

城市公共空间社会学

The Sociology of Urban Public Spaces

斯特凡纳·托内拉 著 黄春晓 陈烨 译

摘要：通过对法国和美国多种城市空间——街道、大型购物中心、车站、咖啡馆、广场和花园等——进行简要评述，提出了当前公共空间的设计者和研究者面临的两个主要问题：如何构建能够面向所有人开放的空间；且该空间可以培养彼此分享的意识，促进地方公共领域的产生。

Abstract: This paper identifies, through a brief review of a variety of urban spaces in France and in the USA, the street, the shopping mall, the train station, the café, the square and the garden, two main questions facing designers and scholars of public space today: How to conceive spaces that are at once accessible to everyone and which also foster a sense of shared concern, the emergence of a local public sphere.

关键词：公共空间；公共领域；可达性；交流；公共空间设计

Keywords: Public Space; Public Sphere; Accessibility; Communication; Design of Public Space

本研究为 FP7-230824 ECURBS (Euro-Chinese Urban and Regional Bi-continental research Scheme) 项目资助成果

作者：斯特凡纳·托内拉 (Stéphane Tonnelat)，法国巴黎第十二大学城市规划学院，副研究员，博士。主要从事巴黎、纽约等城市的各种公共空间的利用、维护以及设计工作。

译者：黄春晓，南京大学中法城市·区域·规划科学研究中心，南京大学城市与区域规划系，副教授，博士
陈烨，南京大学城市与区域规划系，硕士研究生

1 为什么公共空间在城市规划实践中如此重要？

过去 20 年，公共空间在法国城市规划界重新引起人们的关注 (Billiard, 1988, Jolé, 2002)。简言之，普遍认为，公共空间是城市在政治、经济、公共健康和生物多样性方面可持续发展的基本要素 (Banerjee, 2001)。然而，许多观察的结果表明，公共领域正在收缩，而不是扩大。在过去半个世纪，多样化的私有化进程导致城市形式越来越无法适应都市人日常共处时的差异性。郊区化和高速公路，“主题公园的发展”，监视技术，大型购物中心，门禁社区和公寓，所有这些都证实城市世界正在发生的闭合性 (Low & Smith, 2006)。相应地，反映社会隔离的全球性指标（如阶级、民族、种族和性别等）显示出世界范围内不同人群之间的隔离不断加剧 (联合国人居署, 2004)。于是，许多规划师认为，公共空间是缓解这些弊病、解决诸如可持续发展和社会公平这类新问题的一个重要手段。本文试图回顾和总结对重新关注公共空间作出贡献的各种不同的社会运动。

2 什么是公共空间？

在城市规划中，公共空间历来被描述为“开放空间”，是指街道、公园、娱乐场所、广场以及其他公众所有和管理的室外空间，对应于私人领域的住房和工作场所。然而，近来城市住区模式的演变，以及日益增长的各种公私合作运营或完全由私人合作运营的半公共空间，从法律角度对这个概念提出了质疑。如今，公共空间已不再可以理解为国家及其附属机构的公共领域，而是指一个公众可进入的地方。从法律角度而言，它也许更接近“公共用地”这个老概念。但我们必须认识到，至少在当代西方世界，每一寸土地都受到物权的控制，导致在没有认定土地所有者和管理者的情况下，任何土地都不能被认作是公共用地 (Blackmar, 2006)。

事实上，也许从社会学中更容易获得公共空间的概念。迄今为止，有两个不同的概念导致了两种独立的解释。在政治哲学中，公共的概念从希腊的集会和罗马的论坛中获得了重要灵感。作为公共舞台的理想模型，公共空间是平等的公民集合起来讨论城市公共事务的地方。汉纳·阿伦特 (Hannah Arendt, 1958) 认为，从民主政治的黄金时代起，西方的文明就逐渐衰退。然而，根据于尔根·哈贝马斯 (Jürgen Habermas, 1989) 在伊曼纽尔·康德 (Immanuel Kant's) 的基础上所作的研究，以新兴资产阶级的沙龙为幌子，18 世纪又重新出现了开展公共讨论的论坛，从而公共领域再度振兴，虽然它很少位于集市，但足以对君主和国家的决策提出质疑和挑战。然而，这种民主启蒙并不依赖于城市的物质性公共空间，而是在私人会议室中进行的。唯一例外的是向公众开放的咖啡馆，以及最近发展起来的可视性更强、但仍然不占空间的网络。那么，根据这个定义，从广场到咖啡馆这类聚会的地点，是否可以被视为是公共空间呢？

社会学对城市的物质场所和公民的日常互动给予了更多的关注。公共空间是根据其生理上的和心理上的可进入性进行判定，而不仅仅是为了进行辩论或交谈（Joseph, 1998）。这个概念显著地扩大了公共空间的范畴，即：不需要凭借某种会员身份，个人可进入的任何空间都可被认定为公共空间。因此，除了街道、公园这类传统的公共空间以外，各种各样的流动空间，如交通设施（火车站、地铁站、机场、高速公路、停车场等）或大众消费的空间（多数商业中心）都可以用社会学标准进行界定。同时，它也产生了城市意象，形成了对城市的集体认知。

当今，规划师和研究者面临的有关公共空间的挑战仍然主要来自于社会科学对公共空间的两个解释：公共领域和公共可进入的空间。第一个可以概括为谈话和讨论的概念，而第二个解释为流动性最为恰当。前者提出了参与民主政治的重要性的迫切性的问题，而后者投入更多的关注在个人自由的概念上，尤其是在“城市权”的形式之下（Lefebvre, 1968a; Mitchell, 2003b）。这两种方法都涉及到城市形态以及居民和游客的城市意象问题，不仅仅包括生活质量，而且包括处于城市竞争压力之下的城市自主与城市管理。

3 城市公共空间规划所面临的挑战

在广泛的总结公共空间的范畴以及研究公共空间的学科之后，我决定审视在法国和美国具有代表性的几类公共空间：街道、商业中心、咖啡馆和广场、车站以及公园。“街道”将有助于我们研究公共空间和城市形态的关系；商业中心反映出公共空间的可进入性，并且有助于研究私人管理的公共空间的局限性。在车站，我们将探讨流动性与公共空间的联系。咖啡馆和广场分别反映交谈和游行这两个不同的交流形式，它把公共空间的政治和哲学维度同规划领域联系起来。最后，我们将利用公园来讨论作为“公共难题”的设计项目，以及公民参与城市设计的角色。

3.1 公共空间和城市形态：向街道的回归

街道也许是公共空间最持久的象征之一。自战后重建政策被公认为失败后，街道就是建筑师和规划师持续关注对象。纽约市的社会活动家简·雅各布斯（1961），是最早的现代建筑和规划的批评家之一。通过描绘她所居住的街区——曼哈顿的格林威治村，她强调建成环境对地区社会交往的重要性。她确定了建筑师和设计师应该考虑的四个要点：建筑功能应该混合；街区应该很小；建筑物应代表不同的时代；人口密度应该很高。这些要素的目的是帮助城市保持多样性，使之适于每个人居住。同时，它们也体现了一种特殊的建成形式，可以被解释为“向街道的回归”和高密度的城市形式，

而不是现代化的“开放空间”和无止境的均质化的郊区住宅区，长岛的利维镇就是郊区化的最好例证。雅各布斯的《美国大城市的死与生》在1961年出版，被誉为是当今倡导更好的公共空间的建筑师和规划师的先驱性著作，意味着空间可以引导愉快的社会秩序。她的呼声在几十年内得到很多实践者的迅速响应。

与此同时，简·雅各布斯坚持公共空间的设计会给社会秩序带来重要的影响。另一名美国人凯文·林奇，建立了城市建成形态与人们对环境感知之间的联系。在对波斯顿居民认知路径的研究中，他确定了个人建立其“城市意象”的五种重要元素（Lynch, 1960; Joseph, 1998）：道路、边界、区域、节点和标志。第一个元素——道路，代表街道、步行道和其他通行空间。它不仅塑造了感知，也规定了这些感知得以形成的确切范围。这项研究表明，公共空间是人们获得城市意象的主要元素。不久以后，地方政府便开始意识到，这种知识在国内和国际上对投资、居住和旅游竞争的背景下所具备的潜力。

在欧洲，始于20世纪60年代的意大利的另一运动提出了城市保护与城市发展的兼容性问题。特别是在共产主义政府博洛尼亚市逐渐形成了一个基本论点：与其在城市外围建立新的住房容纳城市中心的贫困人口、并拆除旧的存量住房，规划师更应当寻求使工人阶级与其建成环境结合在一起的内在联系。这种理论一经理解，一场由广大居民参与的尽可能多的保护老建筑物的城市更新运动便开始了。老中心的主要问题之一就是开放空间的缺乏，它们随时间的推移而逐渐被填满。切尔韦拉蒂（Cervellati, 1981）指出，城市保护和更新不单是为大多数博洛尼亚居民提供新住房，而且还应归还一系列开放空间，使之从私人庭院变为公共场所。这些空间不同于郊区住房计划中为了吸引城市移民而提供的公共空间。它们形式上仍然是街道、广场和庭院，但它们的本质被认为是社会组织模式在空间上的一种投影，可以保护已建成的景观和生活方式，从而避免当今西方城市普遍出现的中产阶级化和博物馆化（museification）的风险。

在法国，直到20世纪80年代地方分权的法律将城市发展的控制权下放给市长后，向街道的回归才得以有效的实施。在此之前，公共空间的设计一直是交通工程师专属的领域，而他们主要关注机动车流量的管理。这种权力的改组促成了大量旨在更新城市中心的项目，并带来了城市之间吸引企业和居民的相互竞争。上世纪60年代，在一项综合实践中对上述关于公共空间的三个方面——空间使用（雅各布斯）、邻里意象（林奇）和保护——予以了统一考虑，此后被广泛运用。其中一个由规划师和当选的政客发展起来的主要观点就是提高“生活质量”。由此产生了被称之为“城市设计”的

社会运动。建筑师克里斯蒂安·德维莱尔 (Christian Devillers, 1994) 提出了在法国该设计风格的主要原则之一：“设计应让空间回归使用”。这一规则的理念是公共空间应当通过兼容各种不同功能提高使用效率。“城市设计”主要受到在设备与住房部资助下的建筑师们的支持，希望通过街区和道路的形状对 19 世纪经典的城市形态进行重新解读。意大利的做法的不同之处在于对城市构成要素的特别关注，这一特点与其艺术传统相一致。它将街道和道路形式看作是最具持久力的城市特色，而不是大结构或建成环境。因此公共空间被看成是城市设计的关键要素，是构造建成形式的动力，而不是发展的弃物。有趣的是，正是通过建筑物中人员的流动和散布，一条和谐的街道才由此产生。因此，城市设计建立了一套从林荫大道、大街、街道、巷道、通道到广场的等级系统，它们也构成了城市设计的基本词汇 (Mangin & Panerai, 1999)。许多城市设计在老工业区展开，并将其转变为新的居民区。在巴黎，雅克·德·贝西体育馆通常被看作是一个最成功的例子，通过尊重街道的历史格局记录了城市的肌理 (Chadoin, Godier & Tapie, 2000)。然而，问题仍然存在，这些设计是否真的通过城市形态保护了埋藏在城市历史中的多样性，抑或它们助长了一种正在进行的并且现今已经被确证了的的中产阶级化进程 (Smith, 1996)。

3.2 街道转向郊区

今天，在欧洲和美国，规划师所面临的挑战并非在空间稀缺的老城中心，而是在快速发展的郊区以及在政府当局对城市形态控制力较弱的地方。1991 年，美国记者乔·加鲁 (Joel Gareau, 1991) 出版了一本书，描述了那些郊区出现的新城市的宿命。他称这些城市为“边缘城市”。其主要特点是：它们完全依赖于小汽车交通，并按照一种松散的功能地域分工进行组织。人们在这些新城的任何地方都无法找到近似街道或广场的风景，加鲁还说：“在边缘城市，你可以找到的离你最近的、任何人都可以去的公共空间可能是停车场。” (p. 52)

美国设计师试图应对这些郊区化的弊病，如空间浪费、依赖小汽车以及社会性的匮乏 (Putnam, 2000)。但是，旧城因其危险的环境而声名狼藉。因此，开发商宁愿将项目转移到郊区，并且在那里重新创造既对立于城市中心也对立于郊野景观的新的社会生活，而不愿改造旧城中的荒地和遵循简·雅各布斯所呼吁的“填充”行动。这一趋势产生了两种城市设计方式：门禁社区和新城市主义。

一方面，大量新的住房产品作为免受外界危险的避风港加以推销。它们被称为门禁社区 (Blakely & Snyder, 1997)。它们是建立在围墙内、由私人保安守卫的私人住宅区，必须出示身份证明方能入内。这种开发方式被认为是城市领域私

有化的极端。事实上，这些区的街道甚至道路都是小汽车导向的，权属归业主协会。门禁社区最初始于为老年人和富人提供的飞地，因此，它们体现了一种社区的感觉，其空间特点可以使它们看起来更像村庄。然而，研究人员已经发现，即使在这些社区内部，社会关系中依然弥漫着恐惧感 (Low, 2003)，因此，其社会联系往往最低。门禁社区似乎也增加了其居民对外界的警惕。他们倾向于将外出限定在类似于高档购物中心这样的被认为有社会同质性的地方。

另一趋势被其支持者称为“新城市主义” (Duany 等, 2000)。此类项目试图创建一种能培育社会凝聚力和抑制城市蔓延的环境。一个主要的观点是：居民应该尽可能的步行去购物和工作，在节约能源的同时，也将街道和广场转变为邻里交往空间。新城市主义将美国人拥有私人住宅的梦想、对社区的需要同可持续发展的迫切要求结合起来。然而，最常见的批评是，不管怎样努力，依然只有极少数的居民步行或骑自行车外出。研究表明，事实上在这种发展模式，小汽车的使用甚至多于上世纪 60 年代的新城 (Forsyth, 2002)。因此，新城市主义虽然有助于限制城市蔓延，但不能解决郊区化的弊病。另一个结果是，这些村庄的街道并不具备理想中的活力，因很少有陌生人到访而变成专属性空间。

这些趋势曾对法国的城市规划产生了有趣的影响。它们触发了更安全和更社区化的灵感，这在新老住房的开发中都可以观察到。在郊区住房项目中，公共空间往往被切割成小块，并且部分地被私有化成为私人庭院和花园。流通性的道路缩小到诸如街道和小巷这类识别性较好的形态 (CERTU, 2007)。但是，门禁社区和新城市主义导致了对公共空间的双重社会维度的误解。它们只试图重建社区尺度，却忽视了公共空间的都市性。街道不仅是城市形态和传统的物质表现，也是由地方联系和匿名关系混合而成的社会关系的象征。地方联系提倡社区中的共享空间，且通常与“欢乐”一词联系在一起；而匿名关系强调任何人的可进入性以及一种市民化的、互相尊重的共存性。设计师通常选择公共空间的第一个属性以改变“无地方感”的郊区发展或住房项目 (Shaftoe, 2008)。因此，设计往往被想象中的已逝城市生活的符号性表征所支配，典型的例证就是“都市乡村”。如果在高密度的城市地区，村庄还可以说是都市性的，那么在郊区就很难说了。因此这种发展标志着在城市各自独立的碎片般的邻里中对社区尺度的加强。那么，街道仍然是公共空间的缩影吗？

3.3 公共空间和交往：商业中心作为新的公共空间

有些人决定认真对待加鲁的主张，并检验商业中心及其停车场是否是西方城市郊区新的公共空间。在美国，这一批评大多出自社会学家，他们认为“美国的购物中心化”

(mallification of America) 意味着真正的空间的消逝 (Zukin, 1995; Hannigan, 1998)。商业中心的监视和控制技术区分着人群, 并迫使人们的行为完全面向商品的消费而无益于碰面和交谈 (Lofland, 1998)。因此, 公共领域被排除在这种环境之外。但是, 在小汽车交通占支配地位的郊区, 商业中心仍然代表着对多数人而言最易达到的空间。尽管有保安管理, 除了明显是无家可归者、醉酒者和乞丐之外, 通常每个人都可以进入。我们将回到由这种排斥关系引起的问题上来。

欧文·戈夫曼 (1971) 认为, 公共空间是匿名的陌生人之间在无特定愿望的情况下进行相互作用的领域。其中一个主要的规则是“礼貌性疏忽”, 这有助于人们彼此给予存在的权利, 并且各自从事自己的事情。疏忽并不等于无动于衷, 它需要一套能够轻松交流的规则。事实上, 陌生人为了在步行的时候不撞到彼此也要进行合作。这就是洛夫兰 (Lyn Lofland, 1998) 所谓的“合作能动性”。此外, 在某些情况下, 行人也能给予“有限的帮助”, 如提供时间或指路。同时, 洛夫兰还称他们为“杰出的观众”, 把公众视为城市剧场的观众, 实现了公共空间所必备的公众可见性的条件。根据这些标准, 停车场和商业中心的画廊可以被认为是公共的。法国社会学家萨米埃尔·博尔德勒伊 (Samuel Bordreuil, 2000) 在法国马赛附近一座大型购物中心内研究无目的的相互作用行为, 发现适用于典型的街道的行为规则基本上也适用于购物中心。经常光顾商店的顾客和店员之间有时候也会设法建立非正式的关系, 尤其是在咖啡馆和餐厅。

伊莱贾·安德森 (Elijah Anderson, 1999) 在费城一家室内阅读市场工作时注意到, 这个地方的商业气氛在购物者中建立起一种基本的平等关系从而可以抑制平常在城市街道上见到的种族歧视, 使每个人保持一种国际性的文明, 从而帮助人们修正自己的偏见。人们在公共空间中观看但保留意见的特征使公共空间成为“社会学习的环境”, 这一特点显著地推动了人的行为向尊重多样性发展。这一“大众人种学”是个人在最多样化的城市空间中可以学到的一种能力, 有助于他们融洽相处。

商业中心对“不受欢迎者”的排斥限制了其作为公共空间身份的完整性。如果人们相互作用的这种多样性受到控制、“净化”, 并排除了一切不确定的风险, 那么这一过程中产生的学习和文明就只能受控于上流社会这一狭隘的群体。商业中心越来越多地迎合特定收入的目标群, 这意味着一种严密的等级选择机制在运作, 区分了人群, 并将已经出现在居住领域内的隔离问题复制到了商业领域。那么, 哪里才是真正的公共空间?

3.4 公共空间, 公共设施和流动性: 火车站和进入城市的权利

在法国, 公共交通成功地吸引越来越多的使用者, 但其运量仍然有限, 交通容量已经达到了饱和。有关政策的讨论关注到了提高交通设施的经济效益。油还可以节省, 污染还可以大幅度减少。但他们很少关注公共交通空间如何成为规范城市结构和社会秩序的一个要素, 这两个方面的问题已经产生。它们是真正的公共空间吗?

提到城市结构, 火车站和地铁站无疑是城市发展强有力的工具。在其邻近地区, 导致了高密度住房和商业的发展; 同时, 由于功能的多样化和大量人流, 形成了比居住区道路更拥挤的大量的街道。不幸的是, 车站的发展还是跟不上日渐分散和疏远的城市蔓延。事实上, 最近的研究还表明, 车站和停车场的结合有助于郊区的增长。看来, 只有一个密集的公共交通网络, 如地铁系统结合高效的公交系统, 才能保证能源的节约并提供所有人都可进入的公共空间。

从社会学角度看, 如果我们可将进入性视为主要和必要的评价标准, 几乎没有哪种空间真正向所有人开放。最近, 火车站及其周边作为最后可进入的空间, 引起了新的关注。当然, 地铁和火车车票不是免费的。然而, 除了旅客之外, 还有各类在其他地方很难找到的使用者, 如无家可归者或无证移民。因此, 对于需要应付不同人群以及获得操纵复杂社会和空间领域的技能的人们来说, 这种环境无疑成为良好的学习场所。它们是真正的国际大都会。近年来, 法国的一些车站已建成或翻修, 与商店、咖啡馆和餐馆结合起来, 增加了商业元素, 使它们更接近于前面提到的购物中心, 但并不具有选择性。

在法国, SNCF (国家铁路公司) 和 RATP (巴黎地铁公司), 1990 年代启动了一项雄心勃勃的研究计划, 旨在探索车站在城市社会组织中的作用, 同步开始的还有一个更新项目, 旨在将地铁站向城市开放, 并将城市引入车站。巴黎的 Gare du Nord 火车站 (北站) 成为由伊萨克·约瑟夫 (Isaac Joseph) 领导的研究小组的研究对象 (Joseph 等, 1995), 他是法国最著名的公共空间和交通理论专家。他们说明了可进入性不仅取决于价格、车站的实体布局这类物质条件, 还取决于公民的活动技能。生理残障 (轮椅、推车使用者……) 加上精神上的歧视, 无障碍通道对许多人而言既不能使用也看不见。这项研究有助于公共空间生态学观点在法国的发展。这意味着可进入性是个人能力与环境空间组织的结合。相互作用可以被描述为“可供应性”, 即人们在行动过程中是否能够获取并使用 (Gibson, 1979)。这一理论为多数身体残障人士带来了直接的好处, 政策促进了公共空间适应轮椅使用者的需要, 如建造坡道和电梯等, 大大地提升了他们进入城市公共空间的能力。同时, 这又给那些能力不太确定的个人带来了问

题。不会当地语言的陌生人为读懂标志或理解公告大费周折。他们是不是尽量避免使用地铁呢？同样的，特殊人群会不会因为担忧可能发生意外事故或害怕遭抢劫而认为地铁太危险呢？如果是这样，交通空间仍然是全体城市居民的代表吗？

设计、维护和安全都是车站公共管理部门的职责，这使可进入性又引发了另一个问题：公共空间应该被视为一项公共服务吗？一些学者进一步将公共空间等同于“进入城市的权利”（right to the city）。这种表达方式最初由法国哲学家亨利·列斐伏尔（1968）运用，他主张通过对居民日常生活空间的生产来更好地进行管理。最近“进入城市的权利”陷入另一个乏味的层面，关注特定人群进入并呆在某些空间中的绝对的可能性。美国学者唐·米切尔（2003）已经阐述了众多城市中心向商业区的回归往往为了驱逐那些不雅观的人群。因此，无家可归者、甚至移民，连仅存的可供睡觉的地方也保不住。这种空间控制通过限制某类身体的存在而根本上限制了任何人在城市任何地方出现的可能性。相反，大量的交通空间在双重维度上仍然普遍提供这一权利。它们是将人们从A点带到B点的交通工具，以保证人们为了满足需要而自由流动。它们也是让人们在此相遇并在集体环境中扮演各种不同角色的共存性的物质空间。

也许，车站和社区完全相反，它们不是政治讨论的场所，因为它们不是停下来休息的地方，但它们能让都市人从中了解自己的同胞。它们是表达关注的最好的地方吗？

3.5 公共空间与民主：广场和咖啡馆，休息和沟通

两种公共空间似乎更好地体现了公共空间的交往功能。咖啡馆是一个碰面、对话和讨论的场所，广场是一个政治集会、集会和示威的地方。

上文提到，咖啡馆是社会启蒙思潮的遗产，它是一个没有工作场所的约束、也没有家庭暴政的社会化的场所（Sennett, 1970）。按照奥尔登堡（Oldenburg, 1989）的说法，它是“第三场所”，在那里，人们处于一个熟悉的环境中，面朝街道，受社会规范约束又不用完全受社会支配。最近，在城市规划中咖啡馆和餐厅被誉为是为公共空间增添生气的一种资产。店铺明显给人行道带来了欢乐，这被作为公共空间成功与否的衡量标准。为什么会这样呢？一个明显的答案是，店铺是经济活力的象征。他们为行人提供休息地点、食物和饮料，这样就能通过投资者和顾客展现出有趣的邻里关系，从而吸引其他的店铺，并使房地产升值或抑制投资减缩。另一个答案是，咖啡馆试图将城市的社区尺度和匿名维度联系在一起。它们是讨论私人和公共事务的场所，并且任何人都可以进入其中。它们可以作为特定事件的社区活动中心，并从一些临时顾客的参与中获益。作为一个交谈的场所，咖啡馆

受到“公众”准则的监管，根据哈贝马斯（1989）的观点，即产生了一个“公共领域”。这意味着，交谈者所使用的言辞必须被顾客理解和接受，甚至是那些持不同意见的听众。因此，咖啡馆可以成为一个学习政治的场所，以及提高社会活动家对公众影响能力的场所。

广场也是一个聚会场所，但是以不同的方式发挥作用。不同于交谈，广场中主要的交流方式是展览；或者以正式的演员/观众的形式，如同举办一场音乐会或文化事件时一样；或者是为了让城市或全国的公众都能看到的政治游行的形式。艺术家和摊贩经常在城市广场上工作。他们丰富了场景，提供基本的食物，同样的，将他们自己转变成看管街道的公共人物。他们可以被认为是同公共交通工作者一样的公共服务人员吗？

在学者的描述中，游行示威对联系聚众人群和公众经常是无效的。作为聚众人群，他们经常被看作是一群被散布的谣言所驱动的模棱两可的、不可预测的群体。但是作为公众，代表着一个包含全部个体的整体，其联结不仅仅靠共同关注的问题，同时也需要高度的能见度，必须被传媒所接受和传播。因此，游行成了“公共领域”（以媒体的形式）与可进入的公共空间相遭遇的最佳例证之一。事实上，正是具有高度能见度的群体在符号化的空间中集聚才能引发事件，然后通过媒体进行传播，而不是反之。换句话说，只有当物质空间与文化或政治事件本身已经存在了某种能成像并传播的关联性时，网络、报纸和电视上表述的“公共领域”才更加有效。作为一种表达异议的场所，公共广场特别是历史性场所，往往严格受制于警察和设计策略，以减少聚众和集会的可行性（Low, 2000），或者使其更适合进行文化活动，而非政治活动。

3.6 公共空间和参与：作为设计项目的城市公园

示威游行作为公众表达自己意见的方式具有争议，尤其是当讨论和谈判无法进行时。但是公共空间同样可以视为更具协作性地将大家聚合在一起的手段，在地方尺度下，居民、使用者、管理者和当选官员对特定的问题进行讨论。例如，城市公园在城市环境中的需求量很大，它是城市中自然界的体现，它能帮助你从日常的焦躁不安中解脱出来，它鼓励你运动和娱乐。但少有人知公园其实是沉重社会化的场所（Jolé, 2005）。事实上，公园不会远离人群，在那里经常的和临时的游客之间的社会接触是非常多的。公园的这种社会维度使我们认为它们通常就像咖啡馆一样，是高度地方性的场所，被周围街区的居民使用和占有。但比咖啡馆更甚的是，他们向所有人开放，从穷人到富人，从居民到游客。使用者在公园表现出分配和共享空间的能力，这不仅仅取决于管理人员对规则的执行。使用者表现出解决冲突的技能、根据他们设定

的方式决定是否使用设计方案的技能，同公园的管理部门进行谈判的技能（如时间、清洁、广播等）。这些现象使我们相信公园已经由使用者和管理者共同管理。这些技能可以被用来改进公园的设计吗？最近，巴黎市委托一个园艺师团队在巴黎第18区新设计一个4公顷的公园。由于担心周围社区严峻的社会状况（贫穷、拥挤、毒品交易……），巴黎市邀请了一个社会学家小组来帮助设计，确保新的公园开放后免受衰落和暴力。作为小组成员，我和同事一起试着去查明当地居民所担心的冲突，并成立团队讨论拟定解决方法（Renaud & Tonnelat, 2008）。这项工作是基于已经观察到的其他公园和荒地的使用以及居民潜在的技能所进行的（Grosjean & Thibaud, 2001）。小组讨论的目的是确认这些能力，并将其纳入到设计项目和公园管理之中。这个经验只是众多实践中的一个，但它表明，公共空间通过设计和维护也同样可以呈现为一个公共问题，因为设计和维护在很大程度上决定了公园的可进入性。因此，要将公共领域的交流特征和空间维度结合起来，不仅可以通过对空间的有争议的使用，而且可以通过将公共空间作为一项公共服务来提供，将其作为居民和管理员的共同的集体项目。

4 结论

公共空间包括许多不同的类型，从旧的历史中心到郊区的发展。公共空间的形式、使用和维护对从地方尺度到大都市区尺度的城市规划提出了一系列重要问题。如果今天公共空间被认为是城市更新和发展的资本——经济效益、公众健康和福利、城市意象、流动性、欢乐，我们的看法是，公共空间的需要和成功首先取决于它将两个主要的并且是必要的性质——可进入性和交流——结合起来的能力，所有其他性质都由这两个性质所决定。当然，正如我们所看到的，所有标准都可以有不同程度的下降，从排外到向所有人开放，从社区成员到匿名者。很好地解决这些问题，并且集体讨论解决更多的问题是官员、设计者、管理者 and 使用者共同的职责。

参考文献

- [1] Anderson E. Code of the Street: decency, violence, and the moral life of the inner city[M]. New York: W.W Norton, 1999.
- [2] Arendt H. The Human Condition[M]. Chicago: University of Chicago Press, 1958.
- [3] Billiard I. Groupe de travail espaces publics. La Documentation Francaise, 1988.
- [4] Blackmar E. Appropriating "the commons": the tragedy of property right discourse[M] // Low S, Smith N, eds. The Politics of Public Space. New York: Routledge, 2006.
- [5] Blakely E J, Snyder M G. Fortress America: gated communities in the United States[M]. Washington, D.C.: Brookings Institution Press, 1997.
- [6] Bordreuil S. Champs relationnels, champs circulatoires, Ville émergente et urbanité au prisme de la zone de Plan de Campagne. PUCA, 2000.
- [7] CERTU. La residentialisation. CERTU, 2007.
- [8] Cervellati R. La nouvelle culture urbaine: Bologne face a son patrimoine. Paris: Seuil, 1981.
- [9] Chadoin O, Godier P, Tapie G. Du politique a l'oeuvre, Bilbao, Bordeuax, Bercy, San Sebastian, Editions de l'Aube, 2000.
- [10] Devillers C. Le projet urbain[M]. Paris: Editions du Pavillon de l'Arsenal, 1994.
- [11] Duany A, Plater-Zyberk E, Speck J. Suburban Nation: the rise of sprawl and the decline of the American Dream[M]. New York: North Point Press, 2000.
- [12] Forsyth A. Planning Lessons from Three US New Towns of the 60s and 70s[J]. Journal of the American Planning Association, 2002, 68.
- [13] Gareau J. Edge City, Life on the New Frontier[M]. New York: Anchor Books DoubleDay, 1991.
- [14] Goffman E. Relations in Public: microstudies of the public order[M]. New York: Basic Books, 1971.
- [15] Grosjean M, Thibaud J-P, eds. L'espace public urbain en méthodes[M]. Marseille: Parentheses, 2001.
- [16] Habermas J. The Structural Transformation of the Public Sphere: an inquiry into a category of bourgeois society[M]. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1989.
- [17] Hannigan J. Fantasy City: pleasure and profit in the postmodern metropolis[M]. London, New York: Routledge, 1998.
- [18] Jacobs J. The Death and Life of Great American Cities[M]. New York: Random House, 1961.
- [19] Jolé M, ed. Espaces publics et cultures urbaines. Paris: CERTU, 2002.
- [20] Joseph I. La ville sans qualités, La tour d'Aigues, France, Editions de l'Aube, 1998.
- [21] Joseph I, Boullier D, Guillaudeux V, LevY E, Lacoste M, Bayart D, Borzeix A. Gare du Nord Mode d'emploi. Editions Recherches, 1995.
- [22] Lefebvre H. Le droit à la ville[M]. Paris: Anthropos, 1968.
- [23] Lofland L H. The Public Realm: exploring the city's quintessential social territory[M]. Hawthorne. NY: Aldine de Gruyter, 1998.
- [24] Low S M. On the Plaza : the politics of public space and culture[M]. Austin: University of Texas Press, 2000.
- [25] Low S M. Behind the Gates: life, security, and the pursuit of happiness in fortress America[M]. New York: Routledge, 2003.
- [26] Low S M, Smith N. The Politics of Public Space[M]. New York: Routledge, 2006.
- [27] Lynch K. The Image of the City[M]. Cambridge Mass.: Technology Press, 1960.
- [28] Mangin D, Panerai P. Projet Urbain[M]. Marseille: Parentheses, 1999.
- [29] Mitchell D. The Right to the City: social justice and the fight for public space[M]. New York: Guilford Press, 2003.
- [30] Oldenburg R. The Great Good Place: cafés, coffee shops, community centers, beauty parlors, general stores, bars, hangouts, and how they get you through the day[M]. New York: Paragon House, 1989.
- [31] Putnam R D. Bowling Alone: the collapse and revival of American community[M]. New York: Simon & Schuster, 2000.
- [32] Renaud Y, Tonnelat S. La maitrise d'oeuvre sociologique - Les jardins d'Eole. Annales de la Recherche Urbaine. 2008.
- [33] Sennett R. Families Against the City: middle class homes of industrial Chicago, 1872-1890[M]. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1970.
- [34] Shaftoe H. Convivial Urban Spaces, Creating Effective Public Spaces[M]. London: Earthscan, 2008.
- [35] United Nations Human Settlements Programme. The State of the World's Cities: globalization and urban culture[M]. Sterling, Va.: Earthscan, 2004.
- [36] Wolton D. Les contradictions de l'espace public mediatise. Hermes, 1992.
- [37] Zukin S. The Cultures Of Cities[M]. Cambridge, MA: Blackwell, 1995.