

TAMPEREEN YLIOPISTO

Matti Tervonen

KADUT JA PUISTOT TROOPPISEN SIIRTOMAAKAUPUNGIN
PELASTUKSENA

Historian pro gradu -tutkielma

2018

Tämän pro gradu -tutkielman aiheena on Ison-Britannian hallussa olleen Intian Kalkutan kaupungin suunnittelu 1910-luvun alussa. Tarkastelun kohteena on erityisesti se, miten avoimen kaupunkitilan, kuten puistojen, katujen ja puutarhojen, merkitys ilmeni kyseisen ajankohdan länsimaisessa kaupunkisuunnittelussa, ja miten sen vaikutus heijastui suuren Kalkutan siirtomaakaupungin suunnitteluun vuosina 1912-1914.

Tutkielman pääasiallisena lähdeaineistona käytän brittiläisen kaupunkirakentamisen insinöörin E.P. Richardsin raporttia Kalkutan tilanteesta, ongelmista ja kehittämisestä vuosilta 1912-1914. Richards oli palkattu laatimaan raportti Kalkutan kaupungin tuoreen julkisen instituution, Kalkutan kehitystrustin toimesta. Kalkutta oli juuri ennen Richardsin raportin laatimista menettänyt asemansa brittiläisen Intian pääkaupunkina New Delhille. Richardsin raporttia tarkastelen erityisesti avoimen kaupunkitilan näkökulmasta, ja osana yleisempää länsimaista kaupunkisuunnittelun kehitystä. Tutkimusmenetelmänäni käytän aineistolähtöistä sisällönanalyysiä.

Avoimen kaupunkitilan merkitys näkyi selkeästi ja monipuolisesti raportissa, ja sitä kautta myös Kalkutan kaupunkisuunnittelussa. Richards korosti läpi raportin suurten katujen ja puistojen rakentamisen tärkeyttä Kalkutan ja sen esikaupunkialueiden kehittämisessä. Hän uskoi avoimen kaupunkitilan lisäämisen ratkaisevan kaupungin valtavat terveysongelmat, tehostavan merkittävästi kaupankäynnin sujuvuutta sekä nostavan Kalkutan takaisin merkittävämmäksi brittiläisen Intian kaupungiksi.

Richardsin raportin ei aikanaan juurikaan vaikuttanut Kalkutan kaupungin kehittämiseen. Tarkkaa syytä tälle ei tiedetä. Todennäköisimpiä syitä olivat raportin huono ajoitus juuri ensimmäisen maailmansodan aattona sekä Richardsin esittämien menetelmien joustamattomuus.

Richardsin raportissa korostuu kyseiselle aikakaudelle keskeinen ajatus julkisen vallankäytön merkityksestä kaupunkien suunnittelussa. Richards toteaa toistuvasti, kuinka ainoastaan autoritäärisellä julkisella vallankäytöllä voidaan saada aikaan todellisia muutoksia Kalkutan kontekstissa. Richardsin argumentaatiosta tulee myös voimakkaasti esiin niin sanottu deterministinen ajatus, jonka mukaan fyysistä kaupunkiympäristöä muuttamalla voitaisiin vaikuttaa suoraan ihmisten fyysisiin ominaisuuksiin ja elämäntapoihin.

Richards myötäilee raportissaan 1900-luvun suosituimpia kaupunkisuunnittelun trendejä, kuten puutarhakaupunkiliikettä ja kaunis kaupunki -liikettä. Nämä molemmat liikkeet korostivat muun muassa avoimen kaupunkitilan merkitystä hyvinvoivassa kaupunkiympäristössä. Sekä harmaiden että vihreiden avointen kaupunkitilojen määrän lisääminen olikin molemmissa liikkeissä tärkeässä asemassa.

Sisällys

1 JOHDANTO.....	1
1.1 Tutkimustehtävä ja tutkimuksen teoreettiset lähtökohdat	2
1.2 Lähdeaineisto	5
2 BRITTLÄISEN INTIAN KALKUTTA 1910-LUVUN ALUSSA	9
2.1 Intia Ison-Britannian hallinnassa	9
2.2 Kalkutan kaupunki	12
2.3 CIT - Kalkutan kehitystrusti	13
2.4 Edwin Percy Richards, CIT:n pääinsinööri vuosina 1912-1914	22
3 KALKUTAN HARMAAT TILAT	28
3.1 Kalkutan kadut ja käytävät	28
3.1.1 Kalkutan katuverkko Richardsin raportissa	29
3.1.2 Kalkutan ja Euroopan kaupunkien katujen vertailu	31
3.2 Kalkutan aukiot.....	36
3.3 Kalkutan slummit ja niiden aukaiseminen.....	39
4 KALKUTAN VIHREÄT TILAT	49
4.1 Puistot.....	50
4.1.1 Kaupungin mittakaavan puistot	50
4.1.2 Säteittäiset puistot	54
4.1.3 Naapuruston laajuiset puistot	55
4.2 Puutarhat.....	56
5 VIHREÄ JA HARMAA TILA KOHTAAVAT ESIKAUPUNKIKONTEKSTISSA.....	59
5.1 Esikaupungit	59
5.1.1 Esikaupunkien kadut ja joukkoliikenne	62
5.1.2 Esikaupunkien asemakaava	63
5.1.3 Chicagon asemakaavan esimerkki ja kaunis kaupunki -liike.....	64
5.1.4 Pysyvät asuinalueet	66
5.1.5 Uudelleen asuttaminen	68
5.2 Puutarhakaupungit ja puutarhaesikaupungit.....	69
6 JOHTOPÄÄTÖKSET	77
6.1 Avoin kaupunkitila ja aikakauden kaupunkisuunnittelun trendit	78
6.2 Kaunis kaupunki -liike	78
6.3 Puutarhaesikaupungit	79
6.4 Viranomaisten kontrolli.....	80
6.5 Harmaa kaupunkitila Kalkutassa.....	80
6.6 Vihreät tilat.....	82
6.7 Slummit suljettuina tiloina	83
6.8 Lopuksi.....	84
LÄHDELUETTELO.....	86
Lähteet.....	86
Tutkimuskirjallisuus	86

1 JOHDANTO

1900-luvun alussa länsimainen kaupunkisuunnittelu oli vasta hiljalleen ammatillistumassa. Tästä johtuen länsimaisessa kaupunkisuunnittelussa oli useita kehityslinjoja ja trendejä käynnissä yhtä aikaa. Nämä olivat yleistyneet asteittain koko edeltävän 1800-luvun ajan, ja erityisesti sen jälkipuoliskolla ensimmäisen globalisaation myötä erilaiset aatteet olivat matkanneet länsimaasta toiseen. Valtaosalle kaupunkisuunnittelun trendeistä oli yhtenäistä yhteiskunnan ylempien luokkien sekä julkisen hallinnon kaupunkiympäristöön kohdistamat voimakkaat uudistus- ja muutoshankkeet. 1800-luvun puolivälistä alkaen eurooppalaisia ja yhdysvaltalaisia suuria kaupunkeja oli muutettu valtaeliitille helpommin hallittaviksi ja ajan terveystieteitä tukeviksi. Imperialismin myötä myös eurooppalaisten hallinnoimia siirtomaita ja niiden kaupunkeja aloitettiin kehittämään, erityisesti taloudellisista ja terveydenhuollon näkökulmista. Euroopan suurmaiden näkökulmasta siirtomaiden tarkoituksena oli voimistaa emämaiden taloutta ja symbolista arvovaltaa. Tämä päti luonnollisesti 1800-luvulla maailman suurimmaksi valtakunnaksi kasvaneeseen Isoon-Britanniaan ja sen siirtomaihin.

Brittiläisen Intian pääkaupunkina aina vuoteen 1911 asti toiminutta Kalkutta imperialismin ja teollistumisen vuosisata oli muuttanut suuresti. Kaupunki oli yksi maailman suurimmista niin asukasluvunsa, juutti- ja puuvillakauppansa kuin slummiensa ja terveysongelmiensa suhteen. Kaupungin liikennettä ja terveystilannetta ei tarkalleen tunnettu, joten sitä selvittämään palkattiin brittiläinen kaupunkirakentamisen insinööri E.P. Richards vuonna 1912. Richardsin palkkasi vastaperustettu Kalkutan kehitystrusti, jonka pääinsinööriksi hänet samalla nimitettiin. Richards laati vuosina 1912-1914 kaupungin tilanteesta laajan raportin, jossa hän ilmaisi suorasukaiseen tyyliin Kalkutan nykyisen tilanteen, kaupungin suurimmat ongelmat sekä tarvittavat muutostoimenpiteet. Kalkutan suurimpana ongelmana Richards näki olemattoman infrastruktuurin, kaoottisen asuinrakentamisen, teollisuuden hallitsemattoman kasvun sekä erityisesti maailman suurimmiksi arvioimansa slummialueet. Hän korosti raportissaan ensisijaisena ratkaisuna kaupungin ongelmiin suurien pääkatujen rakentamista, ja sitä kautta avoimen kaupunkitilan lisäämistä tukkoisille slummialueille. Richardsin kaupunkisuunnittelun ajatukset olivat selkeästi linjassa 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun länsimaiselle kaupunkisuunnittelun trendeille, kuten puutarhakaupunkiliikkeelle ja kaunis kaupunki –liikkeelle. Richards edusti myös aikansa eurooppalaista siirtomaavirkamiestä korostaessaan voimakkaan julkisen vallankäytön olevan keskeinen ratkaisu siirtomaiden yhteiskuntien kehittämisessä.

1.1 Tutkimustehtävä ja tutkimuksen teoreettiset lähtökohdat

Tässä pro gradu -tutkielmassa on tarkoitus selvittää sitä, miten länsimaisen kaupunkisuunnittelun trendit näkyivät brittiläisen Intian Kalkutan kaupungin rakennusinsinöörin, E.P. Richardsin raportin näkökulmasta 1910-luvun alkupuolella. Lisäksi pohdin, miten avoin kaupunkitila näyttäytyi Richardsin raportissa, ja sitä kautta ajan länsimaisessa kaupunkisuunnittelussa.

Stanley et al. ovat artikkelissaan *Urban Open Spaces in Historical Perspective: A Transdisciplinary Typology and Analysis* määritelleet typologian, jossa he ovat jakaneet avoimen kaupunkitilan mittakaavan, muodon ja käyttötarkoituksen välillä historiallisessa kontekstissa. Käytän Richardsin raportin avoimia kaupunkitiloja analysoidessani erityisesti Stanley et al. määrittelemiä avoimen kaupunkitilan muotoa selittäviä alakäsitteitä: **harmaita ja vihreitä avoimia tiloja**. Richards ei luonnollisesti ole voinut olla tietoinen sata vuotta raporttinsa valmistumisen jälkeen laaditusta avoimen kaupunkitilan typologiasta, minkä johdosta käytän typologiaa Richardsin raporttiin soveltuvin osin. Typologia tarjoaa selkeän historiallisen viitekehyksen ja työkalun Richardsin raportin avointen kaupunkitilojen tunnistamiseen ja käsittelyyn.

Käytännössä harmaita alueita ovat päällystetyt, kaupunkimaiset avoimet tilat, kuten esimerkiksi kaupungin torit, markkinapaikat sekä muut kovapintaiset maisemoidut alueet. Vihreitä alueita ovat esimerkiksi kasvillisuutta sisältävät rakennukset tai maa-alueet, vesialueet tai maantieteelliset ominaispiirteet kaupungissa. Vihreiden ja harmaiden avointen tilojen lisäksi Stanley et al. esittelevät joukon alueita, jotka voivat olla sekä vihreitä että harmaita, kuten esikaupungit, sisäpihat ja leikkikentät.¹

Stanley et al. ovat jakaneet avoimet tilat edelleen niiden mittakaavan mukaisesti **kaupungin laajuiseen** (*city-wide scale*), **naapuruston laajuiseen** (*intermediate* tai *neighbourhood scale*) ja **yksittäisen rakennuksen laajuiseen** (*individual residence scale*). Kaupungin laajuisella tarkoitetaan esimerkiksi suuria avoimia kaupunkitiloja julkisten instituutioiden läheisyydessä. Näillä instituutioilla ja tiloilla on ollut kansallisesti tai kaupungin tasolla symbolista merkitystä, ja ne on usein kohdennettu suurelle osalle väestöä. Naapuruston laajuisilla avoimilla tiloilla tarkoitetaan monia asuinrakennuksia palvelevia tiloja tietyssä osassa kaupunkia. Tämän kaltaisia tiloja voivat olla esimerkiksi kaupunginosan tai naapuruston oma puisto. Stanley et al. ovat tarkoittaneet naapuruston laajuiset avoimet tilat joustavaksi määritelmäksi, koska pienen kaupungin

¹ Stanley et al. 2012, 1093.

keskuspuisto voi olla yhtä suuri kuin megalopolin kaupunginosan puisto. Esimerkiksi koulut, kirkot ja muut pyhät paikat edustavat Stanleyen et al. määrittelyssä naapuruston avoimia tiloja, vaikka ovatkin yksittäisiä rakennuksia. Tämä johtuu Stanleyen et al. mukaan siitä, että ne palvelevat nimenomaan tiettyä aluetta kaupungista. Yksittäisen rakennuksen mittakaavan avoimilla tiloilla tarkoitetaan yksittäisiä rakennusten yhteydessä olevia tiloja, joihin voi kuulua usein jonkinlainen asukkaille rajattu avoin alue, kuten sisäpiha tai yksityinen puutarha.²

		Scale		
		City	Intermediate	Residence
Form	Transport Facilities	Harbors, Airport and Train Station Parking	Transit Stations, City Gate Areas	Driveways, Parking Areas
	Streets	Central Boulevards	Street Space	Pedestrian Alleys, Paths
	Plazas	Large Formal Plazas	Smaller Neighborhood Plazas	Interior Courtyards
	Recreational Space	Stadiums, Greenbelts, Beaches	Sports Facilities, Playgrounds	Houseyard Playspace
	Incidental Space	Natural Features and Semi-Wild Areas	Empty Lots, Transit Borders	Marginalized Space Between Buildings
	Parks and Gardens	Major Formal Park and Garden Space	Institutional Gardens, Small Parks, Cemeteries	Household Gardens
	Food Production	Orchards, Agricultural Fields	Grazing Commons, Community Gardens	Kitchen Gardens, Small Horticulture

	Grey space
	Green space
	Grey/Green space

Kuva 1. A transdisciplinary typology of urban open spaces spanning ancient and modern history.³

² Stanley et al. 2012, 1093.

³ Stanley et al. 2012, 1094.

Oheisessa Stanleyen et al. laatimassa taulukossa on määritelty erilaisia avoimia kaupunkitiloja muodon ja mittakaavan mukaan. Harmaista ja kaupungin laajuisista alueista Richardsin raportille olennaisia ovat satamat, rautatieasemat, keskustan puistokadut ja suuret viralliset aukiot. Naapuruston mittakaavan harmaita alueita ovat erityisesti kadut ja niiden käyttämä katutila, raitiovaunuasemat ja -pysäkit sekä tyhjät tontit. Yksittäisten rakennusten mittakaavan harmaita alueita ovat Kalkutassa lähinnä tiiviimmin asutettujen alueiden kapeat polut, kujat, sisäpihat sekä rakennusten välinen käyttämätön tila. Harmaita alueita käsittelen tarkemmin luvussa 3.

Stanleyen et al. määrittelemistä vihreistä alueista Richardsin raportin kannalta oleelliset kaupungin laajuiset alueet ovat maatalousalueet kaupungin ulkopuolella, suuret viralliset puistot ja ympäristön ominaispiirteet. Näitä käsitellään tarkemmin luvussa 4. Naapuruston mittakaavan vihreitä alueita ovat institutionaaliset puutarhat, kuten eläin- ja kasvitieteelliset puutarhat, ja pienet kaupunginosien puistot. Koska Richards ei käsittele raportissaan mitään Stanleyen et al. määrittelemistä yksittäisten rakennusten mittakaavan vihreistä alueista, ne on rajattu tutkielman tarkastelun ulkopuolelle. Avointa kaupunkitilaa voidaan jäsentää myös omistajuuden mukaan, esimerkiksi julkiseksi, puolijulkiseksi, puoliyksityiseksi ja yksityiseksi.⁴

Tilallinen ja ajallinen rajaukseni koskee brittiläisen Intian Bengalin maakunnan kaupunkia Kalkuttaa vuosina 1900-1914. Tarkastelen myös ajan kaupunkisuunnittelun trendejä ja niiden taustoja selvittääkseni, olivatko Richardsin kaupunkisuunnittelun päätelmät ja keinot tyypillisiä 1900-luvun ajanjaksolle ennen ensimmäistä maailmansotaa.

Käytän pääasiallisena tutkimusmetodina tässä pro gradu -tutkielmassa sisällönanalyysiä. Sisällönanalyysi on Tuomen ja Sarajärven mukaan laadullisen tutkimuksen analyysimenetelmä, jossa pyritään analysoimaan tutkimuksen aineistoa systemaattisesti ja objektiivisesti. Sillä pyritään luomaan tutkittavasta ilmiöstä kuvaus tiivistetyssä ja yleisessä muodossa. Sisällönanalyysiä kuvataan Tuomen ja Sarajärven mukaan joko aineistolähtöiseksi, teorialähtöiseksi tai teoriaohjaavaksi.⁵ Tässä tutkimuksessa käytän aineistolähtöistä sisällönanalyysiä.

Aineistolähtöisessä sisällönanalyysissä yhdistellään Tuomen ja Sarajärven mukaan käsitteitä ja näin saadaan vastaus tutkimuskysymyksiin. Sisällönanalyysi perustuu ja päättelyyn, jossa edetään empiirisestä aineistosta

⁴ Woolley 2003, 3-4.

⁵ Tuomi & Sarajärvi 2018, 117-121.

kohti käsitteellisempää näkemystä tutkittavasta ilmiöstä. Aineistolähtöinen sisällönanalyysi koostuu kolmesta vaiheesta: aineiston pelkistäminen, aineiston ryhmittely ja aineiston käsitteellistäminen. Aineiston pelkistämävaiheessa tarkasteltavasta aineistosta karsitaan tutkimukselle epäolennainen pois, esimerkiksi tutkimuskysymysten määrittämisen avulla. Aineiston ryhmittelyssä aineistosta etsitään samankaltaisuuksia ja/tai eroavaisuuksia kuvaavia käsitteitä, kuten esimerkiksi avoin tila, sosiaalinen kontrolli ja niin edelleen. Samaa ilmiötä kuvaavat käsitteet ryhmitellään ja yhdistetään omiksi luokikseen. Aineiston käsitteellistämässä valitaan tutkimuksen kannalta olennainen tieto ja sen perusteella muodostetaan teoreettisia käsitteitä.⁶

1.2 Lähdeaineisto

Pro gradu-tutkielmani päälähteenä toimii brittiläisen rakennusinsinööri Edwin Percy Richardsin Kalkutan kaupunkia koskeva kehittämisraportti - *The Condition, Improvement and Town Planning of the City of Calcutta and Contiguous Areas: The Richards Report* - vuodelta 1914.

Richardsin raportti kuvaa oman aikansa kaupunkisuunnittelun eurooppalaisia ihanteita vietyinä siirtomaan kontekstiin. Richards on jäänyt kaupunkisuunnittelun tutkimuksessa vähemmälle huomiolle kuin esimerkiksi samoihin aikoihin muualla Intiassa ja Palestiinassa vaikuttanut Patrick Geddes tai Australiassa puutarhakaupunkiliikettä tukenut Charles Compton Reade.⁷ Richards on kirjoittanut noin 400-sivuisessa raportissaan monipuolisesti kaupungin infrastruktuurista ja suositeltavista kehitysehdotuksista. Richards on tarkastellut muun muassa katu- ja vesiverkkoa, viemäröintiä, eri asuinalueiden kehittämistä sekä kaupungin hyviä ja erityisesti huonoja puolia. Kaupungin hyviä puolia olivat hänen mukaansa toimiva vesihuolto ja tärkeä sijainti Bengalin maakunnan kaupankäynnin keskuksena. Huonoista puolia olennaisimmat olivat asukkaiden terveysongelmat ja hyvin ahtaat asuinalueet. Asuinalueista Richards puhuu niiden kehitysmahdollisuuksien mukaan. Raportissa esiintyvät valokuvat kuvaavat pääosin teitä, rakennuksia ja ahtaita kujia. Myös liikennevirtojen tukkoisuutta on valokuvattu. Valokuvien tarkoituksena on ollut korostaa eurooppalaisten kaupunkien hyviä puolia verrattuna Kalkutan vastaaviin huonoihin puoliin. Esimerkiksi eurooppalaisia leveitä ja pikkutarkasti suunniteltuja puistokatuja verrataan Kalkutan kapeisiin ja suunnittelemattomiin kujiin.

⁶ Tuomi & Sarajärvi 2018, 122-127.

⁷ Home 1990, 23.

Richards vertailee jatkuvasti Kalkutan nykytilannetta Euroopan ja Yhdysvaltain kaupunkeihin ja niissä 1800-luvun puolivälistä lähtien tehtyihin uudistuksiin. Käytännössä Richardsin mukaan Kalkutasta tulisi tehdä länsimainen kaupunki keskelle brittiläistä Intiaa huolimatta siitä, että tämän kulttuuri, hallinto ja elämäntavat eroavat suuresti teollistuneista länsimaista. Richards kritisoi avoimesti lähestulkoon kaikkia Kalkutan kaupungin osa-alueita vesihuoltoa lukuun ottamatta. Erityisesti hän kritisoi epäinhimillisiä elinolosuhteita ja tehotonta lainsäädäntöä ja julkista hallintoa.

Kaupungin kehittämiseksi Richards linjaa yleisen asemakaavan laatimisen, slummien korjaamisen, katuverkon täydellisen uudelleenjärjestämisen, siltojen rakentamisen, julkisen liikenteen laajentamisen ja kunnollisten puutarhaesikaupunkialueiden luomisen. Richards vertailee jatkuvasti Kalkutta ja sen alueita ”normaaleihin” eurooppalaisiin ja yhdysvaltalaisiin kaupunkeihin. Paikallisten elinolojen kurjuuden ja kärsimyksen Richards tuo toistuvasti esiin raportissaan, mutta ylipäätään heidän elämäntyyliään ja kulttuuriaan Richards ei ota juurikaan huomioon raportissaan.

Richardsin raportti ei aikanaan saanut kovinkaan merkittäviä muutoksia aikaan Kalkutan kaupungissa, johtuen suuresti siitä, että raportin tilaajalla Kalkutan kehitystrustilla, (*Calcutta Improvement Trust*, jatkossa CIT) ei ollut tarvittavia valtaoikeuksia, saati resursseja saada Richardsin linjaamia muutoksia aikaiseksi. Robert Home on pohtinut Richardsin elämää koskevassa artikkelissaan⁸, että kritisoidessaan voimakkaasti Kalkutan lainsäädäntöä ja hallintoa, hän käänsi CIT:n itseään ja linjaamiaan muutoksia vastaan. Tämä saattoi olla osasyynä vähäisille raportin jälkeisille toimenpiteille.⁹

Partho Datta on tutkinut Kalkutan kaupunkisuunnittelua erityisesti CIT:n kehityksen näkökulmasta.¹⁰ Richards liittyi juuri ennen raportin aloittamista aikanaan hyvin suosittuun puutarhakaupunkiliikkeeseen. Tämä näkyy erityisesti Richardsin kannanotoissa Kalkutan esikaupunkien muuttamisesta puutarhaesikaupungeiksi. Peter Hall on tutkinut eurooppalaisen kaupunkisuunnittelun kehittymistä, ja hänen yleisteoksestaan *Cities of Tomorrow* on saatavilla runsaasti tietoa 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun kaupunkisuunnittelusta. Richardsin raportin päätelmistä ja ajan länsimaalaisesta kaupunkisuunnittelun trendeissä on huomattavaa

⁸ Home 2016.

⁹ Home 2016, 639.

¹⁰ Datta 2014.

yhtäläisyyttä, jota tarkastelen tarkemmin itse tulevissa luvuissa.¹¹

Richard Harris ja Robert Lewis ovat tutkineet yleisesti esikaupunkien historiaa, sekä brittien hallitseman Intian kaupunkeja. He ovat laatineet esipuheen Richardsin raportin uuteen painokseen vuodelta 2015, jonka lähdeluettelon kautta olen saanut pro gradu -tutkielmani alkusysäyksen.¹²

Helen Meller on tutkinut brittiläisen Intian kaupunkisuunnittelua, ja erityisesti 1900-luvun alun kaupunkisuunnittelun edelläkävijää, Patrick Geddesiä.¹³ Hänen tutkimuksensa merkitys tässä pro gradu-tutkielmassa on erityisesti brittiläisen Intian yleisten lainalaisuuksien hahmottamisen yhteydessä.

Friedrich Lenger on tutkinut kaupunkisuunnittelun historiaan liittyvää yhteiskuntaluokkien erottelua. Tämän tutkielman kannalta keskeisiä ovat hänen tutkimuksensa Eugene Haussmannin toteuttamista Pariisin massiivisista kaupunkirakentamisen uudistuksista 1850-luvulla.¹⁴ Richards on raportissaan viitannut sekä suoraan että välillisesti Haussmannin uudistusten merkitykseen Kalkutan kehittämisen kannalta.

Edellä mainittujen tutkijoiden tuloksia käytän pääasiassa kytkeäkseni Richardsin raportin 1900-luvun alun kaupunkisuunnittelun ja Kalkutan kaupungin kontekstiin. Aiemmassa kaupunkisuunnitteluun liittyneessä tutkimuksessa Richardsin raporttia ja Kalkutta on käsitelty pääosin politiikan, terveydenhuollon ja raportin aikaansaamien vaikutusten kautta. Tämän pro gradu -tutkielman päätavoitteina on tarkastella Kalkutan kaupunkia ja Richardsin raporttia nimenomaan avoimen kaupunkitilan käsitteiden kautta, ja pohtia ajan kaupunkisuunnittelun suhdetta Richardsiin ja hänen raporttiinsa.

Sekä aiemmalle tutkimukselle että tälle pro gradu -tutkielmalle on yhteistä se, että pääasiallinen lähdemateriaali on brittiläisten siirtomaaisäntien tuottamaa. Valitettavasti heidän intialaisilta alamaaisiltaan ei ole saatavilla varsinaista lähdeaineistoa aiheeseen liittyen. Ylipäätään 1900-luvun alun Kalkuttaan liittyviä aikalaislähteitä ei ole ollut saatavilla muuten kuin Richardsin näkökulmasta, joten on vaikea arvioida mitä mieltä esimerkiksi hänen työnantajansa CIT oli Richardsista tai hänen raportistaan. Richardsista itsestään ei

¹¹ Hall 2012.

¹² Harris & Lewis 2014.

¹³ Ks. esimerkiksi Meller H. (1979) – *Urbanization and the Introduction of Modern Town Planning Ideas in India 1900-1925*.

¹⁴ Lenger 2012.

ole raportin lisäksi jäänyt muistokirjoitusta enempää materiaalia jälkipolville. Tämän on osaltaan hankaloittanut Richardsin ja aikakauden kaupunkisuunnittelun tutkimista.

Tämän pro gradu -tutkielman tulevissa luvuissa käsittelen Richardsin raportin ja 1900-luvun alkupuolen kaupunkisuunnittelun suhdetta avoimeen kaupunkitilaan. Luvussa 2 kuvailen Richardsin raportin laatimiseen liittynyttä poliittista ja tilallista kontekstia. Samalla on tarpeen kuvailla niitä historiallisia tapahtumakulkuja, jotka olivat muokanneet Kalkutan sellaiseksi, kuin se oli Richardsin saapuessa kaupunkiin vuonna 1912. Tarkastelen lisäksi Richardsin omaa taustaa kaupunkirakentamisen insinöörinä ja brittiläisen imperiumin virkamiehenä.

Luvuissa 3, 4 ja 5 käsittelen tarkemmin avoimen kaupunkitilan roolia ja näkyvyyttä Richardsin raportissa sekä hänen aikansa länsimaisessa kaupunkisuunnittelussa. Luku 3 keskittyy harmaaseen kaupunkitilaan, kuten katuihin ja aukioihin. Samalla käsittelen Richardsin esittämiä eri keinoja avoimen kaupunkitilan luomiseksi Kalkutan tiheästi asutettuun kaupunkiympäristöön. Luvussa 4 tarkastelen vihreitä kaupunkitiloja, kuten puistoja ja puutarhoja, sekä vastaavasti Richardsin esittämiä keinoja niiden luomiseksi Kalkuttaan. Luvussa 5 yhdistän sekä vihreän että harmaan avoimen kaupunkitilan Richardsin raportin esittelemässä Kalkutan esikaupunkikontekstissa. Luvussa 6 esittelen tutkimuksen johtopäätökset ja pohdin tulevan tutkimuksen näkökulmia.

2 BRITTIÄISEN INTIAN KALKUTTA 1910-LUVUN ALUSSA

2.1 Intia Ison-Britannian hallinnassa

Ison-Britannian Itä-Intian kauppakomppania perustettiin vuonna 1600.¹⁵ Se hallitsi brittien omistamia siirtomaita Intiassa vuoteen 1858 saakka. Tuona aikana Kalkutta, Madras ja Bombay kasvoivat brittien hallinnassa tärkeiksi satamakaupungeiksi. Bengalin alue itäisessä Intiassa säilyi pisimpään brittien hallinnassa. Siellä olevat kauppareitit ulottuivat Bengalinlahdelta syvälle sisämaahan asti, ja niin britit kuin intialaiset kävivät runsaasti kauppaa alueella. Virallisesti Bengalin alue oli vielä 1700-luvun alussa Suurmogulien valtakunnan hallinnassa, mutta käytännössä Ison-Britannian Itä-Intian kauppakomppania käytti alueella ylintä valtaa. Bengalin alueesta oli muodostunut paikallisten intialaisprinssien (*nawabien*) ja kauppakomppanian turvaama talousalue.¹⁶

Eurooppalaisten vaikutus Intian sisäiseen valtataisteluun kiihtyi 1700-luvun puolivälistä alkaen. Bengalin alue siirtyi aiempaa suoremmin brittien hallintaan vuoteen 1765 mennessä. Alue pysyi brittien hallinnassa sekä toimivan siirtomaa-armeijan että paikallisten prinssien epäonnistuneiden yhdistämisyritysten myötä. Eräs paikallinen intialaisprinssi onnistui valtaamaan Kalkutan vuonna 1756, mutta hänen joukkonsa ajettiin kaupungista ja kukistettiin Plasseyn taistelussa jo seuraavana vuonna. Intialaisprinssejä vastaan käymiensä taisteluiden jälkeen kauppakomppania ei luottanut enää intialaisten hallitsijoiden tahtoon turvata Ison-Britannian etuja Bengalin alueella, joten kauppakomppania siirsi alueen hallinnon suoraan itselleen. Vuoden 1765 Allahabadin sopimuksessa Suurmogulien keisari nimitti Ison-Britannian Itä-Intian kauppakomppanian Bengalin ja Biharin alueiden taloudelliseksi hallitsijaksi (*diwani*).¹⁷ Tämä julistus virallisesti kauppakomppanian vallan alueella.

Vuosina 1765-1805 kauppakomppania kiihdytti valloituksiaan ja sen hallitsemien alueiden pinta-ala lähes kolminkertaistui. Bengalin alueelta kauppakomppanian alueet laajenivat pitkälle länteen kattamaan koko Gangesin alueen.¹⁸ 1800-luvulla kauppakomppanian Intian valloitukset jatkuivat. 1700-lukuun verrattuna paikallisia prinssiejä ei enää edes nimellisesti pidetty tasavertaisina kauppakomppanian virkamiesten kanssa, vaan brittiläiset siirtomaaisännät edustivat ylintä valtaa valloittamillaan alueilla. 1800-luvun alkupuoliskon

¹⁵ Porter 1991, 15.

¹⁶ Porter 1991, 36.

¹⁷ Porter 1991, 38.

¹⁸ Porter 1991, 53.

valloitusodot johtuivat pääosin siitä, että britit pyrkivät turvaamaan Bengalin alueen luoteis- ja itärajoja. Suojellakseen kyseisiä rajoja he valloittivat lisää alueita puskurialueiksi. Bengalista luoteeseen suunnatuilla sodillaan kauppakomppania valloitti sikhien hallinnoimia alueita Punjabin maakunnasta, Intian pohjoisosista. Bengalin itäpuolella valloitukset ulottuivat aina eteläiseen Burmaan saakka. Punjabin ja Burman lisäksi britit valloittivat Marathin kuningaskunnalta suuria alueita Länsi- ja Keski-Intiassa. Kauppakomppanian valloitukset jatkuivat aktiivisesti aina vuoden 1857 levottomuuksiin saakka.¹⁹ Nämä levottomuudet tunnetaan suomenkielisessä historiankirjoituksessa nimellä sepoykapina.

Vuosina 1857-58 Intian pohjoisosissa syttyi laaja aseellinen kapina brittejä vastaan. Levottomuudet alkoivat Bengalin armeijan intialaisten upseerien, sepoyiden, kapinointina. Bengalin armeija oli brittien Itä-Intian kauppakomppanian kolmesta armeijakunnasta suurin. Sepoyiden levottomuudet johtuivat heidän pitkään jatkuneista peloistaan eurooppalaisia valloittajia kohtaan ja lopullisesti tilanne eskaloitui, kun sepoyiden parissa levisi huhuja, että heidän uuden kiväärinsä patruunat olisi voideltu sian tai naudan rasvalla. Sian rasva ei käynyt uskonnollisista syistä muslimisepoyille, ja nauta oli vastaavasti hindusepoyille pyhä eläin. Paikallinen väestö liittyi sepoykapinaan etenkin Delhin ja Patnan kaupunkien välisellä alueella Pohjois-Intiassa. Kauppakomppania kukisti kapinan lopulta vuoden 1858 kesäkuussa eurooppalaisten vahvistusten ja muiden kauppakomppanian sotajoukkojen avulla.²⁰

Brittiläisellä Intialla (*British Raj*) tarkoitetaan Ison-Britannian kruunun hallitsemaa Intian niemimaan aluetta vuosina 1858-1947. Intian hallinto siirtyi kruunulle Ison-Britannian Itä-Intian kauppakomppanialta vuonna 1858 ja kuningatar Victoriasta tuli Intian keisarinna vuonna 1877. Alueen hallinnosta vastasi Isossa-Britanniassa valtiosihteerin, ja paikan päällä Intian kenraalikuvernööri. Intian hallinnon virkamiehet olivat aluksi pelkästään brittiläisiä. 1800-luvun loppua kohden myös intialaisille virkamiehille avautui asteittain pääsy Intian julkiseen hallintoon.²¹ Sepoykapinan jälkeen Iso-Britannia panosti Intian kaivostoiminnan, tehdastuotannon, rautateiden ja keinokastelun kehittämiseen. 1800-luvun jälkipuoliskolla Intiassa siirryttiin rotutyypin hierarkiaan, jonka mukaan yhteiskunnan luokat järjestettiin ja jonka eliittiä edustivat "herrasmiesmäiset" (*gentlemanly*) johtajat.²²

¹⁹ Porter 1991, 89-91.

²⁰ Porter 1991, 91-93.

²¹ Riches & Palmowski 2016, <http://www.oxfordreference.com/view/10.1093/acref/9780191802997.001.0001/acref-9780191802997-e-1938>, viitattu 17.4.2018.

²² Cain & Hopkins, 284-285.

Brittiläisillä virkamiehillä oli Intiassa suurin valta käsissään. He päättivät verotuksesta ja verotulojen käytöstä ja heidän arvonsa vaikuttivat lainsäädännön ja lakien toimeenpanon kehitykseen. 1850-luvulta alkaen Intiassa armeijan ja julkisten virkojen nimitykset olivat suuressa suosiossa brittiläisen koulutetun ylemmän keskiluokan sisällä. Imperiumin nimiin työskentely mahdollisti pääosin ammatillisen virkamieskulttuurin leviämisen myös siirtomaihin. Se perustui julkisia kouluja käyneisiin, keskiluokkaisiin brittivirkamiehiin. Näin voidaan ajatella eurooppalaisen meritokratian levinneen myös Intiaan.²³

Intiassa työskentelevät brittiläiset virkamiehet ja sotilaat jakoivat yhteiset arvot siitä, miten yhteiskuntia tulisi hallita.²⁴ Tämä näkyi myös Richardsin ajattelussa, hän nimittäin edusti juuri brittiläistä julkista virkamiestä. Esimerkiksi vuosina 1913-1914 65 % (53 milj. £). brittiläisen Intian budjetista käytettiin julkisen hallinnon ja armeijan tarpeisiin. Brittiläisen Intian armeija tosin valvoi imperiumin suuria alueita itäiseltä Välimereltä Kiinaan asti.²⁵ Intian vientimäärät kasvoivat viisinkertaisiksi vuosien 1870-1914 välillä. Juuttia, puuvillaa, indigoa ja teetä vietiin Eurooppaan, sekä riisiä ja oopiumia Kauko-Itään. Intia vastasi 20 %:sta brittiläisen imperiumin vientipuuvillasta vuonna 1913.²⁶ Mielenkiintoista kyllä, Richards ei mainitse raportissaan oopiumikauppaa sanallakaan kuvaillessaan kaupungin elinkeinorakennetta ja tärkeimpiä kauppatuotteita.

Ensimmäinen brittiläisessä Intiassa muodostunut kansallismielinen intialainen puolue, *Indian National Congress*, (jatkossa *INC*) perustettiin vuonna 1885. INC vaati Ison-Britannian hallintoa laajentamaan siirtomaan lainsäädännöllisiä elimiä. Tästä johtuen Iso-Britannia sääti intialaisia kunnanvaltuustoja koskevan lain (*Indian Councils Act*) vuonna 1892. Se laajensi lainsäädännöllisiä elimiä, joihin eurooppalaisten lisäksi myös intialaisten oli mahdollista liittyä epävirallisiksi jäseniksi. Morley-Minton reformit²⁷ vuodelta 1909 laajensivat edelleen intialaisten maakuntien lainsäädäntöelimiä, mahdollistaen kuuden maakuntavaltuuston jäsenten äänestämisen, sekä erilliset äänipiirit muslimi- ja hinduväestölle.²⁸ Tämän tarkoituksena oli saada konservatiivisia hindu- ja muslimipäittäjiä tukemaan Intian brittiläistä hallintoa, jotta kansallismieliset levottomuudet vähenisivät, ja sitä kautta Intian talous tuottaisi enemmän siirtomaaisännilleen. Intia oli suurin markkina-alue brittiläisille vientituotteille ensimmäisen maailmansotaa edeltävinä vuosina, mikä oli erityisen tärkeää brittiläiselle tekstiili- ja metalliteollisuudelle.²⁹ Tähän poliittisen murroksen aikaan ajoittuu Richardsin raportti Kalkutasta.

²³ Cain & Hopkins, 286.

²⁴ Cain & Hopkins, 287.

²⁵ Cain & Hopkins, 286.

²⁶ Cain & Hopkins, 289.

²⁷ Toiselta nimeltään Indian Councils Act 1909. Ks. Cain & Hopkins, 297.

²⁸ Porter 1991, 168.

²⁹ Cain & Hopkins, 297.

2.2 Kalkutan kaupunki

Kalkutan kaupunki sijaitsee Intian koillisosassa, Ganges-joen sivuhaaran Huglin ja Intian valtameren kuuluvan Bengalinlahden välisellä suistoalueella. Alueella on ollut asutusta historian alkuhämäristä asti ja kaupungin perustamisen ajankohdasta on käyty runsaasti keskustelua. Eurooppalaisten kannalta alueesta tuli merkittävä, kun Ison-Britannian Itä-Intian kauppakomppania asettui sinne vuonna 1690. Tähän oli syynä alueen keskeinen sijainti Bengalin maakunnan kaupankäynnin solmukohtana.³⁰

Ison-Britannian poliittinen dominanssi Bengalin alueella alkoi kauppakomppanian voittaman Plasseyn taistelun jälkeen vuonna 1757. Kalkutta nimitettiin brittiläisen Intian pääkaupungiksi vuonna 1772 ensimmäisen Intian kenraalikuvernöörin Warren Hastingsin toimesta. Plasseyn taistelun aikoihin Kalkutta oli kasvanut jo 100 000 asukkaan kaupungiksi. Kaupunki oli jo tuolloin eroteltu "valkoiseen" eurooppalaisten asuinalueeseen ja "mustaan" intialaisten kauppiaiden, käsityöläisten ja työntekijöiden kaupunginosaan.³¹ Richardsin raportista ei varsinaisesti löydy mainintaa valkoisesta ja mustasta kaupunginosasta, mutta siitä on selvästi luettavissa voimakas yhteiskuntaluokkien ja kansallisuuksien välinen alueellinen jako.

1800-luvulla Kalkuttaa leimasi voimakas ja hallitsematon väestönkasvu. Erityisesti intialaisten työläisten asuttamien alueiden asukastiheys kasvoi rajusti. Itä-Intian kauppakomppanian julkiset hallintorakennukset sijoitettiin kaupungin keskellä olevan linnoituksen, Fort Williamin, ympäristöön. Näitä olivat muun muassa vuonna 1799 rakennettu kenraalikuvernöörin asuinrakennus (*Government House*) ja uusklassiset eurooppalaisten yksityisasunnot. 1800-luvulla kauppakaupunki kasvoi myös brittiläisen siirtomaahallinnon keskuksiksi sekä teollistuneeksi juutti- ja puuvillatehtaitten keskittymäksi. Vuoteen 1881 mennessä asukasluku oli kasvanut jo noin 800 000:een. Samalla kaupungin intialaiset asukkaat asuivat alati ahtaammissa slummeissa.³² Intian kansallispankki perustettiin Kalkuttaan vuonna 1863, mikä teki kaupungista entistä tärkeämmän brittiläiselle Intialle.³³ Kalkutta toimi sekä kauppakomppanian että Ison-Britannian kruunun alaisuudessa Intian pääkaupunkina vuosina 1774-1911.³⁴

Jo 1700-luvun ajan brittiläiset kauppiat olivat lähteneet Kalkutan satamasta laivoillaan kauppamatkoille Indonesiaan ja Malesiaan. Näillä alueilla he kauppasivat puuvillaa, oopiumia ja brittiläisiä tuotteita. 1700-

³⁰ Porter 1991, 230.

³¹ Porter 1991, 230.

³² Porter 1991, 230.

³³ Cain & Hopkins, 294.

³⁴ Porter 1991, 230.

luvun lopussa teestä oli tullut kauppakomppanian tärkein vientituote. Teetä brittiläiset saivat pääosin Kiinan Kantonin kaupungista, jossa sitä vaihdettiin brittiläisen Intian hyödykkeisiin. 1800-luvun alussa suurin osa puuvillasta laivattiin Länsi-Intian Bombayn kaupungista, mutta 1820-luvulla oopiumista tuli puuvillaakin merkittävämpi kauppatuote Kiinaan. Suurin osa brittien kauppaamasta oopiumista tuotettiin Bengalín alueella ja laivattiin Kalkutassa. Oopiumikauppa oli virallisesti laitonta, mutta britit salakuljettivat sitä silti suurissa määrin Kiinaan. Oopiumikaupan lisääntyminen aiheutti tilanteen kriisiytymisen Kiinassa, mikä johti lopulta 1800-luvun puolivälin oopiumisotiin.³⁵ Kalkutan keskeinen asema oopiumikaupassa kuvasti sen merkittävää asemaa brittiläisten hallitsemassa Intiassa. Oopiumi ja juutti olivat Harrisin ja Lewisin mukaan 1910-luvulla edelleen Kalkutan tärkeimmät vientituotteet.³⁶

Harrisin ja Lewisin mukaan 1910-luvun Kalkutta oli varakas miljoonakaupunki, jossa oli samalla monta sataa tuhatta köyhää intialaista työläistä, jotka työskentelivät kaupungin satamassa, juuttitehtaissa, basaareissa ja sekalaisissa työpajoissa. Pohjois-Kalkutan slummialueet olivat keskenään hyvin erilaisia. Muslimi- ja hindukaupunginosat olivat eriytyneet oman sosiaalisen elämän, kaupan ja kulttuuristen verkostojensa ympärille. Naapurustot määriteltiin Lewisin ja Harrisin mukaan ammatin, kastin sekä asukkaan kotipaikan mukaan. Ne olivat kehittyneet myös moskeijoiden, temppelien ja toisinaan rikkaiden maanomistajien (*zamindar*) suurten talojen ympärille. Kaupungista ei siltikään löytynyt täysin eristäytyneitä alueita. Kalkutassa oli nähtävissä monimutkainen sosiaalinen kokonaisuus, jonka ymmärtämisessä Harrisin ja Lewisin mukaan paikallisillakin asukkailla oli haasteita, eurooppalaisista siirtomaaisännistä puhumattakaan.³⁷

2.3 CIT - Kalkutan kehitystrusti

“There can be no doubt that the Trust was created to open out ... the congested parts of the town, and the only means of doing so would be to run broad new roads through the congested areas.”³⁸

Kalkutan kehitystrusti palkkasi rakennusinsinööri E.P. Richardsin vuonna 1912 laatimaan kaupungin silloisesta tilanteesta raportin ja antamaan kehitysehdotuksia, joiden avulla kaupunki voisi selvitä alati pahenevista liikenteen, talouden, terveyden ja asuntopulan ongelmista. Onkin tärkeää selvittää, miksi tämä CIT oli alun perin perustettu ja minkälaiseen poliittiseen ympäristöön Richards oli saapumassa.

³⁵ Porter 1991, 55.

³⁶ Harris & Lewis 2015, ix.

³⁷ Harris & Lewis 2015, ix-x.

³⁸ Richards 1914, 113.

CIT perustettiin vuonna 1911 säädetyin Kalkutan kehittämislain (*Calcutta Improvement Act*) myötä. Sen jäsenistön muodostivat brittiläiset virkamiehet, ja sen tavoitteita olivat kaupungin tukkoisten alueiden avaaminen, tieverkon rakentaminen ja muuttaminen, tuoreen hengistysilman lisääminen kaupunkiin avoimia tilojen avulla, uusien talojen rakentaminen, maan hankkiminen kaupungin kehittämistä varten sekä uusien asuntojen tarjoaminen muutosten takia syrjäytyneille asukkaille.³⁹

CIT:tä tutkineen Partho Dattan mukaan kaupunkisuunnittelu saapui brittiläisiin siirtomaihin jo varhaisessa vaiheessa ja kohtasi siellä juuri siirtomaille tyypillisiä haasteita ja vastustuksen muotoja. Samana aikana kaupunkisuunnittelu oli vasta löytämässä itselleen tunnusomaisia piirteitä. Yksi tällaisista piirteistä olivat CIT:n kaltaiset kehitystrustit. Ne kuvastivat aikakauden edistysuskoa, eli ajatusta tieteen ja edistyksen jatkuvasta etenemisestä. Tämä usko näkyi Dattan mukaan ympäri maailman muun muassa kaupunkisuunnittelun aloitteiden suosiossa ja kunnallishallinnon eri reformeissa.⁴⁰ Homen mukaan kehitystrustien aatepohjana oli filantrooppinen evankelikalismi, johon liittyi myös taloudellinen näkökulma. Kehitystrustin ideana oli toimia julkisen (brittiläisten siirtomaaisäntien) tahdon mukaisesti ja se voitiin ottaa käyttöön julkisten instituutioiden yhteyteen. Kehitystrustien tuli toteuttaa julkisen vallan väliintuloja kaupunkien kehittämiseen liittyen, esimerkiksi katuverkon rakentamisen muodossa.⁴¹ Edistysusko on vahvasti läsnä Richardsin raportissa, sillä hän uskoo vakaasti kehityksen ja kaupunkisuunnittelun mahdollisuuksiin parantaa Kalkutan kaupungin talouden ja elinolosuhteiden ongelmia.

Dattan mukaan Intian kaupungeissa oli tehty jo 1800-luvun alkupuolella julkisen hallinnon toimesta erilaisia hankkeita, jotka voidaan määritellä varhaisiksi kaupunkisuunnittelun käytännön toimiksi. Vuoden 1857 sepoykapina korosti Intian politiikassa turvallisuusnäkökulmia, joiden nopea ratkaisu oli tärkeämpää kuin pitkäjänteiset infrastruktuurin ja terveydenhuollon uudistukset. Tästä johtuen Intian kaupunkien terveyteen ei panostettu kuin vasta 1800-luvun lopussa, jolloin lääketieteelliset intressit ohittivat tärkeydessä armeijan tavoitteet.⁴² Tämä siirtyminen johti lopulta Bombayn kehitystrustin (*Bombay Improvement Trust*, jatkossa BIT) perustamisen kautta CIT:n perustamiseen. 1900-luvun alun brittiläiset siirtomaavirkamiehet pitivät intialaisten poliittisten oikeuksien lisääntymistä huolestuttavana. Yhtenä syynä CIT:n perustamiselle Datta

³⁹ Datta 2013, 139.

⁴⁰ Datta 2013, 139.

⁴¹ Home 2016, 636.

⁴² Datta 2013, 140.

esittää brittiläisten pyrkimystä ohittaa paikallisia intialaisviranomaisia. Kehitystrusteihin kun ei tarvinnut ottaa lainkaan intialaisia jäseniksi.⁴³

CIT:n ensimmäisenä esikuvana voidaan pitää vuonna 1866 perustettua Glasgow'n kaupungin kehitystrustia, jonka toiminnan pohjalta Iso-Britannia alkoi perustaa siirtomaakaupunkeihinsa kehitystrusteja.⁴⁴ Vuonna 1898 perustettiin ensimmäinen Intian kehitystrusti, BIT, Bombayn kaupunkiin. BIT:n perustamisen syynä oli pyrkimys vastata ruttoepidemiaan, joka oli levinnyt Kiinan sisäosista vuonna 1894 Aasian ja Afrikan satamiin tappaen noin 7 miljoona ihmistä ennen vuotta 1914. Brittiläisen Intian keisarikunnan hallinnon mielestä Bombayn rutto aiheutui intialaisista rakennuksista ja asuinalueista. Tämä oli Dattan mukaan vallitsevan hygieni- ja ylikansoitusajattelun mukaista. BIT:n toiminta inspiroi vallanpitäjiä perustamaan vastaavanlaisia trusteja muihin Intian kaupunkeihin, kuten Kalkuttaan 1911, Kanpuriin 1919, Lahoreen 1936 ja Delhiin 1937. Dattan mukaan BIT:tä on ensimmäisenä kehitystrustina luonnollisesti tutkittu eniten, mutta ruttoepidemian vaivaaman Bombayn olosuhteita ei voi suoraan rinnastaa Kalkuttaan. Bombayn ja Kalkutan kehitystrustien perustamisessa terveystieteelliset kohdat olivat tärkeitä, mutta Kalkutassa paikallispolitiikan myllerrys oli Bombayta merkittävämmässä roolissa.⁴⁵

Kalkutan kaupunginlääkäri Simpson diagnosoi kaupunkia piinaavan ruttoepidemian jo vuonna 1895, mutta siirtomaahallinto nimesi sen sukupuolitaudiksi välttääkseen paniikkia ja kaupan hidastumista.⁴⁶ Vuoden 1898 ruttoepidemiaa ei voinut enää salata, joten Bengalien maakunnan hallinto siirsi ruton ehkäisytoimenpiteiden päätösvalan Kalkutan kaupunginvaltuustolta itselleen. Tämä tapahtui Kalkutan kunnallisasetuksen avulla (*Calcutta Municipal Act*) vuonna 1899.⁴⁷

Vaikka Kalkutta ei kärsinyt yhtä pahasti vuoden 1898 ruttoepidemiasta kuin Bombay, sillä oli silti maine epäterveellisenä paikkana asua. Brittiläisen Intian pääkaupunkina sen terveystilanne oli siirtomaaisännille symbolisesti hyvin merkittävä. Kehitystrustin perustamista kaupunkiin ehdotettiin jo vuonna 1904, mutta käytännön toimet viivästyivät vuoteen 1911. Datta väittää, että brittiläisen Intian pääkaupungin siirtyminen New Delhiin samana vuonna olisi ollut lopullinen sysäys CIT:n perustamiselle. Datta pitää hyvin todennäköisenä, että CIT:n perustaminen olisi ollut toimi, jolla pyrittiin kompensoimaan kaupungin heikentynyttä asemaa keisarikunnassa.⁴⁸

⁴³ Datta 2013, 140.

⁴⁴ Home 2016, 636.

⁴⁵ Datta 2013, 139.

⁴⁶ Home 2016, 638.

⁴⁷ Home 2016, 638.

⁴⁸ Datta 2013, 140.

Laajojen valtaoikeuksien organisaatioina kehitystrustit operoivat lähellä paikallisviranomaisia ja olivat omiaan siirtomaaympäristöön, jossa britit pyrkivät rajoittamaan paikallisasukkaiden vaikutusvaltaa. Tämä mahdollistui sillä, että kehitystrustien hallitusta ei veloitettu palkkaamaan intialaisia virkamiehiä. Kehityshankkeita laatiessaan kaupunkien kehitystrustit suosivat brittiläisittäin koulutettuja, tuoreita suunnittelun ammattilaisia. Richards oli tyyppiesimerkki tällaisesta teknisestä suunnittelun ammattilaisesta. Koska kehitystrustit olivat paikallishallinnosta erillään, ne pystyivät Dattan mukaan myös toimimaan suhteellisen vapaasti.⁴⁹

Kehitystrusteille annettiin valta purkaa rakennuksia, uudelleenrakentaa asuinalueita sekä palkata kaupunkisuunnittelun ammattilaisia, jotta kaupunkien sekava tilanne olisi taas hallittavissa. Datta huomauttaa, että vaikka suuri osa Kalkutan väestöstä oli vuonna 1912 vailla selkeää asuinpaikkaa, asuinrakentaminen ei kuitenkaan ollut CIT:n tärkein prioriteetti. Se oli pikemmin laajan ja systemaattisen katuverkon rakentaminen palvelemaan talouselämän tarpeita. Ajan hengen mukaisesti CIT:ssä uskottiin, että paremmat liikennejärjestelyt ja kadut ajaisivat kodittomat kalkuttalaiset esikaupunkeihin.⁵⁰ Tämä oli myös Richardsin pääteemoja esikaupunkien kehittämisessä, ja käsittelen sitä tarkemmin luvussa 5.

Ammatillisella politiikalla oli Dattan mukaan myös osansa CIT:n muodostumisessa. Sekä Bombayn BIT että Kalkutan CIT perustettiin aikana, jolloin kaupunkisuunnittelu oli määrittelemässä itseään ammattikuntana. Tämä näkyi kaupunkisuunnittelun aikakauslehtien, ammattilaisyhteisöjen ja lobbausyhdistysten (*pressure group*) lisääntymisessä. Dattan mukaan organisaatiot, kuten kehitystrustit, tarjosivat älyllisiä haasteita ja töitä brittiläisille teknisille eksperteille. Näitä olivat esimerkiksi arkkitehdit, kaupunkisuunnittelijat ja insinöörit kuten Richards.⁵¹

Datta kertoo Robert Homen kirjoittaneen siitä, kuinka kaupunkisuunnittelusta tuli osa "1900-luvun brittiläisen imperiumin etenevien paternalististen ideoiden valuuttaa". Tämä tarkoittaa sitä, että kaupunkisuunnittelu omalta osaltaan oli tukemassa isä(nä)llisen vallankäytön lisääntymistä brittien siirtomaissa.⁵² Richards suhtautuu Kalkuttaan raportissaan hyvin isällisesti, ja hän esimerkiksi kuvailee kaupungin alkuperäistä katuverkkoa lapsen suunnittelemaksi.⁵³

⁴⁹ Datta 2013, 139.

⁵⁰ Datta 2013, 140.

⁵¹ Datta 2013, 140.

⁵² Datta 2013, 140.

⁵³ Richards 1914, 22.

Datta esittää, että yksi seuraus Ison-Britannian kaupunkisuunnittelun kokeilujen suosiosta oli se, että Intian kaupungeista tuli eräänlaisia uusien ideoiden testauspaikkoja ja ennakkotapauksia. Vuosien 1911 ja 1939 välillä CIT toteutti visiotaan terveemmästä ja rationaalisemmasta Kalkutasta. Kaupunkia järjesteltiin uudelleen ja kunnostettiin CIT:n suunnitelmien mukaisesti. Dattan mukaan CIT:n varhasiten suunnitelmien mittakaavan suuruus on parhaiten nähtävissä Richardsin raportista.⁵⁴

Dattan mukaan Richardsin suunnitelma edusti urbaanin yläluokan yhteisymmärrystä oikeasta kaupungista. Samalla se peilasi vallitsevaa eurooppalaisten virkamiesten ja intialaisten yläluokan edustajien tietämystä kaupunkien kehittämisestä. Lisäksi Richardsin esittämä uusi katujärjestelmä nähtiin halpana ja tehokkaana tapana käsitellä ylikansoituksen ja hygienian ongelmia. Datta näkee CIT:n perustamisessa monia päällekkäisiä 1900-luvun eurooppalaisen ajattelun trendejä. Yksi niistä oli valtion väliintulojen lisääntyminen yhteiskunnassa. Väliintulojen ideologiseksi syyksi perusteltiin yhteisen hyvän tavoittelua, jonka ajateltiin oikeuttavan hallinnon määrittelemään ja rajoittamaan yksilön oikeuksia. Näin tehtiin esimerkiksi terveysuudistuksissa.⁵⁵ Richards argumentoi raportissaan toistuvasti järjestelmällisen katuverkon hyödyistä liittyen kaupungin terveystilanteeseen, ylikansoitukseen ja hygieniaan. Richardsin mukaan yhteinen hyvä suorastaan vaatii kaupungin laajamittaista kehittämistä.

Toisena trendinä Datta näkee järjestyksen tavoittelun voimakkaasti kasvavissa ja monimutkaistuvissa teollisuuskaupungeissa. Tämä heijastui eurooppalaisen sivistyneistön⁵⁶ huoleen kaupunkien tilasta. Todisteet tästä ovat Dattan mukaan nähtävissä ajan eurooppalaisissa lääketieteellisissä aikakauslehdissä, matkakertomuksissa ja kaupunkioppaissa. Niiden jatkuvana teemana Datta esittää sääntelemättömän "intialaisen aineksen" paheksumisen. Esimerkiksi eurooppalaisista intialaisten sosiaaliset tavat vaikuttivat holtittomilta, heidän ruokailutottumuksensa umpimähkäsiltä ja suhtautumisensa asuinolosuhteisiin välinpitämättömältä. Esimerkiksi vuonna 1871 Kalkutan terveysvirkamies C. Fabre Tonnerre kuvaili seuraavasti köyhän työväestön elinoloja:

*"entire families ... occupy the single apartment ... and in which they cook, eat, and sleep together; the wet and spongy floor, with a mat spread on it serving as a bed for the whole ..."*⁵⁷

⁵⁴ Datta 2013, 140.

⁵⁵ Datta 2013, 141.

⁵⁶ Esimerkiksi kirjailijat, journalistit, lääkärit ja kauppiat.

⁵⁷ Datta 2013, 141.

Britit olivat taipuvaisia uskomaan, että edellä mainitut elintavat edustivat keskimääräistä intialaista elämäntapaa, eivätkä esimerkiksi erikoisen ahtaissa olosuhteissa elävien köyhien siirtolaistyöläisten selviämiskeinoja. Tämä ei ollut Dattan mukaan mitenkään uutta brittiläisten asenteissa intialaisia kohtaan ja hän arvelee, että tämä ylimielisyys olisi voinut ollut yhtenä syynä aiempiin, tehottomiin kaupunkien kehittämishankkeisiin.⁵⁸

CIT:n perustamista voidaan tarkastella Dattan mukaan myös ennakkotapausten kautta. Siirtomaahallinnon aloitteet kaupungin sairauksien ja ylikansoituksen torjumiseksi 1800-luvun alkuvuosikymmeninä kertoivat tarpeesta puistokaduille, slummien raivaukselle ja keskustasta esikaupunkeihin ulottuville kaduille, mutta näiden rakentamisyrietykset jäivät silti epäjohtonmukaisiksi. Virkamiehet ja muut julkisten linjausten tekijät näkivät silti jatkuvuuden eri aikojen aloitteiden välillä. Jo vuonna 1888 Kalkutan kunnallisen yhdistämisen asetuksessa (*Calcutta Municipal Consolidation Act*) kaavailtiin rajoituksia intialaisten maanomistajien suosimien *bustien*⁵⁹ rakentamiselle, sekä pakkohoitoa ruttoepidemiasta kärsiville henkilöille.⁶⁰ Vuonna 1897 perustettiin Kalkutan rakentamiskomissio (*Calcutta Building Commission*), jonka tärkeimpinä tavoitteina oli Dattan mukaan ruttoepidemioiden ehkäisy ja sääntelemättömän asuinrakentamisen hallitseminen. Rakentamiskomissio halusi kaupunkiin enemmän avointa tilaa ja uusia katuja ahtaille alueille. Samalla kun näiden projektien rahoituksesta piti olla yhteisesti vastuussa paikallinen hallinto ja keskusvalta, komissio pidättäytyi uusien verojen suosittelemista kaupungin asukkaille. Tämä johtui siitä, että verotaakan nähtiin olevan jo valmiiksi liian suuri. Verotuksen lisäämisen pelko on voinut johtua aiemmasta ruton ehkäisytoimien ja muiden julkisten hankkeiden vastustuksesta kaupungissa. Esimerkiksi kaupungin muslimiköyhälistö oli katkeroitunut, koska heille tärkeän *Haj*-pyhiinvaelluksen järjestäminen oli estetty ennaltaehkäisevänä terveystoimenpiteenä. Vuonna 1898 huhut pakollisista rokotuksista johtivat mellakkoihin työläisten esikaupunkialueilla. Datta arvelee tämänkaltaisen vastustuksen olleen syynä sille, että CIT perustettiin vasta vuonna 1911.⁶¹

1800-luvun lopussa yleinen intialaisten edustus muun muassa kunnallishallinnossa ja koulutusinstituutioissa oli rajoitettua. Vuonna 1899 uusi kunnallislaki (*Municipal Act*) lisäsi toimeenpanevien tahojen, eli eurooppalaisten, valtaa merkittävästi. Eurooppalaisten tiukentaessa otettaan maakunnassa, bustien raivaus eurooppalaisissa kaupunginosissa lisääntyi. Tästä seurauksena oli se, että monet köyhät intialaiset työläiset menettivät asuntonsa. Dattan mukaan Kalkutan virallisissa arkistoissa kerrotaan, että kehitystrustien

⁵⁸ Datta 2013, 141.

⁵⁹ Tiilistä rakennettu mökki tai slummirakennus. Datta 2013, 141.

⁶⁰ Datta 2013, 141.

⁶¹ Datta 2013, 142.

perustamista koskevat aloitteet (kuten vuoden 1899 kunnallislaki), tulivat suoraan silloiselta Intian keisarikunnan kenraalikuvernööriltä, lordi Curzonilta,⁶² joka myös viimeisteli suunnitelman CIT:n perustamisesta vuonna 1904. Kansainvälisten terveystieteiden konferenssien⁶³ aiheuttama painostus, sekä Kalkuttaan kohdistettujen kauppasaartojen ja karanteenin uhka olivat myös merkittäviä syitä Kalkutan sataman ja itse kaupungin uudelleenjärjestelyn tarpeelle 1910-luvun alussa. Kaupungin kehittäminen juuri muodostetun trustin toimesta kuitenkin viivästyi useiksi vuosiksi, johtuen sen perustamiseen liittyneistä kustannuksista. Toistuvat ruttoepidemiat vakuuttivat lopulta Kalkutan viranomaiset siitä, että tilanteelle on tehtävä jotakin.⁶⁴

Yksi ensimmäisistä Kalkutan kehityshankkeista oli lottokomitea,⁶⁵ joka rahoitettiin julkisilla uhkapelivaroilla. Dattan mukaan lottokomitean tarkoituksena oli julkisen ja yksityisen yhteistyön kannustaminen. Tämän toimintaperiaatteen hyödyistä keskusteltiin lottokomiteaa seuranneen 1840-luvun kuumesairaalamokomitean⁶⁶ katsauksissa. Intian silloinen varakuningas lordi Auckland⁶⁷ oli sitä mieltä, että Kalkutan kehittäminen oli kaupungin sisäinen ongelma, joten rahoituskin tulisi saada paikallisesti tai kaupungin verotusta lisäämällä. 1880-luvulla Kalkutan hallinnossa väiteltiin keskusrautatieaseman sijainnista ja mahdollisuudesta purkaa intialaisen kaupankäynnin perinteiset keskukset kaupungissa. Haluttomuus kalliiden kiinteistöjen lunastamiseen on saattanut olla yksi syy, miksi tätä suunnitelmaa ei koskaan saatettu toimeen ja rautatieasema rakennettiin lopulta Hugli-joen vastarannalle Howrahin kaupunkiin vuonna 1906. Huolimatta siihen liittyvistä rajoitteista, slummien purkaminen pysyi houkuttelevana vaihtoehtona julkisille virkamiehille.

68

Huolimatta näistä edellä mainituista viivästyksistä ja ongelmista, Kalkutan kehittäminen ja kaupungin suurten osien uudelleenjärjestely saivat asteittain lisää kannatusta. 1800-luvun puolivälistä lähtien eurooppalainen sivistyneistö (kirjailijat, arkkitehdit, lääkärit ja journalistit) vaati siirtomaavaltaa tekemään asialle jotain. Yhdistykset, kuten Kalkutan terveysyhdistys (*Calcutta Health Society*) kampanjoivat slummien hävittämisen puolesta.⁶⁹ Tämä diskurssi ammensi vallitsevasta lääketieteellisestä tietämyksestä. Arvovaltaiset aikakauslehdet, kuten *The Lancet*, julkaisivat esseitä Kalkutan terveysoloista argumentoiden Kalkutan kehittämisen puolesta. Ne vaativat erityisesti intialaisen osallistumisen vähentämistä kaupungin hallinnossa. 1850-luvun Pariisin uudelleen järjestelystä vastanneen Eugene Haussmannin autoritääriin kaupungin

⁶² Virassa vuosina 1899-1905.

⁶³ International Sanitary Conferences, järjestetty vuosina 1866, 1874, 1875, 1885, 1897. Datta 2013, 142.

⁶⁴ Datta 2013, 142.

⁶⁵ Lottery Committee 1817-1837. Datta 2013, 142.

⁶⁶ Fever Hospital Committee. Datta 2013, 142.

⁶⁷ Virassa vuosina 1836-1842.

⁶⁸ Datta 2013, 142.

⁶⁹ Datta 2013, 143.

kehittämisen malli ja hänen henkilökohtainen maineensa aikaansaavana miehenä tukivat osaltaan slummien purkamisinnostusta. Seuraavassa brittiläisen kirjailijan Rudyard Kiplingin kommentissa Kalkutan slummeista vuodelta 1891 kuvastuu eurooppalaisen sivistyneistön paheksunta ja purkamisinnostus:

*“The scene changes as a slide in a magic lantern We are ‘somewhere at the back of the Machua Bazar’ ... nothing but acres and acres ... of foul wattle-and-dab huts ... all the more reason ... to turn several Haussmanns loose into the city ...”*⁷⁰

Vastaavaa näkemystä tukee myös Kalkutan opaskirjan vuonna 1907 julkaisseen H.E.A. Cottonin kommentti:

*“Behind the palaces that fringe the Maidan lurk the same bazaars and bustees ... The talk is all of an Anglo-Indian Haussmann who is to transform the teeming Indian quarter”*⁷¹

Nämä lainaukset kuvaavat kuinka Kalkutan paheksuttu kaoottinen tila johti toiveisiin järjestyksen ja sosiaalisen kontrollin lisäämisestä. Tämän kaltainen ajattelu oli luontaista 1900-luvun alun modernille kaupunkisuunnittelulle.⁷²

Valtion omat sekalaiset menettelytavat vähenivät asteittain vuoden 1857 sepoykapinan myötä. Kapinan aikana brittiläisen Intian sotilaista suurempi osa oli kuollut tauteihin ja huonon hygieniaan kuin taisteluihin. Tästä johtuen, kuninkaallisen terveystoimikunnan⁷³ suosituksilla säädellyistä parakeista, väliaikaisista asumuksista ja upseerien asuinalueista oli merkittävä vaikutus siihen tapaan, jolla Intian kaupunkeja kuvattiin virallisissa keskusteluissa. Eräs armeijan raportti varoitti epidemioiden aiheuttamista henkien menetysten seurauksista:

*“not only loss of life at the periods when life is of most value to the state, but loss of working power which destroys the very elements of wealth.”*⁷⁴

1860-luvulle tultaessa terveystoimikunnan virat tulivat pakollisiksi Intian suurissa kaupungeissa, ja näiden raportit lisättiin vuosittaisiin maakuntaraportteihin. Vaikka maakuntahallinto oli vasta alkamassa ymmärtää

⁷⁰ Datta 2013, 144.

⁷¹ Datta 2013, 144.

⁷² Datta 2013, 144.

⁷³ Royal Sanitary Commission, perustettu 1859. Datta 2013, 142.

⁷⁴ Datta 2013, 142.

lisärahoituksen tärkeyttä kulkutautien ehkäisyssä, niin brittiläisen Intian keisarikunnan keskushallinto oli edelleen haluton rahoittamaan mitään hankkeita, jotka se näki paikallisena ongelmana. Valtavat pääomakustannukset, jotka tarvittiin kiinteistöjen purkamiseen ja ostamiseen, tekivät Intian keisarikunnan keskushallinnon haluttomaksi osallistumaan mihinkään laajamittaisiin hankkeisiin Kalkutassa. Yhtenä keinona rahoituksen saamiseksi olisi ollut elinkeinoelämän verottaminen, Kalkutan tapauksessa erittäin tuottavan juuttikaupan. Ongelmana tässä oli se, että juuttikaupasta vastasivat yksinomaan eurooppalaiset, ja heidän toimintansa verottaminen olisi todennäköisesti ajanut heidät pois kaupungista. Kuitenkin ajatus yritysten verottamisesta mahdollisena rahoituskeinona ei kadonnut mihinkään, vaan nousi uudelleen pintaan 1900-luvulle tultaessa liittäessään kaupunkisuunnittelun ja yritysmaailman edut tiukemmin yhteen. Vuonna 1904 H.H. Risley, silloinen Bengalin maakunnan pääministeri ja Intian vuoden 1901 väestönlaskennan asiamies, ehdotti kaupungin kehittämiseen julkista rahoitusta ja valtionapua. Risley myi tehokkaasti argumenttinsa vetoamalla koko Intian yhteiseen hyvään, joka hänen mukaansa ohitti Kalkutan provinssistatuksen.⁷⁵

“...we should lay stress on the fact that in many if not most of the cities where large schemes of street improvement have been undertaken the resources of the municipality have been directly or indirectly supplemented by the State...”⁷⁶

Risley'n mukaan brittiläisen Intian hallituksen myöntämällä lainalla voisi myös välttää velvollisuuden tehdä intialaisesta keskiluokasta osa Kalkutan hallintoa. Ajatus intialaisen keskiluokan vaikutusvallan rajoittamisesta sopi luonnollisesti valtaapitäville eurooppalaisille, jotka halusivat pitää Kalkutan hallinnon edelleen omissa käsissään. Kuitenkin ajatus keskushallinnon myöntämästä rahoituksesta kohtasi vastustusta sen virkamiehiltä, mikä johti osaltaan projektin viivästytykseen. Tämä myös selittää miksi Richards pyrki vakuuttamaan, että Kalkutta on koko brittiläisen Intian ongelma, eikä vain Bengalin maakunnan. Risley yritti uudelleen muokata Bengalin alueen kehitystä vuonna 1905 ehdottamalla Bengalin hallinnollista jakamista. Hänen ehdotuksessaan Bengalin itäosissa oleva Daccan kaupunki olisi saanut maakunnan kaksoispääkaupungin statuksen, jotta Kalkutan suosio nationalistisen liikehdinnän keskuksena olisi vähentynyt. Tämä johti lopulta päinvastaiseen reaktioon, sillä Bengalin asukkaat raivostuivat ajatuksesta. Maakunnan jakamisedotusta seurasi massiivinen nationalistinen liikehdintä 1910-luvun alkuun saakka.⁷⁷

⁷⁵ Datta 2013, 143.

⁷⁶ Datta 2013, 143.

⁷⁷ Datta 2013, 143.

Nahistelu paikallislainsäädännössä ei johtunut eri tahojen tavoitteista, vaan hallinnon sisäisestä valtataistelusta. Intialaiset kauppiaat, lakimiehet ja vuokranantajat yhdistyivät vastustamaan ajatusta, että kehitystrustia johtaisivat pelkästään eurooppalaiset, jotka eivät olleet vastuussa paikallisille asukkaille. Nationalismi tuotiin tukemaan tätä ajatusta, ja intialainen keskiluokka onnistuikin voittamaan muutaman myönnytyksen. Tärkein näistä oli *solatium*-periaate, jonka mukaan valtion takavarikoima kiinteistö piti hyvittää maanomistajalle markkinahintaa kalliimmalla.⁷⁸ Tämän kaupungissa tärkeän intialaisen luokan mielipiteet olivat lopulta enemmän tai vähemmän kehitystrustin ehdotuksia puoltavia. He ehdottivat muun muassa haussmannilaista slummien purkamista, yksityistä maanlunastusta ja parempaa katuverkkoa esikaupungin ja kaupungin välille. Nämä huomiot lisättiin CIT:n vuosiraportteihin vuodesta 1912 lähtien, ja ne todistavat intialaisen eliitin halusta osallistua kaupungin suunnitteluun. Dattan mukaan purkaminen ja uudelleenrakentaminen säilyivät CIT:n ensisijaisina keinoina Kalkutan ongelmien ratkaisussa.⁷⁹ 1930-luvulle tultaessa CIT kehitti aktiivisesti Kalkutan tieverkkoa, julkisia avoimia tiloja, maanhankintalakeja ja ihmisten uudelleen asuttamista. CIT yhdistyi lopulta kaupungin kaupunginhallitukseen 2000-luvulla.⁸⁰

2.4 Edwin Percy Richards, CIT:n pääinsinööri vuosina 1912-1914

Robert Home on tutkinut CIT:n pääinsinööri Edwin Percy Richardsin elämää ja hän esittää tämän vihasena miehenä, jonka viha johtui Kalkutan slummien kehittämisen laiminlyönneistä. Homen mukaan Richards näki Kalkutan hukattuna mahdollisuutena käyttää moderneja kaupunkisuunnittelun metodeja ongelmien ratkaisemisessa. Rakennusinsinöörit, kuten Richards, olivat osa uutta ja kasvavaa ammatillista joukkoa, jotka liittyivät läheisesti Ison-Britannian siirtomaiden kehittämiseen. He sovelsivat viktoriaanisen Englannin teollisuuskaupungeista saatuja oppeja siirtomaiden kaupunkien infrastruktuurin, kuten satamien ja rautateiden sekä kaupunkien asumisolojen kehittämiseen. Monet ensimmäisen sukupolven siirtomaakaupunkisuunnittelijoista olivat rakennusinsinöörejä, ja erikoistuneet kaupunkisuunnittelijat lisättiin myöhemmin siirtomaahenkilökuntaan "kaupunkisuunnitteluinsinööriinä".⁸¹

Richards edusti aikansa tavanomaista eurooppalaista ajattelutapaa. Hän oli malliesimerkki ajan deterministisestä ajattelusta ja uskosta ammattilaisten kykyyn tehdä objektiivisia ja rationaalisia. Determinismillä tarkoitetaan sitä, että asuinympäristö vaikuttaa suoraan ihmisten toimintaan ja olemukseen. Muuttamalla ympäristöä pystyi muuttamaan ihmisiä ja heidän käyttäytymistään. Tämä ajattelu oli yleistynyt

⁷⁸ Datta 2013, 144.

⁷⁹ Datta 2013, 145.

⁸⁰ Home 2016, 641.

⁸¹ Home 2016, 635.

jo 1800-luvulla, ja sen näkyviä esimerkkejä olivat puistoliiikkeen, puutarhakaupunkiliikkeen ja kaunis kaupunki-liikkeen suosio.

Kaupunkisuunnittelijat katsoivat kykenevänsä objektiiviseen ajatteluun. Tällä tarkoitettiin eliittiin kuuluvan asiantuntijan oli kykyä tehdä kivuttomia sosiaalisia reformeja, jotka lievittäisivät köyhien kärsimystä samalla kun opettaisivat näille ylempien luokkien arvoja. Tavallisen kansan osallistumista ei tarvittu päätöksenteossa, sillä alempien luokkien ihmiset nähtiin passiivisina ja muokattavina toimenpiteiden vastaanottajina.⁸²

1900-luvun alun kaupunkisuunnittelulla pyrittiin korjaamaan esimerkiksi liikakansoitusta, huonoa jätehuoltoa sekä ilman ja valon puutetta kaupunkialueella. Liikennetungoksen ongelmat hoituivat parantamalla liikennettä, eli lisäämällä ja leventämällä katuja. Ajateltiin, että liikennejärjestelyiden parantumisen myötä köyhät työläiset muuttaisivat esikaupunkeihin, joissa olisi enemmän tilaa asua kuin ahtaissa keskustan slummeissa. Richards kannatti voimakkaasti katuverkon parantamista jo ennen Kalkuttaan saapumistaan. Hän oli liittynyt vuonna 1906 kunnallisinsinöörien yhdistykseen, (*Association of Municipal Engineers*) joka suosi katuverkon kasvun tiukkaa kontrollia.⁸³

Richards syntyi vuonna 1873 Isossa-Britanniassa. Sekä hänen isoisänsä että isänsä olivat insinöörejä. Hänen isänsä Melville Richards työskenteli Warwickin kaupungin kunnallisinsinöörinä Isossa-Britanniassa. E.P. Richards kävi koulua vuosina 1880-1890 Warwick Schoolissa. Tämän jälkeen hän 17-vuotiaana alkoi työskennellä isänsä insinööritoimistossa. Hän seurasi isänsä jalanjälkiä ja liittyi vuonna 1899 yhdistyneiden kunnallis- ja maakunta-insinöörien yhdistykseen, (*Incorporated Assosiation of Municipal and County Engineers*, jatkossa ICE) jonka täysjäsenyyden sai vuonna 1910.⁸⁴ Isänsä tavoin hän työskenteli useissa Ison-Britannian teollisuuskaupungeissa vuosina 1894-1901. Näissä hänen työtehtäviinsä kuului muun muassa rakennuttajien teknisenä avustajana toimiminen, salaojaverkkojen suunnittelu ja jätevesien poistojärjestelmien suunnittelu.⁸⁵ Richardsin ura lähti nousuun, kun hän liittyi vuonna 1901 Derwent Valleyn vesikomiteaan, (*Derwent Valley Water Board*) joka vastasi veden toimittamisesta Derbyn, Leicesterin, Nottinghamin ja Sheffieldin kaupunkeihin. Tässä työssä hän vastasi komitean rakennusmiesten tilapäisten asuntojen rakentamisen suunnittelusta. Näiden asuntojen muodostamaa kylää kutsuttiin nimellä Birchinlee.

⁸² Harris & Lewis 2015, xii.

⁸³ Harris & Lewis 2015, xii.

⁸⁴ Muistokirjoitus, Proceedings of the Institution of Civil Engineers, 540-541.

⁸⁵ Home 2016, 636.

Kylän asunnot koostuivat poimutetusta raudasta tehdyistä, suoran tien varrelle rakennetuista pienistä asuntoloista ja mökeistä. Kylään rakennettiin myös julkisia rakennuksia, kuten koulu, kauppaja, kylpylä, poliisiasema, kanttiini, ajanviettorakennus ja eristyssairaala. Birchinleessä asui yhteensä noin 1000 henkeä, ja se purettiin vesikomitean rakennuttamien lähialueen patojen valmistuttua vuosina 1913–1914.⁸⁶ Birchinleen rakentaminen käytännössä tyhjästä lisäsi todennäköisesti Richardsin uskoa ylhäältä tulevan kaupunkisuunnittelun merkityksestä ja mahdollisuuksista.

Vuonna 1908 Richards lähti ensimmäistä kertaa töihin brittiläiseen Intiaan. Hän vastasi Madrasin kaupungin vedenpoiston suunnittelusta. Homen mukaan tämä työtehtävä oli 35-vuotiaalle Richardsille käännteentekevä. Richards näki työnsä Intiassa mahdollisesti haastavampana kuin englantilaisen paikallishallinnon, lisäksi eksoottinen tropiikki, korkeampi palkka ja pitemmät lomat saattoivat myös vaikuttaa työn kiinnostavuuteen.

87

Intian kaupungit Bombay, Madras ja Kalkutta olivat aikanaan maailman väkirikkaimpien satamakaupunkien joukossa, ja niiden infrastruktuurin kehittämällä brittiläinen siirtomaavalta pyrki parantamaan arvoaltaansa. Richardsin työnantaja, Madrasin kuvernööri Arthur Lawley⁸⁸, oli edistysmielinen virkamies. Lawley oli kiinnostunut kaupungin kehittämisestä ja intialaisten sallimisesta paikallislakeja säättävään kaupunginvaltuustoon. Richards työskenteli Madrasissa vuodet 1908-1912 ja yleni kaupungininsinööriksi vuonna 1911. Homen mukaan ICE:n dokumenteissa vuodelta 1911 kerrotaan, että Richards olisi suunnitellut Madrasissa noin 700 kilometriä katuja, katujen leventämissä, sähkövalolinjoja, raitiovaunureittejä ja sadevesiviemäreitä.⁸⁹ Richardsin muistokirjoituksen mukaan hän myös kehitti ja patentoi uudenlaisia vedenpoistolaitteita kaupungissa.⁹⁰

Richards valittiin vuonna 1912 kaupunki-insinöörin yhdistyksen (*Institution of Civil Engineers*) jäseneksi, ja lokakuussa 1912 hänet valittiin CIT:n pääinsinööriksi. Richards jatkoi työtään Kalkutassa vain muutaman kuukauden. Terveystilansa romahtamisen myötä hän joutui palaamaan Englantiin huhtikuussa 1913.⁹¹ Siellä hänen terveydentilansa koheni, ja hän lähti CIT:n edustajana ammatilliselle kiertueelle Eurooppaan.⁹² Tällä kiertueella hän tutustui erilaisiin kaupunkisuunnitteluhankkeisiin ja kuuluiin kaupunkisuunnittelun

⁸⁶ Home 2016, 637.

⁸⁷ Home 2016, 637.

⁸⁸ Virassaan vuosina 1906-1911. Home 2016, 637.

⁸⁹ Home 2016, 637.

⁹⁰ Muistokirjoitus, Proceedings of the Institution of Civil Engineers, 540-541.

⁹¹ Home 2016, 637.

⁹² Muistokirjoitus, Proceedings of the Institution of Civil Engineers, 540-541.

ammattilaisiin, kuten Raymond Unwiniin, Stanley Adsheadiin ja Charles Readeen. Unwiniä ja puutarhaliikkeen vaikutuksia Richardsin ajatteluun käsitellään luvussa 5. Richards oli yksi vuoden 1914 syyskuussa perustetun kaupunkisuunnittelun instituutin (*Town Planning Institute*) perustajajäsenistä. Richards kirjoitti Kalkutan raporttinsa vuosina 1913-1914. Hän asui Waressa, Herfordshiressa ja julkaisi raportin paikallisen kustantajan Jennings and Bewleyn kautta, mutta on epäselvää, kuinka julkaisu rahoitettiin. Richards suhtautui työhönsä ylpeästi:

*“The Most Comprehensive Report Yet Issued ... on the gradual improvement, planning, replanning and orderly extension of a great city; by economy, effort and practical means”.*⁹³

Ajan brittiläiset kaupunkisuunnittelijat ylistivät Richardsin raporttia mallina katsausten kautta tehtävästä kaupunkisuunnittelusta. Siihen on muun muassa viitannut arkkitehti-suunnittelija H.V. Lanchester *Town Planning Review* -aikakauslehdessä vuonna 1914-1915. Arkkitehti Inigo Triggs kuvaili raporttia suurenmoiseksi, puutarhakaupunkiliikkeen Raymond Unwin ja Thomas Mawson olivat raportista vaikuttuneita ja myös Patrick Geddes kuvaili raporttia mestarilliseksi.⁹⁴ Osaltaan näiden kehujen taustalla on ollut se, että Richards siteeraa raporttinsa nykykeskustelun osuudessa toistuvasti Lanchesteria, Triggsiä, Unwinia ja Mawsonia.⁹⁵ Huolimatta raportin saamasta hyvästä vastaanotosta, Richards ei koskaan palannut Kalkuttaan saattamaan raportin toimia täytäntöön.

Richards kuvasi raportissaan Kalkutan katuverkkoa toivottomaksi. Richardsin mukaan olemassa oleva pääkatujen ruutukaava oli hämäävä. Kaupungin katuverkko oli liian laaja, mikä johti siihen, että pienet ahtaat kujat olivat ainut keino liikkua naapurustojen välillä. Richards piti eri alueiden välisiä yhteyksiä riittämättömänä modernille kaupungille, ja että tämän takia kaupungin liikenne ei virrannut tehokkaasti. Richards ehdotti raportissaan kaupunkiin uutta katujärjestelmää. Hänen inspiraationaan tälle oli Hausmannin Pariisi laajoine ja keskustasta ulospäin säteilevine puistokatuineen. Richardsin mukaan uusi Kalkutan asemakaava toimisi myös terveydellisenä parannuksena. Kaavassa olisi runsaasti tiiviin rakennuskannan (slummien) lävistäviä katuja. Näiden uusien katujen läpäistessä vanhat ahtaat naapurustot ne sekä tuhoaisivat pahimmat slummit että samalla tehostaisivat kaupungin tuotteiden ja palveluiden kiertokulkua. Erityisesti liikenteen tehostaminen nähtiin hyvin tärkeänä Kalkutan kaltaiselle dynaamiselle kauppakaupungille.⁹⁶

⁹³ Home 2016, 638.

⁹⁴ Harris & Lewis 2015, viii.

⁹⁵ Home 2016, 638.

⁹⁶ Harris & Lewis 2015, xiii.

Vaikka Richardsin raporttia arvostettiin ammattilaispiireissä yleisesti, sillä ei ollut lopulta suurtakaan vaikutusta itse kaupungin suunnitteluun. Harris ja Lewis ovat arvioineet, että yhtenä syynä tälle oli huono ajoitus, sillä raportti julkaistiin samana vuonna, kun Iso-Britannia liittyi ensimmäiseen maailmansotaan. Richards ei myöskään ollut itse toimeenpanemassa raportin suunnitelmia Kalkutassa.⁹⁷ Raportti on paikoitellen epäselvä ja poukkoilevasti kirjoitettu, mikä on voinut väsyttää sitä lukevia viranomaisia. Richardsin raportin kunnianhimoisimpia osuuksia voi väittää suorastaan epärealistisiksi Kalkutan kontekstissa.

Richardsin ja hänen esimiehensä, CIT:n puheenjohtajan Cecil Bompasin,⁹⁸ väliset henkilökemiat olivat Homen mukaan keskeisiä syitä raportin vähäisiin vaikutuksiin Kalkutassa. Bompas kuului ylempään luokkaan kuin Richards,⁹⁹ minkä lisäksi hän oli Bengalin maakunnan virkamieseliitin jäsen ja hänellä oli 20 vuoden kokemus Intiasta. Home arvioi, että Bompas olisi ollut mukana tekemässä CIT:n lopullisesta perustamisesta päättänyttä Kalkutan kehittämisasetusta (*Calcutta Improvement Act*) vuonna 1911, koska hän oli Bengalin lainsäädännöstä vastaavan komission¹⁰⁰ jäsen. Se, että Richards avoimesti kritisoi raportissaan vuoden 1911 asetusta heikoksi ja vanhanaikaiseksi tuskin paransi Bompasin suhtautumista Richardsiin. Richards on Homen mukaan Kalkutan historiassa Bompasia arvostetumpi henkilö, koska Richards kritisoi kaupungin kehitysalotteita, jotka lähinnä hyödyttivät vallassa olleita brittiläisiä. Home kertoo Patrick Geddesin kommentoineen eräässä tekstissään, että CIT ei ollut tyytyväinen Richardsiin henkilökohtaisella tasolla.¹⁰¹

Raportin laatimisen jälkeen Richards palveli ensimmäisessä maailmansodassa Ison-Britannian armeijan luutnanttina Ranskassa ja yleni kapteeniksi. Sodan aikana hän rakensi teitä ja toimi sotatarvikeministeriössä (*Ministry of Munitions*). Sodan jälkeen hän palasi Kaakkois-Aasiaan ja toimi sekä pääinsinöörinä että varapuheenjohtajana Singaporen kehitystrustissa (*Singapore Improvement Trust*, jatkossa SIT) vuosina 1920-1924.¹⁰² Singapore oli Kalkutan tavoin nopeasti kasvava satamakaupunki täyteen ahdettuine slummialueineen. SIT:llä oli CIT:n tavoin vain vähän mahdollisuuksia vastata kaupungin suuren mittakaavan ongelmiin. Richards joutui Singaporessa Kalkutta vastavaan tilanteeseen, ja turhautui siihen, ettei hänen

⁹⁷ Harris & Lewis 2015, xvi-xvii.

⁹⁸ Puheenjohtajana 1912-1922. Home 2016, 638.

⁹⁹ Bompasin isä oli maakuntatuomari, Cecil itse oli käynyt Cambridgen. Hän toimi CIT:n puheenjohtajana vuosina 1912-1922. Home 2016, 638.

¹⁰⁰ Bengal Legislative Council. Home 2016, 639.

¹⁰¹ Home 2016, 639.

¹⁰² Home 2016, 638.

työpanoksellaan ollut merkitystä, saati tarvetta paikallisviranomaisille. Richards vaati muun muassa SIT:lle lisävaltuuksia maanomistuksen kontrollointiin, mutta Malesian brittiläinen siirtomaahallinto katsoi sen hankaloittavan liikaa yksityistä maanomistusta ja vapaita markkinoita. Homen mukaan Richards nähtiin epärealistisena kaupunkisuunnittelun unelmoijana.¹⁰³ Vuonna 1927 hän palasi Eurooppaan ja toimi lopun uraansa konsultoivana insinöörinä.¹⁰⁴ Hän ei ilmeisesti mennyt koskaan naimisiin, eikä hänellä ollut perillisiä.

Richardsin siirtomaaura Madraksessa, Kalkutassa ja Singaporessa kesti alle 10 vuotta. Hän ei ollut ainoa aikansa kaupunkisuunnittelija, jonka esitykset torjuttiin. Esimerkiksi H.V. Lanchesterin Zanzibarin kaupunkia koskevalle raportille vuodelta 1924 kävi vastaavanlaisesti.¹⁰⁵ Home arvioi, että Richardsilla ei olisi ollut ymmärrystä poliittisille realiteeteille tai omalle asemalleen virallisessa hierarkiassa. Englannin Derwent Valleyssa insinööreillä oli ylin valta, Intiassa ei. Brittiläinen virkamieseliitti Intiassa ja Malesiassa näki itsensä ylimpinä vallankäyttäjinä, ja suhtautuivat Richardsin kaltaiseen insinööriin pikemmin alaisena ja neuvonantajana.¹⁰⁶

¹⁰³ Home 2016, 638.

¹⁰⁴ Muistokirjoitus, Proceedings of the Institution of Civil Engineers, 540-541.

¹⁰⁵ Home 2016, 640.

¹⁰⁶ Home 2016, 641.

3 KALKUTAN HARMAAT TILAT

Richardsin tarkastelemat Kalkutan avoimet harmaat tilat voidaan jakaa erilaisiin katuihin, käytäviin ja aukioihin. Richardsin keskeinen teema raportissa on suurien pääkatujen rakentaminen kaupungin läpi. Pääkatujen tieltä tulee raivata mahdollisimman paljon tiuhaan asuttuja slummialueita, koska slummialueilla asuminen on Richardsin mukaan pahinta, mitä ihminen voi itselleen tehdä. Lisäksi niiden yhteydessä olevat kadut ovat pikemmin ahtaita kujia ja käytäviä kuin tehokkaaseen liikennöintiin soveltuvia kaupungin kulkuväyliä.

Richardsin pääehdotukset katujen rakentamisen suunnittelulle olivat seuraavat: talouselämän tarvitseman liikenteen virtaus oli saatava kuntoon, kaupunkiin oli luotava tehokas julkinen liikenne, esikaupunkeja tuli kehittää, katuja, slummeja, asuinrakennuksia, avointa tilaa, ja terveydenhuoltoa oli kehitettävä.

3.1 Kalkutan kadut ja käytävät

Stanleyn et al. mukaan katuja käytetään ensisijaisesti liikkumiseen, mutta ne voivat toimia myös keskeisinä alueina sosiaaliselle kanssakäymiselle, poliittisille mielenilmauksille, rituaaleille, ajanvietolle, kaupalliselle tuotannolle ja kaupankäynnille.¹⁰⁷ Richardsin raportin Kalkutassa kadut näyttäytyvät sekä kaupan ja liikenteen toiminnan kannalta keskeisinä väylinä että terveydenhuollon ennaltaehkäisevinä välineinä. CIT palkkasi Richardsin laatimaan raportin nimenomaisesti kaupungin liikenteen, talouselämän ja terveydenhuollon tarpeiden näkökulmasta. Nämä ovatkin pääosassa Richardsin raportissa. Richardsin esittelemät kehitysehdotukset kaupungin liikenteen kannalta olivat tiivistetysti seuraavat:

1. Kaupunkiin on rakennettava 34 km uusia leveitä pääteitä ja 13 km katujen levennyksiä, jotta näiden avulla päästäisiin lähelle ”normaalia” ja toimivaa eurooppalaista kaupunkia.
2. Kalkutassa ei ole selkeää katuverkkoa, joten kaupunkiin tulee rakentaa vähintään 180 km lisää pääkatuja pienempiä, tavallisia katuja.
3. Kaupungin ainoan sillan, Howrah-sillan, ja sen ympäristön liikennejärjestelyjä tulee parantaa merkittävästi ja mieluiten rakentaa toinen silta Hugli-joen yli.
4. Rautateiden ja kanaalien yli kulkevat 16 katusiltaa on uusittava.

¹⁰⁷ Stanley et al. 2012, 1103.

5. Kaupunkiin tarvittaisiin 100 km raitiovaunulinjoja lisää.
6. Kaupunki tarvitsisi myös paljon pieniä aukioita lisää. Olemassa olevia aukioita pystyisi Richardsin mukaan kehittämään sangen vähäisillä kustannuksilla.
7. Kaupungin 1000 hehtaarin suuruisista slummeista on korjattava tai purettava yhteensä 320 hehtaaria "huonoa" slummiä. Näistä slummeista liikkeelle lähtevälle väestölle tulisi rakentaa uudet, terveemmät asuinalueet, mieluiten esikaupunkialueille.¹⁰⁸

Jokainen kaupungin päätie on Richardsin mukaan itsessään ensiluokkainen terveystoimenpide. Päätiät toimivat suuri ilmatiehyinä ja uusi keuhkoina kaupungille. Muut Richardsin raportin ehdottamat toimenpiteet tulevat vasta pääkatujen rakentamisen jälkeen.¹⁰⁹

3.1.1 Kalkutan katuverkko Richardsin raportissa

Kaupungin keskustan eteläpuoliskolla, Dalhousie-aukion ympärillä, sijaitsevat eurooppalaisten rakennukset pankkeineen, pörssineen, hallintorakennuksineen ja julkisine virastoineen. Alueelta löytyvät Richardsin mukaan ainoat viitteet kunnolliseen katujärjestelmään.¹¹⁰ Kyseinen alue on myös kaupungin eurooppalaisten asukkaiden asuttama, mikä on varmasti lisännyt Richardsin mieltymystä alueeseen, koska se on hänelle itselleen tuttua ja hyväksi koettua.

Richardsin mukaan Kalkutassa ei ole kunnollista keskustasta pohjoiseen suuntautuvaa katua. Keskustasta koilliseen ei kulje myöskään mitään suurempaa reittiä. Keskustasta itään sijaitsee vain kapeita katuja. Keskustasta kaakkoon, etelään ja lounaaseen ei ole myöskään kunnollisia teitä. Richardsin mukaan kaakon suuntaan ei kulje lainkaan teitä. Richards harmittelee Hugli-joen varrella kulkevan Strand Roadin raitiovaunuliikenteen puuttumista. Hän olettaa, että sitä ei ole rakennettu, koska vallanpitäjillä on alueelle "tunnesiteitä". Tämänkaltaisia syitä ei Richardsin mukaan voi Kalkutan suuruisessa kaupungissa mitenkään hyväksyä. Richardsin mukaan lähes jokaisella kauniilla manner-Euroopan kaupunkien aukiolla ja puistokadulla on raitiovaunuliikennettä, mutta silti katujen päällä roikkuvat sähkölinjat ja muut tarvittavat laitteet ovat esteettisiä ja hyvän maun mukaisia.¹¹¹ Tässä on nähtävissä Richardsin edistysuskoon pohjautuvaa uudenaikaisen teknisen kaluston ihannoimista.

¹⁰⁸ Richards 1914, 35-36.

¹⁰⁹ Richards 1914, 39.

¹¹⁰ Richards 1914, 10.

¹¹¹ Richards 1914, 110.

Richards harmittelee sitä, että eteläisen Kalkutan Chowringheen kaupunginosassa ei ole lainkaan sivukatuja, vaan vain pelkkää talojen muuria. Ihmisten kerääntyessä keskuspuisto Maidanille festivaalin tai muun kaupunkitapahtuman aikana osalle keskustan hiljaisimmista kaduista syntyy vaarallisia liikennesumia. Yhdellä näistä, Harrison Streetillä, on kyseisinä päivinä käynnissä Richardsin mukaan ”jatkuva barbaarinen kamppailu elintilasta”.¹¹²

Richards asettaa raportissaan kaupungin sisäisten katujen rakentamisen tavoitteet keskenään tärkeysjärjestykseen. Tärkeimpänä tavoitteena on saada kaupankäynnin vaatima liikenne toimivaksi, jonka jälkeen on luotava tehokas julkinen liikenne ja sen kautta kehitettävä esikaupunkeja. Näiden toimien jälkeen on selvitettävä katujen, slummien, asuinrakennusten, avoimen tilan ja terveydenhuollon tarpeet ja saatava ne kuntoon. Viimeisimpänä tärkeysjärjestyksessä on rahan säästäminen.¹¹³

Kuljetukseen keskittyvien alueiden funktiona on tavaroiden kuljetus ja jakelu. Näillä alueilla tavarat ja ihmiset siirtyvät kulkuvälineestä toiseen.¹¹⁴ Kaupungin laajuisia alueita olivat 1910-luvun Kalkutassa esimerkiksi juna-asetat ja satama. Kalkuttaan saapuu pohjoisesta ja lännestä useita rautateitä. Kaupungissa on kaksi rautatieasemaa, Howrah Terminus lännessä ja Sealdah-Beliaghata Terminus idässä. Kaupunkiin virtaa suuret määrät hiiltä ja juuttia läheisiltä hiilikentiltä ja juuttiviljelmiltä.¹¹⁵ Nämä taas kuljetetaan sataman kautta muualle brittiläiseen imperiumiin. Kaupungissa ei ole kuin yksi satama-alue, eteläosan Kidderporessa, ja se on Richardsin mukaan aivan liian pieni, matala, epäkäytännöllinen ja vanhentunut vastatakseen alati kasvavaan kauppaan.¹¹⁶ Sataman viereinen Kidderporen alue on sekä rautatieliikenteen että laivaliikenteen keskittymä. Richardsin mukaan Kidderpore kasvaa hallitsemattomasti ja nopeasti: ”*alue tukahduttaa ja sairastuttaa itsensä ilman kunnan järjestystä, suunnitelmaa ja suuntaa.*”¹¹⁷ Tässä on nähtävissä Richardsin virkamiehen asenne kaupunkia kohtaan. Jos kaupungin jättää itsekseen, niin se Richardsin mukaan kaatuu omaan mahdottomuuteensa. Richards ajattelee siis, että kaupunki tarvitsee kunnollista ulkopuolista suunnittelua menestyäkseen.

¹¹² Richards 1914, 124.

¹¹³ Richards 1914, 131-132.

¹¹⁴ Stanley et al. 2012, 1106.

¹¹⁵ Richards 1914, 13.

¹¹⁶ Richards 1914, 14.

¹¹⁷ Richards 1914, 11, suom. Tervonen.

Kalkutan raitiovaunut kuuluvat yksityiselle osakeyhtiölle, eivät siis itse kaupungille. Niiden painopiste on Dalhousie-aukiolla. Vaunut ovat Richardsin mukaan hyviä, mutta ne eivät valitettavasti mahdu Kalkutan kaupungin ahtaille kaduille. Kaupungissa on neljäsosa raitiovaunuratoja verrattuna samankokoisiin eurooppalaisiin kaupunkiin. Raitiovaunut eivät kulje Howrah-sillan yli, mikä on Richardsin mielestä ennennäkemätöntä. Hänen mukaansa jopa kammottavan ahtaassa Konstantinopolissa raitiovaunuliikenne kulkee kaupungin sataman ylitse. Parinkymmenen vuoden aikana siltojen ja raitiovaunujen vähäisyys on Richardsin mukaan osaltaan johtanut Kalkutan ahtautumiseen. Richards esittääkin, että kaupungin kasvun tukemiseksi se tarvitsi vähintään 100 kilometriä raitiovaunulinjoja lisää.¹¹⁸

Richards kuvailee Kalkutan katuja kujiksi, jotka ovat juuri tarpeeksi leveitä kahden härän vetämille kärryille. Kalkutan sivukaduilla mahtuu kulkemaan enimmillään joko yhden härän vetämät kärryt tai ainoastaan kevyttä liikennettä. Kaupungissa on erittäin paljon umpikujia. Täpötäysillä kaduilla sijaitsevat myös paikallisten kauppiaiden kojut, jotka ovat suosittuja ajanviettoalueita kodittomien ja tavallisten intialaisten asukkaiden keskuudessa.¹¹⁹ Richards ei raportissaan mainitse sitä, että paikallisille ahtaat kadut olivat myös sosiaalisen ja kaupallisen elämän keskuksia. On muistettava, että Richards edusti länsimaalaista, teknisen kaupunkirakentamisen asiantuntijaa, jolle Kalkutan ahtaat kadut näyttäytyivät liikenteen kiertokulun estäjinä, talouden rampauttajina ja sosiaalisen ahdingon luojina.

3.1.2 Kalkutan ja Euroopan kaupunkien katujen vertailu

Richards vertaa Kalkutan katuja toistuvasti kotimaansa Ison-Britannian kaupunkien katuihin. Hänen mukaansa Englannissa poikkikatujen keskivertoetäisyys toisistaan oli raportin tarkasteluhetkellä noin 130-230 metriä. Kalkutassa vastaava luku on noin 360-600 metriä, mistä voidaan arvioida, että Kalkutan poikkikatujen määrä oli noin puolet saman suuruisen englantilaisen kaupungin määrästä. Tämä kuvaa Richardsin mukaan Kalkutan katuverkon kehittymättömyyttä ja edelleen sen liikenteelle aiheuttamia ongelmia. Mitä pidemmät välimatkat poikkikaduilla on toisistaan, sitä tukkoisemmaksi pääkatujen liikenne käy. Tukkoisemmaksi kävi Richardsin mukaan myös hengitysilma. Hän kuvailee raportissaan tilannetta, jossa liian lähekkäin toisiaan rakennetut asuinkorttelit estävät ilman vaihtumisen katutasolla. Richardsin mukaan oli mahdollista, että asuinkorttelin katutasolla hengitettävä ilma on seisovaa, tunkkaista ja kuumaa, vaikka kymmenen metrin korkeudessa voi nähdä vaatteiden heiluvan raikkaassa tuulessa. Kapeimmillaan keskustan rakennukset ovat vain metrin päässä toisistaan, minkä takia niiden väliset kadutkaan eivät voi olla metriä

¹¹⁸ Richards 1914, 24.

¹¹⁹ Harris & Lewis 2015, xi.

leveämpiä.¹²⁰

Richardsin mukaan Kalkutassa on poikkeuksellisen vähän ”oikeita” katuja neliökilometriä kohti. Kaupungin pääkatujen funktiota hoitavat ahtaat kadut ja sivukatujen funktiota vieläkin pienemmät kujat. Kaupungin lävistäviä katuja on vain kaksi kappaletta. Kaupunginosien väestötiheys on kääntäen verrannollinen alueen katujen määrään. Kadut ovat Richardsin mukaan kauempana toisistaan kuin ”normaaleissa”, eurooppalaisissa kaupungeissa. Richardsin mukaan hyvät ja leveät kadut eivät ole siellä, missä niitä tarvittaisiin. Kadut kapenevat lähestyttäessä joenvartta, vaikka niiden tulisi pikemminkin leventyä liikenteen lisääntyessä. Jokivarren Strand Road on Richardsin mielestä aivan liian kapea ja lisäksi kaksi kolmasosaa siitä on ilman yhteyttä muihin lähialueen katuihin.¹²¹

Ongelmista huolimatta Kalkutan liikenne pakottaa itsensä luonnollisiin uomiinsa. Richards harmittelee käytännön hallinnon heikkoutta ja epäjatkuoa julkisissa katuhankkeissa. Nimittäin osassa kaduista rakentaminen on edennyt puoliväliin ja tämän jälkeen äkillisesti keskeytetty. Kaupungin pohjoisosassa sijaitsevat kapeat katusillat ovat hänen mukaansa kovin vanhentuneita. Kaupungin itäosan poistumistiet ovat Richardsin mukaan esimerkkejä puutteellisesta yhteistyöstä valtion, rautatien ja paikallishallinnon välillä.¹²² Kalkutan katuverkko vaikuttaa Richardsista kuin lapsen suunnittelemalta, kuin joku olisi heittänyt tikkuja kasaksi ja tehnyt niiden mukaan katuverkon. Ahtaiden pääteiden vierellä kulkee Richardsin mukaan paljon ahtaita, kaduttomia sekamelskoja.¹²³

Hugli-joen itäpuolelle rakennettua kaupunkia kiertää idässä ja pohjoisessa puolikuun muotoinen Circular Road, joka on Richardsin mukaan kaupungin ainoa kunnollinen katu. Se rakennettiin alun perin Marathivaltakunnan hevosmiesten rynnäköjä vastaan suureksi ojaksi. Marathivaltakunnan uhan väistyttyä se täytettiin ja päällystettiin tieksi. Circular Roadia käytetään Richardsin mukaan ylipäätään vain siksi, koska muutakaan kunnollista katua ei ole kaupungissa saatavilla.¹²⁴

Circular Roadia Richards kuvailee kaupungin ulkopuoliseksi kehätieksi. Kehätien hän määrittelee bulevardin tapaiseksi pääkaduksi. Kuten muissakaan kaupungeissa, Richards ei näe Kalkutassa keskustan ulkopuoliselle

¹²⁰ Richards 1914, 236-237.

¹²¹ Richards 1914, 19.

¹²² Richards 1914, 20.

¹²³ Richards 1914, 22.

¹²⁴ Richards 1914, 9.

kehätielle kovinkaan suurta käyttöä. Richards korostaa, että vielä 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä kehätiet olivat eurooppalaisessa kaupunkisuunnittelussa suosittuja, mutta 1910-luvulla niiden rakentaminen ei ole ollut enää kannattavaa. Richards esittelee hyvänä keskustan kehätien esimerkkinä Wienin Ringstrassen. Ringstrasse rakennettiin samoihin aikoihin ja samalla ajatusmallilla kuin Hausmannin Pariisi.¹²⁵ Kalkutassa mahdollisten kehäteiden tilalla pitäisi Richardsin mukaan olla kaupunkia ympäröivien sähkömatkustajajunien ratoja.¹²⁶

Kalkutassa ei Richardsin mukaan voi rakentaa suuria bulevardeja muulla tavoin kuin uusien säteittäisten pääkatujen muodossa. Richardsin mielestä Kalkutassa ei voi rakentaa kunnollisia bulevardeja muuten kuin kaupungin keskustasta etelän ja lounaan suuntaan, koska muutoin kaupungin rakennuskanta ja ympäristön suoalueet rajoittavat niitä liikaa. Bulevardit ovat Richardsin mukaan parhaimmillaan keskustasta säteilevinä, koska ne toimivat tällöin myös kaupungin pääkulkuväylinä. Jotta bulevardit voi Richardsin mukaan olla hyvä ja toimiva, tulee sen varrella sijaita myös kauppiaita, basaareja, teattereita ja kahviloita.¹²⁷

Kaupungin laajuisia, monumentaalaisia puistokatuja oli rakennettu ennen Richardsin raportin aikoja symbolisista, poliittisista ja taloudellisista syistä. Yhtenä kuuluisimmista monumentaalisisista rakennushankkeista pidetään Ranskan keisarin Napoleon III:n tilaamaa ja Georges-Eugène Hausmannin suunnitelmien mukaan vuosina 1852-1870 toteutettua Pariisin uudelleenrakentamista. Hausmannin vaikutus Pariisin suunnitteluun näkyi katujen asettelussa, infrastruktuurissa ja puistojen rakentamisessa. Hausmanniin liitetään läheisesti suuret bulevardit, joiden suunnan päätti toisinaan itse keisari Napoleon III. Ne rakennettiin Pariisin vanhojen, jopa keskiaikaisten asuinalueiden läpi.¹²⁸ Operaatiota perusteltiin Pariisin liikenteen ja yleisen terveystilanteen parantamisen kautta, mutta myös poliittiset ja taloudelliset motiivit olivat hankkeen takana. Kun hävitettiin rönsyileviä keskiaikaisia asuinalueita ja vanhoja umpikujia, samalla vähennettiin ruohonjuuritason poliittisen vastustuksen kehittymiselle keskeisiä alueita. Täten kuninkaan johtama keskushallinto pystyi paremmin vartioimaan köyhempiä ja tyytymättömämpiä kaupunginosia. Toisin sanoen, kaupunkiin rakennettiin lisää helpommin hallittavaa tilaa.¹²⁹

¹²⁵ Richards 1914, 392.

¹²⁶ Richards 1914, 392.

¹²⁷ Richards 1914, 392.

¹²⁸ Lenger 2012, 19.

¹²⁹ Stanley et al. 2012, 1103-1104.

Richards ei suoranaisesti viittaa Haussmannin Pariisin uudelleenrakennukseen raportissaan, mutta hän korostaa, että Kalkutassa voitaisiin ottaa suoraan mallia Chicagon vuoden 1909 asemakaavasta. Chicagon asemakaavan suunnitteli Daniel Burnham, joka edusti kaunis kaupunki -liikettä (*city beautiful movement*). Kaunis kaupunki -liike oli syntynyt 1900-luvun alussa Yhdysvalloissa, ja sen kaupunkisuunnittelun pääteemoina olivat juuri 1800-luvun puolivälin eurooppalaisten pääkaupunkien, Pariisin ja Wienin, bulevardit ja promenadit. Burnham oli matkustanut Eurooppaan ja ottanut hyvin suoraan vaikutteita Haussmannin Pariisista ja Wienin Ringstrassesta Chicagon asemakaavaa suunnitellessaan.¹³⁰ Kalkutan raportissa on hyvin paljon yhtäläisyyksiä Chicagon asemakaavaan bulevardien ja promenadien lisäksi esikaupunkialueiden kehittämisessä.

Haussmannille oli tärkeää tehostaa kaupungin sisäisten kaupan tuotteiden kiertoa reuna-alueilta keskustaan. Pariisin juna-asemien kautta oli tärkeää kuljettaa suuria määriä ihmisiä ja elinkeinoelämän tuotteita keskustasta esikaupunkialueille ja toisin päin.¹³¹ Richards argumentoikin voimakkaasti Kalkutan julkisen liikenteen kehittämisen puolesta läpi raporttinsa. Hän näkee julkisen liikenteen mahdollisuutena saada siirrettyä kansalaisia pois slummeista esikaupunkialueille.

Tämän ajatuksen taustalla oli jo 1800-luvun loppupuolella alkanut uusien kulkuneuvojen kehitys ja käyttöönotto. Tällaisia uusia kulkuneuvoja olivat esimerkiksi sähköraitiovaunut, sähköiset matkustajajunat, metrot ja moottoribussit. Nämä kulkuneuvot olivat mahdollistaneet esimerkiksi lontoolaisten siirtymisen keskustan slummeista esikaupunkialueille. Samalla oli perustettu uusia virastoja: rakennusyhtymiä, julkisia ja voittoa tavoittelemattomia asuinrakentamisen yhdistyksiä. Halpa työvoima ja materiaalit laskivat rakentamisen hintaa. Tämä johti nopeaan asumisstandardien kasvuun laajalle osalle väestöä.¹³² Tähän liittyen brittiläinen sosialisti Charles Booth julkaisi vuonna 1901 tekstin, jossa hän kehui vuolaasti parantuneiden kuljetusvälineiden vaikutusta Lontoon asumisongelmiin Lontoossa. Boothin mukaan tarvittaisiin suunnitelma raitiovaunureiteistä ja maanalaisista rautateistä koko kaupunkiin. Näiden tulisi liikennöidä keskustan ja esikaupunkien välillä. Lontoossa panostettiin runsaasti esikaupunkien ja julkisen liikenteen kehittämiseen vuosien 1900-1914 välillä, ja Hallin mukaan vuoteen 1914 mennessä Lontoon raitiovaunut kuljettivat jo 260 000 matkustajaa päivässä ja halvat paikallisjunat taas 560 000 työläistä päivässä. Suuret joukot lontoolaisia oli samana aikana siirtynyt keskustan ahtaista asunnoista jatkuvasti

¹³⁰ Hall 2012, 204.

¹³¹ Lenger 2012, 23.

¹³² Hall 2012, 50.

laajentuville esikaupunkialueille.¹³³ Hallin mukaan Ison-Britannian kaupunkien kasvu oli sidoksissa siihen, kuinka tehokasta niiden julkinen liikenne oli.¹³⁴

Hausmannin Pariisissa bulevardien rakentaminen keskustaan mahdollisti sekä katutasolle rakennettujen kauppojen että vanhojen arkadien suosion kasvun kaupankäynnissä.¹³⁵ Richards argumentoi kaupungin keskustan arkadien rakentamisen puolesta. Hän näkee ne arkadit mahdollisuutena luoda lisää katutilaa, sekä keinona ohjata kevyttä liikennettä pois ajoneuvojen seasta. Tätä kautta kevyt liikenne olisi Kalkutta järjestyneempää ja turvallisempaa. Arkadit soveltuisivat Richardsin mukaan hyvin Kalkuttaan, koska ne suojaisivat sekä polttavalta tropiikin auringolta että rankoilta monsuunisateilta. Arkadit ovat hänen mukaansa myös hyvin suosittuja eurooppalaisten kauppiaiden ja talouselämän henkilöiden parissa. Arkadien säntillinen rakentaminen voisi luoda kaupunkiin järjestyneen ja kauniin ilmapiirin. Richards pohtiikin, että Kalkutta voisi olla tulevaisuudessa kuuluisa arkadeistaan.¹³⁶

Naapuruston laajuiset sivukadut ovat olleet historiallisesti kulttuurisia ja käytännöllisiä avoimen kaupunkitilan keskuksia. Niillä on ollut runsaasti erilaista käyttöä. 1800-luvulta alkaen länsimaiset kaupunkisuunnittelijat ovat pyrkineet kaupunkien järjestystä luomalla avoimen ruutukaavan tiuhaan asutuille kaupunkialueille tai uudelleensuunnitetuille kaupunginosille. Tälle ilmiölle oli ominaista katujen näkeminen vain yhteen tarkoitukseen kehitettyinä kulkuväylinä, sitä tuettiin standardisoiduilla säädöksillä, kuten asemakaavoilla.¹³⁷ Richards voidaan nähdä siis modernin kaupunkisuunnittelun edustajana, sillä raportissaan hän argumentoi jatkuvasti katujen puhdistamisen, ruutukaavan tarpeellisuuden ja kaupungin järjestyksen lisäämisen puolesta.

Yksittäisen asunnon mittakaavan kujat ja jalankulkuväylät eroavat kaduista kokonsa ja käyttötarkoituksensa mukaan. Kujat ovat reittejä, joille suuret ajoneuvot eivät mahdu kokonsa puolesta, ja joilla monipuolisen kaupan harjoittaminen ei luonnistu. Kujat ovat usein siirtymäalueita, joiden kautta siirrytään yksityisestä kodin piiristä julkisille kaduille. Kujilla on myös mahdollista harrastaa sosiaalista elämää naapuruston välillä intiimimmässä mittakaavassa. Usein tämänkaltaiselle alueelle pääsy riippuu epävirallisemmista sosiaalisista normeista. Esimerkiksi 1800-luvun Kaakkois-Aasian kaupungeissa oli selkeä kaksijako: julkiset kadut ja puolijulkiset kujat. Katuja voidaan käyttää ruohonjuuritason sosiaaliseen ja kaupalliseen aktiivisuuteen niiden

¹³³ Hall 2012, 52-53.

¹³⁴ Hall 2012, 64.

¹³⁵ Lenger 2012, 23.

¹³⁶ Richards 1914, 393.

¹³⁷ Stanley et al. 2012, 1104.

kaupunkilaisluokkien toimesta, joilla ei ole juurikaan omaa henkilökohtaista tilaa asunnoissaan tai muualla elinympäristössään.¹³⁸ Richardsin raportin Kalkutan kadut näyttävät jättimäisenä kujien ja ahtaiden käytävien sekamelskana, jolla paikalliset harjoittavat kauppaa tai sitten vain kuluttavat aikaansa.

Richards kuvailee raporttinsa sekalaisessa estetiikkaa koskevassa osiossa myös katujen muotoilua. Kaartuvia katuja hän kuvailee muotoilultaan kauniiksi ja eleganteiksi. Suorat kadut ovat hänestä ylväämpiä, yksinkertaisempia ja turvallisempia. Suoran kadun varrelle voi sen koko matkalle tuoda suurien ja taiteellisten teosten mahtavuutta ja sitä kautta koko kaupungille.¹³⁹ Tässä on nähtävissä Richardsin mieltymys monumentaaliseen rakentamiseen ja sitä kautta Haussmannin Pariisiin ja Chicagon asemakaavaan.

3.2 Kalkutan aukiot

Aukiot ovat tarkoituksellisesti perustettuja avoimia tiloja, jotka on ympäröity rakennuksilla ja päällystetty kovalla materiaalilla. Aukioiden toiminta voi sisältää monia kaupungin aktiviteettejä ja ne ovat usein sangen monikäyttöisiä. Kaupungin ja naapuruston mittakaavassa aukiot ovat julkisia alueita, mutta yksittäisten asumusten mittakaavassa taas yksityisiä tai puoli-yksityisiä.¹⁴⁰

Kaupungin mittakaavassa suuret aukiot ovat usein uskonnollisten tai valtiollisten tahojen suunnitteleamia. Ne ovat olleet hyvin yleisiä läpi historian. Niille on ollut ominaista keskeinen sijainti kaupungissa, suuri pinta-ala ja läheisyys tärkeisiin hallinnollisiin tai uskonnollisiin rakennuksiin. Niillä on ollut myös usein tärkeä julkinen rooli sekä poliittisesti että symbolisesti. Aukioille on muodostunut useita erilaisia käyttötapoja, esimerkiksi kulttuuritapahtumien, armeijan kokoontumisten, paikalliskaupan ja sosiaalinen kanssakäymisen välineenä. Euroopan kolonisaation aikana suuria monumentaalisia aukioita suunniteltiin poliittisista ja sotilaallisista näkökulmista katsoen. Esimerkiksi 1800-luvulla Ranskan hallitsemassa Algerissa kaupungin sataman lähetyvillä olevia rakennuksia purettiin uuden suuren aukion edestä. Tätä aukiota ranskalainen siirtomaahallinto käytti sotilaallisen voiman ja poliittisen symbolismin välineenä. Stanley et al. ovat määritelleet viralliset, kuninkaallisten palatsien läheisyydessä olevat aukiot omaksi alakäsitteekseen.¹⁴¹ Kalkutassa esimerkki tällaisesta suuresta poliittisesta aukiosta on **Maidan**. Se oli rakennettu alun perin kaupungin keskustaan Ison-Britannian Itä-Intian kauppakompanian perustaman linnoituksen, Fort Williamin, tykkien ampuma-alueeksi. Linnoituksen merkityksen vähentyessä Maidan muutettiin puiston ja

¹³⁸ Stanley et al. 2012, 1104-1105.

¹³⁹ Richards 1914, 392.

¹⁴⁰ Stanley et al. 2012, 1100.

¹⁴¹ Stanley et al. 2012, 1101-1102.

aukion yhdistelmäksi. Maidanin roolia vihreänä avoimena tilana pohditaan lisää luvun 4 puistoja käsittelevässä osassa.

Kalkutassa kaupungin hallinnon, kaupan, yksityisen ja julkisen liikenteen keskus sijaitsee edellä mainitusta Maidanista ja Fort Williamista pohjoiseen **Dalhousie-aukiolla**. Dalhousie-aukion ympärillä sijaitsevat kaupungin brittiläisten siirtomaaisäntien ja muun eurooppalaisen väestön rakennukset pankkeineen, pörssineen, hallintorakennuksineen ja julkisine virastoineen. Alueelta löytyvät Richardsin mukaan ainoat viitteet kunnollisesta katuverkosta.¹⁴²

Richardsin mielestä Dalhousie-aukio on kokonaisuudessaan hyödytön. Dalhousien aukion tila on raportin laatimishetkellä Richardsin mukaan sekä esteettisesti että taloudellisesti laiminlyöty. Sen voisi Richardsin mukaan kunnostaa vähäisin kustannuksin hyödylliseksi ja kauniiksi. Richards jakaa raporttinsa sekalaisessa loppuosassa kaupunkien aukiot kolmeen luokkaan. Ensimmäisessä luokassa ovat virallisen arkkitehtuurin täyttämät aukiot, joilla voivat joko sisältää puita ja istutuksia tai sitten ovat täysin avoimia. Toisessa luokassa ovat puutarhat sekä ajanviettoon ja virkistymiseen tarkoitettut alueet. Kolmannessa luokassa ovat liikenteen järjestelyyn soveltuvat aukiot.¹⁴³

Richardin mukaan Dalhousie-aukio ei raportin laatimishetkellä sovi mihinkään näistä luokista. Se ei ole varsinaisesti virallista arkkitehtuuria korostava aukio, koska se on Richardsin mukaan liian täynnä huolimattomasti aseteltuja puita, ja sen viereinen rakennus, Dalhousie-instituutti, on mauttoman näköinen. Aukio ei ole myöskään varjoisa ja rauhallinen puutarha-alue, koska sitä toisaalta ympäröivät kauttaaltaan vilkkaat kadut, ja toisaalta 90 % aukiosta peittää synkänharmaa, seisovan veden allas. Altaan käyttötarkoituksena on Richardsin mukaan toimia moskiittojen sikiämisaltona. Altaan reunoja koristavaa savunharmaa liete, ja allasta ympäröivät rumat tiilistä tehdyt kaiteet, jotka peittävät entisestään näkyvyyttä vesialtaalle. Aukio ei myöskään toimi hyvänä liikenteen järjestämisen väylänä, koska vesialtaan vierellä kulkevat polut ovat ahtaita ja epäkäytännöllisiä. Lapset saattavat leikkiä iltaisin altaan reunoilla, mutta heilläkin on Richardsin mukaan ahdasta johtuen sorapolkujen läheisyydestä.¹⁴⁴ Richardsin kuvaukset aukioiden eri luokista osuvat hyvin yksiin Haussmannin ja Burnhamin monumentaalisen kaupunkisuunnittelun kanssa.

¹⁴² Richards 1914, 9-10.

¹⁴³ Richards 1914, 395.

¹⁴⁴ Richards 1914, 395-396.

Richardsin mukaan Dalhousien aukiota sai parannettua ammattimaisen arkkitehtisuunnittelun myötä. Puut tulisi istuttaa säntillisesti ja tyylikkäästi, ja niiden tulisi tarjota varjoisia polkuja aukion läpi. Puut eivät saa olla kuitenkaan itse aukiota täplittävien patsaiden edessä, vaan aukiolla tulisi olla aistittavissa tilan, järjestyksen ja ryhdikkyuden ilme.¹⁴⁵ Lisäksi aukiota ympäröiviä katuja leventämällä olisi mahdollista luoda lisää avointa tilaa aivan kaupungin keskeiselle alueelle. Richards myös vähentäisi aukion raitiovaunulinjoja, jotta liikennettä saisi selkeytettyä.¹⁴⁶

Dalhousie-aukiota pienemmät, naapuruston ja kaupunginosan mittakaavan aukiot ovat usein kooltaan vaihtelevia. Naapuruston yhteisöt ovat usein kehittyneet aukioiden ympärille. Aukioilla on voinut olla samanaikaisesti ruoka- ja käsityötuotantoa, kaupankäyntiä ja sosiaalista kanssakäymistä.¹⁴⁷ Kalkutassa tämänkaltaisia pienempiä aukioita esiintyy tasaisesti ympäri keskustaa, ja niiden tärkeimpänä käyttötarkoituksena on juomaveden tarjoaminen alueen asukkaille. Richards esittää, että näiden aukioiden kunnostaminen kauniimmiksi ja helppokäyttöisemmiksi voisi olla toteutettavissa sangen vähäisin taloudellisin panostuksin.

Yksittäisen rakennuksen laajuisia aukioita ovat esimerkiksi päällystetyt sisäpihat. Ne ovat pienikokoisia, usein yksityisiä tai puoliyksityisiä avoimia tiloja. Länsimaisissa kaupungeissa sisäpihat ovat olleet sosiaalisen elämän keskuksia läpi historian. 1800-luvun puolivälissä esimerkiksi Birminghamin ja Sydneyn keskustojen asuinalueiden sisäpihoille kulkua helpotettiin lisäämällä porttikäytäviä. Näistä muodostui puolijulkisia avoimia tiloja, joilla naapuruston asukkaat tapasivat toisiaan. Porttikäytävät mahdollistivat ahtaiden asuntojen asukkaille lisää käytettävää tilaa.¹⁴⁸ Richards ehdottaakin slummialueiden korjauksen yhteydessä uusien porttikäytävien ja sisäpihojen rakentamista keskustan asuinalueille. Slummeja ja uusien avoimien tilojen luomista käsitellään seuraavassa alaluvussa.

¹⁴⁵ Richards 1914, 396-397.

¹⁴⁶ Richards 1914, 187.

¹⁴⁷ Stanley et al. 2012, 1102.

¹⁴⁸ Stanley et al. 2012, 1102-1103.

3.3 Kalkutan slummit ja niiden aukaiseminen

“Not very far away from the imposing front of Chowringhee and the free air of the Maidan, we find such conditions of huddled discomfort, such stunting of young lives, such struggles of respectable and cleanly poverty against an invading sea of physical and moral foulness, as (shall I venture to say it) the majority of our comfortable classes have not dreamed of.”¹⁴⁹

Richards määrittelee raportissaan slummit liian tiheästi rakennetuiksi asuinalueiksi, joissa on alle 20 % avointa tilaa. Richardsin mukaan slummialueelle ovat ominaista vähäiset ja kapeat kadut, lukuisat umpikujat ja puuttuvat tai liian ahtaat takapihat. Lisäksi slummeista puuttuu usein kunnollinen viemäröinti ja vesihuolto. Itse asuinrakennukset ovat huonosti suunniteltuja ja niiden rakenteet ovat heikossa kunnossa. Sisältä rakennusten puuosat ovat lahoja tai hajonneita, ikkunoiden koko on alle standardin, huoneet ovat asukasta kohden liian pieniä, portaikot ovat pimeitä ja tunkkaisia, seinät ja ovet ovat kosteudesta nihkeitä ja asunnoista puuttuvat kunnolliset kylpy- tai saniteettitilat. Richards ei laske ulkokäymälöitä kunnollisiksi saniteettitiloiksi.¹⁵⁰

Richards mainitsee raportissaan, että Kalkutan 14 332 tutkitusta slummiasunnosta vain 2 608 oli Kalkutan matalien standardien mukaan elinkelvollisia. Richards kertoo kävelleensä Kalkutan slummien kaduttomilla alueilla puolen vuoden aikana yhteensä 1000 kilometriä ja kuvailee niitä kaikin puolin kammottaviksi alueiksi. Rakennukset ovat hajoamisasteessa ja huonosti suunniteltuja, asukkaat vaivaisia, sairaita ja onnettomia. Slummeissa asuu Richardsin arvion mukaan 260 000 - 300 000 asukasta. Ahtauden takia kaupungin talouskasvu on hidasta, ja ilman pääkatuja tilanne ei Richardsin mukaan tule muuttumaan.¹⁵¹

Slummeissa asuminen on Richardsin mukaan kamalinta pahuutta, mitä ihmisille voi aiheuttaa. Se aiheuttaa muun muassa ihmisten moraalisen ja fyysisen kunnon rappeutumista, ja estää onnellisen elämän. Se aiheuttaa myös tyytymättömyyttä, eripuraa, anarkiaa, paheellisuutta, kärsimystä, sairautta, kipua ja kuolemaa. Myös taudit, rikollisuus, juopottelu ja hulluus johtuvat Richardsin mukaan slummeista. Kaupunki, joka sallii slummit, sallii myös rodun ja yhteisön vaurioitumisen, Richards jatkaa.¹⁵² Richardsin mukaan

¹⁴⁹ D.L. Monro, Questions of Policy in Housing Reform. Richards 1914, 233.

¹⁵⁰ Richards 1914, 229–230.

¹⁵¹ Richards 1914, 238.

¹⁵² Richards 1914, 239.

kymmenet tuhannet aiemmin kunnolliset ja vahvarakenteiset maaseudun asukkaat ja heidän perillisensä "epäkoulutetaan" ja nopeasti heikennetään kaikin keinoin slummeissa asuessaan. Heidät on Richardsin mukaan houkuteltu kaupunkiin paremman elintason varjolla. He ovat enemmän tai vähemmän tietämättömiä heille tapahtuvista kauheuksista. Lisäksi he levittävät tauteja ja rodun heikkenemistä liikkuessaan paikasta toiseen.¹⁵³ Richardsin suhtautumisessa Kalkutan köyhiin asukkaisiin on toisaalta havaittavissa myötätuntoa heidän hirvittävästä elinolosuhteistaan, toisaalta Richards pitää intialaisia ymmärtämättöminä lapsina, joita tulee ohjailta ja kouluttaa kaupunkielämän kauheuksia vastaan.

Richards siteeraa raportissaan Bombayn kehitystrustin puheenjohtajan J.P. Orrin luentoa Bombayn terveysyhdistykselle (*Bombay Sanitary Association*) vuodelta 1912. Luennon aiheena olivat Bombayn slummien ulkoinen ja sisäinen kunto. Bombayn slummit ovat Richardsin mukaan suoraan verrannolliset Kalkutan slummeihin, Bombayssa niitä on vain vähemmän. Orr kuvailee luennollaan Bombayn slummeja seuraavanlaisesti:

*"..The internal passages, even in bright weather, are so dark that one stumbles over children squatting in them. The external gullies are so foul smelling, that one is not surprised to find the windows opening into them all shut. One hears sounds and, lighting a match, sees on the walls and floors signs of spitting which shew how tuberculosis spread in these dark foul dens..."*¹⁵⁴

Orrin luennosta on löydettävissä hyvin selkeitä samankaltaisuuksia kuin kuuluisasta lontoolaisen Andrew Mearnsin vuonna 1883 kirjoittamasta slummielämästä kertovasta kirjasta *Bitter Cry of Outcast London*:

*"Walls and ceiling are black with the accretions of filth which have gathered upon them through long years of neglect. It is exuding through cracks in the boards overhead; it is running down the walls; it is everywhere. What goes by the name of a window is half of it stuffed with rags or covered by boards to keep out wind and rain; the rest is so begrimed and obscured that scarcely can light enter or anything be seen outside."*¹⁵⁵

¹⁵³ Richards 1914, 239.

¹⁵⁴ Richards 1914, 275.

¹⁵⁵ Mearns 1883, 4.

“Every room in these rotten and reeking tenements houses a family, often two. In one cellar a sanitary inspector reports finding a father, mother, three children, and four pigs! In another a missionary found a man ill with small-pox, his wife just recovering from her eighth confinement, and the children running about half naked and covered with filth. Here are seven people living in one underground kitchen, and a little child lying dead in the same room. Elsewhere is a poor widow, her three children, and a child who has been dead thirteen days. Her husband, who was a cab driver, had shortly before committed suicide.”¹⁵⁶

Sekä Orr että Mearns kuvailevat slummirakennusten sisäpuolta hyvin samankaltaisesti. Molemmissa otteissa asunnot ovat täynnä törkyä ja sairastuneisiin ihmisiin on helppo kompastua ahtailla käytävillä. Molempien kuvaus slummeista on kammottavuuksien luetteloimista toisen perään.

Kalkutassa on Richardsin mukaan noin 44 000 asuntoa ja noin 900 000 asukasta vuoden 1905 väestönlaskennan mukaan. Tämä tarkoittaa keskimäärin noin 20 asukasta rakennusta kohti. Richards on laskenut, että noin 230 000 kalkuttalaista asuu joko todella huonoissa tai asuinkelvottomissa asunnoissa. Tämä on noin 26 % koko Kalkutan väestöstä.¹⁵⁷ Kun otetaan eurooppalaisten ja intialaisten asumistavat huomioon, Richardsin arvion mukaan Kalkutan väestö asuu vähintään kaksi kertaa tiheämmin verrattuna samankokoisiin englantilaisiin kaupunkeihin.¹⁵⁸

Kaupungin keskustan pohjoisosa on Richardsin mukaan äärimmäisen täyteen ahdettua slummimaista asutusta, jossa ei ole kuin pieniä umpikujia ja suuria asuinrakennuksia. Alueella sijaitsevat tärkeimmät intialaiset kaupat, torit, basaarit ja muut kauppapaikat. Pohjois-Kalkutan ja Hugli-joen välisellä rannalla sijaitsevat myös hinduille tärkeimmät pyhät jokiportaajat (*ghatit*).¹⁵⁹ Kalkutan pohjoisosien slummit ovat Richardsin mukaan syntyneet kaupungin liikenteen ja taloudellisen toiminnan keskittyessä Howrah-sillan itäpuolelle kaikista ilmansuunnista.¹⁶⁰

Richards väittää, että jos Kalkutan pohjoisosat sijaitisivat missä tahansa nykyaikaisessa ja suuressa

¹⁵⁶ Mearns 1883, 4.

¹⁵⁷ Richards 1914, 239-240.

¹⁵⁸ Richards 1914, 241.

¹⁵⁹ Richards 1914, 9-10.

¹⁶⁰ Richards 1914, 10.

eurooppalaisessa kaupungissa, esimerkiksi Lontoossa, Pariisissa, Milanossa, Berliinissä, Amsterdamissa tai Roomassa, niitä luokiteltaisiin eurooppalaisilla slummistandardeilla erittäin huonoiksi slummialueiksi. Keskimäärin Pohjois-Kalkutassa on Richardsin laskelmien mukaan vain 9–12 % avointa tilaa, ja rakennukset ovat myös noin kaksi kertaa korkeampia kuin esimerkiksi Birminghamin, Lontoon tai Liverpoolin slummeissa. Rakennusten korkeus korostaa epäterveellisiä asumisolosuhteita, koska korkeat rakennukset estävät auringonvalon ja tuulen pääsyn sekä asuinalueille että niiden välisille kapeille kaduille. Richards kuvailee, kuinka raportin laatimishetkellä englantilaisia slummeja puretaan suurella rahalla ja niistä myös keskustellaan paljon Euroopassa. Jos englantilaisessa kaupungissa olisi avointa tilaa katuina vain 25–26 %, se luokiteltaisiin huonoksi slummiksi ja purettaisiin.¹⁶¹ Kalkutassa 4-8 hehtaarin alueella saattaa olla pahimmillaan vain 5–10 % avointa tilaa. Richards vertaa Kalkutta Lontoon Westminsterin ja Whitechapelin purettuihin slummeihin, joissa vastaavalla alueella oli noin 40 % avointa tilaa. Jos nämä Lontoon puretut slummialueet siirrettäisiin Kalkuttaan, ne olisivat paikallisten standardien mukaan oikein hyviä asuinalueita.¹⁶²

Eurooppalaisissa ja amerikkalaisissa kaupungeissa on Richardsin mukaan keskimäärin yhteensä 40–60 % avointa tilaa katuina ja teinä. Jos tähän lisätään puutarhat ja sisäpihat, niin päästään 60-70 %: iin. Kalkutassa vastaavat luvut ovat 13 % ja 18-24%, eli siellä on huomattavasti vähemmän avointa tilaa.¹⁶³ Richards ei ole sisällyttänyt näihin lukuihin laajoja julkisia puistoalueita. Katujen lisäksi muuta avointa tilaa, kuten taka- ja sisäpihoja, on huonoimmissakin englantilaisissa slummeissa 10–20 %. Kalkutassa kaikkein tiheimmin asutuilla alueilla sama luku on pahimmillaan vain 5 %, eikä Pohjois-Kalkutan alueella päästä missään yli 12 %.¹⁶⁴

Richardsin mukaan avointa tilaa tulee lisätä kaupungin slummeja purkamalla. Keskustaan kulkevalta Howrahin sillalta on saatava kaakon suuntaan pääkatu. Yhtenä katujen rakentamisen tavoitteista on avata ja tuoda ilmaa ja basilleja tuhoavia auringonsäteitä ahtaille slummialueille.¹⁶⁵ Richards haluaa samalla luoda kiertävien ilmäteiden systeemin, normaalin määrän avointa kaupunkitilaa asukkaille sekä turvallisia leikkialueita lapsille heidän kotiensa läheisyyteen.¹⁶⁶ Kalkutan keskustassa on Richardsin mukaan vähintään 22 korttelia asuinkiinteistöjä, joissa ei ole minkäänlaista katuverkkoa, ja joihin pääsee sisälle vain ahtaiden polkujen ja käytävien kautta. Näiden korttelien keskivertokoko on 40 hehtaaria. Korttelien koot vaihtelevat

¹⁶¹ Richards 1914, 230.

¹⁶² Richards 1914, 93-94.

¹⁶³ Richards 1914, 93.

¹⁶⁴ Richards 1914, 230.

¹⁶⁵ Richards 1914, 133.

¹⁶⁶ Richards 1914, 38-39.

8-110 hehtaarin välillä. Richards muistelee Glasgow'n slummien aikanaan aiheuttamaa kohua ja kuvailee Kalkutan jokaista 22 slummikorttelia Glasgow'n vastaavia pahemmaksi.¹⁶⁷

Richards erottelee slummien muodostumiselle kaksi pääsyytä. Ensimmäisenä syynä on se, että paikallisia rakennussäädöksiä ei joko ole tai sitten niitä ei valvota. Toisena syynä on pääkatujen puuttuminen.¹⁶⁸

Richards luettelee seuraavat mahdolliset toimenpiteet slummien tilanteen korjaamiseksi:

- a. Totaalinen slummialueiden purkaminen, uudelleensuunnittelu ja -myynti. Richardsin mukaan se on hyvin kallista, mutta raportin laatimishetkellä se on ainut CIT:lle lainsäädännössä myönnetty vaihtoehto.
- b. "Slummien korjaaminen" (*slum remedy*) eli asuntojen omistajien saaminen korjaamaan kiinteistöjään paremmin asuttaviksi ja terveellisimmiksi. Tämä on mahdollista, kun katuja tukkivat rakennukset puretaan ja kaupunkitila avataan järkevällä ja kohtuullisella tavalla. Kalkutan tapauksessa tämä tarkoittaa Richardsin mukaan lukuisten pienten avointen tilojen, kuten sisäpihojen, luomista asuinalueille.
- c. Hyvään rakentamiseen kannustaminen, jotta Kalkutan asukkailla olisi tarjolla parempia asuntoja. Parempien asuntojen saatavuus vähentäisi samalla luonnollisesti slummiasumisen suosiota. Richardsin Kalkutassa slummit ovat ainoa asumismuoto keskustan työläisille.
- d. Slummien korjauksen seurauksena asunnottomiksi muuttuneiden ihmisten uudelleenasettaminen. Richards arvioi, että Kalkutassa joudutaan varmasti slummien korjausten ajaksi siirtymään parakkiasumiseen. Parakkien huonona puolena Richards näkee niissä asuvien ihmisten korkean kuolleisuusasteen, ja siksi niitä on vältettävä viimeiseen asti. Paras uudelleenasettamisen muoto on Richardsin mielestä kaupungin esikaupunkialueille pieniin yksikerroksiin rivitaloihin siirtyminen.¹⁶⁹

Rakennussäädösten (*bye-laws*) olemassaolon ja valvonnan myötä slummiasuminen on vähäisempää Euroopan kaupungeissa kuin Kalkutassa. Richards väittää, että Isossa-Britanniassa slummiasumusten rakentaminen loppui julkisen terveydenhuollon lainsäädännön (*Public Health Act*) myötä vuonna 1875. Tässä laissa määrättiin esimerkiksi sitä, etteivät uudet kadut saa olla 11 metriä kapeampia. Kaupunkisuunnitteluun laissa tosin ei Richardsin mukaan niin paljoa koskettu. Tämä johti siihen, että rakennettiin suuria kaupungeja, joissa oli vähintään 11 metriä leveät kadut, muttei juurikaan kiinnitetty huomiota leveämpien pääkatujen, ja

¹⁶⁷ Richards 1914, 233.

¹⁶⁸ Richards 1914, 234.

¹⁶⁹ Richards 1914, 39.

julkisten avointen tilojen rakentamiseen. Rakennussäädösten myötä on tullut hyvää tilaa, ilmaa, valoa ja erinomaiset terveydelliset olosuhteet brittiläisiin esikaupunkeihin ja kaupunkeihin. Nämä ovat myös madaltaneet kuolleisuutta.¹⁷⁰ Toisaalta Richards harmittelee sitä, että nämä lait ovat muokanneet kaupungeista monotonisia ja tylsiä. Ne ovat lisäksi mahdollistaneet esikaupunkien kasvun ilman kunnollisia puistoja, avoimia tiloja, julkisia ajanviettoalueita, pääkatuja ja liikennejärjestelyjä. Ne ovat hänen mukaansa myös sivuuttaneet arkkitehtuurin ja estetiikan tyystin. Esikaupunkeja ei ole suunniteltu esikaupungeiksi, eikä eroteltu kyllin selvästi muista alueista.¹⁷¹

Richardsin mukaan CIT:llä on raportin laatimishetkellä Kalkutan lainsäädännön mukaan valta ottaa haltuunsa mikä tahansa yleistä terveyttä uhkaava slummialue Kalkutassa. Jotta CIT voi ottaa slummialueen haltuunsa, tulee rakennuksen olla kelvoton ihmisasutukselle, tai lähistön ihmisten terveydelle vaarallinen. Terveydelle vaarallisuus voi Richardsin mukaan johtua kapeista kaduista, rakennusten läheisyydestä tai valon ja tuuletuksen puutteista.¹⁷² Richardsin mukaan monia Englannin, Amerikan ja manner-Euroopan slummeja otettiin aiemmin haltuun julkisten tahojen toimesta ja purettiin. Tämä on osoittautunut kuitenkin ajan myötä liian kalliiksi toimenpiteeksi.¹⁷³ Peter Hallin mukaan jo 1880-luvun Isossa-Britanniassa huomattiin slummien purkamisen ja uudelleenrakentamisen olevan sekä tehotonta että kallista. Lainsäädäntö antoi brittiläisille paikallisviranomaisille oikeuden lunastaa ja purkaa terveydelle haitallisiksi määrittelemiään kiinteistöjä, mutta rahaa ei ollut tarpeeksi uudelleenrakentamista varten.¹⁷⁴

Richards on laskenut, että jos puolet pahimmista Kalkutan slummeista takavarikoitaisiin, purettaisiin ja uudelleen rakennettaisiin, se veisi noin puolet CIT:n budjetista. Lopulla puolikkaalla CIT:n tulisi muun muassa parantaa loput 50% slummeista, rakentaa tieverkko, kehittää esikaupunkialueita, rohkaista hyvään asuinrakentamiseen, järjestää toimiva joukkoliikenne, rakentaa uusia puistoja. Uudeksi ongelmaksi muodostuisi myös noin 180 000 slummiasukkaan uudelleen asuttaminen. Richardsin slummien tilalle suunnittelemiin asuintaloihin ei mahtuisi kuin arviolta 70 000 ihmistä, eli yli 100 000:lle pitäisi löytää täysin uusi asuinpaikka. Tämä johtaisi Richardsin mukaan laajamittaiseen parakkiasumiseen.¹⁷⁵ CIT:llä tulisi olla valmiina uudelleen asuttamiseen tarvittavat asunnot, koska muutoin purettavissa slummeissa asunut väestö

¹⁷⁰ Richards 1914, 234.

¹⁷¹ Richards 1914, 235.

¹⁷² Richards 1914, 251.

¹⁷³ Richards 1914, 252-253.

¹⁷⁴ Hall 2012, 18-19.

¹⁷⁵ Richards 1914, 256.

vain siirtyisi muihin slummeihin, mikä taas pahentaisi muun kaupungin tilannetta. Slummien purkamisen lisäksi kaupungin asutuspula pahentuisi kunnollisen katuverkon rakentamisen yhteydessä, koska silloin osa slummeista pitäisi edelleen purkaa uusien katujen tieltä. Richards viittaa CIT:n puheenjohtajan Cecil Bompasin puheenvuoroon, jossa Bompas argumentoi Kalkutan asuinrakennusten vähäisen määrän olevan suuri ongelma kaupungissa. Kaupunginvaltuuston tekemät bustien säätelyn uudistukset eivät ole varsinaisesti saaneet mitään aikaan kaupungin terveystilanteessa.¹⁷⁶

Richards vertaa toistuvasti Kalkutta Englannin Birminghamin kaupunkiin. Vaikka Birminghamin slummiongelman mittakaava ei ollut lähelläkään Bombayta tai Kalkutta, se oli silti hyvin samanlaatuinen. Birminghamissakin huomattiin, että slummien täydellinen purkaminen oli sekä erittäin kallista että pahensi entisestään kaupungin asutuspulaa. Richards on vakuuttunut siitä, että Birminghamin malli on Kalkutalle oikea, ja hän esitteleekin tärkeimpänä slummiongelman ratkaisukeinona Birminghamissa suoritetun slummien korjauksen (*slum remedy*).¹⁷⁷

Slummien korjauksella Richards tarkoittaa menettelyä, jossa terveysviranomaiset ensin arvioivat jonkin rakennuksen asuinkelvottomaksi, minkä jälkeen on rakennuksen omistajan korjattava se annettujen kriteerien ja ohjeiden mukaan. Jos omistaja ei näin tee, hänen talonsa joutuu käyttökieltoon. Jos omistaja ei tästäkään huolimatta suorita vaadittuja korjauksia, rakennus puretaan kaupunginvaltuuston toimesta. Rakennuksen korjaukset tehdään kaupunginvaltuuston virkamiehen valvonnassa, ja niihin on varattomien asunnonomistajien mahdollista saada rahallista tukea.¹⁷⁸

Kaupunginvaltuuston vastuulla slummikorjausmetodissa on Richardsin mukaan elinkelvottomien ja korjaamattomien asuntojen purkaminen, pääkatujen edessä olevien rakennusten lunastaminen ja purkaminen, osan slummista lunastaminen ja purkaminen uusien rakennusten tieltä, julkisten avointen tilojen päällystäminen ja kuivattaminen, purettujen rakennusten tilalle syntyneiden avointen tilojen suojeleminen ja kehittäminen, ajoneuvojen pääsyn estäminen avoimille tiloille ja leikkikentille, eläimiä varten rakennettujen talojen kieltäminen keskustan alueella, varattomilta asunnonomistajilta asunnon lunastaminen ja korjaaminen sekä matalan koron lainojen myöntäminen asunnonomistajille korjauksia

¹⁷⁶ Richards 1914, 259.

¹⁷⁷ Richards 1914, 262.

¹⁷⁸ Richards 1914, 263-264.

varten.¹⁷⁹

Richardsista on mielenkiintoista, että Birminghamissa slummiasuntojen yleisen laadun parannuttua ihmiset eivät mielellään jääneet asumaan heikompiin asuinrakennuksiin, koska parempiakin oli tarjolla joko muualla keskustassa tai uusilla työläisten esikaupunkialueilla. Tämä lisäsi edelleen asunnonomistajien ja vuokranantajien halukkuutta kunnostaa rakennuksiaan viranomaisten ohjeiden mukaisiksi.¹⁸⁰ Toisaalta myös parantunut julkinen liikenne oli tarjonnut entisille slummien asukkaille mahdollisuuden asua muualla kuin työpaikkansa välittömässä läheisyydessä sijaitsevilla ahtailla rakennuksilla.

Richards siteeraa raportissaan italialaista lainsäädäntöä, jonka mukaan julkisten rakennushankkeiden tulee palvella yhteistä hyvää. Kaupungin asemakaavassa määritellään se, mitä yhteisellä hyvällä tarkoitetaan ja minkälaisia keinoja sen saavuttamiseen voidaan käyttää.¹⁸¹ Richardsin esittelemässä italialaisessa kaupunkisuunnittelun metodissa kaupunginvaltuustot ja maanomistajat muodostavat yhteisymmärryksessä katuverkkoa koskevan suunnitelman, jonka mukaisesti kaupungin kasvua hallitaan. Maanomistajille hyvitetään heidän yleisiä infrastruktuurihankkeita varten luovuttamansa maa-alueet. Näille luovutetuille alueille rakennetaan asemakaavan määrittelemiä katuja, suuria aukioita, julkisia toreja, puutarhoja ja siltoja. Italiassa kaupunkisuunnittelu on pakollista yli 10 000 asukkaan kaupungeissa. Paikalliset asukkaat kannattavat Richardsin mukaan kaupunkisuunnittelua erittäin palavasti.¹⁸²

Richards vetoaa raportissaan Kalkutan kaupunginvaltuustoon, jotta nämä voisivat lisätä CIT:n valtaoikeuksia sisällyttämään slummikorjausmetodin.¹⁸³ Richardsin mukaan Kalkutassa tarvitaan uutta lainsäädäntöä, jossa lisättäisiin CIT:n valtaa toteuttaa kaupunkisuunnittelun hankkeita. CIT käyttäisi uuden lainsäädännön myötä absoluuttista ja pakottavaa valtaa asemakaavan suunnittelussa ja toimeenpanossa, koska muutoin ei Richardsin mukaan saada mitään aikaiseksi. Täydellinen julkinen kontrolli kaupunkialueiden sijoittamisessa, rakennusten korkeudessa ja rakennustiheydessä olisi myös vaadittava lisäys CIT:n valtaoikeuksiin Richardsin mukaan. Lisäksi uudessa lainsäädännössä tulee siirtää lähialueiden hallinto Kalkutan alaisuuteen, eli liittää lähikunnat Kalkuttaan. Richardsin mukaan tulisi luoda asemakaava, josta ilmenisi jokainen Kalkutan ja sen

¹⁷⁹ Richards 1914, 266-267.

¹⁸⁰ Richards 1914, 269.

¹⁸¹ Richards 1914, 309.

¹⁸² Richards 1914, 319-320.

¹⁸³ Richards 1914, 272.

lähialueiden katu. Kaupungissa vaikuttavien yksityisten yhteistyökumppanien, kuten satamatrustin ja rautatieyhtiön tulisi noudattaa uusissa laajentumishankkeissaan CIT:n ohjeita. Erityisesti yhteisen hyvän mukaan suunniteltujen katujen, puistojen, avointen tilojen ja esikaupunkialueiden kohdalla yhteistyökumppanit rajoittaisivat laajentumistaan.¹⁸⁴ Lisäksi CIT:lle tulisi antaa valta lunastaa mitä tahansa maa-alueita Kalkutan lähistöllä, luonnollisesti yhteiseen hyvään vedoten.¹⁸⁵

Nämä edellä mainitut Richardsin vaatimat CIT:n valtaoikeudet olivat hyvin samankaltaisia Haussmannin valtaoikeuksille Pariisin uudistusten toteuttamisessa. Myös Haussmannin suunnittelulle oli ominaista standardisoidut rakennukset. Talojen korkeus, muoto, ikkunoiden ja kerrosten määrät olivat suunnitelmassa ennalta määrätyt. Hyvin autoritäärisen otteen myötä luodut leveät bulevardit ja kävelykadut mahdollistivat liikenteen eri osien ja eri asuinalueiden erottamisen toisistaan.¹⁸⁶ Tämä oli myös Richardsin tavoitteena liittyen uuden asemakaavan luomisessa. Kalkutan asemakaavassa tuli etukäteen määritellä jokaisen rakennuksen sijainti, tyyli ja rakenne. Vanhat rakennukset tuli myös muuttaa asemakaavaan sopiviksi tai purkaa uusien rakennusten tieltä.

Pahimpana kalkuttalaisen slummiasumisen muotona Richards pitää chal-asumista. Chal-asunnot ovat neliön malliin tiheästi rakennettuja asuntoja, joiden kadun puoleisissa huoneissa on vielä valoa, mutta rakennuksen takahuoneet ovat usein lähes umpinaisia, eli ilman valoa ja ilmanvaihtoa. Parhaimmillaan takahuoneissa on pieni ikkuna erittäin pimeälle ja kapealle, rakennusten väliselle käytävälle. Richards esittää, että chal-asuntojen tarkoituksena on tehdä mahdollisimman paljon rahaa omistajalleen. Richardsin laskelmien mukaan keskiverto chal-asunnoissa syntyvien lasten imeväisyyskuolleisuus on 350/1000 syntynyttä lasta kohden.¹⁸⁷ Richards argumentoi raportissaan voimakkaasti chal-asumisen täydellisen kieltämisen puolesta.

CIT:lla tulisi Richardsin mielestä olla valta päättää paikallisista rakennussäädöksistä erityisesti liittyen chal-asumisen kieltämiseen ja esikaupunkialueiden kehittämiseen. Jotta rakennussäädökset voivat olla toimeenpantavissa, tulee Richardsin mukaan niiden valvonnan olla keskitetty yhdelle voimakkaalle henkilölle. Tällä henkilöllä tai asiantuntijalla tulisi olla laaja tietämys terveydenhoidosta sekä vahva usko toimintansa oikeellisuudesta. Richards kritisoi Kalkutan viranomaisten rakennussäädösten aikaisempaa heikkoa toimeenpanoa, jonka ongelmana hän näkee sattumanvaraisen keskittymisen yksittäisiin tapauksiin,

¹⁸⁴ Richards 1914, 343-344.

¹⁸⁵ Richards 1914, 344.

¹⁸⁶ Lenger 2012, 23.

¹⁸⁷ Richards 1914, 277-278.

ja samalla suuremman kokonaisuuden unohtamisen.¹⁸⁸

Richards esittelee Bombayn kaupungin toiminnan vuosien 1898-1912 välisenä aikana esimerkkinä siitä, mitä kaupungin kehityksessä tapahtuu, jos kehitystrustin valtaoikeuksia ei laajenneta. Richards siteeraa Bombayn terveysviranomaisen, J. A. Turnerin vuonna 1912 kirjoittamaa raporttia, jossa Turner kritisoi Bombayn kaupungin rakennussäädöksiä siitä, että ne ovat heikkoja, huonosti määriteltyjä ja käytännön tasolla kömpelöitä. Turnerin mukaan ne tekevät kaupungin kehittämisestä äärimmäisen vaikeaa. Intian kehitystrustien toiminta on Turnerin mukaan ollut luonteeltaan oikeansuuntaista, mutta käytännön tasolla lähinnä alustavien ohjeiden laatimista. Bombayssa ei Turnerin mukaan ole tehty hyödyllisiä kaupunkisuunnittelun aloitteita sitten BIT:n perustamisen aiheuttaman alkusysäyksen jälkeen. Työläisten asuntopulan ja kaupungin terveysongelmien perimmäisiin syihin ei ole puututtu, koska siitä ei ole nähty aiheutuvan taloudellista hyötyä valtaapitäville tai talouselämälle.¹⁸⁹ Kuten aiemmin on todettu, Bombayn kehitystrusti oli perustettu vuonna 1898, joten Richardsin raportin laatimishetkellä Turnerilla oli tietoa BIT:n käytännön toiminnasta jo 15 vuoden ajalta. Tämän esimerkin takia Richards on todennäköisimmin lisännyt Turnerin näkemyksen raporttiinsa.

Richards kritisoi BIT:n toimivaltuuksia määrittävää lainsäädäntöä, koska se on hänen mukaansa lähes identtinen CIT:n lainsäädännön kanssa. Richardsin mukaan BIT:n toimintaa koskevat lait on valmisteltu heikosti, epäpätevästi, epäjohdonmukaisesti ja amatöörimäisesti. BIT:n henkilökunta on Richardsin mukaan kuitenkin tehnyt kaikkensa hankalissa olosuhteissa. Richards siteeraa BIT:n puheenjohtajaa J. P. Orria, jonka mukaan BIT:n toimet ovat olleet Bombayn kaupungissa kuin pisara valtameressä. Syyllisiä Bombayn kaupungin heikkoon kehitykseen ovat Richardsin mielestä kaupunginvaltuuston virkamiehet. Bombayssa kaupunginvaltuusto hallitsee 90 % kaupungin alueista, ja sillä on suurin valta päättää kaupungin kehittämisestä.¹⁹⁰ Kritisoidessaan BIT:n ja CIT:n valtaoikeuksia Richards samalla arvosteli Kalkutan lainsäädännöllisiä tahoja, joihin hänen pomonsa Cecil Bompas myös kuului. Robert Home on arvellut, että näin menettelemällä Richards sekä heikensi oman raporttinsa vaikutusta Kalkutan valtaapitävän eliitin joukossa että etäännytti itseään CIT:n puheenjohtajasta Bompasista.¹⁹¹

¹⁸⁸ Richards 1914, 347.

¹⁸⁹ Richards 1914, 347.

¹⁹⁰ Richards 1914, 347-348.

¹⁹¹ Home 2016, 639.

4 KALKUTAN VIHREÄT TILAT

Stanley et al. luokittelivat vihreät alueet avoimen kaupunkitilan alakäsitteeksi. Vihreitä alueita ovat kasvillisuutta sisältävät rakennukset ja maa-alueet, vesialueet tai maantieteelliset ominaispiirteet kaupungissa.¹⁹² Richards erittelee julkisiksi avoimiksi tiloiksi puistot, säteittäiset puistot, puutarha-aukiot ja leikkikentät.¹⁹³

Richardsin mukaan Kalkutan merkittävimmät kasvillisuutta sisältävät, julkiset avoimet tilat ovat keskustassa sijaitseva Maidan-puisto, Dalhousie-aukio ja eläintieteellinen puutarha. Kaupungin läpi virtaavan Hugli-joen vastarannalla sijaitsee Howrahin kunnan kasvitieteellinen puutarha. Richardsin mukaan kaupunkialueelta löytyy lisäksi muutama nimeämätön aukio, joissa on keskellä seisovan veden allas.¹⁹⁴

Richards on linjannut raportissaan erilaisia kaupungin kehitysehdotuksia. Vihreitä alueita koskevat kehitysehdotukset ovat seuraavat:

- a. Säteittäisiä puistoja on rakennettava kaupungin keskustasta ulospäin. Mieluiten kaupungin pohjois-, itä- ja eteläreunoja kohti.
- b. Hugli-joen varteen on saatava kävelykatu, joka toimisi sekä puistona että liikenteen virtausten kontrolloija.
- c. 2 400 hehtaarin suuruiset esikaupunkialueet on suunniteltava uudelleen.
- d. Yhteensä 1 600 hehtaarin suuruiset Manicktolan ja Cossipore-Chitporen lähikunnat on liitettävä Kalkuttaan hallinnollisesti, ja niiden infrastruktuuri on suunniteltava uudelleen. Tämän Richards perustelee sillä, että ne tulevat tulevaisuudessa yhdistymään Kalkuttaan.¹⁹⁵

Richardsin raportissa esitellyt säteittäiset puistot tarkoittavat aiemmin tarkasteltujen suurten puistokatujen varrelle rakennettavia viheralueita. Richardsin kaavailema joenvarren kävelykatu (*Strand Road*) on lähempänä puistoa, kuin katuja, joten siksi sitä käsitellään tässä luvussa. Esikaupunkialueiden kehityksessä Richards suosii puutarhakaupunki-liikkeen suunnittelemia puutarhaesikaupunkeja, joten esikaupunkien

¹⁹² Stanley et al. 2012, 1093.

¹⁹³ Richards 1914, 371.

¹⁹⁴ Richards 1914, 22.

¹⁹⁵ Richards 1914, 35-36.

yhteydessä on luontevaa käsitellä puutarhakaupunkiliikkeen vaikutusta ajan kaupunkisuunnittelun kehitykseen.

4.1 Puistot

Puistot ovat osaksi maisemoituja ja pääosin vihreitä avoimia tiloja. Niillä on monia käyttötarkoituksia, jotka usein liittyvät sosiaalisiin aktiviteetteihin, ajanviettoon ja esteettiseen nautintoon. Puiston perustamisvaiheessa voidaan tavoitella monikäyttöistä tilaa, tai keskittyä yhteen käyttötarkoitukseen. Puistoissa on ollut historiallisesti myös ruoantuotantoa. Puistot ovat kaupunkialueella usein suuria julkisia alueita.¹⁹⁶

4.1.1 Kaupungin mittakaavan puistot

Kaupungin mittakaavan puistot sijaitsevat usein keskeisten hallinnon instituutioiden läheisyydessä. Nämä ovat olleet usein merkittäviä avoimen tilan lähteitä kaupungeissa ja kaupunkihistoriassa. Niiden saatavuus on vaihdellut huomattavasti: jotkin puistot ovat voineet olla eristettyjä, jopa pyhiä paikkoja, kun taas toiset ovat olleet kaikille avoimia julkisia tiloja, joiden tarkoitus on ollut toimia suurina sosiaalisen elämän kohtaamispaikkoina. Kaupungin mittakaavan puistoihin voidaan laskea muotonsa ja kokonsa puolesta myös hautausmaat.¹⁹⁷

Länsimaalaisessa kaupunkisuunnittelussa julkisesti rakennetut, suuret kaupunkipuistot yleistyivät Eisenmanin mukaan 1800-luvun puolivälistä alkaen. Ensimmäinen julkisilla varoilla rahoitettu kaupunkipuisto perustettiin vuonna 1845 Ison-Britannian Liverpoolin lähistölle Birkenheadin kaupunkiin.¹⁹⁸ Kaupunkipuistojen rakentaminen kiihtyi 1800-luvulla koleraepidemioiden ja mahtipontisen kaupunkisuunnittelun myötä. Hallin mukaan 1800-luvun kaupunkisuunnittelussa ajateltiin olevan mahdollista jalostaa ja harmonisoida laajentuvien kaupunkien asukkaita muokkaamalla itse kaupunkiympäristöä. Tämä ajateltiin saavutettavan muun muassa systemaattisen puistojen, leikkikenttien, ja lopulta kaupungipuistojärjestelmän luomisen kautta. Hall pitää tämänkaltaisen ajattelun ruumiillistumana yhdysvaltalaisista maisema-arkkitehtia, Frederick Law Olmstedia.¹⁹⁹ Myös Richardsin

¹⁹⁶ Stanley et al. 2012, 1097.

¹⁹⁷ Stanley et al. 2012, 1097.

¹⁹⁸ Eisenman 2013, 289.

¹⁹⁹ Hall 2012, 46.

ajattelua leimaa hyvin voimakkaasti deterministinen usko kaupunkiympäristön kyvystä muokata suoraan myös sen asukkaita.

Puistojen suosion kasvaessa 1850-luvulta lähtien alettiin puhua varsinaisesta puistolikkeestä (*park movement*). Sen ideana oli lisätä tietoisuutta avoimen ja julkisen vihreän tilan tärkeydestä kaupunkien yleiselle terveydelle ja elinvoimalle.²⁰⁰ Puistolikkeen suunnittelun ihanteet tulivat Kowskyn mukaan 1800-luvun alun brittiläisestä maisema-arkkitehtuurista. 1800-luvun puoliväliin tultaessa brittiläinen maisema-arkkitehtuuri oli painottunut puutarhoihin, ja ajatukseen siitä, että puutarhat olivat estetiikan laboratorioita. Brittiläiset puutarhasuunnittelijat keskittyivät 1800-luvun alussa suurten yksityisten kartanoiden puutarhojen suunnitteluun. Vuonna 1845 brittiläinen puutarhuri Joseph Paxton siirsi ensimmäistä kertaa romantiikan taidesuuntaan liittyvän maisemasuunnittelun yksityisistä puutarhoista julkisten puistojen kontekstiin. Hän suunnitteli Ison-Britannian Liverpoolin lähetyville, Birkenheadiin kaupunkiin 140 hehtaarin suuruisen puistoalueen, josta löytyi kävelypolkuja, hevoscärryreittejä, paviljonkeja, urheilukenttiä ja esiintymislava. Birkenhead oli avoinna kaikille yhteiskuntaluokkaan katsomatta. Birkenheadin rakentamisen kustannuksista vastasi kaupunki itse. Tämä johtui Kowskyn mukaan siitä, että kaupunki tahtoi samalla lisätä puistoa ympäröivien alueiden asuinrakentamisesta ja sitä kautta maan arvoa.²⁰¹

Puistolikkeen selvimpiä vaikutuksia oli puistojen lisääminen kaupunkisuunnitelmiin. Tämä näkyi suuressa mittakaavassa ensimmäisenä Haussmannin suunnittelemassa, uudelleen järjestellyssä Pariisissa. Haussmann pyrki Pariisin uudistuksessaan parantamaan kaupungin terveystilannetta ja järjestystä suurilla bulevardeilla ja pääkaduilla. Haussmann kutsui julkisia puistoja Pariisiin ”vihreiksi keuhkoiksi”, ja ne olivat tärkeä osa kaupungin infrastruktuurin uudistusta. Kuten kadut, myös puistot olivat Haussmannin mukaan yleisen hygienian parantajia.²⁰² Julkisten puistojen rakentamisella pyrittiinkin parantamaan pariisilaisten elämää. Haussmann pyrki liittämään uudet julkiset puistot suuriin bulevardeihinsa mahtipontisilla kulkuväylillä. Haussmannin Pariisin suunnitelmassa suurin puisto oli Bois de Boulogne, joka oli toiminut aiemmin Ranskan kuninkaallisten metsästysalueena. Kyseisen puiston suunnitteli Haussmannin kollega, Jean-Charles Adolphe Alphand, joka suosi puistojen suunnittelussa brittiläisen maisema-arkkitehtuurin perintöä. Alphand lisäsi Pariisin puistoihin erilaisia vapaa-ajanvieton mahdollisuuksia. Suurin Pariisin bulevardeista oli 140 metriä leveä, ja se koostui lukuisista eri ajoradoista ja kevyen liikenteen väylistä. Tämä bulevardi yhdisti Bois de Boulognen puistoalueen muun muassa Pariisin riemukaareen.²⁰³

²⁰⁰ Eisenman 2013, 289.

²⁰¹ Kowsky 2013, 8-9.

²⁰² Lenger 2012, 23.

²⁰³ Kowsky 2013, 9.

Kowskyn mukaan puistoliikkeen kuuluisimmat edustajat Yhdysvalloissa olivat maisema-arkkitehdit Frederick Law Olmsted ja Calvert Vaux, jotka loivat New Yorkin ja Buffalon kaupunkeihin kokoelman puistoja ja puistokatuja. Nämä puistot herättivät valmistuttuaan sekä kansallista että kansainvälistä huomiota. Julkisista yhdysvaltalaisista kaupunkipuistoista ensimmäinen, ja yksi kuuluisimmista, oli New Yorkiin vuonna 1858 rakennettu keskuspuisto (*Central Park*). Olmsted ja Vaux suunnittelivat Yhdysvaltojen sisällissodan jälkeen vuonna 1865 New Yorkiin toisenkin puiston, *Prospect Parkin*.²⁰⁴ New Yorkin keskuspuisto sijoitettiin kaupungin keskukseen Kowskyn mukaan siksi, että se toimisi parannuskeinona kaupungin paheita, kuten syrjäytymistä ja etnisiä, uskonnollisia ja luokkaan kohdistuvia ennakkoluuloja vastaan. Olmsted näki eri luokkien kohtaamisen ja kanssakäymisen New Yorkin keskuspuistossa hyvänä asiana. Se vastasi Kowskyn mukaan brittiläisiä kävelykatuja siinä suhteessa. Tämänkaltainen naapurien tapaaminen oli Olmstedin mukaan omiaan vastustamaan kaupungissa tapahtuvaa ihmisten fyysistä ja moraalista heikentymistä.²⁰⁵

Jos New Yorkin keskuspuisto oli ensimmäinen laaja kaupunkipuisto Yhdysvalloissa, Buffalo oli vastaavasti maan ensimmäinen yleisen puistojärjestelmän käyttöön ottanut kaupunki. Tämä tapahtui vuonna 1874. Buffalon asemakaavaan lisättiin kolme uutta vihreää puistoaluetta. Nämä puistoalueet olivat nimeltään Park, Front ja Parade. Niiden välillä liikuttiin pitkin uusia puistokatuja, jotka yhdistivät puistot ja kaupungin eri osat toisiinsa.²⁰⁶ Olmsted esitteli Yhdysvaltain ensimmäisessä maailmannäyttelyssä, Philadelphiassa, vuonna 1876 Buffalon uuden puistojärjestelmän sisältävää asemakaavaa omana näyttelynään.²⁰⁷

Olmsted ja Vaux tutustuivat Haussmannin Pariisin bulevardeihin ja Bois de Boulogneen jo vuonna 1859, ja Pariisi olikin heidän suurin inspiraation lähteensä Buffalon puistojärjestelmään liittyen.²⁰⁸ Olmsted oli myös aiemmin vierailut Birkenheadissa, ja hän ihastuikin sekä puiston estetiikkaan että ajatukseen siitä, että julkinen valta osallistui puiston rakentamiskustannuksiin.²⁰⁹ Kowskyn mukaan Olmstedin ja Vauxin ajattelussa julkiset puistot imitoivat maaseutumaisemaa. He kutsuivat puistoja maaseutumaisemaksi tai maaseutupuistoiksi. He ajattelivat, että luontoa imitoivassa ympäristössä ajan viettäminen auttaisi palauttamaan tasapainon kaupunkilaisen elämään. Heidän mukaansa tämä johtuisi siitä, että ihminen tuntee olonsa vapaaksi avoimessa, luontoa muistuttavassa tilassa. He kuvailivat puistossa käymistä vapautumisena

²⁰⁴ Kowsky 2013, 3,14

²⁰⁵ Kowsky 2013, 15.

²⁰⁶ Kowsky 2012, 3

²⁰⁷ Kowsky 2013, 6.

²⁰⁸ Kowsky 2013, 10.

²⁰⁹ Kowsky 2013, 9.

kaupunkiympäristön paineista ja ahtaudesta sekä ruumiin ja mielen palautumiskeinona.²¹⁰ Tämä oli jälleen yksi esimerkki 1800-luvulla suositusta deterministisestä ajattelusta.

Hausmannin luoma suunnitelma Pariisista toimi lähtökohtana Daniel Burnhamin suunnittelemassa Chicagon asemakaavassa. Näissä molemmissa pyrittiin yhdistämään suuria puistoalueita toisiinsa bulevardien avulla. Chicagon asemakaava innoitti myös Richardsia Kalkutan vihreiden tilojen suunnittelussa. Huomionarvoista on, kuten kaupunkisuunnittelija Raymond Unwin ilmaisee, että aluksi Chicagon suunnitelmassa ei huomioitu avointen tilojen merkitystä. Myöhemmin Chicagoon rakennettiin puistoja, varattiin pitkiä osuuksia järvenrantaa, tehtiin puistokatuja ja aukioita, sekä myös leikkikenttiä lapsille.²¹¹

Richards esittää Chicagon asemakaavan yhtenä erinomaisena aikansa kaupunkisuunnittelun esimerkkinä. Richards siteeraa Chicagon suunnitelmia kaupungin kehittämisestä seuraavanlaisesti: kaupungin ongelmia olivat suunnittelemattomat talot, huolimattomat kadut, puutteellinen valon ja ilman määrä julkisilla reiteillä, tukkoiset ja rajoitetut puistot, huonosti järjestetyt liikennejärjestelyt sekä likaiset ja tukkoiset kadut. Chicagon asemakaavan tavoitteena oli päästä eroon melusta, savusta, pölystä, liasta, sekaisuudesta ja liikennevaaroista sekä samalla parantaa ulkona liikkumisen mahdollisuuksia, laajentaa puistoalueita ja lisätä leikkikenttiä. Myös ajanviettoon sekä virvoitukseen tahdottiin uusia mahdollisuuksia.²¹²

Selkeimpänä esimerkkinä kaupunkipuistosta Kalkutassa on noin 320 hehtaarin laajuinen kaupungin keskustan eteläosassa sijaitseva Maidan. Sen läheisyyteen on rakennettu brittiläisten siirtomaaisäntien hallintorakennukset sekä historiallinen Ison-Britannian Itä-Intian kauppakomppanian linnoitus, Fort William. Maidanin alkuperäinen käyttötarkoitus oli toimia Fort Williamin tykkien avoimena ampuma-alueena. Linnoituksen merkityksen vähentyessä Maidan muutettiin puistoksi. Richards kuvailee Maidania Kalkutan suurimmaksi aarteeksi, sillä se on suurin avoimen tilan ja raikkaan ilman keskus kaupungissa. Richards harmittelee sitä, että puisto sijaitsee liian kaukana tiheimmin asutetuista alueista, mistä johtuen juuri kaupungin köyhimmille ja eniten ilmaa ja valoa elämäänsä tarvitseville asukkaille Maidan on liian kaukana. Hänen arvionsa mukaan Maidan on käytettävissä vain noin neljäsosalle kaupungin asukkaista. Ilman Maidania ja sen ympäristön moderneja rakennuksia kaupungissa olisi Richardsin mielestä suorastaan helvetillistä asua.²¹³ Richards jättää tässä tarkentamatta, että asuminen muodostuisi kammottavaksi nimenomaiset kaupungin brittiläiselle yläluokalle, johon Richardsin palkkaaman CIT:n jäsenetkin kuuluivat.

²¹⁰ Kowsky 2013, 6-7.

²¹¹ Richards 1914, 70.

²¹² Richards 1914, 78-79.

²¹³ Richards 1914, 22-23.

Richardsin mukaan Maidania lukuun ottamatta kaupungista ei suuria puistoja löydy. Richards esittää, että kaupungin tiheimmin rakennettu pohjoinen osa tarvitsisi kiireesti lisää vihreitä avoimia tiloja, joilla lapset voisivat leikkiä ja aikuiset viettää aikaa.²¹⁴

4.1.2 Säteittäiset puistot

Säteittäisillä puistoilla tarkoitetaan kaupungin keskustasta ulospäin "säteileviä" puistoalueita, jotka on usein sijoitettu puistokatuja varten. Säteittäiset puistot kuuluvat myös kaupungin mittakaavan puistoihin, mutta koska Richardsin raportissa niillä on erityisen suuri painoarvo, niitä on hyvä käsitellä omassa aluvussaan. Richardsin mukaan suuret puistot tulisi sijoittaa säteittäisesti kaupungin keskustasta ulospäin puistokatuja varten. Nämä säteittäiset puistot tulisi rakentaa yleisimpien tuulen virtausten suuntaisiksi, jotta kaupunki tuulettuisi ja puhdistuisi tehokkaasti. Richardsin mukaan oikeaoppiset säteittäiset puistot ovat keskustassa kapeimmillaan, ja levenevät keskustasta poispäin kuljettaessa.²¹⁵ Kalkutan olisi mahdollista rakentaa kaupungin itäosista etelään rautateiden varrella kulkevia säteittäisiä puistoja, koska mukaan nämä maat olisivat halpoja lunastaa ja helposti saavutettavissa rautatieasemilta. Lisäksi ne tarjoaisivat suoran tuuletusväylän kaupungin keskusta. Kaupungin slummimaisten pohjoisosien vastarannalle tarvittaisiin säteittäinen puisto. Tämä toisi Pohjois-Kalkuttaan luoteen suunnasta raitista ilmaa viiden kuukauden ajan vuodesta. Nämä olisivat siunauksia kaupungin terveydelle, mutta vaatisivat brittiläisen siirtomaahallinnon rahallista panostusta. Alkuperäisessä rahoituksessa säteittäisille puistoille ei oltu varattu rahaa, mutta mahdollisesta siirtomaahallinnon myöntämästä 2 000 000 £:n lisärahoituksesta olisi mahdollista irrottaa 200 000 £ säteittäisten puistojen rakentamiseen. Lisärahoituksen slummikorjauksen 600 000 £:n osuuteen kuuluu myös uusien avointen tilojen luomista.²¹⁶

Säteittäisiin puistoihin liittyen Richards siteeraa raportissaan puistosuunnittelija Thomas Mawsonia:

"All town planners who have seriously studied the development of park schemes are agreed that the radial principle is the best as it ensures an unbroken current of fresh air into the city, takes the least land where it is most expensive, and the most on the agricultural fringe, but most important of all, it ensures an expanding

²¹⁴ Richards 1914, 23.

²¹⁵ Richards 1914, 371.

²¹⁶ Richards 1914, 384.

proportion of park as the population increases.”²¹⁷

Richardsin näkemykseen säteittäisistä puistoista ovat vaikuttanut myös suunnittelija Patrick Abercrombien ajatukset Wienissä toteutetusta kaupunkisuunnitelmasta:

“The fault of this general plan of Vienna is the want of radial park or boulevard connection between the tree park rings. These are quite separate, so that there is no continuous tree-lined way out into the country [...]”²¹⁸

Richardsin ajattelussa säteittäiset puistot näyttäytyvät ylivertaisina esimerkiksi kehämäisesti järjesteltyihin puistokatuihin verrattuna. Tätä ajatusta tukee myös Richardsin lainaus suunnittelija H. V. Lanchesterilta:

“Where special circumstances have not determined the plan, it is clear that a series of parks placed radially is the more reasonable method. For one thing, they do not define the city area and exercise a restrictive influence within them. For another, they lead from the more densely populated areas out into the open country, thus encouraging a general exodus towards it [...] This is a much more economical method than the ringstrasse, as the land would extend into the open unimproved country where land could be obtained at agricultural values.”²¹⁹

4.1.3 Naapuruston laajuiset puistot

Naapuruston laajuiset puistot ovat usein ympäröineet esimerkiksi uskonnollisia tai hallinnollisia rakennuksia. Valtion suunnittelemat, kaupunginosien puistot alkoivat yleistyä 1800-luvun puolivälistä eteenpäin Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa. Tämän taustalla oli niin sanottu reformistinen suuntaus, jonka mukaan sekä puistojen että puutarhojen ajateltiin parantavan kulttuurista sivistyneisyyttä ja kaupunkilaisten fyysistä terveyttä. Esimerkiksi Birminghamissa ajateltiin, että puistojen myötä työväestö voisi oppia keskiluokalta “kohteliaisuutta ja sivistystä”.²²⁰ Richards esittääkin raportissaan useiden pienempien kaupunginosan

²¹⁷ Thomas Mawson, lainattu Richards 1914, 371.

²¹⁸ Patrick Abercrombie, Town Planning review 1910, lainattu Richards 114, 372.

²¹⁹ H.V. Lanchester, lainattu Richards 1914, 371.

²²⁰ Stanley et al. 2012, 1098.

puistojen ja aukoiden perustamista yhtenä ratkaisuna kaupungin hälyttäviin tautitilastoihin ja huonoon hygieniaan.

Puistoja tulisi olla Richardsin mielestä mahdollisimman paljon rakennetussa kaupunkiympäristössä. Jos puistot eivät ole lähellä kaupungin asukkaita, niistä on vähän hyötyä, erityisesti pienille lapsille. Esimerkiksi Kalkutan suurin puisto, Maidan, ei hyödytä tiiviisti asuvan Pohjois-Kalkutan asukkaita lainkaan.²²¹ Naapuruston laajuiset puistot olisivatkin helpommin saavutettavissa kaikkien kaupungin asukkaiden kannalta. Richardsin siteeraama kaupunkisuunnittelija Mulford Robinson mainitsee kaupunkien uudelleensuunnittelun tärkeyden muun muassa teiden, aukoiden ja erityyppisten avointen tilojen suhteen. Tiet ja julkiset rakennukset vaikuttavat naapuruston keskusten kehittymiseen, mikä toimii edelleen moraalisenä ja sosiaalinen voimana kaupungissa. Lisäksi puistot ja niiden saatavuus niitä eniten tarvitseville on tärkeää huomioida suunnittelussa.²²²

“Public parks on the outskirts are excellent for high days and holidays, but they are of no use for little children to go by themselves on ordinary week-days.”²²³

4.2 Puutarhat

Puistot ja puutarhat muistuttavat monilta ominaisuuksiltaan toisiaan, ja rajanveto termien välillä onkin toisinaan haastavaa. Erotuksena puistoista puutarhat ovat kuitenkin kaupunkialueella pienempiä. Molempia niistä käytetään joko pelkästään tiettyä tarkoitusta varten tai sitten ne ovat monipuolisessa käytössä.²²⁴

Stanleyn et al. mukaan yksittäisen asunnon laajuiset kotipuutarhat ovat olleet pitkään suosittuja. Niitä on käytetty ruoantuotantoon ja koristekasvien kasvatukseen asukkaiden omaan käyttöön. Viktoriaanisella ajalla (1837-1901) yksityiset kotipuutarhat kasvattivat suosiotaan läntisessä maailmassa. Rivitalot alkoivat kasvattaa suosiotaan ahtaisiin vuokrataloihin verrattuna. Ulkosalla vietetystä elämästä tuli vähemmän sosiaalista, kun ihmiset jäivät mieluummin omien puutarhojensa suojaan.²²⁵

²²¹ Richards 1914, 371.

²²² Richards 1914, 52.

²²³ J.S. Nettlefold, lainattu Richards 1914, 371.

²²⁴ Stanley et al. 2012, 1097.

²²⁵ Stanley et al. 2012, 1098.

Maidanin eteläpuolella sijaitsee eläintieteellinen puutarha, joka edustaa Richardsin mukaan hyvää makua ja taidokasta suunnittelua. Richardsin mukaan se on Maidanin jälkeen toiseksi paras vihreä julkinen tila kaupungissa. Eläintieteellisen puutarhan lähetyville pääsee raitiovaunulla, joten se on hyvin kaupunkilaisten saatavilla.

Kalkutan läpi kulkevan Hugli-joen länsirannalla Howrahissa on kasvitieteellinen puutarha, joka on Richardsin mukaan lähes saavuttamattomissa valtaosalla kalkuttalaisia. Richards harmittelee, että kasvitieteellinen puutarha on hyvin vähäisellä käytöllä johtuen huonoista liikennejärjestelyistä. Kulku sinne on järjestetty epäsäännöllisesti liikennöivällä lautalla, joka on Richardsin mukaan liian vaarallinen naisille ja lapsille. Raitiovaunuliikenne ei myöskään ulotu puutarhalle asti. Jos Kalkutan asukas tahtoo kulkea jalan kasvitieteelliseen puutarhaan, tulee hänen ensin ylittää Hugli-joki ahtaan sillan kautta, jonka jälkeen on Richardsin mukaan kuljettava vielä 6 kilometriä ahdasta ja epämiellyttävää polkua. Hankalan saavutettavuuden takia Richards ei käytännössä laske kasvitieteellistä puutarhaa varsinaiseksi Kalkutan viheralueeksi. Itse puutarha on hänen mukaansa puistomainen, kaunis, hiljainen ja tyylikäs alue, jolla olisi paljonkin annettavaa kaupunkilaisille.²²⁶

Richards käyttää raportissaan käsitettä puutarha-aukiot argumentoidessaan ahtaiden slummialueille lisättävistä vihreistä avoimista tiloista. Nämä puutarha-aukiot ovat pieniä aukioita, joille on istutettu muutamia puita ja pensaita. Tämän kaltaiset pienet avoimet tilat ovat Richardsin mukaan erittäin suuressa arvossa tiuhaan rakennetussa kaupunkiympäristössä. Kalkutan tulevassa asemakaavassa näille pienille avoimille tiloille tulisi antaa Richardsin mukaan mahdollisimman paljon huomiota ja rahoitusta, erityisesti työläisten asuinalueilla. Richardsin raportin ohessa tullessa sosiologia-kartasta näkyy, että Pohjois-Kalkutassa on ylipäättään hyvin vähän vihreää avointa tilaa. Richards harmittelee raportissaan sitä, että Pohjois-Kalkutan tiheimmin rakennetulle alueelle on erittäin kallista luoda suurempia avoimia leikkikenttiä ja puutarhoja. Jos CIT ei voi saada lisää rahoitusta, ainut keino avointen tilojen luomiseen näille alueille on slummien korjauksen yhteydessä luodut lukuisat, pienet avoimet tilat. Näistä olisi Kalkutan lapsille enemmän hyötyä kuin neljästä Maidanin kokoisesta puistosta kauempana keskustassa.²²⁷

Richards suosittelee Pohjois-Kalkuttaan joen varteen rakennettavaksi kaksikerroksista rantakatua, jota varten maanomistajat voisivat tarjota puutarha-aukioita ja näin ansaita kanssaihminen suuren arvostuksen. Rantakatu muodostaisi tärkeän kävelykadun lähes 200 000:lle Kalkutan asukkaalle ja toisi samalla raitista

²²⁶ Richards 1914, 371.

²²⁷ Richards 1914, 373.

ilmaa kaupungin keskukseen. Rantakatu tulisi varustaa puutarhamaisesti puilla, penkeillä ja viehättävillä aurinkokatoksilla.²²⁸ Richards siteeraa Town Planning Review -aikakausilehteä vuodelta 1910:

“ He described London’s 400 garden squares as the luckiest piece of town planning that had ever been done since the building of cities began, He said ‘inspired by enlightened self-interest, private owners had given London a priceless heritage in its squares’ and that if planning were neglected at the beginning or badly done through timidity or lack of imagination, those responsible placed a burden for fifty or a hundred years upon progress and paid seven or eight times over for their lack of prescience and daring.”²²⁹

Pienempiä puutarhoja ovat yksityiset puutarhat. Näiden osalta Richards siteeraa Milanon kaupungin insinöörien Pavian ja Maseran raporttia, jossa esitetään kaupunkiin 30 pysyvää aluetta, joille tulisi rakentaa pieniä huviloita puutarhoineen, omakotitaloja ja yksityisiä puutarhoja. Nämä yksityiset puutarhat muistuttivat Richardsia brittiläisistä työläisten siirtolapuutarhoista. Milanon raportin mukaan toisistaan erilliset perheasunnot varustettuina yksityisillä puutarhoilla ovat ainoita asumuksia, joissa ihmiset voivat saada terveystarvomaisten suosittamat määrät valoa ja ilmaa. Nämä alueet ovat myös linjassa 1910-luvun esteettisten ja koulutuksellisten tavoitteiden kanssa.²³⁰ Tähän liittyen on havaittavissa Richardsin tuki näkemykselle, jonka mukaan kaupunkien avointen tilojen tulee terveyden parantamisen lisäksi kouluttaa ja kehittää henkisesti asukkaitaan. Tämä oli myös puistoliikkeen Frederick Law Olmstedin mielestä tärkeimpiä syitä kaupunkipuistojen perustamiselle.²³¹ Milanon raportin mukaan talojen ja niiden lähialueen tulee olla hyvän maun mukaisia. Rakennusmateriaalien tulee olla laadukkaita ja linjassa suunnittelun kanssa. Talojen tulee olla korkeintaan kolmen kerroksen korkuisia, eivätkä rakennukset saa peittää yli kolmasosaa tontista. Jokaisen talon ympärillä tulee olla vähintään kymmenen metriä avointa tilaa, joka rajataan kaiteilla. Talojen ympäröimä avoin tila tulee pyhittää puutarhoille.²³²

²²⁸ Richards 1914, 373.

²²⁹ Richards 1914, 373.

²³⁰ Richards 1914, 361.

²³¹ Hall 2012, 46.

²³² Richards 1914, 361.

5 VIHREÄ JA HARMAA TILA KOHTAAVAT ESIKAUPUNKIKONTEKSTISSA

Tässä luvussa tarkastelen vihreän ja harmaan tilan yhdistymistä kolmella tasolla. Ymmärtääkseen vihreän tilan merkitystä esikaupunkiympäristössä, on ensin tarkasteltava tyypillistä esikaupunkia. Sen jälkeen kartoitan puutarhakaupunkien käsitettä ja sen merkitystä Kalkutan kaupunkisuunnitelmassa, huomioiden tähän voimakkaasti vaikuttaneen puutarhakaupunkiliikkeen. Näiden yhdistelmänä syntyy käsite puutarhaesikaupungista, jonka Richards on linjannut olevan hienoin mahdollinen esikaupungin muoto. Richards oli liittynyt juuri ennen Kalkuttaan saapumistaan puutarhakaupunkiyhdistykseen, eli hän oli virallisesti osa puutarhakaupunkiliikettä. Puutarhakaupunkiliike oli Richardsin raportin laadintahetkellä siirtämässä painopistettään puutarhaesikaupunkeihin, joten näiden korostuminen Richardsin raportissa on ymmärrettävää.

5.1 Esikaupungit

Esikaupungeilla tarkoitetaan kaupunkikeskuksen ulkopuolella sijaitsevia, kaupunkiin ja sen toimintaan sidoksissa olevia alueita. Richardsin raportin yhtenä pääaiheena on Kalkutan esikaupunkien kehittäminen ja niihin järjestyksen luominen.

Brittiläinen kaupunkisuunnittelu otti 1890-luvulla vaikutteita saksalaisesta kaupunkisuunnittelusta ja erityisesti Thomas Horsfallin esikaupunkien suunnittelusta. Horsfallin mukaan esikaupunkeja tuli kehittää rationalisoimalla tieverkostoa ja uudelleenjärjestelemällä maanomistusta. Saksalainen esimerkillisenä pidetty lainsäädäntö oli nimeltään *Lex Adickes*, jota käytettiin muun muassa Dortmundin ja Frankfurtin suunnittelussa.²³³

Harrisin ja Lewisin mukaan eurooppalaisen kaupunkisuunnittelun kantavana teemana oli 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä kaupunkien uudelleen luominen. Tämän toteuttamisen vastuu annettiin julkiselle hallinnolle. Tämän tuli rakentaa uutta infrastruktuuria, hävittää keskustan slummit, ja luoda terveitä esikaupunkeja.²³⁴

²³³ Harris & Lewis 2015, vii.

²³⁴ Harris & Lewis 2015, vii.

Esikaupunkien suunnittelua hallitsevat periaatteet Richardsin raportissa ovat seuraavat:

- a. Tiet ja raitiovaunulinjat tulee rakentaa keskustan ja esikaupunkialueiden välillä. Suuret ja leveät kadut mahdollistavat sujuvan joukkoliikenteen.
- b. Kaupunki tarvitsee asemakaavan ja julkinen hallinto laajat valtuudet hallita sen toimeenpanoa.
- c. Kaiken esikaupunkeja koskevan suunnittelun tulee tähdätä ennakolta määriteltuihin ja pysyviin asuinalueisiin. Pysyvien esikaupunkien rakentamiselle tulee määrittää tiukat rajoitukset.²³⁵

Richardsin mukaan Kalkutan esikaupunkien ongelmia ovat epärationaalinen suunnittelu, sirpaloitunut maanomistus ja kehittymätön katukaava. Ainoat alueet, joissa normaali länsimaalainen esikaupunkirakentaminen olisi Richardsin mukaan mahdollista, ovat Kalkutan etelä- ja kaakkoispuolella. Rakentamista länteen estää Hugli-joki, kun taas pohjoisessa, koillisessa ja idässä on suuria ja vaikeakulkuisia suoalueita.²³⁶ Richardsin mukaan nykyiset Kalkutan esikaupungit ovat häpeällisiä. Ne kasvavat sattumanvaraisessa sekoituksessa tökeröitä tiilitaloja ja kosteita muta- ja bambumajoja, jotka on rakennettu vetiseen maahan, lähelle saastuneita vesialtaita, joita vain muutamat kapeat polut reunustavat. katuja reunustavat ojat ovat täynnä jätevettä, ja joka puolella kasvaa vetistä ja ulosteelta haisevaa aluskasvillisuutta.²³⁷

Kalkutan pohjoispuolella Cossipore-Chitpore, asutusta ja tehtaita Hugli-joen varrella ja puolisen kilometriä joesta. Jokipalvelut houkuttelevat tehtaita ja myllyjä, jotka aiheuttavat rakentamista. Joen vierellä maa on hitusen korkeampaa, kuivempaa ja terveempää. 2 kilometriä joelta kulkee rautatie soiden läpi. Alueesta tulossa juuttikaupan ja rautateiden keskus Kalkuttaan.²³⁸

Koilliseen Kalkutasta on nimeämättömiä reuna-alueita, joille kasvaa rähjäisiä ja suunnittelemattomia rakennuksia alueen läpäisevän päätien varteen. Koillisten reuna-alueiden ulkopuolella on Manicktolan kunta, jolle intialaisten asutus on kasvamassa sattumanvaraisesti ilman viemäröintiä ja katuverkkoa. Alueelle on

²³⁵ Richards 1914, 40.

²³⁶ Richards 1914, 28-29.

²³⁷ Richards 1914, 370.

²³⁸ Richards 1914, 25-26.

kasvamassa myös teollisuutta.²³⁹

Kalkutan keskustasta lounaaseen sijaitsee Ballygungen alue, joka on maantieteellisesti suurin (noin 800 hehtaaria) Kalkutan ympärysalueista. Sen eteläpuolisko on kosteaa aluetta, joka tarvitsee paljon kuivatusta ollakseen asutettava alue. Parempi pohjoinen puolisko Ballygungesta on maaperältään kuivempaa ja korkeampaa, sekä ilmanlaadultaan parempaa. Alueelta löytyykin parempaa eurooppalaista ja intialaista asutusta, joille on saatavilla viemärointiä, juoksevaa vettä ja sähkövalaistusta. Alue on Richardsin mukaan miellyttävä, ja sopisi hyvin yhdeksi Kalkutan esikaupunkialueista. Valitettavasti alueelle ei kulje raitiovaunua tai hyvää maantietä. Minkäänlaista suunnitelmaa alueen parantamiseksi ei ole tehty. Kaikki alueen kadut ovat liian kapeita ja ne tulevat kapenemaan entisestään katujen varsille rakennettavien talojen työntyessä kadulle. Sadekauden aikana läheiset suot tulivat, mikä johtaa katujen kutistumiseen pari metriä leveiksi käytäviksi, joilla ei ole mahdollista kulkea esimerkiksi autoilla.²⁴⁰

Kalkutan eteläpuolella sijaitsevat Aliporen ja Kidderporen esikaupunkialueet, joilla sijaitsevat satamarakennukset, vankilat ja vaatetehtaat. Richards arvioi, että rautatien myötä alueelle on tulossa lisää työläisväestön asuntoja, pölyä, savua ja melua. Kummallakaan alueella ei ole kunnollista tieverkkoa, viemärointiä tai jätehuoltoa. Alue teollistuu jatkuvasti, mikä nostaa Richardsin mukaan maan arvoa ja hankaloittaa julkisen hallinnon toimesta tapahtuvaa maan lunastamista ja uudelleen rakentamista.²⁴¹

Vain osaksi rakennetun esikaupunkialueen uudelleensuunnittelu on Richardsin mukaan hankalampaa. Yleisenä sääntönä Richards esittää, että julkisen hallinnon ei tulisi ostaa kiinteistöjä, elleivät ne ole selkeästi esteenä pääkadun tai avoimen tilan perustamiselle.²⁴²

²³⁹ Richards 1914, 26.

²⁴⁰ Richards 1914, 27.

²⁴¹ Richards 1914, 28.

²⁴² Richards 1914, 308.

5.1.1 Esikaupunkien kadut ja joukkoliikenne

Suurin osa länsimaalaisista kaupunkisuunnittelun kehittäjistä jatkoi 1900-luvun alussa viktoriaanisen slummikaupungin kauhujen tutkimista, mutta samalla 1900-luvun kaupungit hajaantuivat ja jakaantuivat. Uusia koteja ja tehtaita rakennettiin esikaupunkialueille. Uudet kulkuneuvot, sähköraitiovaunut, sähkömatkustajajunat, metrot, moottoribussit, mahdollistivat tämän muutoksen. Uusia virastoja perustettiin: yksityisiä rakennusyhtymiä ja julkisia voittoa tavoittelemattomia asuinrakentamisen yhdistyksiä. Halpa työvoima ja materiaalit laskivat rakentamisen hintaa. Tämä johti nopeaan asumisstandardien kasvuun laajalla osalla väestöä. Hall kuvailee 1900-luvun alun kaupunkisuunnittelun tutkimista hankalaksi sen takia, että on vaikea erottaa, mikä suunnittelun trendi ilmeni missäkin järjestyksessä, koska useat kehityssuunnat kehittyivät samanaikaisesti.²⁴³

Vuonna 1901 Charles Booth julkaisi tekstin, jossa hän kehui vuolaasti kehittyneiden kuljetusvälineiden olevan parannus Lontoon asunto-ongelmiin. Boothin mukaan tarvittiin suuri suunnitelma raitiovaunureiteistä ja maanalaisista rautateistä koko kaupunkiin. Näiden tuli liikennöidä keskustan ja esikaupunkien välillä. Lontoossa panostettiin runsaasti esikaupunkien ja julkisen liikenteen kehittämiseen vuosien 1900-1914 välillä, ja Hallin mukaan vuoteen 1914 mennessä Lontoon raitiovaunut kuljettivat jo 260 000 matkustajaa päivässä ja halvat paikallisjunat taas 560 000 työläistä päivässä. Suuret joukot lontoolaisia olivat samana aikana siirtyneet keskustan ahtaista asunnoista jatkuvasti laajentuville esikaupunkialueille. Esikaupunkeihin siirtyivät pääasiassa varakkaammat käsityöläiset, köyhän tehdastyöläisten jäädessä edelleen keskustan slummeihin.²⁴⁴

Esikaupunkien kehittämisen tärkeimmät tavoitteet ovat Richardsin mukaan kaupungin laadukkaiden pääteiden rakentaminen sekä uusien asuinalueiden ja -rakennusten tarjoaminen ihmisille. Jälkimmäistä ei voida Richardsin mukaan tehdä ennen kunnollisia kaupungin pääteitä ja toimivaa julkista liikennettä keskustan ja esikaupunkialueiden välillä.²⁴⁵ Richardsin tavoitteena oli näin saada siirrettyä keskustassa ahtaasti ja vailla avoimia tiloja asuvat ihmiset avoimen tilan täyttämiin esikaupunkeihin.

Kalkutan esikaupunkien suunnittelussa tärkeintä on Richardsin mukaan kunnollinen katuverkko. Kuten keskustan pääkatujen yhteydessä, myös esikaupungeissa kaduilla tulee olla tietty minimileveys, jotta liikenne

²⁴³ Hall 2012, 50.

²⁴⁴ Hall 2012, 52-53.

²⁴⁵ Richards 1914, 298.

ja asuinrakentaminen helpottuvat. Korttelien ollessa liian isoja, syntyy niille liian tiheään rakennettuja asuinrakennuksia, joista kaikki pahuus on Richardsin mukaan lähtöisin. Kalkutan korttelit ovat Richardsin mukaan maailman suurimmat, mikä on aiheuttanut vakavan slummiongelman ja katujen vähäisen määrän ja leveyden. Suuret korttelialueet ovat Richardsin mukaan sallittuja teollisuusalueilla, ylemmän keskiluokan asuinalueilla ja yläluokan puutarhaesikaupungeissa. Pienet korttelialueet Richards haluaa köyhille työläisille ja keskiluokan edustajille.²⁴⁶ Richards ei suoranaisesti selitä, miksi korttelien suuruus määräytyy yhteiskuntaluokan perusteella. Richardsin mukaan ainoat mahdolliset raitiovaunuliikenteen laajentamissuunnitelmat ovat kaupungista etelään.²⁴⁷

5.1.2 Esikaupunkien asemakaava

Richards harmittelee, ettei Kalkutassa ole varsinaisia suunniteltuja esikaupunkialueita, vaan kaupungin reuna-alueet kasvavat sattumanvaraisesti kaikkialle, jossa maaperä ei ole liian suomaista. Richards nimittää alueita esikaupungeiksi paremman määrittelyn puuttuessa. Richardsin mukaan Kalkutassa on lähes 4 000 hehtaaria suunnittelemattomia esikaupunkialueita. Hän esittää ainoana mahdollisena keinona kaupungin kaaoksen hallitsemiseen kaupungin asemakaavan laatimista. Asemakaavalla tarkoitetaan kaikki kaupungin nykyiset ja tulevat kadut, alueet ja rakennukset sisällyttävää kokonaissuunnitelmaa. Richardsin mukaan asemakaavan valmistuttua jokainen uusi rakennettava asuinalue, katu ja rakennus vaatisi kaavan toimeenpanosta vastaavien viranomaisten hyväksynnän. Riitatilanteissa asiasta päättäisi ylempi Bengalin maakuntahallinnon virkamies, eli suomeksi sanottuna brittiläinen virkamies.²⁴⁸

Richardsin mukaan myös esikaupunkien katuverkon kontrollointiin tarvitaan selkeät paikallislait. Asuinrakennusten määrä, sijainti ja rakennustyyli tulee myös määritellä etukäteen. Richardsin mukaan yhden perheen asunnot ovat ainoa oikea asumistapa, joten esikaupunkien asuinrakentamisessa tulisi suosia omakotitaloja tai paritaloja. Vain 25 % rakennuksista saisi olla kaksikerroksisia. Jokaisen asuintalon edustalle tai muualle ympäristöön tulisi varata avointa tilaa puutarhoja tai leikkialueita varten.²⁴⁹

Uusien avointen tilojen tarvitsemien maa-alueiden ostamisesta ja lunastamisesta vastaisi julkinen hallinto. Samoin tarvittavat katujen leventämiset maksaisi julkinen hallinto. Yleisesti ottaen uuden infrastruktuurin

²⁴⁶ Richards 1914, 369.

²⁴⁷ Richards 1914, 28-29.

²⁴⁸ Richards 1914, 307.

²⁴⁹ Richards 1914, 40.

rakentamisesta vastaisi julkinen hallinto, paitsi jos uusi infrastruktuuri hyödyttäisi suoraan maanomistajaa. Tällöin tulee Richardsin mukaan maanomistajan maksaa julkiselle hallinnolle kiinteistönsä arvon kasvua vastaava osa.²⁵⁰

CIT:lla tulisi olla valta päättää paikallisista rakennussäädöksistä erityisesti liittyen chal-asumisen kieltämiseen ja esikaupunkialueiden kehittämiseen. Jotta rakennussäädökset voivat olla toimeenpantavissa, tulee Richardsin mukaan niiden valvonnan olla keskitetty yhdelle voimakkaalle henkilölle. Tällä henkilöllä/asiantuntijalla tulee olla laaja tietämys terveydenhoidosta sekä vahva usko toimintansa tärkeydestä. Richards kritisoi Kalkutan viranomaisten rakennussäädösten aikaisempaa heikkoa toimeenpanoa, jonka ongelmana hän näkee sattumanvaraisen keskittymisen yksittäisiin tapauksiin, ja samalla suuremman kokonaisuuden unohtamisen.²⁵¹

Richardsista vaikuttaa siltä, että Kalkutassa ei viime vuosia, 1900-1912, lukuun ottamatta ole ollut lainkaan rakennussäädöksiä, tai niitä ei ole ainakaan toimeenpantu. Vuoden 1912 rakennussäädökset olivat kovin riittämättömiä. Slummeista tehtiin entistä korkeampia, ja mutkittelevat polut ja ojat kattoivat 80% Kalkutan kulkuyhteyksistä. Chal-asuntoja rakennettiin tiuhempaan ja esikaupungit rakennettiin sinne tänne. 250 000 ihmistä asui Kalkutassa vuonna 1912 englantilaisten ja manner-Eurooppalaisten standardien mukaan elinkelvottomissa asunnoissa.²⁵²

Julkinen kontrolli kaikessa kaupungin rakentamisessa on siis Richardsin lähtökohtana. Richardsin mukaan mahdolliset asemakaavan aiheuttamat ongelmat voidaan käsitellä tulevissa asemakaavan muokkauksissa.

5.1.3 Chicagon asemakaavan esimerkki ja kaunis kaupunki -liike

Richards esittää Chicagon asemakaavan vuodelta 1909 yhtenä erinomaisena aikansa kaupunkisuunnittelun esimerkkinä. Richards siteeraa Chicagon suunnitelmia kaupungin kehittämisestä seuraavanlaisesti: kaupungin ongelmina olivat suunnittelemattomat talot, huolimattomat kadut, puutteellinen valon ja ilman määrä julkisilla reiteillä, tukkoiset ja rajoitetut puistot, huonosti järjestetyt liikennejärjestelyt sekä likaiset ja

²⁵⁰ Richards 1914, 307.

²⁵¹ Richards 1914, 347.

²⁵² Richards 1914, 236.

tukkoiset kadut. Chicagon asemakaavan tavoitteena oli päästä eroon melusta, savusta, pölystä, liasta, sekaisuudesta ja liikennevaaroista sekä samalla parantaa ulkona liikkumisen mahdollisuuksia, laajentaa puistoalueita ja lisätä leikkikenttiä.²⁵³ Richards ei mainitse Chicagon yhteydessä sen edustamaa kaunis kaupunki -liikettä, mutta sen merkitys kansainväliselle kaupunkisuunnittelulle oli 1900-luvun alussa suuri, joten onkin tärkeää käsitellä sitä Kalkutan ja Chicagon yhteydessä tarkemmin.

Kaunis kaupunki -liikkeen kuuluisimpana edustajana Hall pitää Daniel Burnhamia. Burnham suunnitteli useita varhaisia pilvenpiirtäjiä Chicagoon 1880-1900-luvuilla ja oli rakennuspäällikkönä Chicagon maailmannäyttelyssä vuonna 1893. Maailmannäyttely antoi Burnhamille kokemusta kaupungin rakentamisesta käytännössä tyhjästä, mitä hän sovelsikin Chicagon asemakaavan suunnittelussa vuonna 1909. 1890-luku oli kiivaan sisäänpäin kääntymisen aikaa amerikkalaisissa kaupungeissa, johtuen suurista siirtolaisaalloista. Monet amerikkalaisen kaupunkilaisporvariston jäsenet pitivät 1890-luvun lisääntyntä etnistä ja kulttuurista heterogeenisyyttä ja lisääntyvää epäjärjestyksen uhkaa koko kaupunkia uhkaavina ongelmina. Köyhien ja siirtolaisten asuinalueita pidettiin tautien, moraalisen turmeltuneisuuden, tyytymättömyyden ja sosialismin syntypaikkoina.²⁵⁴

Burnham oli Chicagoo aiemmin suunnitellut muun muassa 1901 Washington DC:n suuren puistoalueen, *National Mallin*, Clevelandin kaupungin keskustan julkisten virastojen ympäristön, ja ollut mukana suunnittelemassa San Franciscossa kaupunkia. San Franciscossa hän ei tosin juuri saanut suunnitelmiaan läpi.²⁵⁵ Washington DC:n *National Mallin* suunnitelmat valmistuivat lopullisesti vuonna 1922 Lincolnin muistomerkin valmistumisen yhteydessä. Burnhamin suunnitelma tuplasi alueen puistojen koon. *National Mallia* on pidetty Hallin mukaan uusbarokin tyyli-suunnan malliesimerkkinä. Clevelandin suunnitelmaan kuului 40 hehtaarin suuruisten slummialueiden purkaminen julkisten rakennusten ja puistoalueiden tieltä. Clevelandin valtaapitävät olivat Burnhamin suunnitelmasta mielissään, ja se toteutuikin lähes kokonaan.²⁵⁶

Chicagon asemakaavaa on pidetty Burnhamin suurimpana saavutuksena. Chicagon asemakaavan peruskonsepti oli Burnhamin mukaan tuottaa kaupunkiin visuaalinen ja esteettinen harmonia, jonka avulla voitaisiin luoda edellytyksiä sosiaaliselle järjestykselle. Burnham näki Chicagon kaoottisena kaupunkina, joka oli syntynyt liian nopean kasvun ja liian monien eri kansallisuuksien sekoittumisen takia. Burnhamin asemakaavassa kaupunkiin oli tarkoitus tuoda järjestystä uusien pääkatujen rakentamisen, slummien

²⁵³ Richards 1914, 78-79.

²⁵⁴ Hall 2012, 204.

²⁵⁵ Hall 2012, 205.

²⁵⁶ Hall 2012, 206.

purkamisen ja puistojen laajentamisen kautta. Näiden sosiaalisten tavoitteiden ja estetiikan yhdistyminen Burnhamin suunnitelmassa puhutteli yhdysvaltalaisista ylä- ja keskiluokkaa, ja nämä tukivatkin voimakkaasti Burnhamia ja hänen edustamaansa kaunis kaupunki -liikettä.²⁵⁷

Chicagon suunnitelmassa kaupungin järvenranta tuli muuttua puiston ja puistokadun yhdistelmäksi. Kaupunkiin tuli rakentaa uusi avoin keskusta-alue, josta leveät puistokadut säteilisivät ulospäin kohti esikaupunkeja. Pääkatuihin tuli lisätä 100 metriä leveitä puistokaistaleita. Puistokaistaleen varrelle tuli sijoittaa suuria julkisia rakennuksia. Chicagon läpi virtaavan joen rannat tuli suoristaa ja asettaa rakennusten suuntaisiksi.²⁵⁸ Burnham vertasi Chicagon suunnitelmaa Haussmannin Pariisiin. Taloudellisesti Haussmannin Pariisin uudistukset oli todettu hyväksi sijoitukseksi, joten Chicagon suunnitelman rahoittajat uskoivat Burnhamin hankkeen kannattavuuteen. Burnham argumentoi Haussmannin uudistusten tehneen Pariisista kuuluisan, minkä johdosta maailmankuulut ihmiset sekä viettivät kaupungissa runsaasti aikaa että kuluttivat runsaasti pariisilaisten kauppiaiden tuotteita.²⁵⁹

Burnham kuoli vuonna 1912 maineensa huipulla. Hänen suunnittelukollegansa Edward H. Bennett jatkoi Chicagon suunnitelman loppuun Burnhamin kuoleman jälkeen. Bennett oli toiminut Burnhamin kanssa vuodesta 1903 San Franciscossa ja myöhemmin Chicagossa. Bennett suunnitteli arkkitehtuurin pääkohteet Chicagossa, kuten keskusrautatieaseman ja suuret Chicago-joen ylittävät sillat ja koristeellisen Grant-puiston. Alkuperäisen asemakaavan mukainen julkisten virastojen täyttämä keskusalue jäi lopulta tekemättä.²⁶⁰

5.1.4 Pysyvät asuinalueet

Pysyvien esikaupunkien rajoitukset tarkoittavat Richardsin mukaan sitä, että esikaupunkeihin ei saa rakentaa kuin etukäteen asemakaavassa määriteltäviä rakennuksia. Sallitut rakennukset ovat asuintalot, kaupat, koulut ja julkiset rakennukset. Asemakaavassa määritellään myös jokaisen rakennustyyppin sijainti etukäteen. Richardsin mukaan esikaupungeissa ei tule olla teollisuutta, pahennusta herättäviä ammatteja tai muita vastenmielisiä hankkeita, kuten likavedellä kasteltuja peltoja. Näiden toimien tarkoituksena on ylläpitää esikaupunkien oikeanlaista luonnetta ja hyvää mainetta.²⁶¹

²⁵⁷ Hall 2012, 207-208.

²⁵⁸ Hall 2012, 208.

²⁵⁹ Hall 2012, 207.

²⁶⁰ Hall 2012, 211.

²⁶¹ Richards 1914, 40.

Kaikki kaupungin ja esikaupunkien alueiden sijainnit tulee päättää etukäteen asemakaavassa, ja niistä poikkeamisen tulee olla rangaistavaa. Tämä on olennaista kaikessa kaupunkisuunnittelussa. Suojelemattomat ja huolimattomasti rakennetut esikaupungit muutoin puretaan, sulautetaan tehdasalueisiin tai muuttuvat slummeiksi ilman asemakaavaa. Richards on omien sanojensa mukaan taistellut aiemmin esikaupunkialueelle tehtaan perustamista vastaan. Tämän taistelun hän ja asukkaat hävisivät, mikä johti Richardsin mukaan alueen taloudelliseen, sosiologiseen ja hygieeniseen vaurioitumiseen. Richardsin mukaan näin tulee käymään aina, jos julkinen hallinto ei hillitse yksityisten tahojen intressien toteutusta.²⁶²

Richards jakaa Kalkutan pysyvät alueet tehdasalueisiin, köyhien työläisten esikaupunkeihin, keskiluokan esikaupunkeihin ja eurooppalaisen sekä intialaisen eliitin esikaupunkeihin. Teollisuusalueet ovat satamien, rautateiden, jokien, kanaalien ja pääkatujen läheisyydessä. Teollisuus tulee sijoittaa mahdollisimman kauas asuinrakennuksista. Joen vastarannan Howrahin kunta on kasvamassa teollisuuskeskittymäksi luonnollisesti joen varteen, mutta Kalkutan alueen tuulet pakottavat tehtaiden saasteet suurimman osan vuodesta kohti Kalkutan keskustaa.²⁶³

Köyhät työläiset tulee Richardsin mukaan sijoittaa esikaupunkialueille, jotka ovat lähimpinä teollisuusalueita. Köyhien työläisten esikaupunkien viereen tulee sijoittaa keskiluokan edustajat, kuten alemmat virkamiehet, kauppiat ja varakkaammat käsityöläiset. Kaikista kauimmaksi teollisuudesta tulee sijoittaa eurooppalaisen ja intialaisen eliitin jäsenet. Kaikkien esikaupunkialueiden tulee olla hyvien raitiovaunuyhteyksien varrella.²⁶⁴

²⁶² Richards 1914, 363.

²⁶³ Richards 1914, 364.

²⁶⁴ Richards 1914, 364.

5.1.5 Uudelleen asuttaminen

Richards linjaa raportissaan viisi erilaista uudelleen asuttamisen muotoa Kalkutassa:

1. Uudelleen asuttaminen purettujen slummien tilalle.
2. Uudelleen asuttaminen slummikorjauksella.
3. Uudelleen asuttaminen rivitaloihin, mieluiten yhden perheen asuntoihin.
4. Mökkiasutus.
5. Uudelleen asutus esikaupunkien kehittämisen kautta.²⁶⁵

Näistä viimeinen vaihtoehto, eli uudelleen asuttaminen esikaupunkien kehityksen kautta on Richardsin eniten suosittama metodi, vaikka se ei ole yhtä läheisesti ja välittömästi yhteydessä slummien ongelmiin, kuin muut metodit. Richards ehdottaa slummiparannusta ja slummeissa asuvien uudelleen asuttamista esikaupunkeihin asteittaisesti, jotta kaupungissa ei ole yhtä aikaa hallitsemattoman suuria määriä kodittomia ihmisiä.²⁶⁶ Vain osaksi rakennetun esikaupunkialueen uudelleensuunnittelu on Richardsin mukaan hankalampaa. Yleisenä sääntönä Richards esittää, että julkisen hallinnon ei tulisi ostaa kiinteistöjä, elleivät ne väistämättä ole esteenä pääkadun tai avoimen tilan perustamiselle.²⁶⁷

Richards harmittelee sitä, että Ison-Britannian vuoden 1875 julkista terveyttä koskevan lain (*Public Health Act*) täytäntöönpano on keskittynyt terveydenhuollon näkökulmasta muokkaamaan englantilaisista kaupungeista monotonisia, ja mahdollistanut esikaupunkien kasvun ilman riittäviä puistoja, avoimia tiloja, julkisia tiluksia, pääkatuja ja liikennemahdollisuuksia. Kyseisessä laissa ei ole otettu kantaa esikaupunkien arkkitehtuurisen kauneuden kannalta. Teollisuuden leviämistä esikaupunkeihin ei ole Richardsin mukaan estetty brittiläisessä lainsäädännössä tarpeeksi, mikä on johtanut esikaupunkien oman luonteen heikentymiseen.²⁶⁸

Kalkutan esikaupunkien suunnittelussa tärkeintä on Richardsin mukaan kunnollinen katuverkko. Kuten keskustan pääkatujen yhteydessä, myös esikaupungeissa kaduilla tulee olla tietty minimileveys, jotta liikenne

²⁶⁵ Richards 1914, 298.

²⁶⁶ Richards 1914, 298.

²⁶⁷ Richards 1914, 298.

²⁶⁸ Richards 1914, 234-235.

ja asuinrakentaminen helpottuvat. Korttelien ollessa liian isoja, syntyy niille liian tiheään rakennettuja asuinrakennuksia, joista kaikki kaupunkien pahuus on Richardsin mukaan lähtöisin. Kalkutan korttelit ovat Richardsin mukaan maailman suurimmat, mikä on aiheuttanut vakavan slummiongelman ja katujen vähäisen määrän ja leveyden. Suuret korttelialueet ovat Richardsin mukaan sallittuja teollisuusalueilla, ylempien keskiluokan asuinalueilla ja yläluokan puutarhaesikaupungeissa. Pienet korttelialueet Richards haluaa köyhille työläisille ja keskiluokan edustajille.²⁶⁹ Richards ei kerro raportissaan, miksi yhteiskunnassa ylempänä olevien korttelit voivat olla suuria, jos kerran korttelien koko on suoraan verrannollinen niiden aiheuttamaan pahuuteen. Mahdollisesti Richards on tarkoittanut tällä sitä, että ylempien luokkien suuret asuinkorttelit koostuvat muutamista suurista yksittäisten perheiden asuintaloista. Vaihtoehtoisesti voi olla, että Richards on vain jättänyt mainitsematta, että rikkaiden korttelit vaativat paljon tilaa niiden sisältämien laajojen avointen tilojen, kuten arvokkaiden yksityispuutarhojen, johdosta. Yhtenä syynä voi myös olla, että Richards olettaa parempien luokkien välttävän slummiasumusten rakentamista, koska ovat valveutuneempia kuin slummien tietämättömät asukkaat.

Nykyisellä rahoituksella CIT:n varat eivät riitä edes slummien purkamiseen ja uudelleenasettamiseen, avoimien tilojen luomisesta puhumattakaan.²⁷⁰ Richardsin raportin esittämien toimenpiteiden rahoitusta koskevassa taulukossa esikaupunkien ja avointen tilojen kehittämiseen on varattu 600 000 £ kokonaisesta 5 766 500 £:sta, mikä tarkoittaa noin 10,4 % koko rahoituksesta.²⁷¹

5.2 Puutarhakaupungit ja puutarhaesikaupungit

Puutarhakaupungilla tarkoitetaan kaupunkityyppiä, jossa pyritään yhdistämään kaupungin ja maaseudun parhaat puolet. Idean puutarhakaupungeista esitti brittiläinen pikakirjoittaja Ebenezer Howard vuonna 1898 julkaistussa kirjassaan *To-morrow: a peaceful path to real reform* Howard kuvaa puutarhakaupungin ideaa kirjassaan yksinkertaistetusti ”kolmena magneettina”. Nämä kolme magneettia ovat maaseutumagneetti, kaupunkimagneetti ja kaupunki-maaseutumagneetti. Kaupunkimagneetti ja maaseutumagneetti sekä vetävät ihmisiä puoleensa että työntävät ihmisiä pois eri tavoilla. Howardin mukaan kaupunki-maaseutumagneetti yhdistää kahden muun hyvät puolet ja välttää huonot.²⁷² Tämän kaupunki-

²⁶⁹ Richards 1914, 369.

²⁷⁰ Richards 1914, 379.

²⁷¹ Richards 1914, 383.

²⁷² Howard 1898, 7.

maaseutumagneetin käytännön sovellutusta Howard nimittää puutarhakaupungiksi. Esimerkkinä kaupunkimagneetin vetovoimaisista puolista Howard mainitsee korkeat palkat sekä hyvät mahdollisuudet työnsaantiin, ylenemiseen, sosiaalisten suhteiden muodostumiseen ja virkistäytymiseen. Näiden kääntöpuolena ovat korkeat vuokrat ja hinnat, pitkät työpäivät ja -matkat, kaupunkien likaisuus, epäterveellisyys, etäisyys luonnosta, slummit ja henkilöiden kokemana yksinäisyys suuressa ihmisvilinässä. Maaseutumagneetin vetävät puolet ovat kaunis ja terveyttä edistävä luonto sekä matalat vuokrat. Toisaalta maaseudulta ihmisiä työntävät pois matalat palkat, vähäiset työpaikat ja sosiaaliset mahdollisuudet, pitkät työpäivät ja vähäiset ajanvietteet. Lisäksi maaseutuelinkeinoilla elävä ihminen on täysin sään ja luonnon armoilla.²⁷³

Puutarhakaupunkiliike oli 1900-luvun kahden ensimmäisen vuosikymmenen suosituimpia kaupunkisuunnittelun trendejä, ja se syntyi osaltaan teollisuuskaupunginosien slummiasumisen vastavoimaksi. Koska näitä ahtaita teollisuuskortteleita pidettiin ihmisille sopimattomina asuinalueina, syntyi halu palata asumaan enemmän maaseutumaisempaan ympäristöön. Aikalaiset pitivät Howardia ja puutarhakaupunkiliikettä brittiläisen kaupunkisuunnittelun luoja. Buderin mukaan puutarhakaupunkiliike pikemmin mahdollisti uudistajien ja tulevien kaupunkisuunnittelijoiden yhteenliittymisen ja sitä kautta uuden ajattelun kehittymisen. Lisäksi liikkeen ajama ja uutta luonnonsuojeluaikajattelua tukeva propaganda vei suunnittelijoiden ajattelua entistä enemmän kohti luonnon ja yhteisön kehittämistä. Isossa-Britanniassa liike tuki yleistä julkisen kaupunkisuunnittelun ja yhteiskunnan hyvinvoinnin kehittymisen ajatusta. Isossa-Britanniassa 1900-luvun vaihteessa puutarhakaupungit tulivat muistuttamaan pikemminkin erillisiä esikaupunkialueita kuin Howardin ideoimia kokonaisia kaupunkeja. Tämä johtui osaltaan siitä, että varsinaiset puutarhakaupungit eivät pystyneet houkuttelemaan teollisuutta, mikä taas johti työpaikkojen vähäiseen määrään.²⁷⁴

Howardin ajattelun taustalla oli hänen asumisympäristönsä 1880-1890-lukujen voimakkaasti teollistuvassa Lontoossa, jossa slummiasunnot olivat suuri ongelma kaupunkialueella. Hän oli asunut aiemmin 1870-luvulla Chicagossa, joka tunnettiin tuolloin puutarhojen kaupunkina. Howard oli tutustunut Chicagossa Frederick Law Olmstedin suunnittelemaan Riverside-esikaupunkialueeseen, jossa oli laajat puutarha-alueet. Hallin mukaan Chicagon kokemukset ovat omalta osaltaan vaikuttaneet Howardin puutarhakaupunkiajattelun kehittymiseen.²⁷⁵

²⁷³ Howard 1898, 7-9.

²⁷⁴ Buder 1990, 109.

²⁷⁵ Hall 2012, 92-94.

Howardin mukaan puutarhakaupunki syntyisi siten, että ryhmä varakkaita ja valveutuneita henkilöitä perustaisi yhdistyksen, joka lainaisi rahaa perustaakseen maaseudulle oman puutarhakaupunkinsa. Yhdistys ostaisi halvalla tyhjentyneitä maata maaseudulta ja pyrki saamaan alueelle tehtaita, joiden työntekijät muuttaisivat tehtaiden perässä ja rakentaisivat talonsa puutarhakaupunkiin. Yhdistys myös laittaisi omistamansa maan vuokralle ja maanvuokratulot käytettäisiin edelleen kaupungin infrastruktuurin kehittämiseen.²⁷⁶ Yhdistys rakennuttaisi kaupungin asukkaille asuintaloja, joiden vuokralle rahoitettaisiin koko kaupungin toiminta ja tuleva kehittäminen.²⁷⁷

Jotta puutarhakaupungin ympäristössä olisi tarpeeksi avointa vihreää tilaa, sen koko sai olla Howardin mukaan noin kuudesosa kaikista yhdistysten omistamista maa-alueista. Puutarhakaupungin tuli olla ympyrän muotoinen, ja kuuden leveän pääkadun tuli jakaa kaupunki kuuteen yhtä suureen lohkoon. Kaupungin ydinkeskustan alueella sijaitsisivat kaikki tärkeimmät julkiset palvelut, kuten kirjasto, sairaala, kaupungintalo, taidegalleria, museo ja konserttisali. Keskusaluetta ympäröisi suuri puisto, johon kaikki pääkadut johtaisivat. Puistoa taas ympäröisi kristallipalatsiksi (*Crystal Palace*) kutsuttu, eräänlainen katettu lasikäytävä, jonka varrelle ihmiset ja yritykset tulisivat kauppaamaan tavaroitaan. Kristallipalatsia ympäröisivät suuret pääkadut, joiden jakamiin lohkoihin asettuisivat asuintalot. Seuraavaksi ulompana olisivat koulut ja kirkot, joita ympäröisivät vihreät vyöhykkeet. Vihreiden vyöhykkeiden reunamilla olisivat tehtaot, varastot ja muut kaupungin tuotantolaitokset. Niiden vierellä kulkisi kaupunkia ympäröivä suuri kehämäinen rautatie, jonka kautta tuotantolaitokset kuljettaisivat tuotteensa.²⁷⁸ Puutarhakaupunkia hallitsisivat siis suuret avoimet tilat, kuten puistot, tiet ja puutarhat, joiden lomaan ihmisten asuinrakennukset ja julkiset ja yksityiset palvelurakennukset sijoitettaisiin.

Asutettavan puutarhakaupungin väkilukua ja maantieteellistä kokoa rajoitettaisiin sopivaksi ja kaupunki ympäröitäisiin yhdistyksen omistamilla mailla, joilla olisi maatiloja ja parantoloita toipuille. Vierekkäiset puutarhakaupungit olisivat yhteydessä toisiinsa julkisilla kulkuvälineillä, ja siten ihmiset saisivat tarvitsemansa palvelut tarpeeksi läheltä.²⁷⁹

²⁷⁶ Howard 1898, 12-13.

²⁷⁷ Howard, 1898, 64.

²⁷⁸ Howard 1898, 16-17.

²⁷⁹ Howard 1898, 18.

Howard perusti puutarhakaupunkiyhdistyksen (*Garden City Association*, jatkossa GCA) vuonna 1899.²⁸⁰ Yhdistys muutti nimensä *Garden Cities and Town Planning Associationiksi* (GCTPA) vuonna 1909 ja edelleen vuonna 1941 *Town and Country Planning Associationiksi*.²⁸¹ GCA:n tavoitteena oli levittää tietoisuutta Howardin ideoista ja piirtää yleiset suuntaviivat puutarhakaupungin käytännön suunnittelulle.²⁸² Howard pyrki maltillisuudella ja keskittien kulkemisella vakuuttamaan enemmän ihmisiä puutarhakaupunkiajatuksen taakse. Howard myös muokkasi ideaansa tarvittaessa herättääkseen eri yhteiskuntaluokkien mielenkiinnon ideaansa.²⁸³ Richards liittyi GCTPA:han vuonna 1912 juuri ennen Kalkutan raporttinsa laatimista.

Hardyn mukaan Howardin ideat syntyivät vastustuksena myöhäis-viktoriaaniselle kaupunkien tiivistymiselle ja maaseudun valitettaville elinolosuhteille. GCA pyrki uudelleenmäärittelemään yleistä mielipidettä puutarhakaupunkeja tukevaksi. Hardy nimittääkin varhaista GCA:ta lobbausryhmäksi (*pressure group*), joka muistutti jatkuvasti brittejä heidän huonoista elinolosuhteistaan ja samalla esitti puutarhakaupunkeja ratkaisuna ongelmiin. Yhdistyksen toiminta oli luonteeltaan propagandistista ja omaa asiaansa lobbaavaa. Yhdistys ei varsinaisesti itse tehnyt mitään rakentamista, vaan se pyrki toimimaan eräänlaisena asiaansa lobbaavana kattojärjestönä. Aika oli Hardyn mukaan yhdistykselle otollinen, koska huonoista elinolosuhteista ja köyhyydestä oli runsaasti puhetta Ison-Britannian julkisessa keskustelussa. Muun muassa Pelastusarmeijan perustaja, William Booth, oli kirjoittanut vuonna 1890 laajaa huomiota saaneen "*In Darkest England and the Way Out*" -kirjansa, jonka kantavana teemana oli köyhyyden laaja leviäminen Isossa-Britanniassa ja sen yhteiskuntaa tuhoava vaikutus. William Morris ja John Ruskin olivat myös puhuneet kaupungista takaisinmuutosta maalle ja ihmisten onnellisuudesta pienissä, tiiviissä yhteisöissä.²⁸⁴

GCA kampanjoi teollisuuden työntekijöiden parempien asumismahdollisuuksien puolesta, sekä pyrki tuomaan hallittua kaupunkisuunnittelua ja puutarhakaupunki-ideologiaa tunnetummaksi.²⁸⁵ Nimen vaihdos vuonna 1909 Garden Cities and Town Planning Associationiksi kuvasti tätä laajempaa tavoitetta. Vaihdoksen taustalla oli myös samana vuonna voimaantullut uusi asuinrakentamisen ja kaupunkisuunnittelun laki (*Housing and Town Planning Act*) joka velvoitti paikalliset rakennusviranomaiset käyttämään

²⁸⁰ Hall 2014, 99.

²⁸¹ Hardy 1991, 1.

²⁸² Hardy 1991, 19.

²⁸³ Hardy 1991, 26.

²⁸⁴ Hardy 1991, 29.

²⁸⁵ Hardy 1991, 42.

kaupunkisuunnittelua alueidensa kehittämisessä. Tämä johti erityisesti esikaupunkialueiden yleistymiseen, ja puutarhakaupunkiliikkeen huomion siirtymiseen puutarhaesikaupunkeihin. Vaikka puutarhakaupunkiliike siirtyi kauemmaksi Howardin alkuperäisistä ajatuksista, se oli onnistunut osaltaan lobbaamaan brittiläistä rakentamista ja kaupunkisuunnittelua toivomaansa suuntaan.²⁸⁶

Richards kuvailee raportissaan käsityöläisiä ja työväestöä varten rakennettujen kauniiden puutarhaesikaupunkien kasvattaneen 1900-luvun alussa suosiotaan uusien asuntojen markkinoilla. Tämän ansiosta Richards toteaa rakennuttajien panostavan sekä rakentamisen ja arkkitehtuurin laatuun että puutarhojen ja avointen tilojen määrään. Rakennuttajista tuntuu siltä, että puutarhaesikaupungit houkuttelevat tavallista englantilaista työväestöä.²⁸⁷

Ensimmäinen puutarhakaupunki perustettiin Lontoon laitamille Letchworthiin vuonna 1903. Letchworthiin järjestettiin tasaiseen tahtiin julkisia esittelytilaisuuksia, jotta tieto uudesta kaupungista leviäisi mahdollisimman laajalle. Letchworth saikin runsaasti huomiota, ja parhaimmillaan vuonna 1905 noin 60 000 vierasta kävi ihmettelemässä kaupungin rakentamista.²⁸⁸ Letchworthin väkiluku kasvoi hiljalleen vuoteen 1914 mennessä noin 8 500 asukkaaseen.²⁸⁹ Kaupungin hallinnosta ei Howardin toiveiden mukaan päättänyt vaaleilla valittu neuvosto, vaan kaupungin perustanut osakeyhtiö *The First Garden City Ltd.* GCA:n silloinen puheenjohtaja Ralph Neville esitti, että kaupungin pääasiallinen tehtävä oli tuottaa voittoa osakkeenomistajilleen. Kaupungin asukkaiden hyvinvointi oli toiseksi tärkeintä.²⁹⁰

Letchworthin suunnittelivat arkkitehdit Raymond Unwin ja Barry Parker. Heidän Letchworthissa käyttämänsä arkkitehtuurityyli herätti suurta arvostusta erityisesti keski- ja yläluokkaisissa aikalaisissa, ja se sai nimekseen puutarhakaupunkityylin. Sille oli ominaista matalan asukastiheyden suosiminen sekä kohtuuhintaisten, käytännöllisten ja kauniiden maaseudun mökkien muuttaminen sekä työväenluokkaiselle että keskiluokkaiselle asukkaalle sopivaksi. Arkkitehtikaksikko panosti yksilöllisiin rakennuksiin suurten, identtisten rakennusten sijaan. Rakennettavan alueen luonnollisiin maastonmuotoihin kiinnitettiin tarkkaa huomiota. Unwin ja Parker suosivat epäsäännöllisyyttä suunnitellessaan Letchworthin asemakaavaa.

²⁸⁶ Hardy 1991, 70.

²⁸⁷ Richards 1914, 269.

²⁸⁸ Hardy 1991, 53.

²⁸⁹ Buder 1990, 94.

²⁹⁰ Buder 1990, 84.

Loppujen lopuksi Letchworthista tuli pikemmin maalaishäädä kuin eläväinen kaupungin ja maaseudun yhdistelmä. Kaupungin hallinnollinen keskus jäi epäkäytännölliseksi ja suurimpana antina brittiläiselle kaupunkisuunnittelulle olivat kaupungin kauniiden keskiluokkaisten asuntojen asettelu ja arkkitehtuuri.²⁹¹

Letchworthia suunnitelleesta arkkitehtikaksikosta erityisesti Raymond Unwin vaikutti suuresti brittiläiseen kaupunkisuunnitteluun 1900-luvun kahtena ensimmäisenä vuosikymmenenä, ja Dennis Hardy onkin esittänyt, että Unwin oli Howardin jälkeen puutarhakaupunkiliikkeen historian merkittävin henkilö. Unwin pyrki saattamaan todeksi Howardin teoreettiset ideat oikeassa maailmassa.²⁹² Letchworthin jälkeen Unwin palkattiin Henrietta Bartlettin toimesta suunnittelemaan Lontooseen maailman ensimmäisen puutarhaesikaupungin, *Hampstead Garden Suburbin*, vuonna 1906. Unwin ryhtyi tämän jälkeen ajamaan voimakkaasti kohtuuhintaisia, matalan asumistiheyden asuntoja Ison-Britannian uusiin työläisten kaupunginosaan. Unwin oli edelleen Howardin alkuperäisen puutarhakaupungin idean puolella, mutta hän laajensi ideaa käsittämään myös esikaupunkialueet ja maalaishäädät. Letchworthiin Parkerin kanssa suunnittelemat keskiluokan maalaishäädät tulivat 1910-luvulla suosituksi vaihtoehdoksi matalamman asumistiheyden rakennuksiksi.²⁹³ Hallin mukaan Unwin loi puutarhakaupunkimaiselle kaupunkisuunnittelulle teoreettisen viitekehäksen 1910-luvulla.

Richards siteeraa raportissaan toistuvasti Unwinin ajatuksia kaupungin infrastruktuurin ja esikaupunkien järjestämisestä. Richards tuo esiin Unwinin ajatuksen siitä, että julkisella hallinnolla tulee olla valta määrittellä asemakaavan mukaisesti rakentamista kaupungin alueella.²⁹⁴ Unwin mainitsee myös kaupunkisuunnittelun roolin monotonisuuden rikkomisessa. Hänen mukaansa on tärkeää rikkoa yksitoikkoisuutta esimerkiksi erilaisilla "hengitysalueilla", eli puistoilla ja puistokaduilla. Unwinin mukaan kaupunkilainen voi kulkea läpi puistojen ja puutarhojen vyöhykkeiden keskellä kaupunkia.²⁹⁵ Tämänkaltaiset vihervyöhykkeet olivat Howardin alkuperäisen puutarhakaupunkiajattelun keskiössä.

Puutarhakaupunkiliikkeen varhainen suosio perustui myös sen läheiseen liittymiseen vaikutusvaltaiseen Arts and Crafts -liikkeeseen. Buderin mukaan 1910-luvun brittiläinen esikaupunkisuunnittelu perustui suurelta

²⁹¹ Buder 1990, 88.

²⁹² Buder 1990, 85.

²⁹³ Buder 1990. 101.

²⁹⁴ Richards 1914, 67.

²⁹⁵ Richards 1914, 8.68.

osin Howardin puutarhakaupunki-ajattelun ja Arts and Crafts -liikkeen yhdistelmään.²⁹⁶

Samaan aikaan kun Richards liittyi GCTPA:han, sen jäsenmäärä oli romahtanut vuosien 1909-1918 aikana 4200:sta 500:an, koska kaupunkisuunnittelun tulevaisuuden katsottiin olevan kaupunkisuunnittelijan ammatillistumisessa.²⁹⁷ Propagandistisen yhdistyksen oli katsottu suoriutuneen päätavoitteistaan, koska Letchworthin puutarhakaupunki oli perustettu ja vuoden 1909 lakiesitys hyväksytty.

Ennen ensimmäistä maailmansotaa Isossa-Britanniassa oli herännyt valtion puolelta tarve uusien ja halpojen työläisasuntojen rakentamiseen. Tämä johtui siitä, että vuosisadan alussa maassa oli pyritty hävittämään teollisuuskaupunkeihin muodostuneita slummeja.²⁹⁸ Julkinen hallinto pyrki tuottamaan hinta- ja laatusuhteeltaan hyviä matalan asukastiheyden mökkiasumista esikaupunkialueella. Luonnollisesti tämä sopi hyvin puutarhakaupunkiliikkeelle, sillä Letchworth oli tullut kuuluisaksi juuri kyseenomaisesta rakentamisesta.²⁹⁹

Richards kuvailee puutarhakaupunkeja taiteeksi, joka on hyvin kehitetty, käsitelty ja kuvitettu monien kuuluisin arkkitehtien ja kaupunkisuunnittelijoiden toimesta.³⁰⁰ Näistä Richardsin kommentteista on huomattavissa puutarhakaupunkiliikkeen vahva asema 1910-luvun alussa, koska Richards ei edes näe tarpeelliseksi kuvailla sitä tarkemmin.

Richardsin mukaan Letchworthin puutarhakaupunki on kenties maailman täydellisin, taiteellisin ja tehokkain esimerkki kokonaisvaltaisesta kaupungin ja esikaupungin suunnittelusta. Letchworthin perintönä kehittyneistä puutarhaesikaupungeista Richards näkee parhaimpana esimerkkinä Hampsteadin puutarhaesikaupungin. Näistä kahdesta on opittavissa Richardsin mukaan lähes kaikki, mitä tulee tietää asutettavien järkevästä ja taiteellisesta esikaupunkien suunnittelusta. Letchworthissa ja Hampsteadissa tehdyn hyvän työn vaikutus on tehnyt itsensä tunnetuksi koko sivistyneessä maailmassa, joten sen esimerkkiä

²⁹⁶ Buder 1990, 101.

²⁹⁷ Buder 1990, 106.

²⁹⁸ Buder 1990, 112.

²⁹⁹ Buder 1990, 114.

³⁰⁰ Richards 1914, 361.

tulee noudattaa Kalkutassa kaikin keinoin.³⁰¹

Richards arvioi, että Kalkutasta tuskin koskaan tulee puutarhakaupunkia, mutta puutarhaesikaupungit sopisivat Kalkuttaan hänen mielestään mitä suurimmassa määrin. Richards suosittelee CIT:n jäsenille Howardin kuuluisan teoksen (*“Garden Cities of Tomorrow”*) lukemista kuten myös puutarhakaupunkiyhdistyksen silloisen sihteerin E.G. Culpinin *“The Garden City Movement up to date”* -teosta, jossa määritellään Richardsin mukaan puutarhakaupunkien ja puutarhaesikaupunkien erot.³⁰²

Pysyville, keskiluokkaisille puutarhaesikaupunkialueille ei saisi Richardsin mukaan rakentaa yli 20 omakotitaloa hehtaaria kohden. Tämänkaltaiset asuinalueet tuottaisivat Richardsin mukaan hyvät vuokratuotot omistajilleen, idyllisen ja terveen ympäristön, matalat kuolleisuuslukemat ja loistavan jälkikasvun niiden asukkaille. Puutarhakaupunkeja ja puutarhaesikaupunkeja koskevassa kirjallisuudessa on Richardsin mukaan kerrottu tarvittavat yksityiskohdat hyvän kaupungin rakentamisesta. Kalkutassa on laajoja alueita, jotka tulisi muuttaa keskiluokan esikaupunkialueiksi, joille olisi sallittua rakentaa 25-35 omakotitaloa hehtaaria kohden. Mutta noin 75% Kalkutan väestöstä kuuluu köyhään työläisväestöön (*coolie*), joiden asuinalueille tulisi sallia rakentaa maksimissaan 50 asuintaloa hehtaaria kohden.³⁰³

³⁰¹ Richards 1914, 361.

³⁰² Richards 1914, 361.

³⁰³ Richards 1914, 370.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Richardsin raportin linjaukset olivat hyvin samassa linjassa länsimaissa 1800-luvulta asti toteutettuihin kaupunkien uudistushankkeisiin ja ajan kaupunkisuunnittelun trendeihin. Richards esitti tärkeimpänä korjauskeinona kaupungin ongelmiin kaupunkiympäristön muokkausta. 1900-luvun alussa uskottiin edelleen, että muuttamalla ihmisten elinympäristöä, voitiin muuttaa ihmisten elintapoja sekä vaikuttaa heidän fyysiseen ja henkiseen kehitykseensä. Richards esitti kaupunkiympäristöön muutoksena massiivista Kalkutan liikenteen ja keskustan muutosta. Koska kaupungin katuverkko oli Richardsin mielestä hallitsematon, hän ehdotti suurten pääkatujen rakentamista kaupungin keskustasta kohti sen äärialueita. Näiden pääkatujen tuli läpäistä äärimmäisen tiivisti rakennetut köyhien intialaistyöläisten slummialueet. Richards esitti, että näiden katujen vaikutuksesta kaupungin terveystilanne ja kaupankäynti parantuisivat merkittävästi. Suuret kadut mahdollistaisivat liikenteen sujuvan virtauksen ja samalla puhdistavan valon ja ilman tunkeutumisen ahtaisiin slummeihin. Suurten pääkatujen ja uuden julkisen liikenteen avulla keskustan purettujen slummien asukkaat voisivat muuttaa Kalkutan tilaville, uusille esikaupunkialueille. Näiden esikaupunkien suunnittelu ja hallinnointi olivat Richardsin raportin pääpointteja.

Kaikki edellä mainitut Richardsin toimenpiteet vaativat hänen mukaansa asemakaavan luomista Kalkuttaan. Jotta asemakaava voitaisiin ottaa käytäntöön, tulisi Richardsin palkkaaman CIT:n valtaoikeuksia lisätä käytännössä autoritaarisiksi. Richards ei uskonut Kalkutan kaltaisessa "takapajuisessa" kaupungissa muiden hallintamuotojen toimivan. Richardsin asemakaavalle oli erityistä sen äärimmillen viety joustamattomuus. Hänen mukaansa asemakaavassa tuli määritellä kaikkien kaupungin nykyisten ja tulevien katujen, tonttien ja rakennusten sijainti ja muoto. Käytännössä kaupungissa ei saisi harjoittaa mitään rakennustoimintaa ilman asemakaavasta vastaavan viranomaisen, CIT:n, ennakkohyväksyntää. Erityisen joustamattomaksi Richardsin esittämän asemakaavan teki siinä esitetty ajatus pysyvistä alueista. Sen lisäksi, että kaupungissa ei saanut rakentaa mitään ilman CIT:n hyväksyntää, ei asemakaavassa päätettyjä alueita ja rakennuksia saisi muuttaa millään tavoin. Ainoa jouston mahdollisuus oli se, että asemakaavaa voitiin Richardsin mukaan muuttaa parin vuosikymmenen välein. Nämä vaatimukset osoittautuivat ylivoimaisiksi toteuttaa kaupungissa, jossa ei ollut olemassa edes yksinkertaista, rakentamista koskevaa lainsäädäntöä, ja jos sitä oli, niin sitä ei noudatettu käytännön tasolla lainkaan. Richardsin esittämät muutokset olivat yksinkertaisesti liian suuria.

6.1 Avoin kaupunkitila ja aikakauden kaupunkisuunnittelun trendit

Tässä tutkimuksessa olen tarkastellut Richardsin raporttia ja siinä esitettyjä toimenpiteitä erityisesti avoimen kaupunkitilan näkökulmasta. Richards itse ei määritellyt avoimeksi tilaksi kuin julkiset aukiot, puistot ja puutarhat. Nykypäivän avointa kaupunkitilaa koskevissa typologioissa on määritelty avoin kaupunkitila esimerkiksi sen muodon ja mittakaavan mukaan. Olen tässä tutkielmassa tutkinut Richardsin raportin avoimien tilojen muotoa pääasiassa Stanleyen et al. määrittämien harmaan, vihreän ja harmaanvihreän avoimen kaupunkitilan käsitteiden kautta. Avointen tilojen suurusluokkaa olen tutkinut samaisen Stanleyen et al. esittämän mittakaavan määrittelyn mukaan, jossa avoimet tilat jaetaan kaupungin laajuiseen, naapuruston laajuiseen ja yksittäisen rakennuksen laajuiseen.³⁰⁴ Välttääkseni mahdollista nykypäivän ilmiöiden ja käsitteiden projisoimista sadan vuoden päähän ja täysin erilaiseen kontekstiin, olen soveltanut edellä mainittuja avoimen tilan käsitteitä ja typologioita sen mukaan, miten ne sopivat Richardsin raportin aikaisen Kalkutan kontekstiin. Selkeimmät Richardsin raporttiin vaikuttaneet länsimaalaiset kaupunkisuunnittelun trendit olivat kaunis kaupunki -liike ja puutarhakaupunkiliike.

Tarkastelemalla 1900-luvun alun länsimaista kaupunkisuunnittelua olen pyrkinyt selvittämään, olivatko Richardsin esittämät keinot ja ajatukset Kalkutan kaupunkisuunnittelusta linjassa muun länsimaalaisen kaupunkisuunnittelun kanssa. Olen keskittynyt länsimaiseen näkökulmaan kaupunkisuunnittelussa, koska muunlaisesta kaupunkisuunnittelusta ei kyseiseltä ajanjaksolta saatavillani ollut lähteitä, saati tutkimuskirjallisuutta.

6.2 Kaunis kaupunki -liike

Vaikka Richards ei raportissaan mainitse nimeltä Kaunis kaupunki-liikettä, on sen vaikutus selvästi nähtävissä hänen suunnitelmissaan. Erityisesti Richardsin raportissa tulee esiin liikkeen kuuluisimman ilmentymän, Daniel Burnhamin ja Edward Bennettin vuonna 1909 suunnitteleman Chicagon asemakaavan, vaikutus. Richards esittää raportissaan, että kyseisen asemakaavan tyyli ja toteuttamiskeinot sopisivat erinomaisesti Kalkutan keskustan uudistamiseen. Chicagon asemakaavassa suosittiin leveitä, kaupungin keskustasta säteileviä puisto- ja kävelykatuja, sekä suuria julkisia puistoalueita. Näiden ajateltiin yhdessä mahdollistavan sujuvan liikenteen ja kehittävät elinolosuhteet kaupungin asukkaille. Puistokatujen ja julkisten puistojen tuli parantaa kaupunkilaisten terveyttä tarjoamalla ilmaa ja valoa heidän elämäänsä. Chicagon asemakaavan toimeenpanossa suosittiin hyvin voimakasta julkisen vallan kontrollia rakentamiseen, mikä näkyi siinä, että

³⁰⁴ Stanley et al. 2012, 1093-1095.

alempien yhteiskuntaluokkien chicagolaisia ei otettu mitenkään huomioon uudistuksissa. Chicagon asemakaava sai voimakasta kannatusta kaupungin ylä- ja keskiluokalta. Tämänkaltainen alempien luokkien sivuuttaminen oli ajan kaupunkisuunnittelulle hyvin tyypillistä, sillä insinöörit, arkkitehdit ja kaupunkisuunnittelijat pitivät itseään asiantuntijoina, jotka pystyivät korkean koulutuksensa ja ammattitaitonsa johdosta tekemään objektiivisia ja rationaalisia päätöksiä yhteisen hyvän nimissä. Richardsin mukaan erityisesti Chicagolla on ollut samankaltaisia ongelmia kuin Kalkutalla, ja se on selviytynyt niistä esimerkillisesti juuri infrastruktuuriin panostamalla. Richards argumentoikin voimakkaasti raportissaan sen puolesta, että Kalkutassa ryhdyttäisiin Chicagoa vastaaviin toimiin. Koska Chicagon kaupunkisuunnitelmaa innoittivat Hausmannin suunnittelemat Pariisin uudistukset, vaikuttivat ne myös välillisesti Richardsin suunnitelmiin Kalkutassa. Lisäksi Richards arvosti ja hyödynsi Hausmannin näkemyksiä myös suoraan, korostaen niitä erinomaisen kaupunkisuunnittelun ja uudistusten toimeenpanon esimerkkeinä.

6.3 Puutarhaesikaupungit

Länsimaisessa kaupunkisuunnittelussa uskottiin vahvasti, että liikenteen parantuessa suurten pääkatujen rakentamisen myötä keskustan asukkaat muuttavat esikaupunkeihin parempien elinolojen toivossa. Osaltaan näin tapahtuikin, nimittäin keskiluokkaiset ja vaurastuneet työläiset muuttivatkin esikaupunkeihin, mutta köyhimmät ihmiset jäivät edelleen kaupungin keskustan ahtaisiin slummeihin asumaan. Esikaupunkien kehittämisessä Richards suosii puutarhaesikaupunkeja. 1800-luvun lopulla perustettu puutarhakaupunkiliike nautti 1910-luvun alussa suurta suosiota länsimaisessa kaupunkisuunnittelussa. Perustettuaan ensimmäisen puutarhakaupungin Englannin Letchworthiin vuonna 1904, puutarhakaupunkiliike alkoi lobbata voimakkaasti puutarhaesikaupunkeja ratkaisuksi nopeasti kasvavien länsimaisten kaupunkien asuntopulaan. Ensimmäinen puutarhaesikaupunki perustettiin Lontoon Hampsteadiin vuonna 1906. Richards korostaa raportissaan Letchworthin ja Hampsteadin yliveritaisuutta muihin kaupunkeihin nähden, ja toivoo, että Kalkutta tunnettaisiin tulevaisuudessa puutarhojen kaupunkina. Erityisesti puutarhaesikaupungit soveltuisivat Richardsin mukaan hyvin Kalkutan kontekstiin. Richards oli selvästi vaikuttunut puutarhakaupunkiajattelusta, mitä kuvaa myös hänen liittymisensä GCTPA:han juuri ennen Kalkuttaan saapumistaan. Puutarhakaupungit olivat erittäin suosittuja länsimaisissa kaupunkisuunnittelupiireissä Richardsin raportin laatimishetkellä, ja se näkyikin vahvasti hänen argumentoinnissaan.

Kalkutta erosi Richardsin mukaan länsimaalaisista kaupungeista siinä, että siellä ei ollut juuri minkäänlaista perinnettä rakennuslainsäädännössä. Kalkutassa oli 1900-luvun alussa paikallisia rakentamista määrittäviä säädöksiä, mutta niitä ei käytännössä noudatettu lainkaan. Richards arvostelee toistuvasti Kalkutan

lainsäädäntöä alkeelliseksi ja toimenpanoltaan heikoksi. Hän esittää raportissaan, että CIT:n valtaa tulisi lisätä voimakkaasti niin rakennussäädösten laatimisessa kuin niiden valvonnassakin. Muutoin Richards ei näe Kalkutan kehittämisessä eroja länsimaisiin kaupunkeihin, vaikka voidaankin väittää, että trooppinen suurelle suoalueelle ja erilaiseen historiaan syntynyt aasialainen suurkaupunki oli hyvin monessa suhteessa erilainen kuin esimerkiksi lauhkean tai lämpimän vyöhykkeen eurooppalaiset kaupungit.

6.4 Viranomaisten kontrolli

Richardsin raportti edusti 1900-luvun alun tavanomaista viranomaisten suhtautumista kaupunkien kehittämiseen. Siinä keskityttiin ylhäältä käsin suunnattuun alamaisten käskyttämiseen ja kouluttamiseen. Tämänkaltaisen alamaisiin kohdistettu julkinen vallankäyttö korostuu voimakkaasti olemassa olevassa tutkimuskirjallisuudessa. Laajeneva brittiläinen virkamiehistö ajatteli, etteivät kaupungin asukkaat tiedä omaa parastaan, joten heitä on koulutettava ja ohjattava oikeanlaiseen asumiseen ja elämäntapoihin. Kaoottiseen ja kansallismieliseen kuohuntaan taipuvaan miljoonakaupunkiin oli saatava järjestystä ja tiukempaa sosiaalista kontrollia. Kaupungin kehittämisellä pyrittiin myös parantamaan Kalkutan mainetta terveydelle vaarallisena ja muutoinkin arvaamattomana asuinpaikkana. Richards tuo raportissaan vahvasti esiin sitä, että liikennettä ja kaupunkiympäristöä kehittämällä voidaan parantaa brittiläisten yritysten menestymismahdollisuuksia. Taloudellisten olosuhteiden parantumisesta johtuen myös yksityisen sektorin tulee osallistua niistä aiheutuviin kustannuksiin sekä alistua CIT:n auktoriteetin alle. Julkisen kontrollin tuli täten ulottua kaikille Kalkutan kaupungin osa-alueille. Hän esittää muun muassa yksityisen sektorin toiminnan voimakkaampaa verottamista ja suoraa julkista kontrollia. Esimerkiksi yksityinen raitiovaunuyritys tuli Richardsin mukaan siirtää suoraan CIT:n hallintaan, jotta julkinen liikenne saataisiin yhdenmukaiseksi uuden katuverkon kanssa. Voidaankin väittää, että Richardsin raportin aikaansaamat vähäiset vaikutukset johtuivat osaltaan siitä, että sen tavoitteet olivat ristiriidassa brittiläisen talouselämän ja paikallisen eliitin kanssa.

6.5 Harmaa kaupunkitila Kalkutassa

Richardsin raportissa käsitellyt harmaita avoimia kaupunkitiloja ovat kadut ja aukiot. Leveiden pääkatujen puolesta argumentoiminen on Richardsin raportin ydinasioita, johon hän käyttääkin valtaosan raportistaan. Lähes kaikkien Kalkutan ongelmien korjaaminen lähtee hänen mukaansa toimivasta katuverkosta. Kadut tuottavat Richardsin mukaan talouskasvua liikenteen virtauksen parantuessa, parantavat turvallisuutta niiden tuoman lisätilan muodossa ja mahdollistavat sairauksia ehkäisevän valon ja ilmanvaihdon kaupungin sisällä. Kadut ovat myös uudelleenasettamisen väline, koska ihmiset voivat niiden kautta kulkea

esikaupungeista keskustaan ja takaisin. Lisäksi kadut ovat Richardsille väline kaupungin estetiikan kehittämiseksi kohti siirtomaahallintoa tukevaa monumentaalisuutta. Katujen avulla Richards toivoi kykenevänsä luomaan väljempiä asuinalueita myös Kalkutan keskustan alueelle, mikä osaltaan tarjoaisi asukkaille lisää tilaa elämäänsä. Chicagon asemakaavasta, Richardsin raportista ja sen sisältämistä lukuisista viittauksista kaupunkisuunnitteluauktoriteetteihin voidaan väittää, että kadut olivat erittäin tärkeässä asemassa monipuolisuutensa takia 1900-luvun länsimaisessa kaupunkisuunnittelussa.

Aukiot ovat Stanley et al. mukaan päällystettyjä harmaita tiloja.³⁰⁵ Richardsin raportissa aukioita ei määritellä kovinkaan tarkasti, mutta ne mainitaan raportin eri osissa. Tärkeimpänä on Richardsin mukaan koko kaupungin keskus, Dalhousie-aukio, jonka läheisyydessä sijaitsevat tärkeimmät eurooppalaiset hallintorakennukset ja talouselämän konttorit. Raportista on luettavissa, että aukiot ovat Richardsille sekoitus harmaita, päällystettyjä tiloja ja vihreitä, puutarhamaisia tiloja. Vaikka hän ei niitä selkeästi määrittele, ovat ne kuitenkin selvästi tiiviille rakennuskannalle vastakkaisia avoimia tiloja. Ne toimivat Richardsille erityisesti liikenteen ja kaupan solmukohtina sekä avoimen kaupunkitilan mahdollistajina, ja erityisesti ensimmäinen näistä soveltuu Dalhousie-aukioon. Ne soveltuvat hänen mukaansa myös monumentaalisen, "oikeanlaisen" (lue eurooppalaisen) estetiikan välittämisen tiloiksi. Hän korostaa raporttinsa loppupuolella estetiikan, arkkitehtuurin ja insinööritaidon välistä yhteistyötä. Parhaiten tämä on yhdistynyt Richardsin mukaan Haussmannin Pariisin koristeellisissa ja käytännöllisissä silloissa ja aukioissa. Aukioiden voidaan nähdä edustavan Richardsille julkisen vallan alleviivaamiseen hyvin soveltuvia näyttämöitä. Aukioiden ympärille hän haluaa sijoittaa suuret ja vaikuttavat julkiset hallintorakennukset ja näkyvät vallan symbolit, kuten patsaat ja palatsit. Tämä on ollut kautta historian hyvin tyyppillinen aukioiden käyttötapa, ja imperialistisen Kalkutan tapauksessa se erityisesti korostuu.

Pienemmän mittakaavan aukioiksi Richards määrittelee asuinkorttelien sisäpihat. Raportissaan hän korostaa slummikorjausmetodin yhteydessä, että tarjoamalla pieniä aukioita ja sisäpihoja tiiviimmän rakennuskannan asuinkortteleihin luodaan sekä turvallisempia leikkialueita Kalkutan lapsille, että sopivia ajanviettoalueita aikuisille. Richards viittaa Ison-Britannian Birminghamin kaupungin sisäpihoista saatuihin hyviin tuloksiin. Hän uskookin, että Birminghamin uudistukset olisivat suoraan vietävissä Kalkutan kontekstiin.

³⁰⁵ Stanley et al. 2012, 1100.

6.6 Vihreät tilat

Vihreistä avoimista tiloista Richards käsittelee erityisesti puistoja ja puutarhoja. Richards toivoo raportissaan, että Kalkutan ahtaiden pohjoisosien asukkailla olisi pääsy suuriin julkisiin puistoihin ja puutarhoihin. Näiden avulla kaupunkiin voitaisiin tuoda puhdasta ilmaa, parantavia auringonsäteitä ja kipeästi kaivattua avointa, luonnonmukaista tilaa. Kaupungista löytyy keskuspuisto, Maidan, joka on valitettavasti saavutettavissa vain neljäsosalle kaupungin väestöstä. Juuri tämän takia pohjoinen Kalkutta tarvitsi Richardsin mukaan omat pienemmät tai suuremmat puistot ja puutarhat. Puistojen korostunutta merkitystä Richardsin raportissa selittää 1800-puolivälistä eteenpäin länsimaissa vaikuttanut puistoliiike, sekä 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä suosiota saavuttanut kaunis kaupunki -liike.

Puutarhat ovat puistoja pienempiä vihreitä tiloja, ja ne soveltuisivat Richardsin mukaan erityisesti Kalkutan esikaupunkialueille rakennettavien omakotitalojen ja rivitalojen yhteyteen. Kuten on aiemmin todettu, runsailla puutarhoilla varustetut puutarhaesikaupungit ovat Richardsin eniten suosima esikaupunkien muoto. Kalkutasta ja sen lähialueilta löytyi myös suurempia puutarhoja, kuten eteläisen Kalkutan eläintieteellinen puutarha ja joen vastarannan kasvitieteellinen puutarha. Näistä tosin vain eläintieteellinen puutarha oli Kalkutan asukkaille helposti saavutettavissa.

Puistot ja puutarhat mahdollistivat Richardsin mukaan yleisen terveydentilan ja terveiden elintapojen parantumista kaikissa maailman kaupungeissa. Ne soveltuivat Richardsin mielestä hyvin Kalkutan trooppiseen ilmastoon, jossa kasvillisuus kukoisti vuoden ympäri. Lisäksi puut ja istutukset tarjosivat suojaa kuumalta tropiikin auringolta, sekä hengähdyspaikkaa ahtaassa ja kiireisessä kaupungissa. Kuten muutkin avoimet tilat, vihreät tilat vähensivät Richardsin mukaan kaupungin ahtautta, mikä edelleen hidasti kulkutautien jatkuvaa leviämistä. Terveystieteiden ja lääketieteen näkökulma kaupunkien kehittämisessä oli voimakkaassa kasvussa yleisesti 1900-luvun alun eurooppalaisessa kaupunkisuunnittelussa.

Harmaa ja vihreä kaupunkitila kohtasivat Richardsin raportissa useissa kohdissa, erityisesti hänen suosittelmissaan puistokaduissa ja puutarhaesikaupungeissa. Richardsin puistokaduissa harmaa, päällystetty tie kohtasi vihreät istutukset ja palmurivistöt. Richardsin mukaan kaupungin pääkadut tuli asettaa yleisimpien tuulensuuntien mukaisiksi, jotta kaupunkiin virtaisi ympäri vuoden tuoretta, puhdasta ilmaa. Puistokatujen avoimuus toisi myös lisää auringonvaloa kaupungin ahtaille asuinalueille. Näiden syiden johdosta Richards ilmaisi leveiden puistokatujen olevan paras terveydenhuollon uudistus, joka Kalkuttaan voitaisiin saada. Avoimet ja leveät puistokatut lisäksi mahdollistivat hänen mukaansa kevyen liikenteen ja ajoneuvojen erottamisen toisistaan, mikä lisäisi suuresti liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Puutarhaesikaupungeissa vihreät puutarhat kohtasivat harmaat kadut. Richardsin mukaan kaikki tarpeellinen niiden erinomaisuudesta oli jo sanottu ajan kaupunkisuunnittelun kirjallisuudessa, joten hän ei niitä tarkemmin erittele. Richards keskittyykin korostamaan niiden yleistä erinomaisuutta, ja vetoaa CIT:n jäseniä lukemaan Howardin *Garden Cities of Tomorrow* -teoksen.

6.7 Slummit suljettuina tiloina

Tässä tutkielman pääpaino on ollut avoimen kaupunkitilan käsittelyssä. Avoimeen kaupunkitilaan kuulumattomat alueet ovat luonnollisesti suljettua kaupunkitilaa. Tarkemmin sanottuna kaupungin rakennukset. Tässä tutkielmassa on niitä käsitelty lähinnä slummiasuinalueiden kautta, koska Richards korostaa raportissaan niiden huonoja puolia hyvin voimakkaasti. Jos avoimella kaupunkitilalla voidaan vähentää kaupungin terveysongelmia, sekä parantaa järjestystä ja kehittää asukkaiden ominaisuuksia, niin vastaavasti suljetuilla ja ahtailla slummeilla heikennetään näitä osa-alueita. Richards kuvaileekin slummiasumista suurimmaksi pahuudeksi, jonka ihmiskunta on kehittänyt. Hänen mukaansa ne aiheuttavat moraalisen ja fyysisen kunnon rappeutumista, tyytymättömyyttä, eripuraa, anarkiaa, kaikenlaista paheellisuutta, kärsimystä, sairautta, kipua ja kuolemaa. Myös taudit, rikollisuus, juopottelu ja hulluus johtuvat Richardsin mukaan slummeissa asumisesta. Kaiken kaikkiaan ne riistävät asukkailtaan mahdollisuudet onnelliseen elämään. Kalkutan slummit olivat Richardsin mukaan raportin laatimishetkellä maailman tiheimmät ja suurimmat.

Slummien tilanteen helpottamiseksi Richards esitti avoimen kaupunkitilan luomisen slummien keskelle. Tämä tapahtui purkamalla osa slummeista ja rakentamalla slummialueiden läpi suuria puistokatuja. Lisäksi slummialueille tuli rakentaa pieniä aukioita ja puistoja. Kalkutan slummialueet olivat hänen mukaansa aiheutuneet vähäisistä asuinalueista ja huonoista liikenneyhteyksistä keskustan ja ympäröivien alueiden välillä. Slummien suuren mittakaavan purkamisen ja uudelleen rakentamisen ongelmana Richards piti näistä toimien myötä pahentunutta asuntopulaa. Richardsin mukaan 1800-luvun lopulla oli huomattu Lontoossa slummien purkamisen muodostaneen vain uusia slummialueita kaupungin toisiin osiin. Tämä metodi oli myös osoittautunut erittäin kalliiksi, joten Richards ei voinut senkään takia sitä suositella. Hän harmittelee raportissaan, että CIT:n nykyisillä toimintavaltuuksilla se oli ainut mahdollisuus. Tämänkin osalta hän toivoi CIT:n valtaoikeuksien lisäämistä. Slummien purkamisesta aiheutuvaa asuntopulaa ja korkeita kustannuksia välttääkseen Richards ehdotti slummikorjaus-metodia, jossa slummirakennusten omistajat veloitetaan ja ohjeistetaan CIT:n toimesta muokkaamaan kiinteistöjään asemakaavan määräysten mukaisiksi. Tämän menetelmän Richards oli omaksunut 1900-luvun alun Birminghamin slummien uudistuksista. Richards kertoo käyneensä lukuisia keskusteluja Birminghamin hankkeen suunnittelijan, J. S. Nettlefoldin, kanssa. Richardsin

ajattelussa on havaittavissa selkeää epäloogisuutta. Slummeissa asui köyhää ja muuten huono-osaista väkeä, joka parempien asuntojen puutteessa maksoi slummirakennuksien omistajille jo valmiiksi korkeita vuokria. Mikäli Richardsin suunnitelma kiinteistönomistajien velvoittamisesta kiinteistöjen korjaustöihin olisi toteutunut, olisi se hyvin luultavasti merkinnyt vuokrien tuntuva nousemista. Korjaustöiden myötä avoin tila olisi myös lisääntynyt, ja sen seurauksena asuntojen määrä vähentynyt, mikä olisi entisestään lisännyt asuntopulaa ja korottanut vuokria. Näiden toimien seuraukset suurelle osalle slummien asukkaista olisivatkin luultavasti olleet hyvin ikäviä, sillä uudet Richardsin suunnittelemaat esikaupunkialueet olisivat myös erittäin todennäköisesti olleet köyhän väestön saavuttamattomissa.

6.8 Lopuksi

Loppujen lopuksi Richardsin raportilla ei kuitenkaan ollut suurtakaan vaikutusta Kalkutan kehityksessä. Richardsin esittämät muutokset kaupunkiympäristöön, lainsäädäntöön ja asemakaavaan jäivät toteuttamatta. Yksittäistä syytä ajan kaupunkisuunnittelijoiden arvostaman raportin sivuuttamiselle ei suoranaisesti ole selvillä, mutta todennäköisiä syitä on ollut useita. Ensinnäkin, jo ennen Richardsin saapumista Kalkuttaan raportin laatimista varten, brittiläisen Intian uuden pääkaupungin rakentaminen New Delhiin oli alkanut. Tämän seurauksena Kalkutta ei luultavasti ollut enää Intian kaupunkien kehittämisessä etusijalla. Toiseksi, raportti julkaistiin samana vuonna, kun Iso-Britannia liittyi ensimmäiseen maailmansotaan. Imperiumin huomio keskittyi maailmanlaajuisessa konfliktissa selviämiseen, jolloin sen yhden siirtomaan, vaikkakin merkittävimmän, entisen pääkaupungin kehittäminen jäi vähemmälle huomiolle. Aiemmassa tutkimuskirjallisuudessa on myös arvioitu, että Richardsin olisi pitänyt olla itse toimeenpanemassa ja lobbaamassa raporttinsa näkemyksiä Kalkutassa. Richards ei kuitenkaan koskaan palannut Kalkuttaan, vaan siirtyi eteenpäin Singaporen kehitystrustin palvelukseen, vain törmätäkseen Kalkuttaa vastaaviin ongelmiin ja vastustukseen. Raportin aikaansaamat vähäiset toimenpiteet Kalkutassa saattoivat johtua osaltaan henkilökemioista. Richardsilla ei ilmeisesti ollut kovinkaan ystävälliset välit esimieheensä, CIT:n puheenjohtaja Cecil Bompasiin. Vaikka Richards arvostaa raportissa Bompasin tietämystä ja kokemusta kaupungin nykytilanteesta, hän kuitenkin arvostelee kovin sanoin Kalkutan rakennuslainsäädäntöä, jonka laatimisessa Bompas oli ollut mukana. Mutta kuten sanottua, selkeän kausaliteetin muodostaminen ei ole lähdeaineiston ja tutkimuskirjallisuuden valossa mahdollista. Toisaalta, ei se ole ollut tämän tutkimuksen tarkoituksaan.

Avointen tilojen tutkiminen osoittautui Richardsin raportin ja aikakauden kaupunkisuunnittelun osalta hedelmälliseksi. Monet Stanleyyn et al. määrittelemistä avoimen tilojen typologian osa-alueista olivat löydettävissä Richardsin raportista ja tarkastellun aikakauden länsimaisesta kaupunkisuunnittelusta. Jatkossa

olisikin mielenkiintoista selvittää, miten aikakauden kaupunkisuunnittelun trendit näkyivät siirtomaissa suuremmassa mittakaavassa.

Tulevissa tutkimuksissa olisi myös mielenkiintoista selvittää, kuunneltiin valkoisen rodun ylivaltaa korostaneella imperialismin aikakaudella missään siirtomaakaupungissa paikallisia alempia luokkia kaupunkisuunnittelun yhteydessä. Jos näin on tehty, miten se on vaikuttanut kaupunkisuunnittelun tuloksiin? Aiheeseen liittyvässä historiankirjoituksessa on painotettu valtaosalta juuri siirtomaaisäntien näkökulmaa ja ylhäältä päin suuntautuvaa vallankäyttöä. Lisäksi tutkimuskirjallisuuden perusteella paikallista kulttuuria ja lähtökohtia ei juuri huomioida, vaan lähtökohtana ovat siirtomaaisännän olosuhteet. Olisikin mielenkiintoista tutkia, onko tästä kaavasta jossakin poikettu huomioimalla siirtomaan oma kulttuuri ja lähtökohdat, ja jos on, niin mitä tästä on seurannut.

LÄHDELUETTELO

Lähteet

E.P. Richards (1914) - *The Condition. Improvement and Town Planning of the City of Calcutta and Contiguous areas. The Richards report.* Jennings and Bewley: Hertfordshire.

Muistokirjoitus (1962) - *Captain Edwin Percy Richards 1873-1961.* Proceedings of the Institution of Civil Engineers, Volume 23, Issue 3, s. 540-541.

Tutkimuskirjallisuus

Buder S. (1990) - *Visionaries and Planners: The Garden City Movement and The Modern Community.* New York: Oxford University Press.

Cain P. J. & Hopkins A.G. (2002) - *British imperialism, 1688-2000 (2nd ed.).* Harlow: Longman.

Datta P. (2013) - *How modern planning came to Calcutta,* Planning Perspectives, 28:1, 139-147.

Eisenman T. S. (2013) - *Frederick Law Olmsted, Green Infrastructure, and the Evolving City,* Journal of Planning History 12, issue 4, 287-311.

Hall P. (2014) - *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design Since 1880,* John Wiley & Sons, Incorporated.

Hardy D. (1991) - *From New Towns to Green Politics: Campaigning for Town and Country Planning 1946-1990.* London: Routledge.

Harris R. & Lewis R. (2015) - esipuhe teoksessa *The Condition. Improvement and Town Planning of the City of Calcutta and Contiguous areas. The Richards report,* Routledge, Studies in international planning history.

Home R.K. (1990) - *Town planning and garden cities in the British colonial empire 1910–1940*, Planning Perspectives, 5:1, 23-37.

Home R.K. (2016) - *British colonial civic improvement in the early twentieth century: E. P. Richards in Madras, Calcutta, and Singapore*, Planning Perspectives, 31:4, 635-644.

Howard E. (1898) - *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform*, Swan Sonnenschein & Co.

Kowsky F. (2013) - *The Best Planned City In The World: Olmsted, Vaux, And The Buffalo Park System*, Amherst: University of Massachusetts Press. Library of American Landscape.

Lenger F. (2012) - *European Cities in the Modern Era, 1850/1914*. Leiden: Brill NV, Studies in Central European Histories.

Mearns A. & Preston W. (1883) - *The Bitter Cry of Outcast London*, 4. painos. Saatavilla <https://attackingthediabol.co.uk/related/outcast.php>, viitattu 15.5.2018.

Porter A.N. toim. (1991) - *Atlas of British overseas expansion*. Routledge.

Riches C. & Palmowski J. (2016) - *Dictionary of contemporary world history 4 ed.* Oxford University Press, Saatavilla <http://www.oxfordreference.com/view/10.1093/acref/9780191802997.001.0001/acref-9780191802997-e-1938>, viitattu 17.4.2018.

Stanley B.W.; Stark B.L.; Johnston K.L. & Smith M.E. (2012) - *Urban Open Spaces in Historical Perspective: A Transdisciplinary Typology and Analysis*, Urban Geography, 33:8, 1089-1117.

Woolley H. (2003) – *Urban Open Spaces*, London: Taylor & Francis.