

HELSINGIN YLIOPISTO  
HELSINGFORS UNIVERSITET  
UNIVERSITY OF HELSINKI

## **Maisterintutkielma**

### **Kaupunkitutkimus ja -suunnittelu**

Tori, joka muutti kasvonsa –  
Porvoon torin funktiot ja niiden suhteet kaupungissa 1832–2021

Tuomas Harju

2021

Ohjaajat:  
Professori Laura Kolbe  
Apulaisprofessori Veikko Eranti

KAUPUNKITUTKIMUKSEN JA SUUNNITTELUN MAISTERIOHJELMA /

VALTIOTIETEELLINEN TIEDEKUNTA

HELSINGIN YLIOPISTO

Koulutusohjelmasta vastaava tiedekunta – Fakulteten ansvarig för programmet – Faculty responsible for the programme		Tutkinnon myöntävä tiedekunta – Fakulteten som beviljar examen – Faculty granting the degree	
Matemaattis-luonnontieteellinen tiedekunta		Valtiotieteellinen tiedekunta	
Tekijä – Författare – Author			
Tuomas Harju			
Tutkielman otsikko – Avhandlingens titel – Title of thesis			
Tori, joka muutti kasvonsa – Porvoon torin funktiot ja niiden suhteet kaupungissa 1832–2021			
Koulutusohjelma – Utbildningsprogram – Study programme			
Kaupunkitutkimuksen ja -suunnittelun maisteriohjelma			
Tutkielman taso – Avhandlingens nivå – Level of the thesis Pro gradu -tutkielma	Aika – Datum – Date Joulukuu 2021	Sivumäärä – Sidoantal – Number of pages 76	
Tiivistelmä – Referat – Abstract			
<p>Julkinen tila on kaupungissa keskeinen tekijä ja tori on julkisista tiloista leimallisim. Historiallisesti torien merkitys kaupungissa on suuri ja vaihdellut historian aikana. Tori on mielenkiintoinen keskus kaupungissa: dynaaminen ja eläväinen torikaupan aikoina, hiljainen ja autio niiden ulkopuolella. Julkisten tilojen monipuolistuminen on asettanut torit asemaan, jossa ne eivät enää ole ensisijainen kokoontumispaikka. Tori elää kaupungin mukana ja saa kehityksen tuloksena uusia funktioita.</p> <p>Tutkimus selvittää näitä käyttötarkoitusten muutoksia käyttäen tapausesimerkinä Porvoon toria 1832–2021. Tutkimus on saanut alkunsa Porvoon kaupungin keskustakehittämissuunnitelmasta, johon liittyy tutkimuksen tekijä laati toriympäristön historiaselvityksen vuonna 2020.</p> <p>Tutkimuksen metodina on temaattinen tarkastelu, joka torin historiallisia vaiheita vertaamalla ja yhteiskunnalliseen kontekstiin asettamalla vastaa kysymykseen, kuinka torin muuttuvat funktiot ovat vaikuttaneet sen rooliin kaupungissa. Lähdeaineisto koostuu arkistolähteistä, valokuvista, sanomalehtijulkaisuista täydennettynä toriyrittäjien haastattelulla. Kirjallisuus hyödyntää erityisesti julkisen tilan piirteitä sekä Porvoon historiaa selvittäneitä teoksia.</p> <p>Tutkimuksen teoreettinen viitekehys soveltaa Lefebvren tilan tuotannon teoriaa korostamalla ihmisen oikeutta kaupunkiin ja toria kaupunkilaisten arjen tilana. Teoria tarjoaa perustan kaupunkisuunnittelun historiassa tehtyjen arvovalintojen tutkimiseen. Tutkimus teoretisoi myös tilaa suhteellisenä käsitteenä ja tarkastelee paikan merkitystä kaupungissa siihen liitettyjen mielikuvien avulla.</p> <p>Tutkimus jakaa torin neljään toiminnalliseen funktioon, jotka ovat tulleet torille eri aikoina, mutta ovat kaikki läsnä nykyisin. Ensimmäinen funktio, torikauppa on pitkään hiipuneenakin yhä elävä torin käyttötarkoitus. Toinen funktio on torin symbolisesti merkittävä edustusrooli. Se näkyy paitsi torin varrelle sijoittuneissa instituutioissa myös torin ajoittain korostuvassa roolissa kansalaisaktiivisuuden näytämönä. Kolmas funktio on kaupungin keskeisenä liikennealueena toimiminen. Keskeinen sijainti on tuonut torille linja-auto- ja taksiasemat, jotka ovat merkittävästi muokanneet torikuvaa 1930-luvulta tähän päivään. Neljäs funktio on tapahtumapaikka, joka liittyy kaupunkikeskustojen kehittämisen trendiin. Tori tarjoaa puitteet niin perinteisten kuin uusien kaupunkitapahtumien paikkana.</p> <p>Lisäksi tutkimus vertaa Porvoon toria kolmeen muuhun suomalaiskaupungin samanikäiseen toriin ja niiden historiaan. Torien taustojen analysointi selvittää, miksi ne ovat kehittyneet eri tavoin ja asettaa Porvoon torin historian laajempaan yhteiskunnalliseen kontekstiin.</p>			
Avainsanat – Nyckelord – Keywords			
kaupunkitutkimus, kaupunkihistoria, kaupunkisosiologia, tori, julkinen tila, Porvoon			
Säilytyspaikka – Förvaringställe – Where deposited			
Helsingin yliopiston sähköinen tietokanta E-thesis/HELDA			
Muita tietoja – Övriga uppgifter – Additional information			
--			

# Sisällys

1. Johdanto .....	5
1.1 Lähikuvassa Porvoo .....	7
1.2 Tapausesimerkki Porvoon tori 1832 – 2021 .....	8
1.3 Tutkimuksen tavoitteet, teoria ja menetelmät .....	11
1.4 Työn rakenne ja tutkimusaineisto .....	12
2 Kaupankäyntifunktio: tori arjen näyttämönä .....	15
2.1 Torikauppiaiden ja asiakkaiden määrän vähentyminen .....	19
2.2 Markkinat – kun kauppa valtaa kadut .....	22
3 Edustusfunktio: kaupungin vallankäyttäjät torilla ja sen laidalla .....	25
3.1 Porvarillista edustavuutta – puistot, liike-elämä, kulttuuri .....	29
3.2 Kaupungintalo – julkisen vallan ankkuri .....	34
3.3 Purkamista ja suojelua – aikansa ihanteet edustettuina kaupunkisuunnittelussa ..	37
4 Liikennefunktio: tori kaupungin sydämessä .....	42
4.1 Linja-autot mullistivat torin .....	43
4.2 Voimakasta kasvua ja kasvukipuja .....	49
5 Tapahtumafunktio: torilla tavataan .....	53
5.1 Tori historian käännekohtissa – mielenosoituksista kaupunkifestivaaleihin .....	53
5.2 Arjen kohtaamisia torilla – torikahvilat ja matkailijat .....	60
6 Torien historia niiden kehityksen muokkaajana – Porvoon tori kansallisessa kontekstissaan .....	63
7 Johtopäätökset ja yhteenveto.....	67

Lähteet ja kirjallisuus .....72

# 1. Johdanto

Julkinen tila on kaupungissa keskeinen tekijä ja tori on julkisista tiloista leimallisin. Kaupunkitilan kaksi peruselementtiä ovat liikkumiselle varatut tilat ja kokemiselle varatut tilat. Kadut edustavat kävelyn mukaista liikettä ja torit aluetta, jonka voi silmillä katselemalla havaita.<sup>1</sup> Niin kauan kuin on ollut kaupunkeja, on niiden parhailla paikoilla sijainnut toreja. Antiikin Kreikassa tori eli agora oli kaupungin taloudellinen, hallinnollinen ja sosiaalinen keskus. Antiikin perintönä eurooppalaisissa kaupungeissa julkinen tila on historiallisesti ollut kaupunkilaisille paitsi osa arkista elämää, myös kaupungin ydin.<sup>2</sup>

Torit ovat muodoltaan tyypillisesti suorakulmaisia ja läpimitaltaan harvoin yli satametrisiä. Tämä juontaa sosiaalisen näkökentän mitoista, sillä ihminen havaitsee toisen ihmisen liikkeen noin sataan metriin saakka. noin viidenkymmenen metrin päästä voi tunnistaa tutun henkilön, mutta vasta kahdenkymmenenviiden metrin etäisyydeltä ihminen tunnistaa kasvojen ilmeitä ja eleitä. Tyypillinen tori, mitoiltaan noin 100 x 70 metriä, yhdistää näkökentän parhaat puolet tarjoamalla yleiskuvan torin reunalta ja yksityiskohtaisen maiseman sen keskeltä.<sup>3</sup> Porvoon tori asettuu kutakuinkin näihin mittasuhteisiin. Toreja on Suomessa Lars Sonckin (1870–1956) ajoista lähtien toisaalta kritisoitu ylipäättään liian suuriksi ja avoimiksi. Toisena tyypillisenä kritiikin kohteena on ollut ennen kaikkea torin arkkitehtuuri kaupunkikuvassa.<sup>4</sup>

Torien merkitys kaupungissa on suuri ja vaihdellut historian aikana. Se elää kaupungin mukana ja saa kehityksen tuloksena uusia käyttötarkoituksia. Viime vuosina toreja on suomalaiskaupungeissa uudistettu voimakkaasti ja niille on rakennettu niin väliaikaisia kuin pysyviäkin rakennelmia. Julkisten tilojen monipuolistuminen kaupungissa on asettanut torit asemaan, jossa ne eivät ole ensisijainen kokoontumispaikka. Uudistukset nähdään siten tarpeellisina, jollei välttämättöminä.

Uutisotsikot porvooolaisesta lehdestä lokakuulta 2021 kertovat paljon torin uudistuksesta ja siihen liittyvistä mielipiteistä.

---

<sup>1</sup> Gehl 2010, 32.

<sup>2</sup> Webb 1990, 20; 24.

<sup>3</sup> Gehl 2010, 38.

<sup>4</sup> Nikula 1983, 17; Kopomaa 1997, 57.

*”Mieli­pidekirjoitus: Tori jokirantaan ja siitä Porvoon veto­voimainen olohuone”<sup>5</sup>*

*”Lukijalta: Porvoon tori on meillä perintönä”<sup>6</sup>*

Porvoon tori on kokoluokaltaan varsin tyypillinen muihin empireajan suomalaisiin toreihin verrattuna. Turun palon vuonna 1828 jälkeen Engelin kaupunkiin suunnittelema uusi asemakaava tuli malliksi muiden kaupunkien empireakaavoihin. Niillä oli kaupunkirakenteen väljentämisen lisäksi myös paloturvallisuuden funktio.<sup>7</sup>

Tori on ollut kaupan paikka sen alkuajoista tähän päivään saakka. Kaupungin porvarit muokkasivat paljasta toria edustavammaksi ja torille sijoittui kaupungin merkittävimpiä julkisia rakennuksia ja liiketaloja. Kaupunki antoi torille uuden käyttötarkoituksen, liikenneympäristönä toimimisen, mikä muokkasi sen ulkomuotoa merkittävästi. Tori on kaupungin perinteisin kohtaamis- ja tapahtumapaikka.

Tori on mielenkiintoinen keskus kaupungissa: dynaaminen ja eläväinen torikaupan aikoina ja autio ja hiljainen niiden ulkopuolella. Torilla toistuu näin kiertokulku kuhisevasta keskuksesta syrjäiseen marginaaliin päivän ja vuodenaikojen kiertokulun mukaan.<sup>8</sup>

Pasi Mäenpää määrittelee julkisen tilan ”tilallisesti ja sosiaalisesti järjestäytyneeksi ja esille pannuksi, sekä siten kaikkien tavoittamaksi yhteiskunnalliseksi tilaksi”.<sup>9</sup> Ihmisen kokoisesta kaupunkisuunnittelusta kirjoittanut tanskalainen arkkitehti Jan Gehl (1936–) taas muistuttaa, että julkinen tila on paikka, jossa ihmiset eri yhteiskuntaluokista ikään, tulotasoon tai taustaan katsomatta näkevät ja kohtaavat arjen askareissaan. Nämä kasvokkain tapahtuvat kohtaamiset lisäävät ihmisten ymmärrystä yhteiskunnan jäsenistä.<sup>10</sup>

---

<sup>5</sup> Uusimaa 9.10.2021 ”Mieli­pidekirjoitus: Tori jokirantaan ja siitä Porvoon veto­voimainen olohuone”.

<sup>6</sup> Uusimaa 14.10.2021 ”Lukijalta: Porvoon tori on meillä perintönä”.

<sup>7</sup> Lilius 1985, 30–31.

<sup>8</sup> Kopomaa 1997.

<sup>9</sup> Mäenpää 2005, 35.

<sup>10</sup> Gehl 2010, 28.

## 1.1 Lähikuvassa Porvoo

Porvoo on noin 50 000 asukkaan kaupunki itäisen Uudenmaan rannikolla. Porvoo on kaksikielinen kaupunki, hieman alle kaksi kolmasosaa asukkaista on suomenkielisiä, mutta merkittävä osuus on ruotsinkielisiä. Historiallisesti kaupunki oli enemmistöltään ruotsinkielinen 1960-luvulle asti. Porvoon maalaiskunta yhdistyi kaupunkiin 1997 ja keskustaaajamassa asuu nykyisin noin 38 000 ihmistä.

Porvoo on yksi Suomen kuudesta keskiaikaisesta kaupungista yhdessä Turun, Naantalin, Rauman, Ulvilan ja nykyisin Venäjän alueella sijaitsevan Viipurin kanssa. Porvoo on perustettu 1300-luvulla Porvoonjoen itärannalle, jossa sijaitsee yhä niin sanottu vanha Porvoo. Kaupunki oli merkittävä kauppapaikka Uudenmaan ja itäisen Hämeen asukkaille, mutta kaupungin tärkein kauppakumppani oli Tallinna Suomenlahden vastarannalla. Kaupungin keskiaikainen asemakaava on yhä olemassa sen kapeilla kujilla, mutta tuomiokirkkoa lukuunottamatta nykyiset rakennukset ovat tulipalojen seurauksena 1800-luvulta.<sup>11</sup>

Porvoo sijaitsee viisikymmentä kilometriä Helsingistä itään ja kaupunkien välinen dynamiikka näkyy niiden historiassa. Porvoo menetti lyhyeksi aikaa kaupunkioikeutensa Helsingin perustamisen johdosta 1550. Helsingin tultua suuriruhtinaskunnan pääkaupungiksi 1812 minkä lisäksi myöhemmin tapahtuneiden taloudellisten ja liikenteellisten uudistusten myötä Porvoon suhteellinen kasvu alkoi hidastua. Nopeasti kasvaneen Helsingin ohella muut nuoremmat kaupungit kuten Lahti vähensivät Porvoon suhteellista merkitystä sen historiallisilla talousalueilla.

Porvoon väestö kasvoi jälleen nopeasti vuosina 1960–1970-luvuilla pohjoisesta etelän kaupunkeihin suuntautuneen suuren muuttoliikkeen aikana. Erityisesti Neste Oy:n öljynjalostamon rakentaminen Porvoon lähelle Sköldvikiin (Kilpilahteen) ja sen synnyttämät työpaikat tarkoittivat etupäässä suomenkielisen väestön muuttamista alueelle.

---

<sup>11</sup> Hiekkänen 2001, 66.

## 1.2 Tapausesimerkki Porvoon tori 1832 – 2021

Tapausesimerkinä käytän Porvoon toria. Valintani pohjautuu vuosina 2019-2020 tekemääni toriympäristön historiaselvitykseen<sup>12</sup> Porvoon kaupungille osana vuonna 2017 alkanutta keskusta-alueen kehittämishanketta, jota valmisteltiin vuorovaikutuksessa asukkaiden, yrittäjien, kiinteistönomistajien ja päättäjien kanssa. Työ oli osa monialaista selvityskokonaisuutta. Mahdollisimman laajan näkökulman varmistamiseksi torin historiasta tekemiini johtopäätöksiin perustunut toriympäristön arvotus tehtiin moniammatillisessa työryhmässä. Työryhmään kuuluivat tutkimuksen tekijä, kaupunkisuunnittelupäällikkö Dan Mollgren ja kaavoitusarkkitehti Emilia Saatsi Porvoon kaupungilta, Kirsi Toivonen ja Riikka Mustonen Porvoon museosta sekä Henrik Wager Uudenmaan ELY-keskuksesta.

Tapausesimerkin tutkimusalue rajautuu toriin ja sitä reunustaviin katuihin, mutta ei sitä ympäröiviin rakennuksiin. Rakennusten historia on silti olennainen osa toriympäristön historiaa, joten tutkimus sivuaa myös torin varrella sijaitsevia tai ennen sijainneita rakennuksia, kuten kaupungintaloa tai Seurahuonetta. Tutkimus lisää kontekstia keskeisten torista tekemiäni havaintojen, torin muuttuneiden käyttötarkoitusten, ympärille.

Kooltaan 90x125 m laajuinen tori sijaitsee Porvoon ydinkeskustan empirekaupunginosassa Rauhankadun, Raatihuoneenkadun, Piispankadun ja Lundinkadun rajaamana. Se on paitsi kaupungin kaupallisen toiminnan, myös liikenteellinen solmukohta torilla toimivien linja-auto- ja taksiasemien vuoksi.

Torilla ei ole varsinaista virallista nimeä. Kaupunkilaisten käyttöön vakiintunut nimitys on Porvoon tori. Entisissä ja nykyisissä opaskartoissa käytetään nimitystä Kauppatori, joka on peräisin pitkään torilla käydystä torikaupasta. Myös vanhoissa sanomalehdissä toriin viitattiin usein Kauppatorina. Tässä tutkielmassa torialueesta käytetään pääasiassa vakiintunutta nimitystä Porvoon tori (tai yksinkertaisesti vain tori). Joissain yhteyksissä käytän myös Kauppatori-nimitystä, jos on tarpeen tehdä ero kaupungissa sijaitsevien torien välille.

---

<sup>12</sup> Harju 2020.



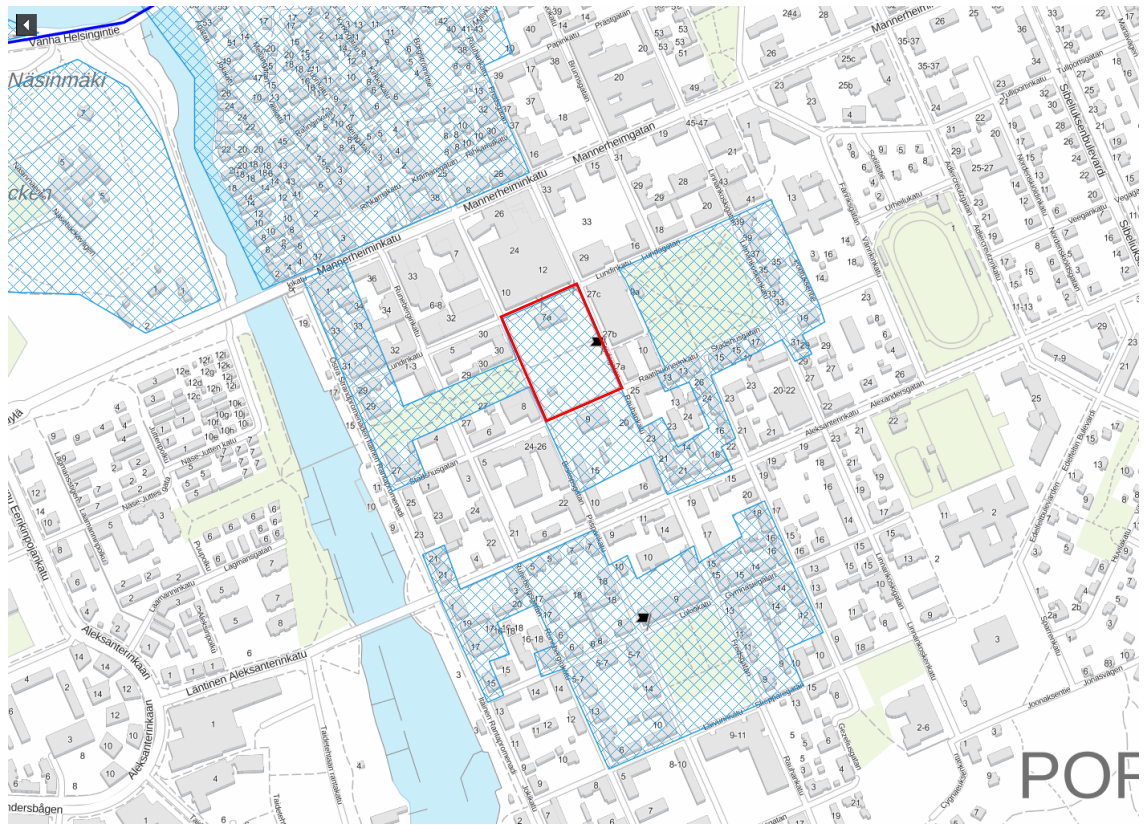
Torin käyttömuodot tyypillisesti vaihtelevat vuorokaudenajan, viikonpäivän, vuodenajan ja säätilan mukaan. Toriaikana, aamuisin ja alkuiltapäivästä, torilla käydään asioimassa tai tapaamassa lyhyesti. Toriajan ulkopuolella tori on tyypillisesti kauttakulkupaikka ja linja-autojen odotustila. Sade, tuuli ja kylmyys vähentävät niin torikauppiaiden asiakkaita kuin torin muita käyttäjiä. Timo Kopomaa (1956–) on havainnoinut edellä mainittuja seikkoja Hakaniementoria esimerkkinä käyttäen, mutta havainnot soveltuvat myös Porvoon toriin.<sup>13</sup>

Porvoon toria ei ole rakennettu valmiiksi kerralla eikä se ole vielä saavuttanut lopullista muotoaan. Tämän tutkimuksen perustana toiminut torin kehittämishanke on osoitus tästä. Toria on kehitetty vähitellen kaupungin tarpeiden mukaan, etenkin kaupan, edustavuuden, liikenteen ja viihtyisyyden kannalta. Porvoon tori ei ole yhden tietyn aikakauden valmis monumentti, kuten vaikkapa Senaatintori Helsingissä, minkä takia tarkastelen sen historiaa kartalle piirtämisestä nykypäivään saakka.

## Aikajana toriympäristön vaiheista

1832	Empireasemakaava ja torin synty kartalle
1847	Societethusetin valmistuminen
1858	Torikauppa saapuu torille
n. 1872	Runeberginpuiston ja toripuistikkojen valmistuminen
1890	Kaupungintalon valmistuminen
1935	Vanhan linja-autoaseman valmistuminen torille
1966	Nesteen Sköldvikin öljynjalostamon valmistuminen, Porvooseen suomenkielinen enemmistö
1972	Matkahuollon valmistuminen torille
1974	Seurahuoneen purku, uuden hotellin rakentaminen
1990-luku	Lundinkadusta kävelykatu, torin uudistaminen nykymuotoonsa
1996	Kauppakeskus Lundin valmistuminen
2009	Sisällyttäminen RKY-alueeksi (valtakunnallisesti merkittävä rakennettu ympäristö)
2019–2020	Matkahuollon ja taksiaseman purku torilta, torin asemakaavauudistus

<sup>13</sup> Kopomaa 1997, 98.



*Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut alueet Porvoon keskustassa vuonna 2021.  
Torin alue rajattu punaisella. Kuvakaappaus Museoviraston karttapalvelusta.*

### 1.3 Tutkimuksen tavoitteet, teoria ja menetelmät

Tässä työssä metodiksi on valittu temaattinen tarkastelu. Tarkastelukohteena on Porvoon tori, jonka kehitystä tutkitaan sen toimijoiden ja käyttötavan näkökulmasta eri aikakausina sekä vertaamalla sitä vastaaviin suomalaisiin toreihin.

Tutkimukseni tavoite on torin historiallisia vaiheita tarkastelemalla vastata kysymykseen, kuinka torin muuttuvat funktiot ovat vaikuttaneet sen rooliin kaupungissa. Asetan torin eri käyttötarkoitukset kontekstiin vertaamalla niitä laajempaan yhteiskunnalliseen kehitykseen ja käyttämällä samanikäisiä toreja muista suomalaiskaupungeista vertailukohtina. Kirjallisuuskatsauksessa olen hyödyntänyt ranskalaisen uusmarxistisen filosofin ja sosiologin Henri Lefebvren sosiaalisen tilan tuotannon teoriaa. Pasi Mäenpään tutkimukset julkisesta tilasta kaupungissa ja esimerkkitapauksena Hakaniementorista ovat olleet täydentämässä tutkimuksen teoriaa.

Henri Lefebvre (1901–1991) oli marxilainen filosofi ja sosiologi, joka pitkällä urallaan teoretisoi muun muassa sosiaalista tilaa. Hänen edustamansa ”humanistinen marxismi” laajensi materialistista dialektiikkaa kaikkiin sosiaalisen elämän alueisiin.<sup>14</sup> Hänen oivalluksensa oli nostaa tila itsenäiseksi tuotannon tekijäksi. Tila on kaupunkilaisten yhteinen teos, *oeuvre*, jolloin heillä on myös oikeus kaupunkiin. Lefebvren tilateoria korostaa arkielämää ja yksittäisen ihmisen kokemusta.<sup>15</sup> Tämä ihmislähtöinen tulkinta soveltuu kaupunkitorin historian tutkimiseen. Tilateoria tarjoaa perustan kaupunkisuunnittelun historiassa tehtyjen arvovalintojen tutkimiseen.

Amerikkalainen kaupunkisosiologi Mark Gottdiener (1943–) on soveltanut Lefebvreä muuntamalla perinteisen ajatuksen luokkajaosta pääoman muotoihin perustuvaksi, jolloin ne muodostuvat tilallisissa käytännöissä. Tilalliset ristiriidat eivät välttämättä noudata luokkarajoja, vaan syntyvät paikallisesti esimerkiksi maanomistusintresseistä.<sup>16</sup> Tämä tarjoaa mielenkiintoisen näkökulman muun muassa Porvoon torin kehittämiseen

---

<sup>14</sup> Lefebvre 1991, 84–85; Shields 2002, 19.

<sup>15</sup> Lefebvre 1991, 73; Lehtovuori 2002, 108–113.

<sup>16</sup> Gottdiener 1994, 162–166.

liittyneisiin konflikteihin sen voimakkaassa uudisrakennusvaiheessa 1960–1970-luvuilla.

Kanadalainen sosiologi Rob Shields (1961–) on esittänyt teoksessaan *Places on the Margin* tilan olevan relationaalinen käsite. Mielikuvat paikoista ovat riippuvaisia niiden suhteellisesta asemasta alueellaan. Mielikuvat syntyvät paikan historian seurauksena ja ovat jatkuvasti muutoksessa.<sup>17</sup> Porvoon tapauksessa empirekeskustan vastakappaleena on keskiaikaisen kaupunkirakenteen mukainen vanha Porvoo. Samoin toria verrataan sen historialliseen edeltäjään Raatihuoneentoriin.

Tutkielman rakenne ei ollut ainoa mahdollinen. Esimerkiksi Pierre Bourdieun (1930–2002) kenttäteoria olisi voinut tarjota eväitä tarkastella kaupunkitorilla symboloituvaa valtaa toisesta näkökulmasta ja sen muutoksia osittaisina vallankumouksina.<sup>18</sup> Tällöin kentän rakenne olisi voimasuhteiden tila, jossa läsnä olevat toimijat ja instituutiot pyrkisivät kasvattamaan arvoaltaansa kentällä säilyttävien tai kumouksellisten strategioiden avulla.<sup>19</sup>

Tutkimuksessani esittämäni torin neljä funktiota eivät ole ainoa vaihtoehto tarkastella torin käyttötarkoituksia, mistä käy esimerkkinä Timo Kopomaa jaottelu Hakaniementoria käsittelevässä kirjassaan.<sup>20</sup> Hän nostaa esiin muun muassa julkisen tilan virkistysfunktion, mitä kaupunkipuistot ja avoimet aukiot toteuttavat. Tässä tutkimuksessa esittämäni jako neljään käyttötarkoitukseen ei sulje silti pois vaihtoehtoisia näkökulmia. Esimerkiksi edellä mainittu virkistysfunktio sisältyy muihin käyttötarkoituksiin. Erityisesti se nousee esiin tapahtumafunktiota käsittelevässä kappaleessa torikahviloiden kanta-asiakkaiden tai torilla iltaisin autoilleen nuorison kohdalla.

## 1.4 Työn rakenne ja tutkimusaineisto

Tutkimuksen rakenne on temaattinen ja jakautuu neljään torin funktioita käsittelevään lukuun. Lisäksi jako on lähtökohdiltaan kronologinen, sillä luvut ovat järjestyksessä

---

<sup>17</sup> Shields 1991, 64, 264, 18.

<sup>18</sup> Bourdieu 1984, 226–229.

<sup>19</sup> Bourdieu 1985, 106–107.

<sup>20</sup> Kopomaa 1997, 22.

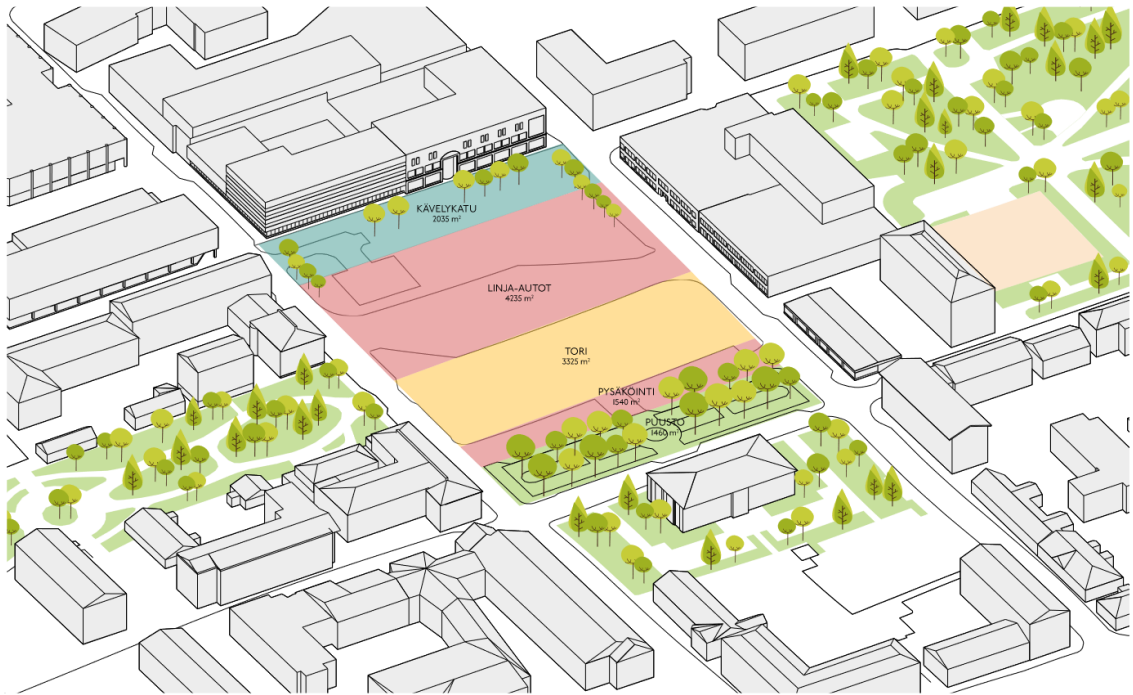
torilla esiintyvien funktioiden iän mukaisesti, mutta eivät ole käyttötarkoituksia sitovia. Esimerkiksi ensimmäisenä esiteltävä kaupan funktio ei ole torilta kadonnut, vaan muut funktiot ovat nousseet rinnalle. Vastaavasti markkinat ovat toritapahtumista vanhimmat, vaikka ne esitellään viimeisenä muiden tapahtumatorin funktioiden mukana.

Kauppa on käyttötarkoituksista perinteisin ja voikin sanoa koko kaupungin syntyneen keskiajalla kauppapaikaksi. Torikaupan siirtyminen vanhasta kaupungista uudelle torille oli merkittävä virstanpylväs. Torikauppa on yhä edustettuna torilla, vaikka sen fyysisesti viemä tila on ajan mittaan vähentynyt.

Viimeisessä käsittelykappaleessa vertaan Porvoon toria kolmeen muuhun suomalaiskaupungin keskustoriin. Pyrin asettamaan torin kehityksen kontekstiin muihin saman ikäisiin aukioihin verrattuna. Viimeisessä luvussa esitän yhteenvedon tutkimuksen tärkeimmistä havainnoista.

Tutkimuksen lähdeaineistona toimivat Porvoon museon valokuvat, Porvoon kaupunkisuunnittelun ja rakennusvalvonnan arkistot, Hämeenlinnan maakunta-arkisto sekä Kauppatorin historiaa sivuava kirjallisuus ja sanomalehtiartikkelit. Historiallisen aineiston lisäksi tutkimus hyödyntää etnografista aineistoa. Olen haastatellut tutkimuksen puitteissa joitakin torin kehitykseen vaikuttaneita virkamiehiä sekä nykyisiä torin käyttäjiä, erityisesti torikauppiaita.

Aikaisemmasta tutkimuksesta olen hyödyntänyt etenkin Anneli Mäkelä-Alitalon, Lars Westerlundin sekä Jan Koskimiehen Porvoon historiateoksia sekä porvoalaisesta paikallishistoriasta kirjoitettuja teoksia. Lisäksi Matti Viitaniemen teos Matkahuollon vaiheista on ollut apuna linja-autoliikenteen historian vaiheista kertovassa osiossa.



*Porvoon torin toiminnallinen jaottelu syksyllä 2021. Torikaupan alue on merkitty kaavioon keltaisella, liikennealueet punaisella ja kävely- ja virkistysalueet sinisellä ja vihreällä. Kuva arkkitehtitoimisto ALA:n, MASU Planningin ja Sitowisen tuottama Porvoon kaupungille keskustan kehittämishankkeiden tiedotustilaisuuteen 24.10.2019.*

## 2 Kaupankäyntifunktio: tori arjen näyttämönä

Torit ovat olleet perinteisesti kaupan ja kohtaamisen paikkoja. Näin on ollut myös Porvoossa, jossa torilla on käyty arkista torikauppaa ja kokoonnuttu poikkeuksellisissa tilanteissa. Niin Porvoossa kuin muuallakin torien kaupallinen merkitys on vähentynyt kulutuksen siirtyessä ruokakauppoihin. Sen sijaan torit ovat yhä tärkeitä sosiaalisia kohtaamispaikkoja.

Porvoossa on käyty kauppaa yhtä kauan kuin kaupunki on ollut olemassa. Etelä-Suomen tärkein maareitti, Suuri Rantatie ylitti Porvoonjoen kaupunginkirkon kohdalla ja kauppakaupungin keskus oli nykyinen Raatihuoneentori.<sup>21</sup> 1800-luvulle tultaessa Raatihuoneentori oli käynyt ympäröivän maaseudun kannalta tärkeän kaupan seurauksena ahtaaksi. Porvoon uusi, ruutukaavaa noudatteleva empirekaupunginosa piirrettiin kartalle jo 1830-luvulla ja kahdella seuranneella vuosikymmenellä kaupungin porvaristosta koostunut uudisrakennuskomitea johti kaupunginosan rakentamista (suunnittelusta tarkemmin edustusfunktiota käsittelevässä luvussa).

Tori oli sen ensimmäisten vuosikymmenten ajan savinen ja liejuinen kenttä. Vuonna 1851 läänin kuvernööri suositteli maalaiskaupan siirtämistä uudelle torille, mutta maistraatti kieltäytyi tästä vedoten vanhan Raatihuoneentorin riittävän torikaupan tarpeisiin. Maistraatti halusi siirtää kaksi kertaa vuodessa järjestettävät markkinat uudelle torille, mutta vasta kun se olisi tasoitettu ja kivetty. Uudisrakennuskomitea sai torin tasoittamisen valmiiksi kesällä 1852, mutta kiveäminen oli kaupungin porvariston vastuulla. Kustannusten pelossa kiveämistä jarrutellut porvaristo sai uudisrakennuskomitean turvautumaan lääninkuvernöörin apuun, joka toisti porvooolaisille vaatimuksensa torin kiveämisestä ja kaupan siirtämisestä uudelle torille keväällä 1854. Lopulta syksyllä 1858 uusi tori oli saatu osittain kivityksi ja maistraatti saattoi määrätä kaupankäynnin siirrettäväksi sinne, mikä merkitsi kaupallisen keskuksen lopullista siirtymistä uuteen kaupunginosaan. Vielä pitkälle 1860-luvulle asti torilla oli korkeita kivikasoja, joista paikalliset sanomalehdet muistuttivat päättäjiä säännöllisesti.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Hiekkanen 2001, 67.

<sup>22</sup> Hartman 1906, 521–522.

Laajempi yhteiskunnallinen kehitys muutti toria ja siellä käytävää kauppaa. Nälkävuosien 1866–1868 jälkeen suomalainen yhteiskunta muuttui dramaattisesti ja vanha sääty-yhteiskunta alkoi väistyä. Myös vuonna 1868 säädetty elinkeinovapaus mursi vanhoja rakenteita ja Porvooseen alkoi muodostua kasvava keskiluokka. Torikaupalla oli roolinsa sääty-yhteiskunnan purkautumisessa. Ei-säätyläisnaisten koulutusta vaadittiin julkisessa keskustelussa muun muassa sillä perusteella, että palvelijanaiset tarvitsevat luku- ja laskutaitoa torilla käydessään.<sup>23</sup> Tässä mielessä saksalaisen sosiologin Georg Simmelin (1858–1918) *Suurkaupunki*-esseessään esittämä teesi suurkaupunkilaisuuden ja rahatalouden tuottamasta modernista elämästä ja sen mahdollistamasta henkilökohtaisesta vapaudesta toistui Porvoossa pienemmässä mittakaavassa: kulutus torilla tasapäisti ja tuotti vapautta.<sup>24</sup>

Kaupan vapauttaminen 1860-luvun lopulla muutti kaupungeissa käytävän kaupan luonnetta. Vuosisadan loppuun mennessä erilaiset puodit nousivat torien kilpailijoiksi, kun niiden määrä alkoi kasvaa kaupungeissa ja maaseudulla. Toinen lainsäädännöllinen muutos oli vuonna 1879 annettu asetus terveydenhuollosta, joka lisäsi säännöksiä ruoanmyynnin hygieenisyydestä. Taivasalla pidettyä torikauppaa pidettiin epähygieenisenä ja ihanteeksi tuli siisti, modernin kaupungin arvolle sopiva kauppahalli. Suomen ensimmäinen kauppahalli valmistui Helsinkiin 1889 ja sen piirsi keskieurooppalaisen mallin mukaan arkkitehti Gustaf Nyström (1856–1917).<sup>25</sup>

Kehitys muissa kaupungeissa ei jäänyt Porvoossa huomaamatta ja vuosisadan lopun sanomalehdissä vaadittiin kauppahallia jollekin kaupungin vapaista tonteista, jonne elinkeinoaan harjoittavat torikauppiat voisivat siirtyä tuulen ja pakkasen armoilta.<sup>26</sup>

*“Kukaan ei voi kiistää, etteikö kaupungillamme olisi komea ja tilava kauppatori. Kuitenkaan mitään ei ole tehty asiakkaiden tai myyjien mukavuudelle. Olosuhteita parantaisi huomattavasti pieni kauppahalli torin läheisyydessä tai itse torilla.”<sup>27</sup>*

---

<sup>23</sup> Borgåbladet 8.3.1873 ”Borgå”, 1.

<sup>24</sup> Simmel 2005, 20–21, 34–36.

<sup>25</sup> Lilius 1983, 193–196.

<sup>26</sup> Borgåbladet 25.1.1893 ”Från torget”, 3–4.

<sup>27</sup> Borgåbladet, 17.4.1886 ”Borgå”, 1.



Porvoon ensimmäinen kauppahalli sijaitsi Nikolainkadulla (nyk. Mannerheiminkatu 19) yhä olemassa olevassa puurakennuksessa ns. Etolan korttelissa. Arkkitehti Johannes Kullman (1858–1930) sijoitti kauppiaiden myyntikojut rakennuksen pohjakerrokseen. Myöhempien muutospiirustusten perusteella kauppahalli näyttäisi toimineen talossa parinkymmenen vuoden ajan.<sup>28</sup> Kullmanin kauppahalli ei vaikuttaisi täysin tyydyttäneen kaupunkilaisten tarpeita, sillä Porvoon maistraatti ehdotti 30 myymälän kauppahallin rakentamista torin pohjoislaidalle vuonna 1902.<sup>29</sup>

Vuonna 1909 torimyynti nousi jälleen otsikoihin. Pöydiltä ja myymäläkojuista tapahtunutta myyntiä ei pidetty hygieenisenä, kun ”ostajat sormeilivat ja kääntelivät pullia likaisilla käsillä ja rukkanilla”.<sup>30</sup> Jälleen ehdotettiin ruokatavaroiden myynnin siirtämistä kauppahalliin, mutta kaupungilla ei ollut varaa sellaisen rakentamiseen. Niinpä hanketta lähti ajamaan yksityisesti lyseonopettaja Gustaf von Pfaler (1852–1913), jonka yhtiön rakentamaan halliin kaupunki olisi saanut osto-oikeuden 25 vuoden jälkeen.<sup>31</sup> Kaupunginvaltuusto hylkäsi von Pfalerin ehdotuksen sille epäedullisena, mutta perusti komitean hallin rakentamiseksi.<sup>32</sup>

Komitea puolsi kauppahallin rakentamista vuonna 1911 edellä jo mainitun Gustaf Nyströmin piirustusten mukaan. Kauppahallin paikaksi ajateltiin torin pohjoispäätä, jossa sijaitsi silloin puistokuja. Rakennuksen julkisivu olisi ollut torille päin ja halliin olisi sijoittunut 31 myymälää kahden pitkän käytävän varrelle.<sup>33</sup>

Kesken kiihkeimmän suunnitteluvaiheen Borgåbladet kritisoi kauppahallin ehdotettua sijaintia toripuistossa ja symmetrisen torikokonaisuuden menettämistä. Lehdessä ehdotettiin hallin rakentamista mieluummin torin lounaisnurkalle Piispan- ja Raatihuoneenkatujen kulmatontille.<sup>34</sup> Lopulta rahatoimikamari hylkäsi koko 60 000 markan hankkeen (nykyrahassa 253 000 euroa) liian kalliina.<sup>35</sup>

---

<sup>28</sup> Jämbäck, J. 1996, 51.

<sup>29</sup> Uusimaa 10.9.1902 ”Porwoosta”, 2.

<sup>30</sup> Uusimaa 5.3.1909 ”Torikaupan järjestäminen”, 2.

<sup>31</sup> Uusimaa 28.10.1910 ”Porwoon pakinoita”, 2.

<sup>32</sup> Uusimaa 15.2.1911 ”Porwoosta ja muualta Uudeltamaalta”, 2.

<sup>33</sup> Uusimaa 4.12.1911 ”Kauppahallikysymys”, 2.

<sup>34</sup> Borgåbladet 10.11.1910 ”Saluhallar i Borgå”, 1.

<sup>35</sup> Borgåbladet 16.12.1911 ”I saluhallsfrågan”, 2.

Rahapulasta huolimatta kauppahallikysymys pysyi kauan pinnalla: vaikka 1922 kaupunginvaltuusto hylkäsi kauppahallin sijoittamisen aiemman suunnitelman mukaisesti torille, kaavailtiin myymälöitä vielä samana vuonna entiseen Porvoon osuuskaupan myymälään Puistokadulle (nyk. Lundinkatu). Suunnitelma raukesi, kun tiloihin perustettiin torilla myytävän lihan laaduntarkastamo.<sup>36</sup>

Porvoo sai viimein hallinsa vuonna 1933, muttei torille vaan kivenheiton päähän ns. Elannon kortteliin Rauhankadun ja Nikolainkadun (nyk. Mannerheiminkatu) kulmauksen uutukaiseen kivitaloon. Sen pohjakerrokseen sijoittui parikymmentä myyjää, joista osa muutti suoraan torilta.<sup>37</sup> Osuusliike Elanto rakensi kauppahallin viereen viisikerroksisen liikerakennuksen, mikä osaltaan jatkoi kaupan painopisteen siirtymistä pois torilta. Kauppa keskittyi yhä enemmän keskusliikkeiden käsiin sotien jälkeen, mikä vähensi torikaupan merkitystä ja laimensi innostusta kauppahalliin. Elanto-Centrumin tavaratalo, vuonna 1970 suoraan torin pohjoispuolen kortteliin valmistunut Sokos, entinen Keskon City-Halli Seurahovin alakerrassa sekä vuonna 1989 valmistunut K-Citymarket houkuttelivat kaupan pois torilta. Kauppahallia suunniteltiin keskustan elävöittämiseksi 1980-luvulla vuoden 1985 asemakaavaselvityksessä, mutta suunnitelmat eivät toteutuneet.<sup>38</sup>

Kaupankäynnin ohella torin ympäristöön sijoittui myös teollisuutta. Empirekorttelikaupungin vielä 1800-luvulla rakentamattomat, tilavat tontit houkuttelivat teollisuuslaitoksia. Tunnetuimmat tuon ajan porvoolaiset teollisuuspatruunat olivat kustannusalan Werner Söderström (1860–1914) ja puutavara-alan August Eklöf (1837–1912). Torin läheisyydessä merkittävin teollisuuslaitos oli panimo. Vuonna 1874 perustettu Borgå Bryggeri (myöhemmin myös Porvoon Panimo) kukoisti Robert Wilhelm Ekblomin (1839–1917) ja hänen poikansa Mårten Ekblomin (1871–1961) alaisuudessa komeassa tiilirakennuksessa torin luoteisnurkalla.<sup>39</sup> Savupiipun katveessa toimi torin suuntaan auennut Nimbus-baari ja torin ensimmäinen kioski, joka pystytettiin vuonna 1937 torin pohjoislaidan puistokujalle, tarjosi tehtaan virvoitusjuomia. Porvoon panimo toimi kaupungissa lähes vuosisadan, kunnes uusi

---

<sup>36</sup> Uusimaa 10.9.1923 "Kysymys kauppahalleista", 2.

<sup>37</sup> Uusimaa 15.12.1932 "Porvoon uusi kauppahalli", 2; Uusimaa 8.7.1933 Janne Ekmanin ilmoitus, 4.

<sup>38</sup> Helsingin Sanomat 15.6.1982 "Virkamiehiltä ehdotus uudeksi keskustaksi: Runebergin patsas säilyy, kaivo katoaa Porvoossa", 12; Porvoon keskustan asemakaavaselvitys 1985.

<sup>39</sup> Mäkelä-Alitalo 2000, 349.

omistaja Wihuri-yhtiöt siirsi tuotannon muualle 1970. Vuosikymmentä myöhemmin panimon rakennuksista muistutti enää vanhan baarin mukaan nimetty Nimbus-tavaratalo.<sup>40</sup>

## 2.1 Torikauppioiden ja asiakkaiden määrän vähentyminen

Torikauppa on luonteeltaan tilapäistä, sillä myynti tapahtuu kojuista, jotka puretaan toriajan päätyttyä. Nykyisellä torilla torikauppaa on käyty vuodesta 1858 lähtien toripäivinä sunnuntaisin ja markkinoiden aikaan. Maaseudulta saapuneet talonpojat päivystivät toripäivinä torilla tai vaihtoehtoisesti myivät tuotteensa eteenpäin kaupungin ulkopuolella välikätenä toimineille trokareille.<sup>41</sup> Torikauppa jatkuu torilla yhä. Alkuaikoina torikauppaa käytiin varsin koruttomissa olosuhteissa. Kuiva maalaisleipä ja kiveykseltä ilman punnitusta tai pakkausta myyty liha olivat jo 1880-luvulla jääneet jälkeen ajan hygieniavaatimuksista.<sup>42</sup> Myös asiakkaat kohdistivat kauppaan entistä suurempia laatuvaatimuksia ja alkoivat siirtyä kauppapuoteihin, joista kehittyi vähitellen erikoisliikkeitä. Torikauppiat sopeutuivat perustamalla myymälöitä torin laidalle ja erikoistumalla itse.<sup>43</sup>

Tori on julkinen tila omine erityispiirteineen. Yksi tällainen erityispiirre on torisäännöt, joiden puitteissa torikauppaa säännellään. Säännöt ovat kaupungin asettamia ja rajoittavat torikauppaa tiettyihin kellonaikoihin. Torilla myyminen oli Porvoossa pitkään ilmaista, kunnes vuonna 1903 parhaita myyntipaikkoja alettiin huutokaupata. Torimyynti oli maksullista vain paikallisille kauppiaille, yhteisen kansan kauppa (maalaiden harjoittama myynti) säilyi ilmaisena. Samanaikaisesti torimyyntin olosuhteet parantuivat merkittävästi, kun kaupunki uusi torin mukulakiveyksen.<sup>44</sup> Torilla haastattelemani kukkakauppias Matti Elomaa muistaa torin vanhan

---

<sup>40</sup> Herranen 1996, 39.

<sup>41</sup> Borgå Nya Tidning 15.2.1901 "Tillkännagifvande", 4; Borgåbladet 31.10.1903 "Lifsmedelsundersökningen".

<sup>42</sup> Mäkelä-Alitalo 2004, 285.

<sup>43</sup> Borgåbladet 25.1.1893 "Från torget", 3–4.

<sup>44</sup> Borgåbladet 10.6.1903 "Torgfrågan", 2.

mukulakivipäällysteiden painanteet, joihin sateella syntyneet lammikot vaivasivat ajoittain torikauppaa. 1990-luvun alussa saatu betonikiveys poisti tämän ongelman.<sup>45</sup>

Torilla myytiin muun muassa hedelmiä, vihanneksia, kukkia ja kalaa. Ohrarieska ja paikallinen erikoisuus perunalimppu vetivät ihmisiä torille.<sup>46</sup> Menneiden vuosikymmenien torikauppiaiden arjesta käy esimerkiksi Anna Sirkku, torikauppias kolmannessa polvessa. 1970-luvulla hän lähti aamukolmelta kalan hankintamatkalle, osti kalastajalta tuoretta kalaa ja saapui torille aamuseitsemäksi. Viereisen ruokakaupan, Keskon City-Hallin kauppias myi silakkaa halvemmalla suurempien hankintaerien turvin. Torikauppaa koettelivat myös terveysviranomaisten kiristyneet rajoitukset kalan myynnistä ja torikauppiaiden raskaat työajat, mitkä kaikki johtivat torikauppiaiden määrän jatkuvaan vähenemiseen.<sup>47</sup>

Elintarvikekaupan lisäksi torilla käytiin kesät talvet myös vaatekauppaa. Vaatekauppiat kokosivat kojunsa torille kuutena päivänä viikossa aamuseitsemäksi. Vaatekauppa ja niin sanottu rihkamamyyni jakoi mielipiteitä kaupungissa. 1970-luvulla uuden linja-autoaseman rakentamisen ja siitä seuranneen torimyyntialueen pienenemisen yhteydessä kaupunginarkkitehti Arne Launos ehdotti, että vaatteiden, lelujen ja korien myynti voisi siirtyä torilta muualle. Torikauppiaiden mielestä rihkamamyyni kuului torikuvaan ja lopulta käyttötavaroiden myynti sai jatkua torilla. Joka tapauksessa 1950-luvun seitsemästä torin vaatekauppiasta oli vuonna 1988 jäljellä enää kaksi.<sup>48</sup>

Torikauppiat itse vahvistavat asiakkaiden vähentyneen tasaisesti. Pitkäaikainen torikauppias Matti Elomaa muistaa ajan, kun torimyyjiä oli vierä vieressä myymässä vaatteita, hedelmiä, vihanneksia ja kalaa.<sup>49</sup> Maalaisten rivi sijaitsi torilla suunnilleen sillä paikalla, missä nyt on pyörätie. Heidän ei tarvinnut maksaa paikkamaksua, toisin kuin vakituisten torikauppiaiden, jotka ostivat paikkansa vuodeksi. Maanviljelijöiden hevosten lomassa oli yksittäisiä pysäköityjä autoja.<sup>50</sup> Hevosilla maalta ei ole tultu enää

---

<sup>45</sup> Matti Elomaan haastattelu 17.12.2019.

<sup>46</sup> Helsingin Sanomat 20.7.1980 "Kesäkohde: Porvoosta löytyy idylliä ja ohrarieskaa", 9.

<sup>47</sup> Helsingin Sanomat 14.7.1977 "Tuore kala ui myymälään", 14.

<sup>48</sup> Borgåbladet 27.2.1971 "Torget", 5, Helsingin Sanomat 20.2.1988 "Porvoon torikaupassa on ytyä", 25.

<sup>49</sup> Matti Elomaan haastattelu 17.12.2019.

<sup>50</sup> Borgåbladet 14.3.1936 "Stadsfullmäktige önska generalplan för strömövergången", 2.

1960-luvun jälkeen, mutta traktorilla ja peräkärriyllä tultiin myymään tuotteita vielä 1980-luvulla.



*Toripäivän vilkkautta Porvoossa 1930-luvun alussa. Kuvassa näkyy torin eri käyttötarkoituksia, vasemmalta alkaen: huoltoasema ja linja-autoja, torikauppiaiden myyntikojuja sekä ”maalaisten rivi” hevosineen. Taustalla oikealla ”Socis” eli Seurahuone. Kuvaaja Hjalmar Lindfors, BMK1960354:7, PM.*

Ensisijainen syy asiakkaiden vähentymiseen on kaupan siirtyminen myymälöihin, mutta torikauppias Elomaa korosti, että saavutettavuuden kannalta edullinen paikoitus torin läheisyydessä on tärkeää. Kesäkaudella torille virtaavat ulkomaalaiset ja muualta Suomesta saapuvat vierailijat, mutta myös enemmän paikallisia. Kesäisin on kokeiltu myös iltatoria, mutta asiakkaat eivät löytäneet torille epätavanomaisina aikoina.<sup>51</sup>

Kaupunkitutkijat Mikko Heikkilä ja Tuomas Santasalo toteavat, että torikaupan markkinointi ei ole tyypillisesti ollut suomalaiskaupungeissa erityisen aktiivista. Torimyynti on kenties otettu pitkään itsestäänselvyytenä. Kaupunkien tehtävänä on perinteisesti ollut valvoa torikauppaa ja jakaa myyntipaikkoja, mihin rooliin markkinointi ei ole sopinut luontevasti.<sup>52</sup> Käytännön esimerkkinä torikauppias Elomaa mainitsi torilta puuttuvan taulun, joka kertoisi toriajat ja yleisesti tietoa torikauppiasta.

<sup>51</sup> Matti Elomaan haastattelu 17.12.2019.

<sup>52</sup> Heikkilä & Santasalo 2006, 42.

Sen sijaan vielä kymmenisen vuotta sitten Porvoossa torikauppaa valvoi torivahti, joka huomautti kaupan venyessä yliajalle.<sup>53</sup>

Torikaupan piirteet ovat säilyneet pitkälti samanlaisina viime vuosikymmenet.

Torikauppaa käydään toriajan puitteissa aamuseitsemän ja iltapäiväkahden välillä.

Käytännössä kauppias tulee pystyttämään kojuaan varsinkin kesäisin jo puoli seitsemältä. Torikaupan sesonki painottuu kevät- ja syysmarkkinoiden väliin. Monet kauppiaat odottavat myyntinsä aloittamista siihen, että kaupunki puhdistaa torin jäästä ja hiekasta. Monet nykyiset torikauppiaat, kuten haastattelemani kukkakauppias Matti Elomaa, ovat perineet ammattinsa. Elomaan isä myi tuotteitaan torilla jo 1960-luvulla. Yhteisöllisyys ilmenee toisten torikauppiaiden tuotteiden ostamisena.<sup>54</sup>

Torilla vierailee säännöllisesti myös kauempaa tulleita kauppiaita, mikä muistuttaa vanhasta tavasta tulla maaseudulta myymään tuotteita torille. 2010-luvun kiertävästä torikauppiasta tarjoaa esimerkin Kärkäisen luomutilalta Ypäjältä marjatuotteita myymään saapunut torikauppias. Hän saattaa olla yhden päivän Porvoon torilla, seuraavana Kouvolassa ja viikonloppuna Raumalla. Kiertävien torikauppiaiden tapana on julkaista etukäteen lehti-ilmoitus paikallislehdessä, jotta asiakkaat löytävät paikalle. Kiertävälle torikauppiaille on kahdeksan vuoden aikana kertynyt paljon kanta-asiakkaita. Hän oli huolissaan torikaupan edellytyksistä tulevaisuudessa, sillä nuorempia asiakkaita ei torilla juuri näy.<sup>55</sup>

## 2.2 Markkinat – kun kauppa valtaa kadut

Suomen toreilla on järjestetty vuosisatojen ajan säännöllisiä markkinoita, jolloin torien kaupallinen tarjonta monipuolistui maata kiertävien markkinakauppiaiden saapuessa kaupunkiin. Vuoteen 1866 asti Porvoossa järjestettiin perinteisesti kahdet markkinat vuodessa, tammikuussa ja lokakuussa. Lisäksi vanhan tavan mukaan kesäkuun lopussa oli epäviralliset markkinat, kun saariston kalastajat saapuivat kaupunkiin myymään ja vaihtamaan hapansilakkaa sisämaan talonpoikien maataloustuotteisiin. Vuosisatojen ajan Porvooseen saavuttiin käymään kauppaa paitsi itäiseltä Uudeltamaalta, myös

---

<sup>53</sup> Matti Elomaan haastattelu 17.12.2019.

<sup>54</sup> Matti Elomaan haastattelu 17.12.2019.

<sup>55</sup> Kiertävän torikauppiaan haastattelu 17.12.2019.

Hämeestä ja eteläisestä Savosta asti. Maakaupan vapautuminen ja rautateiden rakentuminen 1860- ja 1870-luvuilla muutti nämä ikaikaiset kauppareitit.<sup>56</sup>

Toripäivinä käytävän kaupan muuttuessa yhä paikallisemmaksi markkinaperinne kuitenkin jatkui siten, että kaupunkiin saapui ulkopaikkakuntalaisia myymään tuotteitaan. Vain sotavuonna 1944 markkinat ja toripäivät kiellettiin kireän työvoimatilanteen vuoksi.<sup>57</sup> Markkinat vetivät väkeä vielä 1970-luvullakin, mutta yleisön mukana tulivat myös pysäköinnintarkastajat ja poliisit. Sanomalehdistössä kuvailtiin, kuinka parkkipirkot olivat ahkerina, mutta poliisin tarvitsi ottaa vain kymmenen väsynyttä juhlijaa talteen.<sup>58</sup>

Torikauppaa kokeiltiin viedä markkinamaiseen suuntaan 1970-luvulla tapahtumalla nimeltä ”Porvoon mitalla”, joka aloitettiin matkailulautakunnan ja torimyyjien yhdistyksen yhteistyönä. Tapahtuman nimi tulee vanhasta sanonnasta, jonka mukaan porvoalaisilla kauppiaille oli tapana punnita asiakkaiden ostokset reilulla kädellä ostajien eduksi. Toriaikaa pidennettiin viiteen asti ja kaupunkilaiset ja yhdistykset järjestivät kirpputoreja. Markkinointi jatkui kohtalaisen pitkään 1970- ja 1980-luvuilla.<sup>59</sup>

Markkinoiden ulkopuolella toria elvytettiin 1970-luvulla Porvoon päivillä, joita järjestettiin vuosina 1971–1996. Ohjelmaan kuuluivat musiikki, torijuhla, lastenteatteri ja erilaiset urheilukilpailut. Aluksi tapahtuma oli osa Porvoon viikkoa, mutta ennen pitkää viikko kutistui pitkäksi viikonlopuksi. Vuoden 1974 tapahtumaan osallistui 7 000 henkeä, mutta seuranneina vuosina karnevaalitapahtuma kärsi yleisökadosta vetonaulaksi järjestetystä amerikkalaisesta cowboyryhmästä huolimatta.<sup>60</sup> Porvoon päivien suosittu, mutta myös banaaliksi kuvailtu iltajuhla keräsi tuhansia ihmisiä torille

---

<sup>56</sup> Hartman 1906, 587–588.

<sup>57</sup> Wahlroos 1946, 42, 202.

<sup>58</sup> Helsingin Sanomat 8.1.1971 ”Lappuliisat ahkerina Porvoon markkinoilla”, 17.

<sup>59</sup> Helsingin Sanomat 12.7.1979 ”Porvoon torilla käytettiin Hansa-ajan reiluja litroja”, 11; Helsingin Sanomat 14.7.1983 ”Toria elävöitettiin Porvoon mitalla”, 15.

<sup>60</sup> Helsingin Sanomat 17.5.1975 ”Porvoon viikolle uutta ilmettä”, 19.

tanssimaan vuonna 1982. Seuraavana vuonna torijuhla siirrettiin Raatihuoneentorilla päiväsaikaan pidettäväksi perhejuhlaksi.<sup>61</sup>

Porvoon elävä keskusta ry herätti Porvoon päivät henkiin vuonna 2012 ja kutsui yhdistykset ja yritykset mukaan järjestämään tapahtumaa. Myös toritanssit tekivät paluun ”Torijamien” muodossa.<sup>62</sup> 2010-luvulla Porvoon päiviä on vietetty vuosittain keskustan alueella kesäkuun alussa.

Porvoon markkinaperinne on jatkunut katkeamattomana nykypäivään asti. Aika ajoin on kokeiltu uusia paikkoja, kuten Runeberginpuistoa vuonna 2011. Syysateiden pehmittämän nurmikon takia kokeilu jäi kertaluonteiseksi.<sup>63</sup> Nykyisin toukokuun lopussa ja lokakuun alussa järjestettävät kevät- ja syysmarkkinat levittäytyvät torilta lähikaduille ja jokirantaan. Markkinat ovat myös ja jopa enemmän kaupunkitapahtumia kuin perinteisiä kauppamarkkinoita, josta ostetaan elintarvikkeita ja muita hyödykkeitä.



*Ilmakuva torin täyttäviltä kevätmarkkinoilta vuodelta 2011. Markkinat levittäytyvät torilta myös Raatihuoneenkadulle ja muuhun lähiympäristöön. Kuva Skyfoto, Porvoon kaupunkisuunnittelu.*

---

<sup>61</sup> Porvoon päivien ohjelmat 1982, 1983. Vuoden 1982 juhlien kuvailu on silloisen kaupunginjohtaja Per-Eric Nyholmin.

<sup>62</sup> Porvoon Sanomat 3.6.1982, Vartti 30.5.2012, Uusimaa 9.6.2012.

<sup>63</sup> Uusimaa 7.10.2011.



### 3 Edustusfunktio: kaupungin vallankäyttäjät torilla ja sen laidalla

Toritulalla on yhteen keräävä, liikkeen pysäyttävä ja maiseman esteettömän tarkastelun mahdollistava piirre. Toritilan fyysinen avoimuus sallii kapeaa katutilaa paremmin ympäröivien rakennusten havainnoinnin. Torilla on kaupunkitilassa paras saavutettavuus kaupunkilaisille.<sup>64</sup> Näistä syistä torille ja sitä reunustaviin rakennuksiin on kerääntynyt vallanpitäjiä, järjestöjä, pankkeja ja liike-elämän mainostajia.

Siinä missä Helsingissä Senaatintori on julkisen vallan instituutioiden edustustori ja Hakaniemen tori on raha-, liike- ja hallintolaitosten aukio<sup>65</sup>, pienemmissä kaupungeissa kuten Porvoossa nämä toiminnot sijaitsevat tyypillisesti yhdessä paikassa kaupungin keskustorilla. Tämän takia olen verrannut Porvoon toria muiden keskisuurten suomalaiskaupunkien toreihin luvussa kuusi.

Edustava tori ja sen varren rakennukset merkitsevät kaupunkikuvassa valtaa. Esimerkiksi Senaatintori on kansallinen symboli, jonka valtiorakennusten varjossa kerääntyvät muistot kansallisen identiteetin rakentumisesta ja kansalaisyhteiskunnan muodostumisesta.<sup>66</sup>

Tori on myös näyttäytymisen paikka. Myös Porvoossa torilla ja sen laidalla ovat halunneet näyttäytyä niin sotilaat, kaupunginisät kuin pankit, mikä on muokannut kaupunkikuvaa tähän päivään saakka. Ajoittain valta on siirtynyt seinien sisältä torille joukkomielenosoitusten saattelemana.

Esteettisen edustavuuden lisäksi kadut, aukiot ja muut avoimet kaupunkitilat ovat kansalaisten kokoontumisen paikkoja. Julkisen tilan haltuunsa ottava väkijoukko on avoin, ei suljettu. Väkijoukko edustaa kaupunkitilan symbolista valtaamista, joka vaatii yleisönsä.<sup>67</sup>

Porvoon empirekeskustan ja torin synty liittyy edustavuuteen ja kytkeytyy suoraan valtakunnan korkeimpaan vallankäyttäjään. Keisari Nikolai I matkasi Porvoon läpi

---

<sup>64</sup> Klinge 1986, 22; Kopomaa 1997, 66.

<sup>65</sup> Kopomaa 1997, 56.

<sup>66</sup> Kolbe 2005, 33.

<sup>67</sup> Kopomaa 1997, 81–84.

kesällä 1830 kauaskantoisin seurauksin. Hallitsija näki vaununsa ikkunasta keskiaikaisen, ahtaan ja tulipaloille alttiin kaupungin, joka ei ollut lainkaan keisarilliselle arvolle sopiva. Nikolai määräsi Porvoolle laadittavaksi uuden asemakaavan, joka tulisi laatia suurimmalla mahdollisella paikkaan sopivalla säännönmukaisuudella. Porvoolaiset laativat vuonna 1831 porvariston puhemiehen Erik Johan Strählen (1785–1836) johdolla asemakaavaehdotuksen, johon sisältyi muun muassa kaksi laajaa, noin kahden hehtaarin kokoista toria. Torien suurta kokoa havainnollistaa se, että ne kumpikin vastasivat noin kymmenesosaa koko kaupungin siihenastisesta pinta-alasta. Porvoolaisten asemakaavaehdotuksen mittakaava oli muutenkin laaja, sillä kukin hehtaarin kokoinen kaupunkikortteli sisälsi neljä tonttia.<sup>68</sup>

Keväällä 1831 Porvooseen saapui senaatin lähettämänä komissiomaanmittari Johan Fredrik Barck (1802–1854), joka teki kaavaa valmistelevia toimia kaupunkialuetta kartoittamalla. Barck laati työnsä päätteeksi suorakulmion muotoisen asemakaavan, joka koostui viidestäkymmenestä korttelista, jotka jakautuivat kuuteen tonttiin. Kortteleita erottivat 25 kyynärää (noin 18 metriä) leveät kadut. Kaupungin keskelle Barck piirsi korttelin kokoisen torin ja sen varrelle raatihuoneen ja puiston.<sup>69</sup>

Barckin mittaustuloksissa oli epäselvyyksiä, ja keväällä 1832 Porvooseen lähetettiin Carl Ludvig Engel (1778–1840), joka viimeisteli edeltäjänsä suunnittelutyön kahdessa kuukaudessa. Engel säilytti Barckin ehdottaman kuuteen tonttiin jakautuvan korttelijaon, mutta halusi kaupungista vielä avaramman ja ehdotti kaupungin jakamista kolmeen osaan peräti 50 kyynärää (noin 36 metriä) levein kaduin. Korkeiden ylläpitokustannusten pelossa kaupungin pormestari ja Strähle saivat Engelin taivuteltua kaventamaan pääkatuja 40 kyynärää (noin 28 metriä) leveiksi. Keisari vahvisti Engelin tarkistetun asemakaavan tammikuussa 1833.<sup>70</sup>

Engel laati asemakaavansa joen suuntaiseksi, jotta veden saanti tulipalon sattuessa olisi taattu. Myös leveät puistokadut ja rajoitus rakentaa puurakennuksista vain yksikerroksisia juontuivat paloturvallisuussyistä. Ratkaisuilla oli myös esteettiset perusteet. Engelin mukaan kaupungilla tulisi olla mahdollisimman pitkä rantaviiva, jotta se näyttäisi miellyttävältä Helsingistä päin tultaessa. Engel arveli, että varakkaiden

---

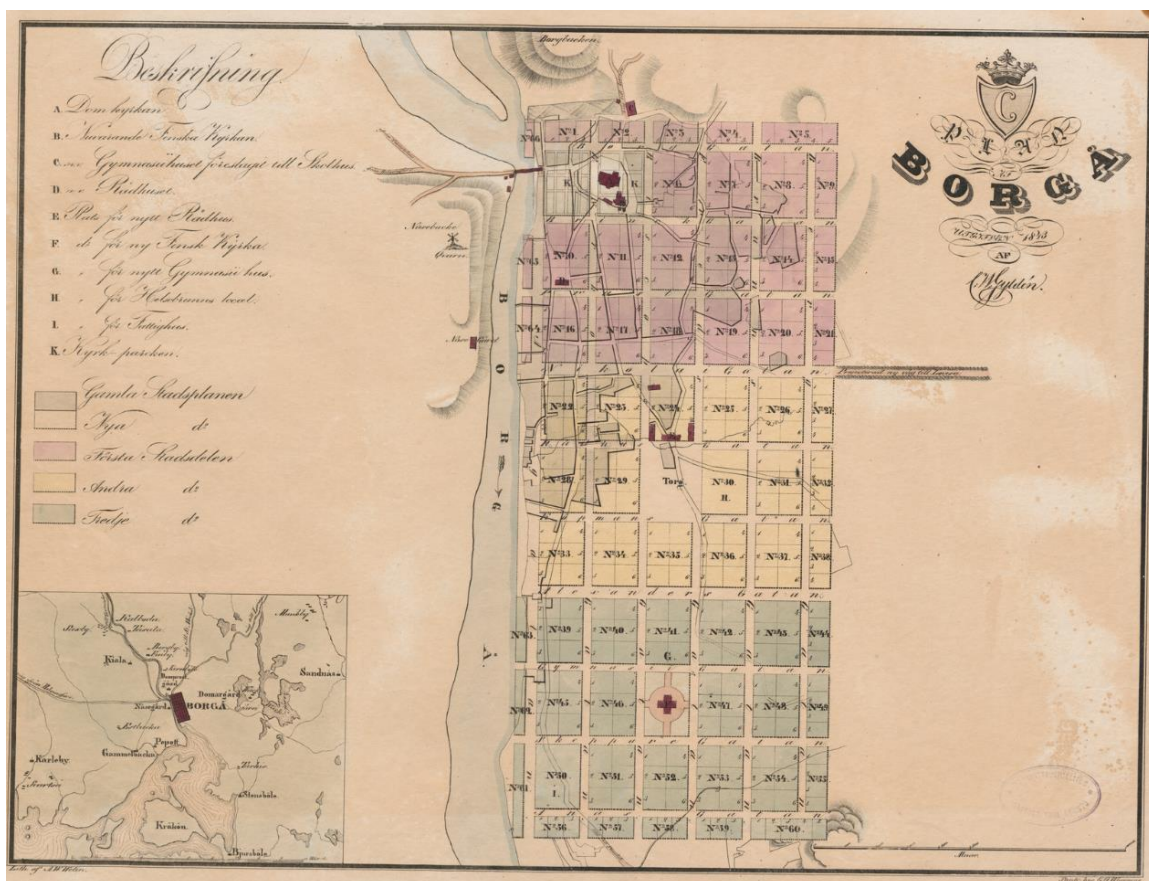
<sup>68</sup> Mäkelä-Alitalo 2000, 140.

<sup>69</sup> Mäkelä-Alitalo 2000, 142.

<sup>70</sup> Mäkelä-Alitalo 2000, 146.

porvarien pystyttäessä laajoja, yksikerroksisia rakennuksia kaupungin ilmeestä tulisi yhtenäinen, väljä ja moderni.<sup>71</sup> Ajan edustavina pidetyistä arvoista kertoo, että Engelin asemakaava sisälsi sokkeloisen vanhan kaupungin purkamisen uusien korttelien tieltä. Uuden kaupunginosan rakentaminen käynnistyi varojen puutteessa hitaasti ja vuosisadan puoliväliin mennessä oli selvää, ettei vanhojakaan taloja tulisi purkamaan.

Engelin ihannemallissa ruutukaava-alueen keskustan väljät tontin reunat täyttyivät rakennuksilla ja lauta-aidoilla jättäen keskelle vihreän pihan. Tällaisia tontteja ei ollut varaa rakentaa kuin varakkaimmilla porvareilla. Vaatimattomammat asumukset sysättiin ruutukaavakaupungin laita-alueille, jossa tontit olivat pienempiä. Maistraatin harmiksi näillä alueilla piitattiin enemmän rakennuskustannuksista kuin kaupunkikuvan harmoniasta ja yhtenäisyydestä.<sup>72</sup>



Maanmittauksen uranuurtaja Claes Wilhelm Gylden (1802–1872) kartoitti 1840-luvulla useita Suomen kaupunkeja, mukaan lukien Porvoon. Tämä kartta vuodelta 1843 näyttää

<sup>71</sup> Lilius 1985, 31–32.

<sup>72</sup> Kärki 2001, 78.

*vanhan kaupunkirakenteen asemakaavan kanssa päällekkäin. Torin paikalla on ollut neljän tien risteys. Kuva Kansallisarkiston digitaaliarkisto.*

Porvoossa päätettiin jo vuonna 1842, että uuden hallinto- ja kauppaukion laidalle saisi rakentaa vain sen arvolle sopivia kivrakennuksia.<sup>73</sup> Tätä ei tosin noudatettu, sillä torin varrelle rakennettiin useita puurakennuksia. Vuosina 1841–1859 toiminut uudisrakennuskomitea johti aktiivista rakennusvaihetta uudessa kaupunginosassa. Uudisrakennuskomitea oli kenraalikuvernöörin nimittämä ja maistraatin alaisuudessa toiminut elin, joka koostui kaupungin arvovaltaisimmista säätyläisistä ja tarmokkaimmista porvareista. Vaikka laaja asemakaava-alue rakentui hitaasti 1800-luvun loppuun mennessä, komitea vaati rakentamattomien tonttien ympärille pystytettävän puuaidat. Nämä loivat kaupunkimaisen, rajatun katutilan vaikutelman kaupunkiin ja sen torille jo varhaisessa vaiheessa.<sup>74</sup>

Ajanjakson merkittävin rakennus, uudisrakennuskomiteassakin istuneen suurkauppias Fredrik Sneckenströmin (1797–1877) rakennuttama ja rakennusmestari Gustaf Westerbergin (1810–1855) suunnittelema Societetshuset valmistui 1847. Seurahuoneet olivat tuon ajan säätyläisten kokoontumispaikkoja, joita alkoi nousta pääasiassa läänien pääkaupunkeihin 1800-luvun alkupuoliskolla. Vaikka Porvoo ei ollut läänin pääkaupunki, sai se oikeuden edustavan seurahuoneen rakentamiseen sijaintinsa sekä kaupunkiin sijoitetun venäläisen sotilasosaston perusteella. Lisäksi Porvoossa oli jo pitkään ollut piispanistuin ja lyseo. Kaksikerroksisen, ympäristöään korkeamman puurakennuksen yläkerrassa oli juhlasali ja klubihuoneita ja alakerrassa toimi yleinen kestkieväri.<sup>75</sup>

Edustavuutta tavoiteltiin kunnianhimoisessa mittakaavassa, jopa niin, että Zacharias Topelius (1818–1898) kuvasi Porvoon uutta kaupunginosaa ”leveän pöyhkeileväksi”. Toria hän kuvaili seuraavasti vuonna 1873 ilmestyneessä *Matkustus Suomessa* – kirjassa:

*“Se on viime vuosikymmeninä tullut järjestetyksi uuden peruskaavan mukaan, suorakulmion muotoon; sillä sen leveät kadut ja tori on niin*

---

<sup>73</sup> Hartman 1906, 511.

<sup>74</sup> Mäkelä-Alitalo 2000, 147–150, 182.

<sup>75</sup> Tuomala 1997, 7–9.

*äärettömän avara, että matalat huoneet sen ympärillä katoavat aivan mitättömiin ja että, pilkkakirveitten kertomuksen mukaan, siellä vielä 20 vuotta takaperin oli sangen hyvä kettuun saalis.”<sup>76</sup>*

### 3.1 Porvarillista edustavuutta – puistot, liike-elämä, kulttuuri

Torisuunnitelmaan kuului jo alusta lähtien kaksi puistokujaa. Societetshusetin takaa avautui kaupungin ensimmäinen puisto, mutta se oli ajan tavan mukaisesti aidattu vain säätyläisten käyttöön.<sup>77</sup> Lääninkuvernööri oli uudisrakennuskomitean pyynnöstä määrännyt puuistutukset torille vuonna 1852, mutta vei vuosikymmenen ennen kuin kaupungin porvaristo valitsi keskuudestaan istutuskomitean. Sen asiantuntijaksi kutsuttiin puutarhamestari C. J. Hjelm Helsingistä, jonka suunnitelman torin sekä Nikolainkadun (nyk. Mannerheiminkatu) ja Aleksanterinkadun puuistutuksista senaatti hyväksyi vuonna 1862. Syyskuussa 1863 Borgåbladet uutisoi, että puiden istutus on kaupungin vastuulla, mutta on epäselvää, milloin puut ilmestyivät katukuvaan, kuitenkin todennäköisesti pian suunnitelman vahvistamisen jälkeen.<sup>78</sup> Toinen edustavuutta parantanut uuden ajan tunnusmerkki oli kaupungin ensimmäisen viemärin rakentaminen torille 1860-luvulla.<sup>79</sup>

Kaupunkikuvan estetiikan kohentuessa levisi erityisesti porvariston keskuuteen myös uusi harrastus, *flaneeraus* eli kaupungilla käyskentely ja näyttäytyminen. Engelin asemakaavassa tori ja Seurahuone olivat jääneet eristyksiin jokirannasta, jossa kaupunkilaiset ihailivat mielellään höyrylaivoja. Niinpä kaupungin porvaristo lunasti vuonna 1863 neljä tonttia torin ja joen välisistä kortteleista aikomuksenaan rakennuttaa muodikas esplanadi puistossa käyskentelyyn, jonka sisäänkäynti oli torilta. Nälkävuodet viivästyttivät puiston istutustöitä, mutta esplanadi valmistui vuonna 1872. Siitä lähtien keskustan ruutukaavan on halkaissut joelta torin kautta kaupunginpuistoon ulottuva puistoakseli.<sup>80</sup>

---

<sup>76</sup> Topelius 1873, 59.

<sup>77</sup> Tuomala 1997, 9–11.

<sup>78</sup> Hartman 1906, 524; Borgåbladet 17.9.1863, s. 1, ”Borgå”.

<sup>79</sup> Juuti, Rajala & Katko 2003, 39.

<sup>80</sup> Rihniemi-Rauh 2010, 10



*Tori vuonna 1911. Oikealla Societetshuset. 1860-luvulta alkaen kaupungin julkisia paikkoja kaunistettiin, mikä teki niistä suosittuja käyskentelypaikkoja. Kuva PM.*

Puistoesplanadille toteutettiin puutarha-arkkitehti Johan Wallmarkin suunnittelema ehostussuunnitelma 1880-luvulla.<sup>81</sup> Samalla puisto sai nimen Runeberginpuisto, kun runoilijalle pystytettiin patsas keskelle puistokäytävää. Patsas on pienempi versio runoilijan pojan Walter Runebergin (1838–1920) Helsinkiin veistämästä patsaasta. Torille ei vastaavaa muistomerkkiä ole pystytetty, vaan se on korostetusti kaupp- ja markkinapaikka. Myös puiston Runeberg-patsas on kääntänyt torille selkensä ja katsoo rauhallisesti joelle. Runeberginpuiston edustavuus torin läheisyydessä loi voimakkaan kontrastin, kun torin kunto alkoi vuosisadan lopulla rappeutua. Borgåbladet kirjoitti jo Runebergin patsaan julkistusvuonna 1885, kuinka tori ja kaupungin julkiset paikat olivat joutuneet rikkaruohojen valtaamiksi.<sup>82</sup>

Vuosisadan vaihteessa uusi, englantilaisista puutarhakaupungeista vaikutteita saanut arkkitehtisukupolvi oli syrjäyttänyt edellisen sukupolven. Arkkitehti Lars Sonck kritisoi vuonna 1901 Ateneum-lehden artikkelissaan *Pikkukaupunkien jäsentelystä* Porvoon ja

<sup>81</sup> Rihniemi-Rauh 2010, 20.

<sup>82</sup> Borgåbladet 8.8.1885, s. 2, "Vid besigtningen af stadens gator".

muiden edellisellä vuosisadalla rakentuneiden empirepuukaupunkien kaupunkisuunnittelua epäonnistuneeksi. Sonckin mielestä monet torin ympäristön yksikerroksiset talot näyttivät perin vaatimattomilta suuren torin laidalla ja epäsuhtaisella torilla tuntee itsensä ”kylmäksi, pieneksi ja hylätyksi”.<sup>83</sup>

Sonckin ajattelu oli saanut vaikutteita itävaltalaiselta Camillo Sitteltä (1843–1903). Sitte korosti kaupunkia ja erityisesti sen katuja ja aukioita yhtenäisenä taideteoksena. Hän ihaili saksalaisten keskiaikaisten kaupunkien aukoiden selkeää rajautumista ja katuolojen monimuotoisuutta.<sup>84</sup>

Sonck piti Sitten hengessä Vanhan Porvoon mittasuhteita miellyttävinä. Maastonmuotojen kunnioitus ja historiallinen kaupunki nousivat Suomessakin vuosisadan alun kaupunkisuunnittelun ihanteiksi ja jäykkä ruutukaava väistyi orgaanisen ja vaihtelevan ”sitteläisen” kaupunkirakenteen tieltä. Porvoossa tämä näkyi uuden polven arkkitehteihin kuuluneen Bertel Jungin (1872–1946) kaupunkia varten laatimissa kahdessa asemakaavassa vuosilta 1915 ja 1928.<sup>85</sup>

Samaan aikaan yhteiskunnassa vilkastunut pankkitoiminta näyttäytyi kaupungeissa yhä vahvemmin. Porvoo sai uuden aukion 1900-luvun vaihteessa, kun korttelin verran torista pohjoiseen, empirekaupunginosan ja Vanhan Porvoon väliin raivattiin Rihkamatori. Se sijaitsee hyvin keskeisellä paikalla, mikä saattoi vaikuttaa osaltaan siihen, että vuonna 1912 Kansallispankki ja Yhdyspankki rakennuttivat sen varrelle komeat kivirakennukset. Toisin kuin Porvoossa, vastaavia pankkipalatsia rakennettiin muissa suomalaiskaupungeissa lähes yksinomaan reunustamaan kaupungin päätoria. Rihkamatorille kaupunki tilasi myös suihkulähteen kuvanveistäjä John Munsterhjelmiltä (1879–1925).<sup>86</sup> Kun vuonna 1915 kaupungin suurin pankki, Porvoon Säästöpankki oli muuttanut pois kaupungintalon yläkerrasta Puistokadulle (nyk. Lundinkatu) rakennuttamaansa kivilinnaan, torilla sijaitseva enää yksi pankki, Helsingin-Osake-Pankki vuonna 1915 Piispankadulle rakennuttamassaan liiketalossa torin ja Runebergipuiston kulmassa.

---

<sup>83</sup> Ateneum n:o 9–11/1901, s. 450–455, ”Våra småstadens gestaltning”.

<sup>84</sup> Sitte 1889, 28; Nikula 1983, 221–223.

<sup>85</sup> Mäkelä-Alitalo 2004, 109–110.

<sup>86</sup> Borgåbladet 28.12.1912, s. 3–4, ”Krämartorget förskönande”.

1960- ja 1980-luvuilla pankkien rakennushankkeet muuttivat toriympäristöä vielä radikaalimmin. Yhdyspankki rakennutti Lundinkadun ja Piispankadun kulmaan nauhaikkunoilla varustetun asuin- ja liikerakennuksen vuonna 1967.<sup>87</sup> Porvoon Osuuspankin rakennus valmistui Lundin- ja Rauhankatujen kulmaukseen samana vuonna.<sup>88</sup> Torin laidalla sijaitsi 1980-luvulla peräti kuusi pankkia, joiden läsnäolon takia toria kutsuttiin lehdistössä jopa ”vekseliaukioksi”.<sup>89</sup> 1990-luvun lama muutti pankkimaaailmaa rajusti ja monet pankkikiinteistöt torilla tyhjenivät. Nimbus-taloon muutti ruotsinkielinen taide- ja käsityöläiskoulu, joka jätti tilat vuoden 2019 lopussa.<sup>90</sup> Vanhimmassa pankkirakennuksessa puiston nurkkauksessa on toiminut 1990-luvulta lähtien kahvila Cafe Cabriole.

Tori sen sijaan säilytti asemansa, kun kiinnostus kulttuuri- ja vapaa-ajan rakennuksien pystyttämiseen kasvoi kaupungeissa vuosisadan vaihteessa. Kulttuuritoimintaa Porvooseen ajanut teatteriyhdistys oli hankkinut jo varhain torin ja Runeberginpuiston reunustaman ns. ”tivolitontin” rakentaakseen paikalle teatterin, jonka piirustukset olivat valmiina jo vuosisadan vaihteessa. Tontti sai nimensä, kun sitä käytettiin markkinoiden aikaan karusellin sijoituspaikkana ja muihin huvituksiin, mutta muuten tontti seisoi rakentamattomana kaupungin paraatipaikalla.<sup>91</sup> Uuden käyttötarkoituksen tontti sai vuonna 1919, kun teatteriyhdistys luovutti sen Svenska Gårdenin rakennushanketta, johon sisältyi myös teatterisali, varten. Ruotsinkielisten järjestöjen kotipaikka valmistui 1935 ja funkkistyyllisessä rakennuksessa toimintansa aloittivat Grand-hotelli sekä elokuvateatteri Kino Grand.<sup>92</sup>

Svenska Gården kilpaili kaupungin kulttuurielämän johtoasemasta torin vastalaidalla sijainneen vanhan Societetshusetin kanssa ja sai järjestääkseen Svenska Klubbenin perinteikkäät Runebergjuhlat.<sup>93</sup> Kilpailuasetelmassa näkyi myös tuon ajan yhteiskunnassa voimakkaasti pinnalla ollut kielikysymys, sillä 1935 Societetshusetissa

---

<sup>87</sup> Valtonen 2014, 150.

<sup>88</sup> Valkeapää, Hämäläinen & Riikonen 2012, 67.

<sup>89</sup> Helsingin Sanomat 22.12.1986 ”Miljoonamonttu Porvoossa”, 14.

<sup>90</sup> Helsingin Sanomat 6.12.2003 ”Porvoon käsityökoulu ostaa kolme kerrosta keskustan pankkitalosta”, C11.

<sup>91</sup> Mäkelä-Alitalo 2004, 384.

<sup>92</sup> Rosendahl 2011, 70–73.

<sup>93</sup> Rosendahl 2011, 26.



järjestettiin puolestaan maan yliopistojen suomalaistamista ja nimenmuuttokampanjaa markkinoinut suomalaisuuskokous.<sup>94</sup>

Toinen aikaan tiiviisti liittyvä yhteiskunnallinen ilmiö, vuosina 1919–1932 voimassa ollut kieltolaki heijastui paikallisesti Porvooseen. Alkoholin myynnin tultua kielletyksi perinteistä kestkievearia isännöinyt Societetshuset näivettyi eikä noussut enää kieltolain päätyttyä 1930-luvulla entiseen loistoonsa. Gunnar Mårtenson (1907–1975) kuvailee kirjassaan ”Vanhaa Porvoota” maamerkkiä seuraavasti:

*”Ei auta, että Seurahuoneen yllä lepää alakuloisuus, joka ei aiheudu talosta itsestään tai sen nykyisistä isännistä. Taloa on ajanhammas kuluttanut ja sen hohto himmentynyt.”*<sup>95</sup>

Vanha rakennus palasi entiseen loistoonsa, kun kyvykäs yrittäjäpariskunta Leo (1919–1973) ja Satu Vuoristo (1925–) laajensivat Helsingistä hotelli- ja ravintola-alalle ostamalla Societetshusetin vuonna 1954. Vuoristot päivittivät myös Societetshusetin julkisivun 1950-luvulla. Vanha ”Societetshuset”-kyltti korvattiin kansan suussa vakiintuneella nimellä ”Socis” (lausutaan ”Suusis”). Vaikka sisällissodan aikaan taloa hallussaan pitäneet suomenkieliset punaiset olivat käyttäneet rakennuksesta nimeä ”Susila”<sup>96</sup>, julkisivuun lisättiin ruotsinkielisen nimen rinnalle virallisempi nimitys ”Seurahuone”. 1960-luvun lopulla rakennus oli niin huonossa kunnossa, ettei yläkerran komeaa juhlasalia voinut lattiarakenteiden heikentymisen vuoksi käyttää.<sup>97</sup> Vuoristot myivät kiinteistön hotelliyrittäjä-grynderi Olavi Penttilälle helmikuussa 1972, kun suunnitelmat talovanhuksen purkamisesta olivat jo pitkällä.<sup>98</sup>

Seurahuoneen purkaminen kevättalvella 1972 oli aikansa skandaali. Toisaalta kaupunkitilaan avautunut näkymä herätti henkiin vanhat ajatukset puistoakselista joelta Kaupunginpuistoon. Julkisuudessa esitettiin, että kaupunki voisi vaihtaa Seurahuoneen tontin omistamaansa kiinteistöön torin pohjoislaidalla, johon uuden hotellin voisi rakentaa. Kaupunginarkkitehti Aarne Launos ampui ehdotuksen alas toteamalla tontin

---

<sup>94</sup> Westerlund & Koskimies 2008, 738.

<sup>95</sup> Mårtenson, 1946, 57.

<sup>96</sup> Westerlund & Koskimies 2008, 89.

<sup>97</sup> Helsingin Sanomat 28.1.1973, ”Porvoon Seurahuoneesta palvelutalo”, 22.

<sup>98</sup> Uusimaa 23.2.1972.

lunastamisen olevan liian kallista kaupungille.<sup>99</sup> Lopulta jopa historiallisen Seurahuoneen nimi katosi kaupunkikuvasta, kun liiketoimintaa pyörittäneet Vuoristot ja rakennuttaja Penttilä eivät päässeet sopimukseen sen rahallisesta arvosta ja hotellitoiminta jatkui Seurahovi-nimellä.<sup>100</sup>

### 3.2 Kaupungintalo – julkisen vallan ankkuri

Kaupungeissa oli jo varhain ollut julkisia rakennuksia, joista tärkein oli aina päätorin äärelle sijoittunut raatihuone. Nimitys juontaa kaupungin hallinnosta vastanneista raadeista, jotka rakensivat ne käyttöönsä. 1800-luvun jälkipuoliskolla Porvoon torin itälaitaa reunusti Societetshuset ja länsilaitaa Runeberginpuisto, mutta kaupunkia johdettiin yhä vanhalta Raatihuoneentorilta, vuonna 1763 valmistuneesta puisesta raatihuoneesta käsin. Engel oli merkinnyt asemakaavaan paikan uudelle raatihuoneelle torin pohjoislaidalle. Hänen ajatuksenaan oli, että Societetshuset ja raatihuone muodostaisivat yhtenäisen, korttelin pituisen rakennusmassan torin kahdelle laidalle.<sup>101</sup> Vuonna 1853 kyseiselle tontille päätettiin tilata tilapäisen raatihuoneen suunnitelma arkkitehti Carl Albert Edelfeltiltä (1818–1869), mutta lopulta sitä ei toteutettu vaan vanha raatihuone kunnostettiin.<sup>102</sup> Tästä huolimatta vanha raatihuone oli 1800-luvun loppuun mennessä jälleen rapistunut ja käynyt yhä ahtaammaksi kunnallishallinnon kehityttyä, mikä pakotti maistraatin kokoontumaan Societetshusetissa ja ruotsinkielisessä lyseossa.<sup>103</sup> Vuonna 1875 tuli voimaan uusi asetus kaupunginhallinnosta, mikä nosti raadin tilalle kaupunginvaltuuston ja virkamiehiä hoitamaan hallinnon lukuisia uusia velvoitteita. Samoihin aikoihin moneen kaupunkiin kohosi uusi komea kaupungintalo.<sup>104</sup>

Akuutista tarpeesta huolimatta uuden kaupungintalon rakentaminen ei ollut itsestäänselvyys. Hankkeen puolustajia johti pormestari August Michael Schauman (1852–1950), jonka motiivina oli empireasemakaavan ajatuksen toteuttaminen kaupungintalosta torin varrella Porvoon elinvoiman ja kasvun osoituksena. Hankkeen

---

<sup>99</sup> Borgåbladet 27.4.1972.

<sup>100</sup> Helsingin Sanomat 11.11.1997, ”Seurahuone toi Porvooseen katuvalot ja teatterisalin”, B3.

<sup>101</sup> Paaso 1980, 43.

<sup>102</sup> Keinänen 1971, 130.

<sup>103</sup> Mäkelä-Alitalo 2000, 31.

<sup>104</sup> Arkkitehtuurimuseo. Kunnan- ja kaupungintalojen historiaa -tietopaketti.

vastustajien, joihin kuului muun muassa vaikutusvaltainen panimotehtailija Robert Wilhelm Ekblom, mukaan Porvoon tulisi keskittyä arkiseen olemassaoloon Helsingin varjossa, ei edustamiseen. Myös rakennuksen paikasta käytiin keskustelua käytännöllisemmin argumentein. Esimerkiksi kirjankustantaja Werner Söderström varoitti paalutuksen torilla tulevan hyvin kalliiksi.<sup>105</sup> Söderström itse tunsu torin, sillä hän asui komeassa puurakennuksessa torin pohjoislaidalla.<sup>106</sup>

Lopulta uuden rakennuksen paikaksi valittiin torin etelälaita, sillä siinä oli parempi maapohja kuin pohjoispuolella, jossa oli entisaikaan virrannut puro.<sup>107</sup> Maapohja oli silti korkeintaan välttävä, minkä vuoksi kaupungintalon arkkitehdiksi valittu Carl Rupert Rosenberg (1860–1892) vaati rakennuksen paalutusta. Rosenberg kuitenkin kuoli ennen rakennuksen valmistumista vain 33-vuotiaana. Paalutus jäi kustannussyistä tekemättä ja komea uusrenessanssirakennus alkoi vajota yhdestä kulmastaan heti valmistumisensa jälkeen.<sup>108</sup>

Kaupungintalon valmistumisaikaan tori antoi suunnattoman ja aution vaikutelman. Taiteilija-kreivi Louis Sparre (1863–1964) kuvaili vuosisadan alussa saksalaisessa arkkitehtuurilehdessä vuonna 1905 sitä muun muassa seuraavin sanoin:

*”Kaupunginosan keskipisteen muodostaa suunnaton tori, mitoiltaan kuin manööverikenttä...”*<sup>109</sup>

---

<sup>105</sup> Hartman 1906, 691; Mäkelä-Alitalo 2004, 82.

<sup>106</sup> Borgåbladet 5.8.1972, ”Torget”, 5.

<sup>107</sup> Paaso 1980, 47–51.

<sup>108</sup> Mäkelä-Alitalo 2004, 82.

<sup>109</sup> Herranen 1996, 21.



*Kaupungintalo kaksi vuotta valmistumisensa jälkeen vuonna 1894. Louis Sparre on kuvaillut uutta kaupungintaloa myös ”porvarillisen, turhamaisen komeudenhalun ilmentymäksi”.<sup>110</sup> Kuvaaja: John Granlund, BMK149G, PM.*

Vuoden 1918 sisällissodassa eteläinen Suomi oli punaisten hallussa, mikä käänsi valta-asetelman muutamaksi kuukaudeksi myös Porvoossa. Jo ennen sotaa tori oli vallankäytön kannalta merkittävä paikka. Maaliskuussa 1917 torille kokoontui kolmen tuhannen hengen juhlakulkue, jossa oli mukana niin työläisiä kuin porvaristoa. Puheiden jälkeen marssittiin Eugen Schaumanin (1875–1904) haudalle kaupungin ulkopuolelle, jonne ylioppilaat olivat rakennuttaneet näyttävän hautamuistomerkin. Seuranneina epävarmoina kuukausina kaupunki valmistautui konfliktiin ja esimerkiksi Ekblomin panimon kellarissa opiskeltiin ampuma-aseiden käyttöä. Eräs venäläinen sotilas yritti jopa vallankaappausta torilla suurta huomiota keräten, mutta hän osoittautui huijariksi.<sup>111</sup>

Sisällissodan puhjettua kaupunkia pitivät aluksi hallussaan valkoiset, joiden esikunta oli Societetshusetissa torin laidalla. Helsingistä saapunut punakaarti valtasi kaupungin helmikuussa ja hallitsi niin ikään Societetshusetista käsin. Huhtikuussa valkoiset ja saksalaiset joukot marssivat Porvooseen ja kaupungin vapauttamisen vuosipäivänä

---

<sup>110</sup> Herranen 1996, 21.

<sup>111</sup> Westerlund & Koskimies 2008, 23, 128–129, 143, 148–149.

19.4.1919 silloinen valtionhoitaja C. G. E. Mannerheim (1867–1951) puhui torilla, joka oli koristettu lipputangoin ja köynnöksin.

Porvoolaissyntyinen kuvanveistäjä Ville Vallgren (1855–1940) tarjosi kaupungin vapauttamisen muistomerkkiä ja ehdotti yhdeksi sijaintivaihtoehdoksi toria. Valtuuston empiessä Vallgren tarjosi veistosta Pietarsaareen, jonne se myös pystytettiin. Porvooseen lopulta vuonna 1922 pystytetty Gunnar Finnen (1886–1952) veistämä muistomerkki sijaitsee Tuomiokirkon vieressä.<sup>112</sup>

Patsaat ja muut muistomerkit ovat yksi merkittävimpiä tapoja nostaa paikan edustuksellisuutta. Porvoon torilla ei patsasta ole, sillä perinteisesti torialuetta ovat hallinneet torikauppa ja myöhemmin liikenne. Porvoo on aktiivisesti pystyttänyt muistomerkkejä erityisesti kuuluisimmille ruotsin- ja suomenkielisille kirjailijoilleen. ”Porvoon ei tulisi olla pelkästään muistojen kaupunki, vaan myös muistomerkkien kaupunki”, totesi Porvoon kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Helmer J. Wahlroos (1897–1971) vuonna 1946 paljastettuaan kirjailija Johannes Linnankosken (1869–1913) patsaan.<sup>113</sup> Runeberginpuistossa taas seisoo kansallisrunoilija itse. Seurahovin takana levittäytyvässä Kaupunginpuistossa on Linnankosken patsas ja läheisyydessä Linnankosken lukio.

### 3.3 Purkamista ja suojelua – aikansa ihanteet edustettuina kaupunkisuunnittelussa

Torin ympäristö puhututti Porvoossa jo ennen 1960–70-lukujen voimakasta uudisrakennusvaihetta. Vuonna 1949 Borgåbladetin lukijakysely selvitti, että porvoolaisten mukaan vanhat puutalot olisivat kaivanneet kipeästi uutta maalipintaa. Lukijoiden näkemys tiivistyy koruttomasti seuraavaan lauseeseen:

*“Vanha Porvoo pittoreski: uusi kaupunginosa ankea”.*<sup>114</sup>

1960-luvulla ankean empirekeskustan tilalle kaavailtiin suurta, autotonta liikekeskustaa, joka olisi kattanut muun muassa koko torin. Yhdessä suunnitelmassa kaupungintalo

---

<sup>112</sup> Tuomala 1997, 21.

<sup>113</sup> Westerlund & Koskimies 2008, 343.

<sup>114</sup> Borgåbladet 11.6.1949, ”Gamla stan pittoresk – nya staden trist”, 2.

olisi purettu, toisessa se olisi muutettu monitoimikeskukseksi.<sup>115</sup> Torista suunniteltiin myös ajan ihanteita edustavaa ”kaupan ja kulttuurin keskusta”.<sup>116</sup> 1970-luvulla suuret aluerakennussuunnitelmat painoutuivat lähiöihin ja keskustassa toteutui yksittäisiä tontti- ja korttelikohtaisia hankkeita, mitkä lisäsivät torin ympäristön rakennusten kirjavuutta.

Liikekeskusta Porvoon torin ympärillä muuttui voimakkaasti, kun panimon ja Seurahuoneen korttelit väistyivät pankin ja hotellin tieltä. Kenties vastauksena maanlaajuiseen rakentamisvimmaan 1980-luvun alussa käynnistyi valtakunnallinen kaupunki uudistusprojekti. Liikekeskustan kehittämissuunnitelmat olivat voimakkaasti esillä, sillä Helsingin uusien aluekeskusten Itäkeskuksen ja Malmin epäiltiin vievän asiakkaita Porvoon liikekeskustalta, jos aluetta ei kehitetä. Ratkaisuksi esitettiin muun muassa linja-autoaseman muuttamista kauppahalliksi.<sup>117</sup>

Vuonna 1985 kaupungin virkamiesten tekemä asemakaavaselvitys toteaa torialueen olevan epäviihtyisä ja sekava paikka. Selvitys ehdottaa linja-autojen siirtämistä pois torilta ja kauppahallin rakentamista kävelykaduksi muutettavan Lundinkadun paikalle. Torialueen alle olisi mahdollista sijoittaa pysäköintilaitos. Torin pohjoislaidan täyttäisi suuri kauppahalli ja itse torille istutettaisiin neljälle laidalle puita, asennettaisiin symmetrinen kiveys ja keskelle sitä lisättäisiin monumentti.<sup>118</sup> Kaupungin virkamiesjohdon lopullinen ehdotus oli varovaisempi, mutta sisälsi kevyen liikenteen väylän rakentamisen keskellä toria, autopysäköinnin siirtämisen pois torilta sekä läpiajoliikenteen katkaisemisen torin poikki. Borgåbladet kertoo, että ”keskustan kehittämiseen suhtauduttiin vahvan tunteenomaisesti”, mitä osoittaa vuonna 1985 tehty terävä kansalaisadressi.<sup>119</sup>

Toteutuneiden muutostenkaan jälkeen torimiljöö ei tyydyttänyt vuonna 1987, kun Hufvudstadsbladet julisti torimiljöön olevan yhtä bussien, jalankulkijoiden ja torikaupan sekamelskaa. Pitkän tähtäimen suunnitelmana kaupunkisuunnittelupäällikkö Johan Pfeifer puhui artikkelissa linja-autoaseman siirtämisestä joen länsirannalle ja

---

<sup>115</sup> Schulman 1984, 15, Porvoon keskustan asemakaavallinen selvitys 1971.

<sup>116</sup> Westerlund & Koskimies 2008, 427.

<sup>117</sup> Keskustakehitys Oy:n raportti, 1983.

<sup>118</sup> Porvoon keskustan asemakaavaselvitys 1985.

<sup>119</sup> Borgåbladet 10.12.1985, ”Över fyratusen namn mot Alexandersbron”, 3.

kauppahallin rakentamisesta torille.<sup>120</sup> Konkreettinen uudistus torilla nähtiin 1990-luvun alussa, kun kaupunki korvasi torin vanhan ja epämukavan mukulakiveyksen tasaisilla betonikivilaatoilla. Samalla valmistui torin halkova kevyen liikenteen väylä ja autojen iltapaikoitus torialueella kiellettiin.<sup>121</sup> Torikauppiat ottivat muutokset ilolla vastaan, mutta torikauppa hiljeni silti vuosi vuodelta.<sup>122</sup>

1990-luvulla toria ympäröivissä kortteleissa tapahtui ajan hengen mukaisia muutoksia, kun pyrittiin rakentamaan viihtyisää kaupunkiympäristöä kuluttamisen ehdoilla.<sup>123</sup> Viimeinen toria reunustanut puurakennus purettiin ja torin pohjoislaitaan nousi kauppakeskus LUNDI.<sup>124</sup> Kauppakeskuksen ja torin välissä sijaitseva Lundinkatu muutettiin kävelykaduksi. Itse torilla kaupunginpuutarhuri Mikko Kauniston suunnitelmien mukaisesti torille lisättiin istutuksia ja kukka-amppeleita sekä parannettiin kevyen liikenteen väyliä.<sup>125</sup>

Torin vastakkainen laita muuttui niin ikään dramaattisesti, kun lähes sata vuotta vinossa ollut kaupungintalo suoristettiin. Keskellä lamaa toteutettu, teknisesti ja taloudellisesti erittäin kunnianhimoinen hanke valmistui vuonna 1995. Vaikka oikaisemista saatiinkin odottaa yli vuosisadan ajan, paikan korkeasta arvostuksesta kaupungissa kertoo kaupunginarkkitehdin toteamus, että kaupungintalon oikaisu on Porvoolle jo imagokysymys.<sup>126</sup>

Samoihin aikoihin tapahtui omistussuhteiden muutoksia, kun Vuoristoilta Seurahovin ostanut ja sitä parikymmentä vuotta liiketoimintaa pyörittänyt Penttilä myi hotellin sen toimivalle johdolle laman pyörteissä vuonna 1992. Vuonna 1996 omistajaksi tuli perheyhtiö Jalohovi Oy, jonka taustalla oli naapurirakennuksessa pitkään vaikuttanut Porvoon Osuuspankin entinen toimitusjohtaja Yrjö Tuomala (1933–2010).<sup>127</sup> Myös Svenska Gården ajautui vaikeuksiin 1990-luvulla, mutta sen pelastivat ruotsinkieliset

---

<sup>120</sup> Hufvudstadsbladet 20.3.1987, ”Borgå förnyar torgmiljön”.

<sup>121</sup> Kari Hällströmin haastattelu 30.10.2019.

<sup>122</sup> Uusimaa 30.1.2002, ”Porvoon tori on muuttanut kasvonsa täysin 40 vuodessa”, 4.

<sup>123</sup> Mäenpää 2005, 182.

<sup>124</sup> Helsingin Sanomat 15.6.1995, ”Ensto ja Merita rakennuttavat liiketalon Porvooseen”, B4.

<sup>125</sup> Mikko Kauniston haastattelu 10.12.2019.

<sup>126</sup> Helsingin Sanomat 29.4.1995, ”Porvoon vanha kaupungintalo suoristetaan nostamalla koko rakennus ylös”, B3.

<sup>127</sup> Helsingin Sanomat 11.11.1997, ”Seurahuone toi Porvooseen katuvalot ja teatterisalin”, B3.

kulttuurirahastot. Perin pohjin saneeratussa rakennuksessa toimii nykyisin kulttuuritalo Grand. Samalla se viimein sai ajanmukaisen teatterisalinsa.<sup>128</sup>

Arvokas kaupunkiperintö on noussut edustavaksi viime vuosikymmeninä. Jo 1900-luvun alussa Suomessa ryhdyttiin vaalimaan vanhaa rakennuskantaa ja kaupunkikulttuuria. Herääminen tapahtui ensimmäisenä historiallisissa kaupungeissa Porvoossa, Tammisaarella ja Raumalla. Ensimmäinen vanhan Porvoon suojelua tavoitellut asemakaava oli jo vuodelta 1911 ja sen virallisesti ”historialliseksi kaupunginosaksi” julistanut suojelukaava tuli voimaan jo 1930-luvulla.<sup>129</sup>

Vasta 1960-luvulla rakennussuojelun aatteiden levitessä manner-Euroopasta Suomeen alettiin laajemmin suojella kaupungin historiallisen asunsa parhaiten säilyttäneitä osia.<sup>130</sup> Porvoon empirekaupunginosan suojelutoimet käynnistyivät 1980-luvulla perinpohjaisen rakennusinventoinnin myötä. Vuonna 1985 Porvoon kaupunki-uudistustoimikunta päätti suojella asemakaavalla 39 empirekeskustan historiallisesti arvokasta tai kaupunkikuvallisesti tärkeää rakennusta.<sup>131</sup> Osaksi valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY) alue pääsi vuonna 2009 Empire-Porvoon puutalokorttelit ja julkiset rakennukset -nimellä. Tori kuuluu tähän alueeseen alkuperäisenä asemakaavan mukaisesti säilyneenä merkittävänä aukiona. Kolmekymmentä vuotta ensimmäisen selvityksen jälkeen tehty empirekeskustan inventointi toteaa myös torilta löytyvien uudempien rakennusten olevan nykyään osa alueen identiteettiä.<sup>132</sup>

Keskiaikaisen kaupunginosan säilyminen tarkoitti sitä, että torin sijainti ei muodostunut niin keskeiseksi, kuin se oli Engelin ensimmäisessä asemakaavassa piirretty. Myöhemmin Rihkamatorin esimerkki on osoittanut, että arvorakennuksille yksiselitteinen sijainti ei ollut torin laidalla. Lisäksi vanhan Porvoon kasvojenkohotus on osaltaan siirtänyt asumisen, palvelujen ja matkailun painopistettä kauemmas torilta. Jo 1980-luvulla matkailukirjassa vanhan Porvoon kortteleita mainostettiin sen

---

<sup>128</sup> Rosendahl 2011, 80.

<sup>129</sup> Westerlund & Koskimies 2008, 180.

<sup>130</sup> Kärki 2001, 75.

<sup>131</sup> Pfeifer 2001, 5–7.

<sup>132</sup> Valtonen 2014, 6–7.



käsityöläisputiikeilla ja ravintoloilla, kun taas torista tyydyttiin mainitsemaan sen olevan ”arkipäivisin kaupungin vilkasliikenteisintä osaa”.<sup>133</sup>



*Suunniteltu uudisrakentaminen korttelissa 23 (niin sanotussa Citymarketin korttelissa) avaisi uuden poikittaisen kävelyreitit keskustaan. Kaupunkitilojen sarja yhdistäisi vanhan Porvoon Raatihuoneentorin Rihkamatorin kautta empirekaupunginosan Porvoon toriin. Kuva: Porvoon kaupunki, keskustan kehittämishankkeiden tiedotustilaisuus 24.10.2019.*

<sup>133</sup> Mäkinen ja Gabrielsson 1983, 36, 70.

## 4 Liikennefunkti: tori kaupungin sydämessä

Porvoon sijainti rannikolla Porvoonjoen suulla ja keskiaikaisen Kuninkaantien varrella on tehnyt siitä merkittävän liikenteen risteyksen. Joen yläjuoksun maaseudulta on saavuttu kaupunkiin markkinoille vuosisatojen ajan ja maantien varrella matkaavia palveli useita kestikievareita, joista yksi toimi Societetshusetin alakerrassa sen alkuvuosina.

Hyvät kulkuyhteydet olivat myös strategisesti merkittäviä. Krimin sodan aikana 1853–1856 yhteiskunta varustautui ja lisäsi sotilaiden määrää myös Porvoossa. Sodan päättymisen jälkeen kaupunkiin jäi venäläinen Uudenmaan 8. tarkk’ampujapataljoona, jonka yhteiset harjoitukset pidettiin torilla ja jonka toriparaateja porvoolaiset kokoontuivat seuraamaan.<sup>134</sup>

Rautateiden rakentaminen mullisti yhteiskuntaa 1870-luvulla ja Porvooseen raideyhteys valmistui vuonna 1874. Rakennusurakka oli mutkikas, kun valtio ei myöntänyt hankkeelle tukea. Alun perin rautatieasema haluttiin tuoda lähelle toria, mutta kustannussyistä se kuitenkin jätettiin kaupungin luoteispuolelle, joen toiselle rannalle.<sup>135</sup> Porvoon Keravan kautta rataverkkoon yhdistänyt yksityinen yhtiö ajautui konkurssiin. Rautatieliikenteen vaikeudet Porvoossa olivat jatkuvia, mihin aseman jääminen joen ”väärälle” puolelle saattoi osaltaan vaikuttaa.

Porvoon tori sai liikennefunktion 1930-luvulta alkaen kaupunkien välisen ja sisäisen linja-autoliikenteen yleistyttyä. Seuranneina vuosikymmeninä linja-autoille (ja takseille) varattu tila kasvoi vähitellen torilla, kunnes torin pohjoinen puolisko oli varattu ajoneuvoille ja niiden matkustajille. Liikennerekaisut nousivat torin tilarakenteessa hallitseviksi ja torikaupalle varattu alue järjesteltiin uudelleen pienemmäksi. Toria reunustaneista symmetrisistä puukujista pohjoisempi katosi kaupunkikuvasta, kun lehmukset kaadettiin vähitellen vuosikymmenten saatossa, lähes puu kerrallaan. Ruuhka-aikoina tori täyttyi linja-autoista, mutta suuren osan ajasta linja-autolaiturit olivat ja ovat edelleen tyhjillään. Liikenneasemafunktiosta toiminnallisesti keskeisen tekikin linja-autoasemarakennus, torin uusi kokoava keskipiste.

---

<sup>134</sup> Borgå Tidning 21.6.1856, ”Bataljonsmöte”, 1.

<sup>135</sup> Hedengren 1899, 58.

## 4.1 Linja-autot mullistivat torin

1900-luvun alkupuolella liikennemuodot kaupungissa alkoivat monimuotoistua. Hevosten ja niiden vetämien vaunujen sekaan ilmestyi ensin polkupyöriä ja sitten moottoriajoneuvoja. Porvoon ensimmäinen taksi- ja linja-autojen pysähdyspaikka oli Rihkamatorilla, jonka kautta kulki kaikki Helsingistä itään suuntautuva liikenne. Tilanpuutteen takia kaupunki ohjasi näitä toimintoja vähitellen päätorille.<sup>136</sup> Avarista kaupunkitoreista tuli ympäri Suomen kauppapaikkojen lisäksi liikenneaukioita niiden tarjoaman pysäköintitilan vuoksi. Porvoossa markkinatori sysättiin sivummalle, kun torista lohkottiin puolet liikennealueeksi. Kun ajan mittaan uudet liikennevälineet tekivät siirtymisen paikasta toiseen entistä nopeammaksi, eivät matka-ajat vastaavasti lyhentyneet, sillä asutus siirtyi kauemmaksi torista.<sup>137</sup>

Linja-autoliikenne yleistyi Suomessa 1920-luvulla ja toiminnan merkittäviä rahoittajia olivat bensiiniyhtiöt Nobel-Standard (vuodesta 1939 Esso) ja Shell. Tämä johti siihen, että linja-autojen lähtöpaikat sijaitsivat bensiiniasemien läheisyydessä kaupunkien keskustoissa. Matkustajat odottivat kahviloissa ja muissa julkisissa tiloissa. Bensiiniyhtiöiden keskinäinen kilpailu oli niin kiivasta, että moniin kaupunkiin syntyi kaksi linja-autoasemaa, molemmille bensiiniyhtiöille omansa. Näistä seuranneiden ongelmien välttämiseksi bensiiniyhtiöt ja Linja-autoliitto LAL perustivat Matkahuollon hallinnoimaan puolueettomia asemia vuonna 1933.<sup>138</sup>

Vuonna 1924 torille rakennettiin Shellin bensiinipumppu, joka oli samalla torin ensimmäinen kiinteä rakennelma.<sup>139</sup> Vuonna 1928 seurasi pieni katettu kioski, ja vuonna 1933 Shellin tekninen osasto suunnitteli torille funkkistyyliä edustaneen huoltoaseman, jossa oli autohuoltotilat ja odotushuone linja-automatkustajille.<sup>140</sup> Suomen Mineraaliöljy Ab sai kaupungilta oikeuden myydä torilla bensiiniä 9500 markan vuosivuokraa vastaan. Kiinnostavasti samana vuonna joenrantaan pumpun avannut August Eklöf Ab maksoi vuokraa vain 1000 markkaa. Rihkamatorin arvostuksesta taas kertoo se, että jäätelökojun vuokra oli siellä kaksinkertainen

---

<sup>136</sup> Westerlund & Koskimies 2008, 205.

<sup>137</sup> Kopomaa 1997, 58–59.

<sup>138</sup> Viitaniemi 1993, 41.

<sup>139</sup> Vesterinen 2009, 15–16.

<sup>140</sup> Hellman 2005, 23.

Kauppatoriin verrattuna.<sup>141</sup> On mahdollista, että kaupunki yritti houkutella siihen asti Rihkamatorilla sijainneita takseja ja linja-autoja tilavammalle Kauppatorille sijoittamalla sinne kaupungin ensimmäisen bensiinipumpun vuonna 1924. Kuljettajat pitivät kuitenkin myymälöiden reunustamaa Rihkamatoria sijainniltaan Kauppatoria parempana. Lopulta taksit siirtyivät vasta vuonna 1945, kun Porvoon ammattiautoilijat (vuodesta 1956 Porvoon taksiautoilijat rf-ry) pystytti taksikopin Lundinkadun puistikossa sijainneen kioskin yhteyteen. Vielä silloin vanhemmat kuljettajat pysyivät sitkeästi Rihkamatorilla!<sup>142</sup>

Porvoon ensimmäisenä linja-autojen lähtöpaikkana toimi Rihkamatori ja sinne perusti LAL:n Helsingin paikallisosasto ensimmäisen Nobel-Standardin aseman vuonna 1931. Porvoo sai toisen linja-autoaseman vuonna 1935, kun edellä mainittu paikallisosasto perusti Kauppatorin Shellin yhteyteen lähiseutuliikenteen linja-autoaseman. Jo vuonna 1925 Porvoon poliisilaitos suositteli linja-autoaseman siirtämistä ahtaaksi käyneeltä Rihkamatorilta Kauppatorille. Vuonna 1927 käytännöksi vakiintui, että lyhyen matkan liikenteen autot lähtisivät Kauppatorilta, mutta kaukoliikenteen linja-autot jäivät Rihkamatorille.<sup>143</sup> Kahden aseman aika ei kestänyt kauan, sillä vuonna 1938 Shellin laajennettua huoltoasemaansa myös kaukoliikenteen autot siirtyivät Kauppatorille. Samalla asemalle rakennettiin laiturikorokkeet ja opasteet.<sup>144</sup>

Vaikka tilavalla torilla oli tilaa torikaupalle ja liikenteelle, vähitellen linja-autoasema valtasi tilaa torin puuistutuksilta. Myös linja-autoliikenteellä kaupungin keskeisen asutuksen suunnasta oli torikaupalle kielteinen estevaikutus.

1930-luvulla alkoi nousta moderneja linja-autoasemia, joiden piti Otto-Iivari Meurmanin (1890–1994) mukaan sijaita tilavalla, keskeisellä paikalla ja joiden yhteydessä tarvitaan huoltoasema ja paikoitusalue.<sup>145</sup> Suomen ensimmäinen linja-autoasema valmistui Tampereelle vuonna 1929. Viipurin kaupunki päätti ensimmäisenä kaupunkina rakennuttaa itse linja-autoaseman vuonna 1932.<sup>146</sup> Etenkin pienemmissä

---

<sup>141</sup> Wahlroos 1946, 200.

<sup>142</sup> Mauranen 2006, 57; Mäkelä-Alitalo 2004, 362.

<sup>143</sup> Westerlund & Koskimies 2008, 205, Borgåbladet 30.4.1927 ”Salutorget blir parkeringsplats för landsbilarna”, 2; Uusimaa 9.5.1931 ”Linja-autoliikenne Porvoossa järjestelyn alaisena”, 2.

<sup>144</sup> Viitaniemi 1993, 28; Borgåbladet 18.8.1938 ”Anslagstavlör och refuger vid bussplatserna”, 2.

<sup>145</sup> Otto-Iivari Meurman, ”Linja-autojen asemia”, Arkkitehti 5/1934, 66–67.

<sup>146</sup> Niskanen 2006, 56.

kaupungeissa tällaisiin julkisiin hankkeisiin ei ollut varaa. Porvoon asema täytti silti Meurmanin kriteerit kirkkaasti ja pääsi hänen artikkeliinsa esimerkkinä Tampereen, Turun ja Mikkelin asemien ohella.<sup>147</sup>

Linja-autoliikenne oli Porvoossa alusta lähtien kannattavaa ja Porvoon ja Helsingin välisen uuden maantien valmistuminen vuonna 1937 johti kaupunkien välisen linja-autoliikenteen kasvuun. Liikennemäärien kasvulla oli myös kielteiset vaikutuksensa. Borgåbladet uutisoi, etteivät kaupungin sisääntuloväylät enää kestä kaupungin bussiliikennettä ja että liikenteen jyrinä pudotti taulutkin seiniltä. Linja-autoaseman suunnittelun alkuvaiheita hidastivat myös eräät paikalliset liikennöitsijät, sillä heiltä perittiin aseman kautta toimitetuista lähetyksistä toimistomaksu. Tavarankuljetus oli jo tuolloin merkittävä tulonlähde linja-autoliikennöitsijöille.<sup>148</sup>

Talvisodan syttyminen vuonna 1939 käynnisti vuosikymmenen jatkuneen bensiniisäännöstelyn.<sup>149</sup> Linja-autoyhtiöiden kalustoa lunastettiin Puolustusvoimien käyttöön, mutta linja-autot pysyivät teillä vanhojen, häkäpönttömoottoreilla varustettujen kuorma-autojen voimalla.<sup>150</sup>

Sodan jälkeen linja-autoliikenne kääntyi jälleen kasvuun ja eräs ruotsalainen arkkitehti ehdotti Borgåbladetissa uuden linja-autoaseman rakentamista Rihkamatorille sen keskeisen sijainnin vuoksi. Sanomalehdissä käydyssä keskustelussa siirto ei saanut kannatusta eikä kroonisesta pääomien puutteesta kärsinyt kaupunki rakennuttanut uutta asemaa.<sup>151</sup>

Kun Shell laajensi uudelleen bensiniasemaansa torilla vuonna 1948, tarjosi se lisätiloja myös Matkahuollolle, tosin tuntuva vuokrakorotusta vastaan. Matkahuollon oli suostuttava pitkin hampain, kuten seuraava sitaatti osoittaa:<sup>152</sup>

*”Kun olosuhteet Porvoon asemalla ovat suorastaan sietämättömät ja häpeäksi koko linja-autoliikenteelle – puhumattakaan Porvoon*

---

<sup>147</sup> ”Suomalainen Shell Oy:n autohuoltoasemia”, Arkkitehti 5/1934, 67–69.

<sup>148</sup> Borgåbladet 30.4.1936, ”Infartsvägarna till Borgå kunde ej mera bara busstrafiken”, 2; Westerlund & Koskimies 2011, 211, Viitaniemi 1993, 30.

<sup>149</sup> Vesterinen 2009, 22, 31.

<sup>150</sup> Keinonen 2018, 19.

<sup>151</sup> Borgåbladet 2.9.1947 ”Allas medverkan kan göra Borgå till idealstad”, 2; Borgåbladet 21.9.1946 ”Busstrafiken på Salutorget får ökat utrymme”, 2.

<sup>152</sup> Viitaniemi 1993, 179.

*kaupungista – ja kun monien pitkien neuvottelujen jälkeen on käynyt ilmeiseksi, ettei Porvoon kaupunki ryhdy rakentamaan linja-autoasemaa, päätettiin, että esitettyyn vuokraan voidaan suostua.*<sup>153</sup>

1950-luvulla torilla saattoi vilkkaimpina päivinä olla jopa kolmekymmentä linja-autoa kerrallaan. Myös työmatkaliikenne Helsinkiin lisääntyi ja työmatkalaisia kuljettaneiden linja-autojen vitsailtiin tekevän torin komeiden rakennusten ympäri kunniakierroksen niiden saapuessa linja-autoasemalle.<sup>154</sup>

Osaltaan linja-autoasemien kehitykseen Suomessa vaikutti 1950-luvulla huoltoasemaarkkitehtuurin uudistuminen. Arkkitehdit Heikki (1918–2013) ja Kaija Siren (1920–2001) suunnittelivat Shellille uuden tyyppiaseman 1956, jota hallitsivat lasiseinät, ja vanhat korkeat mittarit korvautuivat bensiinipistooleilla. Huoltoasemat siirtyivät vähitellen pois kaupunkikeskustoista.<sup>155</sup> Porvoossa Shell kunnosti torilla sijainnutta vanhaa asemaansa vielä vuonna 1960. Porvoon linja-autoasema oli koko maassa yksi viimeisistä, joka toimi huoltoaseman yhteydessä.<sup>156</sup>

Vuonna 1960 Shell teki viimeiset muutostyöt huoltoasemalla, kun pumppujen yläpuolella ollut lippa poistettiin. Porvoon sisäinen linja-autoliikenne alkoi samana vuonna kolmella linjalla. Kaikki paikallisbussit kulkivat torille ja siellä kyytiä vaihtanut matkustaja joutui epäkäytännöllisesti ostamaan uuden lipun, mikäli jatkoi matkaansa. Ongelman poistamiseksi kokeiltiin heilurilinjaja, jotka käväisivät torilla, mutta jatkaisivat sen jälkeen toiselle puolelle kaupunkia.<sup>157</sup>

Uudessa strategiassaan vuonna 1968 Matkahuolto halusi parantaa asemiensa viihtyvyyttä lisäämällä niihin muun muassa kahviloita.<sup>158</sup> Tämän ajatuksen mukaisesti Porvoon torille valmistui vuonna 1972 uusi linja-autoasema. Samalla päättyi torin huoltoasematoiminta. Aseman suunnitteli arkkitehti Kauko Tiihonen, joka pyrki

---

<sup>153</sup> Viitaniemi 1993, 112, 211.

<sup>154</sup> Borgåbladet 6.10.1951, 23.7.1955. *Työmatkalaisia kuljettaneita busseja kutsuttiin "orjakuljetuksiksi".*

<sup>155</sup> Vesterinen 2009, 55.

<sup>156</sup> Viitaniemi 1993, 181.

<sup>157</sup> Helsingin Sanomat 11.11.1979, "Porvoon joukkoliikennekokeilu sortumassa huonoon tiedotukseen", 8.

<sup>158</sup> Keinonen 2018, 19.

suunnittelussaan välttämään ”tavanomaisia latteuksia”.<sup>159</sup> Porvoolaiset nimesivät uuden asemansa ”karamellitaloksi” sen sinikeltaisen väripaletin vuoksi. Myöhemmin talo maalattiin uudelleen hillitymmiin väreihin, kun asemaa remontoitiin vuosina 1982 ja 1986.<sup>160</sup> Kun aseman julkisivussa luki aluksi vain ”Matkahuolto”, vitsailtiin matkustajien kulkevan sen nimisen kaupungin läpi.<sup>161</sup> Myöhemmin julkisivuun lisättiin kyltit Porvoo-Borgå.



*Iltapäiväruuhkaa linja-autoasemalla 1970-luvulla. Poliisipari valvoo järjestystä laiturilla. Aseman kahvila oli suosittu matkustajien taukopaikka. Kuvaaja Eino Nurmi, kuva PM.*

Kaupungin suunnitelmissa linja-autoaseman tulevaisuus oli epävarma, sillä asemaa suunniteltiin siirrettäväksi pois torilta läpi 1980-luvun. Kaupungin yleiskaava 1989 esittää linja-autoaseman siirtämistä Porvoonjoen länsirannalle seuraavan kahdenkymmenen vuoden kuluessa riippuen alueen kehitysnopeudesta. Vuonna 1989

<sup>159</sup> Porvoon linja-autoasema sellaisena kuin se on, 1973.

<sup>160</sup> Viitaniemi 1993, 252–253.

<sup>161</sup> Borgåbladet 25.9.1976, s. 5, ”Torget som bytte ansikte”.

kaupunki teki Matkahuollon kanssa juuri kahdenkymmenen vuoden vuokrasopimuksen rakennuksen tontista.<sup>162</sup>

1990-luvulla suunnitelmat muuttuivat ja vuonna 1999 Matkahuolto aloitti linja-autoaseman mittavat kunnostustyöt. Tuolloin oli myös puhetta taksiaseman siirtämisestä linja-autoaseman yhteyteen, mutta tämä ei toteutunut. Joulukuussa 2018 linja-autoasemasta tehtiin kuntotutkimus, minkä yhteydessä rakennuksessa havaittiin kosteusvaurioita. Tämän takia Matkahuolto sulki linja-autoaseman helmikuussa 2019 ja rakennus purettiin seuraavana vuonna.

Vaikka Porvoossa toimi vielä viime vuosiin saakka yksi maan aktiivisimmista linja-autoasemista, koko maassa linja-autoasemien kulta-aika on jäänyt taakse. Lipunmyynti on siirtynyt verkkoon ja Matkahuollolle tuottoisalla pakettienkuljetusalalla on entistä enemmän kilpailua. Lisäksi 1990-luvulta alkaen rautatieasemien yhteyteen sijoitetut matkakeskukset, vaikka samaa tarkoitusta täyttävätkin, ovat johtaneet vanhojen linja-autoasemien katoamiseen monissa kaupungeissa. Pienemmillä paikkakunnilla lipunmyynnin siirtyminen verkkoon on tarkoittanut linja-autoasemien sulkemista kokonaan. Porvoo on Suomen suurin kaupunki, jossa linja-autoasema on säilynyt kaupungin keskustorilla viime päiviin saakka. Porvoon linja-autoasema oli vilkas kokoiseensa kaupunkiin ja runsas työmatkaliikenne Helsinkiin ja kilpailukykyisen raideyhteyden puuttuminen lienee korostanut sen merkitystä. Porvoon linja-autoaseman liikevaihto oli maan kolmanneksi suurin Helsingin ja Turun jälkeen vuonna 1981.<sup>163</sup>

Linja-autoasema on ollut aina julkinen tila, joka on palvellut matkustajien lisäksi muitakin kaupunkilaisia. 1970-luvulla Matkahuollon Porvoon linja-autoasemasta tuottamassa esitteessä todettiin, että se on ihmisten liikkumispaikka, jonka liepeillä humalainen on tavallinen näky. Samasta esitteestä on myös seuraava sitaatti:

*”Linja-autoasema ei ole mikään luksusluokan paikka. Se on tarkoitettu kaikille kansankerroksille, joten sille ei pidä asettaa liian korkeatasoisia vaatimuksia.”<sup>164</sup>*

---

<sup>162</sup> Porvoon kaupungin yleiskaava 1989, 9; Helsingin Sanomat 22.12.1987, 9, ”Porvoon linja-autoasema pysyy torilla”.

<sup>163</sup> Viitaniemi 1993, 257.

<sup>164</sup> Porvoon linja-autoasema sellaisena kuin se on, 1973.



Ei-toivotut henkilöt murtavat julkisen kaupunkitilan järjestystä käytöksellään.<sup>165</sup> Tämä on määritelty ei-toivotuksi ja poikkeavaksi ryhmän ulkopuolisten henkilöiden taholta.<sup>166</sup> Määrittelyjen kautta ei-toivotut henkilöt halutaan sulkea julkisen tilan käytön ulkopuolelle, sillä heidän ajatellaan vähentävän kaikkien muiden mahdollisuuksia käyttää tilaa. Tavoitteena on maksimoida tilasta saatava yksityinen ja kokonaisuhyöty.<sup>167</sup> Toisinaan yhteisö poikkeavaa käyttäytymistä havaitessaan etsii uhkaa ulkoa päin sulkien silmänsä mahdollisuudelta, että se olisi olemassa omissa sosiaalisissa ryhmissä.<sup>168</sup> Linja-autoaseman julkisuus erottuu puolijulkisesta tilasta, jonne ulkopuolisia ei kaivata ja jonne pääsy on esimerkiksi vartiointitoimilla rajattu. Torin ympäristössä tästä on mallina kauppakeskus.

## 4.2 Voimakasta kasvua ja kasvukipuja

1960-luku oli dramaattista aikaa suomalaisissa kaupungeissa. Kaupungistuminen ja rakennemuutos ravistelivat yhteiskuntaa. Koko maassa kolmasosa ennen vuotta 1899 rakennetuista puisista asuinrakennuksista purettiin 1960-luvun aikana.<sup>169</sup> Porvoon liikekeskustasta purettiin empirerakennukset lukuun ottamatta yhtä museokorttelia ja muutamaa korttelinosaa.<sup>170</sup> Yhdyspankin rakennus Piispan- ja Lundinkatujen kulmaan rakennettiin 1966 ja sen paikalta sai väistyä puutalo, jossa oli mm. liha-, kumi- ja sekatarvakaupat. 1970-luvulla taas purettiin Seurahuoneen naapurista toinenkin puutalo, jossa oli toiminut nuorison suosima Bar Succés.<sup>171</sup>

Merkittävin muutos torilla oli uuden Matkahuollon linja-autoaseman rakentaminen. Bussiaseman rakentamisen yhteydessä poistettiin myös laiturikorokkeet, jotka olivat tarjonneet suojaa torin holtittomalta liikenteeltä, etenkin iltaisin ”pärinäpoikien” ollessa liikkeellä. Uudistusten toivottiin vähentävän ruuhkaisuutta linja-autoasemalla.<sup>172</sup>

---

<sup>165</sup> Whyte 1980, 108.

<sup>166</sup> Whyte 1988, 156–164.

<sup>167</sup> Kopomaa 1997, 109.

<sup>168</sup> Kivivuori 1991; Kopomaa 1997, 116.

<sup>169</sup> Westerlund & Koskimies 2008, 172.

<sup>170</sup> Hornamo 1982, 49.

<sup>171</sup> Uusimaa 30.1.2002, ”Porvoon tori on muuttanut kasvonsa täysin 40 vuodessa”, 4.

<sup>172</sup> Borgåbladet 5.8.1972, ”Torgkioskidyllen försvinner den 20 augusti!”, 1.

Juuri uudet liikenneväylät niin kaupungin sisällä kuin sen ulkopuolella ovat vaikuttaneet Porvoon kasvuun. Ennen vuotta 1957 kaikki Helsingistä rannikkoa pitkin itään kulkenut liikenne ylitti Porvoonjoen vanhassa Porvoossa tuomiokirkon kohdalla ja jatkoi sen jälkeen keskiaikaisen katuverkoston läpi. Mannerheiminkadun sillan 1957 valmistuminen korttelin verran torista pohjoiseen suoristi tien, mutta synnytti keskelle kaupunkia suoran jakolinjan ja vilkastunut liikenne siirsi liikekeskustan painopistettä torin ympäriltä torin ja Mannerheiminkadun välisiin kortteleihin.

Vastaavia suuria muutoksia olivat Porvoon ohitustien valmistuminen vuonna 1979, mikä vähensi Mannerheiminkadun ja muun keskustan läpiajoliikennettä, ja kaupan suurmyymälän muuttaminen asutuksen keskelle, kun Citymarket valmistui vuonna 1989 juuri torin ja Mannerheiminkadun väliseen kortteliin.

Paikallisesti Porvoossa 1960-luvulla käynnistynyttä kehitystä on kuvailtu ”öljykylvyksi”.<sup>173</sup> Professori Markku Kuisma luonnehtii Nesteestä kirjoittamassaan historiateoksessa ”*Kylmä sota, kuuma öljy*” valtionyhtiötä ”suomalaiskansallisen liikkeen lapseksi ja suomalaisen keskiluokan sosiaalisen nousun instrumentiksi, joiden oli menestyäkseen vallattava vanhan ruotsinkielisen liike-eliitin taloudelliset valta-asetat.”<sup>174</sup> Kuvaus sopii Porvooseen, jota Neste kasvatti, villitsi ja suomalaisti. Kaupunkiin virtasi uusia asukkaita ja kieliriidat pysyivät yhä ajoittain pinnalla kaupungissa. Suomenkielinen valtuustoryhmä joutui allekirjoittamaan valituksen suomenkielisten kansakoulujen päätösvallasta oman opetuksensa valitsemiseen torilla, kun he eivät kokouksessa kaupungintalon sisällä saaneet ääntään kuuluviin.<sup>175</sup>

Porvoon Seurahuoneen turkkilaisessa kabinetissa solmittiin 9. marraskuuta 1962 merkittävä sopimus. Tuolloin Neste Oy:n pitkäaikainen toimitusjohtaja, vuorineuvos Uolevi Raade (1912–1998) allekirjoitti sopimuksen öljynjalostamon rakentamisesta Sköldvikiin (suom. Kilpilahti) Porvoon maalaiskuntaan.<sup>176</sup> Neste ei valinnut paikkaa Neuvostoliitosta johtanutta öljyputkea ajatellen, vaan Sköldvikin puolesta puhuivat Helsingin läheisyys, valmis syväväylä merelle, laaja teollisuusrakentamiseen sopiva

---

<sup>173</sup> Westerlund & Koskimies 2008, 717. *Kuvailija on Borgåbladetin entinen päätoimittaja ja paikallisvaikuttaja Helmer J. Wahlroos.*

<sup>174</sup> Kuisma 1997, 319.

<sup>175</sup> Helsingin Sanomat 1.8.1969 ”Riita Porvoon mlk:ssa ruotsin kouluopetuksesta”, 13.

<sup>176</sup> Vennonen 2006, 12.

peltoalue ja lähellä kulkeva moottoritie.<sup>177</sup> Borgåbladetin pääkirjoitus tunnisti päätöksen merkittävyyden jo ennen laitoksen valmistumista. 29.12.1964 se kirjoitti: ”Päättynyt vuosi tulee selvästi merkitsemään suurta käännekohtaa Porvoon seudulle”. Vanha talonpoikaispitäjä muuttui teollistuneeksi yhteisöksi ja väestönkasvu etupäässä suomenkielisiltä alueilta oli voimakasta.<sup>178</sup>

Jalostamon käyttöön vihkimistä vuonna 1966 edeltänyt aika oli myös Porvoon taksien ja ravintoloiden kulta-aikaa, kun Sköldvikin rakennustyömiehiä kuljetettiin juhlimaan ”intiaanikylän” hurjamaanisista parakeista torille ja sen ravintoloihin.<sup>179</sup> Tuolloin myös syntyi ajatus uuden taksiaseman rakentamisesta torille. Erityisesti hankkeen takana oli Porvoon taksiautoilijoiden yhdistyksen pitkäaikainen puheenjohtaja Sigvar Ekholm, joka vaikutti myös Porvoon kaupunginvaltuustossa vuodesta 1969. Kaupungin taivuttelu hankkeeseen ei ollut helppoa, eikä esimerkiksi lupaa kioskin pitämiseen uudella asemalla enää heltynyt. Joulukuussa 1971 käyttöön vihityn taksikopin moderni arkkitehtuuri herätti myös kaupunkilaisissa närää. Kun vielä poliisi pelkäsi aseman ruuhkauttavan torin paikoitusalueen, ehdotettiin sanomalehdistössä aseman pikaista siirtämistä uuden linja-autoaseman päätteeseen.<sup>180</sup>

Toriympäristön muutos herätti kritiikkiä aikalaiskeskustelussa. Porvoonlainen taiteilija Helga Sonck-Majewski (1916–2015) arvosteli Porvoon torin matalan mittakaavan tulleen laatikkoarkkitehtuurin turmelemaksi. ”Porvoon pessimistiksikin” kutsuttu kirjailija Väinö Vilhelm ”Veve” Järner (1910–1997) tiivisti torin kiivaan uudisrakentamisjakson seuraavasti:

*”Kauppatorilla, missä äitini myi kankaita ja lyhyttavaraa –  
Kauppatorilla, siellä harjoitetulla kaupalla, siellä pidetyillä  
paraateilla sekä monilla muilla siihen liittyvillä asioilla on keskeinen  
osuus romaanissani Torget (1956). Kuinkas muuten. Kauppatoria,  
sellaisena kuin se on nykyisissä kehyksissään, voidaan – tosin  
vahvasti liioitellen – luonnehtia maailman rumimmaksi toriksi. Siinä*

---

<sup>177</sup> Kuisma 1997, 349.

<sup>178</sup> Borgåbladet 29.12.1964.

<sup>179</sup> Westerlund & Koskimies 2008, 215.

<sup>180</sup> Hellman 2005, 26–28.

*asussa, kuin missä se on nyt vuonna 1980, minun on vaikea päästä  
sovintoon sen kanssa.”<sup>181</sup>*

---

<sup>181</sup> Westerlund & Koskimies 2008, 718–719.

## 5 Tapahtumafunktio: torilla tavataan

Vuosituhanen vaihteen molemmin puolin kaupunki toteutti uudistuksia toriympäristön kaunistamiseksi. Torista kehitettiin virkistysmaisemaa, sen funktiota kaupunkilaisten vapaa-ajan ulko-oleilun paikkana, vetovoimaisena palvelupisteenä ja keskustan kaupunkikuvan osana.<sup>182</sup> Tässä tutkimuksessa käytän tästä vaiheesta termiä tapahtumafunktio. Tapahtumafunktion voi lukea torin yhdeksi vanhimmista käyttötarkoituksista, onhan se isännöinyt markkinoita koko historiansa. Toisaalta aivan viime vuosikymmeninä tapahtunut kehitys on nostanut torin arvoonsa juuri kaupunkitapahtumien paikkana, minkä takia otan esiin tapahtumafunktion viimeisimpänä torin käyttötarkoituksena.

Toriympäristön kehittäminen on tapahtunut samanaikaisesti laajemman trendin, ihmisiä puoleensa vetävän ympäristön rakentamisen kanssa. Tämän seurauksena moniin suomalaiskaupunkeihin on perustettu kävelykatuja ja -keskustoja etenkin 1990-luvulta alkaen. Monissa tapauksissa jalankulkuvyöhykkeiksi ovat luontevasti muuttuneet kaupunkien keskeisimmät kauppakadut.<sup>183</sup> Kaupunkiympäristöä on piristetty viime vuosikymmeninä varsinkin kaupallisten mahdollisuuksien kannalta ja luotu viihtyisää ympäristöä juuri kulutusta varten.<sup>184</sup> Lefebvren tiivistyksen mukaan kukin yhteiskunta tuottaa oman tilansa ja tila puolestaan tuottaa tietynlaista yhteiskunnallisuutta.<sup>185</sup> Toriympäristö on vanhana markkinapaikkana sopinut tähän tarkoitukseen mainiosti. Tässä tutkimuksessa ensimmäisenä esitelty kaupan funktio on yhä voimissaan torilla ja ympyrä sulkeutuu uudella vuosituhanella.

### 5.1 Tori historian käännekohtissa – mielenosoituksista kaupunkifestivaaleihin

Vuosisadan vaihteessa lakot, työtaistelut, vallankumousyritykset, mielenosoitukset ja yleinen poliittinen anarkia leimasivat entistä useammin suomalaista kaupunkielämää.<sup>186</sup>

---

<sup>182</sup> Kopomaa 1997, 64.

<sup>183</sup> Rahikainen 1985, 3.

<sup>184</sup> Mäenpää 2005, 276; Lefebvre 1991, 73.

<sup>185</sup> Lefebvre 1991, 73.

<sup>186</sup> Kolbe 1988, 25.

Julkisista tiloista etenkin keskeisillä paikoilla sijaitsevat torit nousivat työväestön keskuudessa kokoontumispaikoiksi, joilla pyrittiin näyttävästi vaikuttamaan aikansa instituutioihin, usein näköetäisyydellä niistä. Suurlakko 1905 oli käännekohta kokoontumisvapauden historiassa.<sup>187</sup> Avoimille, julkisille toreille kokoonnuttiin kaikkialla Suomessa osoittamaan yhtenäisyyttä ulkopuolisille. Tori rajaa laajan kansanjoukon tilallisesti ja sosiaalisesti rajatuksi ryhmäksi ja antaa mahdollisuuden laajapohjaiseen yhteisölliseen kokemukseen, jopa pikkukaupungin kokoon suhteutettuna massiivisella torilla.<sup>188</sup>

Myös Porvoossa 1900-luvun vaihe oli suurten kansankokousten aikaa ja vastapäälystetyille torille kokoonnuttiin tuhansittain kielipoliittisiin juhliin.<sup>189</sup> Venäläisen esivallan valtakunnallisten yhtenäistämistoimenpiteiden protestointi yhdisti kansaa ja keväällä 1905 perustuslaillista suuntausta kannattaneessa kokouksessa kaksikielinen maalais- ja kaupunkiväki täytti torin noin viiden tuhannen hengen voimin. Määrä oli huomattavasti suurempi kuin Porvoon silloinen asukasluku.<sup>190</sup>

Porvoon maineeseen rauhattomana kaupunkina kyllästynyt valtiovalta määräsi täysimittaisen poliisilaitoksen perustamisen kaupunkiin. Myös kaupungintalon rakentamista aikanaan innokkaasti ajanut pormestari Schauman erotettiin.<sup>191</sup> Ensimmäiseen poliisit yrittivät kieltää alkoholin myynnin kosteiksi tunnettuina toripäivinä.<sup>192</sup>

Lokakuun 1905 suurlakko sai niin työläiset kuin perustuslailliset kokoontumaan torille. Pelkkä venäläisten vastustaminen ei pitkään riittänyt yhdessä pitäväksi liimaksi. Muutaman päivän ajan kansalaiskokouksen keskuudesta valittu lakkokomitea käytti ylintä päätösvaltaa kaupungissa. Valta todella siirtyi kaupungintalosta torille. Vihaton helmikuun manifestin peruuttamista juhlistanut viiden tuhannen hengen kansalaiskokous päätti torin värikkään syystalven marraskuussa 1905.<sup>193</sup>

---

<sup>187</sup> Kopomaa 1997, 82.

<sup>188</sup> Kopomaa 1997, 81–83.

<sup>189</sup> Mäkelä-Alitalo 2004, 386.

<sup>190</sup> Borgåbladet 5.4.1905, "Möte af konstitutionellt sinnade", 2; Borgåbladet 8.4.1905, "Mötet i morgon", 1.

<sup>191</sup> Mäkelä-Alitalo 2004, 227–228.

<sup>192</sup> Mäkelä-Alitalo 2004, 212.

<sup>193</sup> Mäkelä-Alitalo 2004, 234

Porvoossa kasvanut Eugen Schauman ampui kenraalikuvernööri Nikolai Bobrikovin ja itsensä senaatin päärakennuksessa Helsingissä vuonna 1904. Kahta vuotta myöhemmin Schaumanin ruumis siirrettiin nimettömästä köyhäinhaudasta Porvooseen Näsinmäen hautausmaalle. Vielä kerran Porvoossa kokoonnuttiin joukolla, kun arkkua oli vastaanottamassa rautatieasemalla monituhatpäinen hautajaissaattue ajan epävarmoista oloista huolimatta.<sup>194</sup>

Julkinen katutila politisoitui vuonna 1917 ympäri maata, kun punaisia hihanauhoja ilmaantui katukuvaan. Julkisessa tilassa liikkuminen vaati poliittista sitoutumista ja ryhmään kuulumisen osoittamista. Väärä tilannearvio saattoi maksaa jopa hengen.<sup>195</sup>

Lisääntyneen liikenteen ohella toria käytettiin ahkerasti myös muun muassa suojeluskuntien ja palokuntien paraatitorina. Yksi suurimmista tapahtumista oli Porvoossa vuonna 1936 kokoontunut pohjoismainen palokongressi, missä palomiehet esittelivät kalustoaan yleisölle.<sup>196</sup> Ihmiset kokoontuivat torille myös arkisemmissä merkeissä, kun laman ajan hätäaputöinä ihmisiä marssitettiin torilla ristiin rastiin tallomaan lunta. Viemäröinnin puuttuessa tori muistutti lumen sulaessa keväisin suurta järveä jopa vähälumisina talvina.<sup>197</sup>

---

<sup>194</sup> Mäkelä-Alitalo 2004, 167.

<sup>195</sup> Kopomaa 1997, 85.

<sup>196</sup> Helsingin Sanomat 10.5.1936, "Palokongressilaiset Porvoossa", 4.

<sup>197</sup> Borgåbladet 14.3.1931 "Paraden på salutorget", 2.



*Väkijoukkoa torilla maaliskuussa 1917. Signum 55-81:15, PM*

Jo ennen talvisodan puhkeamista kaupunginhallitus päätti rakentaa torille sirpalesuojan, joka mutkitteli torin etelälaidassa, aivan lehmuskujan vieressä ja joka oli tuettu hirsillä ja metrin paksuisella maakerroksella. Kaupunginhallitus määräsi rakennustöihin kotirintamalle jääneet miehet.<sup>198</sup> Kaupungininsinööri Georg Christierninin piirtämät kartat pommituksista kertovat sirpalesuojaan mahtuneen 600 henkeä. Elokuussa 1943 huonokuntoinen sirpalesuoja korvattiin Svenska Gårdenin kellariin rakennetulla väestönsuojalla.<sup>199</sup>

Talvisodassa torin eteläosaan pudotettiin useita palopommeja, mutta sekä kaupungintalon että Svenska Gårdenin kärsimät vahingot korjattiin nopeasti välirauhan aikana. Myös Societetshusetin irtaimistoa vahingoittui sota-aikana tapahtuneessa tulipalossa.<sup>200</sup>

Helsingin olympialaiset vuonna 1952 piipahtivat myös Porvoossa, jossa järjestettiin maahockeyn lohdutussarjan pudotuspelit. Kisaturisteja odotettiin kaupunkiin sankoin

---

<sup>198</sup> Wahlroos 1946, 46.

<sup>199</sup> Wahlroos 1946, 56.

<sup>200</sup> Tuomala 1997, 39.



joukoin ja bussit täyttivät torin. Ottelut pelattiin lähistöllä sijainneella urheilukentällä, mutta toria käytettiin usein paikallisten urheilukilpailujen lähtöpaikkana. Talvisin siellä kokoontuivat hiihtosuunnistajat ja pilkkijät, kesäisin pyöräilijät.<sup>201</sup> Perinteikkään pyöräilykaupungin yksi maineikkaimmista pyöräilykilpailuista, Porvoon ajot, käytti perinteisesti lähtöpaikkanaan toria.<sup>202</sup> Toria käytettiin myös arvovaltaisten vieraiden vastaanottoon, kuten vuonna 1955 vierailleiden Ruotsin prinsessojen kohdalla.<sup>203</sup> Saksalaisesta ystävyyskaupungista Dinkelsbühlistä saapuneita vieraita vastassa oli puolestaan kuoro torilla.<sup>204</sup>



*Seniorien Borgå-Loppet-pyöräilykilpailun lähtö torilla vuonna 1954. Taustalla Seurahuone. Georg Christiernin, S123K976, PM.*

Nuorisokulttuurin nousu toisen maailmansodan jälkeen näkyi ensimmäisenä torilla. Torin lounaisnurkkaan rajautuvassa korttelissa sijainneen Porvoon suomalaisen yhteislyseon (nyk. Linnankosken lukio) hirsirakennus paloi vuonna 1950. Koululaiset joutuivat väistötiloihin ympäri kaupunkia ja jopa kaupungintalon valtuustosali sai

<sup>201</sup> Helsingin Sanomat 13.3.1954 "Hiihtosuunnistusviesti alkaa Porvoossa yöllä", 12; Helsingin Sanomat 26.2.1962 "Suuret pilkkikilpailut Porvoon vesillä", 7.

<sup>202</sup> Helsingin Sanomat 24.5.1954 "Porvoon ajota seurasi 30 000 katselijaa", 7; Helsingin Sanomat 19.5.1959 "Ennätyksellinen tungos Porvoon ajon maalissa", 21.

<sup>203</sup> Helsingin Sanomat 11.6.1955 "Ruotsin prinsessat maaseutukierroksella", 5.

<sup>204</sup> Helsingin Sanomat 25.7.1963 "Porvoossa vieraita ystävyyskaupungista", 8.

isännöidä ylioppilaskirjoituksia. Uusi koulurakennus valmistui keväällä 1953.<sup>205</sup> Tuon ajan nuorison huveista huomattavin oli iltakävely elokuvateatterien Grandin ja Royalin väliä torin laidan katuja edestakaisin. 1950-luvulla torin katukuvaan ilmestyi Bar Succés, joka asettui sopivasti näiden väliin.<sup>206</sup>

Iltaisin torin tyhjennyttyä nuoriso ajoi torin ympäri autoillaan, kuten monissa muissakin suomalaiskaupungeissa. 1990-luvulla Porvoon silloinen keskustaisäntä, myöhempi Timo Soinin (1962–) vaalipäällikkö Jukka Jusula (1956–) ehdotti torin elävöittämiseksi mm. katuteatteria.<sup>207</sup>

Vielä 1970-luvulla Seurahuoneen korvannut Seurahovi tunnettiin paikkana, johon ei päässyt farkut jalassa tai ilman kravattia. Sen sijaan torin vastalaidan hotelli Grandin asiakaspiiri oli vapaamuotoisempi aina sen sulkemiseen vuonna 1981 saakka.<sup>208</sup> 1990-luvun lopussa laman hellittäessä Seurahovi elvytti vanhoja perinteitään Societetshusetin 150-vuotisjuhlien yhteydessä. Paluun tekivät niin perinteikäs Runebergjuhla kuin myös Vuoristojen ideoima Porvoon mitalla -buffetpöytä, joka teki Porvoota tunnetuksi monelle matkaajalle.<sup>209</sup>

Caj Bremer (1929–) teki tunnetuksi valokuvanäyttelyssään *Suomalainen arkipäivä* Sköldvikin muutoksen vaatimattomasta kalastajayhteisöstä teollisuusalueeksi. Näyttelyn ensiripustus oli Porvoon taidetehtaalla ja sittemmin se on ollut esillä myös Helsingissä ja Lontoossa. Bremerin kuvat johtivat keskusteluun Nesteen ympäristövaikutuksista 1970-luvulla. Juuri ympäristö keräsi 250 Nesteen öljynjalostamon päästöistä huolestunutta kansalaista toukokuussa 1990 torille Neste kuriin –liikkeen mielenosoitukseen.<sup>210</sup> Liikenneasiat taas puhututtivat, kun Porvoon silloinen kaupunginjohtaja Kaj Johansson (1938–1995) jalkautui yhdessä kaupungininsinöörin ja suunnittelusihteerin kanssa torille kesällä 1991.<sup>211</sup>

---

<sup>205</sup> Westerlund & Koskimies 2008, 536.

<sup>206</sup> Nieminen 1995, 30

<sup>207</sup> Helsingin Sanomat 5.6.1996 ”Porvoon kaupankäynti tiivistyy torinlaitaan”, B3.

<sup>208</sup> Uusimaa 29.9.2002.

<sup>209</sup> Helsingin Sanomat 11.11.1997 ”Seurahuone toi Porvooseen katuvalot ja teatterisalin”, B3.

<sup>210</sup> Helsingin Sanomat 13.5.1990 ”Porvoonseudun ympäristöliike: Neste kuriin vaikka hallituksen mahtikäskyllä”, A9.

<sup>211</sup> Helsingin Sanomat 8.6.1991 ”Porvoon kaupungin johto piti kyselytunnin kauppatorilla”, A5.



*Kaksikieliset kyltit torilla Porvoon kauppaoppilaitoksen Roskamarssi-mielenosoituksessa 24.10.1964. Kuva PM, L-111, signum 64-281.3, PM.*

Erilaiset katutapahtumat ovat antaneet paikoille uusia merkityksiä. Kaupunkilaisten yhteisöllisyys, tietyn teeman ympärille kerääntyneet heimot, tapaavat karnevalisoituneessa julkisessa tilassa.<sup>212</sup>

2010-luvulla toria on käytetty moninasiin tapahtumiin paraateista konsertteihin. Uusi avaus on kesällä 2022 järjestettävä Porvoo Soi -kaupunkifestivaali. Vaalien aikaan tori on myös politiikan polttopiste. Puolueiden teltat ovat ”poliittisen miljoonapilkin” näyttämöitä.<sup>213</sup> Tori tavoittaa tasapuolisesti kaikki kansalaisryhmät, minkä takia poliitikot mielellään muistuttavat vierailevansa toreilla kuuntelemassa mielipiteitä.

Tapahtumakehittämisen takana on aktiivisia järjestäjiä, joista monet toimivat vapaaehtoisvoimin. Vuonna 1998 perustettu Porvoon Elävä Keskusta ry - Borgå levande centrum rf pyrkii edistämään kaupunkikeskustan kehittämistä ja tuomaan yhteen keskustassa toimivat tahot.<sup>214</sup> Dialogi kaupunkikehittämisen kanssa on taattu, sillä yhdistyksen hallituksessa on kaupungin edustajia jäseninä ja asiantuntijoina.

---

<sup>212</sup> Kopomaa 1997, 95.

<sup>213</sup> Helsingin Sanomat 10.4.2011, ”Aurinko sulatti kansalaiset poliitikoille”.

<sup>214</sup> Porvoon elävä keskusta ry:n verkkosivut.

Yhdistyksen tarkoituksena on lisätä kaupungin keskustan vetovoimaisuutta, mikä takaa sen toiminnan ottamisen huomioon.

## 5.2 Arjen kohtaamisia torilla – torikahvilat ja matkailijat

Torikaupan aikojen ulkopuolella autiolla torilla oli ennen linja-autoasemaa hyvin vähän syitä kohdata. Ensimmäisenä tulivat kioskit ja kahvilat, joiden historia ulottuu sekin yli sadan vuoden taakse. Ensimmäinen Hartwallin virvoitusjuomakioski sijaitsi 1800-luvulla Runeberginpuistossa.<sup>215</sup> Torin ensimmäinen kahvila oli Klara Sofia Vepsäläisen omistama liike, joka myi kahvia, leipää ja virvoitusjuomia.<sup>216</sup> Siitä on maininta vuodelta 1911.

1940-luvun loppupuolella tori sai uuden instituution, kun myöhemmin “Fryysarina” tunnettu Harry Gustafsson (1922–2010) myi jäätelöä ja kuuluisia nakkisämpylöitä isänsä kojussa torin nurkalla. Fryysari muutti kioskinsa sittemmin Kirkkokadun kulmaan ja keräsi myöhemmin Porvoossa mittavan kiinteistöomaisuuden.<sup>217</sup>

1970-luvulla todettiin Porvoosta, että kahvikoituja ei siellä useiden muiden kaupunkien tapaan ollut, vaan asuntovaunuja, jotka oli sisustettu kahviloiksi.<sup>218</sup> Kahvilabussit ovat olleet porvooolainen erikoisuus jo useiden vuosien ajan. Ne ovat suojanneet talviaikaan kylmää ja tuulta vastaan. Vuonna 2003 ehdotettiin kahvilabussien poistamista torilta, mutta kaupungin elinkeinolautakunta päätti asian toisin saatuaan kirjeitä huolestuneilta kaupunkilaisilta.<sup>219</sup>

Yksi torin instituutioista on Tuorilan kotileipomon kahvilabussi, jossa Irma Broberg on myynyt torilla leipomotuotteita viiden vuoden ajan. Myös Broberg kertoo torin hiljentyneen, erityisesti arkisin. Kesällä hänen kahvilassaan myynti siirtyy bussista

---

<sup>215</sup> Rihntniemi-Rauh 2010, 61.

<sup>216</sup> Maistraatin pöytäkirjat 31.7.1911 §1, HMA.

<sup>217</sup> Helsingin Sanomat 26.3.1993 ”Tsaarin keittiön sinapin salaisuus säilyy suvussa”, B2.

<sup>218</sup> Helsingin Sanomat 8.5.1976 ”Mennään Porvooseen”, 14.

<sup>219</sup> Uusimaa 6.2003 ”Kahvilabussit saavat jäädä Porvoon torille”.

vaunuun ja sen terassille. Kesäisin torilla toimii yhteensä neljä kahvilaa, joiden asiakkaat koostuvat paikallisista ja matkailijoista.<sup>220</sup>

Talviaikaan kahvilabussissa vierailevat kanta-asiakkaat, jotka käsittelevät siellä päivän puheenaiheet. Asiakaskunta jakaantuu saapumisajan mukaan: ensimmäiset tulevat jo avaamisaikaan kuudelta kahville ennen töihin lähtöä. Eläkeläiset saapuvat seuraavaksi noin aamuyhdeksän maissa, iltapäivisin ja viikonloppuisin taas vierailee enemmän lapsiperheitä. Asiakaskunta on miesvaltainen ja painottuu eläkeläisiin, joskin iltapäivisin kahvilassa vierailee myös naisasiakkaita.

Kanta-asiakasporukasta usein käytetty nimi, toriparlamentti, on esimerkki paikan mukaan nimetystä yhteisöstä. Usein nämä saavat nimensä juuri kerääntymispaikan mukaan.<sup>221</sup> Torikahvilan asiakkaat kertovat, että tori on hiljentynyt talvisaikaan viimeisen kymmenen vuoden aikana. Lämmin kahvilabussi täyttyy asiakkaista myös talvella. Erään asiakkaan mukaan työyhteisöt vaikuttavat sosiaalisiin piireihin jakautumisessa vielä eläkkeellä. Torilla kahvittelevat etenkin Porvooseen muualta muuttaneet suomenkieliset, ruotsinkieliset puolestaan viihtyvät kahvilayrittäjän käsityksen mukaan kauppakeskus Lundissa.<sup>222</sup>

Vaikka toriympäristöä kuvailtiin lehdistössä ”kalvakaksi”, on sen suosio matkailukohteena kasvanut viime vuosikymmeninä. Jo 1970-luvulla maan luetuimmassa päivälehdessä Helsingistä saapuvan päiväretkeläisen kehoitettiin aloittamaan aamunsa torilta, jossa on keväisenä lauontina hedelmiä, vihanneksia, kukkia ja kalaa myyviä kojuja kahdessa rivissä.<sup>223</sup>

Matkailulla Porvoossa on pitkät perinteet. Vaikka oppaita matkailijoille oli ollut jo 1800-luvulla (kuten Topeliuksen *Matkustus Suomessa* -kirja osoittaa!)<sup>224</sup>, uuden kaupunginosan ensimmäinen vetonaula oli Seurahuoneen Porvoon mitalla - leikkelepöytä, joka menestyi Porvoon voimakkaan väestönkasvun ja Helsingistä höyrylaiva m/s J. L. Runebergillä saapuneiden päivämatakkajien voimin.

---

<sup>220</sup> Irma Brobergin haastattelu 12.12.2019.

<sup>221</sup> Kopomaa 1997, 118.

<sup>222</sup> Irma Brobergin haastattelu 12.12.2019.

<sup>223</sup> Helsingin Sanomat 8.5.1976, ”Mennään Porvooseen”, 14.

<sup>224</sup> Topelius 1873, 59.

Päiväretkeilijöitä tuli Vuoristojen omistajakauden aikana peräti 100 000 linja-automatkustajan ja 40 000 risteilymatkustajan verran.<sup>225</sup> Esimerkiksi sunnuntailounaalla vain 5 prosenttia asiakkaista oli porvooolaisia.<sup>226</sup>

Kaupungininsinööri Georg Christiernin oli päätoimensa ohella myös vapaaehtoinen turistiopas ja torilla sijaitseva jo 1950-luvulla opaskyltti matkailijoita varten. Tori on monien matkailijoiden saapumispaikka ja siten kaupungin eräänlainen käyntikortti. Porvoon matkailuneuvonta toimi 1970-luvulla torilla, aluksi siirrettävässä matkailuvaunussa, sitten kaupungintalon vieressä sijainneessa entisessä käymälärakennuksessa ja Matkahuollon valmistuttua sen tiloissa.<sup>227</sup>

Porvoon matkailun vetonaula on tunnetuimpiin kaupunkimaisemiimme kuuluva vanha Porvoo, jonka taloja ja katuja on kunnostettu merkittävästi 1970-luvulta lähtien. Vanha Porvoo on Suomen laajin säilynyt keskiaikainen korttelirakenne ja Jokikadun ja Välikadun välisellä alueella noin 600 vuoden ikäinen.<sup>228</sup> Vanhan Porvoon tunnelma houkuttelee matkailijoita siinä määrin, että keskustan kehittämishankkeen yhtenä lähtökohdista on kokonaisen korttelin halkaiseminen kävely-yhteyksien parantamiseksi torilta vanhaan Porvooseen.<sup>229</sup>

Vaikka 2000-luvun vaihteessa torikahvilan kanta-asiakkaat muodostuivat lähinnä eläkeläismiehistä koostuvasta tiiviistä toriparlamentista, vanhaan Porvooseen virranneet turistit olivat vähitellen alkaneet löytää enemmän myös torille.<sup>230</sup> Kesäisin viihtyisälle torille saapuvat yhä useammin myös kaupungissa vierailevat turistit.<sup>231</sup> Helsingin Sanomien kesäartikkelisarja valitsi Porvoon torin vuonna 2007 parhaaksi sinä kesänä vierailemistaan toreista.<sup>232</sup>

---

<sup>225</sup> Tuomala 1997, 35; Jämbäck, M. 1996, 44.

<sup>226</sup> Westerlund & Koskimies 2008, 743.

<sup>227</sup> Westerlund & Koskimies 2008, 540.

<sup>228</sup> Hiekkänen 2001, 67.

<sup>229</sup> Keskustan kehittämishankkeiden tiedotustilaisuus 24.10.2019.

<sup>230</sup> Helsingin Sanomat 30.6.2002 ”Prätkällä toriparlamenttia palvelemaan”, B11.

<sup>231</sup> Helsingin Sanomat 17.7.2010 ”Porvoon tunnelma pitää otteessaan”, C6.

<sup>232</sup> Helsingin Sanomat 5.8.2007 ”Porvoon tori hurmaa kesäisessä kukkaloihostaan”, A6.

## 6 Torien historia niiden kehityksen muokkaajana – Porvoon tori kansallisessa kontekstissaan

Olen verrannut Porvoon toria kolmeen muuhun samanikäiseen toriin Hämeenlinnassa, Mikkelissä ja Vaasassa. Vertailtavat kaupungit on valittu niiden nykyisen asukasluvun, kaupunkirakenteen historian ja torin käyttötarkoituksen perusteella. Torin suunnittelun lähtökohtana on kaikissa ollut 1800-luvulta peräisin oleva ruutuasemakaava. Kaikilla toreilla on näkyvissä niiden historialliset kerrostumat. Näiden Porvoon kanssa melko samankokoisten kaupunkien suunnittelijat ovat päätyneet tekemään hyvin erilaisia ratkaisuja toriensa suhteen, mikä asettaa myös Porvoon torin kehityksen kontekstiin.

Vertailtavat kaupungit ovat kaikki vahvan torikaupungin maineessa. Yksi tapa tutkia torin merkitystä on keskustan toiminnallisen keskipisteen määrittäminen. Heikkilän ja Santasaloon mukaan usein keskipiste sijoitetaan kaupallisesti vilkkaimpaan kohtaan, ”sinne missä kaikki ovat”. Edellä mainitut ovat suomalaisia kauppatoreja käsittelevässä kyselytutkimuksessa vuonna 2006 todenneet, että Vaasassa ja Mikkelissä tämä koettu keskipiste sijaitsee keskellä toria, mutta Hämeenlinnassa Raatihuoneenkadun kävelykatuosuudella.<sup>233</sup> Porvoossa tällaista tutkimusta ei ole tehty, mutta koetun keskipisteen on esitetty ”leijuvan torin luoteiskulmassa Piispankadun ja Lundinkadun risteyksen maastossa”.<sup>234</sup>

Suomalaisessa kaupunkirakentamisessa tapahtui selvä taite 1850-luvulla, kun teollistuminen alkoi vauhdittaa kaupunkirakentamista. Kaupan vapautuminen 1860-luvulta alkaen siirsi kauppaa torilta erikoispuoteihin. Lisäksi vuonna 1856 tuli voimaan kaupunkien yleinen rakennusjärjestys, joka teki sitoviksi kaupunkisuunnittelun paloturvallisuuskohdat ja jakoi kaupungit neljään luokkaan ensimmäisen ollessa suurin ja neljännen pienin. Vaasa ja Hämeenlinna olivat toisen luokan kaupunkeja, Porvoon kolmannen ja Mikkelin neljännen.<sup>235</sup> Ensimmäisen ja toisen luokan kaupunkien keskustoihin ja toria reunustamaan rakennusjärjestys salli useampikerroksisten

---

<sup>233</sup> Heikkilä & Santasalo 2006, 16.

<sup>234</sup> Issakainen 1981, väliraportti 1.

<sup>235</sup> Lilius 1983, 128–129.

kivitalojen rakentamisen, mutta Porvoossa oli tyydyttävä vanhoihin yksikerroksisiin puurakennuksiin. Rakennusjärjestyksen vaikutus väheni yleisesti 1900-luvulle tultaessa, kun toreille nousi pankkien ja kaupan keskusliikkeiden näyttäviä liikerakennuksia.<sup>236</sup> Porvoossa sen sijaan rakennusjärjestyksen varjo oli pitkä, mikä johtui osittain uuden empirekaupunginosan ja keskiaikaisen kaupunkirakenteen välisestä dynamiikasta. Ensimmäiset monikerroksiset kivirakennukset jakautuivat eri puolille kaupunkia ja matalia puurakennuksia säilyi kaupungin päätorilla 1950-luvulle saakka.

1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa kaupunkeihin suunniteltiin kauppahalleja torikaupan koettujen hygieniapuutteiden vuoksi. Niissä kaupungeissa, joissa kaupankäynti oli perinteisesti vahvaa, kauppahallit vahvistivat tätä identiteettiä. Esimerkiksi Vaasassa vuonna 1902 valmistuneen kauppahallin toiminta uhkasi loppua 2000-luvulla, mutta peruskorjaus ja modernin erikoiskaupan tuominen halliin nosti sen uuteen kukoistukseen.<sup>237</sup> Mikkelissä vuosina 1912 ja 1930 rakennettuja kauppahalleja taas edelsi jo alkuperäisen asemakaavan mukainen kauppakuja.<sup>238</sup>

1920-luvun lopulta lähtien torien toiminnalliseksi funktioksi tuli kauppapaikan lisäksi liikenteen kerääminen. Ensimmäiset linja-autoasemat sijoittuivat avarille toreille, joista tuli yksityisen ja julkisen liikenteen pysäkkialueita. Liikennealuekehitys huipentui 1960- ja 1970-luvuilla, kun autokannan kasvaessa toreille sijoitettiin yhä enemmän pysäköintipaikkoja.

1980-luvulta alkaen kävelykeskustan kehittämiseen pyrkineet suunnitteluperiaatteet levisivät Keski-Euroopasta Suomeen. Tyypillisesti torien yhteyteen ulottuvat kävelykadut on rakennettu liikekeskustan viihtyisyyden parantamiseksi, mihin liittyvät myös useisiin kaupunkeihin rakennetut pysäköintiluolat. Esimerkiksi Vaasassa liikenne torilla rajattiin vain välttämättömimpään jo vuonna 1980, minkä lisäksi torin alle rakennettiin maanalainen pysäköintilaitos 1994.<sup>239</sup>

Porvoo vertautuu Vaasaan siinä, että tori on ollut leimallisesti kaupan paikka. Vaikka Vaasa on Hämeenlinnan ja Mikkelin tavoin vanha läänin pääkaupunki, vain kahdessa

---

<sup>236</sup> Turpeinen 1995, 45.

<sup>237</sup> Heikkilä & Santasalo 2006, 17.

<sup>238</sup> Vikman 2014, 10–11.

<sup>239</sup> Grönbacka 2006, 96–98.



jälkimmäisessä julkiset rakennukset ovat antaneet niiden toreille hallintotorileiman, Mikkeliissä nimeä myöten. 1900-luvun alkuvuosikymmeninä toreista tuli myös liike-elämän kivirakennusten edustustoreja, mutta Porvoon torin historiallisesta kerrostumasta tämä poikkeuksellisesti puuttuu. Komeimmat pankkirakennukset sijoittuivat tuolloin muun muassa Rihkamatorille ja tuon ajan historiallista kerrostumaa edustaa Porvoon torilla vain Helsingin-Osake-Pankin talo.

1960–1980-luvuilla pankkien ja kaupan tukkuliikkeiden rahoittama kiivas rakennusvaihe muokkasi toriympäristöjä liikekeskustoiksi. Kehitys oli kenties leimallisinta Vaasassa, jossa torin mittakaava muuttui huomattavasti kauppakeskus Rewell Centerin valmistuttua 1960–64 sen laidalle.<sup>240</sup> Porvoon toriympäristön rakennuskanta muodostui 3–4-kerroksiseksi vertailukaupunkien useampikerroksisten liiketalojen sijaan.

Porvoon erottaa muista samankokoisista kaupungeista se, että linja-autoasema sijaitsee yhä kaupungin päätorilla. 1990-luvulta lähtien suomalaiskaupunkeihin alettiin perustaa rautatie- ja linja-autoasemat yhdistäviä matkakeskuksia. Käytännössä tämä tarkoitti linja-autoliikenteen terminaalien siirtämistä rautatieasemien yhteyteen. Mikkeli sai matkakeskuksensa 2007 ja Vaasa 2009. Ohitustien ja rautatieaseman väliin jäävässä Hämeenlinnan keskustassa linja-autoasema sijaitsee yhä Rantatorilla.<sup>241</sup>

Puistikot ovat olennaisessa roolissa kaikilla vertailuilla toreilla. Mikkeliissä toria ympäröivät alkuperäiset koivukujat.<sup>242</sup> Vaasassa tori sai puunsa 1995, kun toripysäköinnin valmistuttua entisten laiturikorokkeiden paikalle istutettiin lehmusrivit. Kuvaavasti torin alkuperäisessä asemakaavassa 1855 torille oli suunniteltu myös puistikot, mutta niiden pelättiin haittaavan liikennettä markkinoiden aikaan ja suunnitelma hylättiin.<sup>243</sup> Hämeenlinnassa Armas Lindgrenin (1874–1929) suunnittelema puistikko kunnostettiin 2007. Porvoon lehmuskujat ovat kaupungintalon edessä säilyneet, mutta eivät linja-autoaseman takana.

---

<sup>240</sup> Viljanen 2014, 16–17.

<sup>241</sup> Putkonen 2011, 4.

<sup>242</sup> Könttä & Ahola 2017, 10.

<sup>243</sup> Piispala 2006, 43–46, 48–53.

Toriympäristöjen ei-kaupallisissa käyttötarkoituksissa on jonkin verran eroja. Porvoossa torin varrella on kaupungintalo ja kulttuuritalo. Monipuolisimmat funktiot ovat Hämeenlinnassa, jossa torin varrella sijaitsee edellä mainittujen lisäksi vielä kirkko. Mikkelissä puolestaan kaupungintalon ja aluehallintoviraston naapurissa on kaupunginkirjasto. Vain Vaasassa tori on yksinomaan tehokkaasti rakennettujen liiketalojen ympäröimä.<sup>244</sup>

Mikkelissä torilla on tehty rohkeita uudistuksia, kuten Suomen varhaisimpiin lukeutuva kävelykatu ja torin pysäköintiluola. Vaasan toria ympäröivät kaupan keskittymät kaikilta neljältä sivulta ja maanalainen toripysäköinti rakennettiin jo 1990-luvulla. Hämeenlinnassa kaupunkirakenteen dynamiikka on ollut 2010-luvulla murroksessa, kun liikennevirrat kertyvät keskustan laitamille kauppakeskukseen, jonka yhdistää toriin suosittu kävelykatu.

Vertailu eräiden muiden kaupunkien torien kehitykseen osoittaa, että torin muuttuviin käyttötarkoituksiin vaikuttavat monet tekijät, joista osa vuosikymmenten takaa. Esimerkiksi kaupan sijoittumiseen toriympäristöön on vaikuttanut ensiksi kauppahallin ja myöhemmin kauppakeskusten rakennuttaminen.

Ulkoiset tekijät vaikuttavat myös torien kehitykseen. Kaupungeissa, joissa on ollut vilkasliikenteinen rautatieasema, on viime vuosikymmeninä rakennettu matkakeskuksia, jotka ovat puolestaan vapauttaneet linja-autoliikenteen viemää tilaa torilta. Maanalaisesta toripysäköinnistä on keskusteltu kaikissa kaupungeissa, mutta sen toteutumiseen on vaikuttanut muun muassa kaupan sijoittuminen torin ympäristöön. Vertailluista kaupungeista maanalainen toripysäköinti on toteutunut kaupungeissa, joissa matkakeskukset ovat aiheuttaneet isoja kaupunkikehityshankkeita.

Torien pitkä historia näyttäytyy niiden kehityksessä siten, että kaikilla toreilla on omat ominaispiirteensä. Samanlaisiin ratkaisuihin ei ole päädytty siitä huolimatta, että tori olisi piirretty kartalle samalla vuosikymmenellä. Torin suhteellinen asema kaupungissa, tai sen käyttötarkoitusten monimuotoisuus vaikuttavat siihen, millaiseksi se on muotoutunut vuosikymmenten kuluessa.

---

<sup>244</sup> Heikkilä & Santasalo 2006, 18.

## 7 Johtopäätökset ja yhteenveto

Vanhoille kaupungeille on ominaista, että niissä on lukuisia historiallisia kerrostumia, joiden muotoutumista ovat ohjanneet erilaiset kehitysvaiheet, kuten väestönkasvu, vaurastuminen, teollistuminen tai uudet liikennemuodot. Nopean kasvun aikoina rakentaminen tyypillisesti kiihtyy ja vanhat, matalat talot korvautuvat useampikerroksisilla rakennuksilla. Hitaampi kehitys taas on usein mahdollistanut vanhan rakennuskannan säilymisen. Kaupunkihistoria on paikallista ja kullakin kaupungilla tai kaupunginosalla on oma historiansa. Porvoossa on koettu hitaamman ja nopeamman kasvun aikoja, minkä seurauksena siellä on näkyvillä harvinaisen monipuolisesti eri aikakausien historiallisia kerrostumia. Nopeiden kasvuvaiheiden muutokset ovat kiteytyneet kaupungin keskustaan ja sen sydämeen torille. Porvoon yhä kasvaessa ei ole sattumaa, että juuri torin ympäristössä on käynnissä useita kehittämishankkeita.

Kaupunkisuunnittelun historiaa tutkinut englantilainen Peter Hall (1932–2014) on esittänyt, että kaupunkien ja suunnittelun monimutkaisuuden ja hallinnan vaikeuden takia kaupunkisuunnittelu on epäonnistunut tehtävässään. Vaikka elämänlaatu esimerkiksi hygienian kannalta on kaupungeissa parantunut merkittävästi 1850-luvulta, ei suunnittelu ole kyennyt ratkaisemaan kaikkia epäkohtia.<sup>245</sup> Tämä voi johtua monesta seikasta, mutta yksi on kaupunkisuunnittelun pitkä perspektiivi. Esimerkiksi linja-autojen siirtäminen Porvoon torille oli kauaskantoinen ratkaisu, joka muutti torin funktiota pysyvästi. Tori on kaupunkisuunnittelun pitkäkestoisimpia tuloksia, sillä se on säilynyt Porvoossa jo lähes kahdensadan vuoden ajan.

Edellä on esitelty toriympäristön historialliset vaiheet, torilla sijaitsevien, sijainneen tai suunniteltujen rakennusten tarina sekä katsaus eräiden vastaavien torien kehitykseen kontekstin osoittamiseksi. Yhteenvedossa nostan esiin käsityksiäni torin historiallisesti muuttuneista funktioista ja tekijöistä niiden taustalla. Torilla ovat läsnä hallinnon, kulttuurin, kaupan ja liikkumisen kerrostumat keskellä kaupunkia.

Tori piirtyi kartalle keisarin poliittisella päätöksellä ja oli aikansa kaupunkisuunnitteluihanteiden tuotos, mikä on jäänyt pysyväksi piirteeksi torin

---

<sup>245</sup> Hall 1988, 359–361.

mittasuhteiden kautta. Torin ja sitä ympäröivän uuden kaupunginosan suunnittelun lähtökohtia olivat toisaalta yhdenmukaistava edustavuus (tilavat tontit ja säännönmukainen rakennuskanta sekä ruutukaava) ja toisaalta käytännönläheisyys (leveät kadut paloturvallisuuden vuoksi). Yhdenmukaisuus ajan ihanteiden kanssa tuli leimaamaan kaupunginosaa siinä määrin, että se sai myöhemmin nimityksen empirekaupunginosa, jollaisia on säilynyt useissa saman ajan suomalaiskaupungeissa. Vuoden 1832 empireasemakaavassa kaupungin keskukseksi luotu tori on säilynyt silti suorakulmaisten korttelien rajaamana kaupungin pääaukiona.

Erona eräisiin muihin kaupunkeihin Porvoossa oli se, että uusi asemakaava piirtyi jo olemassa olevan kaupungin päälle, mikä yhdessä pienen kaupungin rajallisten resurssien kanssa hidasti uuden kaupunginosan ja sen torin rakentumista. Osaltaan tämän takia toriympäristön rakennuksissa on historiallisen ympäristön kerroksisuutta monipuolisesti. Torin ympärillä olleet yksikerroksiset empirepuurakennukset on purettu 1960–1980-lukujen aikana ja korvattu tehokkaammilla liikerakennuksilla.

Edustavaksi suunnitellulle aukiolle sijoittui myös toinen ikiaikainen funktio, kaupankäynti. Toria on käytetty kauppapaikkana vuodesta 1858 alkaen. Torikaupan päästyä vauhtiin se otti paikkansa kaupungin arjen ankkurina, paikkana, josta elintarvikkeet ja muut tavarat etupäässä hankittiin. Vaikka torikauppaa on leimannut hidas taantuminen jo 1900-luvun jälkipuoliskolta lähtien, on kauppa yhä keskeinen toria määrittävä funktio. Kauppa on laajemmin muovannut kaupungin rakennetta ja ulkonäköä edellisen vuosisadan kuluessa, erityisesti 1970–1980-luvuilla pankkien uusiessa näyttävästi konttoreitaan. Tori on säilyttänyt kaupallisen luonteensa, vaikka sitä ympäröivät rakennukset ovat uusiutuneet.

Vielä toria suunniteltaessa ei osattu odottaa, millaisia muutoksia liikenteessä tultaisiin tulevaisuudessa näkemään. Liikkumistapojen monipuolistuminen ja tehostuminen nosti keskustojen avoimet tilat arvoonsa. Tori on joustava kaupunkitila, joka keskeisellä sijainnillaan vastaa yhteiskunnan kulloisenkin palvelutarpeen muutokseen. Monissa Suomen kaupungeissa niille on pystytetty rakennuksia kaupunkisuunnitteluihanteiden vaihtuessa. Porvoon tori on toiminut erityisesti julkisen liikenteen järjestelypaikkana 1930-luvulta alkaen. Samaan aikaan funktionalismi alkoi vallata alaa kaupunkisuunnittelussa. Erityisesti kaukolinja-autoliikenne on lisännyt paineita torin

edustavuuden kannalta, sillä tori on ensimmäinen paikka, jonka kaupunkiin saapuva näkee, kaupungin käyntikortti.

Torin tapahtumista osa järjestetään vuosittain tai useammin, kuten markkinat. Juuri säännöllisesti samassa paikassa järjestettävät tapahtumat luovat torille positiivista mainetta tapahtumapaikkana. Porvoon joulutorin vuonna 2021 käynnistävä Winter Bazaar on esimerkki toiminnasta, jossa kaupungin perinteisesti torille tuoman joulukuusen juurella järjestetään uudenlainen, monikulttuurinen myyjäistapahtuma. Tapahtuman takana on Porvoon Elävä Keskusta ry ja useat paikalliset järjestöt, jotka aktiivisesti elävöittävät keskustaa tapahtumien kautta.

Torin nykytilan ymmärtämiseksi on välttämätöntä tutustua sen historiaan. Tässä tutkimuksessa olen eritellyt neljä funktiota, torin käyttötarkoitusta, jotka ovat eri aikoina muodostuneet keskeiseksi osaksi torin fyysistä olemusta. Tämä rajaus korostaa torin säilyneitä kerrostumia ja sen näkyvää historiaa. Valokuvat, sanomalehdet ja toria muisteleva kirjallisuus ovat täydentäneet kuvaa torin kadonneista historiallista kerrostumista, mutta varsinkin arkeen torilla liittyvät asiat ovat voineet jäädä pimentoon. Tutkimusta aiheesta voisi siten jatkaa haastatteluilla ja kysellä kaupunkilaisilta kokemuksia toriin liittyen näkymättömien kerrostumien löytämiseksi.

Tila on Lefebvren teorian mukaan kaupunkilaisten kollektiivinen teos, *oeuvre*, mihin viittaa myös käsite ”oikeus kaupunkiin”, tilan vapaaseen käyttöön.<sup>246</sup> Tutkimus on osoittanut Lefebvren esittämän tilan dialektiikan teorian olevan hyödyllinen tapausesimerkin käsittelyssä. Tutkimuksessa havaitut neljä funktiota ovat asettaneet kehykset torilla tapahtuvalle sosiaaliselle toiminnalle. Tori tulee näin nähdyksi moniulotteisena tilana.

Tutkimus myös konkretisoi edellä esitettyä teoriaa tilallisten ristiriitojen kautta. Esimerkiksi 1970-luvulla pankkien rakentaessa torin varrelle palatsejaan häiriökäyttäytyminen torin linja-auto- tai taksiasemalla ei ollut tavatonta. Torilla on historiallisesti ollut ja on yhä läsnä niin edustavat rakennukset kuin arkinen paikasta toiseen siirtyminen ja kaupankäynti.

---

<sup>246</sup> Lefebvre 1991, 73.

Shieldsin teoria tilan suhteellisesta ja paikan mielikuvista riippuvaisesta merkityksestä osoittautui hyödylliseksi näkökulmaksi tarkastella torin historiaa.<sup>247</sup> Porvoon torin suhteellinen merkitys kaupungissa on vaihdellut paljon. Tori, joka suunniteltiin kaupungin keskuksiksi, on hiipunut ajoittain marginaaliin laajojen yhteiskunnallisten muutosten (torikaupan väheneminen) tai paikallisten uudistusten (Rihkamatorin rakentaminen) seurauksena. Toisina aikoina taas toisten muutosten seuraukset ovat nostaneet torin profiilia, kuten linja-autoaseman valmistumisen tai kävelykeskustan kehittämisen jälkeen tapahtui. Mielikuvien Porvoossa on poikkeuksellisen vahva alue, keskiaikaisella kaupunkirakenteella erottuva vanha Porvoo, jonka varjoon fyysisiltä mitoiltaan täysin toisenlainen ja tavanomaisempi tori voi helposti jäädä. Keskustan kehittämishankkeen voi nähdä paitsi kulkureitin avaamisena torin ja vanhan Porvoon välille, myös näihin liitettävien positiivisten mielikuvien yhdistämisenä.

Porvoon toria uudistetaan jälleen. Kaupunkikehittämisessä näyttäytyvät usein voima ja vastavoima, muutos ja nykytila. Tämän tutkimuksen johdannossa esitettiin kaksi otsikkoa, joista toinen ehdotti torin siirtämistä toiseen paikkaan ja toinen korosti torin olevan edellisten sukupolvien perintö kaupunkilaisille. Nämä sitaatit kertovat torin herättävän julkisessa keskustelussa vahvojakin mielipiteitä suuntaan ja toiseen. Yhtä lailla kuin torin on oltava saavutettava kaikille kaupunkilaisille, myös torin kehittämisestä mielipiteitä on laajalti. Torin historian tunteminen auttaa ymmärtämään myös kehittämisprosessia, esimerkiksi kauppahallia on esitetty parantamaan torikaupan olosuhteita jo yli sata vuotta sitten ja sen rakentaminen on noussut sen jälkeen useasti keskusteluun.

Mielenkiintoisesti tori on muodostunut kaupunkikeskustan kehittämisen polttopisteeksi Porvoossa. Vuonna 2021 meneillään olevassa uudistuksessa kaupunki aikoo siirtää torilla pysähtyvät linja-autot sitä reunustaville kaduille. Entiseltä linja-autoasemalta vapautuvaan tilaan on suunniteltu toripaviljonkia. Keskustan yrittäjät toivovat asiakkaidensa saavutettavuuden torilla säilyvän hyvänä ja osa suhtautuu uudistussuunnitelmiin varauksellisesti. Porvoon kunnallispoliitikot

---

<sup>247</sup> Shields 1991, 64.

kaupunginhallituksesta alkaen ovat ottaneet kantaa muun muassa pysäköintipaikkojen säilyttämiseen uudistuksessa.<sup>248</sup>

Torin kehittämisestä vallitsee yksimielisyys siitä, että tori on tilanteessa, jossa uudistamista tarvitaan. Hidas, torikaupan tapauksessa vuosikymmeniä kestänyt hiipuminen on pimeänä vuodenaikana painanut torin marginaaliin, syrjäiseksi ja autioksi. Vahvuuksia torille on kertynyt sen olemassaolon aikana useita, yhtenä tärkeimmistä liikenteellisenä solmukohtana toimiminen. Vaikka jo Topelius aikanaan arvosteli torin mittasuhteita, on se säilyttänyt muotonsa ja asemansa nykypäivään saakka. Vahvuuksia hyödyntämällä on mahdollista valita ne keinot, millä tori palaa keskeisimmäksi julkiseksi tilaksi kaupungissa.



#### PORVOON TORISTA TULEE KAUNIS JA VETOVOIMAINEN PAIKKA

*Mahdollisen tulevaisuuden torin havainnekuva ilmasta. Porvoon kaupungin arkkitehtitoimisto ALA:lta tilaama visio ja luonnos asemakaavaa varten tiivistää torin kehittämisen tavoitteen. Lähde: Porvoon keskustan kehittämishankkeiden tiedotustilaisuuden materiaalit 24.10.2019.*

<sup>248</sup> Keskustan kehittämishankkeiden tiedotustilaisuus 24.10.2019; Uusimaa 12.11.2021 ”Porvoon kaupunginhallitus äänesti toriremontin aikataulusta”.

# Lähteet ja kirjallisuus

## Arkistolähteet

HMA = Hämeenlinnan maakunta-arkisto  
Porvoon raastuvanoikeuden ja maistraatin arkisto  
Maistraatin pöytäkirjat 1911

KA = Kansallisarkisto

PM = Porvoon museo

Porvoon rakennusvalvonnan arkisto

## Painamattomat tutkimukset

Harju, Tuomas. Porvoon tori: tori, joka muutti kasvonsa. Toriympäristön historiaselvitys. Porvoon kaupunki 2020. [https://www.porvoo.fi/library/files/5ec388cfed6b9750dc000171/540\\_Selvitys\\_3\\_Porvoon\\_tori\\_historia\\_1-55.pdf](https://www.porvoo.fi/library/files/5ec388cfed6b9750dc000171/540_Selvitys_3_Porvoon_tori_historia_1-55.pdf) ja [https://www.porvoo.fi/library/files/5ec38969ed6b978aba0005af/540\\_Selvitys\\_3\\_Porvoon\\_tori\\_historia\\_55-109.pdf](https://www.porvoo.fi/library/files/5ec38969ed6b978aba0005af/540_Selvitys_3_Porvoon_tori_historia_55-109.pdf) (Viitattu 30.11.2021)

Keinänen, Timo. Rakennusmestari Gustaf Westerberg Ja Porvoon uudelleenrakentaminen 1830–1860. Pro-gradututkielma, Helsingin yliopisto, Helsinki 1971.

Könttä, Eveliina & Ahola, Teija. Rakennetun ympäristön kehitys. Mikkelin kaupunki, 2017. [https://hallinta-mikkeli.kunta-api.fi/wp-content/uploads/2017/05/KANTA\\_OYK\\_LIITE\\_7\\_Rakennetun\\_ympariston\\_kehitys-n%C3%A4ht%C3%A4vill%C3%A4-23.2.-24.4.2017.pdf](https://hallinta-mikkeli.kunta-api.fi/wp-content/uploads/2017/05/KANTA_OYK_LIITE_7_Rakennetun_ympariston_kehitys-n%C3%A4ht%C3%A4vill%C3%A4-23.2.-24.4.2017.pdf) (Vierailtu 19.2.2020)

Rihtniemi-Rauh, Anne. Porvoon Runeberginpuiston restaurointisuunnitelma. Teknillinen korkeakoulu, Espoo 2010.

## Porvoon kaupunkisuunnittelun arkisto

Keskustakehitys Oy. Porvoon elinkeinolautakunnan tilaama raportti Porvoon keskustan tilasta. 1983.

Issakainen, Aatos. Porvoon keskustan asemakaavaselvitys 1981, 1. väliraportti.

Porvoon keskustan asemakaavaselvitys 1985.

Porvoon päivien ohjelmat 1982–83.

Schulman, Sari. Porvoon kaupungintalon restaurointi ja lisärakennusselvitys. Diplomityö, Teknillinen korkeakoulu, Espoo 1984.



Valtonen, Emma. Porvoon empirekeskustan inventointi 2014. Porvoon kaupunki, 2014.

[https://www.porvoo.fi/library/files/571870ceed6b9735a300001a/Kaavselv\\_empirekeskustan\\_inventointi\\_2014\\_os\\_a1\\_k5-22.pdf](https://www.porvoo.fi/library/files/571870ceed6b9735a300001a/Kaavselv_empirekeskustan_inventointi_2014_os_a1_k5-22.pdf) (Viitattu 30.11.2021)

## Haastattelut

Kaikki haastattelut Tuomas Harju.

Irma Broberg, kahvilayrittäjä 12.12.2019.

Matti Elomaa, torikauppias 17.12.2019.

Kari Hällström, kuntatekniikkapäällikkö, Porvoon kaupunki 30.10.2019.

Kiertävän torikauppiaan haastattelu 17.12.2019.

Mikko Kaunisto, kaupunginpuutarhuri, Porvoon kaupunki 10.12.2019.

## Sanoma- ja aikakauslehdet

Alkoholipolitiikka (1991)

Arkkitehti (1934)

Ateneum (9–11/1901)

Borgå Nya Tidning

Borgå Tidning

Borgåbladet

Helsingin Sanomat

Hufvudstadsbladet

Porvoon Sanomat

Uusimaa

Vartti

Yhdyskuntasuunnittelu (3–4/2002)

## Tutkimuskirjallisuus

Bourdieu, Pierre. *Distinction: A Social Critique of the Judgement of Taste*. Harvard University Press, Cambridge (Yhdysvallat) 1984.

Gehl, Jan. *Ihmisten kaupunki*. Island Press, Washington 2010.

Gottdiener, Mark. *The Social Production of Urban Space*. Toinen painos 1994. University of Texas Press, Austin 1994.

Grönbacka, Rauno. Kavioiden kapseesta autojen surinaan. Luku (s. 71–105) kirjassa *Vaasan tori – tapahtumien keskus*. Toim. Autio, Kaarlo; Louhelainen, Mona & Piispala, Eija. *Vaasan työväenopisto*, Vaasa 2006.

- Hall, Peter. Cities of Tomorrow. Basil Blackwell, Oxford 1988.
- Hartman, Torsten. Borgå stads historia. G. L. Söderström, Porvoo 1906.
- Hedengren, Johannes. Anteckningar om Borgå-Kervo järnvägs uppkomst. August Eklöf, Porvoo 1899.
- Heikkilä, Mikko & Santasalo, Tuomas. Tori osana kauppaa ja kaupunkia: suomalaisia kauppatoreja 2006. Elävä kaupunkikeskusta ry, Helsinki 2006.
- Hellman, Harry. Porvoon taksit – 60 vuotta yhdistystoimintaa. Porvoon taksiautoilijat, Porvoo 2005.
- Herranen, Merja. Lewinin viinatehdas ja Porvoon Panimo. Luku (s. 33–39) kirjassa Elämää empirekaupungissa: näyttely Borgå Gymnasiumissa 1.–15.9.1996 – Livet i empirestaden: utställning i Borgå Gymnasium 1.–15.9.1996. Empirekaupungin asukasyhdistys, Porvoo 1996.
- Hiekkänen, Markus. Keskiäika kaupungissa. Luku (s. 66–68) kirjassa Rakennusperintömme – kulttuuriympäristön lukukirja. Toim. Lounatvuori, Irma ja Putkonen, Lauri. Rakennustieto, Helsinki 2001.
- Hornamo, Pekka. Vanha Porvoo. Luku julkaisussa 4/1982 Perusparantaminen ja kaupunkiuudistus. Kaupunkimaisten yhdyskuntien kehittämiskampanja ja Ellilä, Sini. Kaupakkirjapaino Oy, Helsinki 1982.
- Ilmonen, Mervi. Kaupunkisuunnittelun kompleksi historia. Artikkelit Yhdyskuntasuunnittelu-lehdessä 2018:4, s. 58–62.
- Juuti, Petri; Rajala, Riikka & Katko, Tapio. Aqua Borgensis – lähteet kertovat/källörna berättar. Vesilaitos/vattenverket 1913–2013. WS Bookwell Oy, Porvoo 2003. Myös verkkojulkaisuna [https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/66325/aqua\\_borgensis\\_2003.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/66325/aqua_borgensis_2003.pdf?sequence=1&isAllowed=y) (Viitattu 19.2.2020)
- Jämbäck, Juha. Rakennusmestari Johannes Kullmanin jalanjäljillä Porvoossa. Luku (s. 48–54) kirjassa Elämää empirekaupungissa: näyttely Borgå Gymnasiumissa 1.–15.9.1996 – Livet i empirestaden: utställning i Borgå Gymnasium 1.–15.9.1996. Empirekaupungin asukasyhdistys, Porvoo 1996.
- Jämbäck, Margaretha. Seurahuonemuistot elävät. Luku (s. 40–47) kirjassa kirjassa Elämää empirekaupungissa: näyttely Borgå Gymnasiumissa 1.–15.9.1996 – Livet i empirestaden: utställning i Borgå Gymnasium 1.–15.9.1996. Empirekaupungin asukasyhdistys, Porvoo 1996.
- Keinonen, Olli. Oy Matkahuolto Ab 85 vuotta. Luku kirjassa Linjakasta menoa. Toim. Remes, Saara, ja Kirsti Lehtomäki. Mobilia säätiö, Kangasala 2018.
- Kivivuori, Janne. Yhteisö ja ryhtiliikkeet. Artikkelit (s. 382–391) julkaisussa Alkoholipolitiikka 56 [1991]: 6. Myös verkkojulkaisuna <https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/127519/ap-1991-6-kivivuori.pdf?sequence=1> (Viitattu 30.11.2021)
- Klinge, Matti. Senaatintorin sanoma: tutkielmia suuriruhtinaskunnan ajalta. Otava, Helsinki 1986.
- Kolbe, Laura. Kaupungit muistojen tihentymänä. Artikkelit (s. 31–35) kirjassa Suomalaisten symbolit. Toim. Halonen, Tero ja Aro, Laura. Atena, Jyväskylä, 2005.
- Kopomaa, Timo. Tori, marginaali, haastava kaupunki. Tilatapauksia julkisten ulkotilojen käytöstä ja reunimmaisista käytännöistä. SKS, Helsinki 1997.
- Kuisma, Markku. Kylmä sota ja kuuma öljy. Neste, Suomi ja kaksi Eurooppaa. WSOY, Porvoo, 1997.

Kärki, Pekka. Puukaupungista kivikaupungiksi. Luku (s. 73–81) kirjassa Rakennusperintömme – kulttuuriympäristön lukukirja, toim. Lounatvuori, Irma ja Putkonen, Lauri. Rakennustieto, Helsinki 2001.

Lefebvre, Henri. The Production of Space. Blackwell, Oxford 1991.

Lehtovuori, Panu. Hajakeskittyvän kaupunkiseudun tuottaminen. Artikkelit lehdessä Yhdyskuntasuunnittelu vol. 40:3-4/2002.

Lilius, Henrik. Suomalainen puukaupunki. Anders Nyborg, Rungsted Kyst, 1985.

Lilius, Henrik. Kaupunkiyhteisö ja sen rakennukset. Luku (s.180–220) kirjassa Suomen kaupunkilaitoksen historia 2 – 1870-luvulta autonomian ajan loppuun. Suomen kaupunkiliitto, Helsinki 1983.

Mauranen, Tapani. Taksikoppi, pirssimiehen elämän mullistaja. Artikkelit (s. 57) kirjassa Lähdön ja saapumisen paikat. Toim. Halme, Anna-Maija. Suomen kotiseutuliitto, Helsinki 2006.

Mårtenson, Gunnar. Vanhaa Porvoota, WSOY, Porvoo 1946.

Mäenpää, Pasi. Narkissos kaupungissa. Tammi, Helsinki 2005.

Mäkelä-Alitalo, Anneli. Porvoon kaupungin historia III:1, 1809–1878. Porvoon kaupunki, Porvoo 2000.

Mäkelä-Alitalo, Anneli. Porvoon kaupungin historia III:2, 1879–1918. Porvoon kaupunki, Porvoo 2004.

Mäkinen, Vesa ja Gabrielsson, Rolf. Porvoo: taiteilijoiden ja kirjojen kaupunki – Borgå: konstnärernas och böckernas stad. WSOY, Porvoo 1983.

Nieminen, Erkki. Porvoon yhteislyseo ja Linnankosken lukio vuosina 1895–1995. Kappale kirjassa Porvoon yhteislyseo – Linnankosken lukio 100 vuotta, Oy Formato Ab, Porvoo 1995.

Nikula, Riitta. Kaupunkirakentaminen Suomessa 1856–1917. Luku kirjassa Jutikkala, Eino & Tommila, Päiviö. Suomen kaupunkilaitoksen historia II. 1870-luvulta autonomian ajan loppuun. Suomen kaupunkiliitto, Helsinki 1983.

Niskanen, Riitta. Linja-autoasemat. Luku (s. 54–63) kirjassa Lähdön ja saapumisen paikat. Toim. Halme, Anna-Maija. Suomen kotiseutuliitto, Helsinki 2006. Myös verkkopublication: <https://www.kulttuuriymparistomme.fi/download/noname/%7B0FECA823-804C-4C69-BF89-584192173846%7D/126166> (Viitattu 19.2.2020)

Paaso, Jukka. Porvoon kuva. Oy Uusimaa, Porvoo 1980.

Pfeifer, Johan. Porvoon empirekaupungin säilyttävä asemakaava. Luku (s. 5–7) kirjassa Taloja empirekaupungissa – Gårdar i empirestaden. Empirekaupungin asukasyhdistys, Porvoo 2001.

Piispala, Eija. Kauppatori Setterbergin suunnitelmissa – istutukset torilla. Luku (s. 43–56) kirjassa Vaasan tori – tapahtumien keskus. Toim. Autio, Kaarlo; Louhelainen, Mona & Piispala, Eija. Vaasan työväenopisto, Vaasa 2006.

Porvoon keskustan asemakaavallinen selvitys 1970. Porvoon kaupunki, Porvoo 1971.

Porvoon kaupungin yleiskaava 1989. Porvoon kaupungin kaavoitusosasto, Porvoo 1989.

Porvoon linja-autoasema sellaisena kuin se on – Borgå busstation så som den är. Matkahuolto 1973.

Rahikainen, Marjatta. Helsingin keskusta Suomen taloudellisen kehityksen valossa. Helsingin yliopisto, Helsinki, 1985.

- Rosendahl, Kaj. Svenska Klubben I Borgå 1883–2008 – Sällskapsliv i 125 år. Svenska klubben i Borgå, Borgå 2011.
- Shields, Rob. Places on the Margin: Alternative Geographies of Modernity. Routledge, Lontoo 1991.
- Shields, Rob. Henri Lefebvre – arkielämän filosofi. Artikkelit (s. 6–22) lehdessä Yhdyskuntasuunnittelu vol. 40:3–4/2002.
- Simmel, Georg. Suurkaupunki ja moderni elämä – kirjoituksia vuosilta 1895–1917. Suomentanut Tiina Huuhtanen, Valikoinut ja esipuheen kirjoittanut Arto Noro. Gaudeamus, Helsinki 2005.
- Sitte, Camillo. Kaupunkirakentamisen taide. Alkuperäisteos Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen vuodelta 1889. Karisto, Hämeenlinna 2001.
- Topelius, Zacharias. Matkustus Suomessa. Tilgmann, Helsinki 1873. Myös verkkojulkaisuna <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe200901151068> (Viitattu 25.11.2021).
- Tuomala, Liisa. Seurahuoneelta Seurahoviin, 150 vuotta hotelli- ja ravintolatoimintaa Porvoossa. Jalohovi Oy, Porvoo 1997.
- Turpeinen, Oiva. Kunnallistekniikka Suomessa keskiajalta 1990-luvulle. Gummerus, Jyväskylä 1995.
- Valkeapää, Risto, Hämäläinen, Jyrki & Riikonen, Esko. 100 vuotta luottamusta: Koivistolaisesta osuuskassasta uusmaalaiseksi pankiksi – Porvoon Osuuspankki 1912–2012. Julkaisutuotanto Risto Valkeapää, Helsinki 2012.
- Venonen, Pekka. Sköldvik – viikinkisatamasta öljysammoksi. Neste Oyj, Helsinki 2006.
- Vesterinen, Jukka. Huoltoasemakirja. Alfamer, Helsinki 2009.
- Viitaniemi, Matti. Pakettitoimistoista kattavaksi kuljetusjärjestelmäksi: Oy Matkahuolto Ab 1933–1993. Matkahuolto, Helsinki 1993.
- Wahlroos, Helmer J. Kommunalberättelse för Borgå stad 1939–44, Porvoo 1946.
- Webb, Michael. The Square. Thames and Hudson Ltd., Lontoo, 1990.
- Westerlund, Lars & Koskimies, Jan. Porvoon kaupungin historia IV, 1917–1996. Porvoon kaupunki, Porvoo 2008.
- Whyte, William. The Social Life of Small Urban Spaces. Conservation Foundation, Washington D.C. 1980.
- Whyte, William. City: Rediscovering the Center. Doubleday, New York, 1988.

## Verkkolähteet

- Arkkitehtuurimuseo. Kunnan- ja kaupungintalojen historiaa -tietopaketti. <https://www.mfa.fi/kokoelmat/tietopaketit/kunnantalot/kunnan-ja-kaupungintalojen-historiaa/> (Viitattu 22.11.2021)
- Keskustan kehittämishankkeet 2019. Porvoon kaupungin tiedotustilaisuus 24.10.2019. [https://www.porvoo.fi/library/files/5db13c4ced6b976328000022/Porvoon\\_keskustan\\_kehitt\\_minen\\_24.10.2019\\_pien.pdf](https://www.porvoo.fi/library/files/5db13c4ced6b976328000022/Porvoon_keskustan_kehitt_minen_24.10.2019_pien.pdf) (Viitattu 23.11.2021)
- Museoviraston karttapalvelu. <https://kartta.museoverkko.fi/> (Viitattu 30.11.2021)

Porvoon elävä keskusta ry:n verkkosivut. <https://www.porvoonelavakeskusta.fi/> (Viitattu 23.11.2021)

Putkonen, Lauri. Hämeenlinnan linja-autoaseman rakennushistoriallinen selvitys. Tmi Lauri Putkonen, Hämeenlinnan kaupunki, 2011. Linkki: [https://www.hameenlinna.fi/wp-content/uploads/2019/03/Linja-autoasemaselvitys\\_Putkonen.pdf](https://www.hameenlinna.fi/wp-content/uploads/2019/03/Linja-autoasemaselvitys_Putkonen.pdf) (Viitattu 19.2.2020)

Uusimaa 14.10.2021 ”Lukijalta: Porvoon tori on meillä perintönä”. <https://www.uusimaa.fi/paakirjoitus-mielipide/4330009> (Viitattu 30.11.2021)

Uusimaa 9.10.2021 ”Mielipidekirjoitus: Tori jokirantaan ja siitä Porvoon vetovoimainen olohuone”. <https://www.uusimaa.fi/paakirjoitus-mielipide/4323853> (Viitattu 30.11.2021)

Uusimaa 12.11.2021 ”Porvoon kaupunginhallitus äänesti toriremontin aikataulusta – haluaa, että torilta katoaville parkkipaikoille saadaan korvaavia läheltä”. <https://www.uusimaa.fi/paikalliset/4365565> (Viitattu 23.11.2021)

Viljanen Rossi, Ruusa. Vaasan keskustan osayleiskaava – kooste alueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaista kohteista. Pohjanmaan museo, Vaasa, 2014. Linkki: <https://www.vaasa.fi/uploads/2019/05/b05e414a-keskustan-oyk-kulttuuriymparistoselvitys.pdf> (Viitattu 20.2.2020)

Vikman, Laura. Mikkelin kauppakatujen historiaselvitys. Mikkelin kaupunki, 2014. Linkki: [https://issuu.com/mikkelinkaupunki/docs/mikkelin\\_kauppakatujen\\_historieselv](https://issuu.com/mikkelinkaupunki/docs/mikkelin_kauppakatujen_historieselv) (Viitattu 19.2.2020)