勒·柯布西耶——天使还是魔鬼？

在彼得·霍尔的著作《明日之城》中，作者以这样一句话作为对柯布西耶的开篇介绍：勒·柯布西耶所做的恶事在他逝后还活着，他所做的善事则可能与他的著作一起被埋葬了。[[1]](#footnote-1)从这句话中能读出霍尔对柯布西耶城市规划方面思想的强烈批判，正如当时的绝大多数反对现代主义和功能主义的建筑师和规划师们一样。但柯布西耶的支持者们却称他为“上帝与建筑师之间的使者”。于是很自然地产生了这样一个问题——勒·柯布西耶身为一个激进的现代主义建筑师，为什么他的思想不仅极少被采纳，而且留下的少数“成果”也是以失败告终？他又对近现代城市规划理论的发展究竟做出了哪些贡献？本文主要通过《明日之城》一书中的具体案例和观点，结合其他有关文献，对以上两个问题进行探讨。

1 勒·柯布西耶的思想

勒·柯布西耶于1885年出生于瑞士的一个钟表匠家庭，秉承了瑞士人守秩序的优良传统。在成为建筑师之前，柯布西耶是一个作家和艺术家。1917年他怀揣梦想移居巴黎，此时的巴黎正面临着日常生活力量（工人阶级）和中央集权专制的斗争，同时第三共和国政府的无能使得城市深陷贫民窟和疾病的泛滥之中，城市的住房问题和公共卫生问题亟待解决。[[2]](#footnote-2)在20世纪20年代，也就是现代主义运动发展的最为特殊的时期之一，青年时期的柯布西耶经历了新艺术运动，奠定了他现代主义思想的根基。[[3]](#footnote-3)1928年，柯布西耶与其他新派建筑师在瑞士创立了国际现代建筑协会（CIAM），这个协会之后成为了柯布西耶发挥他才能的主要舞台。柯布西耶对于城市规划的主要思想可以概括如下：①通过提高城市中心的人口密度来缓解城市中低密度住宅过度延伸造成的城市拥堵以及住宅恶劣的居住以及卫生环境问题。②通过建立宽阔笔直，穿过市中心的方格状路网和立体化的交通系统解决城市中心交通拥堵的问题。③将提高市中心密度后节约下来的大量空间规划为开敞空间和绿地，改善城市的环境，为人们提供休闲场所。④不同阶层的人应该住在离市中心不同距离，不同密度，不同配套设施的居住区中，以实现完全阶级隔离的城市。从以上的概括中，不难看出柯布西耶的城市规划思想具有很强的现代主义，理性主义和功能主义。他希望通过将原有的市中心完全拆除，以一种激进的方式重建整个城市，来解决传统城市中的种种弊病。

2 勒·柯布西耶的规划成果及其局限性

与柯布西耶宏大的规划理想相反的是，他在实践中几乎异乎寻常的不成功。[[4]](#footnote-4)他过于极端的利己主义加上政治上的天真性，使得当时欧洲各城市的政府很难接受他的思想。1922年，柯布西耶提出了“300万人口的现代城市”的规划方案，其中包括了他的一切主要思想——方格式的整齐路网，中心的摩天大楼以及外围住房，城区四周大片的宽阔绿地。然而此方案提出后备受质疑，最终并未实现。1925年他又为巴黎市中心的改建提出了“伏瓦生规划”——用推土机推平塞纳河以北的大部地区，并用以60层十字形高塔为中心的新城取代。这一方案同样受尽嘲笑与讥讽。[[5]](#footnote-5)也许柯布西耶过于激进的规划方案更适合建立新城而非对原有城市进行改造，他（包括他的门徒）为数不多的规划成果都是在发展中国家的新城规划——印度的昌迪加尔和巴西的巴西利亚。

2.1 昌迪加尔规划

1947年，印度和巴基斯坦同时独立，伴随着印巴分治，旁遮普地区被一分为二。印度急需在东旁遮普建造一个首府城市，于是尼赫鲁总理于1951年邀请勒·柯布西耶来到首都新德里以北260公里，喜马拉雅山的支脉山麓地带，在这片114平方公里土地上建设昌迪加尔。

在昌迪加尔的建设过程中，尼赫鲁总理的大力支持和山麓地带平缓的地貌为柯布西耶提供了最理想的舞台，柯布西耶也将他日趋成熟的“光明城市理论毫无保留地付诸实践。昌迪加尔被人为地划成了一个个1200m\*800m的规则方格区域，每个街区都是相对独立，自给自足的封闭式空间，拥有学校，诊所及购物中心等公共设施，且这些设施都在任意一个居民点步行10分钟的范围内[[6]](#footnote-6)——这与佩里于20世纪20年代提出的邻里单元理论有异曲同工之妙[[7]](#footnote-7)。昌迪加尔的路网同样完美地体现了柯布西耶的严格道路分级思想和方格网道路系统，横向街道呈微弧形，纵向街道采取少量折线元素，减少了纯方格路网的枯燥。[[8]](#footnote-8)城市的道路被分为7级，最低级别的步行道和自行车道鼓励了人们在街区内的绿地中散步休憩。除此以外，昌迪加尔的规划还有更深层次的象征意义——”人体“。山麓下海拔最高的1区是行政中心，即昌迪加尔的”大脑“；博物馆、图书馆等”神经中枢“在”大脑“附近。汇集主要商业设施及服务设施的中心商业区象征着跳动的”心脏“；大学区和工业区分居两侧，好似”双手；道路系统是“骨架”，建筑物则是“肌肉”，“肺”则是城市中大片的绿地公园。柯布西耶将昌迪加尔规划称之为“向喜马拉雅山的献礼”。[[9]](#footnote-9)

然而这看似完美无缺的规划却没有达到柯布西耶想象中的效果。一个已经用于马赛和波哥大的快速路交通系统对于刚独立不久，经济基础薄弱的印度来说，完全没有起到应有的效果，或者说完全被浪费了；欧洲式街道和建筑的布局也同样没有考虑到印度北方地区恶劣的气候条件；邻里单元的思想看似美妙，却最终沦为了市政服务，收入和阶级隔离的地理壁垒，不同单元之间的联系完全被割裂。[[10]](#footnote-10)更糟糕的是，在柯布西耶去世之后，印度政府重新划定行政区划，将昌迪加尔划为中央直辖区，同时作为两个邻邦的首府，身兼三职的昌迪加尔很快吸引了大量居民涌入，柯布西耶原先用绿带划定的城市发展边界失去了它应有的作用。[[11]](#footnote-11)到1970年代，有15%人口居住在违章或半违章的社区中（也就是贫民窟），超半数的商贩通过手推车或摆摊等不正规方式经营。政府为了治理这些贫民，违背原来的规划在城市周围建设了几个卫星城。不断扩大的城市面积使得早晚高峰城市的主要道路上人满为患，柯布西耶梦想中宁静，开阔，绿色的昌迪加尔化为泡影。

2.2 巴西利亚规划

1956年，时任巴西总统库比契克承诺在4年任期内在内陆地区建设一座全新的首都，巴西利亚就此诞生。她设计者并不是柯布西耶，但由于她的规划师——卢西奥·科斯塔和建筑师——奥斯卡·尼迈耶都深受现代主义的影响，严格遵循柯布西耶的教条，甚至还借鉴了昌迪加尔的规划风格，因此巴西利亚被称为“一个CIAM城市”“现代主义运动的极端政治成就”。 [[12]](#footnote-12)巧合的是，巴西利亚和昌迪加尔都是在荒无人烟的土地上建设的新城，但毫无疑问，巴西利亚是更疯狂的那一个。

巴西利亚最初的规划草图像一个飞机或者蜻蜓。在城市的中轴线，也就是飞机的“机身”上，坐落着政府部门建筑（总统府，国会大厦等），核心公共建筑（办公楼群，大剧院，国家大教堂等）以及火车站。”机身“和”机翼“由两条被绿带环绕的宽阔道路连接，二者的衔接处则是巴西利亚的商业商务区。商务区内的高层建筑和不足10%的建筑密度贯彻了柯布西耶的规划思想。城市两侧的”机翼“上则是一个个邻里单元组成的居住区，每个邻里单元内部的设计与昌迪加尔类似，都有基本的服务设施。城市的工业区则主要分布在”机尾“。[[13]](#footnote-13)

一座“乌托邦“化的巴西利亚如期建成了，但与昌迪加尔如出一辙，许多规划时的理想并未实现，不曾设想的问题却接连发生。首先就是穿越城市的高速公路带来的安全问题：这种类似”线型城市“的设计确实减少了城市中红绿灯的数量，使得城市各个角落对汽车的可达性大大提高，然而对于行人（大多数是买不起车的底层阶级）而言，穿越主干道所带来的风险同样大大增加了。这不仅减少了城市主干道两侧居民区之间的交互，还是得在办公区工作的人们难以便利地享受商业建筑的服务。城市完全被高速公路割裂开了。其次就是与昌迪加尔一样的”城外之城“问题——当底层的人们难以在城市中心立足，政府又缺乏进一步的规划能力和有效监管能力时，在巴西利亚周围生长出的贫民窟几乎是难以避免的，最终的结果只能是政府的妥协。

2.3 巴西利亚和昌迪加尔的共同问题

城市的组成并不单纯取决于城市或建筑空间，城市居民的社会关系和经济关系同样不容忽视。而从柯布西耶对后者的忽略，我们能够看到他规划思想中强烈的乌托邦性质。[[14]](#footnote-14)这两座城市的共同问题可以概括为以下两点：①过度的功能分区和住宅等级划分使得本就存在的阶级矛盾进一步被激化。高密度的住宅虽然在一定程度上解决了底层阶级的住房问题，但柯布西耶想象中“完全阶级隔离的城市“恐怕难以持续运转，不同阶级之间的矛盾不仅是住房问题这么简单。②没有为城市后续的规划铺好道路。在柯布西耶1922年提出的”300万人口当代城市“的蓝图中，他将人口做了细致的划分：40万人居住在中心商业城中，60万人在中心周围的居住区，余下200万人则在城市的花园城中。[[15]](#footnote-15)然而不论是昌迪加尔还是巴西利亚，对于”花园城“部分的规划少之又少，当城市中心的住宅基本注满时，更多的人（他们也是城市中大量存在的底层人民）只能选择在城市周围搭建违章建筑，这些违章建筑又缺乏合理的规划和相应的服务设施，使得贫民窟问题再次浮出水面。柯布西耶及其门徒的罪过并不在于他们的设计，而是在于他们无意之中强加在别人身上的那份傲慢。[[16]](#footnote-16)用另一句话说，柯布西耶失败的原因在于他试图用建筑师的角度进行城市规划，对城市的每一条道路，每一寸土地在城市建立之初就确立了它们的用途。然而他忽略了城市本身的生命力和复杂性，自然城市的生长是一个长时间的过程，不同的城市在不同的发展阶段遇到的问题也不同，规划师应该做的只是对城市的生长稍作引导和限制，留一些发展的余地给城市，而不是一味地冷冰冰的”教“城市该如何布局。换言之，柯布西耶并不知道人们真正想要的是什么，也不理解和他不一样的人的喜好、生活方式和一般特征。乌托邦式的城市缺乏必要的历史积淀和人情味，对未来居民可能需求的难以预测性注定了这样的城市会以失败告终。

3 柯布西耶规划思想的可取之处及对后世的影响

抛开世人对现代主义规划思想的诟病和对昌迪加尔以及巴西利亚规划的批评，柯布西耶的规划思想还是有不少的独特见解和创新之处，对现当代城市规划的发展亦有深远的影响。首先便是有关城市内高层高密度住宅的思想，事实已经证明了高层高密度是城市快速发展过程中解决住房问题的一种有效途径。当时他失败的原因也不是高层高密度住房本身，而是缺乏合理的管理机制和大多数人们真正想要的服务。柯布西耶的反对者雅各布斯也承认“城市人口高密度没有什么不对”，但“土地利用和不同时代的居民的混合是必要的”[[17]](#footnote-17)。其次，绿地和开敞空间同样也是现代城市规划中的重要一环，绿地对居民的身体健康已经精神健康的积极作用已经从多个角度得到了证明，对城市中的环境污染问题也有正面效果。现在所提倡的“花园城市“，在高层住宅建筑的楼顶上建立花园的思想就是柯布西耶思想的一种延续。此外，多级路网，立体交通和公共交通建设也是解决城市交通问题，提高城市运转效率和宜居性的重要手段之一。城市内部的快速高架路已经成为了大多数大型城市解决上下班通勤问题的策略。最后，关于邻里单元的思想被新城市主义者们发扬光大，尽管他们大多数是彻底的传统主义者。新城市主义提倡”步行口袋“的概念，面向街道的房屋，充满生气的人行道，步行范围内可达的社区级服务和工作机会再加上围绕公共交通站点布置的活动中心，被证明是一种可持续发展社区的良好模板。[[18]](#footnote-18)柯布西耶对于以上几点思想对于当今的城市规划仍然有着借鉴意义。

4 总结

勒·柯布西耶作为现代主义规划师的开创者和代表，他的思想无疑是充满激进，充满理性的。城市在他眼中犹如一台精密的机器，通过严格的功能分区以及整齐划一的建筑形式，让这台机器依照他的想法运转。他试图用理性和专业素养解决二十世纪初城市发展的几大问题，屡受非议并没有停下他思想的进步，但可惜的是，实践证明，他的“光辉城市”只能存在于想象之中。柯布西耶留给我们最大的财富（或者说警示）就是：城市终归是人民的城市，不是规划师或者建筑师的城市。柯布式的城市规划既非天使，也非魔鬼，但他建筑学传统下的理性主义的思潮，值得我们在城市规划道路的探索过程中借鉴。

1. 彼得·霍尔,童明,明日之城：1880年以来城市规划与设计的思想史[M],同济大学出版社:220 [↑](#footnote-ref-1)
2. 彼得·霍尔,童明,明日之城：1880年以来城市规划与设计的思想史[M],同济大学出版社:222 [↑](#footnote-ref-2)
3. 莫浙娟.王世福,走向勒·柯布西耶——青年勒·柯布西耶(1917~1933)的人格解析[J],南方建筑.2016(06):108 [↑](#footnote-ref-3)
4. 彼得·霍尔,童明,明日之城：1880年以来城市规划与设计的思想史[M],同济大学出版社:226 [↑](#footnote-ref-4)
5. 朱萌,昌迪加尔：绘图纸上的理性之城[M],地图,2013(06):73-74 [↑](#footnote-ref-5)
6. 朱萌,昌迪加尔：绘图纸上的理性之城[J],地图,2013(06):74-75 [↑](#footnote-ref-6)
7. 彼得·霍尔,童明,明日之城：1880年以来城市规划与设计的思想史[M],同济大学出版社:125-128 [↑](#footnote-ref-7)
8. 关卓然,柯布西耶现代城市规划思想的理想与误区[D]:37 [↑](#footnote-ref-8)
9. 朱萌,昌迪加尔：绘图纸上的理性之城[J],地图,2013(06):76 [↑](#footnote-ref-9)
10. 彼得·霍尔,童明,明日之城：1880年以来城市规划与设计的思想史[M],同济大学出版社:229 [↑](#footnote-ref-10)
11. 朱萌,昌迪加尔：绘图纸上的理性之城[J],地图,2013(06):77 [↑](#footnote-ref-11)
12. 魏彤.岳田.野杨军,“傲慢”与“偏见”——柯布西耶“现代城市在巴西利亚的实践评析[M],规划师,2011(S1):184 [↑](#footnote-ref-12)
13. 魏彤.岳田.野杨军,“傲慢”与“偏见”——柯布西耶“现代城市在巴西利亚的实践评析[J],规划师,2011(S1):184-185 [↑](#footnote-ref-13)
14. 谭源,“乌托邦”的终结——从昌迪加尔及巴西利亚规划谈起[J],南方建筑,1999(04):83-84 [↑](#footnote-ref-14)
15. 关卓然,柯布西耶现代城市规划思想的理想与误区[D]:44 [↑](#footnote-ref-15)
16. 彼得·霍尔,童明,明日之城：1880年以来城市规划与设计的思想史[M],同济大学出版社:267 [↑](#footnote-ref-16)
17. 彼得·霍尔,童明,明日之城：1880年以来城市规划与设计的思想史[M],同济大学出版社:261 [↑](#footnote-ref-17)
18. 彼得·霍尔,童明,明日之城：1880年以来城市规划与设计的思想史[M],同济大学出版社:426 [↑](#footnote-ref-18)