämä tarkoitti, että teollisuuden keskuksille oli varattu parhaat tontit vesistöjen ja muiden reittiyhteyksien läheisyydestä (Mumford, L 1989, 459). Tämä oli asia, joka pystyttiin perustelemaan tuotannollisilla seikoilla. Täten 1800-luvun teollisuuskapitalismin kaupunki näytti rakenteellisesti synnyttävän epätasa-arvoisia asumisolosuhteita tai ainakin ajavan alhaisen toimeentulontason ihmisiä samoihin, jo ennestään ahtaisiin ja saastuneisiin kaupunginosiin. 1800- ja 1900-lukujen taitteessa kaupunkikysymystä yritettiin ratkaista Englannissa uudenaikaisella yhdyskuntaportaalla, puutarhakaupungilla. Puutarhakaupunki-ajatuksen kehittäjä Ebenezer Howard joka esitteli vuoden 1902 teoksessaan *Garden Cities of To-morrow* teoreettisen mallin puutarhakaupungeista, joissa yhdistyisi kaupunkielämän ja maaseudun parhaat puolet. Puutarhakaupunki-idea levisi ympäri läntistä maailmaa 1900-luvun aikana ja vaikutti erityisesti sotien jälkeisinä vuosikymmeninä.

1900-luvulle tultaessa urbanisaatiossa oltiin siirrytty uuteen vaiheeseen liittyen teollistumisen aiheuttamaan valtiolliseen aluerakenteen muutokseen. 1900-luvun alkupuoliskolla samanaikaisesti modernismin kanssa vaikutti myös toinen reformistinen ja yhteiskuntafilosofinen kaupunkien uudistusliike, joka liittyi vuosisadan vaiheen nationalismiin, klassismiin ja kansallisromantiikkaan. Alun perin Pohjois-Amerikasta liikkeelle lähtenyt *City Beautiful Movement* pyrki luomaan aksiaalisuuteen ja symmetriaan perustuvia monumentaalikeskustoja. Liikkeen historiallinen alkupiste oli Euroopan suurissa keskustasaneerauksissa, tärkeimpänä Georges-Eugène Haussmannin (1809–1891) Pariisin keskustan täydellinen uudistaminen 1850–1870-luvuilla. 1930 ja 1940-luvuilla *City Beautiful Movement* sai suosiota Euroopan fasisistien johtajien suosikkityylinä. Nämä pyrkivät luomaan suurellisia monumentaalikeskustoja, joiden tarkoitus alleviivata hallitsijan valtaa. (Hall 1988, 175)

1900-luvun kaupunkitilaa määrittä edelleen teollisuuskapitalismi ja sen tarpeisiin syntyneet rakennukset. Kapitalismin psykologisen tilan näyttämöllä oli kuitenkin historialliset juuret. Giedion (2008, 30-54) on jäljittänyt modernin kaupungin tilakäsityksen renessanssiin ja erityisesti Firenzeen 1400-luvulle. Giedionin mukaan euklidiseen geometriaan perustunut

perspektiivikäsitys tarjosi taiteellisen ilmaisukeinon moderniin aikakauteen kuuluvalla individualismille sekä lisäsi tilan kuvaamisen ja ymmärtämisen keinoja.⁷

Yhä kiihtyvä ammatillinen erikoistuminen, uudet liikenne- ja viestintävälineet ja muoti olivat uuden urbaanin elämänmuodon tunnusmerkkejä. Sosiologi Georg Simmel (2010/1903) kirjoitti ”Metropolis And Mental Life” -esseessään jo vuonna 1903, miten ihmisen ja kaupungin välinen suhde on dynaaminen ja jatkuvasti muuttuva. Siinä missä ihminen muotoilee kaupunkia, muotoilee kaupunki myös ihmistä. Simmelin katsannossa teollisen vallankumouksen jälkeinen kaupunki on liikkeen ja yksilöllisten valintojen kaupunki. Kaupan keskittymät, pörssit ja museot korvasivat keskiaikaisen ja esimodernin kaupungin kirkot, raatihuoneet ja kaupungintalot. Sigfried Giedion näki teollisen vallankumouksen mukanaan tuomat muutokset ihmisen psykeelle lähinnä haitallisina. Hänen mukaansa teollinen vallankumous muokkasi modernin maailman syntyä huomattavasti enemmän, kuin Ranskan vallankumouksen sosiaaliset ja ihmisoikeudelliset uudistukset. Giedion toteaa, miten ihmisen sisäinen rauha ja turvallisuuden tunne järkkäyivät lopullisesti, kun teollisen koneiston massatuotanto ”nielaisi” ihmisen (Giedion 2008, 165).

Modernistiseen arkkitehtuuriin ja kaupunkisuunnitteluun sisältyi myös sosiaalireformistinen puoli. Salokorpi (1971, 15) tosin huomauttaa, että Suomessa toista maailmansotaa edeltäneen arkkitehtuurin tietty vasemmistolaisuus ei näyttäytynyt varsinaisena poliittisena vasemmistolaisuutena. Sosiaalireformismi ilmeni siten, että työväestön huonoihin asuino-
loihin etsittiin nyt ratkaisuja uuden teknologian tarjoamista mahdollisuuksista, kuten sarjatuotannosta, standardoinnista ja koneista. Hyvän asumisen ja elämän tuli olla kaikkien ulottuvilla. Toisen maailmansodan jälkeen tämä yhdistyi eri puolilla Eurooppaa käynnissä olleeseen hyvinvointivaltioprojektiin sekä *keynesiläiseen* talouspolitiikkaan, jossa suuri julkinen sektori nähtiin ennemmin investointina kuin kustannuksena. Pekka Kuusi (1961) kuvasi Suomen sotien jälkeisen ajan talouspolitiikkaa määrittänyttä keynesiläisyyttä taloustieteeksi, jossa: "valtiovallan keskeiseksi tehtäväksi muodostuu kulutuksen ja investointien riittävydestä huolehtiminen" (Kuusi 1961, 106). Valtion tuli tällöin luoda mahdollisuuksien tasa-arvoa ja tasapainottaa taloustilannetta maailmantalouden heilahteluissa.

Modernissa valtio-projektissa yksilö ja yhteiskunta ja näiden välinen suhde tuli uudellee-

⁷ Giedionin (2008, 31) mukaan tämä johtuu siitä, että perspektiivin seurauksena jokainen elementti sijoittuu havaintokenttään suhteessa havainnoijan subjektiiviseen näkökulmaan.

narvioitavaksi siten, että yksilön ja yksityisen edun katsottiin nyt olevan alisteinen yhteiskunnallisille tarpeille ja tavoitteille (Moisio 2004, 104-107). Tämä kollektivistinen tendenssi oli nähtävillä myös aikakauden suunnittelussa.

2.3 CIAM ja Ateenan julistus

CIAM oli vuosina 1928–1959 toiminut järjestö ja avantgardististen arkkitehtien yhteenliittymä, jonka tarkoitus oli levittää ja edistää modernin arkkitehtuurin ja kaupunkisuunnittelun ajatuksia. Penttilän mukaan (2013, 162) CIAM syntyi, kun 1800-luvun lopulla syntyneeseen arkkitehtoniseen alennustilaan kyllästyneet arkkitehdit organisoituivat edistääkseen edistyksellistä arkkitehtuuria ja urbanismiajattelua. Järjestöön kuului suuri osa modernismin aikakauden merkittävimmistä arkkitehteistä. Ensimmäisen yleiskokouksen Sveitsin La Sarraz'ssa vuonna 1928 organisoivat Le Corbusier, Hélène de Mandrot ja pääsihteeriksi valittu Sigfried Giedion. Alvar Aalto liittyi järjestöön heti seuraavana vuonna Sven Markeliuksen suosituksesta (Schildt 1981, 21).

Ensimmäisen yleiskokouksen myötä julkaistussa julistuksessa julkilausuttiin järjestön arkkitehtoninen ohjelma. Siinä painotettiin, miten uuden ajan arkkitehtuurin tulee vastata teollistuneen yhteiskunnan vaatimuksia ja miten sen on sitouduttava ympäröivään moderniin talousjärjestelmään. Arkkitehtuurin on oltava ennemmin rakentamista kuin taidetta. Laadullisen on tarvittaessa annettava tilaa määrälliselle. Kaikki voidaan perustella tilastollisella analyysillä ja insinööriajattelulla. Taloudelliseen tehokkuuteen taas päästiin toiminnan rationalisoinnin ja standardoinnin avulla (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne, 1928. *La Sarraz Declaration*. <https://modernistarchitecture.wordpress.com/2011/09/08/ciams-la-sarraz-declaration-1928/>).

Ohjelmassa määriteltiin: ”tehtävänä on vetää arkkitehtuuri ulos akateemisuuden umpikujasta ja asettaa se oikealla tavalla ekonomiseen ja sosiaaliseen ympäristöön” (Benedetti & Pracchi 1988, 574 viitattu Penttilä 2013, 163). Taloudellinen tehokkuus ei järjestön mukaan merkinnyt maksimaalista taloudellista voittoa vaan ennemmin sitä, miten tuotantopanos kyettiin minimoimaan ja resurssien säästö maksimoimaan uuden teknologian avulla

(Congrès Internationaux d'Architecture Moderne, 1928. *La Sarraz Declaration*. <https://modernistarchitecture.wordpress.com/2011/09/08/ciams-la-sarraz-declaration-1928/>). Idea on osittain sama, jonka Adolf Loos oli esittänyt vuoden 1908 esseessään ”Ornament und Verbrechen” (Ornamentti ja rikos). Loos argumentoi, että siirtymä kohti platonisia, ornameinteista puhtaita seinäpintoja oli osa luonnollista kulttuurievoluutiota ja välttämätöntä inhimillistä edistystä (Colquhoun 2002, 73-74). Samoin kuten CIAM Loos perusteli koristeettomuutta taloudellisilla seikoilla ja resurssien säästökysymyksenä. Tehokkuus nähdäänkin usein modernismin ja teollistumisen aikakauteen liittyvänä keskeisenä terminä. Hankosen (1994, 27) mukaan tehokkuusidean tavoittelu ja toteutuminen sekä tietty määrällisen ajattelun hyväksyminen argumentiksi katsottiin ilmentävän kehittynyttä yhteiskuntaa. Yleisesityksen CIAMin kaupunkiajattelusta antaa myös Walter Gropius kirjansa *Scope of Total Architecture* (1962) kolmannessa osassa ”Planning and Housing” (sivut 89-136).

CIAMin historia voidaan jakaa kolmeen vaiheeseen. Ensimmäinen vaihe käsitti vuodet 1928–1933. Kausi sisälsi vahvan sosialistisen tendenssin ja oli Weimarin tasavallassa syntyneen *Neue Sachlichkeit* -koulukunnan arkkitehtien, kuten Ernst Mayn ja Bruno Tautin johdossa. Toinen kausi ajoittui vuosille 1933–1947, jolloin järjestön toimintaa määrittivät vahvasti Le Corbusierin persoona ja hänen valitsemansa kaupunkisuunnitteluun liittyvät kysymyksenasettelut. Kolmas, liberaalin idealismin määrittämä aikakausi sijoittui vuosille 1947–1959. (Frampton 2007, 270–271)

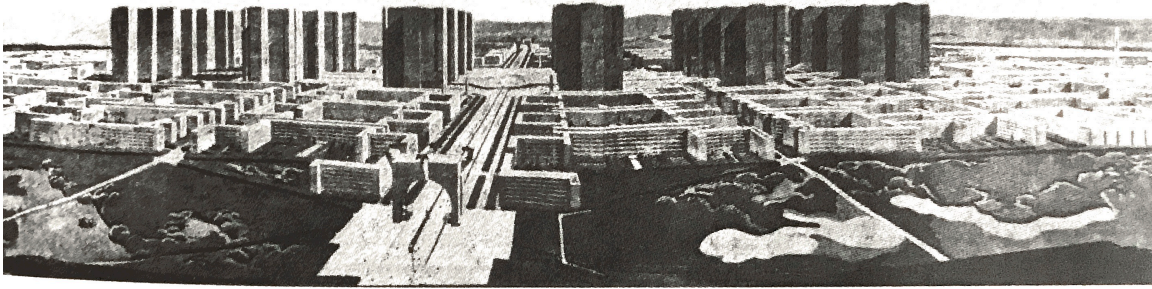
CIAMin neljännen kokouksen teema oli *funktionaalinen kaupunki* ja se järjestettiin kesällä 1933. Kokous oli alunperin tarkoitettu järjestää Moskovassa. Von Moosin (1979, 210) mukaan Neuvostoliiton poliittinen tilanne johti kuitenkin siihen, että järjestäjät alkoivat etsiä tapahtumalle uutta paikkaa. Kokous päätettiin sijoittaa laivamatkalle Marseillen ja Ateenan välille heinä-elokuussa, jolle Alvar ja Aino Aalto myös osallistuivat. Kokouksen varsinaisen sisältö oli 33 eurooppalaisen kaupungin vertaileva analyysi ja ongelmankartoitus. Analyysseja oli työstetty etukäteen maakohtaisesti. Analyysseista sisäisten keskustelujen kautta oli tarkoitettu luoda loppulausuma, josta formuloitaisiin teoreettinen kaupunkisuunnittelumalli, jota voisi soveltaa käytäntöön. Lopulta Le Corbusier tiivistä tiedot 95 ”pykälän” ympärille ja jaotteli julistuksen viiteen osaan: asunnot, vapaa-aika, työ, liikenne ja historialli-

set rakennukset. Funktionaalisen kaupungin oli tarkoitus olla rationaalista urbanismia, modernistettava standardiratkaisu joka voitaisiin sijoittaa mihin tahansa maapallolla (Jääskeläinen 2013). Ateenan julistus ei siis ole minkäänlainen objektiivinen tiivistelmä kokouksen lopputulemasta, vaan ennemmin Le Corbusierin tulkinta siitä, mikä oli olennaista. Von Moos (1979, 2012) kutsuu sitä hänen ”henkilökohtaiseksi manifestikseen”. Siksi ei olekaan yllättävää, että julistuksen esittämät kaupunkisuunnittelun periaatteet ovat hyvin lähellä sitä kaupunkitilan ideaa, minkä hän esitteli vuoden 1925 kirjassaan *Urbanisme* ja vuoden 1933 teoksessaan *Ville Radieuse*. Myös hänen 1920-luvun suunnitelmissaan, kuten *Ville Contemporaine* ja *Plan Voisin* on paljon yhtymäkohtia Ateenassa määriteltyihin tavoitteisiin. Tuntemattomaksi jääneestä syystä teksti julkaistiin vasta kymmenen vuotta myöhemmin nimellä *La Charte d’Athènes*, Ateenan julistus.

Hall (1988, 204) esittää, että tärkeimmät syyt siihen, miksi Le Corbusierin kaupunkisuunnitelmat pyrkivät ilmentämään järjestelmällisyyttä ja rationaalisuutta lähes totalitäärisessä mitassa, johtuivat hänen kansalaisuudestaan ja sukunsa ammattitaustasta⁸. Le Corbusier oli syntynään sveitsiläinen ja muutti Pariisiin vasta yli 30-vuotiaana. Hall esittää, että taipumus järjestelmällisyyteen on erityisen sveitsiläinen luonteenpiirre ja että 1900-luvun alun kaoottinen Pariisi oli täten järkytys nuorelle arkkitehdille. Nopeassa katsannossa Hallin selitys tuntuu turhan suoraviivaiselta. Toisaalta myös Frampton (2007, 150) nostaa esille Le Corbusierin kalvinistisen kotikasvatuksen ja hänen synnyinkaupunginsa tarkkapiirteisen asemakaavan merkittävinä hänen varhaiseen kaupunkiajatteluunsa vaikuttaneina seikkoina. Hän koki joka tapauksessa loosilaisen herätyksen, jossa ornamentit näyttäytyivät taantumuksen vertauskuvana. Vuonna 1907 Le Corbusier tapasi ranskalaisarkkitehti Tony Garnierin, joka esitteli tälle Cité Industriale -projektinsa. Garnierin kaakkois-Ranskaan suunnitteleman teollisuuskaupungin selkeä artikulointi sekä toimintojen jaottelu ovat selkeästi nähtävissä Le Corbusierin urbanismiteoriassa, jonka hän esitteli kirjassaan *The City of To-Morrow and it’s Planning*, alkuperäiseltä nimeltään *Urbanisme* (1925).

1920-luku oli se vuosikymmen, jolloin Le Corbusierin urbaani visio alkoi manifestoitua. Tämä erotti hänet merkittävimmistä kollegoistaan Mies van der Rohesta ja Walter Gro-

⁸ Hänen suvussaan oli useita kelloseppiä ja myös hän opiskeli kaivertamista kotikaupungissaan 1900-luvun alussa (Von Moos 1979, 2).



Kuva 1. Le Corbusier ja Pierre Jeanneret: *Ville Contemporaine* (1922). Kirjasta *Le Corbusier - Elements of a Synthesis* (1979). Stanislaus Von Moos.

piuksesta (Frampton 2007, 155), jotka olivat kiinnostuneempia asutokysymyksen ratkaisemisesta ja teolliseen muotoiluun ja sarjatuotantoon liittyvistä ongelmista. Le Corbusieria 11-vuotta nuorempi Aalto ei ollut 1920-luvun alussa vielä laajasti kansainvälisen arkkitehtuurikentän tietoisuudessa. Von Moosin (1979, 210) mukaan Le Corbusierin 1920 ja 1930-lukujen kaupunkisuunnittelunäkemys oli pohjimmiltaan akateemisesti orientoitunut formaali sääntöjärjestelmä ja täten ironisesti yhtä ankara ja jäykkä, kuin se Beaux-Arts perintö, josta hän yritti erottautua. Sen ideologisesta taustakehikosta löytyi monenlaista muuta ajan henkeä kuvaavaa, kuten pyrkimys sosiaaliseen progressioon määrällisen analyysin ja tieteellisen menetelmän kautta. Näistä ajatuksista muodostui keskeinen osa CIAMin kaupunkisuunnitteluparadigmaa.

Vuonna 1922 Le Corbusier esitteli kolmelle miljoonalle asukkaalle tarkoitetun Ville Contemporainen. Suunnitelmassa voi nähdä amerikkalaisen ruutukaavoitetun pilvenpiirtäjäkaupungin ideaalin, kuten myös Bruno Tautin *kaupunkikruunukonseptin*, jonka Taut esitteli vuoden 1919 kirjassaan *Die Stadtkrone* (Frampton 2007, 155). Erona molempiin oli se, että Le Corbusier oli venyttänyt mittakaavan äärimmilleen⁹. Le Corbusier itse kirjoitti antiikista ja renessanssista vuoroin ihailleen ja vuoroin kriittisesti¹⁰ (ks. esim. Le Corbusier 2004, 121–141 ja Le Corbusier 2014, 29–79). Jan Gympelin (2005, 63) mukaan myös vallankumousarkkitehti Claude-Nicolas Ledoux'n *Ihannekaupunkisuunnitelma* Chaux'n kaupunkiin vuodelta 1806 toimi yhtenä Le Corbusierin kaupunkikäsityksen lähtökohtana.

⁹ New Yorkissa vieraillessaan Le Corbusier totesi pilvenpiirtäjien olevan liian pieniä ja niiden olevan liian lähellä toisiaan (Von Moos, 1979, 208).

¹⁰ Hänen suunnitelmiensa aksiaalisuudessa, symmetrisessä sommittelussa ja hierarkkisuuudessa on kiistatta jotain samaa kuin renessanssin *Cittá ideale* -mallissa.

Ville Comtemporainnessa oli tarkoitus sovittaa yhteen kaksi lähtökohtaisesti toisensa pois-sulkevaa näkemystä: lisätä asukastiheyttä ja samaan aikaan tuoda viheralueet tärkeämmäksi osaksi urbaania elämää. Täten nämä kaksi tavoitetta näyttäytyvät saman perusoletuksen eri puolina (Von Moos 1979, 192). Le Corbusierin Ville Contemporainen ytimessä on juna- ja lentoliikenteen yhdistävä liikennekeskus. Tämän ympärille on hahmoteltu ristinmuotoisista, 60 kerroksisista pilvenpiirtäjistä koostuva tornitalokeskus, johon on sijoitettu kaupungin liiketoiminnan kannalta keskeiset toimijat. Liikuttaessa liikekeskustasta pois päin kaupungin rakenne hierarkisesti madaltuu. Ensimmäisellä vyöhykkeellä sijaitsee porrastetut lamellitalot ja näiden ulkopuolella ”soluperusteiset” kerrostalokorttelit. Suuren vihervyöhykkeen takana on lopulta puutarhakaupunkien sarja. Le Corbusierin kaupunkiin oli kaavoitettu asunnot, työpaikat, vapaa-ajan vietto mahdollisuudet ja riittävät liikkumisjärjestelyt kolmelle miljoonalle ihmiselle. Le Corbusierille toimintojen eriyttäminen tarkoitti käytännössä sitä, että tietyssä osassa kaupunkia käytiin töissä, tietyssä osassa asuttiin ja tietyssä vietettiin vapaa-aikaa. Nämä eri elementit oli yhdistetty mahdollisimman tehokkailla liikennejärjestelyillä.

Toimintojen suunnittelullinen hierarkkia toimi siten, että asunnot olivat kaupungin tärkein yksittäinen toiminto ja muut alisteisia sille (Mumford, E 2002, 79). Liikekeskustan ulkopuolelle rakennetut asunnot oli tarkoitettu yhteiskunnan eliitille, kun taas työläiset oli asutettu puutarhakaupunkeihin vihervyöhykkeen taakse. Kaupungin toimintojen segregaatian lisäksi Ville Contemporaine oli siis myös täysin luokka-segregoitu kaupunki (Hall 1988, 210). Le Corbusierin kaupunkiteoriaan kuului myös liikennemuotojen erottaminen toisistaan eri korkeustasoihin, jolloin jalankulkijoille muodostuivat kävelysiltojen, betonikansien ja portaikkojen kenttä katutason yläpuolelle. Idea, jota Bauhaus-arkkitehdit olivat käsitelleet jo 1920-luvun julkaisuissaan. Sotien jälkeisessä kaupunkisuunnittelussa yleistynyt menetelmä tultiin tuntemaan nimellä *Pedway*¹¹.

Toinen merkittävä modernistista kaupunkisuunnittelua määrittänyt suunnitelma oli amerikkalaisarkkitehti Frank Lloyd Wrightin Broadacre City vuodelta 1932, jonka voi nähdä vas-

¹¹ Pentti Murole kirjoitti 1960-luvulla: *etenkin suurten kaupunkien liikekeskustat tulevat vuonna 2020 näyttämään huomattavasti nykyistä mielenkiintoisemmilta. Keskustat rakennetaan yleensä siten, että niissä on kolme tasoa liikkumista varten* (Murole 2012, 43).

tinparina Ville Contemporainelle. Wrightin suunnitelma oli eräänlainen preeriakaupunki-versiointi, loputtomien esikaupunkien täyttämä alue, jossa ei ollut varsinaista kaupunkikeskusta. Nykyisen Los Angelesin voisi katsoa edustavan sitä, mihin Wright suunnitelmallaan pyrki. Valtava alue, joka on käytännössä yhtä hajautettua esikaupunkialuetta.

3. SUOMEN ALUERAKENTEEN MUUTOKSET JA KAUPUNKIKEHITYS 1900-LUVULLA

Kaupungistumista ei voi olla olemassa ilman laajempaa kontekstia jo pelkästään siitä syystä, että kaupungit eivät yksinään kykene synnyttämään niitä luonnonvara- ja raaka-ainevirtoja, jolle kaupunkien aineellinen kasvu ja menestys perustuvat. Voidaan ajatella, että kaupungistuminen seuraa talouden rakennemuutosta ja laajempaa ilmiötä, jota voidaan kutsua valtion aluerakenteen muutokseksi. Kaupungistumisen menneisyydessä on ollut tiettyjä vaiheita, jolloin urbanisaatiota edistävät seikat ja tapahtumaketjut ovat edenneet varsin nopeasti. Tiedyt tapahtumat ja kriisit voivat kiihdyttää historiallisten prosessien nopeutta, kuten Jakob Burckhardt kirjoitti 1800-luvun lopussa. Maanviljelyksen ja karjatalouden alkaminen noin 12 000 vuotta sitten ja teollinen vallankumous 1700-luvun lopussa ovat esimerkkejä tästä. Yhteiskuntien kehitys on järkevää jaotella vaiheisiin, jolloin kokonaisuus tulee helpommin ymmärrettäväksi. Max Jakobson (2003) on periodisoinut itsenäisen Suomen muutoksen maa- ja metsätalousyhteiskunnasta tietö- ja palveluyhteiskunnaksi ja määritellyt kolme tasavallan vaihetta.

”Ensimmäinen tasavalta oli maatalous-Suomi, jossa luonto ja sen lait sävyttivät yhteiskunnan kaikkia toimintoja, arvoja, normeja, tapoja. Käyttövoimana oli hevonen ja puu. Suomeen luotiin peltojen, navettojen, asutustilojen ja sahojen infrastruktuuri. Elämä oli paikallista, tiet hiekkaisia ja savisia. Toiseen tasavaltaan tultiin 50-luvulla. Se oli teollisuus-Suomi, jonka käyttövoimana olivat hevosvoimat ja öljy. Niiden avulla luotiin teiden, tehtaiden, pääkonttoreiden, asutuslähiöiden, televisioverkoston ja lentoliikenteen infrastruktuuri. Kolmas tasavalta oli tietoyhteiskunta. Yritysten kehityksen kannalta ratkaisevaa oli tuotekehittely ja tutkimus kansainvälisessä kilpailussa: menestystä oli maalla, jonka osuus korkean teknologian ja tietotaidon alalla oli suuri.” (Jakobson 2003, 234-235)

Moisio (2012) lisää, miten aluerakenteen muutokset eivät mekanistisesti tai fatalistisesti kulje käsi kädessä talouden muutoksen kanssa, vaan aiheeseen liittyy aina tiettyä aikana vallitseva taloutta laajempi poliittinen tilanne. Vaikka kansainvälisen talouden suuret virrat,

sekä teknologian kehitysaskeleet vaikuttavat suuresti, on siis myös kulloinkin vallassa olevien tahojen poliittisilla toimilla vaikutus, jota ei tule vähätellä. (Moisio 2012, 20)

Kaupunkirakennustaiteessa 1800-luvun lopun kertaustyylien eklektismistä siirryttiin vuosisadan vaihtuessa uuteen kaupunki-ihanteeseen. Camillo Sitten vuonna 1889 ilmestynyt kirja *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* vaikutti Suomessakin lähinnä kansallisromanttisten arkkitehtien kautta. Sitteläinen kaupunki oli siirtymä pois ruutukaavakaupungista. Se oli pittoreski aukoiden ja mutkittelevien katujen *kokonaistaideteos*, joka jäi kuitenkin varsin lyhyt aikaiseksi vaiheeksi suomalaisen kaupunkikehityksen historiassa. (Nikula 2005, 114)

1920-luvulla liberaaleille kulttuuripiireille, joihin Alvar Aaltokin kuului, eurooppalaiset suurkaupungit ilmensivät urbaania koneromantiikkaa ja edustivat nykyaikaa sekä tulevaisuutta. Suomessa ja muualla Euroopassa 1920-luku oli vahvaa kaupunkirakentamisen aikaa. Vuosisadan vaihteessa vahvistunut ajatus kaupungista kokonaistaideteoksena tai ”taideluomana” joka yhdistyi suurkaupunkien ja suurkaupunkimaisen rakentamistavan ihanointiin, josta esimerkkinä toimivat Bertel Jungin umpikorttelit Etu-Töölössä. (Nikula 2005, 126)

Kaikki muuttui 1930-luvulla, jolloin kaupunkeihin alettiin liittää yhä enemmän negatiivisia, rappioon liittyviä mielikuvia ja maaseutumainen elämäntapa tuli uudeksi arvoksi (Kervanto-Nevanlinna 2005, 20). Nähtiin myös kaupunkivastaisuuden politisoituminen. Erityisesti 1930-luvun fasistisessa ideologiassa oli voimakas anti-urbaani tendenssi ja hyveellinen maaseutu, rapiollinen kaupunki -dikotomia eli vahvana. Maaseudulla tai pienessä kaupungissa asuva ydinperhe oli tavoiteltavin yhteiskunnallisen yksikön muoto. Suurkaupungit taas nähtiin kasvualustana kaikenlaiselle ei-toivotulle, kuten sosialismille ja työväestön levottomalle liikehdinnälle. (Hall 1988, 197) ¹²

¹² ”There was the same inbuilt contradiction in Nazi as in Fascist thinking about the city. The party’s theoretical wing at the end of the 1920s was strongly anti-urban, arguing that the Nordic people were quintessential farmers, never successful in founding cities and nearly destroyed by them. Its newspaper the *Völkische Beobachter* described the metropolis as ”the melting pot of all evil...of prostitution, bars, illness, movies, Marxism, Jews, Strippers, Negro dances, and all the disgusting offspring of so-called ”modern art.” (Hall 1988, 197)

Moderni arkkitehtuuri ja urbanismiteoria saapui Suomeen Ruotsin edistyksellisten arkkitehtiipiirin kautta funktionalismin nimellä. Tärkeimmät ruotsalaiset arkkitehdit olivat Sven Markelius, Gunnar Asplund, Sigurd Leweretz ja Uno Åhren (Nikula 2005, 133). Markelius piti vuoden 1928 arkkitehtipäivillä luennon otsikolla ”Ratsionalisoimispyrkimykset nykyaikaisessa huonerakennustaiteessa”. Paikalla olivat kaikki Suomen tärkeimmät arkkitehdit. Kesällä 1929 järjestetyt Turun messut muodostuivat ”funktionalismin manifestiksi” pitkälti sen vuoksi, että näyttelyarkkitehteina toimivat modernistisen uskonpuhdistuksen kokeneet Alvar Aalto ja Erik Bryggman (Nikula 2005, 133). Salokorven (1971, 14) mukaan käänös uusklassismista modernismiin tapahtui osittain tiedostamatta. 1920-luvun klassismi toimi eräänlaisena siirtymävaiheena uusklassismin ja modernismin välillä sisältäen piirteitä molemmista. Salokorpi (1971, 14) huomauttaa myös, miten 1900-luvun alun rationalistit Sigurd Frosterus¹³ ja Gustaf Strengell ottivat uudet ajatukset avosylin vastaan. Frosterus hankki Le Corbusierin 1920-luvulla julkaistut kirjat välittömästi niiden ilmestyttyä ja Strengell kirjoittaa sveitsiläisarkkitehdistä ja hänen töistään kokonaisen luvun vuoden 1928 kirjassaan *Rakennus taideluomana (Byggnade som konstverk)*.

Schildtin (1981, 17) mukaan Gunnar Asplundin ja Alvar Aallon 1920-luvun töissä oli nähtävissä jotain uutta. ”Klassismi heidän töissään oheni ohenemistaan, eräänlaiseksi ulkoiseksi suojakalvoksi, jonka sisällä uusi, uudet tuotantotekniikat ja demokraattiset vaatimukset huomioonottava muotokäsitys yhä kirkkaammin kasvoi esille”. *Arkkitehti* -lehti heräsi aiheeseen varsin myöhään ottaen huomioon, että funktionalismin mullistus oli ollut Euroopassa käynnissä koko 1920-luvun. Lehti alkoi julkaista funktionalistiseen arkkitehtuuriin liittyviä kuvia vasta vuoden 1929 jälkeen, kun Aallon Standardivuokratalo oli esitelty (Salokorpi 1971, 15) näin myönteillen ehkä tanskalaisen *Arkitekten* -lehden hiukan konservatiivista linjaa. Vuotta myöhemmin järjestetty Tukholman näyttely valmisteli yhtä lailla funktionalismin läpimurtoa Pohjoismaissa.

Salokorven (1971, 13) mukaan 1900-luvun kaksi ensimmäistä vuosikymmentä olivat monessa mielessä tärkeämpiä kuin 1930-luku, sillä tuolloin arkkitehdit alkoivat havahtua mo-

¹³ Fosteruksesta ja hänen pioneerityöstään Aalto lausui: *Sigurd Frosterus oli se älyllinen myrkky, joka oli pistettävä Suomeen juuri silloin, kun taiteen kehitys oli juuttumassa kotimaisiin raiteisiinsa, folklorismiin ja ”karelianismiin” - Hän sai aikaan muutoksen taiteemme suuntauksessa, hän antoi meille jälleen eurooppalaiset kasvot.*

derniin yhteiskuntaan ja kokivat ”arkkitehtuurinsa sen funktiona”. Salokorven mukaan kauden merkitys arkkitehtuurin kehitykselle ei liittynyt niinkään rakentamiseen vaan laajempaan kulttuuriseen ja sosiaaliseen ”heräämiseen”.

Teollistuneille maille tyypillisiä tunnusmerkkejä alkaa löytyä Suomesta suuressa mittakaavassa vasta 1950- ja 1960-luvuilla, jakobsonilaisen toisen valtakunnan aikaan, joka oli myös hyvinvointivaltion rakentamisen aikaa. Suomessa hyvinvointivaltio toteutettiin muodossa, josta Moisio (2012, 71) käyttää nimitystä *hajautettu hyvinvointivaltio* ja sen käytännöllinen implementointitoimi oli sosiaalidemokraattisen puolueen, sekä maalaisliiton yhteistyössä harjoittama aluepolitiikka. Tehokkuutensa ja taloudellisuutensa vuoksi modernismi soveltui hyvinvointivaltion ”viralliseksi” tyyliksi ja oli osaltaan ratkaisu myös toisen maailmansodan jälkeiseen resurssipulaan.

1950-luvulla vallassa ollut presidentti Kekkonen suhtautui kaupungistumiseen kahtalaisesti. Toisaalta hän ymmärsi, että kaupungit olivat modernisaation, teollistumisen ja niihin vaikuttavan kulttuurimuutoksen tarpeellisia ajureita ja antoi hyväksyntänsä esimerkiksi lähiöt synnyttäneelle aluerakennusohjelmalle. Toisaalta hänen sisäpoliittinen agendansa oli ensi sijassa aluepolitiikan ja valtakunnansuunnittelun määrittämää. (Hankonen 1994, 40-44)

Sotien jälkeinen kaupungistuminen muutti myös tavan tehdä työtä ja loi samalla yhä erikoistuvan ammattirakenteen. 1950-luvun alussa vajaa puolet maamme ammatissa toimivasta väestöstä työskenteli maa- ja metsätalouden parissa. Uudet teknologiset innovaatiot kuten traktorit ja moottorisahat alkoivat kuitenkin nopeasti vähentää työvoiman tarvetta maaseudulla. 1970-luvun puolessa välissä maa- ja metsätalouden parissa työskenteli enää 15% työvoimasta. Yli kolmasosa maaseudun väestöstä muutti kaupunkeihin vuosien 1950 ja 1970 välillä, suurin osa pääkaupunkiseudulle. (Moisio, 2012, 77) YK-liiton Globalis tietokannan (YK-liitto. Globalis tietokanta. *Suomen kaupungistumisaste*.

<http://www.globalis.fi/Tilastot/Vaestoe-kaupunkialueet>) mukaan Suomen kaupungistumisaste kasvoi vuosien 1950 ja 1980 välillä 43 prosentista 71,7 prosenttiin, saavuttaen yleiseurooppalaisen tason tulevina vuosikymmeninä.

Hyvinvointivaltion keskeisten ideologiiden näkemyksissä toistuivat tietyt keskeiset teemat ja käsitteet liittyen kaupunkien rakentamiseen. Hankosen mukaan (1994, 57) puhdas, arvovapaa tieto nostettiin valtakunnasuunnittelun keskeiseksi hyveeksi, joka tuli lopulta merkitsemään suunnanmuutosta siinä, miten kaupunkeja suunniteltiin ja ajateltiin, eivätkä 1950-luvun arkkitehtien suunnitteluperiaatteet enää sopineet modernin hyvinvointivaltion ideologiseen kehikseen. 1960-luvun nuori arkkitehtisukupolvi omaksui tämän uuden rationaalisen ajattelutavan, joka osaltaan johti ideologisiin ristiriitoihin sen vanhan maailman kanssa, jota Alvar Aallonkin katsottiin edustavan. Kaupungistuminen ideologisesti ja käytännön ongelmana herätti myös ristiriitaisia näkemyksiä virkamieskunnassa ja päättäjissä. Vastakkain olivat Pekka Kuusen rationaalis-byrokraattinen hyvinvointivaltiomalli, jossa keskittäminen oli välttämätön osa yhteiskunnan toiminnan tehostamista¹⁴ ja maamme ensimmäisen asemakaavoituksen professorin Otto-Iivari Meurmanin näkemys, jossa kaupunkien kasvaminen asukasluvultaan suuremmaksi kuin 50 000 johtaa elämänlaadun dramaattiseen heikkenemiseen. Meurmanin ”sivuaudjutanttina” toimi Väestöliiton toiminnanjohtaja Heikki von Hertzen joka vuonna 1946 julkaisi pamfletin *Koti vaiko kasarmi lapsillemme*, jossa hän esitti sekä englantilaisesta, Ebenezer Howardin esittelemästä puutarhakaupunki-perinteestä lainaavan, sekä Lewis Mumfordin *The Culture of Cities (1938)* -teoksen pääteesejä toisintavan näkemyksen ”kivikaupungin” rappiollisuudesta ja metsälähiöiden autuudesta.

3.1 Lähiöt ja uusi rakentamisen tapa

Työpaikat ja yhteiskunnallinen painopiste siirtyivät yhä voimakkaammin kaupunkeihin 1950-luvulta alkaen. Väestö- ja elinkeinomuutosta seurasi tilanne, jota Hankonen (1994, 23) on kutsunut *uudelleenrakenteistumiseksi*, jossa yhteiskunnalliset toimijat liikkuvat ja sopeutuvat uuteen tilanteeseen. Valtiollisen tilasuhteen muutos ja siihen liittynyt kaupungistumiskehitys sotien jälkeisillä vuosikymmenillä, muutti myös kaupunkisuunnittelun periaatteita. Modernismiin kuulunut tehokkuusihanne synnytti Suomessa uudenlaisia asuina-

¹⁴ Kuusi (Suomen kunnallislehti 4/1963, 203) ”Taloudellisen kasvupyrkimyksen valitsevat kansat ovat tuotantoa lisätessään ja rationalisoidessaan joutuneet mahtavaan keskihakuiseen liikkeeseen, joka näyttää väijäämättä jatkuvan. Jos me suomalaiset tahdomme, että valintamahdollisuudet elämän erilaisiin antimiin nähden täälläkin lisääntyvät, meidän on hyväksyttävä jatkuva muuttoliike väestökeskuksiin.”

lueita 1950-luvulta alkaen, joita alettiin kutsua asumalähiöiksi. Yhteinen ymmärrys autosta tulevaisuuden liikkumavälineenä mahdollisti sen, että nyt voitiin rakentaa paikkoihin, jotka eivät olleet rautatien varrella. Otto-Iivari Meurmanin vuonna 1947 julkaistu teos *Asemakaavaoppi* esitteli maamme ensimmäisen asemakaavoituksen professorin ideoiman hajakeskitetyn lähiöperiaatteen ja *asumalähiön* käsitteen (Salmela 2017 <<http://www.yss.fi/journal/asemakaava-elaa-aseamakaavaoppi-70-vuotta/>). Ensimmäisenä asumalähiönä voidaan pitää, myöhemmin laajasti imitoitua Meurmanin ja Aarne Ervin Tapiolaa vuodelta 1954. Saman kaksikon vuoden 1952 Oulun yleiskaavan selostusosassa arkkitehdit olivat jo avanneet hajakeskitysperiaatetta. Siinä kuvataan, miten kaupunkirakenteen perusyksikkönä on asumasolu (noin 1000 asukasta). Useampi asumasolu muodostaa asumalähiön, jolla on oma keskus kouluineen, kauppoineen ja palveluineen¹⁵. Asumalähiö mitoitus vastasi kansakoulupiiriä (3600-4000 asukasta). Useampi asumalähiö taas muodostaa asumakunnan. Useampi, viheralueiden erottama, asumakunta muodostaa kaupungin jolla täytyy toimiakseen olla vielä *city* eli hallinto- ja sivistyskeskus. (Aura 1982, 164-165)

1950-luvulla Tapiolan kaltaiset metsälähiöt voitiin nähdä suomalaisen kaupunkiteorian luonnonläheisyyden viimeisimpänä ilmentymänä ja tässä mielessä jatkumona vuosisadan vaihteen kansallisromantiikan metsäläismystiikalle (Salokorpi 1971, 41). Metsälähiö on helppo nähdä ideologisesti värittyneenä terminä, mutta se, liittyykö sanaan positiivisia vai negatiivisia konnotaatioita, riippuu täysin siitä, keneltä kysytään. Metsälähiö on kuitenkin laajasti alan kirjallisuudessa käytetty termi, joten pidän sen käyttöä tutkielmassa perusteltuna. Määritelmällisesti suomalaisessa keskustelussa metsälähiöt olivat Meurmanin hierarkkiseen hajakeskitysteoriaan perustuvia kerrostalovaltaisia esikaupunkialueelle sijoitettuja asuinalueita. Hankonen (1994, 19) määrittelee lähiöt näin: ”lähiöitä ovat ne kerrostalovaltaiset asunto-alueet, jotka on suunniteltu, toteutettu ja markkinoitu lähiöidean erilaisina sovellutuksina.”

Sille, että asuntoja rakennettiin taajamiin ja kaupunkikeskustojen ulkopuolelle oli myös pragmaattiset syyt. Maa oli siellä edullisempaa ja hankkeet oli helpompi toteuttaa, kun uusia asuntoja ei tarvinnut saneerata olemassaolevaan kaupunkirakenteeseen. Toisaalta jo

¹⁵ Meurmanin asumalähiö -jako on pääpiirteittäin nähtävillä nykyisessäkin Oulussa sillä erolla, että termi ”kaupunginosa” on korvannut asumalähiön.

Le Corbusier oli vaatinut rakentamaan rakentamattomalle maalle. Salokorven mukaan (1971, 41) metsälähiöt olivat irtiotto edeltävän vuosikymmenen formaalin funktionalistisesta asemakaava-ajattelusta. On totta, että Meurmanin kaavoitusihanne oli lähempänä howardiaanista puutarhakaupunkiperinnettä, mutta Meurman tarjoili metsälähiöitä joiden suhteellisen alhainen asukastiheys, vapaa sommittelu ja koko kaavan alhainen rytmien intensiteetti olivat kaikki myös suomalaisen funktionaalisen kaupunkisuunnittelun piirissä hyväksytyjä periaatteita ja ne on nähtävillä vaikkapa Aallon Sunilan tehdasyhdyskunnan asuinalueella.

Tehokkuusajatteluun kuuluneet kustannusten ja tuotantopanoksen minimoiminen toteutettiin 1950-luvun lopulla käyttöön otetulla elementtitekniikalla, jossa rakennukset koottiin tehtaissa esivalmistetuista teräsbetonielementeistä. Uuden rakennustekniikan mahdollistama taloudellinen säästö vetosi ymmärrettävästi toisen mailmansodan jälkeiseen ilmapiiriin, jolloin resurssit olivat niukalla. Teoreettisessa mielessä Meurmanin asumalähiössä oli samoja piirteitä, kuten Clarence Perryn vuoden 1929 artikkelissa ”The Neighbourhood Unit” kuvaamassa asumayksikössä, sillä erolla, että Perryn asumayksiköt olivat tiukemmin kaupunkistruktuuriin sidottuja¹⁶, kuin Meurmanin asumalähiöt ja asumakunnat, jotka oli hajasijoitettu kantakaupungin ulkopuolelle ja erotettu toisistaan viheralueilla. Pääosin lähiöt rakennettiin rakennusliikkeiden ja kuntien yhteistyönä laatimien aluerakennussopimusten voimin. (Hankonen 1994, 19) Meurman korosti myös Lewis Mumfordin vaatimusta asemakaavoituksen *sosiaalisesta* puolesta. Meurmanin mukaan ”asemakaavan tulee johtaa inhimilliseen yhteiskuntaan.” (Meurman 1989, 13-14).

Tällöin syntyi uusi rakentamisen tapa, jonka avulla asuntokysymystä kyettiin lähestymään rationaalisen hyvinvointivaltio-ideologian mukaisella tavalla. Rakentaminen oli Suomessa perinteisesti ollut suvussa periytyvä käsityöläisammatti, joka nyt muuntui teollisuuden alaksi. Siinä asunnot nähtiin kulutushyödykkeinä, joita voitiin tuottaa. Asuntotuotanto toteutettiin suurina aluerakennuskohteina ja nopealla aikataululla. Suomessa aluerakennuskohteet toteutettiin käytännössä siten, että rakennusliikkeet hankkivat maan, kaavoittivat, rakensivat ja möivät asunnot. Rahoitus hoidettiin Arava-lainoilla, jotka olivat halpakorkoi-

¹⁶ Murole (2012, 55) suomentaa ”neighbourhood” -termin muotoon ”keskustalähiö”.

sia, valtion subventoimia lainoja, joita rakennusliikkeille myönnettiin (Hankonen 1994, 19).¹⁷ Tämä yleiseurooppalainen ilmiö ilmeni eri tavalla eri maissa. Ruotsissa käynnistettiin vuonna 1965 ns. miljoonaohjelma, jonka tavoitteena oli rakentaa miljoona asuntoa kaupunkialueille kymmenen vuoden aikajänteellä. Tavoitteessa myös onnistuttiin, jolloin ohjelma osaltaan toteutti vuoden 1931 Acceptera¹⁸ -manifestin asettamat tavoitteet liittyen asumisolojen laajamittaiseen modernisointiin.

1970-luku kohti liikuttaessa alettiin puhua yhä enemmän sellaisista käsitteistä, kuten *kompaktikaupunki* ja *kontaktikaupunki*. Postmodernismin mukana tulleet uudet ajatukset toivat mukanaan taas umpikortteleita, tiiviyyttä ja inhimillisempää mittakaavaa. Hajakeskitysteorian valta alkoi hiipua. Riitta Nikula (2005, 166) kirjoittaa, että Jyväskylän Kortepohjan asemakaavakilpailu vuonna 1964, oli tärkein metsäkaupunki-ideologian päättymiseen vaikuttanut tapahtuma. Kilpailun voitti Bengt Lundsten pienkerros- ja rivitalosuunnitelmaan. Suunnitelma toteutui vain osittain vuosina 1968–1969.

3.2 Alvar Aalto alue- ja kaupunkisuunnittelijana

Aalto valmistui arkkitehdiksi Helsingin teknillisestä korkeakoulusta 1921. Varusmiespalveluksen suorittuaan vuonna 1923 hän matkusti Göteborgiin jossa avatussa juhlanäyttelyssä oli esillä arkkitehtuurin ja kaupunkisuunnittelun uusimmat näkemykset. Rautsin (Jussi Rautsin haastattelu 1.6.2017. Haast. Samuli Paitsola. AAA) mukaan Göteborgin näyttely oli tärkeä Aallon ajattelun kannalta erityisesti koskien asuntosuunnittelua. Näyttelystä hän oli saanut mukaansa näyttelykatalogin, joka oli ”täydellinen luettelo sen aikaisesta kaupunkisuunnittelusta” (Jussi Rautsin haastattelu 1.6.2017. Haast. Samuli Paitsola. AAA)¹⁹. Kaupunki ja muut laajemmat kokonaisuudet esiintyvät Aallon kirjoituksissa jo 1920-luvulta lähtien. Göteborgin ohella yhtä tärkeä oli ensimmäinen Italian matka 1924. Italiassa Aalto kiinnitti huomiota erityisesti torielämään kaupunkielämän näyttämönä. Tästä hän kirjoittaa vuoden 1924 artikkelissa ”Kaupunkikulttuuri”. Myöhemmin voidaan huomata, miten

¹⁷ Suomi on nykyisin Euroopan kerrostalovaltaisimpia maita.

¹⁸ Acceptera -manifestin kirjoittivat ruotsalaisarkkitehdit Uno Åhren, Sven Markelius, Gunnar Asplund, Wolter Gahn ja Eskil Sundahl.

¹⁹ Aalto oli selannut katalogin riekaleiksi (Jussi Rautsin haastattelu 1.6.2017. Haast. Samuli Paitsola. AAA).

tämä avoimen julkisen tilan, forumin tai piazzan muoto on keskeisenä elementtinä lähes kaikissa Aallon kaupunkisuunnitelmissa. Helsingin keskustasuunnitelmassa terassitori rajasi ja antoi arkkitehtonisen muodon Töölönlahden ”kraaterin” eteläpäädyille, jossa sen oli tarkoitus toimia kansalaisten kohtaamis- ja seurustelupaikkana.

Aallon urbanismiteoria ja käsitys kaupungeista oli 1930-luvun alussa kiistatta lähellä modernismin valtavirtaa. Nikulan (1998, 152) mukaan Aallon 1930-luvulla aloitetun Sunilan tehdasyhdyskunnan asuntoalue oli yksi Suomen ensimmäisistä *siedlungeista* ja seuraavana vuosikymmenenä toteutunut Rovaniemen poronsarviasemakaava muodostui yhdeksi modernistisen asemakaavoituksen keskeisistä töistä. Vuoden 1930 *Domus* -lehden artikkelissaan ”Asuntomme probleemina” Aalto esittää kaupunkikritiikkinsä hyvinkin corbusiaaniin tyylisiin. Aallon mukaan menneiden vuosikymmenten kaupungit olivat ”kömpelö ja epäorgaaninen ajanjakso ja miten kaupunkiemme asemakaavatyö on tunnepohjaista ja luoteltuihin esteettisiin syihin perustuvaa muinaisuuden ihailua.” Tästä voi huomata, miten bauhausilainen historiattomuuden vaatimus oli läpäissyt myös Aallon ajattelun. Nikulan (1998, 158) mukaan Aallon positivistinen, luonnontieteisiin perustuva kehitysuskon oli 1930-luvun maailmankuvalla tyypillistä. Hän oli myös innostunut ruotsalaisarkkitehtien *Acceptera* (1931) -manifestissa esitetystä ajatuksesta arkkitehteistä ”tiedemieskuntana”, joiden velvollisuus oli ratkaista asuntokysymyksen ja nopean kaupungistumisen kaltaisia yhteiskunnallisia ongelmia (Rautsi 1998, 169).

Aallon varhaiskauden merkittävimmät kaupunkisuunnitelmat koskivat Jyväskylää, jonne hän suunnitteli klassistisen monumentaalikeskustan ja torin sekä kulttuurisaunan. Nämä suunnitelmat eivät koskaan toteutuneet ja Aallon ensimmäiset merkittävät ja toteutuneet laajemmat kokonaisuudet olivat 1930-luvulla aloitettu Sunilan sellutehdas ja siihen liittynyt teollisuusyhdyskunta Kotkassa. Giedionin (2008, 631) mukaan Aallon kaupunkisuunnittelulliset periaatteet olivat nähtävissä jo 1930-luvun alussa rakennetun Paimion parantolan rakennuskompleksin hajasijoituksessa.

Aalto osallistui hyvinvointivaltion rakentamiseen ja jälleenrakennukseen jo heti talvisodan jälkeen. Vuonna 1940-luvun alussa Aalto sai tehtäväkseen laatia seutukaavan Kokemäen-

jokilaakson alueelle, Porin seudulle, jonne oli tarkoitus uudelleen sijoittaa talvisodassa menetettyjä teollisuuslaitoksia. Suunnitelmassa ilmeni Aallon Amerikassa vietetyn ajan vaikutus. Lähtökohta Aallon suunnitelmalle oli Rooseveltin New Dealin liittynyt Tennessee Valley Authority, Tennesseeen laakson kehityssuunnitelma (Jussi Rautsin haastattelu 1.6.2017. Haast. Samuli Paitsola. AAA). Seutukaavan suunnittelullisena taustaperiaatteena toimi Patrick Geddesin kehittämä *survey* -menetelmä, jossa varsinaista suunniteltavaa kohdetta ympäröivä laajempi alue resursseineen ja kulttuurisine sidoksineen tarjoaa lähtökohdan suunnitelmalle (Hall, 1988, 140). Sama kokonaisajattelu leimaa myös Helsingin keskustasuunnitelmaa. Se on nähtävissä yleiskaavaluonnoksissa, jossa suunnitelma liittyy etelässä Engelin empirekeskustaan ja katulinjojen sekä yhtenäisen vihervyöhykkeen kautta jatkuu suunnitelman pohjoiseen osaan, eli Pasilaan ja avautuu siitä liikenneväylien kautta koko maahan.

Keskustasuunnitelman tilallisen sommitelman esiasteita voi löytää Aallon aiemmista töistä. Murolen (2012, 53) mukaan Göteborgin rautatieaseman eteen suunniteltu kaareutuva ja viuhkamainen betonikansirakenne vuodelta 1955 saattoi olla ”harjoitelma” Helsinkiä varten. 1934–1935 Aktiebolaget M. G. Steniukselle ideoitu piste- ja lamellitalojen ryhmä Helsingin Munkkiniemen rantaan oli taas Aallon suunnitelmista kenties lähimpänä corbuseriläistä ”tornit puistossa” -suunnittelua. Nämä jopa 15-kerroksiset tornit oli sijoitettu parhaiden ”valoa, väljyyttä ja vehreyttä” -periaatteiden mukaisesti ja rakennuksissa oli jopa asi-aankuuluvat kattoterassit. Nämä tornit olisivat olleet 1930-luvun Helsingin silhuettiin varsin radikaali lisäys.

Ylipäätään Aallon asema modernismin kentällä oli mielenkiintoinen, koska hänen suhteensa sen keskeisiin ajatuksiin vaihteli suuresti. Jo 1930-luvulla hänen teksteissään ja julkisissa puheissaan on löydettävissä kritiikkiä sitä ”pakkoformalismia” ja pinnallisen yhtenäisyyden tavoittelua kohtaan josta olen tässä tutkielmassa käyttänyt nimitystä *rationalismin fetisointi*. Nikula (1998, 157) kuitenkin huomauttaa, että kaupunkisuunnittelun uusi paradigma oli vakuuttanut Aallon 1930-luvulla siinä määrin, että hän näki, että vanhoilla puukaupungeilla ei ole Suomessa tulevaisuutta. Aallon puhdas funkkiskausi oli kuitenkin lopulta kohtuullisen lyhyt kattaen ajanjakson 1920-luvun lopusta 1930-luvun loppuun, jonka

jälkeen hän kulki eri suuntaan modernismin valtavirran kanssa. Jo Villa Mairean valmistuttua 1939 alkoi vaikuttaa, että hänen arkkitehtoninen ajattelunsa ja käsityksensä luonnon, ihmisen ja rakennetun ympäristön suhteesta oli kehittynyt uuteen suuntaan. Aallon transgressio tuli ilmeiseksi viimeistään 1950-luvulla, jolloin hänen suunnittelussaan oli jo nähtävissä piirteitä ja suunnittelun taustalla vaikuttavia arvoja, jotka voidaan nähdä jonkinlaisena proto-postmodernismina. Töistä löytyy paikallisen kulttuurin, rakennusperinteiden ja olosuhteiden huomioonottamista, paikallisten materiaalien suosimista, inhimillistettyä mittakaavaa ja luonnon tuomista keskeiseksi osaksi suunnittelua ja muodonantoa. (St. John Wilson 1981, 124-125) Hän myös puhui siitä, miten luonto olisi ratkaisu teknologisen kehityksen ja massatuotannon aiheuttamaan vieraantuneisuuteen. Vapaa, assosiatiivinen sommittelu alkoi muodostua yhä keskeisemmäksi osaksi hänen metodologiaan, jota hän käsittelee kirjoituksessaan ”Taimen ja tunturipuro” vuodelta 1947.²⁰

1940- ja 1950-lukujen taitteessa valmistuneesta Säynätsalon kunnantalosta voi löytää kubismiin viittaavaa ”rakennusveistosajattelun” lisäksi jopa tiettyjä romanttisia sävyjä. Rakennus on kuin pienoislinna torneineen, muureineen ja sisäpihalla pulppuavine vesilähteineen. Yhtä lailla rakennuksen sommittelussa voi nähdä yhtymäkohtia antiikkiin mutta myös suomalaisen rakennusperinteeseen ja pohjalaistalojen umpipihojen konstruktion. Aallon työn voi nähdä myös miniatyyriversiona, eräänlaisena mikrokosmoksena, eurooppalaisesta keskiaikaisesta ja renessanssiajan kaupunkikeskustatraditiosta, jossa julkisen hallinnon rakennukset reunustavat aukiota. Tässä mielessä kunnantalo ennusti myös keskustasuunnitelman pääperiaatteita ja elementtejä. Kaikki tämä oli tietysti vastoin modernismin rationaalista eetosta ja sitä insinööriajattelua, jota Le Corbusier oli arkkitehdeiltä vaatinut pari vuosikymmentä aiemmin ja jota esimerkiksi Walter Gropius ja Ludwig Mies van der Rohe toteuttivat Pohjois-Amerikassa vielä pitkälle 1960-luvulle. (St. John Wilson 1981, 124-125)

²⁰ Teksti löytyy Göran Schildtin kirjasta Näin puhui Alvar Aalto (1997)

3.3 Alvar Aalto ja 60-luvun vihaiset nuoret miehet

Alvar Aallon asema suomalaisessa arkkitehtuurikentässä oli jännitteinen 1960-luvulle tullessa. Hän oli toiminut arkkitehtiliiton puheenjohtajana vuoteen 1958 saakka ja oli kiistatonta maamme maineikkain ja vaikutusvaltaisain arkkitehti. Mutta 1960-luvun kulttuuriradikaali, emansipatorinen ja perinteiset arvot kyseenalaistanut liikehdintä saavutti pian myös Aallon, aikakauden nuorten arkkitehtien toimiessa sen kohortteina (Mukala 2013, 248-249). 1960-luvun nuorten arkkitehtien aatemaailman taustalla vaikutti kulttuurihistoriallisena ilmiönä akateemisen nuorison vasemmistolaisuus, jonka huippuhetki oli vasemmistopuolueiden suvereeni vaalivoitto eduskuntavaaleissa vuonna 1966 (Ylikangas 1986, 216-217). Oli yleisesti tiedossa, että nuori arkkitehtipolvi suhtautui kriittisesti siihen, josta Riitta Nikula (1998, 151) käyttää nimitystä ”modernismin messiaanisen projektin kollektiivinen dynamiikka”, joka nähtiin Aallonkin luonnollisena viitekehyksenä. Murolen (2012, 95) mukaan ”sankariarkkitehtuurista” haluttiin luopua ja tehdä ”yhteiskuntatietoista järjestelmäarkkitehtuuria.” Yksittäinen rakennus nähtiin siis laajemman järjestelmän, arkkitehtonisen matriisin osana, josta nimitys ”järjestelmäarkkitehtuuri.”

Jos Aallon rakennukset nähtiin luokka-arkkitehtuurina par excellence, niin yksi modernismin suurista mestareista sai kritiikin sijasta osakseen lähinnä ylistystä. Vihaisia nuoria miehiä yhdisti se, että he olivat kaikki professori Aulis Blomstedtin oppilaita. Blomstedt käytti 1960-luvun opetustyönsä Teknillisessä korkeakoulussa rehabilitoiden entisen Bauhaus-johtaja Mies van der Rohe²¹ suunnittelumetodia²². Mukala (2013, 249) esittää, että Miesin geometrisiin perusmuotoihin perustunut teräs- ja lasiarkkitehtuuri oli Aallon täydellinen vastakohta. Aikakauden suomalaisarkkitehtien vaalima konstruktivismiksi kutsuttu ideologia ja suunnittelumetodi perustui Kohon mukaan (1994, 30) Mies van der Rohe *less is more* -teesiin, josta johdettiin ”askeesin kautta eleganssiin” -ajattelu. Konstruktivismi tarkoitti tässä yhteydessä sanamukaisesti konstruktion, eli kantavan rakenteen, kunnioittamista ja julkituomista. Tätä perusteltiin Miesin toteamuksella, miten pilarin piilottaminen on rikos ja että rakenteen kunnioittaminen johtaisi (jälleen kerran) objektiiviseen arkkiteh-

²¹ Epäpoliittisena nähty Mies van der Rohe korvasi Bauhausin johdossa Hannes Mayerin, jonka kommunistisympatiat olivat liikaa 1930-luvun Saksan kireässä ilmapiirissä.

²² Vihaisia nuoria miehiä ja heidän edustamaansa ilmiötä kutsuttiin joskus myös *miesiläisyydeksi* (Koho 1994, 30).

tuuriin. Tilanne kehittyi siihen pisteeseen, että Mikkolan mukaan Mies van der Roheen alettiin suhtautua maan arkkitehtiireissä kuten profeettaan²³ (Koho 1994, 31 ; Mukala 2013, 248-249).

1960-luvun suomalaisarkkitehtien suunnitteluteoriaan kuului kollektivistinen, julkisen sektorin ohjaama, rakentamisprosessi, jossa arkkitehti oli osa suurempaa työryhmää sekä kvantitatiiviseen analyysiin perustuva talousajattelu. Ajan arkkitehdit osallistuivat aktiivisesti ja poleemisesti yhteiskunnalliseen keskusteluun, tavoitteenaan uudelleen arvioida ja määrittellä arkkitehtuurin ja suunnittelun sisällöt. Aiheesta käyty laaja kulttuuridebatti määritteli voimakkaasti julkista keskustelua ja rakentamisen suuntaviivoja tulevina vuosikymmeninä, jonka vuoksi 1960-luku on suomalaisen arkkitehtuurin tärkeimpiä vuosikymmeniä. (Koho 1994, 5-6) Periaatteessa Aallon ja nuorten vihaisten miesten suhde oli analoginen siihen, millainen Aallon suhde oli vanhempiin suomalaisarkkitehteihin 1930-luvulla, jolloin nuori Aalto toimi avantgardistisen funktionalismin esitaistelijana.

Nuorten vihaisten miesten kritiikin kohteena olivat erityisesti tietyt julkiset rakennuskohdeet, kuten kirkot ja laitostatterit, joiden rakentaminen oli aloitettu 1960-luvulla. Niitä pidettiin ”kerskailevina”, kalliina ylläpitää ja niiden katsottiin palvelevan vain pientä eliittiä (Koho 1994, 9). Tätä taustaa vasten on helppo ymmärtää, miksi keskustasuunnitelman julkisten rakennusten rivistö sai osakseen niin voimakasta kritiikkiä. Myös aikakaudella yleisyyneet kulttuuri- ja hallintorakennusten kokonaisuudet, joita Mikkola nimitti monumentaalikeskuksiksi, kohtasivat vastustusta, sillä ne arvioitiin ”porvarillisen hegemonian linnoituksiksi” (Koho 1994, 9). Aalto oli avannut suhtautumistaan arkkitehtonisiin monumentteihin vuoden 1953 Arkkitehti-lehden artikkelissaan *Julkisten rakennusten dekadenssi*. Siinä hän esitti, miten kaupunkikuvassa on oltava hierarkkisia tasoja ja miten monumentaalirakennusten kykyä symboloida yhteiskunnan arvoja ei tulisi väheksyä. Hän oli huolissaan

²³ Tunteettomaksi jääneestä syystä sosiaalisen asuntotuotannon ja anonymiteetin nimeen vannovia, vasemmistolaisittain orientoituneita suomalaisarkkitehteja ei häirinyt se, että samoihin aikoihin Mies suunnitteli lähinnä pilvenpiirtäjiä sekä suuryritysten pääkonttoreita Yhdysvaltoihin. Jencks (2002) onkin argumentoinut, että tämä moraalinen täyskäännös oli yksi syistä, miksi modernismin ideologia törmäsi aatteelliseen seinään ja ”synnytti” postmodernismin. Vihaisten nuorten miesten eräänlaisena vastapoolina operoinut Timo Penttilä piti Miesin arkkitehtuuria ”esteettisesti häikäisevänä mutta sosiaalisesti epätydyttävänä ja eliittikulttuurina sanan varsinaisessa merkityksessä.” (Mukala 2013, 250)

liikerakentamisen ja asuntoarkkitehtuurin ylivoimasta kaupungeissa ja ”pyhän järjestyksen” eli eurooppalaisen tradition, jossa julkiset rakennukset ympäröivät aukiota, katkeamisesta.

Syystä tai toisesta postmodernistinen suunnitteluteoria ei Suomessa lyönyt koskaan vahvasti läpi. Kenties tämä johtui Suomen vahvasta modernismin perinnöstä tai siitä, että maamme kulttuurikeskusteluun on ollut usein vaikea mahtua yhtä totuutta enempää. Aallon töiden arvonalautus puolestaan alkoi varsin nopeasti hänen kuolemansa jälkeen 1976. Mielenkiintoisena ilmiönä voidaan huomata, miten osa keskeisistä 1960-luvun Aalto -kriitikoista, tärkeimpinä Kirmo Mikkola ja Juhani Pallasmaa, löysivät nyt uudenlaisen arvostuksen Aaltoa ja hänen töitään kohtaan. Nykyisin Pallasmaa kiertää maailmalla yhtenä tärkeimmistä Aalto -asiantuntijoista pitäen luentoja Aallon suunnittelun keskeisistä ajatuksista (Schildt 2007, 792). Kohon (1995, 84) mukaan Aallon tyylikeinoista syntyi 1980-luvulla jopa eräänlainen suomalaisen arkkitehtuurikentän muoti-ilmiö. Tätä suunnittelulinjaa edustivat Kaarlo Leppänen, Arto Sipinen, Jan Söderlund ja Kristian Gullichsen.

4. ALVAR AALLON HELSINGIN KESKUSTASUUNNITELMA

4.1 Työn tausta

Helsingin keskustan kehittäminen oli toistuvasti esillä 1900-luvun alkupuolella. Aiemmin vastaavaa oli yrittänyt muun muassa Eliel Saarinen 1918 ja Oiva Kallio 1924. Niin Saarisen, kuin Kallion suunnitelmissa Töölönlahti oli esitetty täytettäväksi. Saarisen Pro Helsingfors suunnitelmassa Töölönlahden päällä kulki leveä puistokatu, Kuningasaveny. Vuonna 1948 järjestetty keskustakilpailu ei vienyt asiaa eteenpäin, vaikka töiden liikenne- ratkaisuja kehitettiin. Aalto kuului kilpailun tuomaristoon. Vuonna 1950 perustettiin keskustan asemakaavatoimikunta, johon kuuluivat muun muassa Alvar Aalto ja Otto I. Meurman. Toimikunta valitsi työn tekijäksi professori Yrjö Lindegrenin, joka alkoi laatia suunnitelmaa yhdessä arkkitehti Erik Kråkströmin kanssa. Suunnitelma valmistui 1954. Uutena piirteenä aiempiin suunnitelmiin nähden Lindegrenin ja Kråkströmin suunnitelmassa Töölönlahtea ei enää täytetty.

Lindegrenin ja Kråkströmin suunnitelman eteneminen pysähtyi, mutta se toimi pohjana, kun asemakaavatoimikunta sai vuonna 1959 tehtävän kehittää asemakaavaa edelleen. Nyt toimikunta valitsi tehtävään akateemikko Alvar Aallon²⁴ perustellen valintaa hänen työhistoriallansa seutu- ja kaupunkisuunnitelmien parissa. Asiasta uutisoitiin useassa sanomalehdessä 14.8.1959 (esim. *Helsingin Sanomat*, *Uusi Suomi* *Kansan Uutiset* ja *Nya Pressen*)²⁵. Perusteluina toimi myös se, että hän oli ollut vuoden 1948 keskustakilpailun tuomaristossa sekä kuulunut vuoden 1950 asemakaavatoimikuntaan ja aiheen problematiikka oli hänelle tuttua (Asemakaavatoimikunnan kaupunginhallitukselle lähettämä muistio 1.7.1959). Aallon valinta herätti myös kritiikkiä ja julkista arvostelua. Pilapiirtäjä Kari Suomalainen julkaisi piirroksen Aallosta ja hänen terävistä kyynärpäistään. Aalto tietävästi pahoitti mie-

²⁴Toimikunta kuvaili Aalto ”ainoana kysymykseen tulevana henkilönä” (toimikunnan kaupunginhallitukselle lähettämä muistio 1.7.1959).

²⁵ Lehtien otsikoista voi huomata, että tässä vaiheessa asiaan suhtauduttiin vielä maltillisen epäillen: ”Helsingin keskustan asemakaavan kehittäminen akateemikko Aallolle - Lopullinen päätös tuonempana” (*Uusi Suomi* 24.8.1959), ”Helsingin keskustan suunnittelu Alvar Aallolle? Entiset suunnitelmat vanhentuneet” (*Kansan uutiset* 14.8.1959), ”Aalto nyskapar centrum?” (*Nya pressen* 14.8.1959) ja ”Helsingin keskustan asemakaava Alvar Aallon suunniteltavaksi” (*Helsingin Sanomat* 14.8.1959).

lensä piirroksen nähtyään (Murole 2012, 52). Alvar Aalto -museon arkistosta löytyykin runsaasti Lindegrenin ja Kråkströmin suunnitelman piirustuksia Aallon keskustasuunnitelmaan papereiden yhteydessä. Tästä voi päätellä, että Aalto oli perehtynyt Lindegrenin ja Kråkströmin suunnitelmaan, ennen kuin hän aloitti oman työnsä 1950- ja 1960-lukujen taitteessa. Töistä onkin löydettävissä tiettyjä yhtäläisyyksiä.

Aalto katsoi, että Suomen oli vihdoinkin siirryttävä eteenpäin tsaristiselta aikakaudelta ja että pääkaupungin uusi modernistinen keskus tulisi olemaan tämän muutoksen symboli luoden kaupungille ja koko maalle uuden identiteetin. Aallon monumentaalikeskus koostui kulttuuri- ja tiederakennuksista ja hän tarkoituksella erotti ne kaupungin liike-, hallinto- ja asuinkortteleista. (Koho 1995, 125-126) Aallon ja muidenkin alueelle kaavoja laatineiden työhön vaikutti autojen määrän voimakas lisääntyminen koko 1900-luvun alun. Tämä oli nähtävissä liikennevaliokunnan työssä, joka toimi sen ennusteen varassa, että henkilöautotiheys tulisi kasvamaan vuoden 1960 tasosta n. 60 autoa/1000 asukasta vuoden 1980 tasoon n. 300 autoa/1000 asukasta (Hankonen 1994, 292 ja 298). Helsingin keskustan asemakaavan edelleen kehittämistä käsittelevä toimikunta asetti 18.3.1959 jaoston tutkimaan liikenteen kehitystä Helsingin keskusta alueella. Heidän 13.5.1959 julkaistu raporttinsa *Helsingin kaupungin liikenteen tuleva kehitys ja kuljetusten jakautuminen eri liikennemuotojen osalle* sisältää ennusteen henkilöautoliikenteen tulevasta kehityksestä jossa arvioidaan, että henkilöautoja olisi 1990-luvun alussa mahdollisesti 400 kpl/1000 asukasta kohden, kun määrä vuonna 1956 oli 47 kpl/1000 asukasta kohden. Helsingin seudun kokonaisuutena vuonna 1990 arvioidaan 520 000 autoa. Kun henkilöautojen sääntelystä ja tuontiluvista luovuttiin vuonna 1962, tämä nopeutti Suomen autoistumista entisestään. Autoistumiskehityksen ennusteet selittävät osittain sen, miksi liikennejärjestelyille annettiin töissä niin suuri painoarvo ja miten ne osittain ratkaisivat Aallon valitseman keskustasuunnitelman sijainnin. YLEn Elävästä arkistosta

(YLE Elävä arkisto. *Alvar Aalto esittelee Helsingin keskustasuunnitelman 5.11.1962.*

<https://yle.fi/aihe/artikkeli/2006/09/08/alvar-aallon-keskustasuunnitelma#media=14319>)

löytyvällä videolla, jossa on päiväys 5.11.1962, Aalto kuvailee suunnitelmansa lähtökohtia:

”Helsingin keskustan suunnittelulla on myös historiallinen taustansa sikäli, että se on jo useamman kerran ollut loppuunviedyn suunnittelun alaisena, tai ainakin aika pitkälle viedyn suunnittelun alaisena. Useimmat aikaisemmat ovat olleet eräänlaisia juhlatatusuunnitelmia, jotka ovat syntyneet aikana jolloin esimerkiksi liikennevaikeudet eivät olleet samat kuin nykyään. Ehkä ei ole syytä puhua liikennevaikeuksista vaan liikenneprobleemeista, myöskin positiivisessa mielessä. Me emme nykyään voi tuollaisia keskustatu-juhlatatusysteemejä tehdä, se ei toimisi, koska meidän on erotettava eri liikenne muodot toisistaan, niin, että ne saumattomasti liittyvät toisiinsa.”

Ja jatkaa:

”Pistokokeilla olen koittanut vaikka, keskuksen kaikki suunnitelmat ovat keskittyneet Töölönlahden seudulle, hakea olisiko mahdollisesti Helsingin kaupungin organismissa joku muu paikka joka olisi sopiva keskukselle. Helsingin saaristomainen niemimuoto ei kuitenkaan anna sille tilaisuutta, uuden keskuksen täytyy syntyä sellaiseen kohtaan, missä monet pääliikenneväylät voidaan yhdistää oikealla tavalla ja saada ne oikealla tavalla päätymään kaupunkiin nähden.”

Aalto katsoi siis, miten Mannerheimintien, rautatien ja sen päälle rakennettavan uusi pääliikenneväylän, eli Vapaudenkadun tuoman liikennepaineen synnyttämä solmukohta olisi oikea sijainti uudelle keskustalle. Huomionarvoista myös on, miten Aalto toistaa tässä ajatusta liikennemuotojen erottelusta ainoana järjellisenä vaihtoehtona toteuttaa modernin kaupungin liikennejärjestelyt.

Samalla videolla hän puhuu myös julkisista rakennuksista, joilla on ”merkillinen taipumus yhteistoimintaan” ja mainitsee, miten niitä on viimeisen sadan vuoden aikana sijoitettu kaupungeissa ”sinne, missä milloinkin tyhjiö kaupungeissa on ollut olemassa.” Aalto jatkaa harmitellen, että oikeanlaisia kokonaisuuksia, jossa julkiset rakennukset oikealla tavalla toimisivat yhdessä, ei ole syntynyt. Tässä on nähtävissä samaa pohdintaa, jota hän oli käynyt läpi vuoden 1953 *Arkkitehti* -lehden artikkelissaan ”Julkisten rakennusten dekadenssi” jossa hän kirjoitti: ”on olemassa se uhka, että julkiset rakennukset sekoitetaan lii-

ketalojen ja asuntojen kanssa muodottomaksi kaupunkiorganismiksi” ja että: ”viihtyisän elämän saa aikaan vain erottamalla kaikki ryhmät selvästi toisistaan.” Täten hän jälleen toisintaa CIAMin funktionaalisen kaupungin peruseriaatetta toimintoon perustuvasta segregatiosta ja näkee sen keinona luoda viihtyisyyttä järjestyksen kautta. Elävän arkiston videolla Aalto jatkaa kuvaillen, miten Eduskuntatalon sijainti määrittää julkisten rakennusten sarjan komposition, sen toimiessa eräänlaisena tilallisena ja psykologisena nollapisteenä Töölönlahden rantaan sijoittuvalle rakennusjonolle. Aalto ajatteli, että Töölönlahti oli Helsingin keskustan voimavara. Hänen mukaansa se antoi kaupungille mahdollisuuden ”kasvaa keskustastaan, itseensä päin”. Töölönlahdesta ei saanut muodostua ”karjalaista metsälampea kaupungin keskelle eli valheellista idylliä.” Hän halusi antaa Töölönlahdelle arkkitehtonisen identiteetin ja korvata siellä vallinneen suunnittelullisen tyhjiön.

Aalto ajatteli myös, että Helsingillä oli jo yksi keskus: Carl Ludvig Engelin suunnittelema monumentaalikeskus, Senaatintori, ja sen pohjalla J.A. Ehrenströmin ruutukaava. Se oli kuitenkin rakennettu autonomian aikana ja oli venäläisen arkkitehtuurikäsitteiden ilmentymä. Aalto näki, että itsenäinen Suomi tarvitsee oman keskuksensa, mutta että se olisi liitettävä Engelin monumentaalikeskustaan Mannerheimintien osittaisen bulevardisoinnin ja Esplanadin kautta. (Jussi Rautsin haastattelu 1.6.2017. Haast. Samuli Paitsola. AAA) Tämä on huomattavissa myös useissa Aallon toimiston laatimissa yleiskaavoissa, joissa Helsingin uusi keskus on piirretty osaksi samaa jatkumoa Engelin keskustan kanssa.

Suunnitelmassa Aalto siis esitti, että Töölönlahden länsirannalle, osittain veden päälle, rakennettaisiin julkisten rakennusten rivi, joka Schildtin (2007, 776) mukaan olisi kuin ”palatsit Venetsian Canal Granden rannalla”. Kamppiin oli sijoitettu liike- ja liikennekeskus. Töölönlahden eteläpäähän Aalto oli laatinut viuhkamaisesti terassoituvan betonikannen *Forum Triangularen* joka myöhemmin sai kansanomaisemman nimen *Terassitori*. Aallon tavoitteena oli ”umpinaisen torin vastakohta, tila jossa itse kaupunkirakenne hallitsee muotoa”. Avoimen torimuodon oli myös tarkoitus yhdistää kaupungin itä- ja länsipuoliskoja. Rautateiltä viedyt alueet korvattaisiin Pasilaan rakennettavalla uudella tavara-asemalla (vuoden 1964 versiossa). Töölönlahden itälaidalle, rautatien päälle, rakennettaisiin Vapaudenkaduksi nimetty viadukti, joka johdattaisi sisämaasta tulevan autoliikenteen keskustaan

ja edelleen terassitorin alle sijoitettuihin parkkihalleihin, jossa olisi tilaa 3500 autolle. Kampin alueelle oli suunniteltu liikekeskus, eli *city*, jonka ideassa voi katsoa olleen paljon samaa kuin 1950-luvulla toteutetussa Tukholman liikekeskuksessa eli nykyisessä Sergelstorgetissa. Sen suunnittelijoina toimivat David Helldén ja Sven Markelius. Aallon suunnitelmassa Kamppi on monikerroksisten betonikansien ja ramppien halkoma urbaani kokonaisuus.

4.2 Suunnitelman laatiminen

Aallon toimisto aloitti suunnittelutyön välittömästi, kun työ oli varmistunut kesällä 1959. Aalto jätti muut työt ja keskittyi lähes yksinomaan keskustasuunnitelmaan. Aalto oli perehtynyt Helsingin keskustan ongelmiin ja miettinyt niiden ratkaisemista, mikä on luettavissa hänen 1950-luvulla kirjoittamissaan artikkeleissa. Hän kiinnitti erityistä huomiota Töölönlahteen ja sen ympäristön huonoon tilaan, mutta myös sen tarjoamiin mahdollisuuksiin ja myös modernin kaupungin tarpeisiin. Liikenne-suunnittelussa Aalto käytti apuna ruotsalaisia Bo Hetzman-Ericson ja P.O. Klevemark, jotka Schildtin (2007, 775) mukaan vastasivat pääosin liikennejärjestelyistä. Aallon toimiston arkkitehdit, joista osa oli vielä opiskelijoita, alkoivat valmistella suunnitelmaa. Työryhmä käsitti noin 30 henkeä.

Keskustasuunnitelmaa ei voi ymmärtää ymmärtämättä Aallon suunnittelumetodia, jota hän oli kuvannut vuoden 1947 artikkelissaan "Taimen ja tunturipuro". Siinä Aalto käy läpi, miten hän pyrkii löytämään arkkitehtonisen "perusidean" alitajuntaisen luonnostelun ja abstrahoinnin kautta.

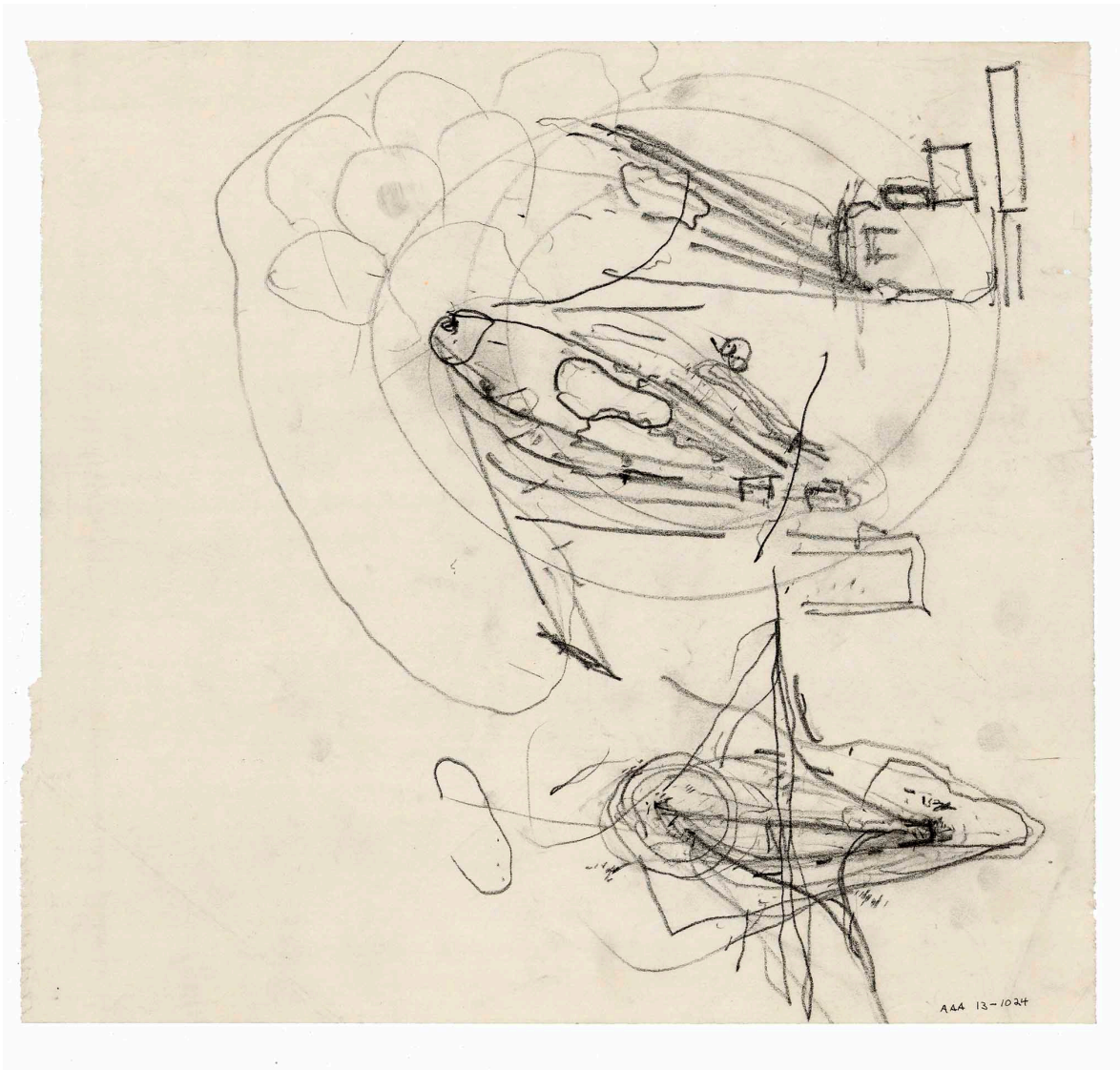
"Arkkitehtoninen suunnittelu operoi lukemattomilla, usein keskenään ristiriidoissa olevilla elementeillä. Sosiaaliset, humaniset, taloudelliset ja teknilliset vaatimukset yhdistettyinä psykologisiin kysymyksiin, koskien sekä yksilöä että ryhmää, sekä ihmismassoja että yksilöitten liikkeitä ja sisäiset friktiot, kaikesta tästä muodostuu monisäikeinen vyyhti, joka ei ole rationalistista tai mekanistista tietä ratkaistavissa. Eri vaatimusten ja osaprobleemien suunnaton lukumäärä muodostaa esteen, jonka takaa arkkitehtonisen perusidean on vaikea päästä esille. Tällöin teen - joskin tarkoituksettomasti - seuraavalla tavalla.

Unohdan probleemisikermän määrätiksi ajaksi, sen jälkeen kun työn atmosfääri ja lukemattomat eri vaatimukset ovat syöpyneet alitajuntaani. Siirryn työskentelytapaan, joka suuresti muistuttaa abstraktia taidetta. Piirrän vain vaiston johdattamana, ei arkkitehtonisia synteesejä, joskus suorastaan lapsellisia kompositioita, ja tätä tietä syntyy vähitellen abstraktilta pohjalta pääidea, eräänlainen yleissubstanssi, jonka avulla lukemattomat ristiriitaiset osaprobleemit voidaan keskenään harmonisoida.”

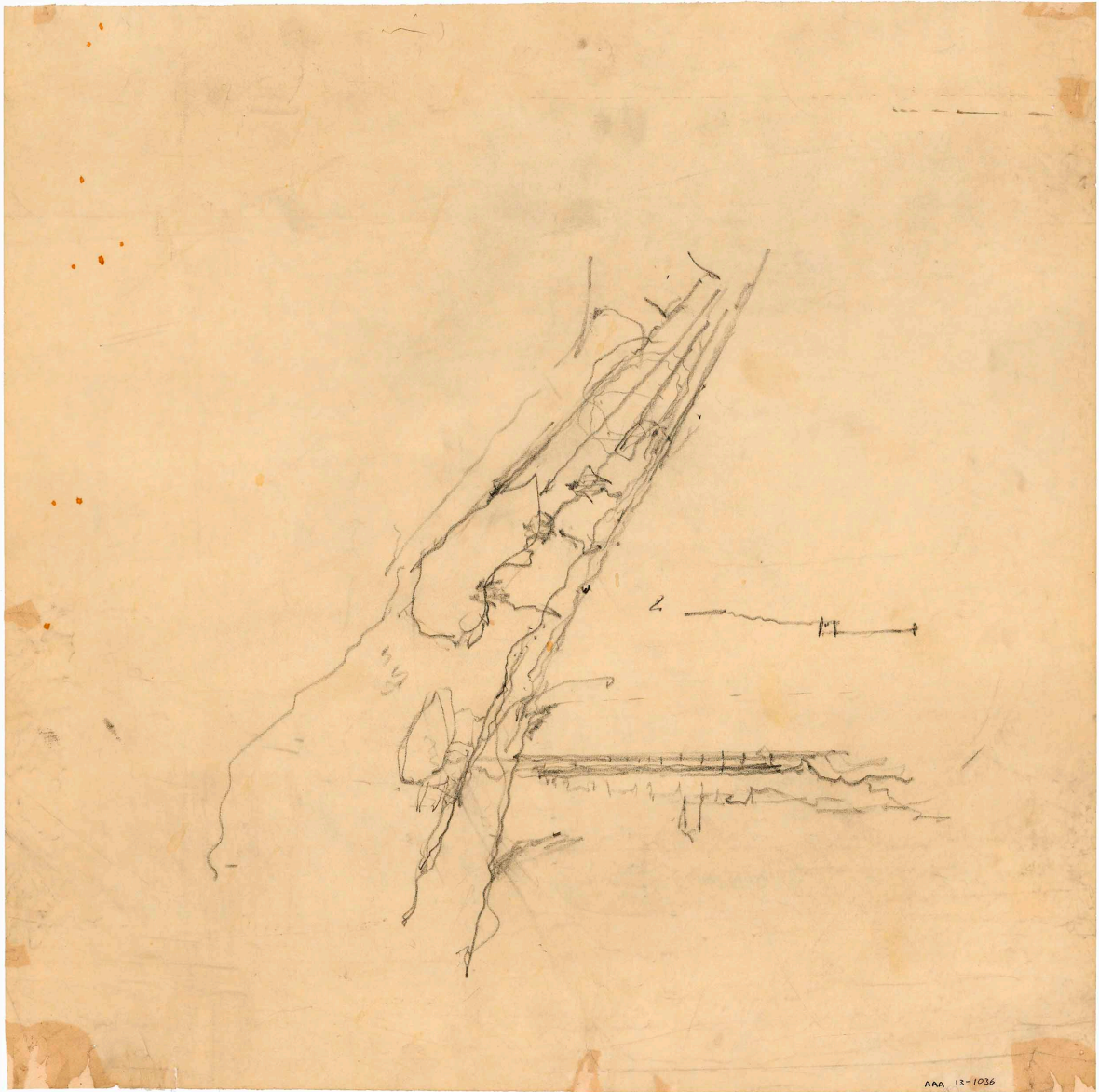
Ja:

”Mainitsen tämän tässä vain esimerkkinä siitä, miten oma vaistomainen uskoni on vienyt siihen, että arkkitehtonisilla ja vapailla taiteilla on yhteinen alkujuurensa, joka jollain tavalla on abstrakti, mutta sittenkin perustuu tietoon ja tutkimuksiin, jotka ovat varastoituneet alitajuntaamme.”

Keskustasuunnitelman varhaiset luonnokset kertovat prosessin etenemisestä.



Kuva 2. Suunnitelman varhainen luonnos. Kuvasta voi hahmottaa Töölönlahden, terassitorin viuhkamaisen muodon sekä rakennusrivistön alustavaa rytmiä. Alvar Aalto -museo.



Kuva 3. Aallon alustava luonnos. Suunnitelman peruskompositio alkaa hahmottua. Alvar Aalto - museo.

Lopputulemaa voi kuvata jonkinlaisen ”humanistisen rationalismin” -ideaalin ilmentymänä, orgaanisten ja geometrinen muotojen, lyyrisyyden ja monumentaalisuuden yhteensattamisen kautta toteutuvana katsantona kaupunkirakennustaiteen mahdollisuuksiin. Toisaalta suunnitelma on pragmaattinen yritys ratkaista joukko ongelmia, jotka olivat aiemmin estäneet kokonaisratkaisun syntymisen Töölönlahden alueelle. Keskustasuunnitelman kokonaisprosessin vaikeaselkoisuudesta kertoo paljon se, että ei ole yksikäsitteisen selvää, milloin suunnitelma oli ensimmäisen kerran valmis. Sen pääelementit olivat kuitenkin nähtävillä *Arkkitehti*-lehdessä 1961 (Norvasuo 2014). Murolen (2012, 52) mukaan jonkinlainen esittelytilaisuus pidettiin saman vuoden alussa, mutta suunnitelma oli ainakin osittain ollut valmis jo vuoden 1960 kesällä. Lehdistössä kirjoitettiin aiheesta (kts. esim. *Kansan*

Uutiset 18.8.1960) miten Helsingin keskustan asemakaava valmistui ennätysajassa ja miten pienoismalli on jo valmiina Aallon ateljeessa. Virallinen esittelytilaisuus pidettiin Helsingin kaupungintalolla 21.3.1961²⁶, jossa Aalto esitteli suunnitelmasta laadittua suurta pienoismallia kutsuvieraille. Schildt (2007, 776) on kirjoittanut tilaisuudesta: ”Tietyin ehdoin voi sanoa sen olleen Aallon arkkitehdinuran kulminaatiopiste”²⁷.

Toisaalta keskustasuunnitelmasta diplomityönsä tehnyt Pentti Murole on esittänyt, että suunnitelma oli valmis vasta vuonna 1964 viitaten ilmeisesti päivämäärään 23.11.1964, jolloin Helsingin keskustan asemakaavatoimikunta esitti suunnitelman hyväksymistä ”keskustasuunnitelman ja sen asemakaava- ja rakennusratkaisun pohjaksi”. Schildt (2007, 776) kirjoittaa, miten kaupunginvaltuusto hyväksyi suunnitelman jo 25.10.1961. Myös sanomalehdissä uutisoitiin aiheesta ”periaateratkaisuna” ja ”suunnitelma hyväksyttiin edelleen kehittämisen pohjaksi” (kts. esim. *Uusi Suomi* 26.10.1961). Vuonna 1965 suunnitelma esiteltiin jälleen *Arkkitehti*-lehden numerossa 3. Suunnitelma oli pääpiirteittäin sama, kuin vuonna 1961 esitelty, sillä poikkeuksella, että Finlandia-talolle oli annettu sen nykyinen arkkitehtoninen asu ja Aalto oli lisännyt ratapiha-alueen Pasilaan, ratkaisten näin ensimmäisen version kiistaa aiheuttaneen maankäytöllisen kysymyksen kaupungin ja VR:n välillä. Vuoden 1961 versiota voidaan pitää myös jonkinlaisena työn runkona, jota Aalto tarkensi ja laajensi tulevina vuosina ja joka kehittyi lopulta vuoden 1964 versioksi. Arkistosta löytyy valtava määrä kirjeenvaihtoa Aallon ja Aallon toimiston sekä asemakaavatoimikunnan välillä, jossa suunnitelmaan liittyviä puutteita pyrittiin korjaamaan. Arkistomateriaalin perusteella näyttää myös siltä, että vuosien 1961 ja 1964 versioiden välillä Aalto keskittyi erityisesti Kampin ja Pasilan alueiden kehittämiseen säilyttäen suunnitelmansa Töölönlahdelle sijoittuvan perusosan lähes muuttumattomana.

Aallon kirje Pentti Lehdolle avaa Aallon ajattelua Kampin *city* -osaa koskien.

²⁶ Schildtin Aalto -elämäkerrassa julkistustilaisuuden päivämääräksi ilmoitetaan 22.3.1961. Arkistoaineiston perusteella oikea päivämäärä on kuitenkin 21.3.1961.

²⁷ Schildt (2007, 776) kirjoittaa: ”Hän oli vireämpi, henkevämpi ja elegantimpi kuin konsanaan. Kaikkien mukanaolijoiden mielestä tilaisuus oli historiallinen.”

"Helsingin nykyinen city on vaillinainen ennen kaikkea siksi, ettei sillä ole päätettä cityn ja kaupungin pääsuuntaan pohjoiseen. Sen nykyinen pääte arkkitehtonisesti rikkinäisenä toisilleen vastakohtaisine rakennuksineen muistuttaa eräänlaista rauniota. Tämä epäkohta on korjattava. Tämä voidaan tehdä kampinalueen rakentamisella, jos tämä alue rakennetaan niin, että se muodostaa oikean päätteen citylle." (Alvar Aallon kirje Pentti Lehdolle koskien keskustasuunnitelman Kamppi -osaa. Alvar Aalto -museon arkisto).

Tässä Aalto kirjoittaa eheän, yhtenäisen kaupunkikuvan puolesta, joka voitaisiin saavuttaa oikeanlaisilla arkkitehtonisilla ratkaisuilla. Hän jatkaa

"Helsingin ahtaalla city-alueella on suuria rakennusmassoja, jossa liikenne on täydelleen puristuksessa, ja paikoitusmahdollisuudet usein suorastaan mahdottomia. Kampin alueella on tilanne juuri päinvastainen, liikenne ja kävelyliikenne saavat moninkerroin sen tilan, mitä ahtaassa, nykyisessä cityssä on olemassa." (Alvar Aallon kirje Pentti Lehdolle koskien keskustasuunnitelman Kamppi -osaa. Alvar Aalto -museon arkisto).

Suunnitelman Kamppi -osaa tarkastelemalla voidaan huomata, että tämä moninkertainen tila liikenteelle ja kävelyliikenteelle oli saavutettu monikerroksisilla betonikansi- ja silta-ratkaisuilla. Kampin alueella oli myös tulossa linja-autoasema. Kaupunginhallitus asetti 14.3.1963 toimikunnan valmistelemaan asiaa. Aallon toimistoa toimikunnassa edusti Paavo Mänttari.

Terassitorista Aalto lausuu:

"Tähän on vielä lisättävä, että on olemassa luonnollinen avoimen tilan, toripinnan tarve Töölönlahden vesialueen ja kaupungin katuverkon välillä. Tori toimisi välittävänä elementtinä siinä tilasarjassa, jonka muodostavat Mannerheimintie-kyseinen toripinta-Töölönlahden vesipeili. Cityn keskellä olevaa vesialuetta ei sitä ympäröivä puisto missään tapauksessa yksin pysty aktivoimaan kaupunkitaiteellisena tekijänä. Ts. se ei saa jäädä ranta-viivansa vangiksi, vaan yhdistämään sitä jo rakennettuihin katu- ja aukiotiloihin. Siten tämä tori on Mannerheimintien avaus Töölönlahdelle ja sitä kautta välttämätön ehto aukiotilojen (erottaja, Asema-aukio, Kampintori) yhdistämiseksi pohjoiseen jatkuvaksi

tilasarjaksi” (Helsingin keskustan asemakaavatoimikunnan muistio 22.3.1963, Alvar Aalto -museon arkisto).

4.3 Ensimmäinen vaihe 1959–1964



Kuva 4. Ensimmäisen vaiheen asemapiirustus Alvar Aalto -museo.

Aallon työn ydin oli yhdistelmä: terrassitori Töölönlahden eteläpäässä, julkisten rakennusten sarja Töölönlahden länsilaidalla eli Hesperian puistossa, Vapaudenkatu lahden itäpuolella, vesi-elementti, sekä Töölönlahden ympäristön puistoalueet sekä Kampin liikekeskus. Vapaudenkatu on sijoitettu rautatien päälle viaduktina siten, että sekä sisääntuloa että ulosajoa varten on varattu 4 tai 5 kaistaa. (Aalto 1965, 2) Suunnitelma esiteltiin esim. *Arkkitehti*-lehdessä 3/1965. Suunnitelman esittelytekstissä hän painottaa miten tärkeää oli, että Vapaudenkadulta oli näkymä sekä itä, että länsi-Helsinkiin. Tällöin Kallion kaupunginosaa ei ole erotettu kaupungin muusta rakenteesta vaan se muodostaa ”kaupungin sisäisen kraaterin” Vapaudenkadulta katsottuna julkisten rakennusten sarja ja puistoalueet muodostavat kaupungin uudet ”kasvot” ja ”Helsingin päaluonteen”. Kolmeen eri tasoon terassoituvan torin alla sijaitsee kauppakeskus ja kellarikerroksissa laaja paikoitusalue. Myös Kampin alueen kellarikerroksissa on paikoitustilaa. Liikenteen jakelu eri suuntiin on toteutettu yli- ja alikulkumenetelmällä. Paikoitusalueet on keskitetty liikenteen tuloväylien ja citykortteleiden yhtymäkohtaan. Julkiset rakennukset on suunniteltu rakennettavaksi osittain pilareille veden päälle, jolloin ne toimivat vesipeilin ja puiston yhdistävänä instrumenttina. Ran-

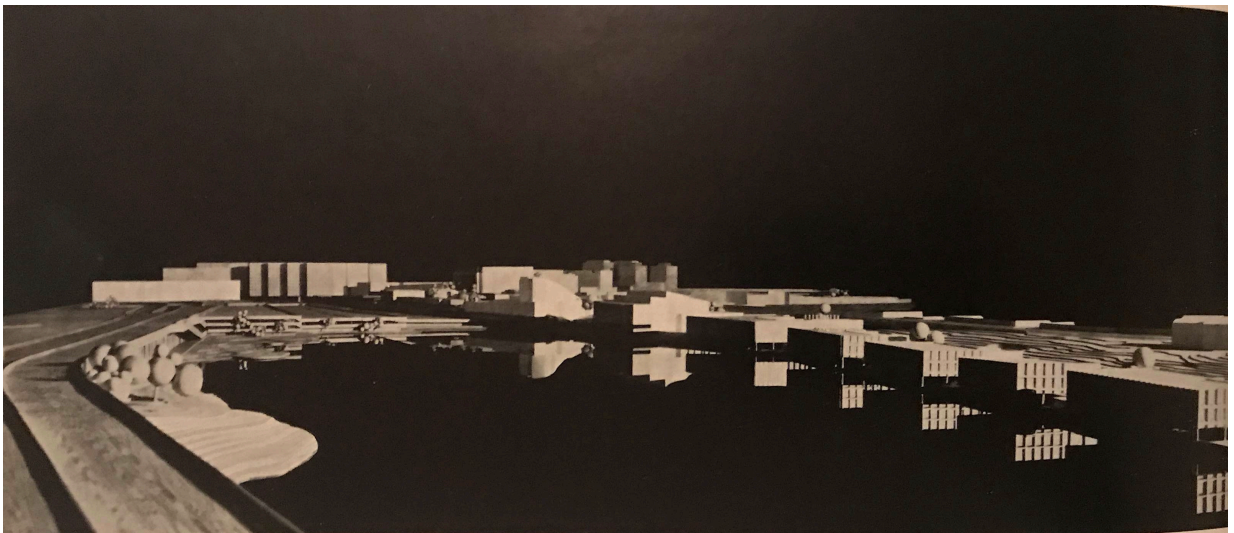
taan rakennusten alle Aalto oli suunnitellut kävelytien, jolloin tilaan muodostuisi klassistinen pilarikäytävä. Töölönlahden kulmaan hän oli sijoittanut konsertti- ja kongressitalon (myöhemmin Finlandia-talo) ja siitä pohjoiseen lueteltuna sijaitsevat oopperarakennus, taidemuseo, kirjasto sekä ”muutamia julkisia rakennuksia tulevaisuuden reservinä”. (Aalto 1965, 2) Aalto painotti, että suunnitelman rakennukset olivat maksimimassoja, eivät siis valmiita talomalleja (Aalto 1965, 2). Hän piti myös mahdollisena, että lopullisia rakennuksia suunnittelisi joku muu kuin hän itse.

Liikennejärjestelyissä on nähtävissä ajan suunnitteluparadigmaa myötäilevä liikennemuotojen erottelu eri tasoihin. Aalto kuvaa miten Kampin alueella ylin kerros varataan kävelyliikenteelle ja liike-elämälle. Alempi kansi on suunniteltu motorisoidulle liikenteelle ja muut kerrokset paikoitukselle. Kampin alueesta on tarkoitus muodostua Helsingin *cityn* päätepiste. (Aalto 1965, 3) Työn vastuuarkkitehteina toimivat arkkitehdit Erkki Luoma 1959-1961 ja Paavo Mänttari 1961-1964. Schildt (2007, 773) kirjoittaa, miten autoliikenteen johtaminen uutta ratavallia pitkin kulkevaa Vapaudenkatua ja Mannerheimintietä pitkin suoraan eduskuntatalon eteen, nähtiin merkkinä maan modernisoitumisesta ja hyvinvoinnin korkeasta tasosta. Suunnitelmassa Töölönlahden eteläpääty onkin moottoritieramppien ja monitasoristeysten betoninen maailma.

Lehdistössä suunnitelma sai pääasiassa positiivisia arvioita. *Ilta-Sanomat* (22.3.1961) kuvasi miten ”Helsingistä aiotaan tehdä pääkaupunki eikä liikenne-ratkaisua” ja ”Keskusta-kaava saa kiitosta”. *Helsingin Sanomat* (22.2.1961) kirjoitti: ”Helsingin 30-vuotinen sota on nyt päättynyt - keskustan suunnitelma vilkkaan mielenkiinnon kohteena”. *Uusi Suomi* (24.3.1961): ”Asemakaava sai valtuustolta runsain määrin kiitosta osakseen”. Kritiikkiäkin esitettiin, johon Aalto vastasi ”kauneus ei ole samaa kuin tikkukaramelli”(Helsingin Sanomat 23.3.1961). Nikula (1998, 153) on katsonut, että Aallon tavoite oli ”perinteisen kaupunkikäsityksen hylkääminen.” Tällä hän kenties viittaa siihen mistä Aalto oli kirjoittanut Kokemäenjoenlaakson seutus suunnitelman yhteydessä eli tavoitteena oli muodostaa ”perinteistä kaupunkikäsitettä korkeampi yhdyskuntaporras.” Kuten usein Aallon töissä, myös keskustasuunnitelmassa oli sosiaalinen ja yhteiskunnallinen puoli. Aalto katsoi, että Töölönlahden alue on ollut historiallisesti se paikka, mikä on jakanut Helsingin pohjoiseen ja

etelään, työväen ja porvariston Helsinkiin. Hän oli sitä mieltä, että alueen oikeanlainen arkkitehtoninen käsittely voisi lopettaa tämän kahtiajaon ja muodostaa kaikille yhteisen kaupunkikeskustan.

Alvar Aalto -museon arkistosta löytyy suuri määrä erilaisia Helsingin kaupungin teettämiä selvityksiä ja raportteja, joissa tutkitaan keskusta-alueen kehittämismahdollisuuksia. Mukana on liikennetutkimuksia ja ennusteita, runkosuunnitelmia eri tasoisia kaavoja ja selvityksiä alueen palvelurakenteesta. Osa pohjautuu selvästi Aallon suunnitelmaan, osan laatijat näyttävät puolestaan tekevän tietoisien irtioton. Yleisenä huomiona voisi sanoa, että suhtautuminen suunnitelmaan muuttuu alkuinnostuksen jälkeen varsin nopeasti kriittiseksi. Korjausehdotuksia tulee kaupungin virkamiehiltä ja arkkitehtikunnalta. 1960-luvun loppua kohti mentäessä suunnitelman eteneminen alkaa näyttää yhä epätodennäköisemmältä.



Kuva 5. Ensimmäisen vaiheen pienoismalli. Näkymä Vapaudenkadun päältä etelään Töölönlahdelle. Vesipeiliä vasten heijastuvat julkiset rakennukset. Viimeisenä Finladia-talo, jonka vieressä kolmiportainen Terassitori. Taustalla Kampin liikekeskus. (Kuva kirjasta Ihmistä ei voi suunnitella - kiveä voi, Pentti Murole.)

Vuonna 1967 Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosastolla perustettiin työryhmä H67, jonka tehtäväksi tuli ”kaupunginvaltuuston marraskuussa 1966 hyväksymän akateemikko Alvar Aallon keskustasuunnitelman edelleen kehittäminen ja alueen asemakaavojen laatiminen”²⁸. Työryhmä toimii yhteistyössä Aallon toimiston kanssa. Kaupunkisuunnitteluviraston keskustan työryhmän muistio päiväyksellä 28.9.1967 määrittelee, miten vuonna 1966 hyväksytty versio on käsitettävä ”ideakokonaisuutena, jonka vaativin tehtävä tulee olemaan hyvin lukuisten eri suuntaisten lausuntojen, vaatimusten ja ehdotusten saattaminen sopusointuun²⁹.” H67 -työryhmän raportti julkaistaan 1969. Siinä ehdotetaan varsin radikaaleja liikennejärjestelymuutoksia, Smith-Polvisen suunnitelman hengessä ja suuren liikennelaitoksen ja pysäköintiterminaalin sijoittamista sille paikalle, mihin Aallon terassitori olisi sijoittunut. Aallon mukaan tämä ”mastodontti” olisi tuhoisa Helsingin keskustalle. Työryhmän ehdotusta ei koskaan rakenneta. (Murole 2012, 95) Raporttia tarkastelemalla voi kuitenkin havaita, miten ristiriitaiset näkemykset kaupungin virkamiehillä ja Aallolla oli alueen kehittämisestä.

1970-luvun alussa Aalto saavutti osavoiton, kun Finlandia-talon avajaisia vietettiin joulukuussa 1971. Tässä vaiheessa Aalto oli vielä toiveikas mutta ei tiennyt, että Finlandia-talo tulisi olemaan sähkötalon ohella ainoa osa keskustasuunnitelmasta, joka rakennettaisiin.

Helsingin kaupunginhallitus asetti 22.11.1971 komitean valvomaan Töölönlahti-Terassitorin alueen kaavarunkotyöhön liittyvän miljöoteknillisen konsulttityön suorittamista.

Töölönlahti-Terassitori -komitean kokouspöytäkirja 10.1.1972 hyväksyy omasta puolestaan 31.7.1971 päivätyn Töölönlahti-Terassitori alueen kaavarunгон ja antaa asian jatkokehittelyn Arkkitehtitoimisto Alvar Aalto & Co:lle³⁰. Useita vastaavia asiakirjoja löytyy 1970-luvun alusta, jossa Aallon nyt miljöoteknillisenä konsulttityönä laatimaa suunnitelmaa arvioitiin Töölönlahti-Terassitori -komitean toimesta. Tärkein huomio on, että Aalto sai nyt uuden mahdollisuuden.

²⁸ Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosasto H67. (1970): Helsingin keskusta. Töölönlahti-terassitori-Kamppi. Suunnittelu- ja toteuttamisohjelma.

²⁹ Jussi Rautsin arvio siitä, miksi suunnitelma ei toteutunut oli juuri tämä, eli Helsingin hallinnollinen koneisto ei kyennyt käsittelemään keskustasuunnitelman laajuista kokonaisuutta (Jussi Rautsin Haastattelu 1.6.2017. Haast. Samuli Paitsola. AAA)

³⁰ Töölönlahti-Terassitori -komitean kokouksen pöytäkirja 13.1.1972.

Aalto itse käytti tehtävästä edelleen nimeä ”keskustasuunnitelma”. Olennaista työn tässä vaiheessa oli, miten Aalto pyrki huomioimaan kritiikin ja saamansa korjausehdotukset. Tässä versiossa Terassitori on muutettu liikennetoriksi, joka sijaitsee Vapaudenkadun eteläpäässä. Tämän version suuri muutos on myös Hesperian puisto, josta julkiset rakennukset on osittain poistettu ja siirretty bussiliikenteelle tarkoitetun liikennetorin yhteyteen³¹. Myös nykyiselle oopperan paikalle ehdotetaan rakennusryhmää. Stadionin alue on otettu mukaan suunnitteluun kuten myös Messuhalli.

Ensimmäisen vaiheen keskeisistä elementeistä, laajasta Terassitorista ja julkisten rakennusten yhtenäisestä sarjasta oli luovuttu ja suunnitelman tämän vaiheen fokus siirtyi arkkitehtuurista liikennejärjestelyihin. Vapaudenkatu on nyt siirretty kulkemaan rautatien päältä sen viereen. Aalto jaksoi silti muistuttaa, että: ”todellinen tarkoitus tässä on, ei suinkaan liikenneteknillisen tilapäissuunnitelman aikaansaaminen, vaan itsenäisen Suomen pääkaupungin keskus” (Murole 2012, 201). Aalto laati valvontakomitealle seitsemän kohdan raportin, jossa hän määritteli suunnitelman toisen vaiheen keskeiset kysymykset eräänlaiseksi työohjelmaksi (Aalto -sitaatit Pentti Murolen kirjasta *Ihmistä ei voi suunnitella - kiveä voi* 2012, 201) :

1. Vapaudenkatu: ”On tärkeää, että tämä Vapaudenkatu niin rakennetaan, ettei se erota liikaa Itä- ja Länsi-Helsinkiä. Helsingin varjopuolena on ollut sen jakautuminen kahteen itä- ja länsikaupunginosaan, mistä selvästi on ollut sosiaalisia ja liikenteellisiä haittoja. Vapaudenkadulla on mahdollisimman monta haarautumaa liikenteen suunnassa sekä itään että länteen.”

2. Vapaudenkadun päättävä liikennetori: ”Helsinki on toriköyhä kaupunki, yhtään toria, joka täysimittaisesti olisi liikenteen jakopaikka, ei kaupungilla ole. Suunnitelma käsittää uuden torielementin. Se on puhdas liikennetori, ilman että sillä on poikittaisliikennettä. Se on poikkeuksellisen suuri ja voi täyttää sekä autobussi-, että muut liikennemuodot. Torin pituusluontoisuus ja ulottuvuus takaa yhteydet rautateiden kiskopatteristoihin ja metroon. Suurliikennetori on yhdistävä instrumentti.”

³¹ Hesperian puiston säilyttäminen oli yksi suunnitelman kritisoijien keskeisistä vaatimuksista. Aalto ratkaisi asian siirtämällä osan julkisista rakennuksista lahden eteläpähän uudelle liikennetorille.

3. Rivistö julkisia rakennuksia: ”Suuren liikennetorin äärelle asettuu julkisia rakennuksia noin 187 000 kerrosneliömetriä. Rakennukset olisi muotoiltava siten, että Helsingin pituus-suuntaiset sydämen luonne säilyy. Rakennukset laskeutuvat terassimaisesti sille tasolla, jolta konserttitalo (Finlandia-talo) nyt nousee ja joka on samalla jatkuvan puiston ja Töölönlahden taso. Tällä rakennusten terassimaisesti laskeutuvalla muodolla on pyritty yhdistämään puisto ja Töölönlahti.”

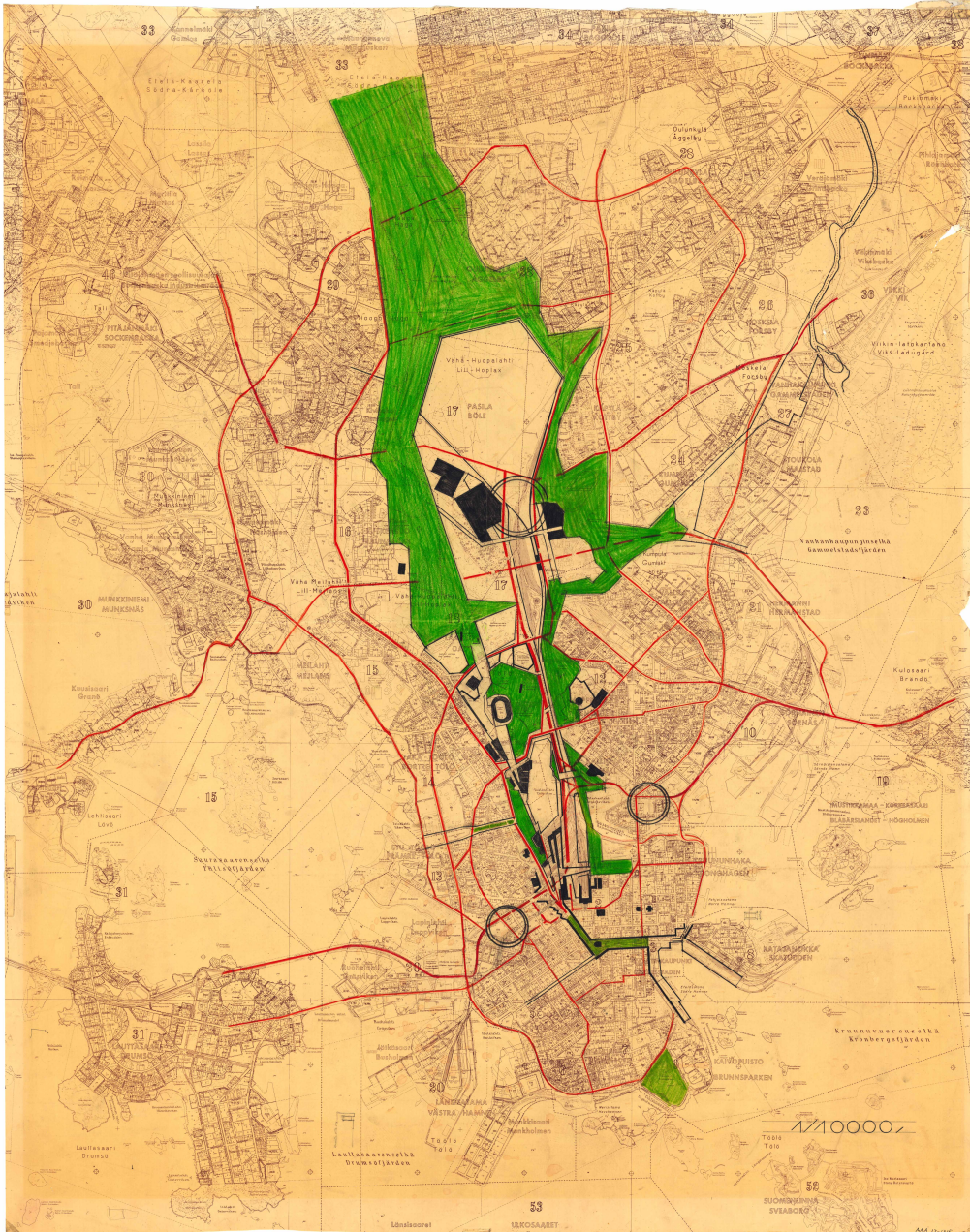
4. Puisto: ”Hesperian puisto säilyy pitkällä rintamalla ja jatkuu pohjoiseen ilman rajoituksia.”

5. Julkiset rakennukset eteläpäässä: ”Näistä ovat jo valmiina konserttitalo Finlandia ja rakenteilla oleva kongressirakennus. Lisäksi on mahdollinen Hesperian puiston pohjoispäässä, Töölönlahteen rajoittuva, rakennusryhmä. Tämän ryhmän toteuttamiseen antaa mahdollisuuden edullisella tavalla suoritettavissa oleva autoliikennepaikoituksen ja jalankulun eritasoinen sijoittaminen.”

6. Paikoitus: ”Rautateiden perustaso on myös paikoituksen ja liikenteen perustaso. Jalankulutaso on tämän tason yläpuolella. Suuren liikennetorin varrella olevat rakennukset nousevat sellaiselta tasolta, että niiden alle voi kaikkialle sijoittaa paikoitusta. Myöhemmin Stadionin edusta voidaan kattaa ja sijoittaa kannenalaista pysäköintiä. Suuren liikennetorin ja Terassitorin korkeussuhteet sallivat esteettömän jalankulun Töölönlahden ympäri.”

7. Stadionin alue ja siitä pohjoiseen: ”Stadionilla on jo paikkansa. Messuhallin vieressä on kuitenkin mahdollisuus huomattavaan lisärakentamiseen (200 000) kerrosneliömetriä) Stadionin ohi pohjoiseen haluttiin vapaavyöhyke, joka jatkuu esteettömästi. Päinvastaisessa tapauksessa on sellainen mahdollisuus, että Helsinki jakautuu ikään kuin ´pikkukaupunki-vyöhykkeisiin´.”

Vuodelta 1974 löytyy oma versionsa, jossa suurin muutos on laajennettu Kampin liikekeskus.



Kuva 7. Toisen vaiheen yleiskaavaluonnos. Luonnokseen on merkitty yhtenäisevä jatkuva vihervyöhyke joka liittää suunnitelman muuhun maakuntaan sekä Mannerheimintie ja Esplanadi jotka liittävät sen Engelin hallintokeskukseen. Alvar Aalto -museo.

4.5 Kolmas vaihe 1980–1981

Alvar Aalto -museon arkistosta löytyvät kaupunkisuunnitteluviraston asiakirjat (päiväys 12.5.1980 arkistnumero 13A539) esittävät 4 vaihtoehtoa terrassitorialueen kaavarungoksi.

Asiakirjassa esitetään eri vaihtoehtoja rautatiealueen rajaukselle ja joukkoliikennejärjestelyille sekä ehdotetaan Mannerheimintien kääntämistä. Saman vuoden lopulta (päiväys 30.12.1980 arkistnumero 13A541) oleva asiakirja ”Terassitorin alueen kaupunkikuvallinen tutkiminen” -jonka on allekirjoittanut ”Arkkitehtitoimisto Alvar Aalto & Co”, vastaa kaupunkisuunnitteluviraston pohdintaan terassitorialueen rakentamisesta. Molempien tahojen odotuksena on edelleen, että terassitori voitaisiin rakentaa. Aallon toimiston vastauksessa todetaan, että kaavarunkoehdotus numero 4 on soveltuvin jatkokehittelyyn. Asiakirjojen perusteella sama keskustelu kaupunkisuunnitteluviraston, kaupunkisuunnittelulautakunnan ja Aallon toimiston välillä jatkui vuonna 1981. Myös Kampin alueen kehittäminen oli edelleen esityslistalla³². Huomionarvoista on, että kaupunkisuunnitteluviraston kaavarunkoehdotuksissa on luovuttu Vapaudenkadusta ja terassitoria on pienennetty puistoalueen ehdoilla³³.

4.6 Suunnitelman kohtaama kritiikki lyhyesti

Schildtin (2007, 776–777) mukaan suunnitelman alasajo alkoi heti ensimmäisen version julkistamisen jälkeen. Jo toteutettavaksi hyväksytyt suunnitelma alkoi kohdata vastustusta pitkin 1960-lukua etupäässä kaupungin liikennesuunnitteluosaston virkamiesten ja nuoren arkkitehtisukupolven taholta. Pentti Murole (2012, 52) esitti diplomityössään, että Aallon esittämät liikennejärjestelyt olisi ollut mahdoton toteuttaa niille varatussa tilassa. Hän myös esittää argumentin, että Aalto halusi, että suunnitelman status olisi yksinomaan hänen henkilönsä varassa. Murolen mukaan tästä johtui suunnitelman ”hermeettinen” vastustus ja lopulta myös sen kaatuminen. Suunnitelman liikennejärjestelyjen laatimiseen 1970-luvulla osallistuneen Murolen mukaan työn virkamieskunta suhtautui Aaltoon ”hienoista suuremmalla antipatialla ja ylenkatseella”. (Murole 2012, 202)³⁴

³² Kampin kaavarungon tarkistuksen suunnittelutilanne. Kaupunkisuunnittelulautakunnan esityslista 11.6.1981. Arkistnumero 13A545.

³³ Arkkitehtitoimisto Alvar Aalto & Co. Terassitorin kaavarunko - terassitorin alueen kaupunkikuvallinen tutkiminen 30.10.1981, sivu 1. Arkistnumero 13A593.

³⁴ Murole (2012, 202) kuvaa suunnitelmaan liittyviä kokouksia värikkäästi 1970-luvun alussa, joissa ”valtavaa tuskaa ja pettymystä virtaa akateemikon suusta”. Eräässä kokouksessa Aalto toteaa ”pikkuvirkamiesten kohortit ovat tuhonneet elämänurani” jo aavistaen, että suunnitelma ei tule toteutumaan.

1970-luvulla ympäristöliike alkoi syyttää Aaltoa siitä, että suunnitelma suosi liikaa yksityisautoilijoita. Myös öljykriisi vaikutti asiaan. Ympäristöjärjestöjen ja valvutuneiden arkkitehtien mielestä Helsinki ei kaivannut enempää sisääntuloväyliä. Vapaudenkatu oli ”pisto Helsingin sydämeen” ja Asko Salokorpi kutsui Aaltoa ”varakkaiden autonomistajien lakeijaksi”. 1970-luvun loppua kohden Helsingin liikennesuunnittelussa alettiin suosia yhä enemmän joukkoliikenteeseen perustuvia ratkaisuja. Suunnitelman vastustajat saivat lopulta haluamansa, kun vuonna 1976 kaupunginvaltuustossa hyväksyttiin päätös, jonka mukaan Vapaudenkatua ei rakennettaisi. Ratkaisu oli suuri takaisku jo muutenkin vastatulessa olleelle suunnitelmalle. (Schildt 2007, 777–782) Eva Johansson (2018) esittää väitöskirjassaan, että suunnitteluihanteiden muutos ja kaupungin halu panostaa metroon ja muihin joukkoliikennevälineisiin ratkaisi asian. Vuonna 1993 valmistui Oopperatalo (Hyvämäki-Karhunen-Parkkinen) sille tontille, jolle Aalto oli sen vuoden 1972 suunnitelmassa piirtänyt.

1980-luvun kuluessa Helsingin kaupunki alkoi, jälleen kerran, etsiä uusia ratkaisuja Töölönlahden suunnitteluongelmiin. Vuonna 1985 Helsingin kaupunki järjesti Kamppi-Töölönlahti alueesta suunnittelukilpailun jonka tarkoitus oli löytää korvaaja Aallon keskustasuunnitelmalle. 116 ehdotusta läpikäytyään kaupunki joutui jälleen kerran toteamaan, että sopivaa kokonaisratkaisua ei löytynyt. Kun Töölönlahden eteläpäätyä alettiin myöhemmin rakentaa tontti kerrallaan, suhtauduttiin ajatukseen kriittisesti maamme arkkitehtipiireissä. Vuonna 1993 Helsingin kaupunginhallitukselle lähetettiin jopa vetoamus, jossa vaadittiin jonkinlaisen Aallon suunnitelman kaltaisen kokonaisratkaisun toteuttamista ”palapelin” sijaan. Vetoamusta ei huomioitu ja alue kehittyi kohti nykyistä tilaansa jossa kuitenkin tarkoituksellisesti tai tahattomasti kunnioitetaan Aallon alueelle esittämää avoimen kaupunkikuvan periaatetta. (Koho 1995, 83)

4.7 Keskustasuunnitelman aikajana

17.4.1958: Kaupunginhallitus asettaa keskustan asemakaavan kehittämistä varten toimikunnan. Se nimetään keskustan asemakaavatoimikunnaksi. Tähdellä merkittyjen kohtien tiedot ovat peräisin Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston keskusta-

toimiston kaavarunkotyön ohjelmasta päiväyksellä 31.7.1971, koskien Töölönlahti-Terassitori aluetta.

10.9.1959: Kaupunginhallitus päättää antaa keskustan asemakaavatoimikunnan johdolla ja valvonnassa akateemikko Alvar Aallon tehtäväksi keskustan asemakaavan edelleen kehittämisen.*

2.3.1961: Kaupunginhallitus päättää suunnittelutehtävän ulottamisesta koskemaan myös Pasilan aluetta.*

Maaliskuu 1961: Keskustasuunnitelma esitellään *Arkkitehti* -lehden numerossa 3/1961.*

20.3.1961 Helsingin keskustan asemakaavatoimikunta ilmoittaa, että keskustasuunnitelma on virallisesti valmis.*

21.3.1961: Alvar Aalto esittelee keskustasuunnitelman ensimmäisen version kutsuvieraille Helsingin kaupungintalon juhlasalissa.*

25.10.1961 kaupunginvaltuusto hyväksyy suunnitelman keskustaratkaisun edelleen kehittämisen pohjaksi.*³⁵

23.11.1964 Asemakaavatoimikunta jättää toisen mietintönsä, joka koskee Pasilan ja Kampin alueita, linja-autoasemaa, keskustan terassitoria, Töölönlahden rannalle suunniteltuja julkisia rakennuksia ja päärautatieaseman aluekysymystä.*

24.11.1964 Aalto esittelee keskustasuunnitelman toisen version Valkoisessa salissa. Kutsussa suunnitelmaa nimitetään ”uudeksi keskustasuunnitelmaksi”.

³⁵ Suunnitelman hyväksymispäätöksen sanamuoto on tärkeä. Suunnitelmaa ei hyväksytty toteutettavaksi, vaan se hyväksyttiin edelleen kehittämisen pohjaksi. ”Edelleen kehittäminen” tarkoitti tässä yhteydessä kolmen vuoden prosessia, jonka lopputulemana oli keskustasuunnitelman vuoden 1964 versio johon Aalto oli tehnyt vaaditut muutokset ja korjaukset.

30.11.1966 Helsingin kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä akateemikko Alvar Aallon laatimista piirustuksista ilmenevät Kampin aluetta, linja-autoasemaa, keskustan terassitoria ja Töölönlahden rannalle sijoitettavia julkisia rakennuksia koskevat ehdotukset Helsingin keskustan asemakaava- ja rakennusratkaisun pohjaksi, kuitenkin siten, että, kysymys linja-autoaseman mahdollisesta sijoittamisesta toiseen paikkaan erikseen kiireellisesti tutkitaan, sekä hyväksyä akateemikko Alvar Aallon laatimien piirustusten sisältämän Pasilan suunnitelman sen edelleen kehittämisen pohjaksi.*

22.3.1967 Sisäasiainministeriö vahvistaa asemakaavan muutoksen, piirustus n:o 5800, joka koskee Töölönlahden länsiranta-aluetta, korttelia 472, Hesperian ja Hakasalmen puistoja, rautatie- ja vesialueita.*

Marraskuu 1969. Vuonna 1967 perustettu H67 -työryhmän raportti julkaistaan. Raportissa ehdotetaan keskustan alueelle mittavia liikennejärjestelymuutoksia, Smith-Polvisen suunnitelman hengessä ja suuren liikennelaitoksen ja pysäköintiterminaalin sijoittamista sille paikalle, mihin Aallon terassitori olisi sijoittunut. Aallon mukaan tämä ”mastodontti” olisi tuhoisa Helsingin keskustalle. Sitä ei koskaan rakenneta. (Murole 2012, 95)

19.3.1970 Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää, että Töölönlahti-Terassitori-Kamppi alueiden jatkosuunnittelusta laaditaan ajoituksen ja resurssien selvittämiseksi vaihtoehtoisia kokonaisuohjeita, jotka pyritään koordinoimaan kaupungin muihin suunnitelmiin ja projekteihin sekä suunnittelu- että toteuttamisvaiheiden osalta.*

1974 Keskustasuunnitelman neljäs versio esitellään *Arkkitehti*-lehden numerossa 6/1974. Nyt suunnitelma on laitettu sekä Alvar Aallon, että Elissa Aallon nimiin.

1971 Helsingin kaupunginhallitus päätti asettaa komitean valvomaan Töölönlahti-Terassitorin alueen kaavarunkotyöhön liittyvän miljööteknillisen konsulttitehtävän suorittamista. Konsulttitehtävään valitaan arkkitehtitoimisto Alvar Aalto & co. (Murole 2012, 200)

2.12.1971 Finlandia-talon avajaiset.

5.11.1973 Kaupunginhallitus merkitsee Aallon laatiman Töölönlahti-Terassitori raportin tiedoksi. Sen liitteenä on alueen liikennesuunnitelma. Kaupunginhallitus kehottaa kaupunkisuunnittelulautakuntaa ottamaan huomioon akateemikko Aallon laatiman Töölönlahti-Terassitorin alueen miljöosuunnitelman vuodelta 1972, kun alueen jatkosuunnittelu tulee ajankohtaiseksi. (Murole 2012, 201)

11.5.1976 Arkkitehti Alvar Aalto kuolee Helsingissä.

23.6.1976 Kaupunginvaltuusto hyväksyy Helsingin yleiskaavan, Kaava sisältää toivomusponnen Vapaudenkadusta luopumiseksi. (Murole 2012, 201)

31.19.1977 Kaupunginhallitus päättää sijoittaa kaukoliikenteen terminaalin alueelle, jolle Aalto oli suunnitellut Terassitori/liikennetori -yhdistelmää. (Murole 2012, 201)

12.10.1978 Kaupunkisuunnittelulautakunta tekee useita ehdotuksia, joissa se kehottaa tutkimaan Töölönlahti-Terassitori -alueen joukkoliikennemahdollisuuksia ja luopumaan keskustan kehäväylästä nelikaistaisena ratkaisuna.

5. ANALYYSI JA YHTEENVETO: AALLON KESKUSTA-SUUNNITELMA KAUPUNKISUUNNITTELUN MODERNISTISESSA TRADITIOSSA

5.1 Analyysi

Keskustasuunnitelman ja modernismin kaupunkisuunnittelutradition vertailu ei ole täysin ongelmatonta ottaen huomioon, että tarkalleen Ateenan julistuksen mukaisia kaupunkeja ei koskaan rakennettu. Aiheesta on esitetty risteäviä näkemyksiä, mutta tutkimuskirjallisuuden perusteella on perusteltua muodostaa näkemys, että CIAMin edistämän modernismin dogman, Ateenan julistuksen ja laajemmin koko modernistisen arkkitehtuurin metanarratiivin vaikutus kaupunkeihin viimeisten vuosikymmenten aikana on ollut merkittävä (ks. esim. Von Moos 1979, 210). Tätä ajattelutavan ja rakentamisen muutosta olen kuvannut luvuissa 2 ja 3. Määrällisesti Ateenan julistuksen suurin yksittäinen vaikutus fyysisessä kaupunkirakenteessa olivat lopulta ne aluerakennuskohteet ja sosiaalisen asuntotuotannon synnyttämät kerrostalolähiöt, joita rakennettiin runsaasti Eurooppaan, Pohjois- ja Etelä-Amerikkaan, entisen Neuvostoliiton alueelle ja tiettyyn osaan Aasiaa.



Kuva 8. Aylesbury Estate. Walworth, Kaakkois-Lontoo. Tyypillinen brittiläinen aluerakennuskohde eli housing estate. Wikipedia/Public domain.

Toisaalta segregatiomallin perinnettä voi nähdä viime vuosikymmenten kehityksessä, jossa liike-elämä sijoitetaan omiin yritys- ja teknologiapuistoihin, kun taas ”peltomarketit” muodostavat valtavia kaupan keskittymiä kaupunkikeskustojen ulkopuolelle.

On huomionarvoista, että ne valmistuneet projektit, joita yleisesti pidetään modernistisen kaupunkisuunnitteluparadigman tärkeinä esimerkkeinä, kuten Oscar Niemayerin ja Lúcio Costan *Brazília* ja Le Corbusierin ja Pierre Jeanneretin *Chandigarh* Intiassa, sisältävät juuri sen elementin, jonka Ateenan julistus sivuuttaa eli julkisten rakennusten monumentaalikeskustan. Tätä kontekstia vasten Aallon keskustasuunnitelma ei näytä enää niin ”toiselta modernilta”, kuten työhypoteesissani esitin, sillä suunnitelmista löytyy tiettyjä yhtäläisyyksiä, jotka käyn läpi tuonnempana. Toisaalta suunnitelman monumentaalisuus on vai yksi sen puolista. Nils Erik Wickbergin (1981, 62) mukaan Aallon keskustasuunnitelma oli ”jättäiläismäisin idylli rakennustaiteen historiassa”. Wickbergin mukaan se sisälsi Venetsian kanaalien ja palatsien lisäksi ”suomalaista järvenranta-aunaa”. Tämä johtui siitä, että Wickbergin mukaan pohjimmiltaan Aalto oli ”idyllikko -ei pikkuporvarillisessa, vaan antiikin kreikkalais-horatiolaisessa mielessä”. Jotta vertailevaa analyysia olisi ylipäättään mahdollista tehdä, on keskustasuunnitelmaa verrattava juuri Chandigarhiin ja Brasíliaan. Perustelen päätöstä sillä, että tutkimuskirjallisuuden perusteella niiden voidaan katsoa olevan modernistisen kaupunkisuunnitteluparadigman edustavimpia esimerkkejä (ks. esim. Frampton 2007; Hall 1988 ja Von Moos 1979).

Aallon suunnitelman vertailu Chandigarhiin ja Brasíliaan on mahdollista tehdä monella tasolla. Kartta-analyysi ja esteettis-spatiaalinen vertailu ei tietenkään tavoita asian kaikkia puolia mutta tässä fyysisen todellisuuden katsannossa kaikista kolmesta suunnitelmasta on löydettävissä samat keskeiset elementit: julkisten rakennusten muodostama rakennusryhmä, luontoelementti, jonkinlainen liikekeskus sekä voimakas panostus motorisoidun liikenteen mahdollisuuksien kehittämiseen keskeisten valtaväylien avulla. Suurimmat eroavaisuudet taas löytyvät sosio-kulttuurisella ja poliittisella tasolla. Sekä Chandigarh että Brasília sisältävät tietyn epädemokraattisen ja jopa autokraattisen tendenssin. Le Corbusierin viehtymys autoritäärisyyteen oli ollut hänen poliittisen filosofiansa keskiössä jo uransa alusta saakka. Hänen kirjansa *Ville Radieuse* (1933) oli omistettu ”esivallalle” ja toimipa

hän myös lyhyesti yhteistyössä Vichyn hallinnon kanssa 1940-luvulla. Hänen urbaani visionsa ei kuitenkaan toteutunut Euroopassa tai Yhdysvalloissa. Petyttyään YK:hon, Staliiniin ja Petainiin hän löysi Nehrusta liittolaisen, joka allekirjoitti hänen ideansa ja käytteli maassaan lähes rajatonta poliittista valtaa. (Von Moos 1979, 219) Myös Helsingin keskustasuunnitelmalla oli kaupunginjohtaja Teuvo Auran tuki, mutta Suomessa hän eikä edes Kekkonen kyenneet vaikuttamaan asian etenemiseen samassa määrin.

Poliittis-sosiaalisella tasolla eroja löytyy myös siinä, miten Aalto pyrki paikkaamaan olemassa ollutta sosiaalista jakautuneisuutta siinä missä Le Corbusier, Niemayer ja Costa loivat suunnitelmillaan sitä lisää, jolloin heidän suunnitelmansa voidaan katsoa linkittyvän sekä Intian, että Brasilian siirtomaamenneisyyden sorron ja epätasa-arvon rakenteisiin. Myös Aaltoa kritisoitiin siitä, että julkiset rakennukset oli sijoitettu Töölönlahdelle eikä työväestön kaupunginosiin. Mutta Aallon ajattelussa julkisten rakennusten rappiotila oli ratkaistavissa vain sillä, että rakennukset sijoitettiin tiettyyn keskeiseen paikkaan kaupungissa, keskiajalta peräisin olevan ”pyhän järjestyksen” -suunnitteluperiaatteen mukaisesti. Aallon demokraattisuuden pyrkimys voidaan nähdä siinä, miten hän suunnitelmassaan pyrki yhdistämään, tai ainakin saattamaan yhteen, Itä- ja Länsi-Helsingin eli symbolisesti punaisen ja valkoisen Suomen ja myös maamme historian ja tulevaisuuden. Tällä tarkoitan sitä, miten Aallon vapaan Suomen uusi sydän yhdistettäisiin Engelin ja Ehrenströmin tsaarinajan keskukseen sekä sitä, miten hän Kallion ja Töölön kaupunginosien psykologinen kahtiajako korjattaisiin, kun päämotiiviksi muodostuu ”laakso, jota molemmat kaupunginosat hallitsevat” (Murole 2012, 52).

Le Corbusierin suunnittelema Chandigarh (1951-1965), jonka tuli olla pääministeri Nehrun määräyksestä rakennettu Punjabin uusi hallinnollinen pääkaupunki, on modernismin kontekstissa luonnollisin vertailukohta Aallon keskustasuunnitelmalle. Suunnitelman pohjana oli jo sveitsiläisen varhaisista suunnitelmista tuttu tarkkarajainen ja hierakkinen ruutukaava, jonka keskustassa oli vesistön viereen sijoitettu julkisten rakennusten muodostama monumentaalikeskus. Hallinnollisen keskuksen ympärille sijoitettiin asuinkorttelit, tai sektorit sekä liikekeskus ja alue ruudutettiin autoteillä, jotka *city beautiful* -koulukunnan amerikkalaisarkkitehti Albert Mayer oli piirtänyt muutama vuosi aiemmin. Mayerin tieverkko koostui tosin kaarevista autoteistä, jotka sveitsiläinen myöhemmin suoristi. Asuinkorttelit joita

hän kutsui sektoreiksi, olivat käytännössä toisintoja *neighbourhood unit* -mallista. Sektorit oli rajattu 1200 kertaa 800 metrisiksi. (Von Moos 1979, 216) CIAM -ihanteiden mukaisesti kaupungin rakentaminen oli aloitettu keskelle ei-mitään, tasangolle Himalajan juurelle.

Le Corbusier haki rakennusten muotokieltä ja detaljointia ympäröivästä luonnosta ja sääolosuhteista ja jopa pelloilla laiduntavien lehmien sarvista. Tämän oli tarkoitus todentaa Intian omaa, kolonialismista vapautunutta identiteettiä. Keskuksen brutalistiset betonirakennukset plastisine muotoineen onnistuvatkin olemaan monumentaalisia mutta eivät silti suoraan linkity länsimaisen klassismin syntaksiin. (Frampton 2007, 229-230) Maiden poliittisessa tilanteessa voidaan nähdä myös historiallisia yhteneväisyyksiä. Sekä Chandigarhin että Helsingin keskustasuunnitelman oli tarkoitus toimia imperiumin vallan alta vapautuneen nuoren kansakunnan uusina kasvoina ja esittää ne moderneina teollistuneina ja itsenäisinä valtioina. Rakennusten modernin arkkitehtuurin oli tarkoitus symboloida järjestäytyneisyyttä, demokraattisia arvoja ja uskoa tulevaisuuteen. Samoihin aikoihin eli vuonna 1952 järjestetyssä CIAMin kahdeksannessa kokouksessa oli käsitelty kaupunkikeskustoja saavutettavuuden ja havainnoitavuuden tematiikan kautta, jotka oli tarkoitus huomioida myös Chandigarhin suunnittelussa. Mutta koska Le Corbusier oli venyttänyt suunnitelman mittakaavan äärimmilleen, tarkoitti tämä käytännössä sitä, että kävely korkeimman oikeuden rakennukselta kansalliskokouksen talolle kesti yli kaksikymmentä minuuttia, jolloin ei voida puhua varsinaisesti saavutettavuudesta. Kuten Frampton (2007, 230) huomauttaa, inhimillinen läsnäolo jää tällöin enemmän metafyyksiseksi kuin todelliseksi³⁶. Framptonin (2007, 230) kritiikissä suunnitelma näyttäytyy esimerkkinä länsimaisen valistustradition kriisistä, sen kyvyttömyydessä huomioida paikallista kulttuuria ja heijastaa juuri muunlaisia arvoja, kuin pyrkimystä jatkuvaan teknologiseen kehitykseen ja taloudelliseen kasvuun. Chandigarhissa arkkitehdin käsi oli pudottanut länsimaisen ruutukaavaratkaisun keskelle intialaista peltomaisemaa. Ristiriita summautuu siinä, miten kaupunki nyt noudatti amerikkalaisen autokaupungin ”motopian” ideaalia ja suunnittelutraditiota jossa eri paikat oli

³⁶ Tässä Frampton viittaa de Chiricon maalauksiin, joissa on samaa poissaolevuutta ja ”paikattoman tilan” tuntua, kuin Chandigarhissa.

saavutettavissa lähinnä autolla, vaikka samaan aikaan Intiassa monella ei ollut varaa edes polkupyörään.³⁷

Von Moosin (1979, 217) mukaan Le Corbusierin suunnitelman aksiaaliset valtaväylät oli ladattu ”moraalisella, esteettisellä ja funktionaalisella symbolismilla”. Sama motiivi oli toistunut hänen suunnitelmissaan jo 1920-luvulta lähtien hiukan erilaisina variaatioina. Hyvin tiedettiin, että hänelle vauhti ja moottoroitu liikenne ilmensivät ”modernin ajan lyyrisyyttä”. Jälkikäteen on tosin helppoa sanoa, että Chandigarh perustui monellakin tavalla epärealistisille ennustuksille maan ja alueen kehityksestä. Myös 1950-luvun Suomessa liikenne-ennusteet lupasivat voimakasta autoistumista ja myös Aallon Vapaudenkadussa voi nähdä tietyn symboliarvon. Olihan motorisoitu liikenne ja sen lisääntyminen yksi sotien jälkeisen maailman näkyvimpiä merkkejä edistyksestä. Keskustasuunnitelman liikenneratkaisuissa laajemminkin Aalto päätyi noudattamaan pitkälti modernistista suunnitteluparadigmaa. Aalto luotti liikenne-ennusteisiin ja halusi lisätä sisääntuloväyliä ja paikoitustiloja kaupungin ytimeen. Myös eri tasoihin erotetut liikennemuodot eli ns. pedway-systeemi noudatti CIAM-ohjelmaa: jalankulku pihakannella, autot sen alapuolella ja paikoitustilat kellarikerroksissa. Murolen (2012, 41) mukaan näillä ratkaisuilla liikenteestä muodostuu ajan hengen mukaisesti ”kaupunkisuunnittelun draama ja sisältö”.

Muutamaa vuotta myöhemmin aloitettu Oscar Niemayerin ja Lúcio Costan Brasília (1956–1960) oli myös tarkoitettu maan uudeksi pääkaupungiksi. Lukuisten yhteneväisyyksien vuoksi se voidaan nähdä jopa Chandigarhin parafrasina. Niemayerin Le Corbusier -vaikutteet olivat myös yleisesti tiedossa. Brasília rakennettiin hämmästyttävästi 41 kuukaudessa maan silloisen reformistisen presidentin Juscelino Kubitschekin määräyksestä. Samoin kuin Chandigarhissa, Brasílian suunnitelma on hierarkisesti rytmitetty ja toiminnoiltaan segregoitu keskeisakselien ja ruutukaavakomposition avulla. Suunnitelman ytimessä on hallintorakennusten muodostama monumentaalikeskus jota ympäröi Le Corbusierin 1920-luvun suunnitelmien mukaiset asuinkorttelit. Sveitsiläisarkkitehdin esimerkin mukai-

³⁷ Tässä katsannossa Frampton ei pääse irti kriittisen teorian tarkastelukehikosta ja sen suhteesta valistuksen perintöön ja postkolonialismiin. Tämän hän myös myöntää *Modern Architecture - A Critical History* (2007) -teoksen johdannossa. Täytyy kuitenkin huomioda, että Chandigarh oli sen nykyisessä muodossa ennen kaikkea Intian silloisen pääministerin Nehrun pitkäaikainen unelma ja tavoite, joka oli vihdoin mahdollista toteuttaa 1950-luvun poliittisessa ja taloudellisessa tilanteessa.

sesti Brasílian segregatio ei ollut vain funktionaalista vaan myös sosiaalista, yhteiskuntaluokkaan perustuvaa, kuten olen luvussa 2.3 kuvannut. Framptonin (2007, 256) mukaan Brasília oli oikeastaan kaksi kaupunkia. Hallinnolle ja liike-elämälle tarkoitettu ydinkeskus ja sitä ympäröivä hökkelikaupunki, *favela*, jolloin kaupungin pelkkä olemassaolo ei voi olla synnyttämättä formalistisia, epädemokraattisia ja suorastaan sortavia sosiaalisia rakenteita. Uskoakseni juuri tätä tilannetta Aalto tarkoitti, kun hän jo 1930 kirjoitti³⁸:

”Demokratia on aikamme tärkein ja haavoittuvin arvo: mutta demokraattista arkkitehtuuria on vähän, sillä arkkitehtuurin suhde valtatekijöihin pakosta laimentaa sen demokraattisia arvoja.”

Sitä Aalto ei ehkä osannut ennustaa, että vielä 1950- ja 1960-luvuilla tämä ”demokraattisten arvojen laimeneminen” tarkoitti modernin arkkitehtuurin kontekstissa käytännössä sitä, että ihmiset eristettäisiin omille alueilleen varallisuutensa ja yhteiskuntaluokkansa perusteella. Toisaalta tämä sama demokraattisten arvojen konflikti oli nähtävillä keskustasuunnitelman yhteydessä ja Helsingin historiallisessa jaottelussa työläis- ja porvariston kaupunginonisiin, johon Aalto osaltaan pyrki löytämään ratkaisua. Vaikkakin Aallon tarjoamat ratkaisut, rautatien ylittävät tiesillat, voivat tuntua keinotekoisilta oli motiivi työn taustalla tässä asiassa täysin erilainen.

Chandigarh ja Brasília oli mahdollista toteuttaa kenties juuri siksi, että Intialla ja Brasilialla ei ollut yhtä pitkälle kehittyneitä demokraattisiin prosesseihin perustuvaa hallintojärjestelmää kuin Suomella. Helsingissä tietynlainen vallan atomisoituminen byrokraattisen kaupunkihallinnon eri tasoille teki lopulta Aallon keskustasuunnitelman kaltaisen kokonaisvision toteutumisen mahdottomaksi. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston lausunto vuodelta 1967 kuvaa tilannetta hyvin. Sen mukaan itse suunnitelman laatiminen ei ole prosessin varsinaisesti vaikein osa. Vaikeinta on saada kaikki eri näkökulmat huomioitua ja yhteensovitettua tavalla, jotta lopputulos olisi tavoitteidenasettelun mukainen ja

³⁸ Sitaatti löytyy Aallon kirjoittamasta Tukholman näyttelyn arvostelusta 1930.

palvelisi kaupunkia ja sen asukkaita pitkälle tulevaisuuteen³⁹. Tällä lausunnolla ei ollut tietävästi tarkoitus vähätellä Aallon tekemää työtä, vaan ennemminkin kuvata kaupunkipoliittisen järjestelmän rajallista kykyä käsitellä keskustasuunnitelman kokoisia hankkeita.

On helppo huomata miten kiistaton Aallon ja modernismin paradigman välinen konflikti oli, sillä Aallon humanismista nouseva suunnittelukäsitys oli väistämättömässä ristiriidassa sen kanssa, jota olen tässä tutkielmassa kutsunut *rationalismin fetisoinniksi* CIAMin kvantitatiiviseen tietoon perustunut ”arvovapaa” suunnittelumalli kykenee ratkaisemaan kaupunkisuunnittelun joitain osa-alueita, mutta vaikka se suurpiirteisesti mainitseekin kaupungin ”sosiaalisten ja poliittisten rakenteiden” kokonaisuutena, ei se tarjoa juuri mitään keinoja, miten lähestyä suunnittelua näistä näkökulmista. Aallon suunnitteluprosessi taas lähtee täysin eri suunnalta, kuten varhaisista keskustasuunnitelman luonnoksista voi huomata. Aallon alitajuntainen, lähes surrealistien *écriture automatique* (automaattinen kirjoitus) -tyylinen metodi tuottaa ”pääidean” jonka avulla ristiriitaiset osaprobleemit voidaan keskenään harmonisoida⁴⁰.” Siinä missä Ateenan julistus jakaa kaupungin ja sen suunnittelun asuntojen, liikenteen, työn ja vapaa-ajan nelikenttään, tuo Aalto kaiken yhteen abstraktin muodonannon avulla. Miles (1997, 19) on huomauttanut miten modernistisen metodin pyrkimys ”puhtauteen” ja analyttiseen tarkasteluun johti lopulta kaupungin fragmentoitumiseen ja ”osastoitumiseen”. Lopputuloksena oli kaupungeja, jotka jäivät kauas alkupe-
räisten suunnitelmien tavoitteista, jolloin suunnitteluprosessin teoria ja käytäntö etäännyivät liian kauaksi toisistaan. Juuri tätä ”osastoitumista” Aalto pyrki välttämään ”pääidean” -konseptillaan, joka toisi suunnitelman osaprobleemit yhteen toimivalla tavalla. Samaa ei voi sanoa Chandigarhista tai Brasíliasta, joiden perusluonne näyttää olevan jaottelu eri osastoihin.

Keskustasuunnitelman, Chandigarhin ja Brasilian suhdetta segregaatioperiaatteeseen tulee tarkastella myös suhteessa Aallon koko uraan. Nikula (1998, 163) sijoittaa Aallon Frank Lloyd Wrightin ja Lewis Mumfordin muodostamaan ”antiurbaaniin” ajatuskehikkoon. Tätä

³⁹ Lausunto löytyy asiakirjasta: Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto. (28.9.1967) Keskustan asemakaavan edelleen kehittäminen. N:o 711. Kaupunkisuunnitteluviraston puolesta allekirjoittanut Aarne Ervi. Arkistotunnus 13A449. Alvar Aalto -museon arkisto

⁴⁰ Katso ”Taimen ja tunturipuro” kirjasta Näin puhui Alvar Aalto (1997)

väitettä voidaan käsitellä ”orgaanisuuden” -termin kautta ja erityisesti siinä katsannossa, miten Wrightin ja Aallon arkkitehtuuri kaupunkisuunnitelman osana asettuu luonnonmaisemaan ja sitä vasten. Wrightin Broadacre City⁴¹, eräänlainen desentralisoitu, täysin auto liikenteeseen perustuva, valtavaa lähiötä muistuttava preeriakaupunki, on tästä kenties paras esimerkki. Rautsin (Jussi Rautsin haastattelu 1.6.2017. Haast. Samuli Paitsola. AAA) mukaan Aalto käytti ainakin Lapin aluesuunnitelmassaan tiettyä periaatetta, jota hän kutsui ”kontaktikolmioksi”. Käytännössä se tarkoitti liikenteen, asumisen ja työpaikkojen yhdistämistä systeemiseksi kokonaisuudeksi eli jo tässä tutkielmassa aiemmin mainituksi perinteistä kaupunkikäsitettä korkeammaksi yhdyskuntaportaaksi. Rautsi (Jussi Rautsin haastattelu 1.6.2017. Haast. Samuli Paitsola. AAA) huomauttaa miten tämä on teoreettisesti täysin ristiriidassa funktionalistien segregatioperiaatteen kanssa. Myös keskustasuunnitelma sisälsi tiettyjä segregoivia tendenssejä mutta sen yleispyrkimys on kuitenkin tuoda yhteen ja löytää harmonia suunnittelun ja muodon avulla. Keskustasuunnitelmaa onkin vaikea katsoa näkemättä sitä eräänlaisena ”suuresineenä” tai ”kaupunkiveistoksena”.

Yksi Aallon vahvuus suunnittelija oli nimenomaan kyky luoda muotoja ja yhteensovittaa niitä. Hän myös onnistui yhteensovittamaan muotoja jotka eivät ensikatsomalla näyttäneet sopivan lainkaan yhteen. Aallon ja keskustasuunnitelman kannattajien kannalta oli valitettavaa, että suunnitelman valmistuminen osui aikakauteen, jolloin kaikki muotoihin viittaava nähtiin Suomessa ekspansionistisena ja individualistisena eli toisin sanoen taantumuksellisena. Myös Aallon välinpitämättömyys poliittisiin ääri-ilmiöihin ja poliittisten mielipiteiden alleviivaamiseen arkkitehtuurin keinoin synnytti närää valveutuneissa nuorissa arkkitehteissa, kuten olen luvussa 3.3 kuvannut. Colin St. John Wilson (1981, 109) huomauttaa, että kansainvälisessä arkkitehtuurikeskustelussa 1950-luvulla ”ekspressionistisena” pidettiin sellaista arkkitehtuuria, joka erosi CIAM-linjasta ja jatkaa, että tämä ”vääristely” johti osaltaan ”toisen modernin” -tradition historiallisen jatkuvuuden unohtamiseen. Sama toistui Suomessa seuraavana vuosikymmenenä.⁴² Aallon erotti muusta CIAM-ryhmästä myös se, että hänelle vihollinen oli enemmän ”väärä” modernismi eikä traditionalismi ku-

⁴¹Wright esitteli mallin vuoden 1932 kirjassaan *The Disappearing City*.

⁴² Teoksessaan *Space, Time and Architecture* (2008) Giedion käytti Aaltoa käsittelevän luvun otsikossa termiä ”irrationaali”. Hän ei tarkoittanut termiä sen sanakirjamerkityksessä eli ”rationaalin” vastakohtana, mutta kiistatta hän näki Aallon kulkevan eri polkua keskieurooppalaisiin kollegoihinsa verrattuna.

ten St. John Wilson (1981, 102) huomauttaa. Tuo ”väärä” modernismi, jossa rationalismin kaikkivoipaisuus ratkaisee ongelmat, ei Aallon katsannossa voinut koskaan tavoittaa tai täyttää sitä syvästi inhimillistä, esteettisistä impulsseista nousevaa tarvetta kokea kauneutta.

Schildt (2007, 772) kirjoittaa miten arkkitehtonisen projektin toteutuminen vaatii aina sopivat olosuhteet, tahtotilan ja sopivan ajankohdan ja jatkaa miten ajankohta keskustasuunnitelma toteutumiselle vaikutti optimaaliselta. Edellä esitetyn valossa on kuitenkin oltava Schildtin kanssa eri mieltä. 1960-luvun kulttuuri-ilmapiiri ei suosinut Aallon suunnitelmaa. Intian ja Brasilian poliittinen tilanne taas oli taas juuri sopiva sille ”uudelle alulle” jota Chandigarhin ja Brasilian voidaan katsoa ilmentävän. Suomessa 1950-luvun loppupuolella ei varmasti vielä kyetty näkemään mitä vaikutuksia seuraavan vuosikymmenen kulttuuri-radikalismilla voisi olla ja miten koko rakentamiseen liittyvä tarkastelutapa tuli muuttumaan. Rautsi (Jussi Rautsin haastattelu 1.6.2017. Haast. Samuli Paitsola. AAA) on myös huomauttanut, miten se, että Aalto ei suuressa mitassa suostunut toteuttamaan betonielementtitekniikalla toteutettavia rakennuksia, heikensi laajemmin hänen mahdollisuuksiaan päästä toteuttamaan tiettyjä projekteja varsin rakennusliikevetoisessa ja teknokraattisessa toisen maailmansodan jälkeisessä ilmapiirissä.

5.2 Yhteenveto

Tutkielman alussa määrittelin tutkimusongelmani seuraavasti:

-Ilmentääkö Aallon keskustasuunnitelma modernistisen kaupunkisuunnittelun periaatteita?

Olemassa olevan tiedon ja tutkielman tekemisen ohessa selvinneiden seikkojen perusteella tähän ei ole yksiselitteistä vastausta. 1930-luvun alkupuolella Aallon ajattelu noudatti keskeisimmiltä osiltaan CIAM-paradigmaa, mutta jo vuosikymmenen puoliväliin mennessä hän kulki eri suuntaan. Keskustasuunnitelmassa on löydettävissä tiettyjä yhtäläisyyksiä Ateenan julistuksen kanssa mutta huomattavasti enemmän, kun verrataan suunnitelmaa toteutuneisiin kohteisiin, kuten olen edellisessä luvussa tehnyt. Täten voidaankin esittää

kysymys: miten hyvin Chandigarh ja Brasília ilmentävät Ateenan julistuksen periaatteita? Julistuksessa ajatus monumentaalikeskustasta tai jonkinlaisesta ”kaupungin sydäimestä” sivuutetaan täysin, kuten Schildt (2007, 651) on huomauttanut. Katsottiin, että sille ei ollut tarvetta. Helsingin keskustasuunnitelman, Brasílian ja Chandigarhin väliset yhtäläisyydet liittyvät nimenomaan monumentaalisuuteen keskeisenä elementtinä ja toisaalta siihen, miten Kamppiin sijoitettu liikekeskus on erotettu muusta kaupunkirakenteesta toimintonsa perusteella ja miten julkiset rakennukset on sijoitettu omaksi kokonaisuudekseen. Tapa, miten eri liikennemuodot on eroteltu eri tasoihin ja koko suunnitelman fokuoitetuminen liikenteeseen noudattaa ehdottomasti CIAM-paradigmaa. Yhtäläisyyksistä huolimatta Aallon ja CIAMin suunnitteluperiaatteet tulevat täysin eri suunnista kuten olen luvussa 5 kuvannut, kuten myös motiivit suunnitelmien taustalla. Suunnittelumenetelmien eroja pyrin alleviivaamaan luvun 6 lopussa olevassa taulukossa. Vaikka keskustasuunnitelmaa arvosteltiin epädemokraattisuudesta, olivat nämä puutteet kuitenkin pieniä verrattuna vaikkapa Brasílian yhteiskuntaluokkaan perustuneeseen segregatiomalliin. Yleisessä katsannossa Aallon suunnitelman yleisilme ja vaikutelma on humanimpi, muotokieleltään orgaanisempi eikä mittakaavaltaan niin suureellinen kuin ulkomaisten kollegoidensa. Yksi tutkielman väitteistä on, että tämä johtuu suunnittelumetodien eroavaisuuksista.

Tutkimuskysymykseni olivat:

Mihin suunnitelma asettuu kaupunkisuunnittelun historiografiassa?

Suunnitelma kuuluu selvästi modernistisen kaupunkisuunnitteluparadigman alle sen valtavirrasta hiukan poikkeavaksi sivujuonteeksi, ehkäpä samalla tavalla kuin Riitta Nikula (1998), joka sijoittaa Aallon ”orgaanisen” kaupunkikäsityksen alle. Tietyistä eroavaisuuksista huolimatta, on perusteltua sijoittaa Helsingin keskustasuunnitelma ”samalle sivulle” vaikkapa Chandigarhin ja Brasílian kanssa. Suunnitelma sijoittuu turbulentiin ajankohtaan, 1960- ja 1970-luvuille, jolloin maamme arkkitehtuuri ja rakennusala oli voimakkaassa ”suuren muuton” ja toisaalta alan sisäisten ja kulttuuristen muutostarpeiden ristipaineessa. Se vaikutti myös suuresti 1960-luvulla käytyyn arkkitehtuurikeskusteluun.

Miksi suunnitelma ei koskaan toteutunut?

Suunnitelman toteutumattomuus johtui monesta seikasta. Nuoren arkkitehtikunnan vastustuksesta, 60-luvun kulttuuriradikalismista, joka otti Aallon hampaisiinsa ja nousevasta ympäristöliikkeestä. Tärkein yksittäinen seikka oli kenties se, että Helsingin kaupungin byrokraattinen kuntapoliittinen järjestelmä ei kyennyt käsittelemään keskustasuunnitelmaa tavalla, jotta eri näkökulmat ja vaatimukset olisi saatu yhteensovitettua. Eri suuntaan vetäviä voimia oli yksinkertaisesti liikaa. Eva Johansson (2018) on väitöskirjassaan tutkinut aihetta ja tullut siihen lopputulokseen, että suunnitteluihanteiden muutos ja siirtyminen yksityisautoilun suosimisesta kohti metroa ja muita joukkoliikennevälineitä, ratkaisivat asian.

Prosessi venyi vuosikymmenten mittaiseksi ja menetti alkuperäisen hohtonsa ja sen keskeiset ideat laimenivat lähes tunnustamattomiksi. Arkistomateriaalin perusteella voi todeta, että keskustasuunnitelma oli kymmeniä vuosia kestänyt byrokraattinen harjoitus, joka tuotti valtavan määrän kokouksia, työryhmiä, komissioita, raportteja ja julkilausumia, mutta mitään ei koskaan varsinaisesti päätetty rakentaa, Finlandia-taloa ja Sähkötaloa lukuunottamatta. Tärkein yksittäinen päätös, joka pysäytti suunnitelman etenemisen, oli kantakaupungin uusi yleiskaava. Kaupunginvaltuusto hyväksyi sen 23.6.1976. Kaava sisälsi ponnin Vapaudenkadusta luopumiseksi.

Millainen oli Aallon asema suomalaisessa arkkitehtuurikentässä 1960- ja 1970-luvuilla?

Kaksitahoinen. Toisaalta hänen arvonsa ja työnsä suomalaisen arkkitehtuurin eduksi myönnettiin mutta ajan katsottiin ajaneen Aallon ohi, eikä hänen ”luokka-arkkitehtuurinsa” katsottu edustavan ajan arvoja. Myös Aallon ajoittain kulmikas persoona oli monille ongelma. Murolen mukaan (2012, 52) keskustasuunnitelman ”hermeettinen vastustus” johtui nimenomaan siitä, että Aalto identifioi sen niin voimakkaasti omaan henkilöönsä. Myös hänen epäpoliittisuuttaan katsottiin pahalla voimakkaasti politisoituneella 1960-luvulla. Aallon arvonalautus alkoi nopeasti hänen kuolemansa jälkeen. Aihetta on käsitelty esimerkiksi Timo Koho kirjassaan *Alvar Aallon jälkeinen Suomi - Arkkitehtuurin kuva 1976–*

1987 (1995). Koho pitää myös sitä, että postmodernismi ei suuresti lyönyt maassamme läpi, osin Aallon perinnön syynä. Huomionarvoista on myös se, miten nopeasti osa Aallon keskeisistä kriitikoista, tärkeimpinä Kirmo Mikkola ja Juhani Pallasmaa, muuttivat suhtautumisensa Aaltoon tämän kuoleman jälkeen 1976.

6. JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Helsingin keskustasuunnitelmaa tarkastellessa ei voi olla huomaamatta, miten se linkittyy Aallon elämän ja uran viimeisiin vuosiin. Tämä kiteytyy siinä, miten hän suunnitelmassaan pyrki yhdistämään, tai ainakin saattamaan yhteen, Itä- ja Länsi-Helsingin eli symbolisesti punaisen ja valkoisen Suomen, luonnon, taiteen ja teknologian ja myös maamme historian ja tulevaisuuden. Aallon toiveissa uusi keskus yhdistettäisiin siis Engelin ja Ehrenströmin tsaarinajan keskukseen. Kun otetaan vielä huomioon työn syvästi taiteellinen perusluonne ja Aallon synteisiin pyrkivä, vapaa assosiatiiivinen suunnittelumetodi yhdistettynä ajatuksen pyyteettömästä virkamiehestä palvelemissa kansakuntaa, voidaan esittää väite, että keskustasuunnitelma oli Aallon arkkitehdinuran ja elämän lopullinen, ja kaiken yläpuolelle kohoava, synteisi. Käsittääkseni tätä Schildt (2007, 774) tarkoittaa kirjoittaessaan keskustasuunnitelmasta: ”Saattoi jopa sanoa, että kaikki hänen aikaisempi toimintansa oli ollut valmentautumista tätä tehtävää varten”. Jopa tärkein yksittäinen tapahtuma suunnitelman kaatumisessa eli ponsi, jossa Vapaudenkadusta luovuttiin, sijoittuu samaan ajankohtaan kuin Aallon kuolema, touko-kesäkuuhun 1976. En väitä, että tapahtumilla olisi varsinaisesti mitään tekemistä keskenään, mutta on hyvin tiedossa, että keskustasuunnitelman kaatuminen oli yksi Aallon uran suurimmista pettymyksistä. Tätä on kuvannut esimerkiksi Schildt Aalto-elämäkerrassaan. Suunnitelman kaatuminen, ja Aallon henkilön ja töiden kiivas vastustus maamme arkkitehtiipiireissä yhdessä heikkenevän terveyden kanssa tekivät arkkitehdin viimeisistä vuosista raskaita. Toisaalta hänen arvonalautuksensa alkoi varsin pian hänen kuolemansa jälkeen.

On hyvin tiedossa, että Alvar Aalto oli suomalaisen rakennustaiteen modernin projektin tärkein yksittäinen hahmo. Yhtäläillä on hyvin tiedossa, että koko modernin projektin arkkitehtuuri ja sen synnyttämät kaupungit ovat olleet ”hyökkäyksen” alaisena viimeiset 70-vuotta. Osa tuosta kritiikistä on hyvin perusteltua ja paikkansa pitävää. Alan kirjallisuudessa keskeisiä teoksia ovat tässä tutkielmassa jo mainitut Jane Jacobsin *Death and Life of Great American Cities*, Robert Venturin *Complexity and Contradiction in Architecture*, Charles Jencksin *Language of Postmodernism* tai vaikkapa Peter Blaken *Form Follows Fiasco*. Ne käyvät perusteellisesti läpi modernistisen arkkitehtuurin ja kaupunkisuunnittelun keskeisimmät puutteet ja ongelmat. Suomessa 1960- ja 1970-lukujen kerrostalolähiöil-

le ei löydy nykyisin montakaan puolustajaa. On kuitenkin vaara, että tässä kritiikissä syylistytään samaan ylenkatseeseen ja tietynlaiseen elitismiin, kuin mistä edellä mainitut kriittiset äänet modernismin mestareita syyttivät. Usein unohtuu, että sotien jälkeiseen Suomeen syntyneiden metsälähiöiden kerrostalot tarjosivat huiman elintason parannuksen niille perheille, jotka muuttivat kasvukeskuksiin syrjä-Suomen hirsitivista. Keskuslämmitys, sisävesat, juokseva vesi ja uudet helposti puhdistettavat pinnat ja huonekalut loivat täysin uudenlaisen asumisen standardin. Suomessa Alvar ja Aino Aalto olivat ensimmäisiä, jotka kiinnittivät huomioita näihin seikkoihin.

Vuonna 1957 Aalto piti esitelmän Ison Britannian arkkitehtiliitossa (RIBA). Esitelmän alussa Aalto toteaa modernistisesta vallankumouksesta: ”Kaikkien vallankumousten tapaan se alkaa innolla ja päättyy diktatuuriin” ja jatkaa kuvaten arkkitehtuuria taistelulenttänä (St. John Wilson 1981, 103). Modernismin vallankumous muutti monta asiaa, mutta toivottu demokraattiset arvot sisältävä arkkitehtuurikieli jäi syystä tai toisesta syntymättä. Diktatuurilla Aalto taas tarkoitti suunnitteluarvojen diktatuuria ja sitä, miten modernistiseen suunnittelufilosofiaan mahtui kerrallaan vain tietty, ja tiettyjen henkilöiden, ”totuus”. Tämän hän kirjoitti 1950-luvun lopulla, ikäänkuin aavistaen mikä hänen oma tilanteensa tuli olemaan Suomessa seuraavina vuosikymmeninä. Kenties Aalto profetoi omaa kohtaloaan, kun hän 1950-luvun puolivälissä antoi veneelleen nimen ”Nemo profeta in patria” (kukaan ei ole profeetta omalla maallaan).

Kaksi Aallon kirjoitusta ovat oleellisia, jotta hänen ajatteluaan keskustasuunnitelman taustalla voi ymmärtää. Näistä ensimmäinen, ”Julkisten rakennusten dekadenssi” (1953) kertoo Aallon ajattelusta ja suhteesta CIAMin julistukseen ja funktionaalisen kaupungin periaatteeseen. Tekstissä hän korostaa julkisen rakentamisen ja erityisesti julkisten symboliarvoa sisältävien monumentaalirakennusten merkitystä kaupunkirakenteessa ja kuvassa, jossa tuli hänen mukaansa olla myös hierarkkisia tasoja. Hierarkialla hän tarkoitti sitä, miten julkiset rakennukset tulee erottaa omaksi kokonaisuudekseen ja miten haitallista on, jos ne sekoitetaan liikerakennuksiin, jotka yleistyivät Suomessakin hiljalleen sodan jälkeisinä vuosikymmeninä. Aalto vaatii siis julkisilta rakennuksilta enemmän ilmaisuvoimaa ja vitaliteettia, kuin CIAM- tai Bauhaus-arkkitehtuurin tarjoama muotokuri ja konemainen

viileys kykenivät tarjoamaan. Hän jopa näki, että se oli viihtyisän ja toimivan kaupunkikeskustan edellytys. Toisaalta hän siis esittää hyväksyntänsä jonkinlaiselle segregaatiolle, mutta ei nosta sitä opinkappaleeksi tai muita kysymyksiä tärkeämmäksi. Keskustasuunnitelmassa tämä julkisten rakennusten ”rappio” vältettiin siten, että Aalto sijoitti liikekeskustan Kamppiin ja julkisten rakennusten sarjan suunnitelman arvokkaimmalle paikalle, Töölönlahden rannalle omaksi kokonaisuudekseen.

Toinen suunnitelman ymmärtämisen kannalta oleellinen artikkeli on ”Taimen ja tunturipuro” vuodelta 1947. Siinä Aalto kuvaa dialektista suunnittelumetodiaan joka perustuu eräänlaiseen tiedostamattomaan, alitajunnasta nostettujen ideoiden ja muotojen sommitteluun ja jatkokehittelyyn, jota olen kuvannut luvuissa 4.2 ja 5. On vaikea sanoa, miksi tämä keskeinen osa Aallon työskentelymetodia on jäänyt niin vähälle huomiolle Aalto-tutkimuksessa. Ehkä syy on siinä, että arkkitehtuuri on sen taiteellisesta perusluonteesta huolimatta usein nähty fysiikan lakien ja taloudellisten raja-ehtojen sanelemana toimena, jossa Aallon metodin kaltaiselle, lähes psykoanalyttiselle katsannolle, ei ole ollut sijaa. Ja kun kirjoitan ”usein” tarkoitan tällä sitä varhaisten modernistien ajattelusta käynnistynyttä rationalistisen rakennustaiteen kehityskulkua, ”rationalismin fetisointia” ja koko modernistisen arkkitehtuurin metanarratiivia, jossa ”vaiston” varassa toimimisesta ei katsottu voivan seurata korkealaatuista lopputulosta.

Keskustasuunnitelman pohjimmaisena motiivina on nähtävä kuitenkin jonkinlainen pyrkimys rauhaan ja sovintoon. Henkilökohtaiseen sovintoon mutta myös kansalliseen ja kaupunkikulttuurilliseen sovintoon. Aallolle sovinto tarkoitti ennen kaikkea epäkohtien ja erilaisten näkökulmien yhteensovittamista, synteesiä. Jälkikäteen voimme kuitenkin nähdä, miten näitä eri näkökulmia ei saatu yhteensovitettua ainakaan, jos tällä tarkoitetaan sitä, että suunnitelma olisi toteutettu. Lopulta liian monta eri suuntaan vetävää voimaa pyrki vaikuttamaan kokonaisprosessiin. Aalto ajatteli, että hän kykenee huomioimaan eri tahojen erittämät toiveet, vaatimukset ja korjausehdotukset ja tuomaan ne suunnitelman alla yhteen koherentilla tavalla. Tämä käsitys kertoo mielestäni siitä, että hän ainakin tiettyssä mielessä ymmärsi modernin kaupungin ja kaupunkikeskustan vaatimukset paremmin, kuin monet

kollegansa. Olihan yksi CIAM-doktriinin tärkeimmistä kriitikeistä se, miten se pyrki ratkaisemaan vain tietyt, tarkasti valitut ongelmat sivuuttaen monet muut.

Viime vuosikymmeninä olemme huomanneet, että kaupungit eivät kehity vain yhteen ainoaan suuntaan puhuttiinpa sitten sosiaalisesta, taloudellisesta tai kulttuurillisesta kehityksestä. Moderni suurkaupunki, tai vaikkapa Helsinki, on superkompleksinen systeemi, jossa monet todellisuudet ovat yhtä aikaa olemassa ja yhtä totta. Uskon, että Aalto näki tämän kehityksen ja pyrki ymmärtämään ja hyväksymään tätä kompleksisuutta ja myös ilmentämään, ainakin osittain, näitä periaatteita keskustasuunnitelmassaan ja sen koko prosessissa. CIAM -mallissa asioita pyrittiin johtamaan valtarakenteesta käsin doktriineilla ja ohjelmilla. Väitän, että Aalto pyrki näkemään ihmiset muustakin näkökulmasta, kuin tuosta modernismin rationaalisesta katsannosta, jossa kansalaiset nähtiin lähinnä kuluttajina tai työntekijöinä ja huonoimmassa tapauksessa, sivusta seuraajina. Oman elämänsä statisteina, joihin arkkitehti istuttaa toimintamallin. Perustelen tätä väitettä sillä, miten Aalto suhtautui julkiseen tilaan, aukioihin ja julkisten rakennusten muodostamiin kokonaisuuksiin ja minkä merkityksen hän niillä näki kaupunkitilan muodostamisessa nimenomaan inhimillisen toiminnan näyttämönä ja mahdollistajana. Keskustasuunnitelman terassitori olisi luultavasti valmistuttuaan ollut tuulinen betonikansi mutta se antoi kuitenkin kaupunkilaisille mahdollisuuden organisoida kaupungin arvokkaimmalle paikalle jonkinlaista toimintaa. Itse asiassa lähes kaikkiin Aallon kaupunkisuunnitelmiin sisältyi keskeisenä elementtinä jonkinlainen kansalaistori, forum tai piazza, jossa ihmisten päivittäinen kanssakäyminen oli tarkoitus tapahtua.

Yksi selvä ero Aallon ja CIAM koulukunnan välillä oli myös suhde laajempiin viitekehyksiin. Modernismin historiattomuuden vaatimus oli seurausta laajemmasta dekontekstualisaation pyrkimyksestä. Le Corbusierin ihanne oli se geometrisesti muotoiltu kreikkalainen temppele, joka hohtaa kirkkaana kukkulan päällä irrallaan muusta kaupunkistrukturista ja sen sille asettamista vaatimuksista. Aallolle rakennus, huonekalu tai kaupunkikeskusta oli taas ensisijaisesti olemassa osana ympäröivää todellisuutta. Tästä esimerkkinä keskustasuunnitelman liittyminen Engelin hallintokortteleihin ja toisaalta laajemmin koko Helsingin seutuun.

Historiallisessa katsannossa voimme nähdä, miten irrottautuessaan 1930-luvulla formaalista funktionalismista Aalto ja muutama muu arkkitehti loivat eräänlaisen uuden ekspressionismin. Tämä uusi ekspressionismi oli rytmiltään luonnollisempaa ja salli myös ristiriitaiset arvot ja ironian, toisin kuin edeltäjänsä. Tämä maine ekspressionistina kulki Aallon mukana pitkin hänen uraansa. 1952 Henry-Russell Hitchcock kuvasi Aallon Baker-taltoa ”ekspressionistiseksi” ja Giedion kuvasi häntä ”irrationalistiksi”. CIAM-ryhmä näki ekspressionismin jonakin menneisyyteen kuuluvana ja nuori kriitikkosukupolvi käytti termiä usein kuvaamaan CIAM-linjasta eroavaa suunnittelua. (Colin St. John Wilson 1981, 107)

Myös 1960-luvun Suomessa Aallon katsottiin edustavan tätä ei-toivottua ekspressionististä ja yksilökeskeistä ilmaisua. Keskustasuunnitelman kohdalla tämä tarkoitti käsittääkseni suunnitelman tiettyä veistoksellisuutta ja orgaanista syntaksia sekä sitä, että se niin voimakkaasti näytti tekijänsä ajattelun, muoto- sekä kauneuskäsityksen ilmaisulta ja pyrki olemaan vapaa kaikenlaisista doktriineista ja poliittisesta alleviivaavuudesta.

Tässä tutkielmassa olen verrannut kahta kaupunkien suunnittelumenetelmää ja pyrkinyt tarkastelemaan niiden tuottamia lopputuloksia. Nämä ovat CIAM -metodi, joka on kirjoitettu auki Ateenan julistuksessa ja pohjautuu pitkälti Le Corbusierin ajatteluun, ja toinen on Aallon metodi, jota olen pyrkinyt selvittämään hänen töidensä ja kirjoitustensa kautta. Vaikka nämä kaksi menetelmää sisältävät osittain päällekkäisiä laatumääreitä ja ominaisuuksia, ovat ne silti keskeisimmiltä periaatteiltaan dikotomisia. Tätä suunnittelumetodien dikotomista jaottelua olen pyrkinyt havainnollistamaan seuraavalla sivulla olevassa taulukossa.

CIAM	Aalto
universalistinen	regionalistinen/partikularistinen
geometrinen	orgaaninen
segregoiva	syntetisoiva
formalistinen	substanssia painottava
kvantitatiivinen	kvalitatiivinen
rationalistinen	irrationalistinen
mekaaninen	humanistinen
eksklusiivinen	inklusiivinen
autoritääriäinen	demokraattinen
dekontekstualisoiva	kontekstualisoiva

Taulukko 1. Suunnittelumetodien dikotomia.

Tiedostan, että jokainen määre ei ole aukottomasti perusteltavissa ja erityisesti Aallon metodin esittäminen ”irrationalistisena” saattaa herättää vastaväitteitä. Kuitenkin esimerkiksi Giedion nimesi Aaltoa käsittelevän luvun Alvar Aalto: Irrationality and Standardization kirjassaan Space, Time and Architecture. Samaan irrationaalisuuden ja jopa sattumanvaraisuuden tulkintaan voi päätyä tarkastelemalla Aallon omia kirjoituksia koskien hänen metodiaan, erityisesti ”Taimen ja tunturipuro” -artikkelia. Se, että keskustasuunnitelman varhaiset luonnokset paljastavat, että hän sovelsi menetelmäänsä myös kaupunkisuunnittelussa avaa mielestäni ovia mielenkiintoisiin suuntiin jatkotutkimuksia ajatellen. Koko ajatus siitä, että mekanistiseen, rationalistiseen ja varsin matemaattiseen kaupunkisuunnittelutieteen tuodaan Aallon alitajuntainen ja abstraktiin muodonantoon perustuva menetelmä on mielestäni vähintäänkin kiehtova. Ja onko eri arkkitehtien suunnittelumenetelmien kattavaa ja vertailevaa analyysia ylipäätään tehty? Olen viime vuosina keskustellut satojen arkkitehtien kanssa kymmenistä eri maista. Yleinen käsitys tuntuu olevan, että Aallon arkkitehtuuri ja suunnittelulliset periaatteet ovat kestäneet aikaa paremmin, kuin monen hänen kuuluisan kollegansa. En voi väittää, että tämä johtuisi pelkästään hänen suunnittelumenetelmästäan mutta jonkinlainen merkitys sillä on oltava.

Yksi tämän tutkielman keskeisistä väittämistä ja havainnoista pohjautuu siis käsitykseen Aallon suunnittelumetodista ja siitä, miten hän sitä keskustasuunnitelman kohdalla sovelsi. Väittäjä perustuu kirjalliseen tietoon, Aallon omiin puheisiin ja teksteihin sekä suunnitelman luonnosten ja piirustusten visuaaliseen analyysiin. Samalla on todettava, että aiheesta olisi perusteltua tehdä myös toisenlaisia huomioita ja tiedän, että osa Aalto-asiantuntijoista tulee olemaan tekemistäni havainnoista, väittämistä ja niiden perusteluista vahvasti eri mieltä. Erityisesti he, joiden mielestä Aalto oli äärimmäisen pragmaattinen suunnittelija, jonka ideat nousivat aina konkreettisista käytännön lähtökohdista ja ongelmista. Paljon on siis kyse siitä, mistä kontekstista ja mistä tarkkailukehikosta aihetta katsoo. Tällä en tarkoita ettenkö seisoi sanojeni takana, tottakai seison, mutta ehkä tämän ”vastuuvapauslausekkeen” tarkoitus on vielä selventää, että tutkielmani ei ole tarkoitus olla lopullinen totuus aiheesta – sikäli kun maisterintutkielma sitä ikinä voisi olla – vaan toivottavasti jonkinlainen keskustelunavaus Aalto-tutkimuksen sille laidalle, jossa perinteisesti vähemmän on vierailtu.

Aiheen jatkotutkimusten kysymyksenasetteluja voisi laajemmin lähteä rakentamaan useaan eri suuntaan. Kuten edellä totesin, kaupunkeihin ja aluesuunnitelmiin keskittyvällä Aalto-tutkimuksella on vielä paljon tehtävää. Viime vuosina on myös puhuttu paljon älykkäistä kaupungeista joka tarkoittaa avoimeen dataan ja digitaalisiin palveluihin perustuvia ratkaisuja ja toimintamalleja. Kuitenkin tiedetään, että Suomessa on satojatuhansia ihmisiä, joilta puuttuu älylaitteiden käyttötaidot lähes täysin. Mikä on tällaisten ihmisten asema, jos esimerkiksi kaupungin joukkoliikenne perustuu yhä enemmän digitaalisiin maksupalveluihin. Syntykö tällöin kaupunkitilaa ja palveluita, josta tietty väestönosa on rajattu pois? Miten kauas ollaan tällöin todellisuudessa päästy Le Corbusierin luokkajakoon perustuvas- ta segregatiosta? Voidaan pohtia myös sitä, mikä on julkisten rakennusten ja tilojen merkitys kaupungeissa ja myös voiko yksityinen tila olla ”julkista”? Keskustasuunnitelmassa Aalto nosti ne keskeiseksi seikaksi toimivalle kaupungille. Julkisella tilalla on myös se funktio, että siellä voi viettää aikaa ilman vaatimusta kuluttaa rahaa, toisin kuin kauppakeskuksissa ja kahviloissa. Tällöin mahdollinen taloudellinen huono-osaisuus ei muodostu esteeksi pääsulle urbaaneihin resursseihin. Kolmas, hiukan sosiologian puolelle kurottava ajankohtainen aihe voisi olla: miten modernistinen kaupunkisuunnitteluparadigma Accep-

tera manifesti ja 1960 ja 1970-lukujen miljoonaohjelma vaikutti Ruotsin ongelmalähiöiden syntyyn ja miten vastaava kyettäisiin estämään Suomessa?

Kuten tässä tutkielmassa olen pyrkinyt selvittämään, modernismin aikakautta ja erityisesti kaupunkisuunnittelua leimasi tietty utooppisuus, mihin myös tutkielman otsikko Unelma kaupungista viittaa. Postmodernin kyynisyyden aikakaudella utopistisuus (Wikipedia. 2018. Utopia. <https://fi.wikipedia.org/wiki/Utopia>)⁴³ on helppo nähdä naiivina tosiasioihin perustumattomana haaveiluna. Ehkä näin onkin mutta onko utooppinen ajattelu hyödyllistä vai peräti haitallista? Hollantilainen tulevaisuustutkija Fred Polak on laatinut kattavan analyysin aiheesta teoksessaan *The Image of the Future* (1973). Polakin lopputulema oli, että sellaiset yhteiskunnat menestyivät ja kukoistivat, joissa julkinen diskurssi oli utopistista. Sotien jälkeisessä maailmassa se käytännössä tarkoitti sitä modernismin lähes kadehdittavaa uskoa tulevaisuuteen sekä rationalismin ja teknologian tarjoamiin mahdollisuuksiin, josta tulisi seuraamaan uudenlainen demokraattinen maailma. Hanke oli jalo ja kannatettava ja lopputulokset monenkirjavia ja vähintäänkin tulkinnanvaraisia, kuten aina näin valtavissa muutosprosesseissa. 1960-luvun edistysusko kykeni kuitenkin tarjoamaan sellaisia poliittisen mielikuvituksen työkaluja, joita ei ole nähty sen jälkeisessä maailmassa. Helsingin keskustasuunnitelmakin on nykyään olemassa vain utopiana tai toisille ehkä dystopiana ja on mahdotonta sanoa, olisiko se toteutuessaan ollut Helsingin kannalta hyvä vai huono ratkaisu. Nyt Töölönlahti on rakentunut tontti kerrallaan. Nyt kun Töölönlahden eteläpääty on täydentynyt vielä keskustakirjastolla, niin ainakin siltä osin alue, jonka suunnittelullista problematiikkaa on pyritty ratkaisemaan jo yli sata vuotta, on saanut lopullisen muotonsa.

⁴³ *Utopia* (muinaiskreikkaa u - topos - eli paikka, jota ei ole)

7. LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

7.1 Arkistomateriaali

Alvar Aalto säätiö (AAS)

Alvar Aalto säätiön arkisto, Jyväskylä.

Alvar Aallon kirje Pentti Lehdolle koskien keskustasuunnitelman Kamppi-
osaa. Päiväämätön. Ei arkistotunnusta.

Alvar Aalto säätiö (AAS)

Alvar Aalto säätiön arkisto, Jyväskylä.

Asemakaavatoimikunnan kaupunginhallitukselle lähettämä muistio
1.7.1959. Toimikunnan puolesta kirjannut Lauri Aho ja Pentti Lehto.
Helsingin kaupunki. N:o 1/1959. Ei arkistotunnusta.

Alvar Aalto säätiö (AAS)

Alvar Aalto säätiön arkisto, Jyväskylä.

Liikennejaoston raportti 13.5.1959. Helsingin kaupungin liikenteen tuleva
kehitys ja kuljetusten jakautuminen eri liikennemuotojen osalle. Helsingin
kaupunki. Jaoston jäsenet Väinö Tuukkanen, Olli Kivinen, Reino Castrén,
T.P. Elomaa, Karl-Erik Forsberg ja Olli Kuusi. Arkistotunnus 13A3. P.M
N:o 1/1959.

Alvar Aalto säätiö (AAS)

Alvar Aalto säätiön arkisto, Jyväskylä.

Helsingin keskustan asemakaavatoimikunnan muistio 22.3.1963. Helsingin
kaupunki. Alvar Aalto -museon arkisto. Arkistotunnus 13A87.

Alvar Aalto säätiö (AAS)

Alvar Aalto säätiön arkisto, Jyväskylä.

Töölönlahti-terassitori -alueen kaavarunkotyön ohjelma. 31.7.1971.

Kaupunkisuunnitteluvirasto Asemakaavaosasto, keskustatoimisto. Helsingin kaupunki. Ei arkistotunnusta.

Alvar Aalto säätiö (AAS)

Alvar Aalto säätiön arkisto, Jyväskylä.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Keskusta-projekti/PPi (12.5.1980):

Terassitorialueen kaavarunko. Arkistotunnus 13A539.

Alvar Aalto säätiö (AAS)

Alvar Aalto säätiön arkisto, Jyväskylä.

Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto. (28.9.1967) Keskustan asemakaavan edelleen kehittäminen. N:o 711.

Kaupunkisuunnitteluviraston puolesta allekirjoittanut Aarne Ervi.

Arkistotunnus 13A449

Alvar Aalto säätiö (AAS)

Alvar Aalto säätiön arkisto, Jyväskylä.

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosasto H67. (1970):

Helsingin keskusta, Töölönlahti-terassitori-Kamppi. Suunnittelu- ja toteuttamisohjelma. Ei arkistotunnusta.

Alvar Aalto säätiö (AAS)

Alvar Aalto säätiön arkisto, Jyväskylä.

Arkkitehtitoimisto Alvar Aalto & Co (30.11.1981). Terassitorin kaavarunko - terassitorin alueen kaupunkikuvallinen tutkiminen, selostus. Helsinki.

Arkistotunnus 13A593.

Alvar Aalto säätiö (AAS)

Alvar Aalto säätiön arkisto, Jyväskylä.

Arkkitehtitoimisto Alvar Aalto & Co (30.12.1980). Terassitorin alueen kaupunkikuvallinen tutkiminen. Arkistotunnus 13A541.

Alvar Aalto säätiö (AAS)

Alvar Aalto säätiön arkisto, Jyväskylä.

Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta. (11.6.1981). Kampin kaavarungon tarkistuksen suunnittelutilanne. Kaupunkisuunnittelulautakunnan esityslista. Arkistotunnus 13A545.

Alvar Aalto säätiö (AAS)

Alvar Aalto säätiön arkisto, Jyväskylä.

Töölönlahti-Terassitori -komitean kokouksen pöytäkirja (13.1.1972). N:o 1/1972. Arkistotunnus 13A487.

7.2 Haastattelut

Ympäristöneuvos Jussi Rautsin haastattelu Helsingissä 1.6.2017. Paikkana Alvar Aallon ateljee (AAA) Helsingin Tiilimäessä. Haastattelija Samuli Paitsola.

7.3 Kirjallisuus

Aalto, Alvar, 1924. Kaupunkikulttuuri. *Sisä-Suomi* 12.12.1924.

Aalto, Alvar, 1930. Asuntomme probleemina. *Domus* 10/1930.

Aalto Alvar, 1948. Taimen ja tunturipuro. *Arkkitehti* 1948, 7–10. Julkaistu myös kirjassa Schildt, Göran, 1997. Näin puhui Alvar Aalto, Helsinki: Otava, 107-109.

- Aalto, Alvar, 1953. Julkisten rakennusten dekadenssi. *Arkkitehti* 9-10/1953.
- Aalto, Alvar, 1965. Helsingin keskustasuunnitelma. *Arkkitehti* 3/1965.
- Anderson, Benedict, 2007. *Kuvitellut yhteisöt - Nationalismin alkuperän ja leviämisen tarkastelua*. (käänt. Joel Kuortti). Helsinki: Vastapaino. Alkuperäisjulkaisu *Imagined Communities* 1983.
- Aro, Jari & Jokivuori, Pertti, 2010. *Klassinen sosiologia ja moderni maailma*. Helsinki: WSOYpro.
- Aura, Seppo, 1982. *Tulevaisuuden kaupungit*. Helsinki: Rakennuskirja Oy.
- Banham, Reyner, 1960. *Theory and Design in the First Machine Age*. London: The Architectural Press.
- Benjamin, Walter, 1989. *Messiaanisen sirpaleita: Kirjoituksia kielestä, historiasta ja pelastuksesta*. (käänt. Raija Sironen). Jyväskylä: Gummerus. Alkuperäisjulkaisu *Gesammelte Schriften* 1972.
- Colquhoun, Alan, 2002. *Modern Architecture*. Oxford: Oxford University Press.
- Frampton, Kenneth, 2007. *Modern Architecture - A Critical History*. Lontoo: Thames&Hudson world of art. (Neljäs painos. Ensimmäinen painos 1980).
- Giddens, Anthony, 1991. *The consequences of modernity*. Cambridge: Polity Press.
- Giedion, Sigfried, 2008. *Space, Time and Architecture -the growth of a new tradition*. (VII des painos). Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press. Alkuperäisjulkaisu 1941.

Gropius, Walter, 1962. *Scope of Total Architecture*. New York: Collier Books.

Gympel, Jan, 2005. *Arkkitehtuurin historia - antiikista nykyaikaan*. (käänt. Katariina Turtia). Köln: Könemann. Alkuperäisjulkaisu *Geschihte der Architejtur von der Antike bis heute* 2005.

Hall, Peter, 1988. *Cities of Tomorrow - An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*. New Jersey: Blackwell Publishers.

Hankonen, Johanna, 1994. *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentumisessa 1960-luvulla*. Tampere: Gaudeamus Kirja, Otatieto Oy ja TTKK Arkkitehtuurin osasto.

Helsingin Sanomat, 14.8.1959. Helsingin keskustan asemakaava Alvar Aallon suunniteltavaksi.

Helsingin Sanomat, 22.2.1961. Helsingin 30-vuotinen sota on nyt päättynyt - keskustan suunnitelma vilkkaan mielenkiinnon kohteena.

Helsingin Sanomat, 23.3.1961. ”Kauneus ei ole samaa kuin tikkukaramelli!” Akateemikko Aalto vastaili valtuutettujen arvosteluun.

Howard, Ebenizer, 1902. *Garden Cities of To-morrow*. Lontoo: Dodo Press.

Hynynen, Ari, 2014. A Deep Organic Re-reading of Alvar Aalto’s Design Approach. *Proceedings of the Annual Architectural Research Symposium in Finland*. Tampere: Tampere University of Technology, School of Architecture 28-39

Iltä-Sanomat, 22.3.1961. Tulevaisuuden Helsingistä aiotaan tehdä pääkaupunki eikä liikenneatkaisua.

Jacobs, Jane, 1961. *Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books.

Jakobson, Max, 2003. *Tilinpäätös*. Helsinki: Otava.

Johansson, Eva, 2018. *Drömmen som gick i kras. Alvar Aaltos centrumplan för Helsingfors 1959–1972. Bakgrund, utformning och bemötande i en samtida kontext*.
Turku: Åbo Akademi University Press.

Kansan uutiset, 14.8.1959. Helsingin keskustan suunnittelu Alvar Aallolle? Entiset suunnitelmat vanhentuneet.

Kansan Uutiset, 18.8.1960. Helsingin keskustan asemakaava valmistunut ennätysajassa - Akateemikko Alvar Aalto selvittänyt tehtävänsä 1 vuodessa.

Kervanto Nevanlinna, Anja, 2002. *Kadonneen kaupungin jäljillä. Teollisuusyhteiskunnan muutoksia Helsingin historiallisessa ytimessä*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia.

Kervanto Nevanlinna, Anja, 2005. *Näköaloja kadunkulmalta - Kaupunkihistorian kirjoituksia*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia.

Koho, Timo, 1994. *Suomalaisen arkkitehtuurin 60-luku - Konstruktivismi ja järjestelmäajattelu*. Helsinki: Rakennustieto Oy.

Koho, Timo, 1995. *Alvar Aallon jälkeinen Suomi*. Helsinki: Rakennustieto Oy

Kuusi, Pekka, 1961. *60-luvun sosiaalipolitiikka*. Helsinki: WSOY.

Kuusi, Pekka, *Suomen kunnallislehti* 4/1963, 203.

Lampinen, Seppo, 2014. *Tässä tie, missä kaupunki?* Tampere: Tampere University Press.

- Le Corbusier, 2004. *Kohti uutta arkkitehtuuria*. (käänt. Pauliina Nurminen). Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Avain. Alkuperäisjulkaisu *Vers une architecture* 1923.
- Le Corbusier, 2014. *The City of To-morrow and its Planning*. (käänt. Fredrerick Etchells 8. ranskankielisestä painoksesta). New York: Dover Publications, Inc. Alkuperäisjulkaisu *Urbanisme* 1925.
- Lefebvre, Henri, 1991. *The Production of Space*. New Jersey: Blackwell. Alkuperäisjulkaisu 1974.
- Lindegren, Y. & Kråkström, E, 1955. Helsingin keskusalueen asemakaavaehdotus, *Arkkitehti* 7-8/1955. 108-115.
- Mikkola, Kirmo, 1985. Aalto. Helsinki: Gummerus Oy.
- Miles, Malcolm, 1997. *Art, Space and the City: Public Art and Urban Futures*. London/ New York: Public Art and Urban Futures/Routledge.
- Murole, Pentti, 2012. *Ihmistä ei voi suunnitella - kiveä voi! Tarinoita suunnittelun maailmasta ja sen ympäriltä*. Helsinki: Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy.
- Mukala, J, 2013. Timo Penttilän arkkitehdin työn ulottuvuuksia. *Oikeat ja väärät arkkitehdit - 2000 vuotta arkkitehtuuriteoriaa*. Penttilä, Timo. Helsinki: Gaudeamus Oy. 241-271
- Mumford, Eric Paul, 2002. *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.
- Mumford, Lewis, 1949. *Kaupunkikulttuuri*. (käänt. Lassi Huttunen) Helsinki: Werner Söderström osakeyhtiö.

Mumford, Lewis, 1989. *The City in History*. San Diego/New York/London: A Harvest Book. Alkuperäisjulkaisu 1961.

Meurman, Otto-Iivari, 1982. *Asemakaavaoppi*. Helsinki: Otava.

Moisio, Sami, 2012. *Valtio, alue, politiikka. Suomen tilasuhteiden sääntely toisesta maailmansodasta nykypäivään*. Tampere: Vastapaino.

Nikula, Riitta, 1998. Kaupunki Alvar Aallon kirjoituksissa. *Alvar Aalto seitsemässä talossa: tulkintoja arkkitehdin elämäntyöstä*. Toim. Timo Tuomi, Kristiina Patero ja Eija Rauske. Helsinki: Suomen rakennustaiteen museo, 151-165.

Nikula, Riitta, 2005. *Suomen arkkitehtuurin ääriviivat*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Otava Oy. (Toinen painos)

Nyå Pressen, 14.8.1959. Aalto nyskapar centrum?

Penttilä, Timo, 2013. *Oikeat ja väärät arkkitehdit - 2000 vuotta arkkitehtuuriteoriaa*. Helsinki: Gaudeamus Oy.

Perry, Clarence, 1998. *The Neighbourhood Unit*. London: Routledge/Thoemmes. Alkuperäisjulkaisu 1929.

Polak, Fred, 1973. *The Image of the Future*. Amsterdam: Elsevier Scientific Publishing Company.

Porphyrios, Demetri, 1991. Kriittisestä historiantutkimuksesta. *Arkkitehtuuri on totta. Abacus Ajankohta 2*. Toim. Nikula, Riitta, Helsinki: Suomen rakennustaiteen museo. 13-16.

- Rautsi, Jussi, 1998. Alvar Aallon toteutumattomat alue- ja kaupunkisuunnitelmat. *Alvar Aalto seitsemässä talossa: tulkintoja arkkitehdin elämäntyöstä*. Toim. Timo Tuomi, Kristiina Paatero ja Eija Rauske. Helsinki: Suomen rakennustaiteen museo, 169-179.
- Salokorpi, Asko, 1971. *Suomen arkkitehtuuri 1900-luvulla*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.
- Schildt, Göran, 1981. Aalto, Bauhaus ja luova kokeilu. *Alvar Aalto ja modernismin tila - Alvar Aalto vs. the Modern movement*. Toim. Mikkola, Kirmo, Jyväskylä: Alvar Aalto symposium, 8-43.
- Schildt, Göran, 1997. *Näin puhui Alvar Aalto*. Helsinki: Otava.
- Schildt, Göran, 2007. *Alvar Aalto - elämä*. Jyväskylä: Alvar Aalto -museo.
- Simmel, Georg, 2010. Metropolis and Mental Life. *The Blackwell City Reader*. Toim. Gary Bridge & Sophie Watson. New Jersey: Blackwell Publishing, 103–112.
- St. John Wilson, Colin, 1981. Alvar Aalto and the state of Modernism - Alvar Aalto ja modernismin tila. *Alvar Aalto ja modernismin tila - Alvar Aalto vs. the Modern movement*. Toim. Mikkola, Kirmo. Jyväskylä: Alvar Aalto symposium, 100-133.
- Uusi Suomi, 24.3.1961. Asemakaava sai valtuustolta runsain määrin kiitosta osakseen.
- Uusi Suomi, 26.10.1961. Helsingin keskustasuunnitelma hyväksyttiin eilen valtuustossa.
- Uusi Suomi, 24.8.1959. Helsingin keskustan asemakaavan kehittäminen akateemikko Aallolle - Lopullinen päätös kuitenkin tuonnempana.

Venturi, Robert, 1966. *Complexity and Contradiction in Architecture*. New York: Museum of Modern Art.

Von Moos, Stanislaus, 1979. *Le Corbusier - Elements of Synthesis*. MIT Press, Cambridge, Massachusetts ja Lontoo.

West, Geoffrey, 2018. *Scale - The Universal Laws of Life, Growth, and Death in Organisms, Cities and Companies*. Lontoo: Penguin Books.

Wickberg, Nils Erik, 1981. 1900-luvun alun suomalainen arkkitehtuuri ja Alvar Aalto. *Alvar Aalto ja modernismin tila - Alvar Aalto vs. the Modern movement*. Toim. Mikkola, Kirmo. Jyväskylä: Alvar Aalto symposium, 44-65.

Ylikangas, Heikki, 1986. *Käännekohdat Suomen historiassa*. Helsinki: WSOY.

SÄHKÖISET LÄHTEET

Congrès Internationaux d'Architecture Moderne, 1928. *La Sarraz Declaration*.

<<https://modernistarchitecture.wordpress.com/2011/09/08/ciams-la-sarraz-declaration-1928/>> (Haettu 16.5.2018)

Congress Internationaux d'Architecture moderne, 1943. *La Charte d'Athenes eli Athens Charter*. <http://www.getty.edu/conservation/publications_resources/research_resources/charters/charter04.html>

(Haettu 4.3.2018)

Jyväskylän yliopisto, Menetelmäpolkuja humanisteille. Rationalismi. <<https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tieteenfilosofiset-suuntaukset/rationalismi>>

(Haettu 15.12.2018)

Jyväskylän yliopisto, Menetelmäpolkuja humanisteille. Positivismi. <<https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tieteenfilosofiset-suuntaukset/positivis-mi>>

(Haettu 4.8.2018)

Jääskeläinen, Lauri. Yhdyskuntasuunnittelu 1/2013. David Helldén ja Sven Markelius: Unelma Modernista. <<http://www.yss.fi/journal/unelma-modernista/>>

(Haettu 19.9.2017)

Lohtaja, Aleks. *Yhdyskuntasuunnittelu* 1/2018. Klassikko täyttää pyöreitä: Oikeus kaupunkiin. <<http://www.yss.fi/journal/klassikko-tayttaa-pyoreita-oikeus-kaupunkiin/>>

(Haettu 24.5.2018)

Norvasuo, Markku. *Yhdyskuntasuunnittelu* 1/2014 s. 93-96. Helsingin keskustasuunnitelma (1964.) <<http://www.yss.fi/journal/helsingin-keskustasuunnitelma-1964/>>

(Haettu 26.11.2017)

Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132. Luku 8 Kaavoitusmenettely ja vuorovaikutus. <<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>>

(Haettu 10.6.2018)

Meurman, Otto-Iivari & Ervi, Aarne, 1952. *Oulun yleiskaava*.

<<https://www.ouka.fi/documents/64220/117c0001-3ba8-4d4f-b586-bc8345233e49>>

(Haettu 4.7.2018)

Salmela, U. *Yhdyskuntasuunnittelu* 2/2017. Asemakaava elää - asemakaavaoppi 70 vuotta.

<<http://www.yss.fi/journal/asekaava-elaa-asekaavaoppi-70-vuotta/>>

(Haettu 22.8.2018)

Tieteen termipankki. *Paradigma*. <<http://tieteentermipankki.fi/wiki/Estetiikka:paradigma>>

(Haettu 15.5.2018)

Tieteen termipankki. *Rationalismi*. <<http://tieteentermipankki.fi/wiki/Filosofia:rationalismi>>

(Haettu 9.6.2018)

YK-liitto. Globalis tietokanta. *Suomen kaupungistumisaste*. <<http://www.globalis.fi/Tilastot/Vaestoe-kaupunkialueet>>

(Haettu 2.9.2017)

YLE Elävä arkisto. *Alvar Aalto esittelee Helsingin keskustasuunnitelman 5.11.1962*. Yleisradion videotallenne. <<https://yle.fi/aihe/artikkeli/2006/09/08/alvar-aallon-keskustasuunnitelma#media=14319>>

(Haettu 12.2.2018)

Ympäristöministeriö, 2014. *Kulttuuriympäristöstrategia*. <https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/43197/Kulttuuriymparistostrategia_2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

(Haettu 4.8.2017)

Wikipedia. 2018. *Utopia*. <<https://fi.wikipedia.org/wiki/Utopia>>

(Haettu 8.4.2018)

LIITTEET

Kuvat

KUVA 1. Le Corbusier ja Pierre Jeanneret: Ville Contemporaine (1922). Kirjasta *Le Corbusier - Elements of a synthesis* (1979), Stanislaus Von Moos.

KUVA 2. Suunnitelman varhainen luonnos. Alvar Aalto -museo. Arkistotunnus 13-1024.

KUVA 3. Aallon alustava luonnos. Alvar Aalto -museo. Arkistotunnus 13-1036.

KUVA 4. Ensimmäisen vaiheen asemapiirustus Alvar Aalto -museo, arkistotunnus 13-1052.

KUVA 5. Ensimmäisen vaiheen pienoismalli. Kirjasta *Ihmistä ei voi suunnitella - kiveä voi* (2012), Pentti Murole.

KUVA 6. Toisen vaiheen asemapiirustus vuodelta 1971. Alvar Aalto -museo.

KUVA 7. Toisen vaiheen yleiskaavaluonnos. Alvar Aalto -museo, arkistotunnus 13-1315.

KUVA 8. Aylesbury Estate. Wikipedia/Public domain. https://en.wikipedia.org/wiki/Aylesbury_Estate#/media/File:Aylesbury_Estate_View.jpg

Taulukot

TAULUKKO 1. Suunnittelumetodien dikotomia. (Samuli Paitsola 2018).