

厦门城市空间演化及发展探析^{*}

曹昕婷, 刘 昭

(厦门大学 建筑与土木工程学院建筑系, 福建 厦门 361005)

摘 要: 城市形态与城市空间结构具有相互依赖性, 城市形态的变异则是城市空间结构发展的反映。借助厦门城市地图、规划设计图、城市实体以及地方志、近代史学等各类文献, 对厦门城市空间发展5个阶段的城市发展概况、规划与建设情况、城市空间形态特征以及演化过程进行分析, 探索厦门城市空间的未来。

关键词: 城市空间结构; 城市空间演化; 空间形态; 厦门

中图分类号: C912.81; TU 984

文献标志码: A

A Study of Spatial Structure Evolution and Morphological Variation of Urban Xiamen

CAO Xin-ting, LIU Zhao

(School of Architecture and Civil Engineering, Xiamen University, Xiamen 361005, Fujian, China)

Abstract: Urban morphology and spatial structure have a mutual dependence upon each other while the variation of morphology reflects the development of space construction. By means of Xiamen's city map, city planning drawings, city entities, local chronicles, modern historiography and other literatures, this paper makes an analysis of the six stages concerning urban Xiamen's spatial development, city development situation, planning and construction situation, spatial morphological characteristics and evolution process, in order to explore its future urban space.

Key words: urban spatial structure; spatial morphology; urban spatial evolution; Xiamen City

1 自然地理概况

厦门市位于福建省东南部, 东临台湾海峡, 隔海与金门诸岛相望, 背靠闽南大陆, 分别与东北的泉州、西南的漳州两市相连。厦门市由厦门岛、鼓浪屿和和大陆九龙江北岸的沿海部分组成。全市土地总面积 1 565.09 km², 其中厦门岛面积 132.56 km², 海域面积为 344 km²。岛内地貌多为丘陵和条带状平原, 地势由南向北倾斜, 老市区位于较平坦的西南部。厦门属亚热带海洋性季风性气候, 四季如春。

厦门港位于九龙江出海口处, 是海峡性港口, 海域面积 275 km², 海岸线长达 234 km。港区外岛屿星罗棋布, 港区内群山四周环抱, 港阔水深, 终年不冻, 是条件优越海峡性的天然良港。

2 城市空间演化过程

2.1 厦门城市重要时期历史演变概况

厦门城市重要时期历史演变概况(见表1)。

* 收稿日期: 2009-01-26

作者简介: 曹昕婷(1985-), 女, 湖南衡阳人, 硕士研究生, 研究方向: 建筑与土木工程

2.2 发展阶段划分与形态特征

笔者以中左所城的建造作为厦门城市空间发展的开端,其发展可以分为以下5个阶段

2.2.1 城市的兴起和贸易港口的形成(1394~1843)

厦门城市起源于军事防卫之需,厦门本岛上有5座城池,均为明代所建,即方形的厦门城、直形的白城、镇南关以及塔头、高浦两个巡检司城^[1,2]。厦门城的城基采用闽南传统建筑技术,以白灰及坚石堆砌,牢固坚实,可抵御重炮轰击。城内建筑以府衙、书院庙宇以及少数民房组成。

经过郑成功父子三代反复经营,注入政治、经济、文化等多种因素,厦门城逐步发展到一个县城规模。郑成功以厦门港为中心,开展了东西洋及国内沿海地区的贸易^[3]。施琅“设关通洋”后,厦门港由于自身地理条件的优越,成为闽南区域贸易的集散地^[4]。此时城市空间发展势头显现^[5]:码头港澳增多;洋行、商馆兴盛;造船场兴起;城市中心初步形成,街市兴旺;城市建筑密度增大;出现专业性的墟集;庙宇也随着佛教的传入而兴盛。

2.2.2 商埠的兴起和城市建设的滞后(1843~1920)

开埠通商给厦门带来了大规模的经济活动,同时驱动了厦门城市空间的重构。这一重构背后的现实诉求主要来自商人对交易处所和居住处所的需求。填筑海滩是厦门开埠后城市空间重构中重要的一页,它使厦门市地理空间朝海的方向有所扩展,并使海后滩一带的物质空间有了很大改观。晚清,在厦列强经济势力的扩张进一步推动厦门城市空间的重构,厦门旧城寨之外形成两片新的社会空间和对应的物质空间(见图1),海后滩英租界及其周围与鼓浪屿公共租界,满足了在厦外商等群体的社会经济与政治活动需求。虽然作为口岸城市的功能进一步发展,但城市建设严重滞后,城市缺乏统一的规划及必要的管理与土地开发,城市地理空间和物质空间现状均已不能适应社会空间扩展的需求,旧城改造成为广大市民的迫切要求。与此同时,一水之隔的鼓浪屿却呈现了另一番景象。由于鼓浪屿优美的自然环境,各国列强纷纷在此修筑领事馆、洋行、俱乐部和教堂,并吸收西方的新技术,进行了大量的市政建设。

2.2.3 华侨的投资建设和旧城的改造(1920~1949)

近代厦门旧城改造主要以港口及商业区为发展中心,“四纵一横”的城市道路布局连接了港口与市区。商业区基本为骑楼街区,为商贸港口城市的发展提供了有利条件。城市中港区、商业区、文教区以及公园总体布局合理。有计划的挖山填海,造地开发新区,扩大了港口的面积,也打通了市区与港口的直接交通。但近代厦门的旧城改造也有其历史局限性,如城墙的拆除以及在老城区中规划建设骑楼新街区背后,仍保留着老街巷格局,从而形成了两套完全不同的城市道路体系。

在城市道路建设方面,旧城改造形成了近代厦门城市的基本格局,道路系统(见图2)围绕港口发展,逐步向市区内部扩展,商业街区形成网状布局,充分体现出口岸商贸城市的特点^[6];在海堤建设方面,致力于沿海堤岸的兴筑,将原来分散的小港联系起来,扩大接驳岸线,增加港口吞吐量;在新区建设方面,采用开山填海的土地开发模式,将各处开挖的土沙石块,用于填海伸筑海堤和填平星散分布于市区的低洼地段;在文化教育建筑建设方面,爱国侨领陈嘉庚于1913~1920年和1921年先后创办了集美学村和厦门大学,嘉庚建筑和其他华侨新建的建筑广泛分布于厦门岛、集美、鼓浪屿等地,丰富了城市空间和建筑类型,为城市空间注入了极富特色与活

表1 厦门城市重要时期历史演变概况

Table 1 The historical evolution of Xiamen city in the important periods

关键年代	城市发展特征	基本概况
1394年(明初)	军事要点	筑厦门城,防倭入侵
1506年(明中叶)	外贸港口	厦门港成为月港的门户
1650年(明末)	军港	郑成功以厦门为抗清复台据点
1684年(清初)	八闽门户	清政府开放海禁,设海关贸易
1842年(清末)	通商口岸	我国五大通商口岸之一
1950~1970年代	工业城市	近代工业建设
1980年	经济特区	工业、商业、旅游业和房地产业全面发展
2004年	海峡西岸经济区	发展区域经济,打造海峡西岸城市联盟

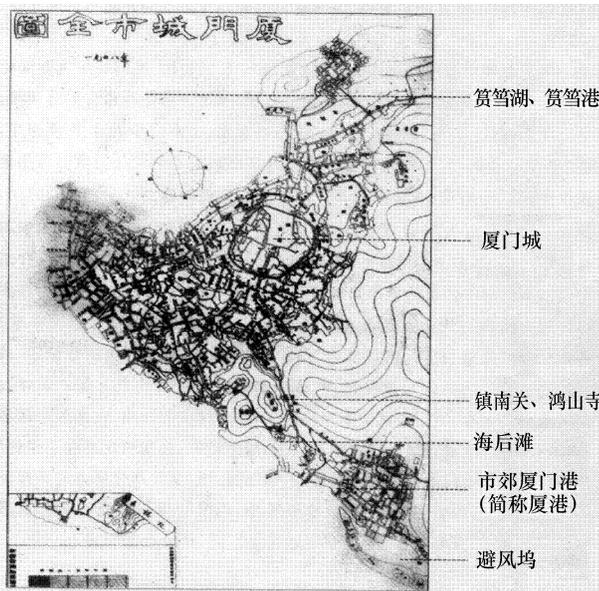


图1 1908年厦门城市全图

Fig 1 The map of Xiamen city in 1908

力的人文景观^[7];在公园建设方面,为纪念孙中山先生“天下为公”的精神,模仿北京农事实验场结构,开辟了“中山公园”。

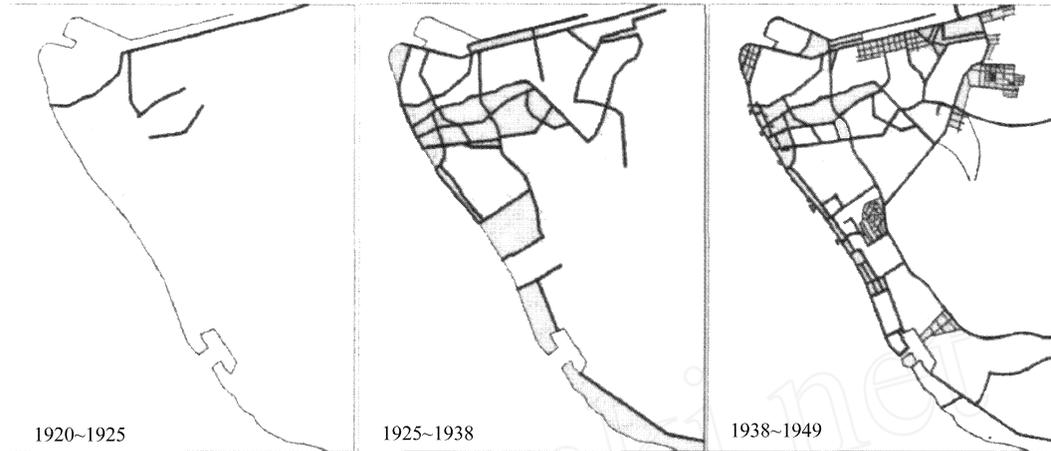


图2 近代厦门道路演变图

Fig 2 The drawing of Xiamen modern road development

2.2.4 新中国成立后厦门的城市空间发展(1949~ 1980)

这是厦门城市空间发展的一个重要时期。1949年前的厦门城市空间发展造就了厦门近代城市空间格局和城市形态雏形,而新中国成立后大量连接本岛与大陆的海堤等许多战略基础设施的建设,使作为前线工业城市的厦门获得空间概念与实际建设上的拓展^[8]。

截至1979年底,全厦门市分为市区、郊区和同安县三大部分。其中,市区又分为开元、思明、鼓浪屿3区及杏林工业区。开元区主要肩负着货运与客运职责;思明区以轻工业产品为主,兼有机械、电子、化工、医药、造纸等行业的产品生产和加工服务;鼓浪屿区是有名的游览胜地和修养名区;杏林区以工业为主,主要是玻璃、火电、纺织、制糖、化纤、化肥和建筑材料等。

新中国建国后的30多年时间里,厦门新建了航空港、海港、道路、桥梁、堤岸、海堤等众多城市基础设施,为形成现代城市空间所必需的交通网络奠定了基础,但也有由于缺乏对海洋、水体资源的认识而导致的极难纠正的破坏性建设。

2.2.5 经济特区的设立和城市的全面发展(1980~ 至今)

1980年7月厦门经济特区的设立,翻开了厦门城市发展历史的崭新篇章。厦门城市空间的发展历程经历了“海岛型城市”发展期(1980~ 1990)、“海岛型-海湾型城市”转型期(1991~ 2000)和“海湾型城市”发展期(2001~ 至今)3个阶段。

2.2.5.1 “海岛型城市”发展期的城市规划与建设(1980~ 1990)

1980年代,改革开放,经济特区的设立,直接引发了厦门城市空间结构的变化,厦门成为包含有“经济特区——经济技术开发区——沿海经济开放区”3个层次的对外开放城市。城市的空间拓展(见图3)^[9]也进入了史无前例的快速扩张阶段。此时,城市空间的扩张表现为:本岛以老城区和湖里经济特区为双核心,组成本岛鹰厦铁路以西的紧密团形,并向铁路以东轴向扩张;岛外则由杏林、集美小规模分散空间,逐渐演变为多片集中空间的分布状况。城市产业发展方向以工业为主,虽然短期内有效地拉动了厦门经济的发展,但也为后来的产业布局调整带来了不利影响。一些传统的制造业和大量低层次生活性的第三产业,以及大量一般档次的居住用地的开发占据了本岛大量的宝贵用地,以至于要提升厦门城市功能和实现高度化产业却缺少了必要的空间,而不得不进一步挤占城市宝贵的生态和景观资源。

1988年版的厦门市城市总体规划中确定厦门的城市性质为“海港风景城市和经济特区”;产业发展方向“以工业为主,兼营旅游、商业、房地产业”;城市总体布局采用“众星拱月”式三个层次的城镇体系,即中心城镇、近郊卫星城镇和远郊小城镇群。以发展小城镇为主的思想潮流在当时的历史条件下带有学术上的片面性和盲目崇外的心理作用,而对作为经济特区的厦门城市空间来说,其发展思路应着眼于朝大城市格局发展的方向^[8]。



图3 厦门1980年代城市建设现状图

Fig 3 The drawing of Xiamen construction situation in 1980's

2.2.5.2 “海岛型-海湾型城市”转型期的城市规划与建设 (1991~ 2000)

随着杏林、海沧、集美三个台商投资区的设立和“901工程”的提出,厦门的投资结构、经济结构和产业结构出现了新的格局。厦门经济以全面开发海沧经济开发区为契机,开始了由海岛型向海湾型经济转变。杏林、集美、同安等也相继建成一批初具规模的工业开发区,成为厦门新的工业基地。1991年厦门大桥的通车增强了岛内与杏林、集美、同安的联系,促进了岛外新区的建设,减小了岛内外城市化水平的差异。同时,岛内过快的城市建设和土地开发速度,以及不断扩大的人口规模,给城市的可持续发展带来了不利影响。

1995年版的厦门市城市总体规划从城市的土地资源容量考虑城市远景发展规模,确定城市性质为“我国经济特区、东南沿海重要的中心城市、港口和风景旅游城市”;提出将厦门从“海岛型城市”逐渐发展为“海湾城市”;城市空间结构“以本岛为主,围绕西海域成组团式”;同时提出了控制本岛建设用地和城市人口等问题。这一时期的规划思想在对过去发展和认识的基础上,从全市域一直扩展到周边城镇的整体区域来考虑本地区的规划发展,推进了厦门大城市格局的构成。以土地资源容量考虑城市远景发展规模,采用“以本岛为主,围绕西海域呈组团式”的城市布局符合厦门城市的特点,但仅仅从厦门以及其周边城镇发展的角度来考虑厦门的前景发展,缺乏一定的战略眼光。

2.2.5.3 “海湾型城市”发展期的城市规划与建设 (2001~ 至今)

1999年12月,海沧大桥的顺利通车使海湾型城市出现雏形。海沧、集美、同安和翔安岛外四区的城市面貌、交通、市政配套、绿地、环境等臻趋完善。同时,五缘湾、观音山等区域以其辐射和聚合能力成为城市经济圈的重要连接点。工业发展方面,岛内集中发展光电、软件等高新技术产业,岛外则发展大体量的石化、机械、电子信息等资金、技术劳动密集型产业。城市交通方面,对外交通项目如福厦、龙厦、厦深3条铁路和厦成、厦泉、厦安三条高速公路的建设完善了区域综合运输体系,促进了闽南三角区域经济快速可持续发展;区域内交通项目如快速公交系统(BRT)、成功大道、环岛干道、仙乐岳路、疏港路高架、海翔大道、滨海西大道、翔安隧道、集美大桥、杏林大桥的修建,构筑了一个以半小时车程为半径的交通经济圈,缓解了本岛中心区交通拥挤的现状,改善了城市道路供需的矛盾,实现了海湾辅城与本岛中心城区方便快捷的交通联系。但有些问题仍然存在,如BRT1号线的修筑破坏了原有的城市尺度,影响了城市风貌和未来城市地下空间的利用;私有小汽车持有量的快速发展,加大了城市的交通压力;公共停车场的缺乏和停车管理的不合理,加剧了厦门的交通发展矛盾。在城市建设方面,土地开发强度过大及建筑密度的不断增加,破坏了城市原有的自然环境,加剧了交通问题。

2005年版的厦门市城市总体规划中,在维持城市性质的前提下,城市职能以港口、风景旅游为基础加以拓展,城市空间布局为“一心两环,一主四辅”,即以厦门本岛为中心,环西海域和环东海域两向发展,形成以本岛为主城,以岛外海沧、集美、同安和翔安为辅城的发展框架。按照“优化岛内、拓展海湾、扩充腹地、城乡互动”的发展原则,把形态开发、功能开发和生态开发有机结合起来,围绕“两大基地、四大中心”建设厦门为高新技术生产基地、对台交流合作基地和航运物流中心、金融贸易中心、旅游会展中心和文化教育中心,形成具有强大竞争力、服务能力和集聚扩散能力的区域性中心城市。此次的总体规划以我国东南沿海和台海关系即海峡西岸经济区作为厦门城市的区域发展背景,从3个层面即地区层面的闽东南城市群、省域层面的经济发展区域和小区域层面的地区系统发展和对接关系上分析厦门在区域发展中的优势和劣势^[2]。以辐射漳州、长泰的马鸾和辐射泉州、南安、翔安分别作为环西海域和环东海域发展区的城市副中心的“单心多核”的城市结构模式,实现了以厦

门为中心的城市发展功能互补与空间拓展的对接,推进厦漳泉经济区域化的发展

3 城市未来发展探讨

3.1 区域发展

从偏安一隅的海防小镇到改革开放的经济特区,再到如今的海峡西岸经济区,时光步入2009年,厦门又面临了新的机遇和挑战。建设海峡经济区5年来,惠台政策在福建先行先试,海西效应进一步拓展,两岸直接“三通”启动,福建对台优势和潜力已进一步凸显。今年5月,国务院正式发布的《关于支持福建省加快建设海峡西岸经济区的若干意见》中提出,在当前两岸关系出现重大积极变化的新形势下,应采取更加有力的措施,进一步发挥福建省比较优势,赋予先行先试的政策,加快建设海峡西岸经济区,全文包括了9个部分,其中提到的一个方面即统筹区域内协调发展,推动跨省区域合作,加快形成区域、城乡经济社会一体化发展新格局^[10]。

3.1.1 区域地位和发展局限分析

闽东南城市群位于长三角和珠三角两大经济核心区域之间,临近港澳和东南亚,沿海港口是东北亚通往东南亚的海上交通要道,且与台湾一水相隔,地缘相近、血缘相亲、文缘相承、商缘相连、法缘相循,在对台方面具有无可替代的独特优势,在全国区域经济发展布局中处于重要位置。但改革开放发展至今,相对于珠三角和长三角的发展来说,其发展却并不惹眼。厦门作为闽东南城市群的主体城市,经济特区之特也早已丧失,城市一度发展缓慢。究其发展较慢的原因可以归纳出以下3点:(1)厦漳泉经济区域化程度不够,还没有完全冲破行政区划的束缚,彼此分工不够合理,出现产业趋同以至相互争夺资源的现象。(2)由于丘陵地形对交通环境的限制使得厦门腹地较小,货源不大,集流运渠道受到限制,影响了厦门与周边省市的经济往来。(3)对台开放口岸的“遍地开花”使得厦门港对台先天优势逐渐丧失,而港口基础设施建设又不够完善,港口没有做强做大,吞吐量及港口集输运能力相对落后于其他大部分沿海城市,东南沿海一线的区域合作并不顺畅,也削弱了对外资及台资的吸引力。

3.1.2 区域发展策略探析

从区域发展趋势上看,厦漳泉合力构建海西城市联盟,连接台湾桥头堡,打造海峡西岸经济区显得非常必要。海峡西岸经济区是福建与周边省区科学发展的共同平台,是北承长三角南接珠三角、服务中西部发展的新的对外开放综合通道。通过构建海西城市联盟,把长三角、珠三角和海峡经济区这三大区域组合成沿海地区的一条完整的经济繁荣带,使厦门地区的制造业、物流业、旅游业,以及现代服务业等有更大的市场腹地,有利于逐步扩大厦门的经济实力和影响力。通过加强区域内部的交通整合和优化,如沿海大通道的协调和对接,厦漳跨海大桥和泉州湾通道建设,市际公路的衔接等,同时在基础设施、环保生态、旅游、经济发展产业链上真正实现海峡西岸城市群的合作和协调发展,避免资源浪费、重复建设和城市无序竞争。

2008年底,根据海协会与海基会台北会谈达成的协议,两岸海运直航、空运直航、直接通邮的“大三通”全面启动,又给厦门带来了新的发展。依托福建“五缘”优势,顺应两岸“三通”的新形势,充分发挥海峡西岸经济区先行先试的前沿平台作用,可以尝试在厦门设立海峡金融特区,促进两岸产业对接,深化旅游合作,扩大农业、金融、科技合作成果,构建两岸经贸行业协会合作机制,推动两岸经贸合作互利双赢,不断促进和推动两岸关系和平发展。

3.2 城市空间发展

从城市自身空间的发展上看,立足于特定的经济区域、独特的地理区位和良好的自然条件,进一步转换和提升城市功能,加速战略转移和岛外腹地的开发,发展以岛为核心、以湾为背景的城市空间结构的战略思想尤为重要。随着厦门海湾型城市的拓展步伐的加快,城市建设任务也日益繁重,在城市拓展、道路交通等方面出现了许多新情况、新课题。针对这些城市问题,笔者提出以下几点构想。

3.2.1 拓展城市空间、实现人口转移、调整产业布局

本岛是厦门城市的政治、经济与文化中心,是城市结构的中心和重心。但由于本岛地域狭小、腹地狭窄,人口规模受城市用地的空间限制,经济和社会容量已接近饱和状态,极大地制约了城市的发展。因此,拓展城市空间成为厦门城市发展的重要依托。为此,必须加快岛外地区的开发及联系岛内外交通基础设施的建设,加大第

二产业向岛外转移的力度, 疏散部分岛内人口至岛外, 控制岛内的人口规模 同时将港口货运码头向岛外转移, 将港口、航运、船代、外代、进出口、物流等与漳州港进行全面资源整合, 并逐渐促成与泉州港的整合, 实现港口的一体化, 改善并加快基础设施的建设, 提高运行效率, 拉进配套产业, 产生商业集聚效应 本岛的产业导向宜以第三产业为主, 大力发展旅游业, 建设以服务业为主导的旅游休闲城区, 而周边集美、海沧、翔安、同安作为经济腹地着重发展工业制造业, 实现产业优化升级, 从而提高城市的综合竞争能力、服务能力和集聚辐射能力, 推动城市形象和城市功能的转变

3.2.2 坚持“公交优先”, 合理组织城市交通发展

当前厦门正处在城市快速扩张和机动车快速增长时期, 车辆的迅猛增长导致道路交通量急剧增加, 交通拥堵现象时常发生 建议借鉴“人均拥有道路长度不到1m”的香港和新加坡的公共交通模式, 提高公交的可达性和服务水平, 同时形成良好的公共汽车接驳系统, 提高居民的公交出行比率, 减少高峰期小汽车的出行需求 坚持“公交优先”的发展战略, 重视交通枢纽区域的各种交通方式的换乘和城市步行系统的建设, 改善现有交通状况

3.2.3 串联闽台文化, 塑造城市特色

长久保持、合理开发和有效利用自然资源、基础设施及历史人文资源, 塑造厦门城市特色 利用优美的海滨景观和良好的自然气候条件, 合理开发利用岛内风景名胜资源 目前, 台湾对大陆游客的开放政策吸引了不少内地游客赴台旅游, 考虑到闽台文化本属一家, 可将双方的部分旅游资源进行整合, 如设计涵盖两地的新旅游产品, 串联两地文化 另外, 建议借鉴日本、韩国等旅游业的发展经验, 加大旅游资源深度的开发, 塑造特色旅游产品 同时, 重视和保持丰富多彩的闽南地方民俗文化, 通过定期举办民俗文化交流活动和民间艺术展览, 提高城市品位和城市内涵; 加强对近代风貌建筑以及历史街区的保护, 摒弃单纯维护和保持历史建筑原样的意识, 对历史建筑进行改造再利用, 继续发挥其经济效益

3.2.4 加快生态文明建设, 提高可持续发展能力

1970年代初, 吴良镛先生曾针对厦门市城市规划提出了“碧翠镶金”的设想^[10]。所谓“碧翠”指的是自然、山水、绿地宛如翡翠, 所谓“镶金”指的是建筑群、城镇、城市 厦门应该充分发挥自身的生态环境优势、地理位置优势及发展潜力, 以生态学规律和可持续发展观点为指导, 合理规划和建设, 以保持厦门城市山、海、城三位一体的绿色空间形态, 实现生态城市的目标; 保护好独特的山林生态景观和良好植被, 严禁开山取石; 城市开发实行成片开发, 控制开发容量, 并完善各片区及片区间隔离带的绿化, 以建立城市洁净的“空气库”; 保护沙滩、滩涂及海洋生物, 加强治理海域污染, 维持海洋生态环境的稳定性; 规划建设城市园林景观系统, 保留典型的自然生态区, 如同安区的汀溪林场、坂头水库库区等; 增加城市绿化面积, 建立完善的绿地系统, 尽可能地使用浅色、高反射率、具有一定孔隙度的建筑表面材料和路面材料, 降低热岛效应强度

参考文献:

- [1] 杨哲. 近代厦门城市空间形态的演变[J]. 城市规划学刊, 2006, (4): 100-105
- [2] 杨哲. 城市空间: 真实·想象·认知: 厦门城市空间与建筑发展历史研究(同济大学博士学位论文)[M]. 厦门: 厦门大学出版社, 2008
- [3] 何丙仲. 厦门城六百年[M]. 厦门: 鹭江出版社, 1996
- [4] [清]周凯主编, 厦门市地方志编纂委员会办公室整理. 厦门志[M]. 厦门: 鹭江出版社, 1996
- [5] 厦门市土地志编纂委员会. 厦门市土地志[M]. 厦门: 鹭江出版社, 1996
- [6] 陈炜力. 岛居: 海洋人文下的厦门城市空间形态探索[D]. 厦门: 厦门大学硕士学位论文, 2004
- [7] 林申. 厦门近代城市与建筑初论[D]. 厦门: 华侨大学, 2001
- [8] 严昕. 厦门近代城市规划历史研究[D]. 武汉: 武汉理工大学, 2007
- [9] 张捷, 栾峰. 厦门城市总体发展格局及海湾新市镇建设[J]. 规划师, 2004, 05: 29-32
- [10] 吴良镛. 迎接新世纪的来临——吴良镛城市研究论文[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 1996

[本文编校: 邱德勇]