

*Kaupungin varjoissa,  
arkistojen valossa*

Toimittaneet

TOPI ARTUKKA  
JARKKO KESKINEN  
TAINA SAARENPÄÄ



SIGILLUM

BIBLIOTHECA SIGILLUMIANA 5  
TURKU 2018



### **Kannen suunnittelu, teoksen ulkoasu ja taitto**

Panu Savolainen

### **Kannen kuva**

Pehr Hilleström, *Muotikauppias*, Nationalmuseum, Tukholma.

### **Kuvat sivuilla 2, 28–29, 110–111 ja 188–189**

Alexanders Laureus, *Tanssiaiset*, J. A. Bergs målerisamling, Tukholman yliopisto.

Tuntematon, *Arkipäivä Pariisissa*, Nationalmuseum, Tukholma.

Wilhelm Wallander, *Konsertti*, Nationalmuseum, Tukholma.

Adriaen Collaert, *Kauppiasoikeuksien rikkominen*, Rijksmuseum, Amsterdam.

© Kirjoittajat ja Sigillum Oy

Sigillum, Turku 2018

Bibliotheca Sigillumiana 5

ISBN 978-952-7220-10-8

ISSN 2343-4872

Otavan kirjapaino Oy, Keuruu 2018



# SISÄLLYS

TABULA GRATULATORIA 11

TYÖTELIÄS JA INNOVATIIVINEN 13  
Kirsi Vainio-Korhonen 60 vuotta 14.2.2018

*Anu Lahtinen*

## I

LISÄTTY TODELLISUUS JA MUSEON MONIULOTTEINEN MUISTI 31

Esimerkkinä *Luostarinmäki-seikkailu*

*Lauri Viinikkala & Laura Yli-Seppälä*

ARKISTODIPLOMATIAN, VALLAN JA EETTISTEN KYSYMYSTEN ÄÄRELLÄ 44

Yksityisarkistojen erityispiirteet arkistoalan ylemmässä koulutuksessa

*Petra Hakala & Taina Saarenpää*

RAUTATIIET JA YHDYSKUNTARAKENNE 60

Radat ja ratasuunnitelmat Turun kaupunkirakenteissa

*Veikko Laakso*

KÄVELEVIEN NAISTEN KAUPUNKI 77

Sata vuotta sukupuolta Turun kaduilla

*Tiina Männistö-Funk*

KAVALAT KAUPUNGIT JA MODERNIN ELÄMÄNTAVAN KIROUS 95

Paluu luontoon 1900-luvun alun urbanisoituvassa Suomessa

*Suvi Rytty*

## II

### VALSSIN PYÖRTEISSÄ 113

Tanssi ja Turun seurapiirit 1800-luvun alussa

*Topi Artukka*

### KAŠMIRIA JA KÖLNINVETTÄ 135

Kaupunkilaiseliitin materiaallinen kulttuuri pohjoisen Itämeren kaupungeissa  
1700- ja 1800-luvulla

*Ulla Ijäs*

### NÄKYMÄTTÖMIEN PUUTARHOJEN VARJOISSA 147

Ruotsin ajan lopun turkulaispihojen puut, viljelmät ja istutukset  
tonttikatselmusten valossa

*Panu Savolainen*

### NAISTEN TYÖ KUVINA 165

Palvelijat 1700-luvun laatukuvamaalauksessa

*Johanna Ilmakunnas*

## III

### HYLÄTTY TALONPOIKA JA PORVARISLESKI 191

Erään parin tarina 1600-luvun Turusta

*Mari Välimäki*

### HELMIÄ, KULTALANKAA JA TURKIKSIA 206

Käsityöläisnaisia 1600-luvun Turussa

*Veli Pekka Toropainen*

KADONNEIDEN KESKIAIKAISTEN ASIAKIRJOJEN JÄLJILLÄ 220

Asiakirjojen löydettävyys ja paikantamisen ongelmat

*Terhi Kivistö*

YSTÄVÄT JA VELJET 234

Kohteliaisuuden konventiot kauppiaskirjeissä keskiajalla ja 1800-luvulla

*Mika Kallioinen & Jarkko Keskinen*

JÄLKIVIISAAT SANAT KIRSISTÄ 251

*Mikael Korhonen*

KIRJOITTAJAT 254

# KÄVELEVIEN NAISTEN KAUPUNKI

## SATA VUOTTA SUKUPUOLTA TURUN KADUILLA

### Tiina Männistö-Funk



Kuvissa naiset kävelevät kadulla. Heillä on kädessään laukkuja, kasseja, nyssäköitä, ämpäreitä ja kannuja, toisinaan lapsi käsipuolella. He työntävät käsikärryjä ja lastenvaunuja. He kiihuhtavat eteenpäin sivuilleen vilkuilematta tai pysähtyvät kadunkulmaan juttelemaan tuttavansa kanssa. He odottavat bussia tai raitiovaunua. Katsovat näyteikkunaa. Kameran suljin on pysäyttänyt heidät kesken askeleen, toinen korkokenkä ilmassa, vartalo hieman etukenossa. He ovat ylittämässä katua määrätietoisesti, astumassa jalkakäytävän reunalta alas, katoamassa nurkan taa. Heidä on kaikkialla, sivukujilla ja keskustan kaduilla, yksin ja yhdessä. Heidän askelensa ovat kaupungin rytmi ja elinehto.

Turun liikenne muuttui paljon 1800-luvun lopulta 1900-luvun lopulle tullessa. Yksi asia kuitenkin säilyi kautta vuosikymmenten: kävelijöiden runsaus ruutukaava-alueella. Tässä tekstissä tarkastellaan laajan valokuva-aineiston pohjalta käveleviä naisia osana Turun kaupunkiliikennettä sekä sukupuolen merkitystä kaupungissa liikkumiselle ja kaupungin liikkeelle.<sup>1</sup> Tarkoituksena on tehdä näkyväksi sellaista liikkumista kaupungissa, joka on ollut yleisintä ja tavallista mutta joka liikenteen tutkimuksessa ja yleisissä kaupunkihistorioissa jää usein piiloon. Tekstissä haetaan vastauksia siihen, onko kävelemisellä sukupuoli, mikä on ollut erityistä naisten kävelyllä ja millä tavoin naisten kävely on ollut osa kaupungin historiaa.

Käveleminen on ihmisille perustavanlaatuisin ja laajimmin tarjolla oleva liikumisen muoto mutta ei suinkaan tutkituin. Sekä liikenteen että kaupunkien historiassa se on jäänyt hyvin vähälle huomiolle. Liikenteen yhteiskuntatieteellisessä tutkimuksessa pinnalle on 2000-luvulla noussut suuntaus, jota kutsutaan nimellä ”the new mobilities paradigm”. Tämä on tarkoittanut lisääntyneitä kiinnostusta

jokapäiväisen liikkumisen kokemuksi ja merkityksiä kohtaan ja osaltaan nostanut esiin myös kävelemisen rutiineja ja kokemuksi.<sup>2</sup> Historiallista tutkimusta jalankulusta liikenteen muotona on yhä niukasti, ja sen tekemistä hankaloittaa, paradoksaalista kyllä, kävelyn yleisyys ja normaalius. Kävely liikennemuotona ei ole usein jättänyt tilastollisia tai muitakaan helposti tutkittavia jälkiä, vaan sitä täytyy jäljittää epätyypillisempien lähteiden antamien vihjeiden kautta ja yhdistelemällä pieniä vihjeitä toisiinsa suuresta lähdeaineistosta, varsinkin jos halutaan päästä lähelle menneisyyden kävelijöiden kokemuksi ja arkea.<sup>3</sup>

Liikennesuunnittelu on niin kansainvälisesti kuin Suomessakin keskittynyt 1900-luvun puolimailta motorisoituun liikenteeseen, mikä on näkynyt myös kävelyä koskevan tiedonkeruun vähäisyytenä. Turussa on kävelijöiden määriä keskustassa kartoitettu liikennesuunnitelmia varten 1940-luvun lopulla, 1980-luvun alussa ja 1990-luvun puolivälissä. Silmiinpistävää tuloksissa on kävelyliikenteen runsaus verrattuna sille varattuun tilaan kaupungissa. Vuonna 1948 Tuomiokirkkosillan yli yhden vuorokauden aikana kävelleiden määrä oli suurempi kuin kaikkien muiden liikennemuotojen määrä yhteensä.<sup>4</sup> Vuonna 1983 keskustan vilkkaimmilla kaduilla liikkui iltapäivällä tunnin aikana 2 800–3 300 jalankulkijaa tunnissa, kun samoilla kaduilla autojen määrä oli 6 800–11 700 ajoneuvoa koko vuorokauden aikana.<sup>5</sup> 1996 toteutetun videolaskennan perusteella todettiin kaikkien keskustan jalkakäytävien olevan liian ahtaita vilkkaimpina tunteina.<sup>6</sup> Turun yleiskaavassa vuodelta 1976 todettiin noin 60 prosentin kaikista henkilömatkoista kaupungin alueella olevan kävely- tai pyöräilymatkoja. Tästä huolimatta autoliikenteelle ja sen tarpeiden arvioimiselle annettiin ylivoimaisesti eniten huomiota.<sup>7</sup>

Auto ja autoilun kasvu esitetään myös historiallisesti niinä liikenteen ilmiönä, jotka ovat muovanneet ja modernisoineet Turkua vahvimmin.<sup>8</sup> Hyvällä syyllä voidaan silti väittää, että kävely on muokannut kaupunkia pitkällä aikavälillä yhtä vahvasti tai vahvemmin kuin motorisoitu liikenne. Se on ollut olennainen kaupunkia ylläpitävä ja rakentava voima, joka on jatkuvasti ja merkittävästi vaikuttanut niin kaupunkilaisten arkeen kuin kaupungin infrastruktuuriin ja rakenteeseenkin. Turun kaupungin historioissa liikennettä käsitellään tästä huolimatta vain motorisoidun liikenteen sekä sen edeltäjänä näyttäytyvän hevosvetoisen liikenteen näkökulmasta. Polkupyörät saavat yksittäisiä mainintoja siinä missä autoliikennettä käsitellään yksityiskohtaisesti. Kävelyä ei mainita ollenkaan.<sup>9</sup> Pienen poikkeuksen tekee Eino Jutikkala kuvaillaessaan Turun katukuvaa 1800- ja 1900-luvun vaihteessa:

Samat matalat puutalot reunustivat samoja pitkiä ja suoria mukulakivikatuja. Marssivat venäläiset sotaväenosastot, hiekkaa ja halkoja kuljettavat kuorma-ajurit, maalaiset maito- ja liharattainen, nuhraantuneissa, tummansinisissä livreoissaan nelipyöräistensä kuskipukeilla istuvat pika-ajurit olivat samat kuin ennenkin. Yhä kulki kaduilla perheenemäntiä ja piikoja sanko kädessä noutamassa vettä julkisista kaivoista.<sup>10</sup>

Näitä Turun kaduilla kulkeneita perheenmääntä, piikoja ja muita naisia käymme nyt jäljittämään. Kaikki muut Jutikkalan nimeämät kadunkäyttäjien ryhmät ovat hävinneet, mutta kävelevät naiset meillä on yhä keskuudessamme. Missä he ovat kulkeneet ja miksi?

### *Kävelyn sukupuoli valokuva-aineistossa*

Margaret Walshin mukaan liikennehistoria on huomioinut sukupuolen merkitystä verrattain heikosti, mutta kulttuurisen käänteen ja mobiliteettien tutkimuksen myötä hidasta muutosta on havaittavissa.<sup>11</sup> Esimerkiksi autoilun ja pyöräilyn sukupuolituneisuutta on tutkittu sekä maailmalla että kotimaassa, usein teknologian historian näkökulmasta.<sup>12</sup> Onko kävely samassa määrin sukupuolitunutta, vaikka se ei vaadi erityisiä välineitä, varoja tai erityistaitoja? Miten ja miksi se siis olisi sukupuolitunutta?

Turun liikenteen ja katukuvan muuttumista tarkastelevaa tutkimustani varten olen käynyt läpi Turun museokeskuksen kuva-arkiston katukuvakokoelman, joka on järjestetty katuosoitteiden mukaan ja jonka kuvissa on turkulaisia rakennuksia ja katuja 1800-luvun loppupuoliskolta nykypäiviin.<sup>13</sup> Enimmäkseen kuvien tarkoituksena on ollut dokumentoida rakennuskantaa, kaupungin näkymiä tai infrastruktuuria, mutta samalla kuviin on tallentunut runsaasti arkielämää Turun kaduilla. Olen valinnut analysoitaviksi ne kuvat, joissa näkyy vähintään hieman katua ja sillä vähintään yksi liikkuja, yhteensä likimain 4 000 kuvaa 1880-luvulta 1980-luvun alkuun, ja laatinut pistekarttoja niissä näkyvistä kadulla liikkujista ja kulkuvälineistä vuosikymmenittäin ja vuosittain.<sup>14</sup>

Jalankulkijat ovat asia, joka yhdistää lähes kaikkia tarkastelemiani valokuvia. Kaikilla vuosikymmenillä jalankulkijat ovat olleet liikenteen ylivoimaisesti suurin ryhmä, jos lasketaan kaikki kuvissa näkyvät kadulla kulkijat. Vielä 1970-luvultakin on harvinaista löytää kuvia, joissa muiden kadulla olevien liikennemuotojen, lähinnä autojen, määrä ylittäisi yksittäisessä kuvassa jalankulkijoiden määrän. Tarkastellut kuvat eivät jakaannu tasaisesti eri vuosikymmenten ja katujen kesken, mutta yhteensä ne muodostavat niin suuren massan, että niiden perusteella on mahdollista tarkastella turkulaisen kävelyn historiaa kokonaisuutena.

Michel de Certeau kirjoittaa klassikoksi muodostuneessa kirjassaan *Arkipäivän kekseliäisyys* kaupungissa kävelemisestä vakaina taktiikoina, joita kävelijät soveltavat kaupungin käytäntöön ja myös uhmaavat kaupungin kokonaisuuden strategiaa ja rakennetta. Kävely on yksi niistä järjestelmistä, jotka todellisuudessa tekevät kaupungin, mutta samalla se on hyvin vaikeasti hahmotettava tarkastelun kohde. De Certeauun mukaan kävelyn reittien merkitseminen kartalle ei pysty vangitsemaan sitä, mitä käveleminen merkitsee maailmassa olemisen tapana ja ainutkertaisina hetken tapahtumina.<sup>15</sup> Nimenomaan sukupuolen kaltaisten asioiden tarkastelemiseen voivat kuitenkin käveleminen historialliset kartat luoda merkittävää lisävaloa, varsinkin kun niiden antamaa tietoa yhdistetään kuviin tallentuneiden yksittäisten ja ainutkertaisen kävelyaktien tutkailuun.



Kun kaikki kuvissa kullakin vuosikymmenellä havaitut kadunkulkijat ja liikennevälineet merkitään kartalle ja lasketaan, selviää jotakin mielenkiintoista kävelyn sukupuolesta: Välittömän ydinkeskustan eli kauppatoria ympäröivien katujen ulkopuolisella ruutukaava-alueella naiseksi oletettavia kävelijöitä on huomattavasti enemmän kuin miespuolisia. Tämä on erityisen selvää 1950- ja 1960-lukujen kuvissa, joita on aikaisempia vuosikymmeniä enemmän ja jotka jakaantuvat aikaisempaa tasaisemmin koko ruutukaava-alueelle. Kaikilla ydinkeskustan ulkopuolisilla kaduilla, joilta kuvia on useampia ja useammista kuin yhdestä kohtaa katua, on naisia kuvissa näkyvistä tunnistettavista kävelijöistä enemmistö. Tyypillisesti naisia on noin kaksinkertainen määrä miehiin verrattuna. Esimerkiksi sellaisilla kaduilla kuin Hämeenkadulla, Itäisellä Pitkädulla ja Piispankadulla, joista on runsaasti kuvia eri 1950- ja 1960-luvun vuosilta, käveleviä naisia on kuvissa hie-man yli kaksi kertaa miesten lukumäärä.<sup>16</sup> Joillakin kaduilla naisten enemmistö on vielä suurempi, esimerkiksi Kaskenkadulla ja Sirkkalankadulla naisia on noin kolme neljäsosaa tunnistettavista kävelijöistä näillä vuosikymmenillä.<sup>17</sup> Lähempänä ydinkeskustaa olevilla kaduilla, esimerkiksi Puutarhakadulla, tilanne on tasaisempi, mutta naisia on silti kävelijöistä enemmistö.<sup>18</sup>

Tilanne esimerkiksi Hämeenkadulla ja Itäisellä Pitkädulla pysyy samana sukupolijakauman suhteen myös 1970-luvulla: Naisia on kaksinkertainen määrä miehiin verrattuna. Ydinkeskustassa, jonka kadut vielä 1940-luvulla ja 1950-luvun alkupuoliskolla ovat melko tasaisesti mies- ja naispuolisten kävelijöiden kansoittamia, tapahtuu vähittäinen muutos niin, että ne 1960-luvun loppupuoliskolla ovat jo selvästi naisenemmistöisiä,<sup>19</sup> ja tämä kehitys jatkuu 1970-luvulla, jolloin lähes kaikilla keskustan kaduilla on kuvien perusteella noin kaksinkertainen määrä naispuolisia kävelijöitä miespuolisiin verrattuna. Joissain kohdissa naisia on kolminkertainen määrä miehiin verrattuna, esimerkiksi Tuomiokirkkosil-lan kupeen vilkkaalla suojaatiellä tuomiokirkon puolella, jolla 1970-luvun kuvissa kolme neljästä jalankulkijasta on naisia. Lievempi naisylivalta on esimerkiksi Uudenmaankadulla, jossa naisia on kolme viidestä jalankulkijasta. Ainoa katuosuus, jolla miehiä on jalankulkijoista suurempi osuus kuin naisia, on 1970-luvun kuvissa Läntinen Rantakatu, jossa miehiä on noin puolistoistakertainen määrä naisiin verrattuna.<sup>20</sup> Moni jokirannan kuvissa näkyvä mies joko istuu penkillä tai on pysähtynyt keskustelemaan penkillä istuvien kanssa.<sup>21</sup> Naisista suurin osa kävelee, ja huomattavan monella heistä on tällä kadulla mukanaan lastenvaunut.<sup>22</sup>

Naisten määrä jalankulkijoissa on valokuvien perusteella ollut Turussa suurempi kuin heidän osuutensa kaupungin asukkaista ainakin 1910-luvulta saakka. Tätä aiemmissa kuvissa miesten ja naisten osuudet kävelijöissä ovat suhteellisen tasaiset tai miesten osuus ylittää lievästi naisten osuuden. Kuvia on tältä varhaisimmalta tarkastellulta ajalta kuitenkin lähinnä välittömästä ydinkeskustasta, joten tilanne ei ole suoraan vertailukelpoinen myöhempisiin vuosikymmeniin. Merkittävä pitkän aikavälin kehitys on se, että naisten miehiä suurempi osuus kävelijöistä joko pysyy samana tai kasvaa entisestään 1900-luvun toisen puoliskon aikana, jolloin liikenne kaupungissa motorisoituu voimakkaasti.



Kuvissa näkyvään sukupuolijakaumaan vaikuttavat monet asiat, joista yksi on epäilemättä vuorokauden aika ja viikonpäivä, jolloin kuvat on otettu. Suurin osa kuvista on oletettavasti otettu arkipäivinä ja päiväsaikaan, koska niiden ottaminen on ollut osa kuvaajien päivätyötä. Koska miesten kodin ulkopuolinen työllisyys oli suurempi kuin naisten, saattoi siis suurempi osa miehistä kuin naisista olla kuvan ottamisen aikaan työpaikallaan. 1950-luvun alussa Turun kokonaisväestöstä arviolta 10 prosenttia oli päätoimisia perheenemäntiä ja puolitoista prosenttia kotiapulaisia. Aikaisempina vuosikymmeninä luvut olivat hieman korkeammat, 1930-luvun alussa yhteensä 17 prosenttia ja 1940-luvun alussa noin 15 prosenttia.<sup>23</sup>

Kuvissa näkyy silti myös runsaasti käveleviä miehiä, erityisesti torin ympäristössä ja jokirannassa. Naiset liikkuvat jalan tasaisemmin koko ruutukaava-alueella. Usein sellaisissakin kuvissa, joissa mitään muuta liikennettä ei ole näkyvissä, voidaan havaita yksinäinen kävelijä, joka suurimmassa osassa tapauksista on naispuolinen. Kuvissa näkyvistä polkupyöräilijöistä taas miehiä on suurempi osa kuin naisia. Pyöräilijöitä on usein runsaasti juuri samoilla kaduilla, joilla myös käveleviä naisia on paljon, esimerkiksi Hämeenkadulla ja Itäisellä Pitkädulla. Pyöräilijöiden määrä on silti vain murto-osa kävelijöiden määrästä. Naisten ja miesten kävelyn määrä, syyt, tavat ja paikat siis selvästi eroavat toisistaan. Kävelyllä on sukupuoli, ja sen tarkasteleminen on olennaista kaupungin liikenteen ja liikkeen sekä sen sukupuolittuneisuuden ymmärtämiseksi.

*Eri yhteiskuntaluokkien naisia toimissaan Läntisellä Rantakadulla vuonna 1913. Kuva Turun museokeskus, Ernst Gustaf Arvidsson.*

## Sukupuolen rakentuminen kadulla

1800-luvun urbaani kävely on kulttuurisissa mielikuvissa tiivistynyt miespuolisen flâneurin hahmoon jopa siinä määrin, että tavalliset naiset kadunkäyttäjinä ovat jääneet varjoon kaunokirjallisissa esityksissä ja tutkimuksissa. Kiinnostuksen kohteenä ovat miehen konsumeristisen ja seksuaalisoivan katseen kautta nousset lähiinnä ”langenneet” naiset. On esitetty, että 1800-luvun monumentaalinen kaupunkiarkkitehtuuri aiheutti myös käytännössä miesten toiminnan korostumista ja naisten toimintaympäristön rajoittamista.<sup>24</sup> Kun tarkastelemme kuvia Turun kaduilta 1880-luvulta sekä 1910-luvulle alusta, näemme kuitenkin jalan kulkevia naisia suunnilleen saman verran kuin miehiä kaikissa vilkkaissa ja paljon kuvatuissa paikoissa, esimerkiksi Auransillalla, Aurakadulla ja Kaskenkadulla sekä niitä lähellä olevassa jokirannassa, tuomiokirkon liepeillä, rautatieaseman edustalla sekä kauppatorilla.

Kuvissa näkyy runsaasti niin huivipäisiä maalais- ja työläisnaisia kuin hattupäisiä kaupunkilaisrouviakin. He liikkuvat usein samassa katutilassa mutta eri asioilla. Esimerkiksi torilla ja jokirannan kalastajaveneiden tienoilla ovat ensin mainitut myymässä, jälkimmäiset ostamassa. Osa sekä huivi- että hattupäisistä lienee myös kaupunkilaiskotien palveluskuntaa. Kuvista voidaan tunnistaa ainakin lapsenhoitajia lastenvaunuineen ja kotiapulaisia pitkissä valkoisissa esiliinoissaan. Hatut ja huivit eivät ole ainoita pukimia, jotka kuvissa osoittavat kadulla kulkevien naisten yhteiskunnallista asemaa. Myös jalkineet puhuvat omaa kieltään, ja varsinkin 1900-luvun puolivälin kuvissa työläisnaiset saappaissaan erottuvat keskiluokan korkokenkäjalkaisista kulkijoista. Ero ei ole pelkästään kengissä, vaan koko kävelevän ruumiin asennossa ja askelluksessa, jotka jo kaukaa viestivät kulkijan asemasta.

Vielä 1960-luvulla kaduilla näkyy pienten hattujen ja korkeiden kampausten seassa yksittäisiä leuan alta solmittuja huiveja vanhemmilla naisilla, eli ne ovat kuvissa pisimpään jatkuva vaateustapa. Kadulla yhteiskunta- ja ikäluokkien erilaiset sukupuolen performoinnit kohtaavat ainakin hetkellisesti. Gustaf Welinin vuonna 1928 kuvaamaan katunäkymään Humalistonkadun ja Yliopistonkadun kulmauksesta on tallentunut tällainen hetken kohtaaminen: Valkeaan päähuiviin, pitkään hameeseen ja mataliin kenkiin pukeutunut nainen ohittaa juuri vastakkaisesta suunnasta tulevan hattupäisen naisen, jonka polvimittainen leninki paljastaa muodikkaisiin silkkisukkiin verhotut sääret ja sirot korkokengät.<sup>25</sup> Tällaiset ”lihanväriset” sukat olivat 1920-luvulla niin huomiota herättävä ilmiö kaupunkien kaduilla, että niitä kommentoitiin lehdistössä paheksuvaan sävyyn. Silkkisukista ja muusta paljastavasta sekä kokeellisesta pukeutumisesta saattoi naistenlehtien mukaan tunnistaa kaupunkiin saapuneet ja siellä turmeltuneet maalaistyöt.<sup>26</sup> Valokuvissa sangen selkeänä ja jyrkkänä näyttäytyvä luokkaero ja kullekin luokalle sopiva sukupuolen performointi oli siis myös alati neuvottelun ja kiistan kohteena. Voidaan ajatella, että juuri katu oli paikka, jossa jokainen yksittäinen sukupuolen luokkaerityinen performointi saavutti laajimman näkyvyy-

tensä ja tuli verratuksi lukemattomiin muihin samassa tilassa tapahtuviin performointeihin.

Korostuneessa luokkayhteiskunnassa 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa liikkumistavat ja kadulla kulkijan kaikille näkyvä ulkomuoto olivat olennaisia luokkaerojen ilmentäjiä ja luojia. Kunniallisina pidetyt sukupuolen performoinnin muodot olivat luokkasidonnaisia ja varsinkin naisille keskeisesti liikkumista määritteleviä tekijöitä. Tämä näky selkeästi esimerkiksi pyöräilyssä, joka 1800-luvun lopulla nousi keskiluokkaiseksi muodoksi. Naiset pystyivät laajentamaan liikkumisvapauttaan pyöräilijöinä nimenomaan siksi, että pyöräilystä tuli keskiluokkaisen maun ja normien esittämisen tapa.<sup>27</sup> Maaseudulla herrasväki ja talojen isännät saattoivat valita hevosvaunut liikkumisvälineeksi arkimatkoillakin, mutta suurin osa väestöstä taittoi matkaa jalkapatikassa, jota polkupyörä 1900-luvun alusta ja linja-auto 1920-luvulta alkaen tulivat vähitellen korvaamaan.<sup>28</sup> Kaupungissa voimme havaita myös herrasväen kävelleen runsaasti, ja jalkapatikan vaihtoehdoksi tuli jo 1800-luvun viimeisellä vuosikymmenellä myös raitiovaunuliikenne.

Käveleviä, miehen ja naisen muodostamia pariskuntia näkyy 1800-luvun loppuun ja 1900-luvun alun valokuviissa hieman enemmän kuin myöhemmissä valokuviissa. 1900-luvun puolivälistä eteenpäin kadulla alkaa puolestaan näkyä koko-

*Huivipäimen  
nainen ja  
silkkisukkainen  
nainen ohittavat  
toisensa  
Humalistonkadun  
ja Yliopistonkadun  
kulmauksessa  
vuonna 1928.  
Kuva Turun  
museokeskus,  
Gustaf Welin.*





*Naisia kävelemässä Eerikinkadun ja Kristiinankadun risteyksessä vuonna 1954. Kuva Turun museokeskus, Gustaf Welin.*

naisia perhekuntia lapsineen, ja näiden määrä kuvissa kasvaa hiljalleen 1960- ja 1970-luvun aikana. Silti kaikilla vuosikymmenillä valtaosa naisista on liikkeellä ilman miespuolista seuraa. Kävelyn ja katutilan sukupuolitunteisuuden kannalta on kiinnostavaa havaita sekä naisten että miesten olleen kaikkina tarkasteltuin aikakausina huomattavasti useammin liikkeellä yksin tai muiden samaa sukupuolta olevien kanssa kuin toisen sukupuolen seurassa.

Alle kouluikäisiä lapsia näkyy kävelemässä keskustan kaduilla 1920-luvun jälkeen lähinnä yhden tai useamman kävelevän naisen kanssa. Myös joitakin lapsen kanssa käveleviä miehiä näkyy 1900-luvun alun vuosikymmenistä alkaen, mutta tämä näky ei koko tarkasteluajana yleisty huomattavasti. Lastenvaunuja näkyy kuvissa kaikilla vuosikymmenillä, joskin runsaimmin 1960-luvulta eteenpäin, ja niitä työntävät naiset, aivan muutamaa poikkeusta lukuunottamatta. Useimmiten kävelevä lapsi, pienikin, on kuitenkin liikkeellä omin jaloin naisen seurassa. Naisen ja miehen pariskunnat ja perheet ovat katukuvissa pieni vähemmistö kaikkien kävelijöiden joukossa. Osasyynä saattaa olla se, ettei enemmistöä kuvista luultavasti ole otettu viikonloppuisin tai iltaisin, perheiden viettäessä yhteistä aikaa. Kuvälähteiden rajoituksista huolimatta voidaan todeta, etteivät kadut ole olleet perheiden tai pariskuntien yhteisen ajanvieton paikkoina erityisen keskeisiä. Sen sijaan niillä oli muunlaista sosiaalista merkitystä.

Sukupuolen ilmentämisen jyrkimmät luokkakohtaiset erot liudentuvat katukuvissa selvästi erityisesti 1960-luvun rakennemuutoksen ravistellessa koko yhä

teiskuntaa ja kulutuskulttuurin lyödessä vahvasti läpi. Sen sijaan kaksinapaisen sukupuolijärjestelmän ilmentämisen keskeisyys säilyy katukuvassa tutkittavan jakson loppuun saakka. Niin miesten kuin naistenkin tyypillinen pukeutuminen muuttuu tarkastellun sadan vuoden aikana melko nopeasti, mutta säilyvänä piirteenä on se, että jokaisella tarkastellulla vuosikymmenellä sukupuolten muoti eroaa vahvasti toisistaan. Yleensä on mahdollista sukupuolittaa sellaisetkin kulijat, jotka ovat kuvassa kaukana ja epäselviä. Mielenkiintoisen poikkeuksen tekevät 1970-luvun puolivälin ja loppupuoliskon kuvat, joissa nuorimpien aikuisien naisten ja miesten tyyli on varsinkin lämpimään vuodenaikaan hyvin lähellä toisiaan. Kylmemmällä vuodenuoliskolla otetuissa kuvissa tällöinkin yleensä päähineet ja päällystakit ilmentävät sukupuolieroa. Kuvat todistavat sekä sukupuolikategorioiden suuresta kulttuurisesta merkityksestä että katutilasta näiden kategorioiden tuottamisen ja uusintamisen tilana. Sukupuolella on ollut merkitystä myös sille, miten kukin kaupunkilainen on voinut käyttää katutilaa, koska eri liikennemuodoilla on ollut erilaisia käytännön ja lain sallimia oikeuksia katutilassa ja sukupuolet ovat koko tarkastellun ajanjakson aikana olleet epätasaisesti edustettuina eri liikennemuodoissa.

### *Kävelyn edellytykset kaupungissa*

Kaupunkirakentamisessa ja liikennejärjestelyissä oli 1900-luvun alkuun saakka tavoitteena antaa jalankulkijoille mahdollisuus tasaisempaan kulkukvalustaan kuin muille kadunkäyttäjille. Vuodesta 1883 Turun kaupungin rakennusjärjestys edellytti nupukivettyjen kulkuväylien rakentamista jalkakäytävillä ja vuodesta 1907 myös vilkkaimpiin risteyskiin jalankulkijoita varten. Muut osat kadusta oli päällystetty epätasaisemmalla kenttäkiveyksellä. Jalkakäytävällä oli myös sallittua käyttää asfalttia, toisin kuin kaduilla tähän aikaan. Esimerkiksi vilkkaan Aurakadun jalkakäytävä asfaltoitiin jo vuonna 1899, vaikka tämä päällystykseen tapa ei jalkakäytävillä yleistynytkään.<sup>29</sup> Tilanne muuttui autoliikenteen lisääntymisen ja katujen asfaltoinnin myötä. Turussa moni keskustan kaduista sai asfalttipäällysteen 1930-luvun kuluessa. Autoilijat olivat tyytyväisiä uuteen sileään katuun, mutta myös jalankulkijat alkoivat hakeutua kivettyiltä jalkakäytäviltä kadun asfaltille kävelemään. Turun Sanomat uutisoi keväällä 1938 poliisin alkavan sakottaa asfaltilla käveleviä mutta antavan armoa korkokenkäisille naisille.<sup>30</sup> 1920-luvulta 1960-luvulle valtaosalla valokuvissa kävelevistä naisista tosiaan on jalassaan vähintään matalat korkokengät.

Jalankulkijoiden liikennekäyttämistä alettiin ohjata ja säännellä enenevässä määrin autoilun yleistyessä 1900-luvun alkupuolella. Tavoitteeksi tuli jalankulun rajoittaminen jalkakäytävillä ja merkittyihin risteyskiin. Tätä ei tehty niinkään jalankulkijoiden turvallisuuden takia, vaan mahdollisimman vapaan ja nopean kaupunkiajan mahdollistamiseksi autoilijoille.<sup>31</sup> Turun katukuvissa voimme havaita varsinkin 1900-luvun puolivälistä alkaen lisääntyvää jalankulun sääätelyä. Monissa keskustan kadunkulmissa näkyy metallisia kaiteita, joiden tarkoituksena

mitä ilmeisimmin on estää jalankulkijoita ylittämästä risteystä vinottain tai yli-päättään menemästä kadulle muualta kuin halutusta kohtaa. Vilkkaimmissa risteyksissä on liikennepoliiseja, mutta heidän näkökenttensä ulkopuolella näkyy jalankulkijoita ylittämässä katua muualta kuin risteyksien kohdalta. 1960-luvun mittaan tällainen käytös käy yhä vaikeammaksi, sillä kuvissa näkyvien pysäköityjen autojen määrä nousee jyrkästi ja ne muodostavat monilla kaduilla tehokkaan esteen jalkakäytävän ja kadun väliin.

Fyysiset esteet ja muu ulkoinen säätely vaikuttivat kaikkien jalankulkijoiden mahdollisuuksiin käyttää katutilaa, mutta niiden vaikutus naiseen oli käytännössä suurempi, koska he miehiä enemmän olivat kävelyn varassa arkipäivän liikkumisessaan. Ensimmäinen valo-ohjattu risteys Turussa oli ydinkeskustassa sijaitseva Eerikinkadun ja Kauppiaskadun risteys, johon asennettiin liikennevalot vuonna 1957. Liikennevaloja oli 1960-luvulla vasta toistakymmentä mutta 1980-luvun alussa jo lähes 80.<sup>32</sup> Valokuvissa muutos näkyy erityisesti 1970-luvulla, jolloin kuvissa alkaa näkyä entistä paljon enemmän jalankulkijoita seisomassa ryhmässä jal-

*Liikennettä Tuomiokirkonkotorilla lokakuussa 1963. Kuva Turun museokeskus/Uusi Aura.*



käytävällä, rintamasuunta kohti katua, odottamassa valojen vaihtumista. Suurin osa heistä on naisia.

Turun kaupunkikuvan historiaa runsaasti tutkinut Rauno Lahtinen on huomauttanut katutilan olevan paitsi kulkuväylä myös olennainen osa kaupunkilaisten elinympäristöä. Mitä hitaammin kuljettiin ja mitä vähemmän poistuttiin kaupungin alueelta, sitä suuremman voidaan ajatella sen sosiaalisen merkityksen olleen.<sup>33</sup> Kuvien kaduilla näkyikin runsaasti sosiaalista kanssakäymistä, miehiä keskustelemassa miesten kanssa ja naisia naisten kanssa, joko yhtä matkaa kävellen tai pysähtyneinä kadunkulmaan, kauppojen edustalle tai muihin sopiviin paikkoihin. Kadut ovat siis olleet tärkeitä sosiaalisuuden paikkoja, mutta niillä on korostunut erityisesti oman sukupuolen ja luokan sisäinen kommunikaatio, joka on yhdistynyt jonkin muun asian hoitamiseen eli kävelyn varsinaiseen syyhyyn. Kaupungin muuttuessa myös kadun luonne sosiaalisena ympäristönä muuttui.

Autoilun lisääntyminen ja varsinkin varautuminen autoilun jatkuvaan lisääntymiseen muutti Turun kaupunkikuvaa voimakkaasti 1950-luvulta alkaen. Pysäköintipaikkojen ja leveämpien katujen tieltä purettiin kiihtyvällä tahdilla vanhaa rakennuskantaa varsinkin ydinkeskustassa.<sup>34</sup> Liikennesuunnitelmia tehtäessä tähdättiin amerikkalaistyyliiseen autokaupunkiin, jossa autoilun sujuvuus oli tärkein arvo. Kuuluisin tämä suunnittelun edustaja Suomessa oli Helsingin kaupungille vuonna 1968 laadittu Smith-Polvisen liikennesuunnitelma, joka enimmiltä osiltaan jäi toteuttamatta. Suunnitelman mukaan kokonaisia keskustakortteleita olisi pitänyt purkaa massiivisten moottoritieratkaisujen alta. Jalankulkijat mainittiin suunnitelmassa vain kaksi kertaa: kerran autoliikennettä haittaavana tekijänä ja toisen kerran työmatkaliikenteen tyyppinä.<sup>35</sup> Liikennesuunnittelu eriytyi yleisesti kaupunkisuunnittelusta omaksi erityisalakseen 1950-luvulla. Se perustui alusta saakka kriittisemmälle autoilun suosimiselle. Tavoitteena oli muokata kaupunkia niin, että kaikki voisivat liikkua niissä omilla autoillaan. Toissijaisena vaihtoehtona pidettiin joukkoliikennettä ja vasta kolmantena vaihtoehtona kävelyä, jonka määrä haluttiin minimoida. Kävelyn nopeuttamiseksi suunniteltiin jopa erityisiä laitteita: horisontaalishissejä ja liukuhihnoja.<sup>36</sup> Käytännössä kaikki eivät voineet autoilla. Tampereen kaupunkiseudun liikennetutkimuksessa todettiin vuonna 1971 naisten joutuvan kulkemaan miehiä useammin joukkoliikenteellä tai kävellen.<sup>37</sup>

Myös Turun asemakaava-arkkitehti Olavi Laisaari kallistui 1950-luvun mitaan yhä enemmän autokaupunki-ideaalin suuntaan. Hän suunnitteli vanhastaan tiiviille Turulle uuden hajautetun rakenteen, jonka mukaisia ensimmäisiä kerrostaloalueita alettiin toteuttaa jo 1950-luvun ensimmäisellä puoliskolla.<sup>38</sup> Varsinaisen lähiörakentaminen Turussa alkoi kuitenkin vasta 1960-luvun loppupuolella. Ruutukaava-alueella oli sen sijaan jo noin kaksi kolmasosaa aiemmasta rakennuskannasta purettu ja korvattu uusilla, suuremmilla rakennuksilla, jolloin myös keskustaan oli syntynyt runsaasti uusia asuntoja. Turku muuttui rajusti 1950-luvun lopulta 1970-luvulle, mutta Laisaaren visioiman kaltaista, funktionaalisten ihanteiden mukaista toiminnallisesti eriytettyä kaupunkia tytärkaupunkineen siitä ei tullut, vaikka asuminen hajautui.<sup>39</sup>



Valokuvia tarkastelemalla voidaan havaita, että murroksen rinnalla aikaisemat liikkumisen muodot jatkuivat. Autoistuminen ja autoihin keskittynyt liikennesuunnittelu vaikuttivat kävelyyn silti sekä suorasti, muuttamalla kävelyn olosuhteita kaupungissa epämiellyttävämmiksi, vaarallisemmiksi ja hankalammiksi, että epäsuorasti, muuntamalla kaupunkirakennetta kävelylle vähemmän suotuisaksi. Tämä kosketti erityisesti naisia, joiden osuus autoilijoista oli 1950-luvulla hyvin pieni ja huomattavasti miehiä pienempi myös 1960- ja 1970-luvuilla.<sup>40</sup> Kuvissa havaitut liikkumismuotojen ryhmät eivät ole toisiaan poissulkevia: Monilla kävelijöillä saattoi olla valittavanaan useita muitakin liikkumismuotoja kävelyn lisäksi. Osa saattoi juuri kuvan oton hetkellä olla kävelemässä esimerkiksi pysäköidyn autonsa luo tai pois sen luota. Selkeänä tuloksena kuva-aineiston tarkastelussa on silti se, että naisia on Turun keskustan kävelijöistä ollut koko tarkastellun sadan vuoden aikana miehiä suurempi osuus. Lisäksi naisten suhteellinen osuus kävelijöistä jopa kasvaa kiihkeimmän autoistumisen vuosikymmenten aikana.

### *Kävelyn tarkoitus ja tasa-arvo*

Valokuvien naiskävelijöistä valtaosa kantaa mukanaan jotain. Useimmilla on vähintään käsilaukku mutta suurella osalla myös muita kantamuksia, erilaisia laukkuja, kasseja ja kääröjä tai koreja ja ämpäreitä. Mieskävelijöistä taas monet eivät kannu kädessään mitään. Varsinkin niillä kaduilla, joilla naisia on kävelijöistä selvä enemmistö, voidaan päätellä heidän hyvin usein olevan matkalla kauppaan, sieltä kotiin tai jostain muusta paikasta kaupan kautta kotiin. Olavi Laisaaren työryhmineen tekemässä kartoituksessa 1950-luvun alussa elintarvikekauppoja olikin erityisen runsaasti näillä kaduilla, esimerkiksi Hämeenkadulla, Itäisellä Pitkätkadulla ja Puutarhakadulla. Vaatetusalan, paperitarvikkeiden ja kodintarvikkeiden liikkeet sekä esimerkiksi apteekit keskittyivät paljolti kauppatoria ympäröiviin kortteleihin, kun taas ruokakauppoja oli tasaisemmin koko ruutu-kaava-alueella ja sen liepeillä.<sup>41</sup> Tarkastelluissa kuvissa myös näkyy monia elintarvikeliikkeitä ja niihin juuri menossa olevia tai niistä tulossa olevia naisia. Kauppaliikkeet jäsensivät arkipäiväistä liikettä kaduilla ja vaikuttivat katujen luonteeseen. Helsinkiä koskevissa muistitietokeruissa tutkijat ovat huomanneet niiden muodostavan tärkeitä muistin solmukohtia, kun vastaajat kertovat menneisyyden kotikaduistaan.<sup>42</sup>

Suomessa on vain vähän tutkittua tietoa siitä, miten eri vuosikymmenillä kuljettiin elintarvikekauppoihin ja missä nämä sijaittivat. 1800-luvun puolivälistä eteenpäin yleisenä kehityssuuntana oli kuitenkin tuoda kaupat ja tavarat yhä lähemmäksi kuluttajia. Autoistuminen käänsi tämän kehityksen suunnan, mutta vielä 1950-luvun alussa maassa oli enemmän kauppoja kuin henkilöautoja. 1950- ja 1960-luvulla käytännössä kaikki keskeiset palvelut Turussa sijaittivat ruutu-kaava-alueella, sillä ensimmäiset automarketit Suomessa perustettiin 1960- ja 1970-lukujen vaihteessa. 1960-luvun puolivälissä vasta puolet suomalaisista olisivat pystyneet sulloutumaan maassa oleviin henkilöautoihin mutta 1970-luvun puolivälissä jo kaikki, viisi henkilöä autoa kohden.<sup>43</sup>



Turussa rekisteröityjen moottoriajoneuvojen määrä oli vuonna 1950 alle 4 000, vuonna 1960 reilut 14 000, vuonna 1970 yli 35 000 ja vuonna 1980 runsaat 53 000.<sup>44</sup> Vielä vuonna 1950 yli puolet Suomessa rekisteröidyistä autoista oli kuorma-, paketti- ja muita erikoisautoja. Vuonna 1960 henkilöautojen osuus oli jo yli 70 prosenttia ja vuonna 1970 86 prosenttia.<sup>45</sup> Kuvissa 1970-luku erottuu vuosikymmenenä, jona autojen suhteellinen osuus kadulla liikkujista äkillisesti kasvaa huomattavasti, vaikka jo 1960-luku on kuvissa suhteellisen autoistunut, varsinkin pysäköityjen autojen osalta. Kävelijöiden määrä pysyy silti jatkuvasti suurena ja esimerkiksi Itäisen Pitkätien ja Hämeenkadun luonne erityisesti naisten kävelyn paikkana säilyy myös 1970-luvulla. Lisäksi koko keskusta-alueella naisten osuus kävelijöistä kasvaa entisestään.

Anu Lahtinen, Sini Ojala ja Kirsi Vainio-Korhonen ovat todenneet naisten ja lasten jääneen sivuosaan suomalaisten kaupunkien kirjoitetuissa historioissa, vaikka heitä on aina ollut enemmistö kaupunkien asukkaista. Valtiolliseen historian merkkipaaluihin perustuvat kronologiat eivät välttämättä tarjoa parasta kehystä tämän enemmistön historian huomioimiselle.<sup>46</sup> Lewis Mumford kirjoitti 1960-luvulla ”näkyttömästä kaupungista” eräänlaisena tulevaisuuden ideaalina: tietoa kuljettavan infrastruktuurin ja erilaisten organisaatioiden oli määrä

*Naisvaltainen jalankulkijoiden joukko ylittämässä Uudenmaankatua Tuomiokirkkosillan kupeessa vuonna 1971. Kuva Turun museokeskus/Turun Sanomat.*

luoda kaupunki, jossa fyysinen sijainti ei enää olisi ratkaiseva ja orjuuttava tekijä, kun tiedon ja taidon äärelle voisi päästä etäältäkin.<sup>47</sup> Tietoliikenteen mullistavaan voimaan keskittyminen ja muut suuren mittaluokan visiot saattavat kuitenkin jättää huomiotta sen näkymättömän kaupungin, jossa maito ja leipä on fyysisesti kuljetettava tuhansien kotien pöytään joka päivä. Naisten kävely on ollut kaupunkien infrastruktuurille ja toiminnalle olennaisen tärkeä, se näkymätön pohjatyö ja pehmeän infrastruktuurin muoto, jonka varassa koko kaupunki lepää.

Naisten kävely nousi Suomessa kiinnostuksen kohteeksi, kun kotitöitä haluttiin kansainvälisten virtausten mukaisesti rationalisoida ja Työtehoseura laski kodin eri töihin kuluvaan aikaan. Esimerkiksi vuonna 1952 Suomen naisten laskettiin yhteensä kulkevan päivittäin maasta kuuhun eli noin 400 000 kilometrin matkan kantaessaan vettä kaivosta navettaan ja asuntoon.<sup>48</sup> Myös ostosten tekoon liittyvään kävelyyhin kiinnitettiin 1950-luvulla huomiota: Maiju Gebhardin laskujen mukaan keskimääräisen perheen ruokaostosten paino oli 60–70 kiloa viikossa, ja suurin osa tästä kilomäärästä kannettiin kaupungissa kotiin kävellen. Näiden laskelmien perusteella esimerkiksi Elanto määritteli Helsingissä tavoitteeksi, ettei kaupungin kellään asukkaalla olisi matkaa lähimpään elintarvikekauppaan enempää kuin 200 metriä.<sup>49</sup> Samanaikaisesti kuitenkin historian kehityskulut olivat jo ohjaamassa kehitystä toiseen suuntaan, yhä laajempaa autoilua edellyttävään yhdyskuntien rakenteeseen ja elämäntyyliin.

Kävelyä suosivat ympäristöt ovat liikenteen tutkijoiden mukaan tasa-arvoisen saavutettavuuden kannalta parhaita. Autojen ylivalta liikenteessä taas johtaa kaupungin toimintojen hajaantumiseen laajalle alueelle. Tämän on todettu vaikeuttavan erityisesti naisten arkea, koska heidän liikkumiselleen kaupungissa on tyyppillistä useampien erilaisten tehtävien hoitaminen samalla matkalla.<sup>50</sup> Esimerkiksi Amerikassa naiset ovat käyttäneet jo 1920-luvulta lähtien autoa miehiä useammin talouden, kodin ja lasten hoitoon, siis esimerkiksi ostosten tekemiseen ja perheenjäsenten kuljettamiseen.<sup>51</sup> Ruth Schwartz Cowanin tekniikan historian klassikoksi muodostuneessa kirjassa *More Work for the Mother* auto esiintyy yhtenä esimerkkinä teknologiasta, joka on näennäisesti helpottanut naisten kotityötä mutta todellisuudessa lisännyt sekä sen määrää, yksinäisyyttä että vaatimustasoa.<sup>52</sup> Lewis Mumford totesi jo 1960-luvun alussa amerikkalaisen kotirouvan muuttuneen kaupunkien lähiöitymiskehityksen seurauksena täysipäiväiseksi autonkuljettajaksi.<sup>53</sup>

Naisten kävelyn kannalta ratkaisevia muuttujia eivät olleet vain auto ja autoilun infrastruktuuri, vaan myös monet muut tekniset kehityskulut. Yksi keskeinen vaikuttaja oli jääkaappi. Kodin suurista sähkölaitteista jääkaappi oli ensimmäisiä yleistyneitä. 1960-luvun puolivälissä joka toisessa suomalaistaloudessa oli jääkaappi. Jääkaappi teki itsestään välttämättömyyden, sillä sen yleistyessä kaupassakäynnin tavat muuttuivat ja pienet lähikaupat hävisivät vähitellen suurten markettien tieltä.<sup>54</sup> Jääkaapin myötä tarve kävellä maitokauppaan lähes päivittäin katosi, mutta samalla alkoivat kadota myös maitokaupat. Kylmäsäilytyksen lisäksi myös ruuan lähijakelu siirtyi yhä enemmän kotitaloudesta huolehtivien naisten

tehtäväksi. Muutos ei silti ollut äkkinäinen eikä täydellinen. Ruotsalaisten tilastojen perusteella tiedetään, että vuonna 1967 yhä 58 prosenttia kaupunkilaisista hoiti kauppaa-asiansa kävellen ja vain 13 prosenttia autolla.<sup>55</sup> Myöhemmin ja hitaammin autoistuneessa Suomessa kävellen hoidettujen ostosten osuus on luultavasti ollut vielä huomattavasti suurempi.

Veikko Laakson mukaan jyrkät erot kaupungin eri alueiden asumistasossa lientyivät Turussa 1960-luvulle tultaessa. Varustetasossa ja asumisväljyydessä ei ollut eri kaupunginosien välillä enää yhtä suuria ja selkeitä luokkaeroja kuin aikaisemmillä vuosikymmenillä.<sup>56</sup> Voimme havaita myös valokuviissa näkyvien luokkaerojen muuttuvan esimerkiksi vaatetuksessa hienovaraisemmiksi näihin aikoihin. Samalla kuitenkin voimakas väkiluvun lisääntyminen sekä kaupunkirakenteen keskispakoinen kehitys saattoivat luoda uusia jakolinjoja. 1960-luvun valokuviissa näemme entistä enemmän ihmisiä, erityisesti naisia kantamuksineen ja lapsineen, odottamassa kauppatorin bussipysäkeillä, jotka syöttivät kävelijöitä uusilta asuinalueilta keskustaan ja veivät heitä taas sieltä pois. Näistä bussipysäkeistä muodostuikin keskustan kävelyn uusia ruuhkapaikkoja.<sup>57</sup> Kaupungin rakentaminen tiettyjen kalliiden henkilökohtaisten teknisten laitteiden ehdoilla loi liikkumisen epätasa-arvoa erityisesti alempien tuloluokkien naisille, jotka uudessa kaupunkirakenteessa eivät voineet turvautua pelkästään kävelyn pitäessään arjen palasia koossa ja mahdollisesti joutuivat hajautetuilla asuinalueilla myös sosiaalisesti tyytymään rajallisempiin liikkumismahdollisuuksiin.

### *Naisten kävely kaupungin käyttövoimana*

Kuvat turkulaisista kaduista antavat mahdollisuuden tutkia sellaista menneisyyden arjen kaikkein yleisintä ja tavallisinta liikkumista, johon on muuten vaikea päästä käsiksi. Tuhansista kuvista saadun tiedon sijoittaminen kartalle ja vertaileminen sekä maantieteellisesti että ajallisesti paljastaa kävelyn sukupuolituneen luonteen ja johdattaa tarkastelemaan eri sukupuolten liikkumismahdollisuuksia ja -tarpeita kaupungissa sekä sukupuolen rakentumista ja vaikutuksia katutilassa. Katu julkisena tilana on ollut tärkeä paikka luokka- ja sukupuolieron ilmentämiselle. Luokkaeron ilmentäminen liudentuu 1900-luvun puoliväliä lähestyttäessä tai sitä viestitään hienovaraisemmin, mutta binäärisen sukupuolieron performointi jatkuu läpi 1900-luvun ja kertoo sukupuolijärjestelmän voimasta yhteiskunnallisena ja sosiaalisena hierarkiana.

Olenaisena valokuvälähteiden analyysin tuloksena voidaan todeta naisten olleen kävelijöiden enemmistö ainakin 1900-luvulla. Näin ollen esimerkiksi motorisoitua liikennettä korostavan kaupunkisuunnittelun negatiiviset seuraukset ovat koskettaneet erityisesti heitä. Perustellusti voi lisäksi väittää juuri naisten kävelemällä paikanneen motorisoidun järjestelmän aukkoja ja puutteita, samoin kuin he olivat aikaisemmin pitäneet kävelemällä toimintakykyisinä esimerkiksi vesi- ja ruokahuollon teknisiä järjestelmiä.

Kaupunki- ja liikennesuunnittelun lisäksi käsitys kaupungista ja sen historiaa on häivyttänyt kävelyn nais erityisenä liikkumismuotona taka-alalle tai ohittanut sen kokonaan. Näin naisten kävely on muodostunut näkymättömäksi osaksi kaupungin elämää ja toimintakykyä, vaikka se on läsnä kaikkialla ja jatkuvasti. Kuva-aineiston analyysissä naisten kävely, sen monitoimisuus ja siihen liittyvä kuljettaminen ja kantaminen nousevat esiin kaupunkia kannattelevina voimina. Vuosikymmenten kuluessa naisten kävelyssä tapahtuu muutoksia mutta ei niin paljon tai välttämättä sen suuntaisia kuin motorisoituun liikenteeseen ja miehiin näkökulmaan keskittyvät kaupunkihistoriat antaisivat ymmärtää. Kävelemisen paikat ja edellytykset muuttavat osin muotoaan, mutta naisten kävely ja sen merkitys kaupungille säilyy.

## Viitteet

- 1 Tämä kirjoitus on osa kirjoittajan tutkimushanketta Näkymätön liikenne näkyväksi, jossa tarkastellaan liikennettä Turun kaupungin ruutukaava-alueella valokuvälähteiden avulla ja analysoidaan erityisesti kävelyn ja pyöräilyn määrien sekä edellytysten muutoksia ja katutilan käytön historiaa.
- 2 Mimi Sheller, "The new mobilities paradigm for a live sociology", *Current Sociology Review* vol. 62, 6/2014, 789–811.
- 3 Ks. Colin Pooley, "Mrs Harvey came home from Norwich ... her pocket picked at the station and all her money stolen: Using life writing to recover the experience of travel in the past", *Journal of Migration History* vol. 1, 1/2015, 54–74.
- 4 Olavi Laisaari, *Turun yleiskaava ja kaupungin kehittämisohjelma*. Turku 1952, 61.
- 5 *Keskustan liikenteen vaibekaava*. Turun kaupunki 1984, 16–17.
- 6 *Turun ydinkeskustan kehittäminen*. Turun kaupunki 1997, 4–5, liite 1.
- 7 *Turun yleiskaava 1976*. Arkkitehtitoimisto Olli Kivinen.
- 8 Markus Kivistö, "Kasvava katu. Autoliikenne ja modernisaatio Turussa", Ismo Vähäkangas (toim.), *Sata lasissa*. Turun Historiallinen Yhdistys, Turku 2000, 91–103.
- 9 Hannu Laaksonen, *Turun historiaa kahdeksalta vuosisadalta*. Turun Historiallinen Yhdistys, Turku 2007, 151–152; Sinikka Uusitalo, "Turku Suomen itsenäistymisestä vuoteen 1950", Eero Kuparinen (toim.), *Turun seitsemän vuosisataa*. Turun Historiallinen Yhdistys & Turun kaupunki. Turku 1984, 225–265; Veikko Laakso, *Turun kaupungin historia 1918–1970, Ensimmäinen nide*. Turun Sanomat, Turku 1980, 243–401.
- 10 Eino Jutikkala, "Jälleentekemisestä Suomen itsenäistymiseen", Eero Kuparinen (toim.), *Turun seitsemän vuosisataa*. Turun Historiallinen Yhdistys & Turun kaupunki, Turku 1984, 201–224.
- 11 Margaret Walsh, "Gender in the History of Transportation Services: A historiographical Perspective", *Business History Review* vol. 81, 3/2007, 545–563.
- 12 Autoilusta esim. Virginia Scharffin uraauurtava tutkimus *Taking the Wheel. Women and the Coming of the Motor Age*. Free Press, New York 1991. Suomessa Teija Försti, *Vauhtikausi. Autoilun sukupuoli 1920-luvun Suomessa*. Turun yliopisto, Turku 2013. Pyöräilystä esim. Wiebe E. Bijkerin kuuluisaksi muodostunut teos *Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs. Toward a Theory of Sociotechnical Change*. Cambridge, Mass. Cambridge 1995. Suomessa esim. Tiina Männistö-Funk, "Gendered Practices in Finnish Cycling, 1890–1939", *ICON – Journal of the International Committee for the History of Technology* 16/2010, 53–73.

- 13 Turun museokeskuksen valokuva-arkisto (TMK Val). Kuvia ei ole tasaisesti kaikilta vuosikymmeniltä, vaan ylivoimaisesti eniten kuvia on 1950- ja 1960-luvuilta, jolloin museon työntekijät ovat aktiivisesti dokumentoineet Turun rakennuskantaa ja näkyviä. Myös 1970-luvulta on verrattain runsaasti kuvia. Kuvia on museon oman kuvaustoiminnan lisäksi monista eri lähteistä. Kokoelmassa on esimerkiksi Turun Sanomien, Turun Seudun Kuntatekniikan ja yksityisen valokuvaajien museolle lahjoittamia kuvia eri vuosikymmeniltä.
- 14 Pistekarttojen laatiminen sosiaalisen analyysin välineenä juontaa 1900-luvun alkupuoliskolta Chicagon koulukunnan varhaisista tutkimuksista. Ks. Ruth Shonle Cavan, ”The Chicago School of Sociology, 1918–1933”, *Urban Life* vol. 11, 4/1983, 415.
- 15 Michel de Certeau, *Arkipäivän kekseliäisyys. 1: Tekemisen tavat*. Niin & näin, Tampere 2013, 142–149.
- 16 Esimerkiksi Hämeenkadulla 103 tunnistettavaa naista ja 48 miestä, Itäisellä Pitkäkädellä 53 naista ja 23 miestä, Piispankadulla 47 naista ja 20 miestä. Yksittäisissä kuvissa on yleensä yhdestä viiteen kävelijää, jotka näkyvät tarpeeksi selvästi sukupuolen tunnistamista varten.
- 17 Kaskenkadulla 72 naista ja 24 miestä, Sirkkalankadulla 38 naista ja 12 miestä.
- 18 Puutarhakadulla 108 naista ja 76 miestä.
- 19 Esim. Humalistonkadulla ja Yliopistonkadulla on vuosien 1965–1969 kuvissa 72 naista ja 43 miestä.
- 20 Naisia on Läntiseltä Rantakadulta otetuissa valokuvissa havaittavissa 1970-luvulla yhteensä 37, miehiä 46. Suhde on sama sekä vuosikymmenen alku- että loppupuoliskolla.
- 21 Kuvia analysoidessa myös katutilassa istuvat henkilöt on laskettu jalankulkijoiksi. Heitä on kaikkiaan hyvin pieni osa kuvissa havaituista jalankulkijoista ja he keskittyvät lähinnä jokirantaan sekä Brahenpuistoon.
- 22 Jokirannassa havaitaan ruutukaava-alueen suurin lastenvaunutiheys koko tarkastelujaksolla.
- 23 Laisaari, *Turun yleiskaava*, 95–96.
- 24 Deborah Epstein Nord, *Walking the Victorian Streets. Women, Representation, and the City*. Cornell University Press, Ithaca 1995.
- 25 Gustaf Welin, Humalistonkatu 6. Turun museokeskuksen valokuva-arkisto.
- 26 Kaisa Vehkalahti, ”Jazzyttö ja naistenlehtien siveä katse”, Kari Immonen, Ritva Hapuli, Maarit Leskelä & Kaisa Vehkalahti (toim.), *Modernin lumo ja pelko. Kymmenen kirjoitusta 1800–1900-lukujen vaihteen sukupuolisuuudesta*. SKS, Helsinki 2000, 130–168.
- 27 Phillip Gordon Mackintosh & Glen Norcliffe, ”Flâneurie on bicycles. Acquiescence to women in public in the 1890s”, *The Canadian Geographer* 2006, Vol 50 (1), 17–37.
- 28 Kimmo Antila, ”Hevoskyydillä ja automobiilillä”, Jaakko Masonen, Kimmo Antila, Veikko Kallio & Tapani Mauranen (toim.), *Soraa, työtä ja hevosiä. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945*. Tielaitos & Edita, Helsinki 1999, 184–214, 203–209.
- 29 Tomi Hangisto, *Kauppiaskadun ympäristösuunnitelma*. Muotoilun YAMK-opinnäytetyö. Lahden ammattikorkeakoulu, Lahti 2013, 22–25.
- 30 Rauno Lahtinen, ”Turun muuttuvat kadut 1890–1939”, Riitta Laitinen (toim.), *Tilan kokemisen kulttuurihistoriaa*. Kulttuurihistoria, Turun yliopisto, Turku 2004, 155–182, 172–173.
- 31 Peter Norton, ”Street rivals. Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street”, *Technology and Culture* vol. 48, 2/2007, 331–359.
- 32 Veikko Laakso, ”Nopean kaupungistumisen vuosikymmenet”, Eero Kuparinen (toim.), *Turun seitsemän vuosisataa*. Turun Historiallinen Yhdistys & Turun kaupunki, Turku 1984, 266–294, 276.
- 33 Lahtinen, ”Turun muuttuvat kadut”, 157.
- 34 Rauno Lahtinen, *Turun purettu talot*. Sammakko, Turku 2013, 22–29.
- 35 Marjatta Rahikainen, *Helsingin keskusta Suomen taloudellisen kehityksen valossa*. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki 1985, 80.

- 36 Johanna Hankonen, *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentumisessa 1960-luvulla*. Otatieto Oy & Gaudeamus, Tampere 1994, 386.
- 37 Johanna Kallioinen, *Pyöräilyn institutionaalinen asema liikennesuunnittelussa*. Valtion taloudellinen tutkimuskeskus, Helsinki 2002, 68.
- 38 Laakso, ”Nopean kaupungistumisen vuosikymmenet”, 271–272.
- 39 Kivistö, ”Kasvava katu”, 91–103.
- 40 Esimerkiksi vuonna 1975 uusista ajokorteista vain noin kolmasosa myönnettiin naisille. Riikka Jalonen, ”Female Curiosity towards Automobile Technology”, *ICON* vol. 16, special issue 2010, 74–91.
- 41 Laisaari, *Turun yleiskaava*, 88–89.
- 42 Anna-Maria Åström, ”Helsinkiäisten muistot, paikat ja kiinnekohteet”, Anna-Maria Åström & Laura Kolbe (toim.), *Kaupunkilaisten Helsinki. Helsingin historia vuodesta 1945*. SKS, Helsinki 2016, 13–442, 50.
- 43 Tapani Mauranen, ”Autolla arkeen”, *Suomalaisen arjen historia 4. Hyvinvoinnin Suomi*. Weilin & Göös, Porvoo 2008, 184–197, 193–195.
- 44 Laakso, ”Nopean kaupungistumisen vuosikymmenet”, 276.
- 45 Tapio Bergholm, ”Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa”, Kalle Toiskallio (toim.), *Viettelyksen vaunu: Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. SKS, Helsinki 2001, 65–92, 72, 77.
- 46 Anu Lahtinen, Sini Ojala & Kirsi Vainio-Korhonen, *Naisten kaupunki. Turkuilaisten naisten historiaa*. Turun Historiallinen Yhdistys, Turku 2010, 7–8.
- 47 Lewis Mumford, *The City in History. Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*. A Harvest/HBJ Book, San Diego 1961, 563–567.
- 48 Tapio Katko, *Vettä! Suomen vesihuollon kehitys kaupungeissa ja maaseudulla*. Vesi- ja viemärilaitosyhdistys, Helsinki 1996, 122.
- 49 Markku Kuisma, Anitra Komulainen, Sakari Siltala & Teemu Keskiarja, *Kapinallinen kauppa. Helsingin Osuuskauppa Elanto 1905–2015*. Siltala, Porvoo 2015, 143–144.
- 50 Karel Martens, *Transport Justice. Designing Fair Transportation Systems*. Routledge, New York 2017, 54–56.
- 51 Försti, *Vaubtikausi*.
- 52 Ruth Schwartz Cowan, *More Work for the Mother. The Ironies of Household Technology from the Open Hearth to the Microwave*. Basic Books, New York 1983.
- 53 Mumford, *The City in History*, 506.
- 54 Mika Pantzar, *Tulevaisuuden koti. Arjen tarpeita keksimässä*. Gaudeamus, Helsinki 2000, 42–43, 45, 49.
- 55 20 prosenttia käytti polkupyörää ja 3 prosenttia muita liikennevälineitä. Johan Hagberg & Daniel Normark, ”From basket to shopping bag. Retailers’ role in the transformation of consumer mobility in Sweden, 1941–1970”, *Journal of Historical Research in Marketing* vol. 7, 4/2015, 452–475.
- 56 Laakso, *Turun kaupungin historia*, 230–240.
- 57 Ks. *Turun ydinkeskustan kehittäminen*, 4–5.