在过去半个多世纪里，欧洲城市发展有着共同的特点，但也存在相当多的差异。对中国社会来说，无疑可以从中吸取成功经验。

二十世纪城市发展的思考
——了解欧洲近五十年城市化的进程

■ 文/皮埃尔•卡兰默

当前的欧洲城市无疑是一个极为丰富的经验之源，这对城市化进程相对迟缓的社会，尤其对中国社会来说，无疑可以从中吸取欧洲的成功经验，并了解这一成功的条件，以期更好地辨别城市化形式及其后果的决定因素。最后，通过借鉴，吸取经验教训，避免走弯路。

欧洲战后城市化的共同要素

城市化几乎都参插在结构牢固且古老的城市核心之中。这些古城结构通常在19世纪的第一次工业革命时期都经过了改造（交通要道更加宽敞、火车站和铁路的建成、基础设施的建设，如公众卫生、电力、煤气等装置和实施），战后城市化在不同程度上都考虑到先前城市的架构，包括先前城市化和新城市化的模式衔接，无论是在城市规划或是社会层面方面，很少有城市规划家愿意看到自己的城市被著名建筑师柯布西耶所设计的（未来）城市取而代之。

战后的技术条件，特别是钢筋混凝土为开发其他建筑方式提供了种种便利，然而，在各国，工业技术的实际应用均不等同，在东欧受苏联意识形态影响的计划经济国家里，围绕工业建设模式而规划的城市一律按 “纯”的形式建设起来。

一些经济学家称战后进入了“30年的辉煌”（如就业欣欣向荣、家庭物质资源增长等...）和“家庭装备”的重要时期。城市正在成为一个技术物品。最初，它引起了在住房面积方面的新要求，导致建筑平方米的增加，即使是人口发展不快的地方亦如此。

过去城市空间的“建筑用地”概念已变成更多意义上的“装备用地”。这是“VRD城市化”对这种设备金融投资和税收支持方式的大举讨论。它加强了工程师的角色作用，而不像从前那样以建筑师为主。

皮埃尔·卡蓝默(Pierre Calame)：中欧社会论坛主席，法国城市问题专家，法国设备部原城市建设部副主任

汽车的到来无疑成为城市形式演变的最重要因素。战前的城市发展在很大程度上依赖的是重型基础设施，特别是铁路和较小程度的有轨电车。它催生了所谓的“指头手套”城市化，即城市沿铁路干线向外扩张。这些公共铁路基础设施几乎一直归属于国家。战前的城市化往往依托现有的基础设施而“堵塞”了进入各大城市的要道，汽车的突起开辟了城市化的新空间，这是传统公共交通系统所难以做到的。

汽车的普遍推广，一方面改变了城市的大小规模、形式、不同空间和社会阶层分布的彼此关系。古老城市往往被环城公路、宽阔的马路重重包围。另一方面，汽车路程的计算时间变得不确定。交通拥堵、人口密集的地方时速低，郊外时速高，因此，远离城市迁移远郊居住便占据优势。在大多数国家，传统城市在日益扩大的市区中逐渐失去吸引力，城郊不断延展，每座城市或多或少都与郊区合并。

巴黎市景

住房偏远和市区拥挤降低了公共交通工具的吸引力，更改变了运输工具的分配“模式”。城区的拥堵，导致边远郊区变得更有吸引力。虽然这还没有达到美国那种“城市扩张”的规模，但这种趋势已随处可见。

直到19世纪，城市的行政界限和行政管理简化了城市治理的问题。许多情况下，这个行政区域甚至包括了城郊农业区。战后，城市的实际情况超出了政治和行政界线，并开始向地方领土扩张。例如，一个城市区域面积覆盖了几十个甚至上百个公社（行政社区）。自上世纪60-70年代至今，针对这些新兴大都市区域的治理进行了无数的辩论。一些国家强制实行政治实体的合并，然而，周边当局与居民以及他们区域需要适应新现实形势的仲裁问题。正是在这种情况下，逐渐出现了“多层次治理”的概念。

由于城市扩张和传统政治及行政区域的不适应性，远郊最初仍处在由农业人口和农村土地所有者的控制，边远区域往往遭受城市化压力。相反，周边地区的政府变成由所谓的“新农民”掌控，他们开始维护享有城镇居民养老的优越条件，同时享受农村环境，最后轮到他们抵抗外来者。这些经济和政治活力在城市发展现实中发挥着重要的作用。

由于商业和工业活动倾向于在市区内寻找可享受低税待遇的地方，结果导致在城市化成本和收益以及地方税方面都出现了很多的争议。

受汽车发展直接影响而涌现的大型零售网络（超市和大型超市）改变了过去老城中心的商业魅力，这些零售网络在郊区开辟了新的商业模式，使汽车更有用武之地。

从历史角度看，西方文明和城市之间的关系矛盾重重，城市既被视为文明之地，又被视作沉沦或危险之地。

19世纪后期，面对工人的贫困、酗酒的蹂躏、结核病的蔓延，出现了一个影响重大的可谓“反城市”运动。该运动采取了许多形式：比如：卫生工作者就城市发出强烈的号召（良好的空气、设施、雅典宪章中提出的纵向城市化）;工作、生产区、商业区和住宅区的分开要求，在交通运行的技术层面提出了苛刻条件，典型的例子有“砖上城市化”运动，包括下水道或地铁，汽车行驶往往被“遣送”回地下，腾出宽广的空间，却常常没有被很好使用；“花园城市”卫生运动：通过渐进的城市化，以恢复工人生活的平衡，而且使家庭能够在当地从事农业；这种19世纪后期到20世纪初的典型城市化可在城市规划家霍华德及其乌托邦式小城核心中找到理论依据;。

这个乌托邦的另一个变体是新城市。鉴于围绕基础设施持续扩张被视为一种邪恶，按幽默家Alphonse Allais 的说法，人们试图建设一个“田园城市”。这种形式在英格兰和大伦敦发挥了最大的作用。

在许多情况下，真正的城市化是这种反城市意识形态和建筑及交通技术逻辑演进的一致结果。这一结果导致了“机械形式的城市化”，使城市内部和城市之间显现出一种单调的感觉和既无生机且拥挤的悖论感。这种“机械化城市”同过去的“有机城市”相比较，城市规划突出，且模式僵化，没能给生活的繁荣和古城的典型特色留有空间。那些停留在画板上的设计和瞬间诞生的街区，让人感到的是它们的未来只不过是对自己的背弃。

战后的城市化不能与人口和社会的演进分开看待。在过去的城市，由于儿童多，在许多情况下，他们往往占据城市的公共空间，因为狭小的住宅空间使人们必须扩大在户外的社会生活，酒吧往往是男人们的去处，街道和庭院则是儿童们玩耍的地方。黄金时代是从人口结构变化开始，15岁以下儿童占人口的比例越来越低，人人眷念小家庭生活（不再是三代同堂或家族同栖一个屋檐下），闲暇时间更倾向于在家中度过。所有这一切也促进了电视以及现在互联网传播的普及。

退回小家庭生活的过程导致了“城市非人道化”形式的逐步形成，由此转变成介于单功能和自我封闭（家庭、工作、商场、娱乐场所等）地点之间汽车穿梭的途径。就像汽车流产生了真正的恶性循环：适合儿童和青少年的公共场所越少，他们就越退缩到私人空间。在某些情况下，是那些非常特殊的群体，尤其是青少年和青年失业率高的特殊群体，他们掌控了那些被其他年龄段群体所放弃的公共空间。

来自前殖民地的欧洲血统的人口回流伴随着殖民地人口的流入，来自农村的人口要适应新城市化形式的困难在六、七十年代即已显现，这些问题的解决方式并不如人意，西方社会长期在新移民文化的同化和社团模式之间不断徘徊。

有观点认为，城市化本身就是社会问题、生活困难或犯罪的由来，它甚至导致了真正的、受贩毒黑手党控制的“无法无天区域”的出现，如非洲和拉丁美洲一些城市的贫困区，那里失业普遍，警察很难以治安方式进入该区，而是作为准军事突击队进入。

城市形式其实并不是导致犯罪的唯一原因，它是多种因素的结合。在城市形式方面，一些中产阶级街区在社会和职业方面都格格不入的移民人口街区非常相似。针对欧洲城市和问题社区进行的许多调研都突出了这样一个累积过程：公共交通没有保障，贫民窟的出现，街区的负面形象成为就业的障碍，青少年形成团伙，所剩无几的中产阶级更是逃离该区（尤其是医疗和商业设施）等等。

战后的几十年，化石能源的稀缺和温室气体排放对气候所产生的影响日益增大。在中欧和东欧，集体供暖方式并没有使居民们意识到责任，而且这些建筑的能效均很低。家庭和运输能源消耗开始大幅增长，现在已占欧洲能源消耗的三分之二以上。特别是“机械化城市”对前工业时期的知识和技能无动于衷（房屋的取向、布局和规模等）。当二十世纪90年代可持续发展意识开始引起人们的重视时，受到质疑的将是整个城市的模式。

欧洲不同国家的特殊因素

对先前城市化趋势的描述可能会让人觉得所有欧洲城市都是以相同的方式发展，以相同的模式演进。然而，只要漫步欧洲，你就会发现欧洲城市与城市之间存在明显的区别。

战前，欧洲各国的城市化率不尽相同，英国城市化率达80%，法国只有50%，然而，近50年来，城市化率普遍趋近80%左右。因为城市的扩张，越来越多的城市居民生活在遥远城市的周边“村镇”。

事实是，城市的起点不同，发展节奏自然各不相同。在先前较城市化的国家，其城市扩张的城市化进程与城市居民空间再分配就显得十分吻合；在城市化水平较低的国家，则是由浩浩荡荡的农村人口往城市迁移这一运动引发了城市的扩张。

无论是在土地使用或住宅区控制方面，国与国之间政府在城市化进程中的角色作用也存在很大的区别。从20世纪90年代起，满足人人拥有理想住房的形式非常丰富，比如，大举开发和建设房屋，苏联兴建公共集体物业，法国政府支持私有财产的社会使用，或者由其他机构如银行、保险公司等开发住宅区。

城市化管理的集体能力和控制城市化的愿望充满变数。特别是在6、70年代，土地公有制的问题（“斯德哥尔摩模式”）就一直是许多理论和政治辩论的焦点，国与国之间区别非常大，甚至城市与城市之间也存有较大的区别。

尽管城市扩张、打破旧行政结构和管理政策在欧洲随处可见，但各地都不尽相同。在这里，我们要提及的是，单独法国（拥有36000个公社）就占所有欧盟国家地方政府的一半。这种政治和行政的分裂，使与周边城市发展相关的地方当局既不能在技术上也没能在行政上控制这个城市化。这就导致了城市政策行为集中在国家手中掌控的现象。而在其他国家，如德国，则是由各个州或地方当局领导城市的发展。

20世纪期间，在城市化相对持续发展的地方，其建筑业亦逐步适应，并且还引进新的施工技术或管理，同时继续保持庞大的、工人技术熟练的中小企业网络。

20世纪二十年代欧洲城市化的多样性无疑是非常丰富的经验源泉。然而，要借鉴这些经验教训，不应该把城市化只当作基础设施、住房和街区的产物，而应当把它视作一个整体进程，其中夹杂着政治、人口、经济、行政、理念、社会和文化等等因素。只有通过阐述和分析这些不同因素，才可以吸取经验教训，避免走弯路。

（责任编辑：耿春雷）

事实是，城市的起点不同，发展节奏自然各不相同。城市化管理的集体能力和控制城市化的愿望充满变数。