

5. KATSAUS KAUPUNGISTUMISEN HISTORIAAN	2
Läntisen kaupungistumisen historia.....	2
Kirjallisuus	15
Suomen kaupungistumisen historia	16
Kirjallisuus	26

5. KATSAUS KAUPUNGISTUMISEN HISTORIAAN

Läntisen kaupungistumisen historia

Varhaiset kaupungit

Ensimmäiset kaupungit, joista on saatu suhteellisen varmoja tietoja, kehittyivät Mesopotamian jokilaaksoissa noin 3000 vuotta eKr¹. Kaksoisvirranmaassa, nykyisen Irakin alueella oli neljä kaupunkia Eiridu, Ur, Lagash ja Kish. Niistä suurin oli Ur, jossa oli 25 000 - 30 000 asukasta.

Kaupunkien kehittymiselle oli välttämätöntä pitkälle kehittynyt maatalous. Silloin pystyttiin tuottamaan ylimääräistä viljaa niin paljon, että osa väestöstä pystyi käyttämään aikaansa muuhun kuin ravinnon tuottamiseen. Ylimääräisiä tuotteita tarvittiin myös kaupankäyntiin ja tuotteiden vaihtoon. Sumerilaiset saivat maatalouden tuottamaan kehittämänsä kastelutekniikan avulla. He johtivat Eufraatin ja Tigrisin vedet oja ja kanavia pitkin kaukaisille autiomaan pelloille. Tuottavuus oli kuitenkin vielä suhteellisen alhaista, sillä yhden kaupunkilaisen elättämiseen tarvittiin 50 - 150 maanviljelijää.

Varhaiset kaupungit olivat uskonnollisia, hallinnollisia ja kaupallisia keskuksia. Siitä, miten kaupunkien kehittyminen lähti liikkeelle, ei ole olemassa tarkkaa tietoa, sillä kirjoitettu historia alkaa vasta ajasta, jolloin kaupungit olivat jo olemassa. Erään näkemyksen mukaan ensimmäiset *puolustuskaupungit* saivat alkunsa siitä, kun ylimääräistä viljaa alettiin varastoida yhteisiin keskusvarastoihin. Näin saavutettiin mittakaavaetua, sillä yhteisen varaston puolustaminen säästi viljelijöiden aikaa muuhun. Keskitetty varastointi synnytti uusia ammatteja ja uutta taloudellista toimintaa, kun varastonhoitajat ja vartijat vaihtoivat palveluksiaan maataloustuotteisiin. Vähitellen keskusvarastojen ympärille muodostui tiheää asutusta työntekijöiden asettuessa asumaan varastojen läheisyyteen.

Temppelikaupunkien synty liitetään puolestaan yhteisen uskonnon leviämiseen. Varhaisissa maanviljelyskulttuureissa palveluksen kohteena olivat paikalliset maajumalat. Samoihin aikoihin, kun ensimmäiset kaupungit syntyivät, paikalliset jumalat alkoivat korvautua jumalilla, joita palvottiin temppeleissä pappien johdolla yhteisissä jumalanpalveluksissa. Papeille ja muille temppelien työntekijöille annettiin palveluiden vastineeksi maataloustuotteita. Ei ole olemassa tarkkaa tietoa siitä, missä järjestyksessä asiat tapahtuivat: omaksuivatko maanviljelijät uuden uskonnon samalla, kun he toivat viljaa temppeliin varastoitavaksi vai huomasivatko he jumalanpalveluksissa käydessään, että temppelin muurit tarjoaisivat hyvän suojan maataloustuotteille. Joka tapauksessa nämä kaksi toimintaa, viljan yhteisvarastointi ja yhteinen uskonto, tukivat toisiaan. Kaupungeissa oli viljavarastoja ja muita rikkauksia, jotka houkuttelivat ryöstäjiä ja samalla lisäsivät sotien riskiä. Toisaalta kaupungit tarjosivat tehokkaan suojan vihollisia vastaan. Vaurastuneet kaupungit myös lisäsivät rikkaiden ja köyhien välistä eroa.

¹ Indian Express -lehden (16.1.2002) mukaan Intian länsirannikolta Cambay-lahden läheltä on löytynyt merenalainen kaupunki, joka alustavan ajanmäärittelyn mukaan olisi jopa 9000 vuoden takaa.

Kreikan kaupungit

Seuraava vaihe kaupungistumisen historiassa sijoittuu Kreikkaan. Noin 500 eKr Kreikassa oli satoja itsenäisiä kaupunkivaltioita, joissa oli asukkaita muutamasta sadasta kymmeneen tuhansiin. Suurimmassa kaupunkivaltiossa, Ateenassa, oli noin 150 000 asukasta, Spartassa asukkaita oli puolestaan noin 40 000.

Kreikkalaiset olivat alunperin maanviljelijöitä, mutta heistä kehittyi merkittävä merenkulkija- ja kauppakansa. Viljan sijasta Kreikassa kasvatettiin viiniköynnöksiä ja oliivipuita, sillä vilja ei vuoristoisessa ja karussa maassa menestynyt. Vaihtokaupassa viini ja öljy olivat viljaa parempia tuotteita, sillä niillä oli paljon suurempi vaihtoarvo suhteessa painoon kuin viljalla. Väestön kasvaessa kreikkalaiset kaupunkivaltiot perustivat lukuisia siirtokuntia, joihin lisääntynyt väestö asutettiin. Monet siirtokunnista perustettiin maatalouden harjoittamisen kannalta sopiviin paikkoihin, ja niistä vietiinkin maataloustuotteita emäkaupunkeihin, jotka puolestaan erikoistuivat kauppaan ja käsityötuotantoon. Siirtokunnat olivat poliittisesti itsenäisiä, mutta vahvojen kauppasiteiden vuoksi yhteydet emäkaupunkeihin pysyivät kiinteinä. Kreikan kaupunkivaltiot muodostivat ensimmäisen kaupunkien työnjakoon perustuvan kaupunkiverkoston. Ateena oli vilkas kaupan, talouden ja teollisuuden keskus. Sieltä vietiin ruukkuja, metallituotteita, oliiviöljyä ja viiniä. Tärkein tuontitavara oli vilja. Ateena olikin kreikkalaisen maailman tärkein viljan ostaja.

Sekä Ateenan kaupungin että koko kaupan kannalta suuri keksintö oli lyöty raha (400 eKr). Ateena omisti Laurionin hopeakaivoksen. Ateenan johtava asema kaupassa vahvistui hopean käyttöä kullon sijasta rahametallina. Hopean käyttö puolestaan vahvistui entisestään Ateenan asemaa. Kaivoksensa hopean varassa kaupunki loi pohjan taloudelliselle vauraudelleen, rahoitti alijäämäisen kauppataaseensa ja rakensi suuret julkiset rakennukset, monumentit ja laivaston. Muita tuloja kaupunki sai muun muassa rahoituspalveluista ja merikuljetuksista. Kreikkalaiset kuljettivat muun muassa egyptiläisten kauppatavaroita muihin maihin, koska näiden laivat eivät pystyneet purjehtimaan pitkiä merimatkoja.

Ateenan kehittyminen merkittäväksi kauppakeskukseksi sai alkunsa siitä, kun se vaihtoi kaupungissa tuotettuja tavaroita ympäröivän maaseudun tai siirtokuntien maanviljelystuotteisiin. Vähitellen sen talous perustui yhä enemmän muilta kaupunkivaltioilta kerättyihin pakkoveroihin, mikä aiheutti niiden välille sotia. Noin 300 eKr Ateenan kohtaloksi koitui lopulta tuontivilja, sillä se joutui antautumaan, kun kaupunkilaiset näkivät nälkää vihollisen saartamana.

Rooman kaupungit

Tärkeä askel länsimaisen kaupungistumisen historiassa liittyy Rooman maailmanvallan aikaan. Rooman valtakunta oli monien kaupunkien muodostama imperiumi, jonka talouselämän ja hallinnon keskus oli Rooma, suurkaupunki, jossa oli vuonna 300 jKr lähes miljoona asukasta. Rooman lisäksi valtakunnassa oli paljon sellaisia kaupunkeja, joiden asukasluku vaihteli 5 000:sta 100 000:een.

Rooman imperiumi kasvoi valloittamalla uusia alueita pohjoisesta ja läntisestä Euroopasta. Laajimmillaan valtakunta ulottui Atlantin valtamerestä Mesopotamiaan ja pohjoisessa aina Britanniaan asti. Suurimmillaan sen väkiluvun on arvioitu olleen jopa 60 - 100 miljoonaa. Valloitetuista alueista muodostettiin provinsseja, ja niihin sijoitettiin varuskuntia, joiden ympärille vähitellen muodostui tiheää asutusta sekä vilkas elinkeinoelämä. Koko Rooman talous tukeutui suurelta osin näiden provinssien varallisuuteen, niiltä kerättyihin veroihin ja maksuihin. Vain

muutaman suuremman keskuksen ympärille syntyi itsenäinen talousalue, niistä merkittävimmät olivat Gallian Lugdunum (Lyon) sekä Britannian Londinium (Lontoo).

Rooman imperiumin tärkeimmät elinkeinot olivat maatalous ja kauppa. Kaupungin kasvaessa tärkeiksi työllistäjiksi tulivat myös käsityöt ja rakentaminen. Vaikka roomalaiset rakensivat laajan tieverkon, suuri osa kaupasta käytiin edelleen meritse, koska tiet oli tehty lähinnä sotaväen tarpeita varten ja soveltuivat vain kevyiden tavaroiden kuljetukseen. Tieverkostolla oli tärkeä tehtävä laajassa imperiumissa helpottamassa yhteydenpitoa ja tiedonkulkua. Roomassa kaupankäyntiä ei arvostettu kovin korkealle, ja siitä huolehtivatkin alemmat yhteiskuntaluokat, ulkomaalaiset tai jopa orjat.

Rooma oli kaukokaupan keskus, mutta samalla se muodosti suuren ja vauraan markkina-alueen. Sen sijaan sillä itsellään ei ollut paljon annettavana imperiumin kauppaan. Sen tärkein anti kaupalliselle kehitykselle oli pax Romana eli Välimeren piirissä pitkään vallinnut järjestyksen ja rauhan aika, joka salli kaupan kukoistaa. Kaupungin kasvaessa viljan kysyntä kasvoi. Maatalouden tuottavuuden ollessa alhainen viljaa kerättiin ja tuotiin yhä laajemmilta alueilta. Rooma oli keskus, jonne suuntautui paljon muuttoliikettä, sillä se tarjosi julkisia palveluja ja sosiaalisia etuja. Toisaalta verovarjoilla ostettiin poliittisia vastustajia. Rooman imperiumin menot olivat jatkuvasti suuremmat kuin tulot, sillä kasvavan kaupunkilaisväestön, tehottoman ja korruptoituneen hallintokoneiston sekä armeijan ylläpito vaati koko ajan enemmän rahaa. Lisäksi Roomaan rakennetut arvokkaat monumenttirakennukset nielivät varoja.

Rooman imperiumin talouden vararikkoon vaikuttivat monien muiden syiden ohella alueellinen työvoimapula ja alituinen inflaatio. Valtion vähentäessä jatkuvasti kolikoiden hopeapitoisuutta ja kiristäessä verotusta rahan arvon alentui ja verot kerättiin lopulta tavarana. Vähitellen talous taantui uudelleen lähes luontaistaloudeksi, kaupunkilaisten elinmahdollisuudet heikkenivät ja kaupunkien väestömäärä supistui. Germaanisten heimojen hyökkäykset pohjoisesta häiritsivät verojen keruuta ja kauppaa. Valtakunnan koossa pitämiseen tarvittava poliittinen ja taloudellinen yhtenäisyys ja suunnitelmallisuus puuttuivat, sillä provinseilla ei ollut halua puolustaa pakkoveroja keräävää Rooman imperiumia.

Rooman imperiumi oli koko laajuudessaan todennäköisesti kaupungistuneempi kuin muut suuret alueet ennen 1800-lukua. Kaupungit vetivät väkeä, koska ne tarjosivat työ- ja elinmahdollisuuksia. Urbaanisuden teki mahdolliseksi pitkälle kehittynyt työnjako Välimeren kaupassa. Rooman kasvun miljoonakaupungiksi mahdollisti roomalaisten kehittämä rakennustekniikka, jonka avulla pystyttiin rakentamalla kerrostaloja ja vesijohtoverkosto eli asuttamaan valtava väestö.

Keskiajan kaupungit (500 - 1400-luvulla)

Varhaiskeskiajalla kaupunkeja oli vähän, ja ne olivat kooltaan suhteellisen pieniä. Roomalaisajan kaupungeista osa oli autioitunut kokonaan, ja suurin osa säilyneistä oli kirkollisia keskuksia vailla kaupallista merkitystä. Satamakaupungit hiipuivat islamilaisten hyökkäysten vähentäessä kaupankäyntiä Välimerellä, ja sisämaassa taas jatkuvat hyökkäykset tekivät liikkumisen ja kaupankäynnin vaaralliseksi. Rahaa oli koko ajan vähemmän liikkeellä. Euroopan väkiluku pieneni, kun köyhtyminen ja levottomuudet vähensivät syntyvyyttä ja kulkutaudit lisäsivät kuolleisuutta. Olojen rauhoituttua sydänkeskiajalla (noin 1000 - 1300-luvuilla) talous ja väestönkasvu kääntyivät jälleen nousuun. Uusia kaupunkeja syntyi kaupan solmukohtiin, erityisesti Pohjois-Italiassa ja Alankomaissa, joissa oli tuottoisaa maataloutta. Maatalouden tuottavuuden lisääntyminen ja kaupunkien kasvu tukivat toisiaan. Väestö lisääntyi alueilla, joissa maatalous oli tuottavaa, ja

kaupunkien väkiluku puolestaan kasvoi, kun maaseudulta muutettiin kaupunkeihin. Lisäksi kasvavat kaupungit tarjosivat jatkuvasti kasvavat markkinat maataloustuotteille.

Italian kaupungit säilyivät elinvoimaisina varhaiskeskiajalla, vaikka nekin olivat kärsineet ja kutistuneet. Italian kaupunkien kasvu alkoi rannikkokaupungeista, sillä Välimeren kaupan lisääntyminen hyödytti ennen kaikkea Venetsiaa, Genovaa ja Pisaa. Pohjois-Italian kaupungit puolestaan hyötyivät siitä, että niistä oli meriyhteydet etelään ja jokiyhteydet pohjoiseen, sillä vesikuljetukset olivat huomattavasti halvempia kuin maakuljetukset. Pohjois-Italian kaupunkeihin kehittyi myös omaa tuotantoa: Firenzessä tuotettiin pellava- ja villakankaita, Venetsiassa puolestaan aseita ja lasitavaraa. Venetsian, Genovan ja Pisan lähialueet olivat myös Italian parhaita viljelysalueita. Firenzestä ja Milanosta tuli teollisuus- ja pankkikeskuksia, sillä taloudellisesti sekavissa oloissa luotettavat rahanvaihtajat ja pankkiirit olivat tarpeellisia.

Italiasta alkanut kaupungistuminen levisi vähitellen myös muualle Eurooppaan. Kaupungit kasvoivat, mutta hitaammin kuin Italiassa. Hallitsijat suosivat kaupunkia, sillä he saivat niistä liittolaisia liian mahtavaksi paisuneita vasalleja vastaan. Kaupungin porvareille myönnettiin itsehallinto ja riippumattomuus ympäröivistä läänityksistä. Kaupungit lisäsivät kauppaa ja rahan käyttöä kaupassa. Elpynyt rahatalous puolestaan vahvisti hallitsijoiden valtaa, kun he pystyivät palkkaamaan sotilaita ja virkamiehiä.

Kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutus oli tiivistä. Maataloustuotteita vaihdettiin paitsi toisiin maataloustuotteisiin myös teollisuustuotteisiin ja palveluihin, mutta sen lisäksi myös teollisuustuotteiden ja palveluiden välille kehittyi keskinäistä vaihtoa. Kaupunkien käsityöläiset vaihtoivat tekemiään vaatteita sekä nahka- ja metallitöitä maataloustuotteisiin. Kaupunkien kasvu tuki maatalouden kehitystä, sillä kysynnän kasvu kannusti talonpoikia tehostamaan tuotantoaan, muun muassa erikoistumalla. Maanviljelijät saattoivat keskittyä pelkästään voin ja juuston tuottamiseen tai viininviljelyyn, kuten Lounais-Ranskassa Bordeauxin alueella.

Messuilla oli suuri merkitys kaupankäynnin kehittymiselle keskiajalla. Messuille kokoontui kauppiaita kaikkialta Euroopasta, ja ne olivat käynnissä lähes ympäri vuoden, messupaikat vain vaihtuivat kaupungista toiseen. Ensimmäisiä tärkeitä messukaupunkeja olivat Ranskan Champagnen kreivikunnassa Provins, Troyes, Lagny ja Bar-sur-Aube. Flanderin alue Alankomaissa tuli puolestaan 1200-luvulla kaukokaupan solmukohtaksi. Gent oli kasvanut nopeasti tekstiiliteollisuuden myötä, ja villan ohella kaupunkia vaurastutti kauppa- ja välitystoiminta. Vuonna 1359 kaupungissa oli 64 000 asukasta ja se oli taloudellisen toiminnan tärkeä keskus Euroopassa. Gentin merkitys väheni 1500-luvulla, kunnes se nousi teollisen vallankumouksen aikana uudestaan Euroopan talouselämän merkittävimpien keskusten joukkoon.

Kaupunkien välinen kilpailu kaupassa sai aikaan uudistuksia tuotantotekniikoissa sekä kaupankäynnissä. Kaupungit perustivat esimerkiksi kouluja edistämään kaupankäynnissä tarvittavaa luku- ja kirjoitustaitoa. Kaupan ja kuljetusjärjestelmän kehittyessä alueet erikoistuiivat. Kaupan volyymi kasvoi, ja liiketoiminnan ja organisaation menetelmät muuttuivat. Matkustavien kulkukauppiaiden tilalle tuli suuria kauppa- ja finanssihuoneita, joista tärkeimpien pääkonttorit sijaitsivat Italian suurissa kaupungeissa.

1400-luvulla nälänhätä ja kulkutaudit tappoivat arviolta noin kolmasosan eurooppalaisista. Suurimmat menetykset koettiin tietysti vilkkaissa kauppakaupungeissa, ja jotkut kaupungit autioituivat täysin, sillä kulkutaudit levisivät kaupungeissa nopeasti huonompien hygieenisten olosuhteiden ja suuremman asukastiheyden ansiosta. Väestön vähentyessä väheni myös tavaroiden kysyntä. Ammattikuntien ja kiltojen rajoittaessa tuotantoa ja uusien yrittäjien tuloa alalle

teollisuusyrittäjiä siirtyi kaupunkien ulkopuolelle, minne kiltojen ja ammattikuntien valta ei ulottunut.

1400-luvun lopussa Euroopassa oli 5 000 - 6 000 kaupunkia. Suurimmissa kaupungeissa, Firenzessä, Napolissa ja Venetsiassa, oli yli 100 000 asukasta. Pariisissa asukkaita oli noin 80 000 ja Gent, Genova, Lontoo, Rooma, Antwerpen ja Barcelona olivat 40 000 - 55 000 asukkaan kaupunkeja.

Kauppakaupungit (1500 - 1700-luvulla)

Isot satamakaupungit, valtioiden pääkaupungit ja jo ennestään suuret kaupungit kasvoivat erityisen nopeasti 1500 - 1700-luvuilla. Kaupan lisääntymisen myötä erityisesti kauppareittien varrella, lastauspaikoilla ja jokien suilla sijaitsevat satamakaupungit kehittyivät sisämaan kaupunkien puolestaan heikentyessä. Kaupunkien kehitykseen vaikutti erityisesti kaukokaupan voimakas lisääntyminen sekä kaupan painopisteen siirtyminen Välimereltä Atlantille. Lisäksi kaupunkien kehitykseen vaikuttivat kansallisvaltioiden muodostuminen ja vahvan keskusvallan harjoittama merkantilistinen talouspolitiikka. Kaiken kaikkiaan kaupunkien väkiluku lisääntyi, kun koko väestön kasvaessa maaseudun liikaväestö siirtyi kaupunkeihin.

Feodalismin murentuessa Eurooppaan syntyi kansallisvaltioita. Läänitysten purkautuessa aatelisto menetti valtaansa kuninkaalle. Monessa maassa siirryttiin kuninkaiden itsevaltiuden aikaan. Tässä kehityksessä edelläkävijänä oli Ranska, joka oli 1600-luvulla Euroopan rikkain valtio ja sen pääkaupunki Pariisi Euroopan suurin kaupunki. Pariisin väkiluku kasvoi 1500-luvulta 1600-luvulle 200 000 asukkaasta puoleen miljoonaan asukkaaseen. Myös muiden valtioiden pääkaupungit kasvoivat, kun niihin keskitettiin valtion hallinnon lisäksi valtakunnan sotaväkeä.

Kansallisvaltioiden hallitsijat ottivat johdon talouselämässä, mihin aikaisemmin itsenäistä kauppapolitiikkaa harjoittaneet kaupungit joutuivat sopeutumaan. Vallalla olleen merkantilistisen talouspolitiikan mukaisesti valtio ohjasi teollisuutta ja kauppaa yksityiskohtaisilla määräyksillä ja säännöksillä. Tuontia rajoitettiin ja vientiteollisuutta suositettiin esimerkiksi asettamalla korkeita suojatulleja. Merkantilismin ohjaus suosi tiettyjä kaupunkeja ja rajoitti toisten kehitystä sekä hidasti maiden välisen kaupan kehittymistä. Puhdasoppisimmin taloudellista nationalismia sovellettiin Ranskassa.

Merenkulku- ja laivanrakennustekniikan kehittyessä eurooppalaiset purjehtivat löytöretkille valtamerten taakse. Venetsia menetti asemansa maustekaupan keskuksena Lissabonille kun portugalilaiset löysivät meritien Intiaan (1490-luvulla). 1550-luvulla Lissabonissa oli jo lähes satatuhatta asukasta. Myös Amerikka ”löydettiin” 1490-luvulla. Purjehtijana oli italialainen Kolumbus, matkan maksajana puolestaan Espanjan hallitsija. Espanja ja Portugali olivat 1500-luvulla Euroopan johtavat talousmahdit, Italian merkitys sen sijaan väheni 1600-luvun puolivälin jälkeen.

Kaukokaupan lisääntymisestä huolimatta Euroopan sisäinen kauppa säilyi sekä volyymiltään että arvoltaan merkittävämpänä kuin Euroopan ja muiden maanosien välinen kauppa. Merkittävä kaupunkien kehitykseen vaikuttanut muutos oli kaupan painopisteen siirtyminen Välimereltä Atlantin rannikolle. Kaupunkien kasvaessa elintarvikkeiden tarve lisääntyi ja vilja, puu, kala, viini, suola, metallit sekä kankaat nousivat ylellisyystavaroita tärkeämmiksi kauppatavaroiksi.

Loppujen lopuksi kasvavasta valtamerikaupasta hyötyivät eniten Alankomaat, Englanti ja Pohjois-Ranska. 1600-luvulla Alankomaat nousi johtavaan asemaan kaupassa. Tähän oli monia syitä. Ensinnäkin Alankomaissa kaupankäyntiä ei säännelty, sillä valta oli säilynyt kaupunkien varakkailta kauppiailta ja alankomaalaiset olivat hyviä purjehtijoita. Lisäksi sen maatalous oli Euroopan tuottavimpia - maatalous oli edelleen kaikista tärkein taloudellisen toiminnan alue ja kaupankäynnin lisääntyminen vain vahvisti sen merkitystä. Euroopan kaupan vahvimman keskuksen rooli siirtyi vuorotellen Alankomaiden kaupungeista toiselle: ensin Brügge, seuraavaksi Antwerpen ja 1600-luvulla Amsterdam. Uusi metropoli oli aina suurempi kuin edeltäjänsä: Brügge oli suurimmillaan 35 000 asukkaan (1500-luvun lopulla), Antwerpen 90 000 asukkaan (1550-luvulla) ja Amsterdam jopa 200 000 asukkaan (1600-luvun lopulla) kaupunki. Amsterdamin kehitys oli todella nopeaa, sillä 1550-luvulla se oli vain yksi Alankomaiden 30 000 asukkaan kaupungeista ja sata vuotta myöhemmin jo Euroopan neljänneksi suurin kaupunki. Kaupungin väkiluku kasvoi sekä maan sisäisen että ulkomailta suuntautuvan muuttoliikkeen ansiosta. Kaupungin nousu Euroopan johtavaksi kauppa- ja pankkikaupungiksi johtui osaksi siitä, että Antwerpenin pankkiireja ja kauppiaita siirtyi sinne espanjalaisten valloitetun Antwerpenin.

Maailman yhdeksi tärkeimmistä satamakaupungeista nousi 1700-luvulla Bordeaux, joka oli kasvanut ennen kaikkea siirtomaakaupan ansiosta. Kaupungin varallisuudesta ja kaupan vilkkaudesta huolimatta se ei väkiluvultaan kuitenkaan kuulunut suurimpien kaupunkien joukkoon.

Maailmantalouden keskus siirtyi 1700-luvulla Amsterdamista Lontoseen, joka säilytti asemansa aina ensimmäiseen maailmansotaan asti. Lontoo oli väkiluvultaan Euroopan nopeimmin kasvavia kaupunkeja: 1500-luvun alussa siellä oli vain 40 000 asukasta, sata vuotta myöhemmin jo 200 000 ja 1700-luvun alussa lähes 600 000 asukasta. Lontoo oli kehittynyt Englannin talouden keskuksiksi ja tärkeimmäksi satamakaupungiksi jo 1500-luvulla, sillä Lontoolla oli lähes täydellinen monopoli Englannin vientiin ja tuontiin sekä hyvin laaja ja erikoistunut satamalaitos. Kun Lontoosta tuli myös Englannin hallinnollinen keskus, sen varallisuus ja asukasmäärä kasvoivat voimakkaasti.

Suurien kaupunkien määrä kasvoi nopeasti, sillä Euroopassa oli 1500-luvulla 8, 1600-luvulla 12 ja 1700-luvulla 17 yli 100 000 asukkaan kaupunkia. Kaupungin kasvu suurkaupungiksi yleensä katkaisi kehityksen sen lähikaupungeissa. Asukasluvultaan Euroopan selvästi suurimmat kaupungit 1700-luvun lopussa olivat Lontoo (870 000), Pariisi (lähes 600 000) ja Napoli (400 000). Noin 200 000 asukkaan kaupunkeja olivat Wien, Amsterdam ja Lissabon. Kymmenen suurimman kaupungin joukossa olivat myös Dublin, Madrid, Rooma ja Berliini yli 150 000 asukkaallaan.

Kauppakaupunkien kasvu ja kukoistus eivät kuitenkaan merkinneet kaupungistumisen voimakasta etenemistä. Kaupunkiväestön määrä kasvoi suunnilleen samassa suhteessa kuin koko väestö. Kaupunkiväestön osuus koko väestöstä pysyi koko 1700-luvun ajan Euroopassa 10 - 15 prosentin tasolla.

Teollisuuskaupungit (1800 - 1900-luvulla)

Kaupungistuminen Euroopassa oli 1800-luvulta lähtien nopeampaa kuin koskaan aikaisemmin. Kaupunkien nopea kasvu johtui teollisesta vallankumouksesta ja sen seurauksena nopeasta työn tuottavuuden kasvusta sekä työvoiman ja tuotannon keskittymisestä. Nopean teollistumisen tekivät mahdolliseksi tekniset muutokset puuvilla- ja rautateollisuudessa, käsityön korvaaminen koneilla, kivihiiilen käyttö polttoaineena ja höyryvoiman käyttö sekä työnjaon kehittyminen. Koneellistuminen lisäsi työn tehokkuutta työntekijää kohti. Uusien tuotantomenetelmien myötä voitiin hyödyntää tuotannon mittakaavaetuja täysin eri laajuudessa kuin aikaisemmin. Tämän

seurauksena tuotanto kasaantui ja keskittyi kaupunkeihin. Kaupunkien sijainnin merkitys lisääntyi, kun energialähteiden (kuten vesivoiman) läheisyys ja hyvät liikenneyhteydet suosivat joitakin kaupunkeja toisten kustannuksella. Tuotannon kasvu lisäsi työvoiman tarvetta, ja kaupunkilaisten määrän lisääntyminen puolestaan kasvatti kulutusta.

Kaupunkien kasvu ei olisi ollut mahdollista ilman maatalouden tuottavuuden kasvua, sillä suurempi tuottavuus asukasta kohti vapautti työvoimaa maaseudulta teollisuuden tarpeisiin. Maatalouden tuottavuutta lisäsivät tuotantotekniikan tehostumisen ja koneellistumisen lisäksi maanjaon uudistukset, uudet viljelykasvit sekä siirtyminen karjatalouteen. Maatalouden tehostumisen myötä elintarvikkeita pystyttiin tuottamaan yhä suuremmalle kaupunkilaisväestölle. Samalla tuottavuuden kasvu synnytti maaseudulle liikaväestöä, jota siirtyi kaupunkeihin teollisuuden työvoimaksi. Oman maanosan kaupunkien lisäksi maaseudulta muutettiin siirtolaisiksi muihin maanosiin. 1800-luvulla Euroopan väestöstä noin 35 miljoonaa muutti Yhdysvaltoihin, 5 miljoonaa Kanadaan ja 20 miljoonaa muihin maanosiin.

Kasvava teollisuus tarvitsi parempia liikenneyhteyksiä ja kuljetusmenetelmiä. Teollisen vallankumouksen keksinnöt loivat tälle edellytyksiä. Höyryvoimalla kulkevat rauta- ja teräsrunkoiset laivat syrjäyttivät puiset purjelaivat. Rautatiet paransivat mullistavasti maaliikenneyhteyksiä, ja rautatieverkosto laajeni nopeasti. Liikenneyhteyksien paraneminen kiihdytti teollistumista ja kaupunkien kasvua. Teollistuminen kiihtyi entisestään 1870-luvun jälkeen, kun höyrylaivat ja -junat laskivat tuotteiden kuljettamisen kustannuksia kaupungista toiseen ja kaupunkien oli mahdollista erikoistua. Liikenneyhteyksien paraneminen laski myös maataloustuotteiden kuljetuskustannuksia, mikä edesauttoi maatalouden tuotannon erikoistumista ja tuottavuuden kasvua maataloudessa.

Teollistumisen myötä Englantiin syntyi uusia nopeasti kasvavia *teollisuuskaupunkeja* jo 1800-luvun alussa. Näiden veroisia tehdaskaupunkeja kehittyi muualle Eurooppaan vasta sata vuotta myöhemmin. Manner-Euroopassa teollisuus keskittyi vanhoihin kaupunkeihin. Teollisuuskaupunkien lisäksi mannermaalla kasvoivat nopeasti myös hallinnolliset kaupungit.

Teollinen vallankumous Englannissa

Teollinen vallankumous lähti liikkeelle Englannissa sen jälkeen, kun mekaanisella voimalla toimivat koneet mullistivat tekstiiliteollisuuden ja kivihiielen käyttö polttoaineena yleistyi. Englannin teollistuminen perustui lukuisiin keksintöihin ja niiden menestyksekkääseen käyttöönottoon, runsaisiin kivihiiharoihin sekä siihen, että se oli saarivaltana kärsinyt muuta Eurooppaa vähemmän sodista. Lisäksi Englannilla oli paljon rantaviivaa, hyvät satamat ja kuljetuksiin sopivat jokireitit. Myös Englannin maatalous oli Euroopan tuottavimpia, erikoistuneempia sekä suuntautunut enemmän markkinoille kuin mannermaan maatalous.

Ensimmäiset tehtaot kehittyivät tekstiiliteollisuudessa. Kotiteollisuus pohjainen tuotantjärjestelmä muuttui, kun keksittiin langan kehräämistä helpottavia koneita, ensin käsikäyttöinen kehruujenny (1770), sen jälkeen vesivoimalla käyvä kehrukone (1769) ja seuraavaksi höyryllä toimiva kehrukone, jota kutsuttiin muuliksi (1790). Kehruukoneiden jälkeen tulivat koneelliset kangaspuut ja puuvillanpuhdistuskone. Vuoteen 1820 mennessä puuvillan kehräys oli muuttunut kokonaan koneelliseksi. Vesivoimalla toimivat kehrukoneet jouduttiin vielä rakentamaan maaseudulle vuolaiden jokien varsille, mutta muulikoneiden myötä energian tarve väheni ja kehräämöt voitiin sijoittaa kaupunkeihin, joissa oli halpaa hiiltä ja paljon työvoimaa saatavilla. Manchester oli ensimmäinen teollistuva kaupunki, jossa uudet tekniset keksinnöt, höyry- ja kehrukone, otettiin

nopeasti puuvillateollisuuden käyttöön (1789), ja kaupungista kehittyi lankaa kehräävien höyryvoimatehtaiden keskus.

1700-luvun puolivälin jälkeen liikenneyhteyksiä parannettiin Englannissa entisestään, kun tärkeimpien tuotanto- ja kulutusalueiden jokireittejä yhdistettiin kanavilla sekä rakennettiin paljon maanteitä. Maailman ensimmäinen rautatie avattiin Liverpoolin ja Manchesterin välille vuonna 1830. Sen jälkeen Iso-Britannian rataverkko kehittyi nopeasti, sillä maalla oli rakentamiseen tarvittavaa pääomaa sekä teknistä osaamista.

Britannia oli lähes koko 1800-luvun johtava teollisuus- ja kauppamaa sekä ylivoimaisesti merkittävin merimahti maailmassa. Vuosisadan lopussa Britannian vahvimmat teollisuusalat olivat tekstiili-, hiili-, rauta- ja konepajateollisuus eli ne teollisuuden alat, joista teollinen vallankumous käynnistyi. Vuonna 1880 Englanti tuotti enemmän puuvillalankaa ja -kangasta kuin muu Eurooppa yhteensä. 1800-luvun lopussa Yhdysvallat ohitti sen teollisuustuotannossa ja 1900-luvun alussa myös Saksa.

Teollistumisen myötä kaupungistuminen eteni Englannissa nopeasti. Kaupungeissa asui 1840-luvulla 40 prosenttia koko maan väestöstä, 1850-luvulla yli puolet ja 1900-luvun alussa jo 75 prosenttia. Lontoo oli edelleen maailman suurin kaupunki kuten se oli ollut 1700-luvulta lähtien. Vuonna 1850 siellä oli 2,3 miljoonaa ja vuonna 1900 peräti 6,5 miljoonaa asukasta. Manchester kasvoi nopeasti Englannin toiseksi suurimmaksi kaupungiksi. Sen lisäksi Birmingham, Glasgow ja Liverpool kasvoivat valtaviksi tehdaskaupungeiksi. Näissä kaikissa oli 1800-luvun alussa 70 000 ja 1850-luvulla 300 000 asukasta, 1900-luvun alussa ne kaikki olivat jo miljoonakaupunkeja.

Manner-Euroopan teollistuminen

Manner-Euroopassa teollisen kehityksen johtavien maiden Belgian, Ranskan ja Saksan teollistuminen pääsi käyntiin vasta 1850-luvulla. Manner-Euroopan teollistumisen pahimman esteen muodostivat riittämättömät kuljetusyhteydet, sillä matkat olivat pitkiä eikä siellä ollut samanlaista kuljetuksiin sopivaa jokiverkostoa kuin Englannissa.

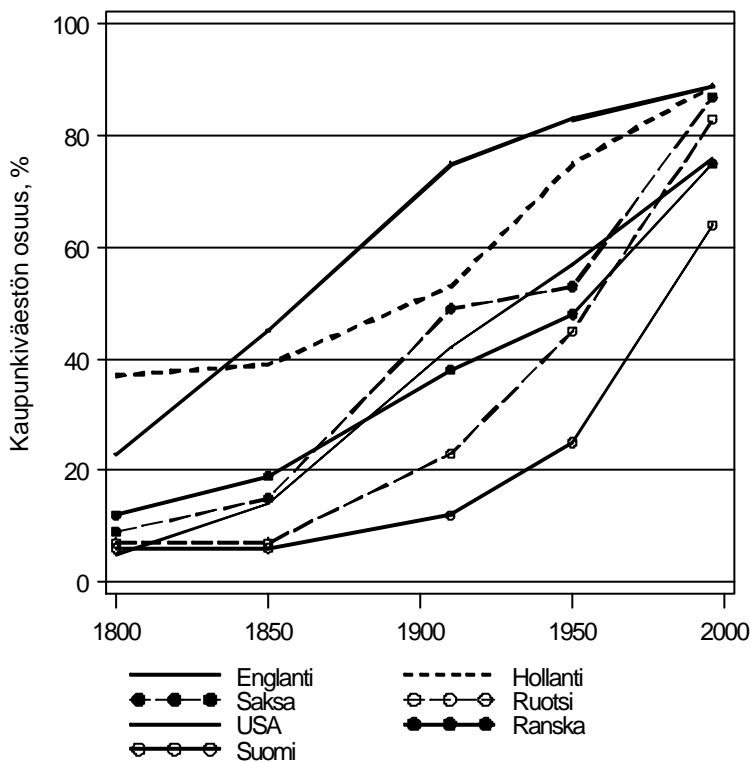
Teollistuminen käynnistyi Belgiassa, ja sinne rakennettiin myös mannermaan ensimmäinen höyryrautatie vuonna 1835. Ensimmäiset koneet puuvillateollisuutta varten tuotiin Manchesterista Gentiin vuonna 1801. Belgia oli Manner-Euroopan teollistunein maa aina 1800-luvun puoliväliin asti, kunnes Ranskan ja Saksan teollistuminen pääsi vauhtiin. Vuodesta 1870 lähtien Saksa nousi nopeasti Euroopan johtavaksi teollisuusmaaksi. Tähän vaikutti erityisesti Ruhrin teollisuusalueen kasvaminen jättiläismittoihin. Alueella oli suunnattomat määrät kivihiiltä, hyvät kulkuyhteydet ja vesivoimaa runsaasti tarjolla. Lisäksi alueelle rakennettiin kanavia sekä Saksan ensimmäiset rauta- ja moottoritiet. Ruhrin alueella oli 50 kilometrin säteellä 15 kaupunkia, joissa oli 1950-luvulla yhteensä 4,9 miljoonaa asukasta. Myös Saksan suurimmat kaupungit Berliini ja Hampuri kasvoivat teollistumisen myötä nopeasti. Sadassa vuodessa (1850 - 1950) Berliinin asukasluku kasvoi 400 000:sta 3,7 miljoonaan ja Hampurin 190 000:sta 1,6 miljoonaan.

Vuosisadan lopussa myös Sveitsi, Hollanti ja Pohjoismaat sekä vähän näiden jälkeen Italia, Espanja ja Portugali alkoivat teollistua. Sveitsin elintaso oli 1900-luvun alkuun mennessä jo Euroopan korkeimpia. Se vaurastui nopeasti erikoistumalla korkealaatuisiin, kalliisiin ja pitkälle jalostettuihin tuotteisiin. Myös Alankomaat, Tanska, Ruotsi ja Norja saavuttivat johtavat teollisuusmaat vuoteen 1914 mennessä. Talouden kasvua edesauttoi maiden sijainti rannikolla ja niiden kyky löytää johtavien teollisuusmaiden määräämiltä markkinoilta oma erikoisosaamisalueensa. Esimerkiksi

Rotterdam ja Amsterdam olivat tärkeitä satamakaupunkeja, joiden kautta kulki Keski-Euroopan kauppaa. Tanska puolestaan erikoistui maataloustuotteisiin. Myös Italian, Espanjan ja Portugalin suurimmat kaupungit teollistuivat ja kasvoivat nopeasti 1910-luvulta lähtien. Esimerkiksi Barcelonan väkiluku kasvoi vuosina 1850 - 1950 167 000:sta 1,4 miljoonaan. Italiassakin oli 1950-luvulla kolme miljoonakaupunkia: Rooma (1,7 milj.), Milano (1,4 milj.) ja Napoli (1,2 milj.).

Teollistumisen myötä vanhat suurkaupungit (pääkaupungit ja satamakaupungit) kasvoivat entisestään, mutta suurimpien kaupunkien joukkoon nousi myös aivan uusia kaupunkeja. Teollisuutta kehittyi erityisesti kaupunkeihin, jotka sijaitsivat kaupunkien välisten kulkuyhteyksien leikkauskohdissa, joki- ja järvoreittien sekä rautateiden varsilla. Myös satamakaupungit kasvoivat. Kaupungit erikoistuivat niin kaupassa kuin palvelutarjonnassa.

Kuvio 5.1: Kaupungistuminen eräissä maissa vuosina 1800 - 1996*. Lähde: Bairoch 1988 (vuodet 1800 - 1950), Tilastollinen vuosikirja (vuosi 1996).



* Huom. Kuviossa vuodet on yhdistetty suoralla viivalla, todellisuudessa jaksoihin sisältyy suuria vaihteluita.

Kaupunkiväestön huima kasvu johti ahtauteen, puutteellisiin asuinoloihin ja huonoihin hygieenisiin oloihin. Työläiset asuivat ahtaasti ja epäterveellisissä oloissa. Englannissa työväen asuntoalueet muodostuivat kaupunkien keskustoihin, Manner-Euroopassa puolestaan kaupunkien laidoilta. Tämä johtui ennen kaikkea siitä, että Englannissa teollisuutta syntyi uusiin kaupunkeihin ja muualla Euroopassa vanhoihin suurkaupunkeihin, joiden keskustat olivat jo rakennettuina.

Kaupunkilaisväestön osuus Euroopassa oli 1800-luvun alussa noin 12 prosenttia, kuten 100 vuotta aikaisemminkin. Merkittävä käänne kaupungistumisessa tapahtui vasta 1800-luvun jälkipuoliskolla, kun teollisuuden kehitys alkoi laajassa mitassa heijastua kaupunkien kasvuun. Niinpä 1910-luvulle mentäessä kaupunkilaisten osuus oli noussut jo 41 prosenttiin. Samassa ajassa kaupunkilaisten määrä nousi 28 miljoonasta 108 miljoonaan. Voimakkainta kaupungistuminen oli Ranskassa,

Belgiassa, Englannissa ja Sveitsissä. Vuonna 1910 kaupunkilaisten osuus näissä maissa oli 40 - 75 prosenttia.

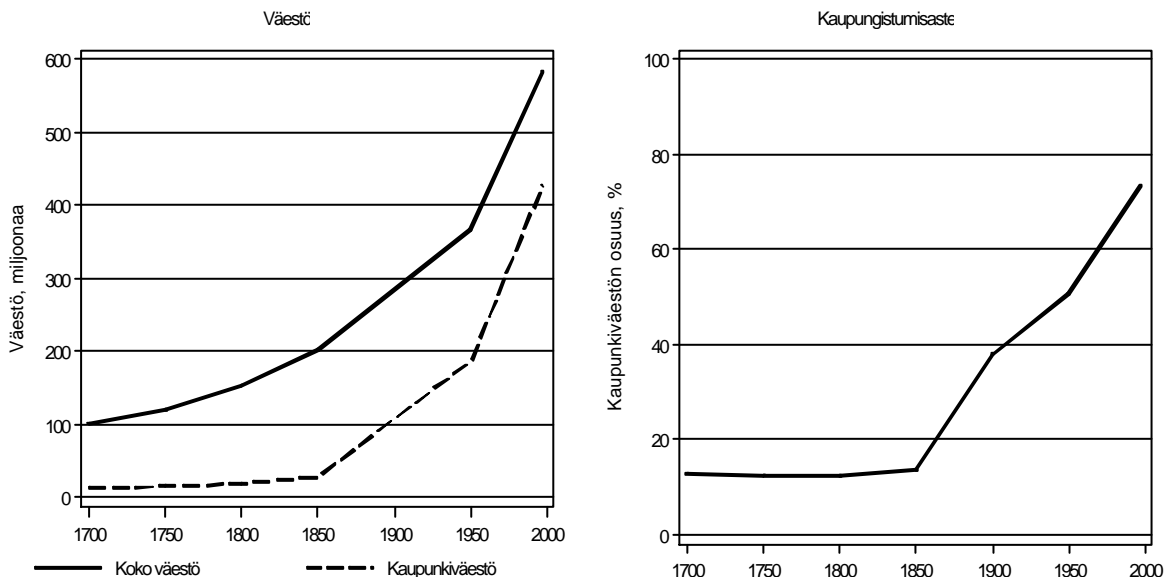
1900-luvun alussa suurimmat kaupungit Euroopassa olivat Lontoo (6,6 milj.), Pariisi (3,3 milj.) ja Berliini (2,4 milj.). Myös Venäjä oli saanut kaksi miljoonakaupunkia: Pietarin ja Moskovan. Vielä 50 vuotta aikaisemmin niissä oli ollut puoli miljoonaa asukasta.

Euroopan kaupunkien kehitys 1900-luvulla

Kaupungistuminen jatkui Euroopassa nopeana aina toiseen maailmansotaan asti. Erityisesti suurien kaupunkien väkiluku kasvoi entistä huimempaa vauhtia. Kun 1850-luvulla Euroopassa oli kaksi miljoonakaupunkia: Lontoo (2,3 miljoonaa) ja Pariisi (1,3 miljoonaa), sata vuotta myöhemmin miljoonakaupunkeja oli jo 22. Vuonna 1950 Lontoon asukasluku lähenteli 9 miljoonaa, Pariisin 6 miljoonaa ja Moskovan sekä Ruhrin alueen 5 miljoonaa. Myös Berliini, Leningrad, Manchester ja Birmingham olivat yli 2 miljoonan asukkaan kaupunkeja.

Kaupunkien väkiluvun lisäksi kaupunkien pinta-alat kasvoivat, kun kaupunkien sisäisen liikenteen kehittyminen raitiovaunujen, rautateiden ja metron ansiosta mahdollisti asutuksen leviämisen yhä laajemmalle alueelle. Toisen maailmansodan jälkeen kaupungit alkoivat kasvaa myös ylöspäin, kun rakennustekniikan kehittyminen ja hissit mahdollistivat yhä korkeampien rakennusten rakentamisen. Keskustojen maan arvo nousi nopeasti, ja asuinrakennukset väistyivät liike- ja toimistorakennusten tieltä kauemmaksi keskustoista. Esimerkiksi Lontoon keskusta-alueella (Cityssä) oli 80 000 asukasta vuonna 1880, mutta vuonna 1950 asukkaita oli enää vain noin 5 000.

Kuvio 5.2: Euroopan koko väestö ja kaupunkiväestö sekä kaupungistumisaste vuosina 1700 - 1996* (Venäjää lukuun ottamatta). Lähde: Bairoch 1988 (vuodet 1700 - 1950); Tilastollinen vuosikirja (vuosi 1996).



* Huom. Kuviossa vuodet on yhdistetty suoralla viivalla, todellisuudessa jaksoihin sisältyy suuria vaihteluita.

Kaupunkien räjähdysmäinen kasvu aiheutti monia yhteiskunnallisia ja terveydellisiä ongelmia. Rakentaminen oli edennyt kaoottisesti, asuminen oli ahdasta, kulkutaudit levisivät ja lapsikuolleisuus oli korkea. Kaupunkien ongelmana olivat myös riittämätön kunnallistekniikka sekä

liikenteen ja teollisuuden tuomat saasteet. Kapeat kadut eivät riittäneet kasvavalle liikenteelle ja uudet liikennemuodot, kuten rautatiet, vaativat paljon tilaa. Ongelmien ratkaisemiseksi kaupunkien rakennetta alettiin tarkastella kokonaisuutena ja syntyi uusi soveltavan tieteen ala: kaupunkisuunnittelu. Esimerkiksi vuonna 1944 laadittiin suunnitelma koko Suur-Lontoon alueelle (*Greater London Plan*). Suunnitelman mukaisesti noin 50 kilometrin etäisyydelle keskustasta vuosina 1945 - 1960 rakennettiin kahdeksan uutta kaupunkilähiötä (New Towns), joihin työmatkaliikenteen vähentämiseksi sijoitettiin myös toimistoja, kevyttä teollisuutta sekä liike- ja ostoskeskustoja. Satelliittikaupungeista tuli vallitseva trendi kaupunkisuunnittelussa niin muualla Euroopassa kuin Yhdysvalloissakin.

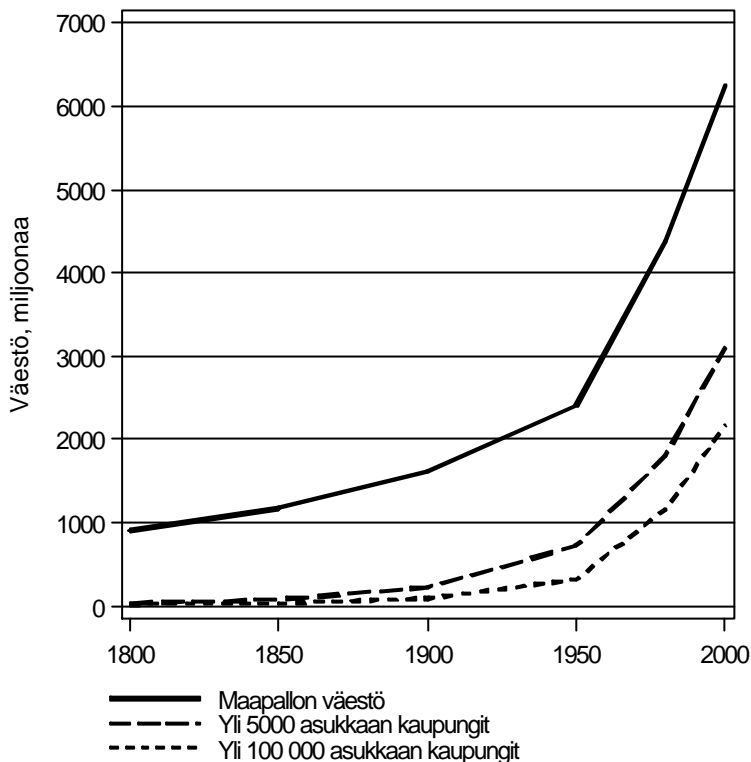
Pariisissa asukasluvun kasvu jatkui voimakkaana kauemmin kuin useimmissa muissa läntisissä suurkaupungeissa. Vuosien 1850 - 1950 välisenä aikana Pariisi veti Ranskan väkiluvun kasvun lähes kokonaan. Vuonna 1975 suurkaupunkialueella asui jo kuudesosa Ranskan asukkaista. Kaupungin ulkopuolisia esikaupunkialueita alettiin rakentaa vasta 1960-luvulla, ja myös niihin liittyi ongelmia. Usein esikaupunkien asuntoja ja asuinympäristöjä pidettiin laadultaan huonoina ja niissä ei ollut riittävästi julkisia palveluja. Lisäksi suuri osa esikaupungeissa asuvista työskenteli keskustassa, ja tämä aiheutti edestakaista työmatkaliikennettä ja valtavia liikenneruuhkia.

Monissa eurooppalaisissa kaupungeissa keskustojen merkitys alkoi uudelleen korostua 1980 - 1990-luvuilla vuosikymmenien esikaupungistumisen jälkeen. Samaan aikaan useassa suurkaupungissa väestönkasvu kääntyi jälleen nousuun 1970-luvun hitaamman vaiheen jälkeen. Kaupunkisuunnittelussa korostui historiallisen rakennuskannan säilyttäminen ja kaupunkirakenteen eheyttäminen. Kaupunkisuunnittelussa keskityttiin entistä enemmän kaupunkien keskustoihin, ja keskeisenä tavoitteena oli palauttaa asumista keskustaan sekä kehittää julkista liikennettä.

1900-luvun loppupuolella suurten kaupunkien kasvua kiihdyttivät mm. teollisuusyhteiskunnan muuttuminen palveluyhteiskunnaksi, informaatioteknologian nopea kehitys sekä globalisaatio. Kansainvälisten suuryritysten maailmanlaajuinen toiminta heijastuu kaupunkien rooliin ja kasvuun. Tuotantoprosessien työvaiheet voidaan sijoittaa eri puolille maapalloa työvoimakustannusten ja osaamisen mukaan mahdollisimman edullisille alueille. Eri alueet voivat erikoistua prosessin eri vaiheisiin.

Talouden globalisoituminen on lisännyt alueiden erikoistumista entisestään ja kasvattanut ennen kaikkea metropoleja, joille keskittyvät rahoitusalan ja liike-elämän palvelujen työpaikat sekä johtavat tuotanto- ja innovaatioyritykset. Metropolialueet toimivat uusien tuotteiden merkittävinä markkina-alueina, niillä on työvoimaa sekä hyvät viestintä- ja liikenneyhteydet. Metropolialueet ovat koko ajan entistä enemmän taloudellisesti riippuvaisia toisistaan. Vuosituhannen vaihteessa maailmantalouden johtavina kaupungeina pidetään yleisesti New Yorkia, Tokiota ja Lontoota.

Kuvio 5.3: Väestö maapallolla ja kaupungeissa vuosina 1800 - 2000 (vuosi 2000 on arvio, joka on tehty 1980-luvun alussa). Lähde: Brunn ja Williams 1983.



Yhdysvaltojen kaupungistuminen

Yhdysvalloissa teollinen kehitys tapahtui vielä nopeammin kuin Euroopassa. Ensimmäinen puuvillatehdas tuli Yhdysvaltoihin jo 1790-luvulla ja sata vuotta myöhemmin Yhdysvallat oli jo maailman johtava teollisuusmaa. Nopeaan kehitykseen vaikuttivat monet tekijät. Tekniikan nopea edistyminen, maan valtava koko sekä ilmaston ja luonnonvarojen vaihtelevuus mahdollistivat voimakkaan alueellisen erikoistumisen. Yhdysvaltoihin kehittyi suuri sisämarkkina-alue, josta puuttuivat lähes kokonaan keinotekoiset kaupan esteet.

Talouden kasvun eräs tärkeä edellytys oli voimakas väestönkasvu. Yhdysvalloissa oli vuonna 1870 lähes 40 miljoonaa asukasta, vuonna 1915 asukasluku oli noussut jo yli 100 miljoonaan. Siirtolaisuuden ohella väestönkasvu perustui suureen luonnolliseen väestön lisääntymiseen.

Vuosien 1850 - 1890 välisenä aikana maan teollisuustyöpaikkojen osuus kaikista työpaikoista kasvoi 9 prosentista 19 prosenttiin. Teollisuuden nopeasta kasvusta huolimatta Yhdysvallat pysyi koko 1800-luvun maatalousmaana. 1980-luvulla maatalousväestön osuus oli enää vain 4 % koko maan väestöstä. 1900-luvun loppupuolella kaupunkien kehitykseen eräs voimakkaimmin vaikuttaneista tekijöistä oli työpaikkojen siirtyminen teollisesta tuotannosta palvelusektorille. Vuodesta 1947 vuoteen 1985 Yhdysvalloissa teollisuuden työpaikkojen osuus väheni 45 prosentista 28 prosenttiin. Samana aikana palvelusektorin työpaikkojen osuus kasvoi 55 prosentista 72 prosenttiin. Voimakkaimmin kasvavia toimialoja olivat vähittäiskauppa, palvelut, sekä rahoitus-, kiinteistö- ja vakuutusalat.

Yhdysvaltojen kaupungistuminen oli nopeaa 1800-luvun puolivälistä lähtien aina 1930-luvulle asti. 1800-luvun alussa kaupungeissa asui vain 6 prosenttia väestöstä, kun taas 1930-luvulla kaupunkilaisväestön osuus oli noussut jo 56 prosenttiin.

Vuonna 1810 Yhdysvalloissa oli vain neljä yli 10 000 asukkaan kaupunkia: New York, Philadelphia, Baltimore ja Boston. Ne olivat kaikki kauppa- ja satamakaupunkeja itärannikolla, ja ne olivat kasvaneet amerikkalaisen laivanrakennusalan nousukautena. Nämä neljä suurinta kaupunkia säilyvät suurimpina aina neljänkymmenen vuoden ajan, kunnes uusien teollisuuskaupunkien ja metropolialueiden räjähdysmäinen kasvu alkoi. Vuonna 1850 maassa ei ollut vielä yhtään miljoonakaupunkia, sillä New Yorkissa, maan suurimmassa kaupungissa, asukkaita oli vain 700 000. Vuonna 1890 miljoonakaupunkeja oli jo kolme: New York (2,5 milj.), Chicago (1,1 milj.) ja Philadelphia (1 milj.). Neljässäkymmenessä vuodessa New Yorkin asukasluku oli kasvanut yli kolminkertaiseksi ja Philadelphian asukasluku kahdeksankertaistui, mutta kaikkein nopeinta kasvu oli siis uusissa teollisuuskaupungeissa: Chicagon, Detroitin, Clevelandin, Pittsburghin ja Los Angelesin väkiluku kasvoi vuosien 1850 ja 1890 välisenä aikana keskimäärin 18-kertaiseksi. Chicago oli ensimmäinen kaupunki, joka pystyi kilpailemaan kasvusta itärannikon suurten satamakaupunkien kanssa. Vuonna 1890 se oli maan toiseksi suurin kaupunki. Vuoteen 1930 mennessä kaikki suurimmat kaupungit olivat miltei yksinomaan teollisuuskaupunkeja.

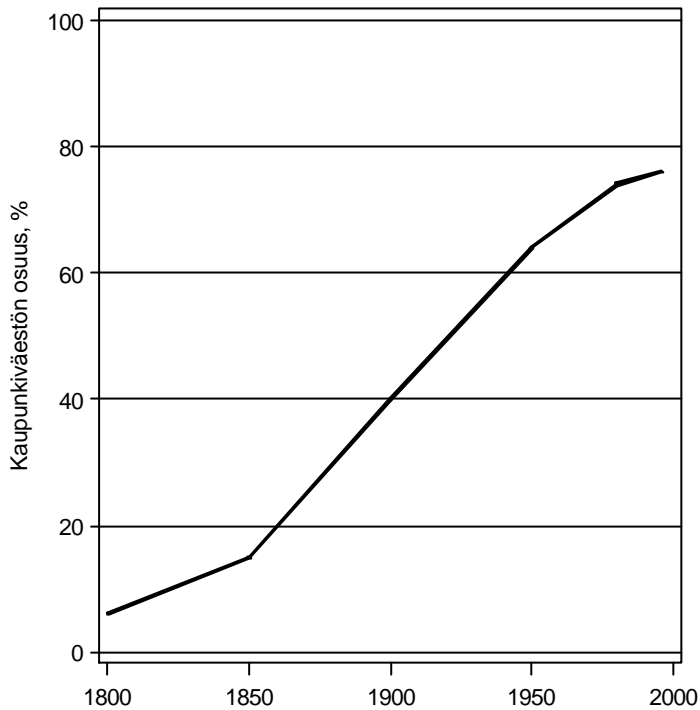
Yhdysvaltojen valtavat etäisyydet maan sisällä edellyttivät hyviä liikenneyhteyksiä. Rautateiden rakentaminen aloitettiin 1830-luvulla, ja kymmenessä vuodessa maassa valmistui rautateitä enemmän kuin rakennettiin yhteensä koko Euroopassa. Rautatiet rahoitettiin eurooppalaisella pääomalla ja rakennettiin Euroopasta ostetuilla koneilla.

Kaupunkien kasvu edellytti kaupunkien sisäisen liikenteen kehittymistä, ja liikkumisen nopeutuminen puolestaan mahdollisti kaupunkien pinta-ala kasvun. Vielä 1850-luvulla suurin osa kaupungin sisäisistä matkoista tehtiin jalan, mutta 1890-luvulla käytössä oli sähköiset raitiotiet. Eräs tärkeä tekijä kaupunkien kasvulle oli rakennustekniikan kehittyminen. Kaungit alkoivat kasvaa ylöspäin, kun hissit, nostokurjet ja teräsrakenteet mahdollistivat pilvenpiirtäjien rakentamisen. Ensimmäisessä ”pilvenpiirtäjä” valmistui Chicagoon vuonna 1885. Rakennuksessa oli kymmenen kerrosta.

Lamavuosina ja toisen maailmansodan aikana (1930 - 1940-luvuilla) kaupungistuminen Yhdysvalloissa hidastui. Sotien jälkeen suuret metropolialueet kasvoivat nopeasti, kun taas teollisuuskaupunkien kasvu oli selvästi hitaampaa. 1970-luvulla kehitys kääntyi päinvastaiseksi, sillä ensimmäisen kerran Yhdysvaltojen historian aikana metropolialueiden kasvu hidastui jopa alle muiden kaupunkien vauhdin. Joidenkin metropolialueiden väkiluku jopa väheni.

Useimmat Yhdysvaltain kaupungeista olivat tuotantokeskuksia. Elinkeinorakenteen ja aluerakenteen muutokset muuttivat kaupunkien välistä kilpailuasetelmaa. Metropolialueiden kasvu taantui, kun kaupungeja yhdistävän valtatieverkoston (Interstate highway system) rakentaminen laski kuljetuskustannuksia ja osa runsaasti työvoimaa tarvitsevasta teollisuudesta siirtyi matalamman palkkatason alueille metropolien ulkopuolelle. Myös energian ja raaka-aineiden hinnannousu 1970-luvulla lisäsi öljyteollisuuden ja kaivosteollisuuden työpaikkoja muualla kuin metropolialueilla. Metropolialueiden ulkopuolelle muutettiin myös parempien asuinympäristöjen takia pois metropolien ruuhkista ja rikollisuudesta. Väestön lisääntyessä ja tulojen kasvaessa työpaikat lisääntyivät nopeasti myös vähittäiskaupassa ja muilla palvelualoilla. Metropolialueiden kasvu kiihtyi uudelleen 1980-luvulla. Erityisesti eteläisten (esim. Atlanta, Dallas ja Houston) ja läntisten (esim. Los Angeles, San Diego ja San Francisco) metropolien kasvu oli nopeaa.

Kuvio 5.4: Yhdysvaltojen kaupungistumisaste vuosina 1800 - 1996. Lähde: Vuodet 1800 - 1980 O'Sullivan 2000, vuosi 1996 Tilastollinen vuosikirja.



* Huom. Kuviossa vuodet on yhdistetty suoralla viivalla, todellisuudessa jaksoihin sisältyy suuria vaihteluita.

Kirjallisuus

”Läntisen kaupungistumisen historia” perustuu pääasiassa seuraaviin lähteisiin:
 Bairoch 1988, Cameron 1995, Clark (toim.) 1993, Brunn & Willimas 1983, Hohenberg 1985,
 O’Sullivan 2000, de Vries 1984, Yeung 1997.

Suomen kaupungistumisen historia

Agraariset kauppakaupungit

Kaupungit keskiajalla

Keskiajalla Suomessa oli kuusi kaupunkia. Maan vanhin kaupunki Turku perustettiin 1200-luvun lopulla. Viipuri, Porvoo ja Ulvila perustettiin 1300-luvun puolivälin jälkeen sekä Rauma ja Naantali 1400-luvulla. Kaikki keskiaikaiset kaupungit sijaitsivat rannikolla, jonne Suomen kauppaa ja asutus oli keskittynyt. Turku, Porvoo ja Viipuri kasvoivat linnan suojissa. Naantali ja Rauma olivat puolestaan luostarikaupunkeja.

Suomessa kaupungit eivät syntyneet vähitellen luonnollisen kehityksen seurauksena vaan ne perustettiin. Ruotsin kruunu myönsi kaupunkioikeuksia omien taloudellisten tavoitteidensa mukaisesti. Kaupunkioikeuksia annettiin paitsi vanhoille kauppapaikoille myös alueille, joiden toivottiin kehittyvän kaupan keskuksiksi. Sen sijaan Pohjanmaan rannikon kauppapaikat eivät kaupunkioikeuksia saaneet, sillä kruunu halusi turvata Tukholman ja Turun aseman kaupankäynnissä. Suomeen vakiintui saksalaisten kauppiaiden tuomana eurooppalainen kaupunkimuoto, jossa kaupungeilla oli itsehallinto, mutta kruunu määritteli perustamisen yhteydessä myönnettyissä kaupunkioikeuksissa (privilegioissa) kaupungin hallintotavan, kauppaoikeudet, elinkeinot sekä erilaiset verot ja vapaavuodet veroista. Samalla kruunu luovutti kaupungille siihen kuuluvat maa-alueet. Kaupunkioikeuksia uusittiin aika ajoin, varsinkin silloin, kun hallitsija ja samalla usein myös kruunun kaupunkipolitiikka muuttui.

Sen lisäksi, että kaupungeille annettiin niiden perustamisen yhteydessä kaupunkioikeudet, myös kaupunkien asukkaiden tuli saada lupa kaupungissa asumiseen. Kaupunkien porvareilla oli porvarioikeuksien myötä oikeus asua kaupungissa, käydä kauppaa ja tehdä käsitöitä. Lisäksi heillä oli oikeus valita keskuudestaan raati ja raastuvanoikeus. Porvareiden velvollisuuksia oli puolestaan veronmaksu sekä osallistuminen palosuojeluun, yövartiointiin, kaupungin puolustamiseen sekä kruunun sotapalvelukseen. Aina 1400-luvulle asti suurin osa kaupunkien porvareista oli saksalaisia kauppiaita. Myös useimmat aatellisista olivat saksalaisia tai ruotsalaisia.

Koko keskiajan Itämeren kauppaa oli Hansaliiton hallussa ja niinpä Suomenkin vähäinen ulkomaankauppa suuntautui pääasiassa hansakaupunkeihin, erityisesti Tallinnaan. Suomesta vietiin muun muassa turkiksia, viljaa, karjatuotteita ja kalaa. Tärkein tuontitavara oli puolestaan suola. Suomen tuotteet oli vietävä ulkomaille joko Turun tai Tukholman kautta, kuten Maunu Eerikinpojan kaupunkilaissa (1350-luvulla) oli säädetty, mutta käytännössä ulkomaankauppaa kävivät Turun porvareiden lisäksi papit ja aatelliset, jotka vaihtoivat talonpojilta veroina saatuja tuotteita ylellisyystuotteisiin ja sotatarvikkeisiin. Vilkasta kauppaa kävivät myös rannikon talonpojat, jotka purjehtimiskielloista huolimatta kävivät vaihtamassa tuotteitaan Tukholmassa, Tallinnassa ja muissa hansakaupungeissa. On arvioitu, että Suomesta viedyistä tuotteista vain noin 60 % olisi kulkenut Turun porvareiden kautta. Ulkomaankaupan lisäksi kruunu säätteli sisämaan kauppaa. Eri kaupunkien porvareille jaettiin kauppa-alueet, joilla kaupankäynti oli sallittua. Sen sijaan talonpoikia kauppa-alueet eivät sitoneet, vaan he saivat asioida missä tahansa kaupungissa. (Gardberg 1981.)

Kauppakaupungit (1500-luku)

Suomen kaupunkien kehitykseen 1500-luvulta aina uudelle ajalle asti vaikutti erityisesti Hansaliitto ja Ruotsin kruunu. Ruotsin hallitsijat eivät olleet juurikaan panostaneet Suomen kaupunkien kehittämiseen niiden perustamisen jälkeen, mutta Kustaa Vaasan (1523 - 1560) talouspolitiikassa kaupungeilla oli keskeinen rooli. Hän pyrki keskittämään kaupankäynnin suurimpiin kaupunkeihin hyvin voimallisilla keinoilla, kaupunkeja lakkauttamalla ja muuttokäskyillä.

Kaupunkien porvareiden valituksista huolimatta ulkomaankauppaoikeuksia ei annettu muille kuin Tukholmalle ja Turulle. Sen sijaan Tallinnan kilpailijaksi perustettiin Helsinki vuonna 1550. Asukkaat tähän uuteen kaupunkiin saatiin Ulvilasta, Raumalta, Porvoosta ja vasta perustetusta Tammisaaresta pakottamalla niiden porvareita muuttamaan Helsinkiin. Helsinki ei kuitenkaan kasvanut Kustaa Vaasan odotusten mukaisesti, eikä sen kaupankäynti yltänyt Turun tai Viipurin tasolle. Kustaa Vaasan suunnitelma oli alun perinkin ollut hyvin suureellinen, sillä Tallinna oli tuohon aikaan lähes 7 000 asukkaan kaupunki, jonka porvareilla oli pitkät kaupankäynnin perinteet ja vakiintuneet kauppasuhteet hollantilaisiin ja venäläisiin kauppiaisiin. Muutaman Helsingissä vietetyn vuoden jälkeen porvareille annettiin lupa palata vanhoihin kotikaupunkeihinsa ja Helsinki jäi vain noin 600 asukkaan pikkukyläksi. (Gardberg 1981.)

1500-luvun lopussa kaupungit olivat vielä hyvin pieniä. Agraaristen kauppakaupunkien kasvua rajoittivat erityisesti maatalouden alhainen tuottavuus ja huonot liikenneyhteydet. Oleellinen ero Eurooppaan verrattuna oli se, että Suomesta puuttui kuljetukseen soveltuva jokiverkosto, joten kaikki kuljetukset oli enimmäkseen hoidettava huonokuntoista ja harvaa maantieverkostoa pitkin. Matkat olivat pitkiä ja kuljettaminen kallista. Jos hämäläinen talonpoika vei viljaa Turkuun myytäväksi, hän joutui uhraamaan viljan kuljetukseen yhtä paljon työtä kuin sen kasvattamiseen. Maatalouden heikko tuottavuus esti erikoistumisen, huonot liikenneyhteydet haittasivat kaupankäyntiä ja kaupunkielinkeinoille oli huonot markkinat, sillä väestöä oli vähän ja sekä köyhää. Kaupungit olivat agraarisia, niiden asukkaat pitivät karjaa ja viljelivät maata. Erikoistuminen maaseudun ja kaupunkien, porvareiden ja talonpoikien tai eri paikkakuntien välillä oli vähäistä.

1500-luvun lopussa Suomen yhdeksässä kaupungissa asui 6 000 - 7 000 henkeä, 2 % koko maan väestöstä, eli saman verran kun asukkaita oli yksistään Tallinnassa tai Tukholmassa. Turussa asukkaita oli 2 000 - 3 000 ja Viipurissakin lähes 2 000, mutta muissa kaupungeissa asukasmäärä jäi muutamaan sataan. Turku oli paitsi suurin ja merkittävin kauppakaupunki myös maan hallinnollinen ja kirkollinen keskus.

Tapuli- ja maakaupungit (1600-luku)

Suomeen perustettiin 1600-luvulla peräti 21 uutta kaupunkia Suomen länsirannikolle, sisämaahan, Itä-Suomeen ja nykyisin Venäjään kuuluville alueille, jonka jälkeen kaupunkiverkko ulottui melko tasaisesti yli koko asutun Suomen.

1600-luvulla perustetut uudet kaupungit olivat:

- Suomen länsirannikolla: Tornio, Oulu, Raahen, Kokkola, Pietarsaari, Uusikaarlepyy, Vaasa, Kristiinankaupunki ja Uusikaupunki.

- Nykyisen Suomen sisämaassa: Kuopio, Kajaani, Hämeenlinna Brahea², Savonlinna, Lappeenranta ja Vehkalahti.
- Nykyisen Venäjän alueella: Sortavala, Salmi, Kurkijoki, Käkisalmi ja Taipale.

Kaupunkien perustaminen liittyi vallalla olleeseen merkantilistiseen kauppapolitiikkaan, jossa kaupankäyntiä keskitettiin entistä määrätietoisemmin kaupunkeihin, sillä vain siellä käydystä kaupasta kruunu sai tullit ja verot rahana. Merkantilismin tavoitteena oli viennin ja vientiteollisuuden suosiminen, tuonnin rajoittaminen ja korvaaminen kotimaisella tuotannolla sekä näiden toimien tuloksena mahdollisimman suuren vientiylijäämän saavuttaminen. Taustalla oli käsitys, että varallisuus on maailmassa vakio, jolloin taloudellinen kasvu on mahdollista ainoastaan kilpailijoiden kustannuksella. Merkantilismiin liittyi valtion voimakas ja yksityiskohtainen puuttuminen talouselämän toimintaan. Tavoitteena oli kansakunnan varallisuuden kasvattaminen.

Uusien kaupunkien tehtävänä oli valvoa laitonta maakauppaa ja talonpoikaispurjehduksia, koska pelkät säännökset ja kiellot eivät olleet tehonneet. Merkantilistiseen talouspolitiikkaan kuului myös ulkomaankaupan keskittäminen vain muutamiin kaupunkeihin. Vuoden 1614 kauppa- ja purjehdussäännöllä kaupungit jaettiin *tapuli- ja maakaupunkeihin*, joista vain tapulikaupungeilla oli oikeus ulkomaankauppaan. Aktiiviset tapulioikeudet sallivat kauppiaiden purjehtimisen ulkomaille ja passiiviset tapulioikeudet sallivat ulkomaalaisten tuotteiden tuonnin kaupunkiin. Kaupunkien tapulioikeuksia muutettiin moneen kertaan. Erilaiset kauppaoikeudet hyödyttivät tapulikaupunkeja maakaupunkien kustannuksella.

Täydet ulkomaankauppaoikeudet annettiin aluksi vain Viipurille ja Turulle, mutta myöhemmin myös Helsingille ja Porvoolle. Aktiiviset tapulioikeudet annettiin Tammisaarelle ja Porille sekä rajoitettuna Vaasalle ja Oululle. Vaasan ja Oulun noustessa tervakaupan ansiosta kilpailijoiksi etelän tapulikaupungeille, niiden oikeuksia rajoitettiin, ja niistä sai purjehtia vain Tukholmaan tai Turkuun. Tapulikaupunkeja vaurastutti erityisesti tervakauppa. 1600-luvun alussa Suomen tervakauppa kolminkertaistui ja Suomi nousi nopeasti Euroopan tärkeimmäksi tervanpoltoalueeksi. Pohjanmaalta terva vietiin muualle Eurooppaan Tukholman ja Itä-Suomesta Viipurin kautta. 1660-luvulla Viipuri nousikin Turun rinnalle suureksi vientisatamaksi. Turku säilytti asemansa maan tärkeimpänä tuontisatamana, mutta sen merkitys vientisatamana heikkeni sen jäädessä tervakaupan ulkopuolelle. Täydet tapulioikeudet omaavista kaupungeista ainoastaan Helsingin vienti ja tuonti oli vaatimatonta. Ulkomaankaupan lisäksi tapulikaupungit vaurastuivat kotimaankaupasta, koska talonpojat suosivat niitä maakaupunkien kustannuksella runsaamman tavaravalikoiman takia. Vanhoista kaupungeista ainoastaan Rauma ja Naantali olivat maakaupunkeja, ja ne kuihtuivat nopeasti kaupan vähentyessä. Koska useimmat uusista kaupungeista olivat maakaupunkeja, suuri osa niistä jäi vain muutaman sadan asukkaan kyläksi ja osa lakkautettiin pian perustamisensa jälkeen. Kaiken kaikkiaan kaupungeissa käytävää kauppaa vähensi vuonna 1622 käyttöön otettu ”pikkutulli”, joka kerättiin kaikista kaupunkiin tuoduista tuotteista. Niin talonpojat kuin kaupunkien porvaritkin vaihtoivat tavaroita mieluummin kaupunkien ulkopuolella välttyäkseen tullimaksuilta. (Nikula 1981.)

Kaupunkien jako tapuli- ja maakaupungeiksi synnytti hierarkisesti ja toiminnallisesti erilaisia kaupunkeja. Tähän vaikutti myös se, että läänijaon myötä osa kaupungeista korotettiin läänin pääkaupungiksi. Läänien keskukset ja rajat muuttuivat usein. Ainoastaan Turku ja Viipuri pysyivät koko vuosisadan lääniensä keskuksina.

² Brahea eli kituvaa elämää ja menetti myöhemmin kaupunkioikeutensa. Nykyisin sen paikalla on Lieksa.

1600-luvun lopussa Suomessa oli yhteensä 29 kaupunkia ja niissä oli noin 10 000 asukasta eli 3 % maan väestöstä. Suurimmat kaupungit olivat Turku, Viipuri, Helsinki ja Porvoo. Turun asukasluku oli 4000, muissa suurimmissa kaupungeissa asukasluku jäi viiteen sataan.

Vapaakaupunkeja (1700-luku)

1700-luvun alku kului vanhojen kaupunkien jälleenrakentamiseen, sillä varsinkin rannikkokaupungit olivat kärsineet Venäjän kanssa käydystä sodasta. Viipuri menetettiin Venäjälle ja sen tilalle läänin pääkaupungiksi ja tapulikaupungiksi perustettiin Hamina (1721) korvaamaan Viipurin menetys Itämeren kaupassa. Hamina oli *puolustuskaupunki*, joka rakennettiin meren ja järven väliin jäävälle kankaalle katkaisemaan Turku - Viipuri-maantie. Hamina nousikin nopeasti Suomen tärkeimmäksi ulkomaankauppakaupungiksi Turun ja Helsingin ohi. Kun Haminakin parikymmentä vuotta perustamisensa jälkeen menetettiin Turun rauhassa Venäjälle läänin pääkaupungiksi perustettiin Loviisa (1745).

Kaupunkien tärkein tehtävä oli tavaroiden välitys maaseudun ja kaupungin välillä. Valtaporvarit harjoittivat ulkomaankauppaa, pitivät tukkukauppaa ja olivat usein kaupungin manufaktuureiden, veneveistäjien ja pikitehtaiden osakkaina. Valtaporvarit olivat suuria työllistäjiä kaupungeissa. Pikkuporvaristoon kuului varsin kirjavaa joukkoa, jotka esimerkiksi ostivat ja teurastivat karjaa, suolasivat lihan ja veivät sitä ulkomaille. Ruokatavarakauppiaat puolestaan myivät elintarvikkeita avopuodeissa. Kauppiaiden lisäksi porvareihin kuului manufaktuurinharjoittajia, käsityöläisiä sekä veroporvareita, kuten aatelisia, virkamiehiä ja upseereita. Manufaktuurien ja teollisuuslaitosten perustajat olivat tavallisesti kaupungin omia porvareita. Vasta 1840-luvulta alkaen teollisuusyrittäjiä tuli myös kaupungin ulkopuolelta ja ulkomailta. Porvareiden lisäksi kaupungeissa oli kaupustelijoita, laivaston miehistöä, palkollisia sekä irtainta väkeä, kuten loisia, köyhiä ja leskiä. Palkolliset olivat määrällisesti merkittävä ryhmä. Heitä oli 1700-luvulla noin kolmannes kaikista ammatissa toimivista. Työläisiä ei kaupungeissa ollut vielä juuri ollenkaan. (Nikula 1981.)

Lähes kaikki Suomen kaupungit muistuttivat vielä pieniä kyliä, joissa suurin osa rakennuksista oli yksi- tai kaksikerroksisia puutaloja. 1700-luvun puolivälissä Suomessa oli kaiken kaikkiaan vain 47 kivirakennusta, jotka kaikki sijaitsivat Turussa yhtä Helsingin kivitaloa lukuun ottamatta.

1700-luvulla kaupunkien merkitys kaupan keskuksina kasvoi vapaamielisemmän kauppapolitiikan myötä; Pohjanmaan kauppapakko purettiin, tapulioikeuksia annettiin uusille kaupungeille, porvareiden kaupankäyntiä rajoittaneet kauppa-alueet poistettiin sekä viljan, perunan ja muutaman muun tuotteen kauppa vapautettiin maaseudulla. Lisäksi uusissa vasta perustetuissa kaupungeissa, kuten Tampereella (1779), Kuopiossa (1782) ja Kaskisessa (1785) annettiin vapautuksia ammatinharjoittamisessa. Tampere oli ensimmäinen *vapaakaupunki*, jossa oli vapaasti oikeus käydä kauppaa, tehdä käsitöitä ja harjoittaa manufaktuuriteollisuutta ilman ammattikuntapakkoa. Tampere oli myös ensimmäinen *manufaktuurikaupunki*: se perustettiin Tammerkosken varrelle, sillä koskivoiman ja ympäröivien pellavan- ja hampunviljelyn uskottiin houkuttelevan kaupunkiin teollisuutta. Ensimmäinen tehdas, Paperitehdas, tuli kaupunkiin vuonna 1783.

1700-luvun lopussa Suomen 29 kaupungissa oli 38 000 asukasta. Kaupungeissa asui noin 5 % koko maan väestöstä. Turku oli ylivoimaisesti suurin kaupunki 9 000 asukkaallaan. Helsingissä ja Oulussa asukkaita oli noin 3 000, Porissa, Vaasassa ja Porvoossa noin 2 000. Näiden lisäksi kahdeksassa kaupungissa väkiluku oli yli 1 000.

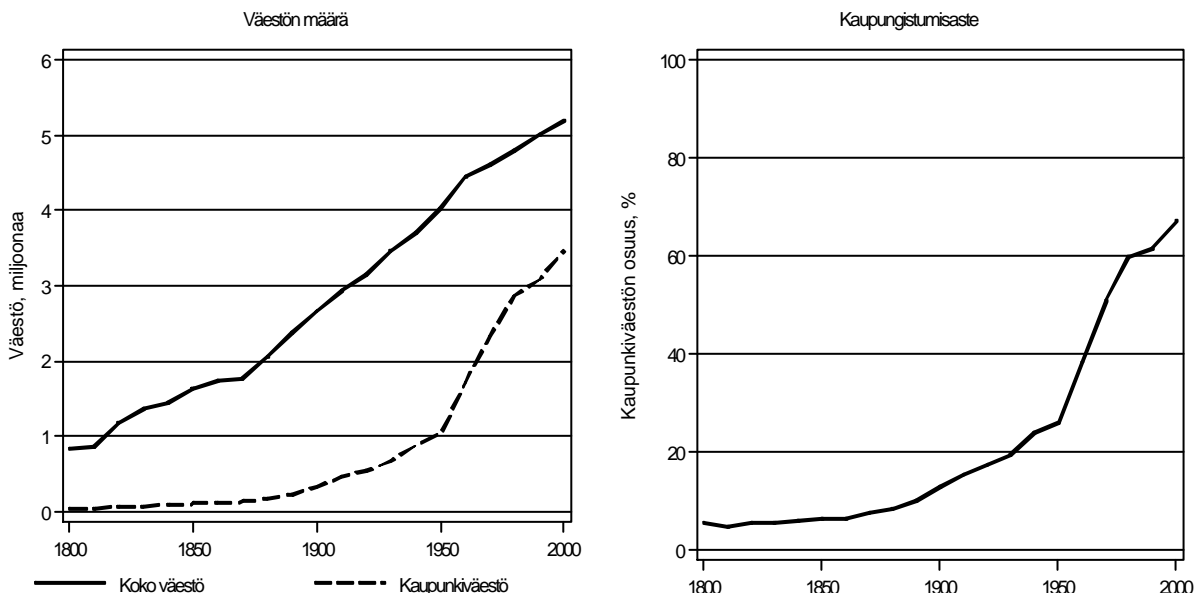
Helsinki pääkaupungiksi (1800 - 1850)

Uusi vuosisata alkoi jälleen useiden vanhojen kaupunkien uudelleenrakentamisella, sillä ahtaasti rakennetuissa kaupungeissa, joissa suurin osa rakennuksista oli lautakattoisia puutaloja, oli usein tuhoisia tulipaloja. On arvioitu, että suomalaiset puukaupungit paloivat lähes kokonaan keskimäärin 30 - 40 vuoden välein. Vuonna 1827 Pohjoismaiden kaikkein aikojen suurimmassa kaupunkipalossa tuhoutui yli 2 500 rakennusta eli suurin osa Turku. Tulipaloja oli myös useissa muissa kaupungeissa, esimerkiksi Hamina ja Oulu paloivat kumpikin 1800-luvulla peräti kolme kertaa.

Vuonna 1809 Suomen siirtyessä Ruotsilta Venäjän alaisuuteen siitä tuli autonominen suurruhtinaskunta. Pääkaupunki siirrettiin Helsinkiin vuonna 1812, koska Turun ajateltiin olevan liian lähellä vanhaa emämaata Ruotsia. Aina vuosisadan puoliväliin asti valtion varoja kului uuden pääkaupungin mittaviin asemakaava- ja rakennustöihin, sillä Helsinki oli pääkaupungiksi tullessaan 4 000 asukkaasta huolimatta varsin agraarinen kaupunki ja lisäksi noin kolmannes kaupungista oli tuhoutunut vuoden 1808 tulipalossa. Sisämaan kauppaa ja asukkaiden toimeentuloa vahvistamaan perustettiin 1800-luvun puolivälissä vain neljä uutta kaupunkia (Jyväskylä, Mikkeli, Heinola ja Joensuu). Useimmat niistä jäivät merkitykseltään ja väestöltään hyvin vähäisiksi, vain muutaman sadan asukkaan kyliksi.

1800-luvun puolivälissä Suomen kaupungeissa oli noin 100 000 asukasta, 6 % koko väestöstä. Pääkaupungiksi tulonsa jälkeen Helsinki alkoi kasvaa nopeasti ja vuosisadan puolivälissä se oli noussut maan suurimmaksi kaupungiksi 20 000 asukkaallaan. Turussa asui 17 000, Viipurissa 8 000 sekä Oulussa ja Porissa 6 000 asukasta.

Kuvio 5.5: Suomen väkiluku sekä kaupunkien ja kauppaloiden väkiluku (1000 asukasta) ja kaupungistumisaste (%) vuosina 1800 - 1999. Lähteet: Vattula 1983 (vuodet 1800 - 1970), Tilastollinen vuosikirja (vuodet 1980 - 2000).



Teollisuus- ja palvelukaupungit

Teollisuuskaupunkien synty (1850 - 1917)

Suomessa teollistuminen ja kaupunkien kasvu lähti liikkeelle sen jälkeen, kun teollisuuden ja kaupan rajoituksia poistettiin vallalla olleen liberaalin talouspolitiikan mukaisesti. Lisäksi maatalouden työmenetelmien kehittyminen ja väestönkasvu vapauttivat työvoimaa kasvavan teollisuuden tarpeisiin. Liikenneyhteyksien paraneminen puolestaan teki mahdolliseksi työvoiman ja tavaran liikkumisen.

Viisisataa vuotta kestänyt kaupunkikeskeinen kauppapolitiikka päättyi vuonna 1859, kun kauppojen perustaminen sallittiin maaseudulle. Kauppojen lisääntymisellä maaseudulla ja kaupungeissa oli vaikutusta maan taloudelliseen kasvuun. Täydellisen elinkeinovapauden (1879) jälkeen ammatinharjoittaminen, sopimuksen teko, omistaminen sekä työvoiman liikkuminen oli täysin vapaata. Teollisuus kasvatti asutuskeskuksia, mutta samalla asutuskeskusten kasvu vahvisti teollisuutta sekä lisäsi yhteiskunnallista työnjakoa.

Suomen teollistumista edistivät tekninen kehitys ja laajentuneet markkinat. Tehtaiden syntyyn puolestaan vaikutti rahoitustoiminnan kehittyminen ja sen myötä lainansaannin helpottuminen. Merkittävin käänne Suomen teollisessa kehityksessä oli höyryvoiman käyttöönoton salliminen sahateollisuudessa vuonna 1856. Sahatavarasta tuli nopeasti Suomen tärkein vientituote ja uusia höyrysafoja perustettiin pääasiassa merenrannan jokisuihin esimerkiksi Vaasaan, Pietarsaareen ja Kotkaan. Suurteollisuuden edelläkävijä myös Suomessa oli tekstiiliteollisuus, ja tekstiilitehtaat kuuluivat maan suurimpien teollisuuslaitosten joukkoon. Suomen ensimmäinen puuvillatehdas perustettiin Tampereelle vuonna 1820. (Suomen taloushistoria, osa 2, 1982.)

Puuvillateollisuuden voimakkaasti laajentuessa 1840 - 1850-luvuilla Tampereesta tuli Suomen merkittävin *tekstiiliteollisuuskaupunki*. Finlaysonin puuvillatehtaan lisäksi siellä oli verkatehdas sekä maan ainoa pellavatehdas. Puuvillatehtaita perustettiin myös Turkuun, Vaasaan ja Forssaan ja verkatehtaita puolestaan Hämeenlinnaan, Hyvinkäälle ja Helsinkiin. Teollisuuden sijoittumiselle tärkeitä tekijöitä olivat koskivoiman saanti sekä liikenneyhteydet raaka-aineiden ja valmiiden tuotteiden kuljettamiseksi.

Rautatien tulolla Suomeen oli tärkeä merkitys teollistumiselle, väestön liikkumiselle ja kaupunkien kasvulle, sillä maantieteyhteydet olivat edelleen heikot. Ensimmäinen rautatie avattiin Helsingin ja Hämeenlinnan välille vuonna 1862. Sen jälkeen rataverkkoa rakennettiin ahkerasti, vuonna 1920 rautatietä oli jo 4 000 km. Rautatie mahdollisti työvoiman liikkuvuuden sekä tehtaiden perustamisen kustannusten kannalta edullisille paikoille lähelle raaka-aineita.

Riihimäeltä Pietariin kulkevan rautatien valmistuminen vuonna 1870 avasi Venäjän markkinat Suomen teollisuudelle. Itä-Suomen teollisuudelle ja kaupalle merkittävä hanke oli Saimaan kanavan rakentaminen, sillä puutuotteiden kuljetukseen käytettiin uutta. Vajaassa vuosikymmenessä kanavan rakentamisen jälkeen alueen sahatavaran vienti kolminkertaistui, Viipurin kauppalaivasto nelinkertaistui ja kanavan vaikutusalueelle syntyi runsaasti uutta teollisuutta. (Suomen taloushistoria, osa 2, 1982.)

Teollistumisen myötä osa vanhoista kaupungeista kasvoi nopeasti, mutta useimmat jäivät edelleen pieniksi agraareiksi kauppakaupungeiksi. Tampereesta tuli 1800-luvulla maamme teollistunein kaupunki. Vuosien 1850 - 1900 välisenä aikana sen väkiluku kasvoi 3 000:sta 36 000:een. Muita nopeasti teollistuvia kaupunkeja olivat mm. Turku, Viipuri, Pori, Oulu, Vaasa ja Helsinki. Kaupunkien asemakaavoitettujen alueiden ja rajojen ulkopuolelle muodostui esikaupunkialueita, kun kaupunkieihin muuttava työväestö haki väljempää ja halvempia asumisvaihtoehtoja kuin mitä kaupungit tarjosivat. Ensimmäinen esikaupunkiliitos toteutettiin Tampereella vuonna 1877, kun keskustan läheisyyteen syntynyt 7000 asukkaan Kyttälän alue liitettiin kaupunkiin. Vuosisadan alussa Helsingin esikaupungeissa asui jo lähes 22 000 asukasta.

Sen lisäksi, että vanhat kaupungit kasvoivat, syntyi aivan uusia kaupunkimaisia asutuskeskuksia liikenneväylien risteyskohtiin ja tehtaiden ympärille. Esimerkiksi Lahti kehittyi Pietarin rautatien ja Päijänteen vesitien risteyskohtiin sekä Riihimäki, Hyvinkää, Kouvola ja Seinäjoki rautateiden risteyskohtiin. Forssa, Valkeakoski, Kuusankoski, Varkaus ja Kotka puolestaan kasvoivat asutus-, liike- ja kauppakeskuksiksi vesivoiman ääreen syntyneen teollisuuden ansiosta. Teollisuuden lisäksi asukkaita työllistivät palveluammattit. Kotkaa ja Lahtea lukuun ottamatta edellä mainituista asutuskeskuksista tuli hallinnollisesti kauppaloita vasta 1920- ja 1950-luvuilla ja kaupunkeja 1960-luvulla. Kotka sai kaupunkioikeudet vuonna 1879, Lahdesta tehtiin ensin kauppala ja pian sen jälkeen kaupunki vuonna 1905. Lahti olikin ensimmäinen kaupunki Suomessa, joka oli kasvanut urbaaniksi, noin 3000 asukkaan taajamaksi, ennen virallisten kaupunkioikeuksien saamista. Näiden lisäksi 1800-luvun jälkipuoliskolla perustettiin kolme uutta satamakaupunkia; Maarianhamina, Kemi ja Hanko, sekä maan ensimmäiset kauppalat; ensin Ikaalinen ja Iisalmi ja vähän myöhemmin Nurmes, Salo ja Vammala. Kauppalat kuuluivat hallinnollisesti ja oikeudellisesti maaseutuun, mutta niillä oli eräitä kaupunkien taloudellisia oikeuksia. (Suomen kaupunkilaitoksen historia, osa 2, 1983.)

Itsenäisyyden ajan alussa Suomen 37 kaupungissa oli yhteensä yli 500 000 asukasta. Kaupunkilaisten osuus väkiluvusta kasvoi vuosien 1860 ja 1920 välisenä aikana 6 %:sta 16 %:iin. Muihin Pohjoismaihin verrattuna kaupunkilaisten osuus oli edelleen vähäinen, sillä esimerkiksi Ruotsissa kaupungeissa asui 25 % ja Tanskassa yli 40 % väestöstä vuonna 1920. Helsingin nopeaan kasvuun 186 000 asukkaan kaupungiksi vaikuttivat erityisesti sen korottaminen maan pääkaupungiksi ja tätä seurannut mittava julkinen rakentaminen sekä rautatieyhteyden rakentaminen muualle Suomeen ja Venäjälle.

Teollisuuden ja kaupunkien kasvu (1917 - 1950)

Teollistuminen eteni Suomessa muiden Länsi-Euroopan maiden jäljessä ensimmäiseen maailmansotaan asti. Sotien välisenä aikana, itsenäisyyden ensimmäisinä vuosikymmeninä, teollistumisen vauhti kiihtyi. Uudet teollisuuslaitokset keskittyivät suurelta osin Etelä-Suomeen.

Merkittävä tekijä teollistumiselle oli kotimaisen sähkön yleistymisen, sillä vuonna 1929 valmistunut Imatran voimala tuotti energiaa enemmän kuin muut vesivoimalat yhteensä. Maailmansotien välisenä aikana Suomen teollisuus kehittyi jopa selvästi nopeammin kuin muissa Pohjoismaissa. Suomesta vietiin pääasiassa vain puuta ja paperia. 1930-luvun loppuun mennessä metsäteollisuuden osuus oli jo 85 % maan viennistä ja Suomesta oli tullut maailman suurin vanerintuottaja ja paperinviejä. Paperiteollisuus keskittyi erityisesti Etelä-Suomeen, mm. Tampereen ja Porin talousalueille. Toisen maailmansodan jälkeen teollistuminen jatkui nopeasti ja Suomi alkoi vähitellen lähestyä teollistumisasteessa muita Pohjoismaita ja Länsi-Eurooppaa. Sodan jälkeen tärkeäksi teollisuuden alaksi nousi konepajateollisuus, jota oli ennestäänkin, mutta joka

sotakorvauksien tuloksena laajeni merkittävästi. Konepajateollisuuden keskittymiä olivat erityisesti suuret kaupungit (Helsinki, Turku, Tampere ja Viipuri), Pohjanlahden rannikkokaupungit (Pori, Vaasa ja Pietarsaari) sekä muutamat sisämaan kaupungit (Savonlinna, Varkaus ja Kuopio). (Suomen taloushistoria, osa 2, 1982.)

1940-luvun alussa kaupungeissa ja kauppaloissa asui jo yli neljännes maan väestöstä. Muuttoliikkeen lisäksi taajamaväestön osuus kasvoi uusien kauppaloitten perustamisen ja kaupunkeihin liitettyjen esikaupunkialueiden myötä. Itsenäisyyden ajan alusta vuoteen 1940 mennessä kaupunkeihin liitettiin yli 70 esikaupunkialuetta. Suurin osa liitoksista oli pieniä, vaikka osa oli niin suuria, että kahdeksan kaupungin pinta-ala vähintään kaksinkertaistui liitosten johdosta. Suurin alueliitos (noin 51 000 asukasta) tehtiin Helsingissä vuonna 1946, jonka jälkeen kaupungin rajat olivat Vuosaarta lukuun ottamatta nykyisillä paikoillaan.

Vuoden 1917 jälkeen aina vuoteen 1960 asti Suomeen ei perustettu yhtään kaupunkia. Kaikki 30 uutta taajamaa perustettiin kauppaloiksi. Niistä 17 oli syntynyt teollisuuden myötä, 6 oli kasvanut rautateiden risteyskohtiin, 2 oli Helsingin esikaupunkitaajamia ja 5 palvelukeskuksia. Kunnat halusivat mieluummin kauppaloiksi kuin kaupungeiksi, sillä kaupunkioikeuksista ei ollut elinkeinon harjoittamisen kannalta enää mitään sanottavaa hyötyä. Sen sijaan kaupungit saivat vähemmän valtionapuja menoihinsa, ja niillä oli sellaisia kustannuksia, jotka puuttuivat kauppaloilta.

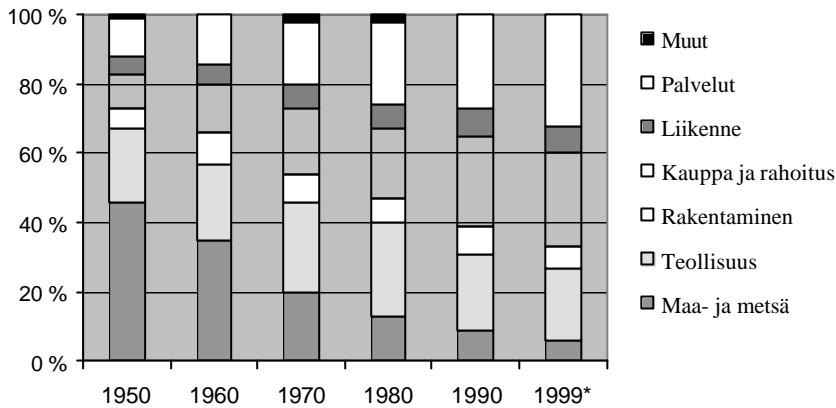
1950-luvun alussa Suomessa oli 38 kaupunkia ja 27 kauppala. Kaupungeissa oli noin miljoona ja kauppaloissa 0,3 miljoonaa asukasta. Yhteensä kaupungeissa ja kauppaloissa asui 32 % koko maan väestöstä. Helsingissä oli 350 000, Tampereella ja Turussa 60 000 - 70 000 asukasta. Vaasa, Lahti, Oulu ja Kuopio olivat 30 000 asukkaan kaupunkeja. Kotkassa, Kemissä ja Lappeenrannassa asukkaita oli noin 20 000.

Suomestakin kaupungistunut maa (1960-)

Suomen kaupungistuminen lähti kunnolla vauhtiin vasta 1950-luvulla. Muuhun Eurooppaan verrattuna kaupungistuminen oli alkanut myöhään ja edennyt hitaasti toiseen maailmansotaan asti. 1960-luvulla kaupungistuminen oli Suomessa nopeampaa kuin useimmissa muissa Euroopan maissa. Kaupunkien kasvun perussyynä oli nopea ja raju elinkeinorakenteen muutos. Maatalouden tuotantomenetelmät kehittyivät ja tuottavuus parani. Samalla maatalouden tarvitsema työvoima supistui nopeasti. Kaupungeissa teollisuuden tuotanto ja sen myötä työvoiman tarve kasvoivat nopeasti.

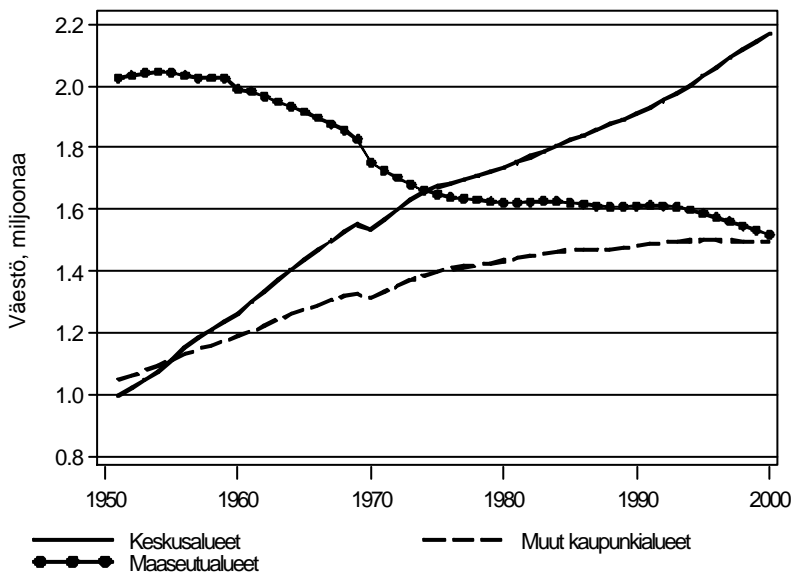
Vielä 1950-luvulla maa- ja metsätalous työllisti yli puolet työvoimasta, mutta 1960-luvulta alkaen Suomi muuttui vauhdilla jälkiteolliseksi yhteiskunnaksi. Nopeimmin kasvoivat palveluelinkeinot. Teollisuustuotanto ei suinkaan vähentynyt, mutta teollisuuden työvoimatarpeen kasvu hidastui tuottavuuden nousun vuoksi. Tämä loi tilaa palveluiloille ja samaan aikaan elintason nousu ja kaupungistuminen loivat palveluille kysyntää. Palvelualojen voimakas nousu käynnistyi 1960-luvulla, ja 1970-luvun puolivälin jälkeen ne ovat pääasiassa vastanneet työllisyyden kasvusta. Hyvinvointivaltion rakentamisen myötä julkisten palveluiden työpaikat lisääntyivät vauhdilla ja jopa vanhat teollisuuskaupungit, kuten Tampere, Lahti ja Pori, muuttuivat palveluvaltaisiksi. Palveluelinkeinojen kasvu voimisti entisestään väestön kasaantumista kasvukeskuksiin ja palvelualasta tuli suurin työllistäjä.

Kuvio 5.6: Työllisten jakautuminen toimialoittain. Lähde: Tilastollinen vuosikirja.



* Ennakkotieto

Kaupunkialueiden nopeasti kasvaneet työmarkkinat synnyttivät rajun muuttoliikkeen, joka oli erityisen vilkasta 1950-luvun puolivälistä 1970-luvun puoliväliin. Muuttoaalto oli voimakkaimmillaan vuosina 1969 - 1975, kun sodan jälkeen syntyneet suuret ikäluokat tulivat työmarkkinoille. Muuttoliike suuntautui etelään, teollisuuden, liikenteen ja kaupan keskuksiin kasvattaen erityisesti suuria kaupunkeja. Myös pienemmät kaupungit kasvoivat ja uusia kaupunkeja ja kauppaloita perustettiin. Osa maaseudusta autioitui. Huomattava osa muuttoliikkeestä suuntautui Ruotsiin, jossa teollisuuden työpaikat, Suomea korkeampi palkkataso ja paremmat asumisolot toimivat houkuttimina. Vilkkaimmillaan muutto Ruotsiin oli vuosina 1969 - 1970, jolloin sinne muutti yhteensä noin 80 000 suomalaista.

Kuvio 5.7: Väestö aluetyypeittäin³ Suomessa 1951 - 1999. Lähde: Tilastokeskus.

³ Keskusalueet: Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Jyväskylän ja Kuopion seutu.

Kaupunkien sisäisen julkisen liikenteen kehittyminen mahdollisti kaupunkien laajenemisen. Laajamittainen linja-autoliikenne kaupungeissa aloitettiin 1930 - 1940-luvuilla. Henkilöautojen nopea lisääntyminen 1960-luvulta alkaen vaikutti mullistavasti suurten kaupunkien kehitykseen ja kaupunkirakenteeseen.

1960-luvulle asti kaupungit olivat hyvin pitkälle yhtä kuin ne, joiden kuntamuoto oli kaupunki tai kauppala. Sen jälkeen erityisesti suurimmissa kaupungeissa - Helsingin seudulta alkaen - kaupunkialue alkoi laajeta ympäröiviin maalaiskuntiin yli hallinnollisten rajojen.

Kuntien kiinnostus kaupungiksi tulemista kohtaan heräsi vuoden 1959 jälkeen, kun kaupungeille ei aiheutunut enää ylimääräisiä kustannuksia. Vuosina 1960 - 1975 perustettiin parikymmentä uutta kauppala, joista kuusi korotettiin pian kauppalavaiheen jälkeen kaupungeiksi. Lisäksi parikymmentä vanhempaa kauppala muutettiin kaupungiksi. Esimerkiksi vuonna 1971 kaupungeiksi tulivat Vantaa ja Espoo, kaksi Helsingin seudun suurta kasvukeskusta. Vuonna 1970 Vantaan väestö lisääntyi 11 000 hengellä, joka oli suurempi vuoden aikana tapahtunut kasvu kuin missään muussa kunnassa maamme historian aikana (kuntaliitoksia lukuun ottamatta). Vuosina 1960 - 1980 Vantaan väkiluku peräti kolminkertaistui, kun se kasvoi 42 000:sta 130 000 asukkaaseen. Vuonna 1977 kauppalakategoria poistui kokonaan käytöstä, kun loput kauppalat muutettiin kaupungeiksi.

Vuoden 1959 lain muutoksen jälkeen perinteinen kaupunkikäsitelmä hämärtyi ja kaupunkien pinta-alat kasvoivat, kun kaupungeiksi alettiin muuttaa kokonaisia kuntia. Aikaisemmin kaupunkiin oli otettu mukaan vain kuntien urbanisoituneimmat osat. Näin kaupungeiksi tuli siis myös kuntia, joiden pääelinkeino oli maatalous (esim. Nurmes, Lieksa, Lapua, Haapajärvi ja Oulainen) ja ”kaupunkilaisiksi” myös maataloudesta toimeentulonsa saavia kuntalaisia. Paradoksaalisesti maatalousväestön osuus lisääntyi kaupungeissa samalla, kun se aleni koko maassa. Esimerkiksi Espoo oli kauppalaksi tullessaan vuonna 1963 väestöltään Suomen viidenneksi suurin kunta (65 000 asukasta), ja siellä oli useita tiheään asuttuja kaupunkimaisia alueita, mutta silti suuri osa väestöstä sai edelleen toimeentulonsa maataloudesta.

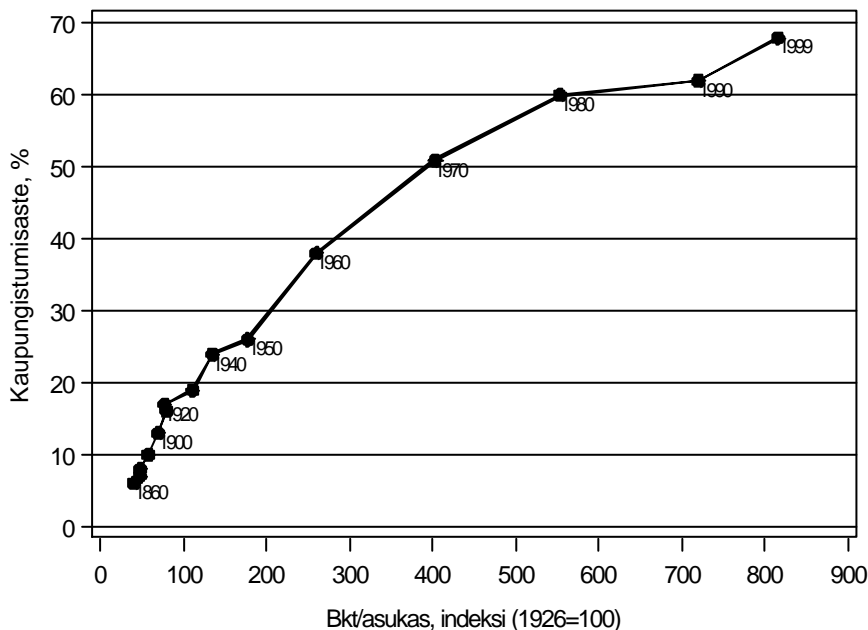
1970-luvun alussa kaupunkiväestön osuus ylitti maaseutuväestön osuuden Suomessa. Kaupungistuminen hidastui 1970-luvun jälkipuoliskolla. Tähän vaikutti taloudellisen kasvun hidastuminen, minkä seurauksena kaupunkien työpaikkakasvu hidastui ja kaupunkeihin suuntautuva muuttoliike laimeni. Merkittävä vaikutus oli myös hyvinvointivaltion rakentamisen seurauksena toteutuneella julkisen sektorin työpaikkojen kasvulla, joka tapahtui kaikkialla maassa, myös edellisinä vuosikymmeninä supistuneilla maaseutualueilla. Julkisen hallinnon ja hyvinvointipalveluiden aloilla työllisten määrä kasvoi yli 40 % vuodesta 1970 vuoteen 1980, kun samana aikana muiden toimialojen yhteenlaskettu työllisyys supistui. Harjoitettu aluepolitiikka tasoitti omalta osaltaan maan sisäisiä kehityseroja. Samaan aikaan liikenneyhteyksien paranemisen myötä kaupungeissa työskenteleviä muutti kaupunkien ulkopuolelle naapurikuntiin. Esimerkiksi Helsingin väestön supistui koko 1970-luvun ajan. Kaupungistuminen kiihtyi uudelleen 1990-luvulla, mutta nyt kasvu keskittyi lähes kokonaan alle kymmeneen kasvukeskukseen. Maaseudun ohella monet pienet kaupunkialueet kuihtuivat.

Vuosina 1984 - 1999 perustettiin vielä 13 uutta kaupunkia, joten 1900-luvun lopussa Suomessa oli 107 kaupunkia. Kaupunkien väkiluku oli yhteensä noin 3,4 miljoonaa eli 66 % koko maan väestöstä. Maan suurimmassa kaupungissa, Helsingissä oli lähes 550 000 asukasta. Maan toiseksi suurimmaksi kaupungiksi oli noussut Espoo 205 000 asukkaallaan. Tampereella asukkaita oli 190 000, Vantaalla 175 000 ja Turussa 170 000.

Kaupunkien kasvu viimeisen 40 vuoden aikana on ollut hyvin erilaista. Nopeimmin ovat kasvaneet Helsingin naapurikaupungit Espoo ja Vantaa, joiden kummankin väestö on lähes nelinkertaistunut vuodesta 1960 vuoteen 1999. Pohjois-Suomen kasvukeskukseksi nousseen Oulun väestö on samassa ajassa lähes kaksinkertaistunut. Sen sijaan Helsingin väestö on lisääntynyt vain viidenneksellä, kun kaupunkialueen kasvu on suuntautunut muualle pääkaupunkiseudulle ja sitäkin kauemmas kehyskuntiin. Myös vanhojen teollisuuskaupunkien ja maakuntakeskusten, kuten Porin, Vaasan ja Lappeenrannan, kasvu on jäänyt 15 - 20 % tasolle.

Suomelle 1900-luku oli taloudellisen kasvun ja kaupungistumisen vuosisata. Nämä ilmiöt ovat edenneet käsi kädessä, kuten seuraavasta kuviosta voi havaita. Sekä tuotannon kasvu että kaupungistuminen ovat edenneet Suomessa erittäin nopeasti muihin Euroopan maihin verrattuna. Tuotannon arvonlisäys asukasta kohti oli Suomessa saavuttanut 1900-luvun loppuun mennessä Länsi-Euroopan tason, kun vuosisadan alussa maa oli Länsi-Eurooppaan verrattuna köyhä periferia-alue. 1900-luvun alussa Suomen väestöstä vain noin 12 % asui kaupungeissa, kun samaan aikaan Länsi-Euroopassa kaupungistumisaste oli yli 30 %. Vuosisadan kuluessa kaupunkiväestön osuus Suomessa kasvoi 66 prosenttiin, kun EU-maissa oltiin jo noustu yli 80 % tasolle. Suomi on kaupungistumisessa edelleen jäljessä paitsi Keski-Eurooppaa myös muita Pohjoismaita, sillä Norjassa kaupunkiväestön osuus on noin 75 %, Ruotsissa ja Tanskassa noin 85 % ja Islannissa yli 90 %. Ero kaupungistumisen suhteen on supistunut mutta ei lähestulkoonkaan hävinnyt.

Kuvio 5.8: Kaupungistumisaste (kaupunkiväestön osuus) ja bruttokansantuote henkeä kohti (indeksi, 1926=100) Suomessa 1860 - 1999. Lähde: Vattula 1983, Hjerpppe 1988, Tilastollinen vuosikirja.



Kirjallisuus

Ahvenainen, Pihkala & Rasila (toim.) 1982, Gardberg 1981, Helsingin kaupungin tietokeskus 2000, Herranen 2000, Hjerpppe 1988, Hyttinen 1997, Jutikkala 1980, Jutikkala 1984, Kahri 1994, Kaukiainen 1980, Lilius 1985, Nikula 1981, Sanasvuori 1996, Suolahti 1972, Andreasson & Helin (toim.) 1999, Tommila (toim.) 1981, Tommila (toim.) 1983, Tommila (toim.) 1984, Zettenber & Allan (toim.) 1997, Vattula (toim.) 1983.