

看世界

孟祥丰

慢一点，挺好的

清晨，当第一缕阳光洒在意大利中部山城奥尔维耶托的石灰岩建筑上时，面包店里开始飘出传统“佛卡夏”（意大利扁面包）的香气。咖啡馆外，老人们正悠闲地读着晨报，偶尔还会抬起头来和恰巧路过的人们应和几句。这里几乎看不到连锁快餐店的招牌，也听不到交通拥堵的鸣笛，连时钟似乎都走得比米兰、罗马慢了——这不是时光倒流，而是“慢城”的选择。

1999年10月，在托斯卡纳小镇格雷韦，4位意大利小城的市长签署了《慢城宪章》，正式发起“国际慢城运动”。这项已经延续了27年的“实验”，如今已经影响了30多个国家和地区，被很多人视为“对经济全球化背景下城市同质化、生活加速化的直接回应”。

“我们不是反对进步，而是反对将‘快’等同于‘好’。”慢城运动联合创始人、前格雷韦市长保罗·萨图尼尼说，“我们想要证明，慢生活是可能的”。

《慢城宪章》最初包含55项条款，后扩展至72项，涵盖环境政策、城市规划、本地食品推广、社区生活和接待质量等多个维度。其核心要求包括：人口不超过5万人；限制汽车使用，推广步行区和绿色交通；保护本地传统美食与手工艺；支持有机农业和本地市场；控制光污染与噪声；保持小镇的社区感等。

在意大利，慢城理念迅速找到了土壤。从阿尔卑斯山麓的波萨诺到西西里岛的埃里切，一批小镇开始系统

性地实践这一理念：奥尔维耶托不仅在城市建设过程中极力保护中世纪的传统风貌，还将每个星期四的本地农产品市集发展为社区社交中心；皮埃蒙特的布拉则利用慢城品牌推广其世界闻名的葡萄酒和白松露，同时严格控制旅游承载量。

批评者曾预言，慢城模式必会阻碍经济的发展。然而27年的实践给出了不同答案。

“慢不是停滞，而是有意识的选择。”托斯卡纳慢城圣米尼亚托市长西蒙内·吉里表示，当地以手陶瓷和松露闻名，在加入慢城网络后，游客数量稳步增长。和其他旅游城市不同的是，这里成功通过预约制和体验式的旅游产品设计，避免了过度旅游的陷阱；本地工匠作坊数量较低谷期增加了30%，年轻人返乡率也显著提高。

在艾米利亚-罗马涅大区的卡斯特尔诺沃，当地奶酪生产商在慢城网络的支持下，建立了从牧场到餐桌的超短供应链，纯利润比加入网络前提高约40%，传统制作工艺也被成功传承下来。“我们证明了，质量、传统和经济可持续性可以共存。”第三代奶酪匠人卢卡·贝维拉夸说。

数据显示，意大利慢城的失业率平均比同规模非慢城小镇低1.5个至2个百分点。专家认为，这主要得益于慢城的以生态农业、传统手工业、可持续旅游业以及本地食品加工等为代表的特色产业，吸纳了大批劳动力。“我们卖的不只是产品，更是一种生活体验及其背后的故事。”翁布里亚大区慢城联盟协调员玛丽亚·罗萨解释道。

慢城运动并非一帆风顺。最大的

争议来自对“认证商业化”的批评。每个申请城镇均需根据人口数量缴纳不等的年费，并接受4年一度的审核。一些批评者认为，这使得慢城称号沦为旅游营销工具。不过，国际慢城协会主席蒂凡诺·皮萨尼对此并不认同：“我们有严格的审核和退出机制。过去5年，有3个意大利城镇因未达标而被暂停资格。”协会方面也强调，慢城认证不是终点，而是持续改进的过程。

另一个挑战来自内部的代际差异。“年轻一代对‘慢’的理解不同。”一位慢城小镇副市长说，对他们而言，慢意味着工作与生活的高质量平衡、绿色创业的机会和对数字游民极友好的社区环境，仅仅保存老传统是不够的。目前，许多慢城都开始提供高速网络和共享工作空间，吸引远程工作的年轻人。

以意大利为起源，慢城理念迅速国际化，挪威、土耳其、墨西哥、智利等地都成功将慢城原则与当地文化融合。在中国，江苏省南京市高淳区桤溪镇（现为桤溪街道）于2010年成为首个被认证的“国际慢城”，之后浙江、山东等地也有城镇借鉴了这一理念。

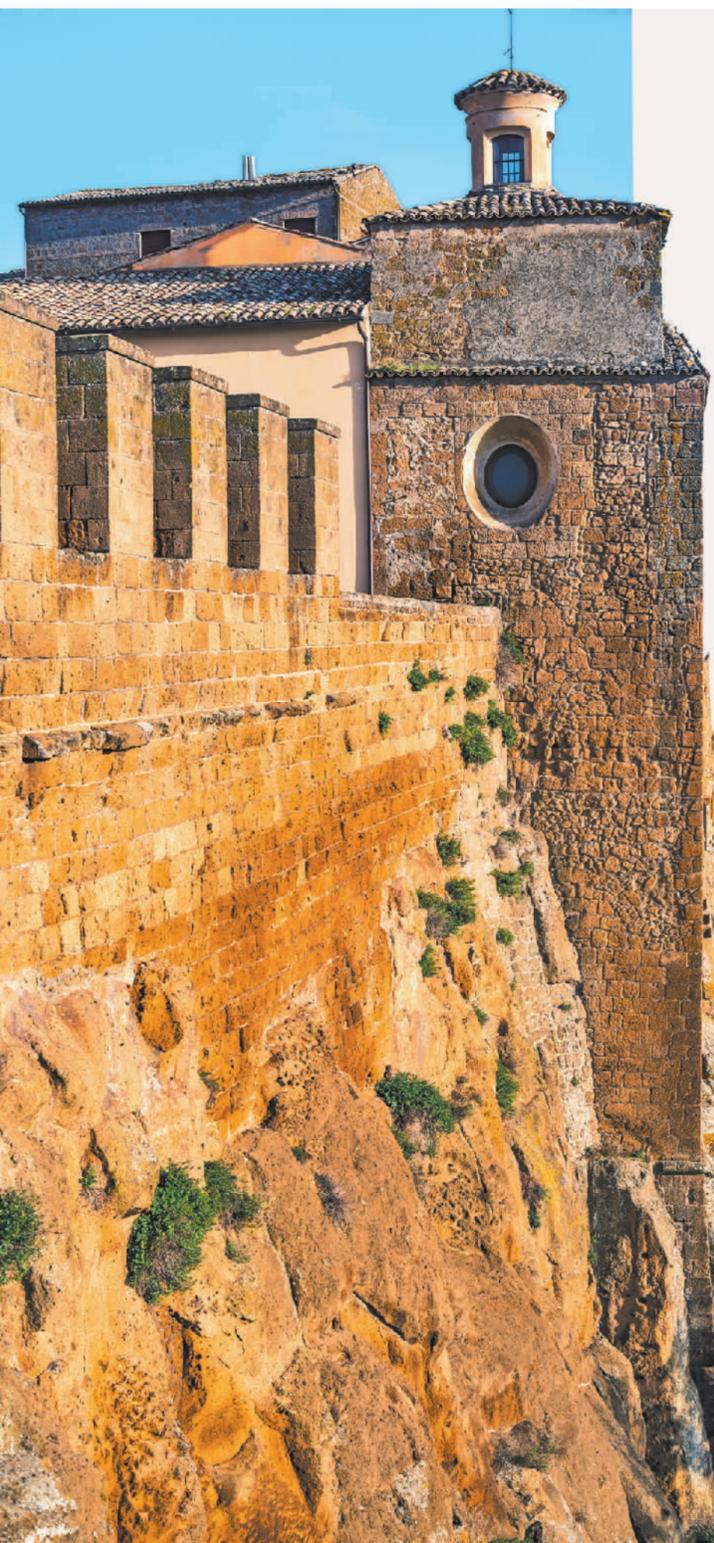
“有趣的是，亚洲和北欧的慢城在执行某些标准时往往比意大利本土更彻底。”长期研究慢城运动的博洛尼亚大学教授阿尔贝托·马托尼表示，尤其是在可再生能源利用和数字创新方面，很多小镇的尝试都非常有借鉴意义。马托尼同时指出，所有成功案例都有一个共同点，不是照搬模板，而是将慢城原则与当地生态、文化深度结合。比如，挪威、智利将“慢”与北欧“弗里卢夫特”（户外生

活）哲学结合，发展出独特的四季慢生活体验；土耳其赛费里西萨尔则重点发展有机农业和手工业女性合作社。

对于这场横跨27年的实验，不少领域的专家均给予了极高评价。“慢城运动预见了当今的许多核心议题。”社会学家埃莱诺拉·马斯蒂认为，“从地方经济发展、社区心理健康到对消费主义的反思，27年前设定的原则在今天反而更具相关性。”经济学家们则普遍关注慢城经济的韧性。多位经济学家表示，在经济全球化遭遇逆流的今天，慢城由于更多依赖本地农业和中小型企业，在应对供应链受损甚至中断时反而更加游刃有余。伦巴第大区慢城松德里奥市长马尔科·斯卡拉波托认为，紧密的社区网络提供了有效的互助支持，这不仅有利于提高社会治理水平，还让城市变得更有“温度”。

如今的慢城运动依旧在“进化”。国际协会正在讨论将“数字福祉”（减少数字过载）、跨代共居模式和生物多样性保护等议题更系统地纳入标准。“慢城的核心精神不是一成不变的，而是有意识地塑造符合人类福祉的发展节奏。”皮萨尼总结道。

27年前种下的一颗种子，终于长成了参天大树。它提醒着我们，“快”并不是幸福的唯一标准，路上的风景同样值得。正如慢城运动创始人之一、哲学家福尔科·普拉特西尼所言：“我们不是在测量时间，而是在衡量存在的密度。”在时钟滴答声越来越响的世界里，这种“存在的密度”，或许正是慢城运动带给人们最珍贵的礼物。



悦读

孙亚军

点燃“创造性破坏”引线

最近几年，社会各界围绕人工智能（AI）的争论越来越多：从技术变革与经济增长的关系，到AI对就业的影响，“创造与破坏的对决”似乎贯穿了争论的始终。

在《创造性破坏的力量：经济剧变与国民财富》一书中，2025年诺贝尔经济学奖得主菲利普·阿吉翁等3位作者从著名的“创造性破坏”理论说起，试图从经济学理论出发回答这些问题。

“创造性破坏”的概念，源于20世纪著名政治经济学家约瑟夫·熊彼特。熊彼特认为，每一次重大技术创新都会导致旧均衡被打破，但这一“毁灭过程”是具有创造性的，因为旧均衡的“废墟”终会孕育出新的生产生活秩序——这就是“创造性破坏”的核心内涵。阿吉翁等人延展了这一理论，并将分析的重点放在了“新秩序的孕育”上。

有趣的是，本书不仅认为“创造性破坏”是现代经济增长的必经阶段，还强调它在一定程度上扮演了经济增长“核心引擎”的角色。但正如从踩下油门到出现“推背感”中间会出现一小段时间迟滞，技术发明与经济增长之间也存在明显的时间差。

书中指出，回顾人类历史上的历次工业革命，这一规律反复显现：市场上最早的蒸汽机出现在1712年，但直到1830年，英国人均国内生产总值才开始加速增长；灯泡作为第二次工业革命的代表性发明之一，在1879年就被发明出来，但直到半个多世纪之后，美国的生产效率才开始显著提升；同样道理，

信息技术浪潮与由其引发的经济浪潮之间也相隔了几十年。这些历史经验表明，不能以短期视野来衡量技术革命的真正“分量”，从燃起通用技术的“火花”到实现经济的爆发式增长，中间往往存在一条长长的“引线”。

关于“引线”为什么这么长，作者给出了两个理由：

其一，通用技术通常表现为底层技术，亦称一级创新，其“能量”主要体现在产业层面。要使其真正影响生产生活的方方面面，通常需要等待依托一级技术的“次级创新”梯次进阶，形成规模效应。比如，电力是一级创新，而依托电力革命的汽车制造业是次级创新；信息技术是一级创新，而依托信息技术的在线购物是次级创新。相较于一级创新，次级创新往往能够在改进生产工艺、提高服务效率方面发挥更明显的作用，因而是改善“社会体感”更有力的推动者。

其二，通用技术要推广开来需要配套的基础设施，无论是交通网络、电力网络还是通信网络建设都是一个漫长的过程，相应的发展模式也需要一段时间才能形成集聚效应。

人工智能的发展路径也大体遵循类似的规律。

从1956年达特茅斯会议首次提出人工智能概念算起，70年间，人工智能发展起起落落，历经数次研究停滞的“寒冬”，直到2022年才迎来重要里程碑。而从2022年算起直到今天，也不过短短几年而已，这意味着，人类社

会距离人工智能“引线”烧完还有不短的时间。

另一个需要关注的问题是，次级创新必然带来资源的转移和重新分配。在这个过程中，一些产业会承压，一些企业会破产，还有一些人会失业。在作者看来，这正是“创造性破坏”不可规避的“副作用”。在短期内，“创造性破坏”会更多呈现出破坏属性，导致更多“失意者”出现，但只要社会能够提供足够强韧的保障机制，帮助相关企业和个人度过这个艰难时期，“失意者”终将跟随整个社会前进的脚步变成“受益者”。

在人工智能狂潮引发社会广泛讨论的今天，《创造性破坏的力量：经济剧变与国民财富》为我们理解这个时代提供了一个新的视角：无论破坏还是创造、失意还是受益，说到底都是个时间问题——燃烧的“引线”代表了宝贵的“时间窗口”，能否抓住这个时机，建立起一整套适应新技术的体系，对于每一个经济体而言，既是挑战，也是机遇。



古巴

在古巴首都哈瓦那的何塞·马蒂国际机场外，阳光依旧热烈，海风仍然温润。然而，出租车司机拉蒙却难觅往年旅游旺季的繁忙景象。面对生意惨淡，他直叹气：“有时候好几个小时都接不到一单生意。”

每年此时本是古巴旅游高峰，今年却陡然出现变数。1月29日，美国总统特朗普签署行政令，威胁对向古巴提供石油的国家输美商品加征从价关税。

受相关因素影响，多家国际航空公司调整航线。加拿大航空公司2月9日发布公告，宣布暂停飞往古巴的航班。俄罗斯航空公司2月11日在社交平台发布通知，自12日起安排从古巴旅游胜地巴拉德罗飞往莫斯科的航班，16日安排从哈瓦那飞往莫斯科的航班，接回滞留俄罗斯公民，并自2月24日起取消上述航线的所有航班。

根据古巴国家统计局和信息办公室数据，加拿大是2025年古巴最大国际客源市场，占比约42%。然而，多家旅游运营机构和旅行社目前已取消加拿大赴古旅游产品。

记者在机场看到，往返墨西哥、巴拿马的短途航班仍在运行。西班牙伊比利亚航空公司工作人员对记者表示，往返马德里的航线仍在维持，但改为经多米尼加技术经停加油。

“刚开始看到消息的时候的确有些担心，后来看到土耳其航空确认航班就放心了。”来自意大利的游客安德烈亚说。他也注意到游客的焦虑情绪：“很多游客正在离开，当地餐馆显得空荡荡的，这对古巴这个依赖旅游业的国家来说并不是好事。”

来自哥伦比亚的游客马丁内斯表示，旅游区偶有停电，原本安排的一些活动无法完成。她说，古巴旅游资源丰富，人民热情友善，美国的做法只会让古巴民众的生活更加艰难。

2月6日，古巴副总理兼外贸部长佩雷斯-奥利瓦宣布一系列措施以应对美国新一轮石油封锁。他表示，旅游业方面已制定降低能源消耗方案，通过调整设施运行、提高使用效率，整合商业活跃度较高的重点旅游区，保障旅游业的基本服务。（据新华社电）

蒋彪

本版编辑 王伊美 编 倪梦婷
来稿邮箱 gjb@jrb.cn