

● 国外城市规划与设计理论译丛

CITY PLANNING & DESIGN THEORY

ROGER TRANCIK

# 寻找失落空间

——城市设计的理论

## Finding Lost Space

Theories of Urban Design

[美] 罗杰·特兰西克 著

朱子瑜 张 播 鹿 勤 译

陈燕秋 曹焕婷 赵 瑾

朱子瑜 鹿 勤 校



中国建筑工业出版社

## 寻找失落空间 ——城市设计的理论

“失落空间”的问题，或称之为空间的不合理使用问题，困扰着当今多数的城市中心区。汽车问题和在建筑设计、城市复兴以及城市用地地区划政策中的现代主义运动的影响，以及占据主导地位的私人利益超越了公共利益，和市中心区土地使用的改变等因素，都已导致传统上与城市开放空间紧密相关的价值与意义的丧失。本书对当代城市存在的危机以及解决这些危机的方法提供了全面系统的分析研究。

《寻找失落空间》回溯了过去80年间涌现的主要城市空间设计理论，如西特和霍华德的设计原理、功能主义运动的回应和影响、由第十小组、罗伯特·文丘里、克里尔兄弟及槇文彦等完成的设计等。

本书除了对历史范例进行探讨外，还研究了当代城市空间设计的方法。通过对马萨诸塞州的波士顿、美国首都华盛顿、瑞典哥德堡以及英格兰纽卡斯尔的拜克社区等案例的详细研究，阐述了对整合的设计方法的需求——这是一种将城市空间设计的图-底理论、连接理论及场所理论都纳入考虑范围的设计方法。这些理论及其各自的优缺点都在案例中得到界定和分析，以此论证它们在不同环境中是如何起作用的。

本书对建筑学、景观建筑学以及城市规划领域的学生和专业人员的价值无法估量。

### 作者简介

罗杰·特兰西克(Roger Trancik)在城市设计领域拥有20年的从业和学术经验。他曾在美国哈佛大学的设计研究生院(Harvard Graduate School of Design)和瑞典查默斯理工大学(Chalmers University of Technology)主持工作，现任美国康奈尔大学景观建筑学课程(Cornell University Landscape Architecture Program)的教授。他是美国景观建筑师协会的会员，并坚持在美国纽约的伊萨卡从事国际咨询顾问业务。

“《寻找失落空间》将会成为下一代城市设计者的首要教科书。它是这一领域里第一本吸收了后现代影响经验教训的书籍，内容包括克里尔兄弟以及其他许多人的工作，并且将它们整合成为条例清晰的理论和设计的导则。罗杰·特兰西克提出了在当今建筑学和城市规划领域里最重要的问题：我们如何在支离破碎的城市里重新找回由形态明确、关联清晰并且人性化的城市空间所形成的公共领域。”

——罗伯特·坎贝尔 (Robert Campbell)

美国建筑师学会 (AIA) 会员

建筑师和建筑评论家

封面照片：C-G Johansson, 提供：Göteborg City Planning Office

责任编辑：董苏华 陆新之

黄翊

封面设计：楚楚



经销单位：各地新华书店、建筑书店

网络销售：本社网址 <http://www.cabp.com.cn>

网上书店 <http://www.china-building.com.cn>

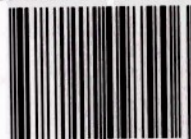
博库书城 <http://www.bookuu.com>

图书销售分类：城市规划·城市设计 (P10)



WILEY  
wiley.com

ISBN 978-7-112-09790-6



9 787112 097906 >

(16454) 定价：50.00 元

国外城市规划与设计理论译丛

# 寻找失落空间

——城市设计的理论

[美] 罗杰·特兰西克 著  
朱子瑜 张 播 鹿 勤 译  
陈燕秋 曹焕婷 赵 瑾 校  
朱子瑜 鹿 勤 校

中国建筑工业出版社

PDF

著作权合同登记图字：01-2003-3667号

### 图书在版编目(CIP)数据

寻找失落空间——城市设计的理论/(美)特兰西克著;朱子瑜等译.

北京:中国建筑工业出版社,2008

(国外城市规划与设计理论译丛)

ISBN 978-7-112-09790-6

I.寻… II.①特…②朱… III.城市空间-空间规划-研究 IV.TU984.11

中国版本图书馆CIP数据核字(2007)第198469号

Finding Lost Space:Theories of Urban Design/Roger Trancik,-Z/471-28956-6

Copyright © 1986 John Wiley & Sons, Inc.

Chinese Translation Copyright © 2008 China Architecture & Building Press

All rights reserved. This translation published under license.

本书经美国John Wiley & Sons, Inc.出版公司正式授权翻译,出版

责任编辑:董苏华 陆新之 黄翊

责任设计:郑秋菊

责任校对:王雪竹 安东

### 国外城市规划与设计理论译丛

#### 寻找失落空间

——城市设计的理论

[美] 罗杰·特兰西克 著

朱子瑜 张播 鹿勤 译

陈燕秋 曹焕婷 赵瑾

朱子瑜 鹿勤 校

\*

中国建筑工业出版社出版、发行(北京西郊百万庄)

各地新华书店、建筑书店经销

北京嘉泰利德公司制版

北京密东印刷有限公司印刷

\*

开本:787×1092毫米 1/16 印张:15 $\frac{3}{4}$  字数:327千字

2008年4月第一版 2008年4月第一次印刷

定价:50.00元

ISBN 978-7-112-09790-6

(16454)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题,可寄本社退换

(邮政编码 100037)



本书介绍了城市空间设计的理论、方法和当前的议题。第一章引入了失落城市空间的问题及其形成因素；第二章全面论述了功能主义理念的哲学、演变及其反响，并讨论了蚕食城市空间传统形式的其他因素；第三章介绍了城市空间重要的历史范例和现代的一些做法，对“硬质空间”和“柔质空间”的适宜性进行了描述；第四章将针对现代城市危机的主要理论和批评观点归纳为图-底理论、连接理论和场所理论，并阐述其各自的优缺点，说明只有三者整合才有益于城市空间设计；第五章通过对美国波士顿市和华盛顿特区、瑞典哥德堡市及英国纽卡斯尔的拜克地区的城市设计问题实例研究阐述了空间结构的不同形态、相互联系及其环境背景；最后一章则总结了实现整合设计目标的原则。



《国外城市规划与设计理论译丛》

- 城市设计
- 拼贴城市
- 紧缩城市 —— 一种可持续发展的城市形态
- 城市发展史 —— 起源、演变和前景
- 大规划 —— 城市设计的魅惑和荒诞
- 城市历史街区的复兴
- 我++ —— 电子自我和互联城市
- 城市建筑学
- 亚太城市的公共空间 —— 当前的问题与对策
- 街道与城镇的形成
- 1945年后西方城市规划理论的流变
- 区域城市 —— 终结蔓延的规划
- 无边的城市 —— 论战城市蔓延
- 延伸的城市 —— 西方文明中的城市形态学
- 规划引介
- 寻找失落空间 —— 城市设计的理论

## 前 言

本书介绍了城市空间设计的理论、方法 (vocabulary) 和当前的议题。虽然本书的初衷是为城市的设计师和学生所著，但也希望文中所介绍的概念和实例对专业人员以及专业教学能有实用价值。本书论述了解决现代城市空间结构问题的实用价值和战略的有关研究，并介绍了相关理论。

通过对传统城市空间特性的调查，可归纳出几项空间结构的基本原则。而在那些最为现代化的城市中，这些原则已经丧失，出现了所谓“反空间” (antispaces) 或“失落空间” (lost space) 现象。本文关注这种失落的原因，并对设计师恢复城市开敞空间的传统价值和意义提出了一些建议。

在第一章中，引入了失落城市空间的问题，并阐明了形成问题的五个主要因素：汽车、建筑设计的现代主义运动 (Modern Movement)、城市更新及城市用地区划政策、私人利益高于公众利益以及旧城区土地用途的置换等。

第二章首先更全面地描述了功能主义理念的哲学、演变及其影响，并介绍了近年来评论界对其的一些重要反响。其后讨论了蚕食城市空间传统形式的其他因素。城市中高层化的趋势毁坏了街道空间的完整性，而高抬 (raised) 或下沉式 (sunken) 广场以及室内商业街 (enclosed malls) 更使得街道的传统社会功能在不知不觉中被吞噬。本章还试图提供几种城市生活的选择：田园城市、新城、郊区化和乌托邦式乡村与城市生活的融合，这些选择也都是致力于摆脱城市空间的问题。

第三章既介绍了城市空间重要的历史范例，又讨论了一些现代的做法，对“硬质 (hard) 空间”和“柔质 (soft) 空间”进行了区分，并对每种空间的适宜性进行了描述。

第四章将针对现代城市危机的主要理论和批评观点归纳为三类：即图一底 (figure-ground) 理论、连接 (linkage) 理论和场所 (place) 理论，并阐述了每

种理论的优缺点，说明这三种理论的整合才有益于城市空间的设计。

在第五章中，通过对美国马萨诸塞州的波士顿市、华盛顿特区，瑞典的哥德堡市和英国纽卡斯尔的拜克 (Byker) 地区城市设计问题的实例研究，阐述了空间结构的不同形态、相互联系及其环境背景。波士顿形成的邻里结构给人以强烈的印象，但各区之间的相互联系却有问题；华盛顿宏伟的总体规划试图加强城内纪念性场所的联系，但支撑这种联系的城市肌理却从未实现过；哥德堡市综合考虑了规划的紧凑型旧城核心问题及跨越老城墙与各城区之间密切联系的问题；拜克地区重建的主要经验在于，邻里外部空间肌理再设计时是怎样保存其社区自身特色和历史延续的。每个实例都有图—底关系、连接和场所之说，但又视其环境的不同而有所侧重。

最后一章概述了实现整合设计目标的原则，包括围合水平空间、架设联系桥梁和融合室内外空间，而策略包括渐进主义和维护等。展望未来，更加有效地利用城市土地必将产生紧凑和整合的城市形态，并将为我们重新找回失落空间提供机会。





---

## 致 谢

特别要感谢芭芭拉·普利布兰克 (Barbara Pulleyblank) 为本书润色文字, 使其流畅顺达; 保罗·希策尔 (Paul Hirzel) 协助整理本书的结构; 卡罗尔·布劳沃 (Carol Brower) 为本书绘制了插图; 罗杰·康诺弗 (Roger Conover) 在本书的编辑上提供了灼见。还要感谢那些为本书提供图片的人, 这些重要资料使本书更便于理解。本书归功于上述各位的鼎力相助, 若有任何遗漏和疏忽, 均请谅解。书中图片除特别注明外, 均由作者本人提供。

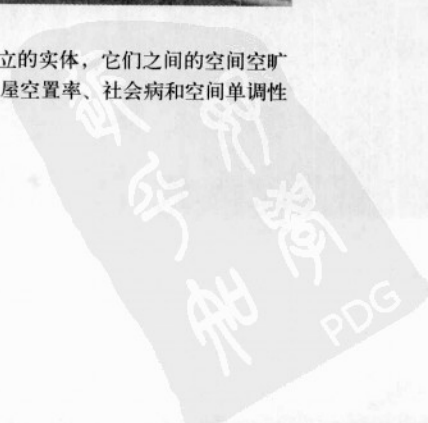
本书的研究基金由下列机构提供: 美国伊利诺伊州芝加哥格雷厄姆高级美术研究基金会 (Graham Foundation for Advanced Studies in the Fine Arts, Chicago, Illinois), 瑞典哥德堡市查默斯理工大学建筑学院 (School of Architecture at Chalmers University of Technology, Göteborg, Sweden), 以及纽约州伊萨卡市康奈尔大学农业及生命科学学院教导室 (Cornell University, College of Agriculture and Life Sciences, Office of Instruction, Ithaca, New York)。





图 1-1 瑞典法斯塔尔弗伦纳的航拍图，1975 年

在这个 20 世纪欧洲发展的案例中，城市空间的传统品质已经消失。建筑物是孤立的实体，它们之间的空间空旷而无形，没有传统街道和广场那种连贯的结构。这种功能主义的开发遭遇了高房屋空置率、社会病和空间单调性的困扰。（照片提供：Göteborg City Planning Office；摄影：C-G Johansson）



# 目 录

|                              |     |
|------------------------------|-----|
| 前 言 .....                    | VII |
| 致 谢 .....                    | IX  |
| <b>第一章 什么是失落空间</b> .....     | 1   |
| 当前城市设计的问题 .....              | 1   |
| 失落空间的定义 .....                | 2   |
| 起因 .....                     | 4   |
| 失落空间的再设计 .....               | 17  |
| <b>第二章 20 世纪空间的发展</b> .....  | 21  |
| 功能主义 .....                   | 21  |
| 功能主义的格网 .....                | 30  |
| 评论 .....                     | 35  |
| 空间表现 .....                   | 37  |
| <b>第三章 城市空间的历史典范</b> .....   | 60  |
| 硬质空间 .....                   | 61  |
| 柔质空间 .....                   | 86  |
| <b>第四章 城市空间设计的三种理论</b> ..... | 97  |
| 图 - 底理论 .....                | 98  |
| 连接理论 .....                   | 106 |
| 场所理论 .....                   | 112 |

|                                  |     |
|----------------------------------|-----|
| <b>第五章 实例研究</b> .....            | 125 |
| <b>导言</b> .....                  | 125 |
| <b>实例研究之一：马萨诸塞州波士顿</b> .....     | 128 |
| <b>实例研究之二：华盛顿特区</b> .....        | 149 |
| <b>实例研究之三：瑞典哥德堡</b> .....        | 176 |
| <b>实例研究之四：英格兰纽卡斯尔的拜克社区</b> ..... | 208 |
| <br>                             |     |
| <b>第六章 趋于整合的城市设计方法</b> .....     | 219 |
| <b>设计原理</b> .....                | 220 |
| <b>设计者的角色</b> .....              | 225 |
| <b>设计过程</b> .....                | 228 |
| <b>迈向 2000 年</b> .....           | 233 |
| <br>                             |     |
| <b>注释</b> .....                  | 235 |
| <b>参考文献</b> .....                | 239 |
| <b>译后记</b> .....                 | 242 |



# 第一章

## 什么是失落空间

### 当前城市设计的问题

在当今城市中，设计师面临的挑战是如何为新的开发创造出具有整体统一结构的室外环境。而目前设计师的工作却只是针对那些既成事实的空间进行修补和完善，且这些外形不佳、规划不善的空间又恰恰是公众使用的第一空间。在一般的城市发展过程中，建筑物通常被视为矗立于景观中的独立物体，并非是街道、广场或开敞空间等更大范围空间肌理的一部分。由二维的土地利用规划决定的发展模式，没有考虑建筑与空间之间的三维关系，也没有真正理解人的行为。在所有这些普通得不能再普通的过程中，城市空间甚至很少被认为是具有形状和尺度等属性且与其他空间相关联的外部空间。因此，今天多数环境形成过程中出现的是不成形的“反空间”（图 1-1）。

本章着重探讨特定地段建筑物的设计与城市土地利用规划之间的相关问题。以城市设计的基本观点——“城市主义”的概念为中心，关注公共环境的空间联系，而不仅仅是对环境中的单体建筑进行“总体

设计”。这种研究方向提倡从失却的景观中去理解具象的空间。长期以来影响城市环境的建筑师、城市规划师和景观建筑师等专业人员的主要责任是迎接一种挑战——重新设计过去 50 年来大量产生于美国和欧洲主要城市的失落空间，作为一种普遍存在的空间类型去理解反空间的概念是当代城市设计实践的基础工作。

每个现代城市都有数量庞大的空地，大多数美国的大城市在市中心都有数百英亩的空置地（图 1-2）。例如美国宾夕法尼亚州的匹兹堡市，在其城市范围内就有 4930 英亩的工业用地、260 英亩的废弃铁路用地和 17.5 英里长的河岸，这些皆可供再开发和利用。<sup>1</sup>由于 20 世纪 50～60 年代的郊区化运动，使得工业与人口向城市的外围集聚，原先充满活力的市中心的土地被弃置。在过去的几年中，完全改变了的经济、工业和就业模式使得城市中心失落空间的问题更加突出，特别是高速公路、铁路和滨水地区的阻隔严重破坏了城市形态的整体延续性。行人与重要的目的地之间的联系经常被阻断，步行常常是不连续的和迷失方向的（图 1-3）。重要的是，首



图 1-2 马萨诸塞州波士顿的堡垒河道的航拍图，1985 年  
在美国几乎每个城市的市区中心都有数百英亩未被充分利用的空间。

先应识别连续空间中的那些阻隔，其次以那些能够吸引新的投资机会的建筑物和相互连接的开敞空间来填充它。在设计任何一个特定地段的建筑和景观之前，就应该研究这些空间的阻隔及其可能的开发模式，这是城市土地使用规划的关键。

当今物质空间环境的设计师们具有处理以上棘手问题的专业能力，我们能够重组城市核心区的室外空间。失落空间——未充分利用且衰废的空间，给我们提供了

重塑城市中心的特殊机会，使其吸引人们重新返回旧城以阻止城市的肆意蔓延和郊区化。

### 失落空间的定义

确切地说什么是失落空间？它与积极的城市空间或者说“固有传统”空间有什么不同？失落空间是城市中高层塔楼底层



图 1-3 纽约锡拉库扎地区遭到破坏的步行空间，1984 年城市中的步行受到道路和停车场的阻隔，行人常常感到不愉快和无方向感。（摄影：James R.Chrisfield）

外部无组织的景观或是脱离步行活动而无人问津的下沉式广场（图 1-4、图 1-13）；失落空间是几乎所有美国城市中环绕市中心、切断商业中心和居住区之间联系的地面停车场；是沿高速公路两旁无人维护、更不被使用的无主土地（图 1-5）；失落空间也是闲置的河岸、废弃的铁路调度场、弃置的军事基地以及那些为了交通更便利，或也许是为了更低的税收已迁至郊区的工厂旧址；它们是今天城市更新所遗留的、

出于多重原因从未开发的和疏于清理的空地；它们是各个城区与自由发展的商业带之间无人问津的残余地区；失落空间是衰败的公园和由于无法达成预定目标而不得不拆除重建的公共住宅项目（见普鲁伊特-伊戈 (Pruitt-Igoe)，图 1-17）。总而言之，失落空间是令人不愉快、需要重新设计的反传统的城市空间，对环境和使用者而言毫无益处；它们没有可以界定的边界，而且未以连贯的方式去连接各个景观要素。



图 1-4 马萨诸塞州波士顿的汉考克大楼和联合广场，1984 年

最典型的现代美国城市的开敞空间是高层建筑底部的广场。它们无法发挥社交空间的功能，不受人们欢迎，也缺乏一种“场所感”（Thereness）（参见图 2-19）。

换言之，失落空间的存在也为设计师们提供了绝好的机会，去进行城市的再开发并激发出填补那些空间阻隔的创造力，与此同时我们也可以重新发现城市中许多未被发掘的资源。

## 起因

导致我们城市失落空间产生的主要因素有：①对汽车依赖性的增加；②现代主义运动中建筑师对公共空间的态度；③城

市更新时划分城市用地所采取的城市用地区划（Zoning）和土地使用政策；④一些现代的公、私营机构不愿承担城市公共环境的义务；⑤旧城核心区废弃的工业、军事或交通用地。

## 汽车

由于汽车在美国式的生活方式中是那么的不可或缺，所以上述因素中对汽车的依赖是最难以应对的，其结果是高速路、大马路和停车场成为了城市环境中盛行的





图 1-5 纽约锡拉库扎地区高速公路边的失落空间，1983 年

汽车给 20 世纪的城市带来了巨大的影响，沿高速公路两侧产生了大量荒废的空间。（摄影：Carol A.Brower）

开敞空间类型。

公共空间由于交通运输量的与日俱增而失去了相当多的文化内涵和人情味儿。在现代化的大城市中，用于汽车停放和行驶的城市用地比例惊人，例如洛杉矶和底特律就高达 75% ~ 80%。在一定程度上说，这也是建筑物自成一体、被大量毫无社会意义的开敞空间所包围的原因。街道不再是原来供行人使用的城市空间，而是起着最快捷的汽车联络线的作用，且不顾社会代价，城市郊区的街道已变成由毫无关联的建筑组成的带状停车场（图 1-6、图 1-7）。

美国联邦政府在 20 世纪 40 年代大规模地推行公路建设计划，在全国范围兴建州际公路系统以满足军事防御和经济发展的需要。（撇开历史原因不谈，巴龙·乔治·欧仁·奥斯曼（Baron George-Eugène Haussmann）于 19 世纪 70 年代为巴黎规划的林荫道系统，为驱散社会动乱人群提供快速的军事通道，同时也为工人阶级地区改善了采光和通风条件）。美国州际公路系统试图连接全国大城市的中心区，由于这些公路横穿城市，因而形成了大量的失落空间。像城市更新一样，公路计划迫使数

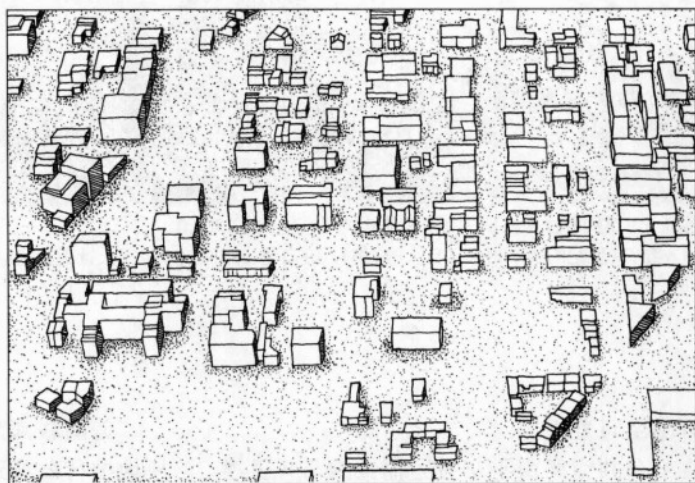
图 1-6 美国华盛顿特区的航拍图

具有价值的城市土地常常被用作道路交通和停车使用。(照片提供: Marvin I. Adleman)



图 1-7 美国华盛顿特区

与图 1-6 位于同一地点, 展示了道路和停车场是如何破坏城市肌理的连贯性的。如果没有铺装地面, 建筑之间几乎毫无联系。



以万计的居民搬迁, 这种社交组群的变化使居民遭受了极大的伤害。迁移、流动和汽车变成了人们相互隔绝的方式和工具(图 1-8、图 1-9)。

州际公路系统也势必造成市内道路连接形式的错综复杂。为了将主要高速公路的交通量引入到较窄的道路网上,

大多数城市的道路网就不得不随之发生巨大的改变, 交通干道取代了林荫道, 街道也丧失了其多功能空间的社会意义, 邻里和各城区间不再相互关联, 而且变得与世隔绝、孤立发展。对秩序和机动性的追求已经在不知不觉地毁坏着城市丰富多彩的公共生活。

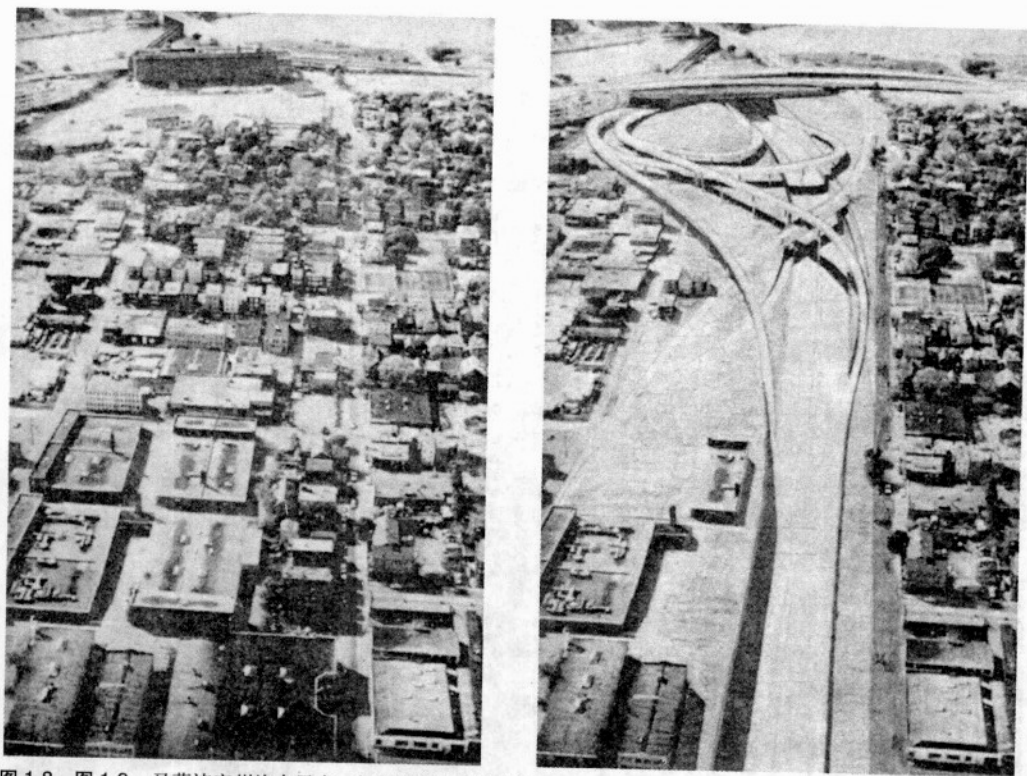


图 1-8、图 1-9 马萨诸塞州坎布里奇，规划州际公路的场地

20 世纪 50 ~ 60 年代，如图所示公路穿越城区的现象十分普遍。若没有住区邻里的强烈反对，公路可能已经破坏了一个成熟的社区并制造了一道城市中无法穿越的障碍。不幸的是这类项目很少被禁止，因此大部分城市都受到了州际公路系统的破坏。（照片提供：Harvard Urban Design Program）

所幸的是，有些城市的公众提出抗议，要求停止那些大规模毁坏城市中心区的行为，居民走上街头并指出：规划师的观念与真实的民意不符。但这往往为时晚矣！

### 设计中的现代主义运动

导致室外失落空间的另一个因素是，建筑设计领域的现代主义运动。在其鼎盛时期，大约 20 世纪 30 ~ 60 年代，该运动

以独立建筑物的设计为理论上完美的境界，忽视或否定街道空间、城市广场和公园及其他重要的室外空间的重要性。斯坦福·安德森 (Stanford Anderson) 在其《街道上》(On Streets) 一书中，收录了建筑与城市研究学会 (Institute for Architecture and Urban Studies) 的一篇文章，其中谈到：“今天，建筑与规划的问题之一是建筑物之间的空间缺少设计，这是本世纪建筑现代主义运动的特别产物。相对而言，17 和 18 世纪的

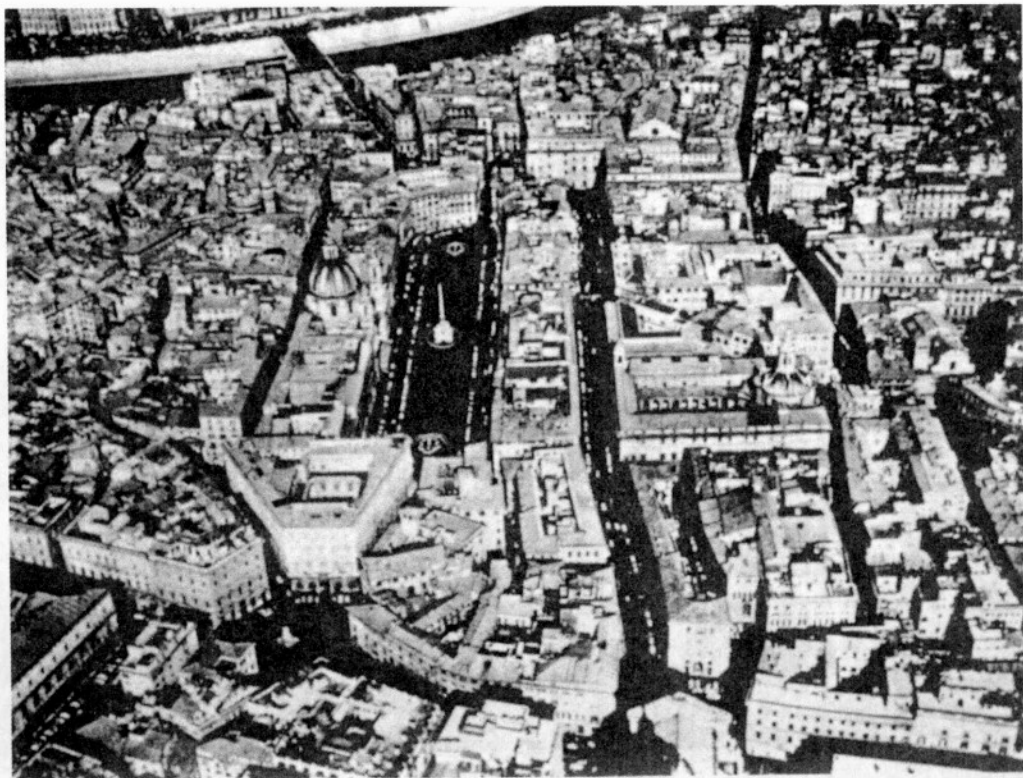


图 1-10 罗马纳沃纳广场的航拍图

在形态紧凑的传统欧洲城市中,街道和广场是从密集的建筑群中勾勒出来的。这种公共空间具有合理的结构和意义。(引自 Benevolo, *History of the City*; 照片提供: MIT Press)

规划关注的是整体构图和系统布局,关注实用性、美观性、象征性和防御性,或是在多数情况下综合上述因素。到了19世纪,当建筑物在其系统中变得更实用时,对功能的理解逐渐由外部空间移至合理组织内部空间,建筑从其环境中分离出来,向着自成一体的方向发展。”<sup>2</sup>

史蒂夫·彼得森(Steve Peterson)在最近出版的《哈佛建筑评论》(*Harvard Architectural Review*)中写道:“事实上现代空间就是反空间。由形态各异的空间所

形成的街道、广场和城市空间等景观,因反空间的存在而被抹杀……这就导致了‘空间’的破坏以至最终丧失,而这样的结果在我们周围比比皆是。”<sup>3</sup>

在意大利罗马的纳沃纳广场地区(Piazza Navona District)(图1-10),由建筑群塑造的那些街道和广场,赋予了城市生活的方向感和延续性,使城市空间相互连接并创造了具有内涵的场所。反观美国得克萨斯州的休斯敦(图1-11),其城市形态是由散布于停车场和道路之间的建筑物组

成，环状分布的失落空间包围着城市核心区，并阻隔了其与外围居住区的联系。这是大部分美国城市的典型模式（图 1-12）。

为什么会这样呢？受现代主义运动影响的设计师和建设者们，丢弃了以往城市设计中的城市主义（Urbanism）和创造室外空间人性化尺度的原则。中世纪或文艺复兴时期的城市形态是我们历史上最珍贵的城市设计模式，是低矮的、水平的，建

筑物内的生活与街道上的活动是紧密结合的。随着电梯技术的发展和建筑结构新技术的应用，现代化城市已经走出街道生活的模式，变成了高层塔楼的环境，纽约曼哈顿街道上的活动几乎与高层建筑上的功能无关。

所谓封闭的室内商业街、街区间带拱顶的商业街（midblock arcades）、下沉或高抬式广场之类的现代主义运动的建筑特征，

图 1-11 得克萨斯州休斯敦的航拍图，1985 年

20 世纪的美国城市，散布在无形空间中的这些单体建筑缺乏尺度与形式上的联系。（摄影：Harger Leiper Studios, Houston）



更加削弱了传统街道的社会和商业作用(图1-13),吸引了原有街道上的购物与娱乐活动,使街道不再具有聚集场所的功能。现代化城市的居民被迫将自己的社会生活局限于个人可控制的领域内,而不再参与街道上的公共生活。结果是个人对城市空间用途的态度发生了根本的改变。

由于公共空间失去了集聚意义,我们也就摒弃了通过室外空间设计连接各部分的规则。在传统的城市中,这个规则是明确的。建筑物附属于更强大的、具备了某种设计语言并尊重事物整体秩序的公共领域,“场所的种类和规则”决定了其连接的方式。<sup>4</sup>我们这个时代城市设计的挑战之一

是重新开发对那种规则的理解,正如我们所做的,将那些丰富多彩、变化多样的公共生活——过去城市中有意义的要素,带回到我们的生活中。

批评现代城市的形态,目的并非是说过去半个世纪的建筑与城市设计是完全失败的,也并非否定出自许多伟大的设计师之手的作品。功能主义像历史上任何一场运动一样,它最关注的是人类生存立足点的意义和问题,但其由于着迷于功效而使我们失去了传统的空间。现代主义的行为准则已显然具有缺陷,而且其不真实的幻想和教条主义的推断不再是城市设计领域的主导。注重历史和传统的城市(这些正

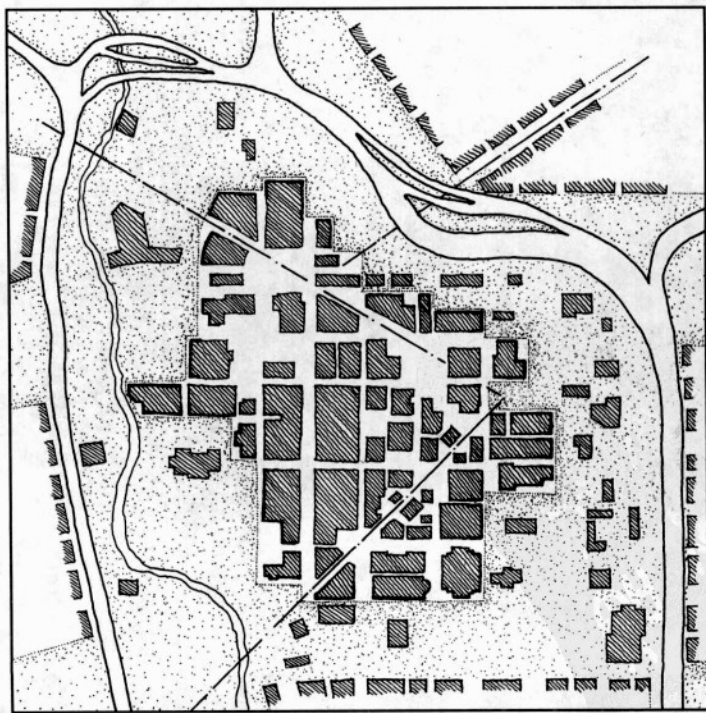


图 1-12 美国城市的典型形态示意图

高层核心区(阴影表示)被城市更新时期所形成的带状停车场和公路所包围(点表示),一串环形的失落空间将市中心与住区隔离。该图以纽约市锡拉库扎中心区的空间形态为基础绘制。



图 1-13 纽约百老汇 1633 号

城市空间的形式逐渐转向下沉式广场、室内商业街、商业连廊以及抬高的广场等。这类空间不仅对街道有消极的影响，也很少具备聚集场所的功用。(摄影：William H. Whyte)

是被现代主义所忽视的东西)，在更新时重新采用了装饰、象征和风格等手段，这使得建筑物作为一门反映现代社会大事件的艺术，能在许多方面得以重新组合。<sup>5</sup>

### 用地区划与城市更新

20 世纪 50～60 年代间实施的城市用地区划政策和城市更新计划，也是丧失城市空间传统品质的原因之一，这两种紧密相关的规划方式即使最终有失偏颇，但其应对城市衰败的初衷是善意的。按土地的用途将城区划分为相互隔离的区域，并以高层塔楼代替

低层高密度，以清理、净化用地以及提高市民福利水平。按照空间结构的观点，城市更新计划在规划时很少符合业已形成的社区模式，也从未反映现状社区的社会关系内涵（图 1-14、图 1-15）。用地区划使原先混合的不同功能分隔开来，将生活空间同工作空间分开。由城市更新计划形成的孤立的“超级街坊”阻断了历史街道，极其严重地影响了城市的尺度。土地使用兼容的抽象观念导致了城市地区不再适应物质空间或社会环境的多样性，继而不再是真正的城市。用地区划与城市更新都以功能分区来取代空间秩序，缺乏对空间秩序的社会功能的认识。

正像规划师们所理解的,用地区划是在“健康、安全、福祉”的口号下,为了保护市民利益而制定的,其结果却使城市被交通干道分隔成一块块毫无特点的同质片区。各片区之间的地域通常是城市肌理中主要的失落空间。社会冲突使各片区不得不明令禁止与本区“不相符”的活动,同时也将工业文明前城市传统生活的多样化也拒之门外。官僚机构甚至刻板地禁止经商夫妻居住在他们的店铺之上,用地区划执行的是人类福祉和幸福的假想标准。现代主义运动的城市规划与城市中社会的错综复杂和功能联系是不相容的,它追求的是视觉和图案效果的美学完整性,作为城市主义精髓的“凌乱的活力”被整体的规划模型所取代,任何不能在图上表示的东西均被忽略。

20世纪50~60年代间完成的大量城市更新计划还反映出对社会健康发展的关注,并对大多数城市中心地区造成了深远的影响。功能主义虽起源于欧洲,但在美国联邦政府资助的城市更新计划中完全得以实现。在第二次世界大战中,许多欧洲的城市毁于战火,而美国却用推土机和“从零开始”的大规模城市更新投资,全面地摧毁着自己的城市。有生命力的邻里被视为病灶而被草率地淘汰。波士顿(图1-16)、费城、旧金山和几乎每一个具有一定规模的城市都接受了被证明是非常过激的建筑上的现代主义和政治上的乌托邦的价值观,拆毁了核心区的大部分地区。结果是车行与人行系统混淆,尺度关系被忽视,尚未开发的空 间充斥着停车场以待开发。城市更新计划与郊区化一起,取代了美国20世纪初“孤立建筑非城市”的“城市美化运动”

(City Beautiful),由街道、公园和其他公共空间组成的公共空间结构在城市更新的过程中丧失了。

受制于城市更新计划的价值体系摒弃了古老城镇的构成元素,这些元素是由街道公共空间系统组成的。净化城市生活的社会承诺听起来颇具远见和进步意义,但很快导致不宜居住的生活环境的出现。为实现这个承诺而设计的城市空间被烙上为工人阶级做“项目”的标记。由住宅局提供的标准的预制组装式方盒子被认为是无法让人接受的东西,高空置率、肆意破坏和废弃等现象曾经或仍然随处可见。

美国密苏里州圣路易斯市声名狼藉的普鲁伊特-伊戈住宅项目是20世纪50年代联邦政府城市更新计划(Federal Urban Renewal Program)的一个缩影。普鲁伊特-伊戈的建筑曾荣获诸多建筑奖项,但这些建筑最终变得毫无人性且布局失当,这迫使圣路易斯市住宅局搬迁了住户并炸毁了这些建筑物,而这些所需的花费也只相当于其日常维修的费用(图1-17)。汤姆·沃尔夫(Tom Wolfe)颇具影响的现代主义建筑评论《从包豪斯到我们的房子》(From Bauhaus to Our House)一书,在提到普鲁伊特-伊戈时是这样说的:

“在1955年,被称为普鲁伊特-伊戈的庞大工人住宅项目在圣路易斯市拉开了帷幕,美国世界贸易中心的设计师山崎实(Minoru Yamasaki)的这项设计赢得了美国建筑师学会(American Institute of Architects)的奖项。山崎实的设计采用了经典的柯布西耶手法,实现了其以绿色草地为开敞空间来分割的由钢筋、玻璃和混凝土组成的高层蜂窝式住宅的主导思想。在普鲁伊特-伊



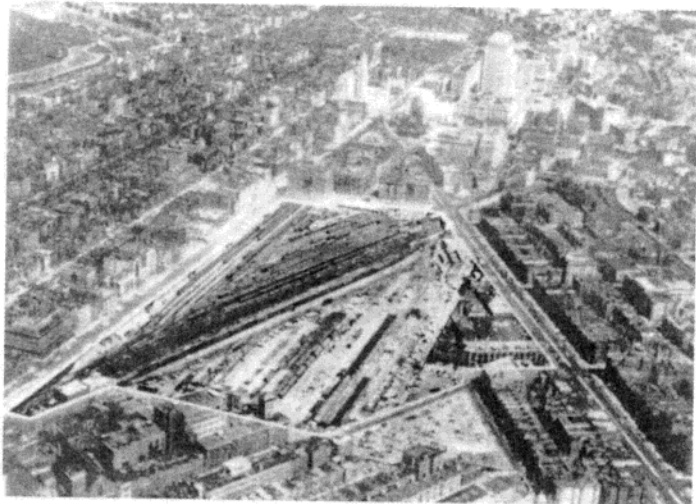
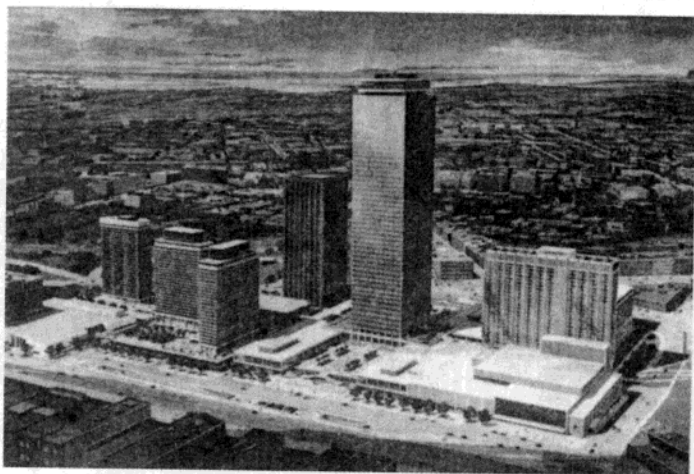


图 1-14、图 1-15 马萨诸塞州  
波士顿，1959 年

这个大规模的城市开发项目引用了一种新异的空间结构手法，创造了两个截然不同的居住区。城市用地区划和城市更新已经成为功能分区的工具，它们割断了城市地区之间的联系，导致城市空间失去活力。（照片提供：The Prudential Insurance Company of America）



戈的 14 层住宅建筑中，每层都设有封闭的步行通道，这与勒·柯布西耶 (Le Corbusier) 空中街道的理念一致。由于该项目中没有可以公开犯罪的地方，一般来说发生在酒吧、妓院、社交俱乐部、台球厅、娱乐中心、杂货店、玉米仓、小园圃、干草堆、厩房的事，现在都发生在空中街道之中。为了竭尽全

力地尝试将普鲁伊特-伊戈创造成为适宜居住的生活环境，政府投入了数百万美元并召开了大量的会议，制定了一系列特别行动小组计划。1971 年，最后的特别行动小组召集仍然居住在该区中的全体居民开会，请他们提建议。这次会议具有历史性意义：一是在工人住宅 50 年的发展史中，第一次



图 1-16 马萨诸塞州波士顿，城市更新中中央商务区的航拍图，1973 年

在城市更新计划中，城市中大片地区被拆除，取而代之的是高层建筑和公路。以波士顿为例，许多具有紧密肌理的社区被拆除，此举破坏了传统城市的连续性。（照片提供：Aerial Photos International Inc.）

邀请当事人发表自己的意见；二是意见只有一个，居民异口同声地回答：“炸掉它！炸掉它！炸掉它！”第二天这个小组想通了，这些可怜的家伙是对的，那是唯一的解决办法。到 1972 年 7 月，他们用炸药拆除了普鲁伊特-伊戈中心的三个街坊。”<sup>6</sup>

从普鲁伊特-伊戈我们可以得到许多教训，其中最重要的是要对建筑之间的空间进行设计且要考虑使用者的需求。

## 公共空间的私有化

私人企业的权力也促成了城市中心失落空间的形成，城市经济健康发展的同时强化了其中心区的功能，这也导致了对中心区建筑面积的需求剧增，从而使得城市向空中发展。附带的结果是公共空间被私有企业所占用，每块地都被看作是可能兴建公司总部“形象”建筑的地方（图 1-18），融合于城市的谦逊的态度与美国式的企业抱负和极端个人主义是背道而驰的。

我们已经将拥有公共空间的城市改变成了充满私有标记的城市。界定城市各项空间要素及控制私人项目的各项规则在不符合开发商的兴趣时，通常被迫放弃。随意布置的建筑打破了街道的延续性，建筑高度控制经常被突破，各式各样的建筑材料堆砌滥用，多种形式的建筑立面争奇斗艳，城市以公共领域为代价变成了个人主义的展示场。

在过去的城市中，街道、广场、公园和其他公共领域的设计是与单体建筑的设

图 1-17 普鲁伊特-伊戈住宅计划，密苏里州圣路易市

普鲁伊特-伊戈也许是所有失败的城市住宅更新计划中最声名狼藉的一个。设计不当以及对社会需求和公共空间的缺乏理解，导致了这场灾难。它仅仅存在了 17 年，最后唯一的解决方法只能是将其拆毁。（摄影：St.Louis Past Dispatch）





图 1-18 联邦储备银行，马萨诸塞州波士顿

美国大城市的大公司都致力于创造其天际线中独特和可识别的形象。结果导致城市中出现建筑样式杂乱而相互冲突、建筑不断争高的现象。请注意建筑物底部的郊区化景观形态。(摄影：Edward Jacoby, Architectural Photography)

计融为一体的。“文艺复兴时期，建筑和城市空间整合的标准是由艺术资助人与建造者来制定的，一个称职的社会建筑师必须像先辈那样严守这条戒规。”<sup>7</sup>但在现代的城市中，每个空间都是由不同的公共或私人机构负责的，而整个空间的整体性却丧失了。多样化的开发以及城市更新项目的实施，总的来说，是局部的拼凑，缺乏对公共空间的整体规划，形成由单体建筑和私有空间拼凑成的环境，切断了历史的文脉。

由于政府的管理更加部门化，公、私利益间的鸿沟日益增大，那种认为需要一个考虑公共利益的整体结构的愿望已不复存在。条块分割的政府决策部门的僵化法规、社区的参与、私人的捐助和各市对联邦税收分配额度的争夺等问题，使得城市建筑、开敞空间和交通等城市的内部秩序一团糟。另外，由于公共空间的维护资金微乎其微，对控制城市空间的形式和形象缺乏关注，因而导致制度对公共领域的忽视。因此在重新设计城市空间时，必须解决公共产品与个人利益之间的冲突。

### 改变土地用途

在过去的 20 年中，多数美国城市都在改变土地使用的性质，这是失落空间形

成的最终主要原因。工业的搬迁、废弃的交通运输设施、弃置的军事基地及空置的商业和居住建筑（图 1-19），使许多城市的核心区产生了大量的废弃和未充分利用的空间。当那些从旧城中外迁的人群回迁时，这些地块则提供了改造成多种功能混合区的巨大潜力。废弃的船坞或铁路站场往往占据着有利的滨水地带，闲置的仓库、工厂或批发市场，也许因其区位适中、建筑尚有价值 and 居住成本相对低廉而更具吸引力。空地可作临时苗圃、园艺售卖或社区游戏场所。对开发商来说，重新利用这些土地的优点是显而易见的，因此，对空间用途的经过深思熟虑的改变，致使整个城市肌理对社会的贡献远远大于其经济效益。

### 失落空间的再设计

我们已经讨论了五个因素——公路、建筑的现代主义运动、城市更新和城市用地地区划、私人企业形象方面的竞争和城市中心区土地使用模式的改变等，这些因素的共同作用使现代城市空间陷入困境。最令人震惊的是公共机构不愿意或无法控制城市的面貌和空间结构，结果是公共空间结构被削弱且公众对此又视而不见。政府必须制定有效的空间设计政策，公众必须参与对环境的塑造，而设计师则必须深刻理解成功的城市空间背后的设计原则。

为了解决失落空间问题，设计师应该编制设计总图，使其成为空间脉络和用以界定外部空间的建筑蓝图，而不是简单地设计这些建筑。在成功的城市设计中，界



图 1-19 马萨诸塞州查尔斯堂 (Charlestown) 的前海军港  
许多城市的中心地区都有着被废弃的军事基地、工厂或铁路用地。这些用地存在被改造成为居住、娱乐和零售商业用地的巨大潜力。(照片提供: Boston Redevelopment Authority)

定良好的室外空间像一栋栋好建筑一样必不可少,而且景观建筑师应协同建筑师和城市规划师共同创作作品。

城市设计的历史告诉我们,把城市的外部空间想像成有形的实体空间而非缺乏结构的空场,可能会彻底改变现代城市建筑与开敞空间之间难以运作的“图-底”关系(见第四章)。我们可以向工业革命前传统的典范城市学习,外部空间应该成为一种控制,用来界定建筑的界面并形成室外空间的边界。人类对空间的意象和反映主要取决于其封闭的方式,人们喜爱空间,他们使用这些空间作为日常生活和工作的场所,这或许可以解释为什么旅游者和居民喜欢像欧洲的罗马、威尼斯和巴黎等这样一些有序的城市空间,或维拉·兰特(Villa

Lante)、佛勒维康特(Vaux-le-Vicomte)和凡尔赛(Versailles)等庭院空间。

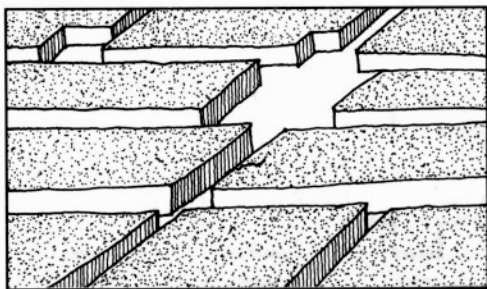
城市设计应该将城市片区的室外空间作为一个整体考虑,强调其组群和序列的关系,而非将其作为独立的单元考虑。我们需要改造这些失落空间,赋予它们开发的机会,特别应该关注城市片区及其边缘荒废土地间的残留空间;结合增建和改建,可以将这些残留空间纳入传统的城市肌理中,现有功能不全、环境不协调的公共广场、街道和停车场,能被转变成富有生机的开放空间,这些设计和发展的策略也是吸引居民返回城市中心的一种推动力。在确认城市中的失落空间可以具有增建的机会之后,地方政府可以通过成立“企业投资区”(enterprise zones)和其他社区发展计划,

以刺激私人投资。

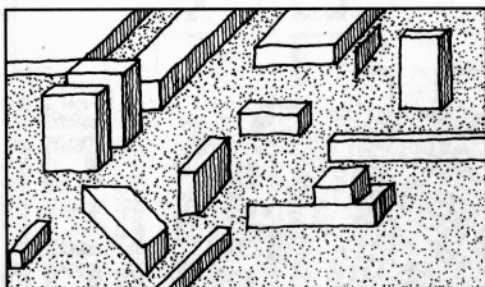
因此,环境设计的必要条件之一是单体建筑应融入其外部的公共空间之中,以使城市的空间形态不会因为城市用地区划和主观的交通系统的分隔而沦为牺牲品。我们该怎样去做?我们将如何组织我们的城市空间,使形式多样、风格各异的建筑所组成的建筑群能有一个整体的形态?为了找到答案,我们应该仔细研究传统城市的经验,特别是研究那些界定开敞空间和创造空间联系的空间围合原则(图1-20)。我们需要回顾以往运用过的城市空间的理论和范例,并基于这些成功的先例为我们今天的城市推导出—套设计的方法。也许我们“最终会明白,历史与环境是建筑的两个方面,所以没有可以孤立存在的建筑”<sup>8</sup>;“而且无论多么伟大的建筑设计都无法摆脱其所在区位的城市肌理的限制。”<sup>9</sup>

我们已经介绍过室外空间环境作为社会和实体空间的重要性,也讨论过它在现代城市中逐渐衰败的一些原因。城市景观设计中最基本的任务是,在单体建筑的设计之前首先建立街道、广场和开敞空间等公共空间结构的设计“准则”,这个准则的规定应该是使风格各异、形式多样的建筑能够和谐统一,尺度与风格也应是这项规定的内容,以创造新旧用途、建筑以及活动之间的连续视觉联系。建造一个美好的城市不仅仅需要优秀的建筑师和景观建筑师,更需要一些好的原则——虽然这些原则并不能每每保证品质,但它有助于防止灾难的发生。<sup>10</sup>总之,比汽车的行驶和停泊更为重要的是,我们的城市街道和广场能够再度成为社会交往的空间。

在此要特别强调的是,一位城市设计



传统城市形态



现代城市形态

图 1-20 传统和现代的城市空间形态

这两张图说明了传统城市的空间结构(上图)和现代城市零碎的空间形态(下图)。在传统的城市形态中,城市街区决定交通并创造了方向感。而在现代城市中,破碎和混乱的结构丧失了方向感。(根据 Rob Krier 分析图绘制)

的专家应该致力于:①研究历史范例和现代空间演变的历程;②深刻理解城市空间设计的基础理论;③将上述两点综合运用于设计过程中的技能。下一章将更加详细地展示20世纪空间的演变,以及影响其发展的具有重大历史意义的设计与规划思潮,包括现代主义(图1-21)。后面几章将陆续阐明历史范例、空间设计的理论、案例研究及落实设计原则的策略。

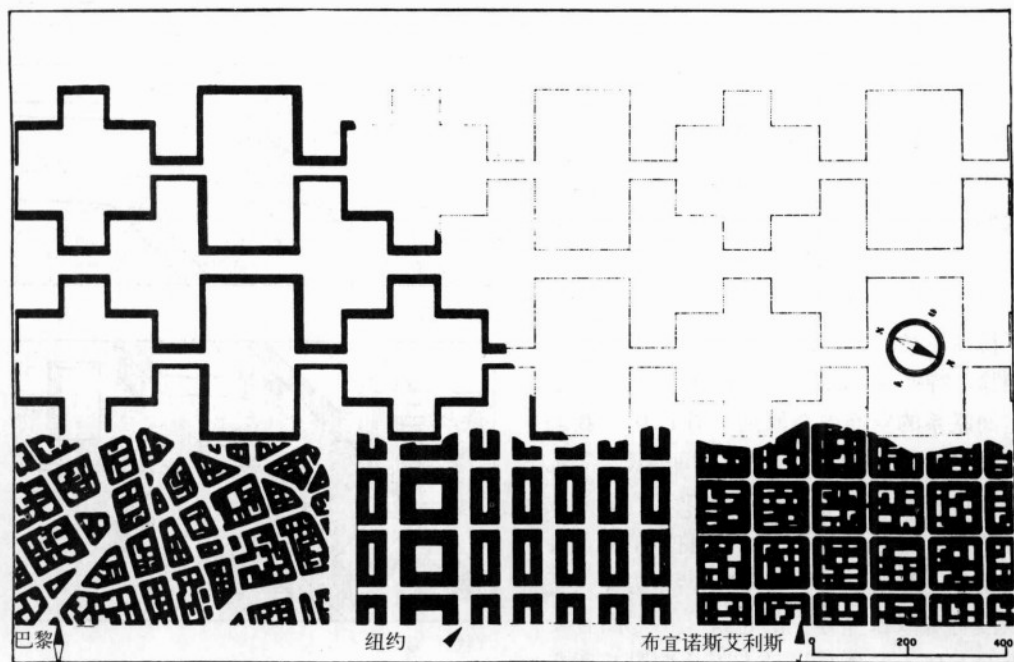


图 1-21 柯布西耶的光辉城市与巴黎、纽约、布宜诺斯艾利斯的传统街区的图-底分析比较

柯布西耶的图充分说明了传统紧凑的城市结构和功能主义理论家提倡的自由流动空间结构之间的差异。(图片提供：Foundation Le Corbusier/SPADEM)





## 第二章

# 20 世纪空间的发展

了解 20 世纪空间的发展历程，可以通过几位设计大师的作品和理论家的著作及由他们倡导的学术运动展现，其中最具影响力的当属“功能主义”。

### 功能主义

20 世纪的城市空间几乎都与全球建筑界和景观建筑界认同的功能主义运动有关，这个运动基于纯形式的理想和无限定、民主或流动空间的理念（图 2-1）。功能主义起源于 20 世纪 20 年代德国、奥地利、荷兰和法国的一小群理想主义者的梦想。二次大战之后，这个运动的影响力与日俱增，而且主导了欧洲和美国多数城市的发展。毫无疑问，在美学以及道德观念上这个运动还存在值得探讨的问题。功能主义若不是提供了快速、经济的建设方式及与高层建筑技术的配合，就不会产生如此压倒一切的冲击力。

功能主义运动盛行的做法是“一切从零开始”。在现代主义的鼎盛时期，城区与环境特征均被忽视，所谓“国际风格”（International Style）认为“不论在苏丹的努

比亚沙漠（Nubian Desert）还是在加拿大北方，建筑都是相同的。”<sup>11</sup> 建筑师和景观建筑师只关注忽视了客观条件的外表和抽象，沉湎于图面设计效果，屈从城市建筑和空间的分离。虽然没有人刻意倡导，自由流动空间和纯建筑学的理念却导致了目前这种建筑孤立于停车场中和高速公路旁的景观。城市公共空间只服务于快速方便地从甲地到达乙地的实用功能，而疏于关心人们的出行质量<sup>12</sup>，功能主义的热心代言人西格弗里德·吉迪恩（Sigfried Giedion），在他的《空间、时间和建筑》（Space, Time and Architecture）一书中，阐述了功能主义对随意布置建筑单体做法的执迷，并将这种做法作为现代主义建筑和城市规划的灵丹妙药。<sup>13</sup>

但是，在过去的一二十年间，反对功能主义的呼声与日俱增。如罗布·克里尔（Rob Krier）在其《城市空间》（Urban Space）一书中指出：“打着民主社会的旗号对城市空间的破坏是一个不断持续的过程，这个过程伴随着我们至少有 50 年”。<sup>14</sup> 而克里斯蒂安·诺伯格-舒尔茨（Christian Norberg-Schulz）则从另一个角度分析造成

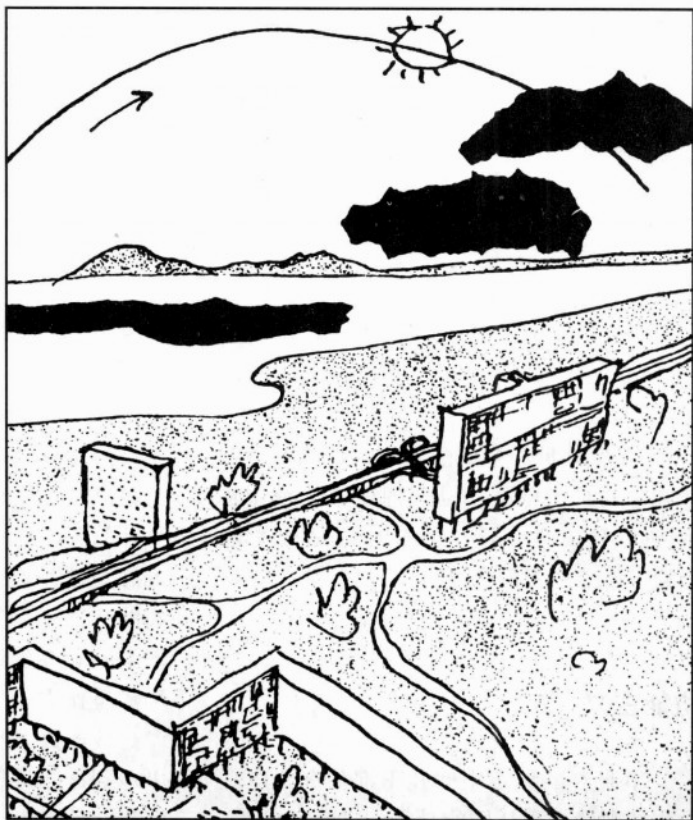


图 2-1 柯布西耶，由太阳运行轨道决定的城市绘画

柯布西耶在这张 20 世纪城市的概念图中，表达了功能主义所追求的纯粹高层建筑形态、低建筑密度和流动开放空间的景观。（图片提供：Foundation Le Corbusier/SPADEM）

这些问题的原因，认为是人们对空间封闭的安全性的需求持否定的态度所致。

他说：“就空间而言，新住宅区不再是封闭和紧凑的了，而建筑通常自由分布于类似公园式的空间中。由于建筑单体散乱地拼凑在一起，致使具有传统感觉的街道和广场不复存在，这意味着清晰的图-底关系消失了，空间景观的连续性被打断而且建筑物不再成组成群。虽然从飞机上俯瞰，可以找出大致的规律，但仍然不具任何的场所感。”<sup>15</sup>

路德维希·海伯希默尔（Ludwig Hilbe-

rseimer）笔下 20 世纪理想城市的蓝图已在许多现代化的社区成为现实（图 2-2），板式建筑的行列式排列主宰着新的功能主义式的发展。例如，1970 年建于瑞典哥德堡市郊的卡斯丹新城（Gårdsten），传统尺度的景观丧失于高层建筑之中（图 2-3），城市面貌与路德维希·海伯希默尔的蓝图惊人地相似。比较而言，卡斯丹新城的占地面积与拥有 50 万人口的哥德堡市核心区的面积相同，却只有 1/5 的建筑规模，这与传统的都市主义及其建筑与空间的布局方式截然不同。俯瞰卡斯丹，就像法斯塔尔·弗罗

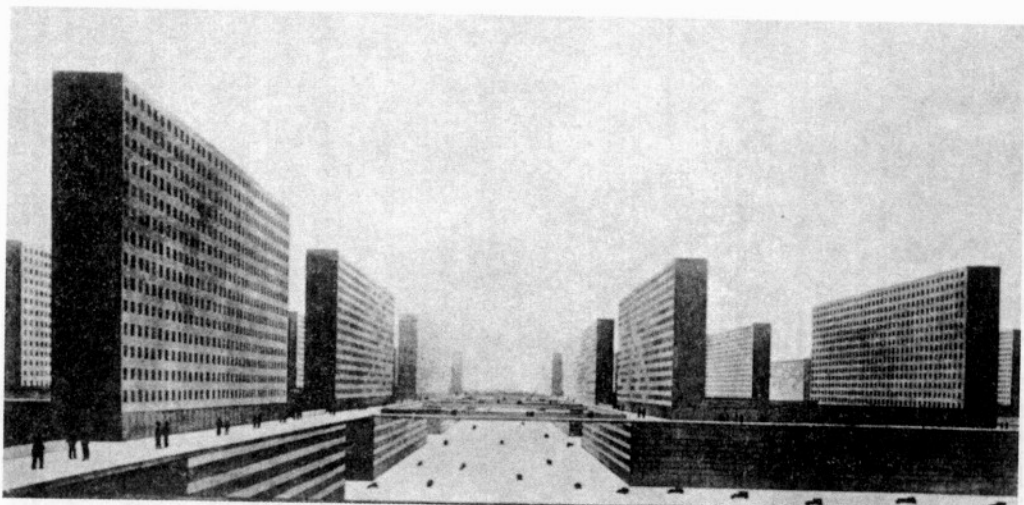


图 2-2 路德维希·海伯希默尔的理想城市，1920 年

海伯希默尔的绘画表现了现代主义乌托邦所追求的行列板式高层建筑。交通被分流，城市功能被分区。（图片提供：Dr.Frane Stodtner and the Museum of Modern Art, New York）

伦纳（Västra Förlunda）一样（参见图 1-1），其整体环境不像城市，也不像郊区或乡村，其中建筑、开敞空间与人之间传统尺度关系似乎已一去不复返了。我们面临的挑战是彻底改变这种关系，重新界定赋予城市环境以结构的形态，该结构是由空间的相互联系而非建筑单体所构成，将城市肌理编织成一个整体。

欧洲三个主要运动思潮的共同作用产生了设计的功能主义，即德国的包豪斯学派（Bauhaus）、荷兰的风格派（De Stijl）和由著名建筑师勒·柯布西耶领导的法国城市设计运动。

### 包豪斯学派

功能主义是 20 世纪初期技术与美学革

命的建筑表现，这场革命同时也影响了几乎所有其他创作形式。对功能主义最具影响力的是包豪斯——一所始建于 1918 年的综合技术培训学校，由其第一位领导人瓦尔特·格罗皮乌斯（Walter Gropius）创建于德国的魏玛，后迁于德绍（图 2-4）。包豪斯的目标是在纯美学的指导下将艺术与技术结合，即祛除所有形式上的装饰与过渡，强调表现功能的美。格罗皮乌斯、马塞尔·布劳耶（Marcel Breuer）和约瑟夫·阿尔贝斯（Josef Albers）（属该运动的另一个重要分支）在教学中都带有浓厚的政治色彩，即装饰即使不算真正的罪恶也是资产阶级颓废的象征。格罗皮乌斯的前辈、维也纳建筑师阿道夫·路斯（Adolf Loos），早在 1908 年就已撰写过一篇具有历史意义的题为“装饰与罪恶”的论文。



图 2-3 瑞典哥德堡附近的卡斯丹新城

许多社区都按照海伯希默尔的构想兴建。在这种环境中，传统建筑群的图-底关系和符合人性尺度的建筑已经消失了。认识到这种严重的过错后，瑞典政府已经决定拆除这些社区，其中的许多已经被清空并且将被重建以更加适合市中心的城市形态。

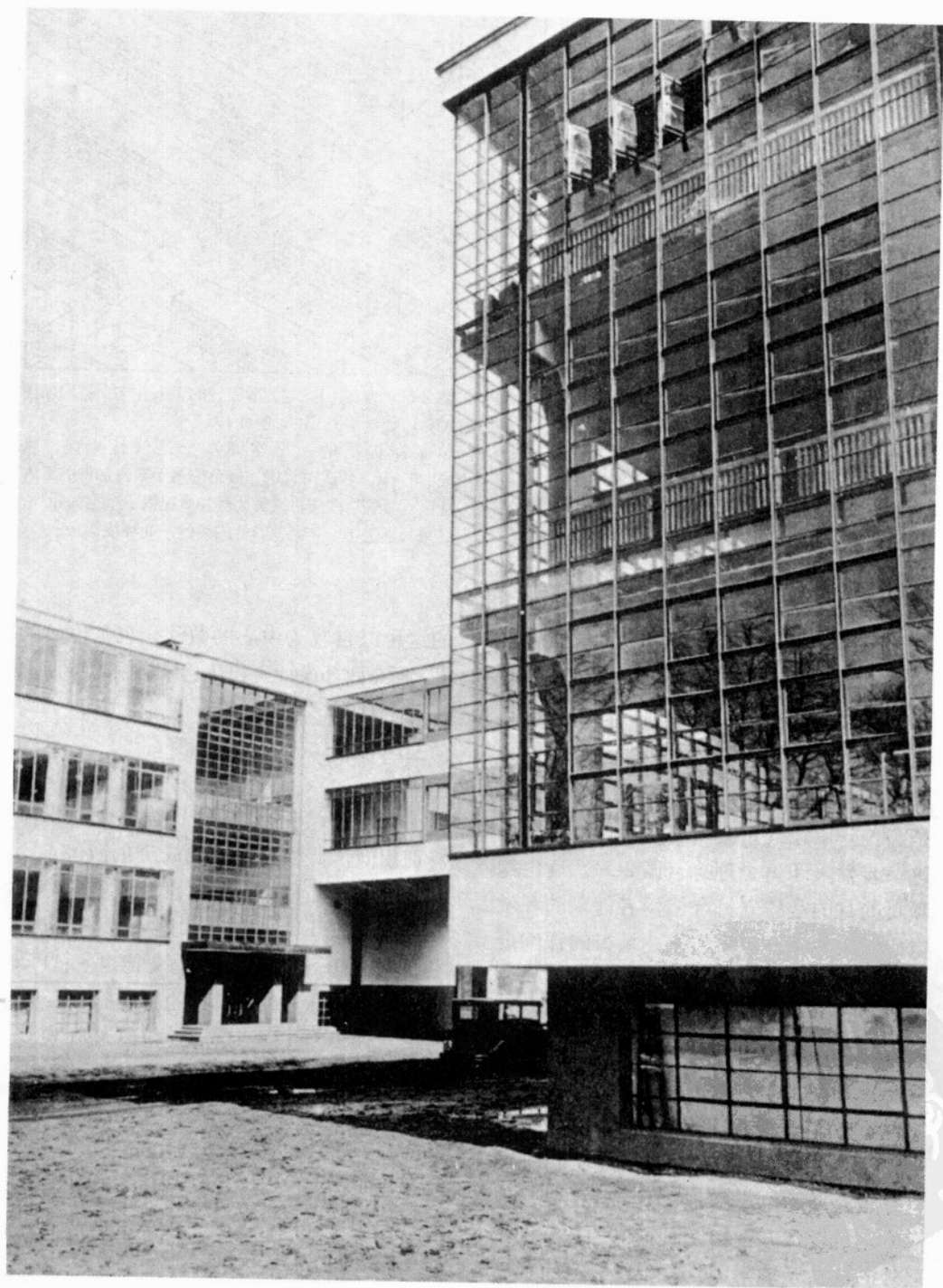
功能主义与艺术界其他前卫运动一样颇受知识精英的溢美。功能主义将“建筑”与“房子”划分得非常清晰，前者为业内人士的专业术语，后者只是百姓的俗称。作为一名社会主义者，格罗皮乌斯认为结构外露、忠实于原材料是反映工人阶级愿望的建筑手法，但工人阶级真正需要解决的问题却被搁置于一边。例如勒·柯布西耶设计的马赛（Marseilles）公寓，那儿的居民很快就用传统的装饰物填满了功能性的室内空间。

包豪斯的标准元素，包括白灰墙、清

水混凝土、转角玻璃幕墙以及平屋顶等，变成了一种适用于任何地方的建筑风格，绝不考虑当地的传统、气候或自然环境。“文脉”（context）一词已经从包豪斯的建筑语

图 2-4 瓦尔特·格罗皮乌斯设计的包豪斯，德国，1926 年

作为综合技校的包豪斯，是功能主义设计理论的发源地，格罗皮乌斯和他的同事发展了一系列理论，包括极有影响力的“纯净的”美学，形态质朴、结构外露并且“忠实”反映建筑材料等等。（照片提供：Busch-Reisinger Museum, Harvard University；摄影：Lucia Moholy-Nagy）



汇中消失，他们认为尽管人们在感情上可能会留恋装饰的形式和历史的渊源，但经过一段时间及受到教育之后，他们会更珍视高层次的纯美学原则。用汤姆·沃尔夫 (Tom Wolfe) 的话说：

“（包豪斯）反对所有‘资产阶级’的东西，‘功能主义’变成了非资产阶级的几个委婉说辞之一……众所周知，功能的核心并非是单纯的功能本身，而是指所谓非资产阶级的精神品质。”<sup>16</sup>

在德国，包豪斯的设计风格在其早期的许多项目中显而易见，其中包括被称为蔡伦鲍 (Zeilenbau) 项目的又长又直的街坊。这个项目由格罗皮乌斯在国际现代建筑协会 (Congrès Internationale d' Architecture Moderne, CIAM) 推出，并于 20 世纪 20 年代在柏林建成，蔡伦鲍项目代表着城市居住邻里生活的新概念。密斯·凡·德·罗 (Mies Van der Rohe) 于 1927 年在德国斯图加特的魏森霍夫住宅项目 (Weissenhofsiedlung) 是为工作同盟展览会所做的设计，该项目进一步发展了这个理念 (图 2-5)。蔡伦鲍项目的目的是建立符合使用者需求的开敞空间等级体系，但事实上，呆板的详细规划无法满足人们对室外空间的要求。当建筑形式不再由外部空间设计来决定时，公共空间也就丧失了其功能。一些国际项目采用这种模式作为城市形态的标准，从而出现了千篇一律的线形空间。

以关注百姓为基础的社会理想主义也是包豪斯的思想基础。但奇怪的是，他们的建筑设计方案却大大忽视了私有领域之外的社会互动问题。关于公共空间利用

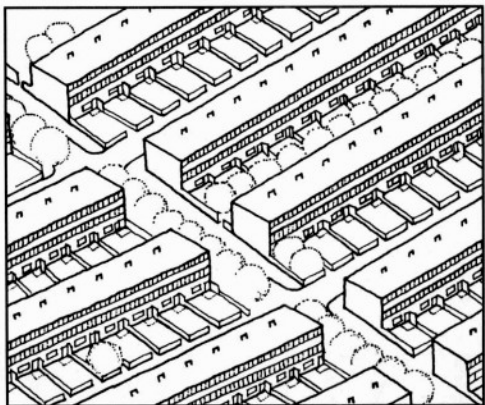


图 2-5 密斯·凡·德·罗设计的工人住宅，德国斯图加特市魏森霍夫住宅项目 1927 年

包豪斯提出的一个空间概念是线性街区。密斯·凡·德·罗试图将这一概念应用于斯图加特的工人住区。尽管这些项目试图为居住者提供一个空间序列，结果却创造了一个无差异性的线性空间环境。

的这种以自我为中心的做法，也是巴黎的勒·柯布西耶设计室和荷兰风格派的特点。

### 荷兰风格派

荷兰风格派在形式上与包豪斯学派特别相似，荷兰风格派的成员也涵盖了绘画、建筑、家具和咖啡具设计及美术等的各个领域。20 世纪 20 年代这场荷兰运动的主要代表有著名画家皮特·蒙德里安 (Piet Mondrian)、激进的设计评论家特奥·范·陶斯堡 (Theo van Doesburg) 和建筑师奥德 (J.J.P. Oud)、盖里特·里特维尔德 (Gerrit Rietveld) 以及马尔特·斯塔姆 (Mart Stam)，尽管荷兰风格派的作品同样追求质朴与几何构图，但比包豪斯有更多的装饰，通常使用明亮的原色，并且由横梁而非一般连接所构成的转角。

荷兰风格派的潜在目的与包豪斯一样，是通过抽象的理念追求社会改革。通过艺术与设计追求社会革命和人的自我完善，是受乌托邦集体主义思潮及第一次世界大战恐惧的影响。荷兰风格派的设计师追求以抽象的形式表达设计的灵感，而不是日常生活的实际需求。盖里特·里特维尔德 (Gerrit Rietveld) 的无脉 (noncontextual) 设计作品是个典型例子，特别是他于 1923 年在乌得勒支 (Utrecht) 设计的施罗德住宅 (Schöerder house)，综合了荷兰风格派的“高艺术和低工艺”的特点。里特维尔德及其同事们的工作对 20 世纪西方文化的空间观产生了深远的影响。

### 勒·柯布西耶

对 20 世纪的空间发展产生巨大影响的第三个代表是勒·柯布西耶及其追随者。从 1920 年至 1960 年，他一直主导着现代建筑的发展。此间，在以现代主义方式设计单体建筑或城市设计方面，没有比柯布西耶更具影响力的建筑师了。许多欧洲的国际现代建筑协会和第十小组 (Team 10) 的成员，包括二战期间移民美国的那些欧洲建筑师，都遵循了柯布西耶的城市空间设计原则。这些后来成为美国建筑学院的学术带头人的建筑师们，将这些原则传遍了整个美国。柯布西耶的大规模都市项目，包括 1925 年的巴黎中心区改建规划 (Plan Voisin in Paris)、1934 年的光辉城市 (La Ville Radieuse) 以及始于 20 世纪 30 年代阿尔及尔市 (Algiers) 的总体规划，在全世界的详细规划和城市设计领域产生了间接但特殊的影响。

柯布西耶影响现代城市空间的三项重要原则是：

① 板式与点式建筑作为大尺度的城市空间构成元素——即界定城市片区和社会单元的一项空间原则 (图 2-6)。

② 交通的垂直分流系统——勒·柯布西耶迷恋公路及未来城市的结果 (图 2-7)。

③ 开放的城市空间，使景观、阳光和空气得以自由流动 (图 2-8)。

近年来，尽管柯布西耶的城市规划和设计作品受到的批评比得到的表扬还多，但它们仍是现代设计思潮的代表作。

柯布西耶于 1930 年左右提出“由太阳方位确定现代城市的景观” (参见图 2-1)，以及追求阳光、空气的自由流动，共享无边无际的公园般开敞空间等现代主义理想，试图将人们从走向死亡的城市机体的极度内在痛苦中解救出来。为了刻意摆脱市区原有密集街坊的格局和步行空间，将城市设计在公园中就意味着能带给城市居民一个崭新的自由天地，但这个理念在付诸实践的许多案例中效果却完全相反：

“不但没有出现绿意盎然的园林城市，相反在许多案例中，城市中心区变成荒废之地；因推倒重建而变得千疮百孔的许多城市，更像是战火后的废墟，而不是 20 世纪乌托邦的形象。”<sup>17</sup>

在宽阔、开敞的广场或绿地的几何中心随意放置单体建筑的理念，渗透于功能主义的建筑中，柯布西耶的现代城市景观通常被滥用或误解，导致建筑成为了孤立的单体，自由地飘浮于毫无用途的广场或毫无生机的停车场中。<sup>18</sup> 在城市的边缘，通



图 2-6 柯布西耶，法国巴黎改建方案，1925 年

柯布西耶在 20 世纪 20 年代所做的并未付诸实施的改建规划，阐明了传统城市肌理和现代主义城市设计之间的差异。线性和点状的建筑在开敞的地面上界定了城市片区或社会单元。（绘图：Stuart E.Cohen and Steven W.Hurt）



图 2-7 柯布西耶设计的现代城透视图，1922 年

柯布西耶所倡导的摩天大楼和低建筑密度对现代城市设计有着深远的影响。与海伯希默尔一样，他对交通分流系统和 20 世纪出现的交通运输技术极感兴趣。现代城是巴黎改建规划和光辉城市构想的先驱。(图片提供：Foundation Le Corbusier/SPA-DEM)

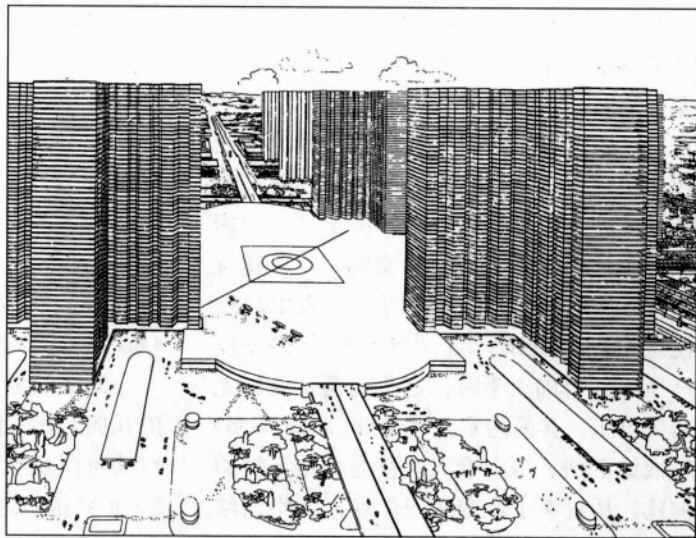


图 2-8 柯布西耶，光辉城市的透视图，1930 年

柯布西耶的花园城市构想试图摆脱传统欧洲城市的密集街区模式，给城市居民提供新的自由开敞空间，高楼耸立的城市体现了由城市道路和停车场包围的超大尺度建筑所形成的非人性化环境。(图片提供：Foundation le Cubusier/SPADEM)



过开敞空间的手法建造的大规模住宅项目，结果却形成了非人性和彼此疏远的城市环境（参见图 1-1）。

上述三股思潮对现代城市空间的形成起了重要的作用。在许多案例中，建筑本身成为主体，但问题在于，由于过分强调建筑单体而牺牲了周围的空间，高层建筑的营建技术以及人们对机动车需求的发展，使这个问题更加严重。当 1937 年格罗皮乌斯来到哈佛大学时，这个问题就变得尤为突出了，其简约形式（pared-down form）的设计手法，结合摩天大楼与公路系统的扩建，从根本上改变了我们城市的空间结构和社会意义。形式与技术的联姻，戏剧性地传回欧洲大陆，并影响到其他发展中国家的城市形态，不幸的是，所有的城市环境开始雷同（似曾相识），而且几乎每座城市都出现了具有失落空间的核心区。

## 功能主义的格网

我们已经通过包豪斯、荷兰风格派和勒·柯布西耶的工作，扼要地讨论了功能主义对建筑形式和材料所持的态度，通过对社会平等与正統的理想主义的追求，功能主义想当然地认为柏拉图式的城市空间实体与人类的幸福存在着某种关系。有人认为，就算不计大量生产可能会降低成本的因素来讲，祛除建筑物及附属设施的装饰也能够使社会和个人得益。不光是功能主义的建筑师，20 世纪早期多数的艺术运动也都持有这种观点。也许最能代表这个观点的是 1918～1923 年间以卡济米尔·马列维奇（Kazimir Malevich）和埃利泽·利西

茨基（Eliezer Lissitzky）的精简派（stripped-down）绘画作品为代表的俄罗斯构成主义运动（Constructivist Movement）。

然而，最能一贯表现功能主义其他重要设计原则，如迷恋格网的，当数荷兰画家皮特·蒙德里安（Piet Mondrian）。其绘画作品与现代城市格网之间的相似之处尤其明显，如其绘画作品《百老汇爵士乐》（Broadway Boogie-Woogie）。

简洁的立面、由正方形和立方体构成的几何形状与预先设定的规则地平面连接，成为可以随意组合各个元素的系统。源自 20 世纪初的这些设计原则，直到 20 世纪 70 年代，都一直影响着城市设计。我们举目所见的是规则的、平面直角相交的几何图形，这类几何图形与自然的流线和人体结构背道而驰。我们受够了那些坐着不舒服的家具、住着不舒服的房子和用着不方便的公共空间。

格网具有可以方便和机械地组织各组成部分的功能，勒·柯布西耶认为住房是“居住的机器”，所有无直接用途的元素均被省略。这种说法曾经被弗雷德里克·赫尔德林（Friedrich Holderlin）和加斯东·巴舍拉尔（Gaston Bachelard）在“空间的诗意”（*La Poétique de l'espace*）<sup>19</sup>一文中严厉批判。柯布西耶认为改善旧城中密集拥挤的街道，采用“直角”的办法，要比其他角度要好，而且对力的表现也是均衡的。如果将机械和直角的观念运用到外部空间的统合中去，那么，格网也就成为可以消除障碍、任意排列的方法了。

格网被作为一种统合系统在美国已经有悠久的历史了。18 世纪末，美国俄亥俄河以西的整片土地都是以 64 英里见方的格

网形式、等尺寸地划分城镇的。纽约市的格网则可以追溯到 20 世纪 30 年代。格网具有弹性和可伸展性等优势，而且作为一种空间的组织和划分手段本身并没有什么坏处，但当格网线变成了高速公路，而格网内的空间变成“散布着工厂和其他市镇中心的大草原”时，空间的内涵便丧失了。<sup>20</sup>

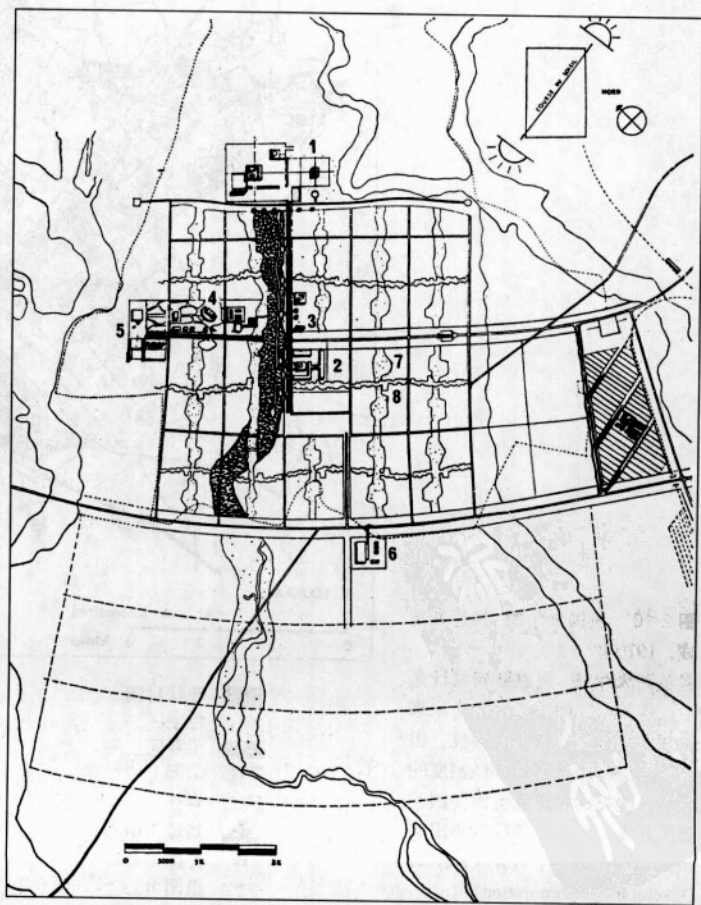
格网是否可以成为一种有效的组织系统，完全取决于是否被用于不同元素的联接或分隔。功能主义者推行以格网区分场

所和活动。在勒·柯布西耶的印度昌迪加尔或弗兰克·劳埃德·赖特 (Frank Lloyd Wright) 的广亩城市 (Broadacre City) 中，每个城市元素作为整体组合中的单个独立部分都被赋予了各自的特性，特别是在昌迪加尔 (图 2-9)，行政中心被置于格网之外，与城市其他功能分离，尽管昌迪加尔综合运用了古往今来的规划原则，且最有说服力地综合了秩序与自由，但却缺乏一项最基本的特质，即开敞空间的结构是流

图 2-9 柯布西耶设计的印度昌迪加尔  
功能主义者试图用格网划分各功能区，例如在柯布西耶所做的昌迪加尔规划中，政府行政功能在空间上与城市功能分离。这种严格套用格网系统所产生的另一个问题是不能合理地建立一个城市中心。(图片提供：Foundation le Cubusier/SPADEM)

图例

1. 首府
2. 商业中心
3. 旅馆和餐厅
4. 博物馆和运动场
5. 大学
6. 市场
7. 由学校、俱乐部和体育设施组成的开敞空间
8. 商业街



动的连续体，不能容纳一个真实的“内部空间”<sup>21</sup>，进而表现出格网对城市形态历史演变的一种藐视。

1970年在英国兴建的米尔顿·凯恩斯新城(Milton Keynes)(图2-10)，是另一个功能主义道路格网在现代城市设计中运

用的案例。米尔顿·凯恩斯新城完全采用1公里间隔的统一的道路格网划分空间，代表着一种“非空间”(nonspatial)的规划态度。每个道路格网单元容纳约500户居民，新城最终计划容纳25万人。因为道路格网不分等级，并在城市的各个地方提供相同的



图2-10 英国米尔顿·凯恩斯新城，1970年

在英国米尔顿·凯恩斯新城计划中，规整的格网状道路给予未来的开发和改造以最大的弹性。但是由于道路缺乏等级和低密度的住宅，使得这种开发更像美国的郊区开发，而不是传统的英国城镇。(图片提供：Milton Keynes Development Corporation)



交通服务，所以新城适应未来增长的极限和具有变化的弹性。米尔顿·凯恩斯的低密度开发和以汽车使用为主的布局创造了一种不同于英国的美国郊区精神。就像昌迪加尔一样，其外部空间缺乏明确界定，商业中心的大型购物场所主要依赖汽车到达。米尔顿·凯恩斯的规划师希望创造一个低平的城市轮廓，最终被树木遮掩，使新城融合在原先的农村景观中。

18 世纪美国佐治亚州萨凡纳市的规划，采用了完全不同的道路路网处理手法（图 2-11），街道和地块的规则格局作为组织连续空间的三维系统，将建筑融入城市的肌

理中。由于街区是逐步建设的，道路路网并非是城市用地区划系统的一部分，但却允许多种功能彼此靠近，萨凡纳市的案例将在第三章中再做讨论。

在哥伦比亚大学的新近研究中，提出了三种方法，可以向当代美国城市的格网中植入供人们使用的具有活力的公共空间<sup>22</sup>：

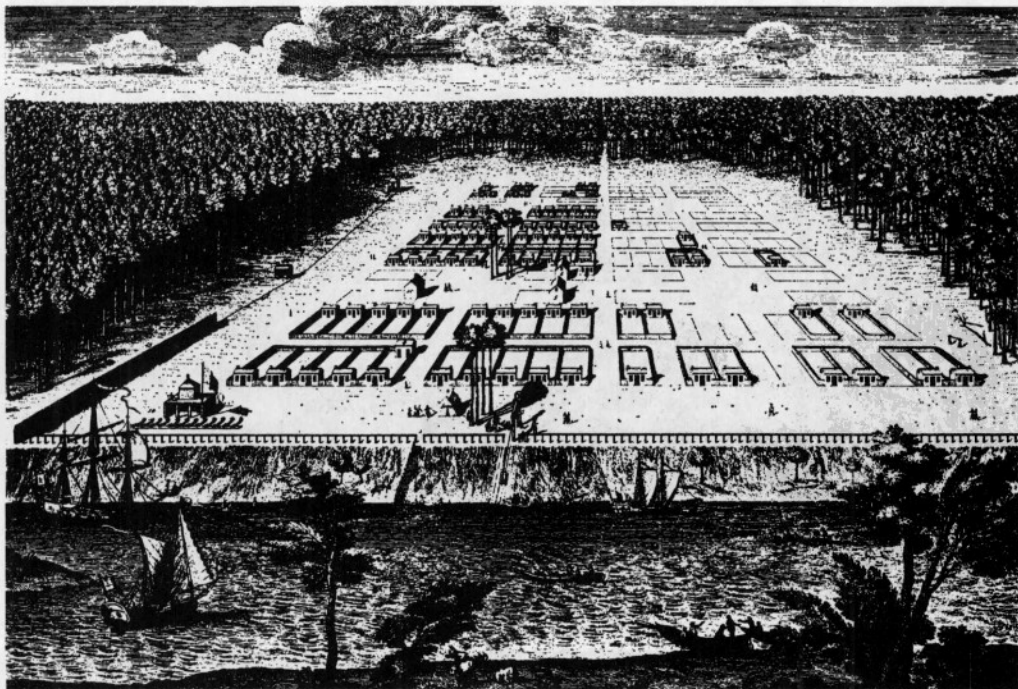
①在现有街区格局中，建筑的逐步改造和建设。

②引进新的路网形式，打破原有方格网的道路系统（就像奥斯曼为巴黎设计的斜向道路一样）。

③建立纪念性建筑物，以界定城市

图 2-11 佐治亚州萨凡纳近期建设表现图，1734 年

与典型功能主义格网系统的功能分区相反，萨凡纳的设计说明了格网系统如何融合和统一城市形态。在每个片区建设完成之后，各种不同功能被安排在公共开敞空间的周围。（参见图 3-22）



空间。

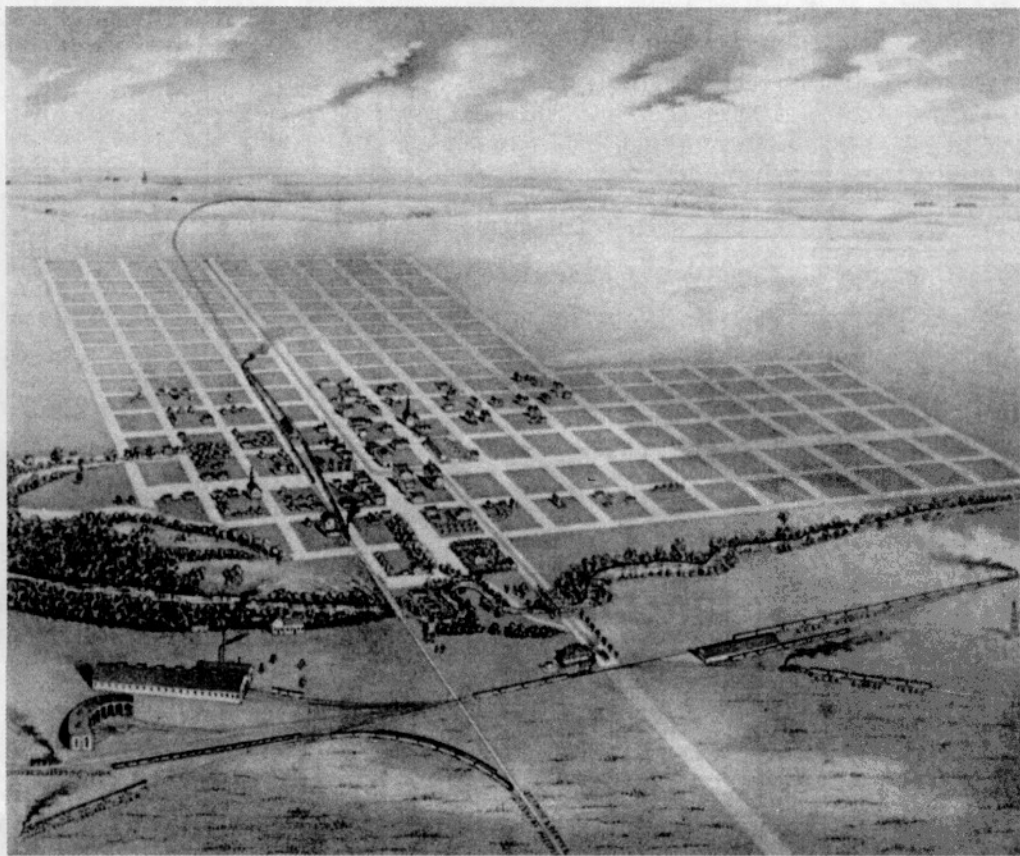
第一种方法的变化较小，且采用自然增长的方法，其他两种方法则更极端一些。通过不同解决方法的混合与置换使美国现代城市变成供人们使用的公共空间系统。

总的说来，美国城市的道路格网一直是一种机械的秩序，任由城市不顾地形地肆意规划（图 2-12），例如旧金山的山丘地形，就被覆加一个笔直街道的路网，看起

来就像大多数北美大草原一样。方格网道路比其他复杂的路网结构（如放射型、同心圆及斜线等）更受欢迎，原因是方形建筑造价更低、建造速度更快且更简便。

由于大规模采用方格网，这就注定了符合美国式生活的外部空间形态，较之欧洲历史上城市的密集性和多样性，几乎所有的美国城市皆有符合其经济生活准则的无限延伸的道路格网。事实上，美国大多

图 2-12 堪萨斯州的海林顿（Herrington），1887 年  
在美国西部地区，格网被作为自主开发的调整系统。这种统一形式鼓励分散零碎的开发，城市也就很难发展成类似传统欧洲城镇的紧凑、有机的形态。（图片提供：John Reps）



数城市不是能够融合人们不同生活的连贯空间，而只是满足经济自主的有序安排而已。从一开始，美国城市的典型空间格局就不反映公共空间作为群众集会和交往节点的概念。<sup>23</sup> 方格网无法界定出城市中心的不足之处，助长了空间结构的无等级和重复的概念。

## 评 论

最近的评论文章清楚地阐述了欧洲功能主义者的思想对单体建筑形式的影响。事实上，功能主义者的思想对整个外部公共空间环境也带来巨大的影响，并且导致了当今城市空间的问题。

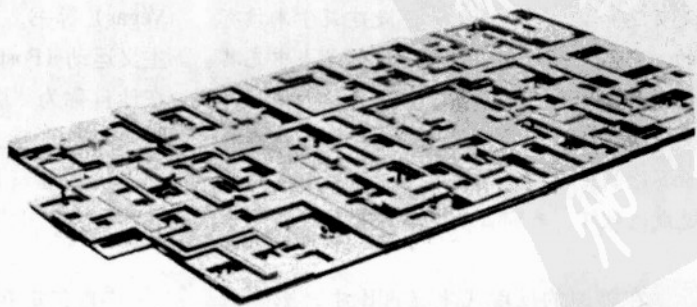
20 世纪 50 年代一批年轻的第二代欧洲现代主义者试图重新定义城市空间的基本原则和表现形式。艾利森·史密森 (Alison Smithson)、彼得·史密森 (Peter Smithson)、雅各布·巴凯马 (Jacob Bakema)、阿尔多·范艾克 (Aldo Van Eyck)、贾恩卡洛·德卡洛 (Giancarlo de Carlo) 及其他成员共同组成第十小组，通过定期会议和非正式宪章形式，

重申现代主义者在城市空间中无法满足人性需求和人类活动。正式出版的反映该团体哲理思想的《第十小组基本原理》(Team 10 Primer) 中，阐述了他们对场所定义的看法和与城市空间设计有关的反映原有社区文脉的原则 (图 2-13)。在他们的语汇中，“人文主义”是最重要的。

第十小组之后，一些建筑师团体纷纷检讨、批评功能主义的主观臆断。幸运的是欧洲不但强烈批判了现代主义美学观，还提出了一些新的建筑表现形式，其中最最近的一个运动是由意大利的阿尔多·罗西 (Aldo Rossi)、西班牙的里卡多·博菲尔 (Ricardo Bofill)、卢森堡的莱昂·克里尔 (Leon Krier) 和罗布·克里尔 (Rob Krier) 等人所领导的“理想主义” (Rationalism)。作为对功能主义的改革，理性主义强调对公共开放空间的关注胜于对个别建筑物的布置 (图 2-14)，理性主义从历史范例中汲取灵感，带着强烈的批判资本主义玷污建筑及城市空间的政治色彩。基于马克思主义意识形态的理性主义，旨在解决由功能主义和私人企业勾结所造成的空间失落的问题。

图 2-13 康迪利斯，若西克和伍兹设计的德国柏林自由大学，1964 年

柏林自由大学的创新计划是第十小组的人文哲学的空间表达，同时反映了城市文脉和用户的需求，并转变了现代主义的思路。该计划展现了一个由低层建筑围合的城市空间、庭院及人行道等几个层次组成的系统。(图片提供：Alison and Peter Smithson)



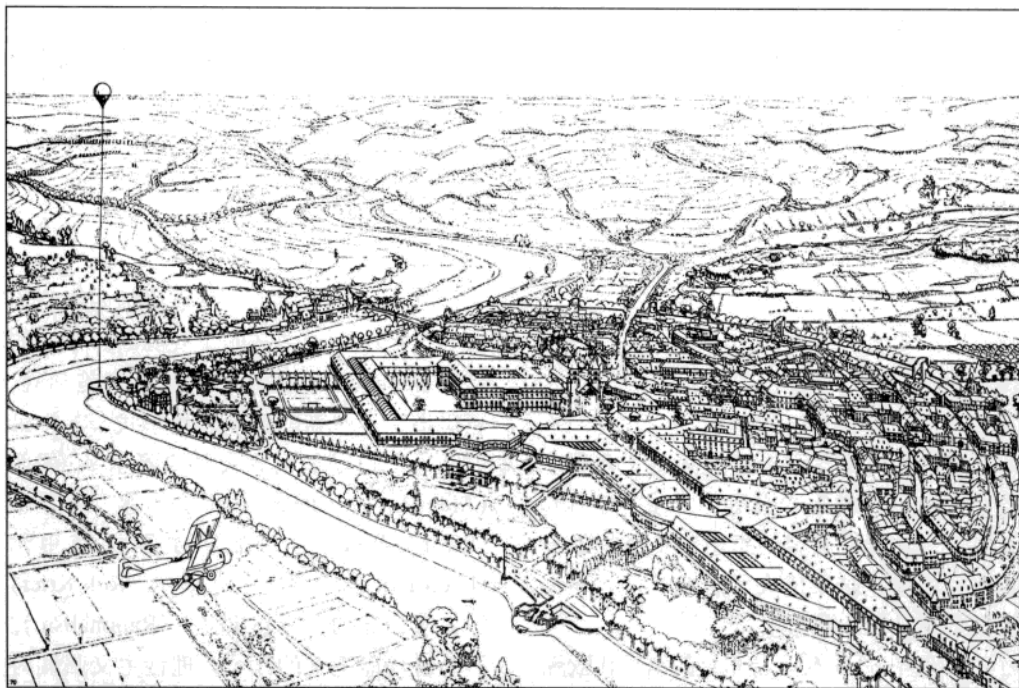


图 2-14 莱昂·克里尔设计的教堂扩建，德国埃希特纳赫，1969 年

克里尔在埃希特纳赫的设计中，增建了一条通往教堂的古典形式的林荫大道（由图的右下角到图中央），它重组了旧铁路用地的空间格局，并为村镇和滨水公园创造了一个新的空间边界。这个设计所采用的原则源自埃希特纳赫的社会、经济及历史文化。（图片提供：Leon Krier）

莱昂·克里尔是位天生的雄辩家，他的设计和文章反映了反现代主义的呼声。他声称：

“事实证明现代建筑的形体和象征意义是贫乏和空洞的，而这些不是建筑学本该有的，它只是一种包装，在一些例子当中充其量也只是一种包装艺术……经历欧洲城市历史中最黑暗、最具毁灭性的时期（包括两次世界大战）之后，面对建筑对城市及乡村所造成的破坏，我们必须反思其缘由。”<sup>24</sup>

在美国的反现代主义言论中，影响最

大的是罗伯特·文丘里（Robert Venturi）于 20 世纪 60 年代中期出版的《建筑的复杂性与矛盾性》（Complexity and Contradiction in Architecture），和 20 世纪 70 年代出版的《向拉斯韦加斯学习》（Learning from Las Vegas）等书。文丘里的著作拉开了后现代主义运动（Postmodern movement）的帷幕。在他自称为“谦和的声明”（事实上是这个时代最具影响力的声明之一）中，特别提到在现代建筑及城市主义中文脉和公共空间的缺失，并总结如下：

“具有复杂性和矛盾性的建筑对城市整



体具有一种特殊的责任——其原理必定在或隐含在整体之中，它必须具体表达内在整合的复杂性，而不只是外在的肤浅的罗列。”<sup>25</sup>

文丘里认识到现代运动所创造的大多数城市外部空间都是发散的，或是与外在环境完全隔绝的失落空间。依据文丘里的理论，围合的空间恰恰相反，它包括郊区及商业开发带环境在内的集体整合体。文丘里将现代运动中密斯·凡·德·罗的名言“少即是多”（less is more）重新解释为“少即是枯燥”（less is bore），即使强调日常生活和普通空间，也不应该忽视其文化的内涵。文丘里与大多数城市主义者的观点不同，因为他发现在商业开发带和郊区中出现了失落空间，而这恰是由设计师建构的美国社会的正面反映。虽然文丘里自己设计的作品与城市郊区日常开发的项目并无差异，一般设计师也不会特别关注这些地域，但他对空间理论和态度是非常学术的，是基于对历史范例的深入研究和总结之上的。文丘里的著作开启了人们质疑和反省建筑语言与城市设计理论的大门。其作品介绍参见第五章波士顿和华盛顿特区的案例研究（参见图 3-25、图 5-49、图 5-50）。

科林·罗（Colin Rowe）这位城市设计教育理论、评论的先驱，也研究了城市中建筑物孤立布置的问题，并把这种现象称为“城市质地的困境”（Predicament of texture）。<sup>26</sup> 罗所说的“质地”是指城市中街道、建筑物及开放空间的格局，也就是城市的“肌理”（fabric）。他提出了由建筑随意摆布及其对城市空间格局连续性的破坏而产生的困境。罗的城市设计研究基于城市几何形体和城市肌理的历史范例之上，

如罗马、佛罗伦萨和其他类似城镇，建筑被设计成相互连接的实体，以创造积极的城市空间（图 2-15）。

设计潮流已经重新回到正确的方向，但仍有许多工作亟待解决，尤其是在城市外部开放空间的界定和设计方面。就像克里斯蒂安·诺伯格-舒尔茨深情地写道：

“第二次世界大战之后，大多数的城市空间场所都发生了巨大的变化。在新城和现有城市中……传统上体现城市人居环境的品质被破坏或被永远抛弃……其结果是城市中的节点（nodes）、路径（paths）和片区（districts）丧失了特征，城市的整体形象也荡然无存。伴随着传统城市结构的丧失，城市景观失去了作为整体延伸的作用，只是人工要素复杂系统中的剩余部分而已。”<sup>27</sup>

## 空间表现

回顾以往的发展，我们不禁反问，“我们为此付出了多少代价？”未曾受现代化影响的城市是否比现代化城市好？现在是关注这个问题的最佳时机。正如前文所述，建筑师们正在重新评价现代主义运动背后的假设，经济形势缓和了大量兴建新住宅及城市发展的压力，规划师和投资者也再度将城市中心区更新视为可以再开发利用的资源。

在本章中我们讨论了有关功能主义美学和现代城市意识形态的几个问题。由于忽视地方历史传统及需求，现代建筑在对人性的态度、形式的过分简化和空间的开敞等方面，有意背离历史。在国际式的口

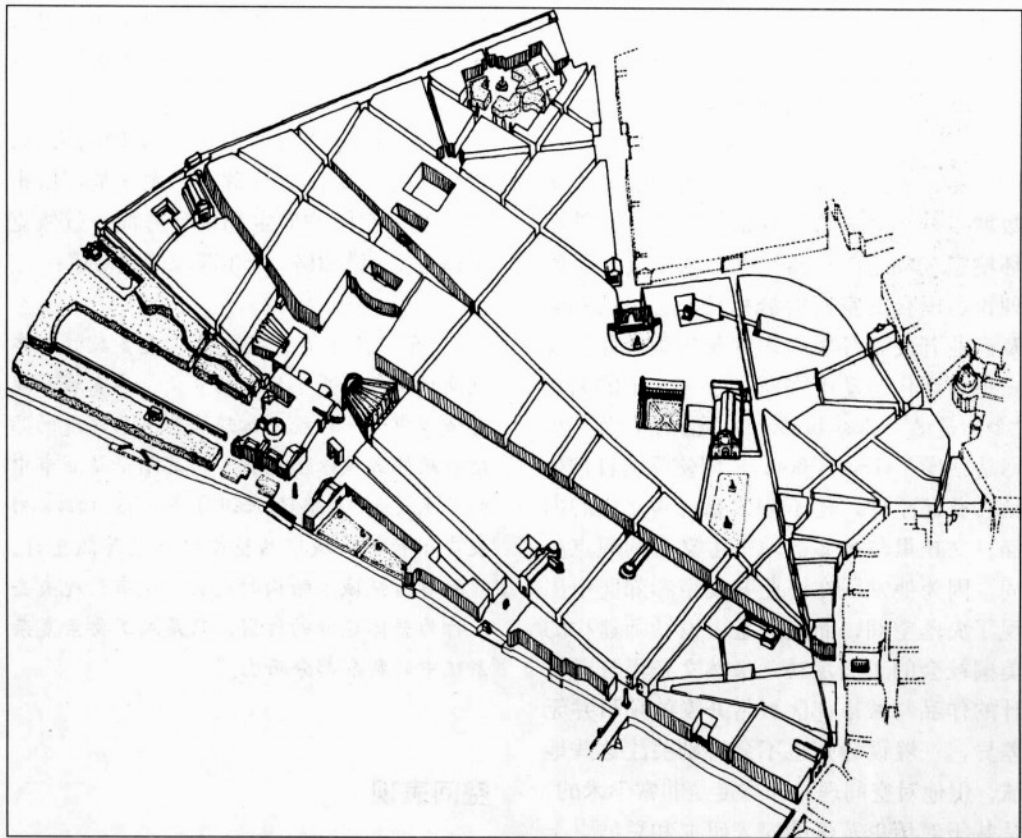


图 2-15 科林·罗的康奈尔工作室设计的意大利佛罗伦萨普拉托新广场 (New Quarter Del Prato), 1980 年。科林·罗特别研究了罗马和佛罗伦萨的传统城市空间, 以了解成功的城市空间形态内在的价值及其表现形式。他强调把单体建筑融入更大的城市肌理中, 以及建筑连片覆盖的重要性和强有力的几何图形的有效性。(图片提供: Department of Architecture Cornell University)

号下, 柯布西耶、格罗皮乌斯和国际现代建筑协会等社会主义乌托邦, 唱着高调, 推崇技术至上, 在全球范围内建立一种强加于人的新秩序, 但基本上这些都是反城市的做法。

正如弗朗索瓦·巴尔 (Francois Barre) 在“追求风雅”(The Desire for Urbanity) 一文中写道:

“现代主义运动的奠基人蛮横地铲除城市固有的风雅, 但同时又希望该运动成为新纪元的开始和人类工业文明的进程。然而风雅伴随城市而生, 与城市历史一脉相承, 它延续城市历史, 并构建城市文脉。”<sup>28</sup>

但并非只有功能主义意识形态造成了当代城市的失落空间, 希望通过反城市来达到净化社会的理念, 如花园城市、新城

运动和郊区化等，也是促使人们放弃城市中心区的重要原因。20世纪60年代的城市更新计划清楚地说明了这种“社会净化”的想法，即城市内部的痼疾与问题惟有通过推倒重来、彻底改造的方法才能解决。城市用地区划条例将历史上融于城市整体生活中的功能予以分解隔离，摧毁了城市的整体性。加上机动车需求的急速增加，更推动了郊区化蔓延的趋势和城市流动性的增强。另外建筑高层化成为公众追捧的现代化象征，致使城市不再是空间的整合，而成为高层塔楼争奇斗艳的场所。

### 现代城市街道和广场：建筑高层化的威胁

现代美国城市的街道和广场很难创造令人满意的整体空间结构，也难以适应容纳传统街道所拥有的那种丰富多彩的城市活动。困扰之一恰恰来自城市建筑高层化的趋势，而功能主义认为这个趋势是解决现代城市空间问题时最现实的考虑。除了像圣伊利亚（Saint Elia）在1914年提出的未来城市高层建筑化等少数几个例子外，欧洲城市空间的传统特质都由规则的城市格局中的水平街区组成，在规定的屋檐线之上仅设少数戏剧性的变化。偶尔耸立的教堂尖塔作为城市水平体量的垂直对比，在城市低平空间形态中，表露出政治与宗教在城市社会中所扮演的重要角色。意大利山城圣吉米利亚诺充分显露了这种城市中高低对比的趣味，高耸的尖塔使这座中世纪古城仿佛冲入云霄。不幸的是，这种传统的城市低平空间格局在现代欧洲城市中正在被逐渐摒弃。

约在一个世纪前，由路易斯·沙利文

（Louis Sullivan）、丹尼尔·伯纳姆（Daniel Burnham）和约翰·鲁特（John Root）等领导的芝加哥学派（Chicago School），在美国现代塔楼建筑中引入了钢结构新技术并配合电梯的使用，使建筑得以不断增高。而20世纪20年代初期，休斯·费里斯（Hugh Ferriss）在他的炭画中，就已经捕捉到了山城圣吉米利亚诺的尖塔所表现出的激昂，并揭示了新技术所给予建筑师和营造商们的那种权威和征服欲望。另外摩天大楼也满足了私营企业攫取额外建筑面积的欲望，并作为在市场自由竞争中成功的一种象征。

今天除了华盛顿特区运用严格的建筑高度管制以保持其低平空间形态外，其他典型的美国城市中心区，无不全力往上空发展。问题是，在一个由垂直实体和作为其背景的形状各异的城市空间所组成的城市空间形态中，如何保持街道和广场应有的延续方向感和封闭性。雷蒙德·胡德（Raymond Hood）在1927年出版的《高楼之都》（City of Towers）一书中，就曾提出这个问题（图2-16、图2-17），并分析比较了同一城市片区中，低平街区和高层街区的两种不同空间形态。胡德假设，如果建筑面积和街区面积之间的比例不变，建筑越高，其采光、通风和交通等方面所需空间就越大，因此为追求建筑面积便会使建筑高度增加，使建筑的占地面积减小。营造商为了追求更多的建筑面积，建筑就只好变得更细长，最后城市就变成由失落空间围绕的随意布置的高层建筑所构成的竖向空间。

在高楼林立的城市中要保持街道空间的整体性，唯一的方法就是从高层建筑到低层建筑之间作出清晰的空间转换。事

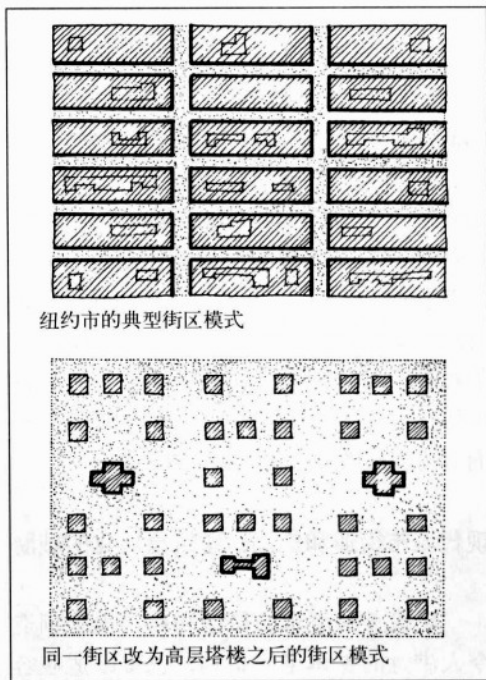
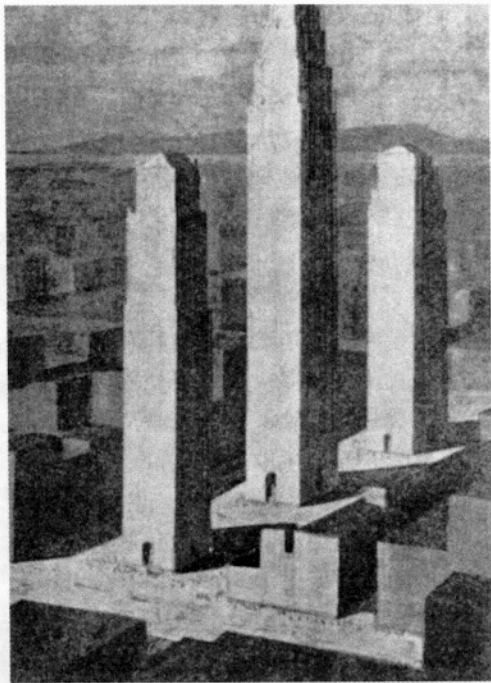


图 2-16、图 2-17 雷蒙德·胡德设计的高楼之都，1927 年在高楼林立的城市中，街道层面上的密度必然大大降低，接踵而来的问题就是该如何保留其方向上的连续性和足够的围合感。（根据 Rem Koolhaas 的设计绘制）

实上，同一个城市空间中可以包含这两种不同的建筑形态，低平的建筑形态对应街道的公共活动，而后退的高层建筑形态部

分，则配合私人利益往城市上空发展的需求。其实这不是城市设计的主要突破，早在 1891 年路易斯·沙利文在摩天大楼后退

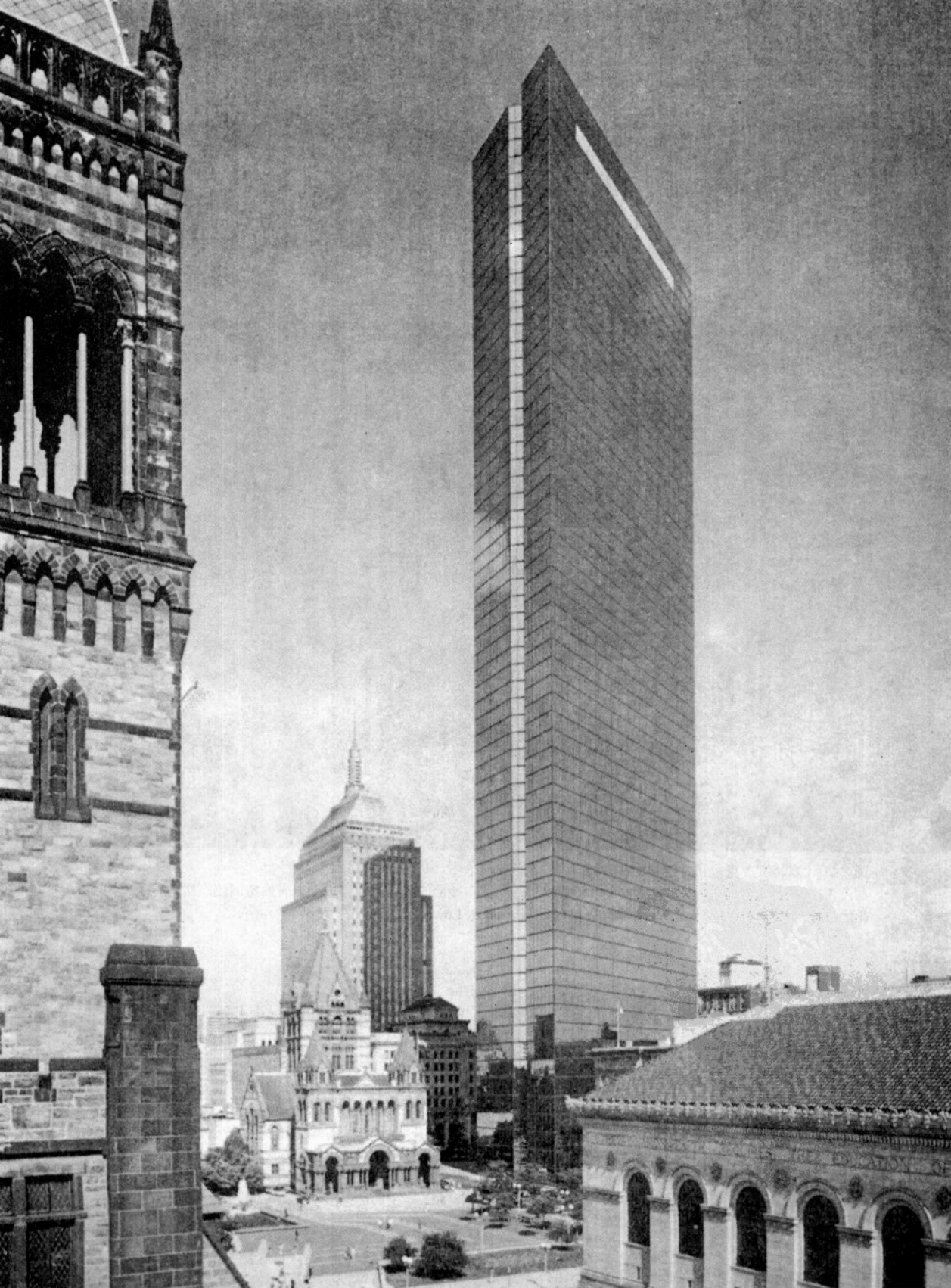


图 2-18 路易斯·沙利文的摩天大楼后退处理的构想，1891 年

正如约 100 年前沙利文所认识到的那样，当高楼大厦成为主要的城市形态时，维持街道的整体性的低层和高层之间的转换是必须的。

图 2-19 贝聿铭事务所设计的约翰·汉考克大楼，马萨诸塞州波士顿，1973 年

远看精致的汉考克大楼，就其与街道空间过渡而言，却并不成功（参见图 1-4），由于缺乏过渡，建筑消失在地面，与周围的公共空间毫无关联。（摄影：Gorchev and Gorcher）



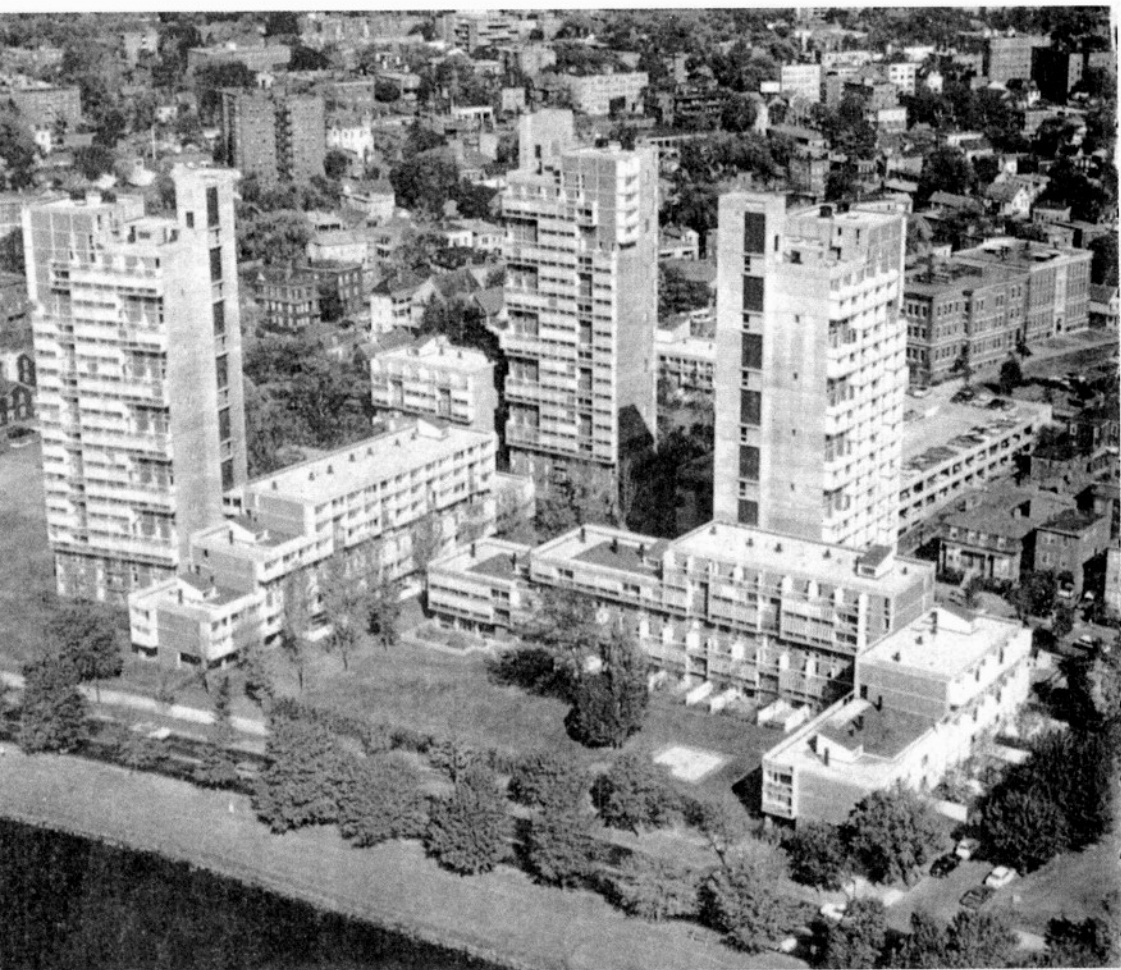


图 2-20 塞特、杰克逊和古尔利设计的皮博迪住宅，哈佛大学，1964 年  
与汉考克大楼一样，远望皮博迪住宅令人印象深刻，而其与地面的结合也相当成功，转换空间使高楼具有了人性化的尺度，并形成了街道和广场的网络。（摄影：Laurence R.Lowry）

的处理手法中，已提出了类似的想法（图 2-18）。纽约曼哈顿地区很多已有的高层建筑物，多多少少也遵循这种理念，以争取最大的日照和视野。出于某种原因，当代设计师难以在他们的建筑设计中沿用这种设计手法。波士顿的汉考克大楼（Hancock

Tower）就是这样的一个例子（图 2-19），在稍后讨论科普力广场（Copley Square）时再一并说明。远看精致的汉考克大楼，就其与街道空间的过渡而言并不成功，由于缺乏与相邻公共空间环境的过渡，致使建筑狭长而垂直的形态在街面突然消失，大

楼底层的入口广场变成了失落空间。相对而言，乔斯·卢斯·塞特 (Jose Lluís Sert) 设计的位于马萨诸塞州坎布里奇的皮保得住宅 (Peabody Terrace) (图 2-20)，远远望过去也颇为精致，在其接近地面的部分，专门作了形态过渡和空间转换的处理，建筑师对街道和广场做了配合建筑物的精心处理。步行穿梭在外部空间和沿查尔斯河远眺该建筑群时，同样都令人感到愉悦。

在高楼耸立的城市中，要创造成功的街道，必须区分建筑的不同层面，以塑造地面层公共空间的延续性，并将其与往上层空间自由发展的建筑区分出来。建筑容积率这一法定密度控制指标，在大多数城市中控制着基地面积和建筑物面积之间的

关系，也控制着建筑的尺度和体量。在容积率的控制指标内，建筑可以扩大其裙房的占地面积，使街道和广场更符合人性尺度，至于上层建筑物则应后退兴建。20 世纪 60 年代初在斯德哥尔摩兴建的赫托特城 (Hötorget)，就是采用这种设计方式的成功典范 (图 2-21、图 2-22)，各层线形空间容纳多种街道活动，并作为旧海伊市场 (Old Hay Market) 和塞格特格 (Sergels Torg) 之间的办公、零售商业和交通的活动连接。

### 商业街

另一种忽视城市空间的表现也反映在对小城镇主要商业街的处理上。美国小城

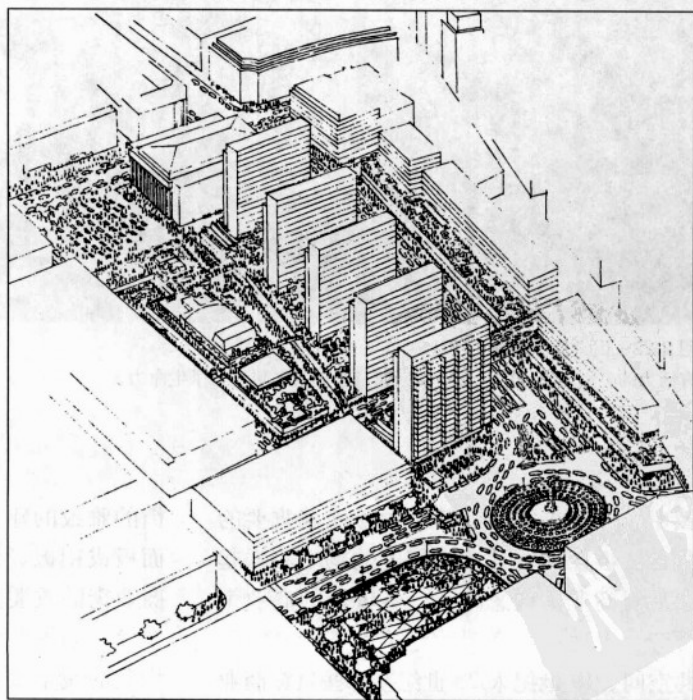


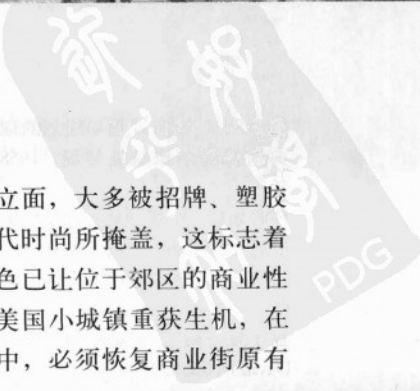
图 2-21 城市规划局规划的瑞典斯德哥尔摩赫托特城，1958 年  
该规划是一个成功展示如何将街道的公共活动与办公室的私人活动融合为一体的案例。街道和高楼之间的过渡层面由购物连廊、餐厅及开敞空间构成。(绘图：David Hellden)



图 2-22 街道层面的赫托特城  
有活力的、组织良好的社交空间给建筑楼群的底层注入了生命力。

镇中的商业街在商业活动中扮演着重要的角色，但在城市外围的郊区购物中心兴起之后，商业街被忽略了，各城镇的商业街两旁，出现一些空置的建筑和不确定的公共空间。19 世纪末 20 世纪初那些贯穿商业

街的雅致的建筑立面，大多被招牌、塑胶面板或铝板等现代时尚所掩盖，这标志着商业街的重要角色已让位于郊区的商业性开发。如果要使美国小城镇重获生机，在均质的城市景观中，必须恢复商业街原有





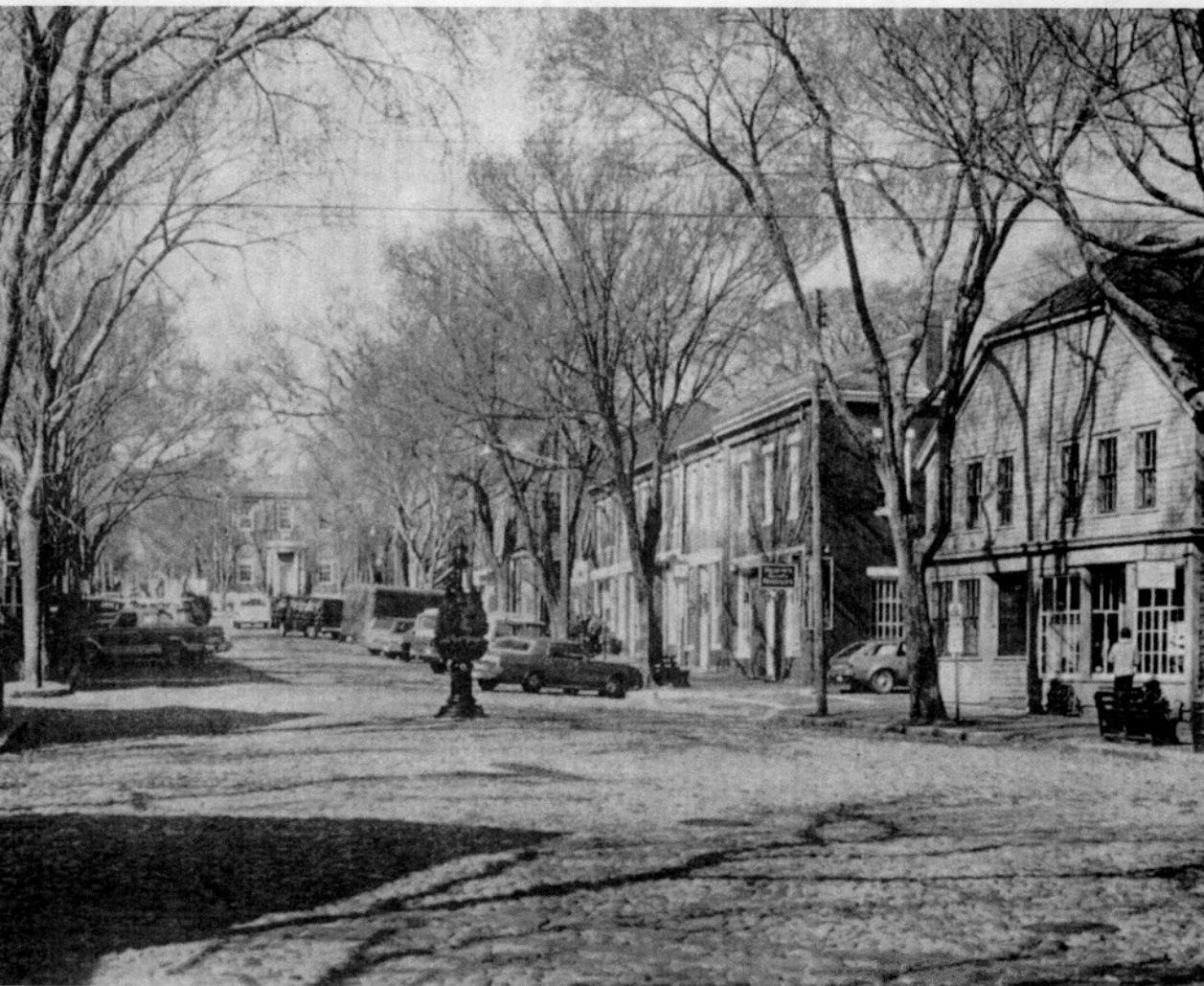


图 2-23 马萨诸塞州楠塔基特的大街

从多方面来说，楠塔基特的乡村大街是美国式公共空间的理想典范。受杰斐逊（Jefferson）的城市和景观同等重要的影响（参见图 3-38），被树木包围的公共中心“集聚”了周围的私密活动。重组这样独特的美国式空间很重要。

的空间形态。以往商业街作为保持生活品质的空间体验，是社区生活的焦点，各式各样的商业活动和就近服务住宅区的特点，使商业街成为社区空间和社会交往的中心。这些显著特征，包括反映美国历史的特殊

空间和风格（就像在南塔克镇（Nantucket Village）所见的那样，图 2-23），必须在未来城市空间形态中得以体现。



## 下沉广场和室内购物中心

近年来影响公共空间品质的因素还包括下沉广场和室内购物中心。可以这样说，除了少数特例外，大多数的下沉广场和室内购物中心都对街道活动的分布和规模造成严重的负面影响。以下沉广场为例，无论是纽约百老汇1633号（参见图1-13），还是波士顿的科普力广场（参见图3-24），问题都在于其无视现有街道环境的形态和布局。除非像洛克菲勒广场（Rockefeller Plaza）（图2-24）或华盛顿特区的潘兴公园（Pershing Park）（参见图5-51）那样，成为能吸引公共活动的舞台。下沉广场违反城市形态的自然结构，难以成为有活力、受欢迎的场所，只不过是地面下的一个大窟窿而已，毫无生机且难于维系。

室内购物中心的兴起，也夺走了街道的活动和经济活力。室内购物中心可以颇具吸引力且是个舒适的购物环境，但却与世界上著名城市的购物习惯和城市形态冲突。意大利米兰的加莱里·维托里奥·埃马努埃莱（Galleria Vittorio Emanuele）和波士顿的昆西市场（Quincy Market）是城市市场的两个特殊例子（图2-25），它们虽与街道空间分离，但其功能却与传统的聚集各种活动的场所没有两样。米兰的加莱里“保持并强化了城市现有的格网形式，并连接大教堂（Duomo）和拉斯卡拉歌剧院（La Scala

图2-24 洛克菲勒广场，纽约

下沉式广场通常无法很好地发挥作用，而洛克菲勒广场却是个例外。它成功的原因可能要归功于其所在的地理位置以及它作为一个固定的“观看路人”（people watching）的场所。（照片提供：Rockefeller Center, Inc., Impact Photo）

Opera House）等两个现存的重要场所。”<sup>29</sup> 昆西市场的线形布局同样将波士顿的城市核心区延伸至滨水地带，位于昆西市场三栋条形建筑之间的外部空间，整合而非分割了建筑群内外商业和娱乐活动的场所。对现今的波士顿而言，幸好昆西市场的空间形态源自城市原有的市场和街道观念，可以成为复兴及配合新商业需求的理想结构。当代设计师如要创造良好的城市形态，米兰和波士顿是重要的参考范例。

相对于这两个成功的例子而言，底特律文艺复兴中心（Renaissance Center）的封闭购物街是个反面的教材（图2-26）。被称为瑞先（Ren Cen）的建筑群内部装修非常华丽，外观也极具变化，但建筑形体与周围的城市环境格格不入。就像达拉丽丝·唐克佛特（Daralice Donkervoet）在其“都市购物室内化”（Malling of the Metropolis）一文中所批评的那样，城市室内购物中心是“排外、趋同和极其平庸的”，并且指出这种只重视内部的做法使“环境完全被控制，将室内环境与室外‘无关’的城市空间元素完全隔绝。”她还认为：

“当代的城市室内购物中心是强加于人和反城市的，破坏了沿街尺度和城市格网系统的完整性。其主要出入口与街道的简单联系，以及将街道置于室内、破坏城市肌理连续性的做法，与联系洛克菲勒中心的错综复杂截然不同。”<sup>30</sup>

在底特律，设计师将各种机械设备纳入具有堡垒式墙体的室内综合体，在这座经历困难和危机的工业城市中，创造出狂妄和恐怖的建筑。对步行者而言，通往瑞

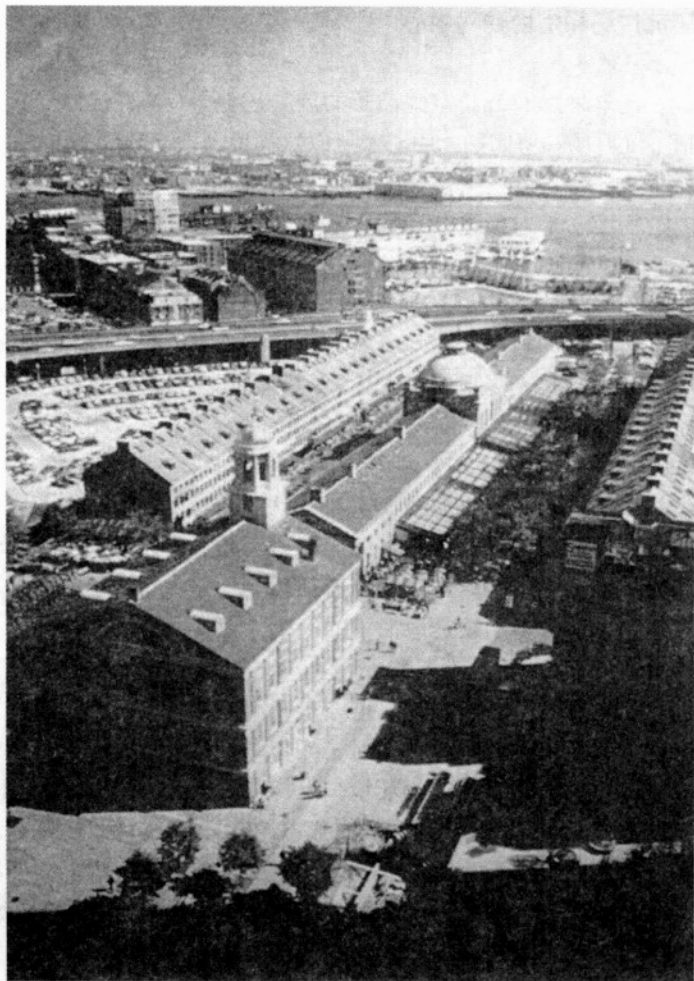


图 2-25 本杰明·汤姆森事务所设计的昆西市场改造，马萨诸塞州波士顿

在这个重要的建筑复兴计划中，过去的市场用途成功地得到了复苏。虽然孤立于波士顿的街道系统之外，该市场作为零售中心和社交聚会场所来说却都很成功。（照片提供：Boston Redevelopment Authority）

先建筑群及对岸滨水地区的道路，即使未被完全封闭，也受到许多限制。这种建筑风格更适合在佛罗里达或加利福尼亚州，而不是在密歇根州的底特律市。此外原计划所希望的促进市中心经济复苏的想法，最后也未实现。

另一个例子是加拿大多伦多市的伊顿

中心（Eaton Centre）（图 2-27），该项目希望重现百年前由帕克斯顿（Paxton）设计的伦敦水晶宫（Crystal Palace）那样的明快空间，其室内设计几乎完全是莫斯科古姆百货公司（Gum Department Store）的翻版（参见图 6-6），以玻璃封闭的室内空间极其华丽宏伟，但与文艺复兴中心不同之处是，



图 2-26 文艺复兴中心，密歇根州底特律市  
停车场及其机械装置是文艺复兴中心和底特律市中心区之间的一道无法穿越的障碍，整个建筑街区阻断了通往河岸的人行通道。

设计师在建筑的外围配置小规模零售店铺，以呼应杨街 (Yonge Street) 原有的空间风貌，并以此新的街道界面维系城市格网系统的连续性。伊顿中心兴建之后，杨街对面的零售店铺虽有所变化，但多数传统商店仍可生存，外部街道生活的多样性与内部有系统管理的现代都市商业模式之间，显然

有着明显的差异。伊顿中心不但没有扼杀街道活动，反而导入了更丰富的活动。

### 花园城市、郊区和新城

建筑尺度和建筑密度的变化、对城镇商业街的忽视和对下沉式广场及室内购物

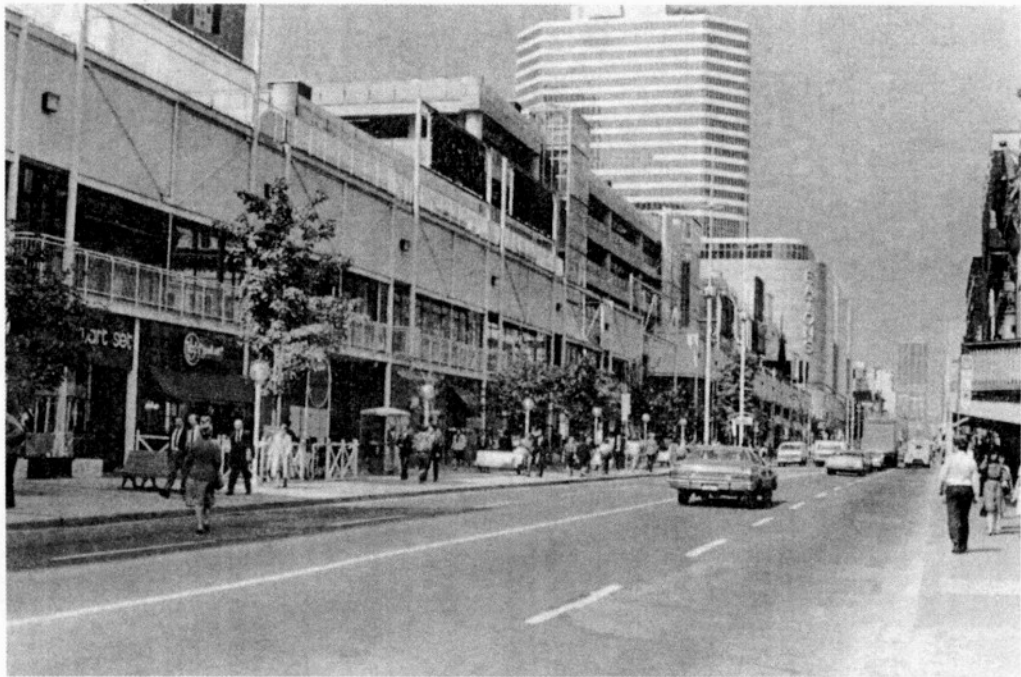


图 2-27 蔡德勒事务所设计的沿着杨街的伊顿中心，1979 年

伊顿中心沿着杨街的新墙面，试图保持城市格网的连续性并将中心内部的活动引导到街道上。为了保持杨街的城市品质，还设计了小尺度的商店。

中心的热衷等，致使人们不再把城市当作他们的生活环境。

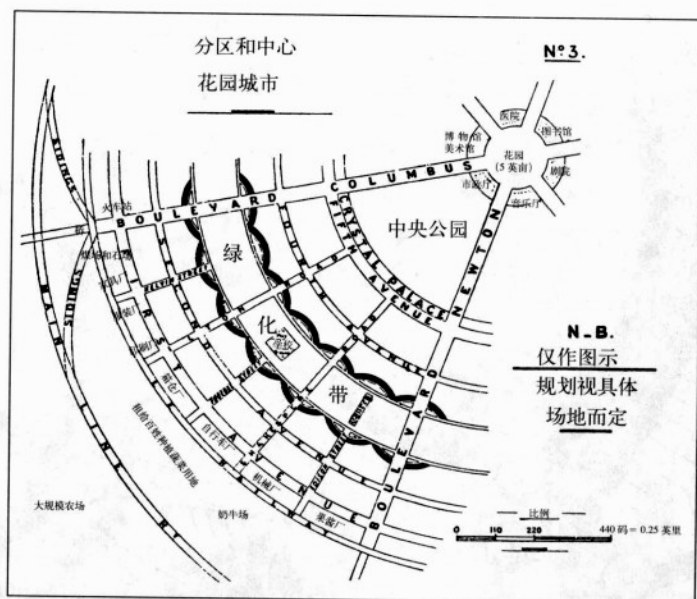
功能主义的标准价值观深深影响了 19 世纪末到 20 世纪中的其他城市运动，包括埃比尼泽·霍华德 (Ebenezer Howard) 的花园城市 (Garden City) 构想、欧洲及美国的新城 (New Towns) 运动和体现美国梦想的城市郊区生活等。现代主义运动的建筑大师，炮制出野心勃勃的乌托邦式的规划，对人类需求及情感做出偏执的假设。柯布西耶的光辉城市、圣伊利亚的新都市 (Citta Nuova) 和巴克明斯特·富勒 (Buckminster Fuller) 的动态世界 (Dymaxion World) 等，都是根据明确的标准，预测并引导人们迈

入未来乌托邦社会的一些例子。就许多方面而言，这些设想相当成功，但我们越来越认识到这些标准的局限性。整个世纪以来，我们以高昂的代价慢慢地了解到：规划师在乌托邦式的规划中维持城市生机的努力，总是以失败告终。越战期间美国军官有句名言：“为了解放这个村庄，我们必须先摧毁它”，这正是他们的墓志铭。<sup>31</sup>

从另一个相关观点而言，霍华德、克拉伦斯·斯坦 (Clarence Stein) 及亨利·赖特 (Henry Wright) 等所倡导的反都市乌托邦主义及其城市郊区发展的主张，也对现代城市形态造成巨大的冲击。早在 1898 年出版的霍华德里程碑式的《明日的花园城

图 2-28 霍华德的花园城市示意图, 1898 年

另一个针对后工业时代的城市衰败和高密度的回应, 是 19 世纪 90 年代埃比尼泽·霍华德提出的花园城市理论。霍华德的理想是建立一个有尺度控制的城镇, 城镇周围有农田环绕, 内部有界定明确的开敞空间。在这种自给自足的社区中, 能同时得到城市和乡村的益处。(引自: Howard, Garden Cities; 图片提供: MIT Press)



市》(Garden Cities of Tomorrow) 一书, 揭开了花园城市及现代新城运动的序幕, 正如刘易斯·芒福德 (Lewis Mumford) 所说, “该书对现代城市规划的影响比任何其他一本书都大, 甚至改变了城市规划的目标。”<sup>32</sup> 霍华德的花园城市构想源自于融合城市和乡村特质为一体的想法 (图 2-28), 他的目标是通过一个理想的城市规划, 使城市和乡村这两种极端不同的环境和谐共存, 霍华德的“城-乡磁体”由 1000 英亩的城市用地及其周围 5000 英亩的农田所共同组成, 并支持 32000 的人口规模。同心放射状的规划方案以城市公园为中心, 一系列景致优美的林荫大道和城市道路连通整个区域, 工厂环绕在“城市用地”外围, 再往外则是“农业用地”, 花园城市坐落在城际铁路系统附近。根据社会主义的一些理念, 霍华德对花园城市的财务及行政管理作了深

入研究。20 世纪欧美各国的新城开发, 多少都受到霍华德的乌托邦理念影响。1905 年英格兰的莱奇沃斯 (Letchworth) 和 1922 年英格兰的韦林 (Welwyn) 花园城市, 就是完美的两个例子 (图 2-29)。

20 世纪初期, 许多规划师随即采用了霍华德提出的公园化城市和柔性空间化等构想, 也包括美国的克拉伦斯·斯坦和亨利·赖特。斯坦和赖特在许多重要的规划方案中均采用了霍华德的设计原则, 如 1924 年纽约市皇后区阳光花园新城 (Sunnyside Garden) 的空间模式, 是在纽约市的城市格网系统之中, 融入城-乡磁体的概念 (图 2-30), 同样的例子还有 1929 年新泽西州的雷特朋 (Radburn) 郊区开发规划。在斯坦和赖特设计的社区中, 公园绿地成为连续绿化带的主干, 与以往狭长的矩形街坊不同, 超大居住街区拥有容纳开放空间的足够用地规模, 路

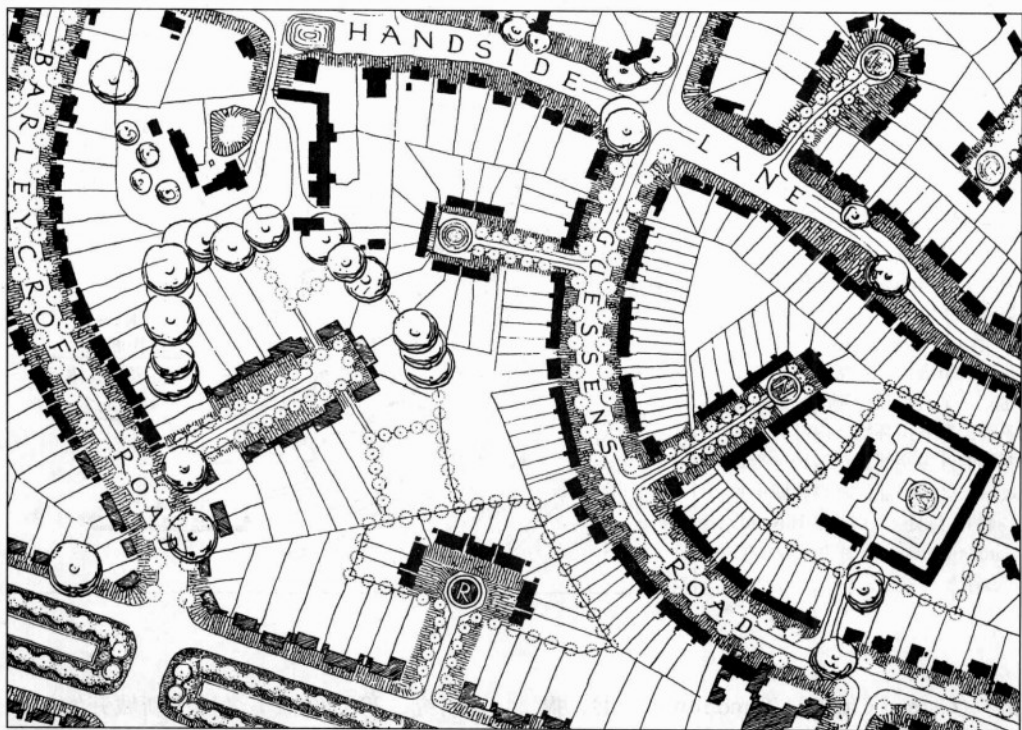


图 2-29 英国的韦林花园城市，1920～1926 年

霍华德的观点深刻地影响了 20 世纪无数的新城和郊区开发。韦林花园城市是完全按照霍华德的理想规划的，它包含了设计完善的社区空间和主要服务设施的公共景观。建筑沿街道、绿化及城镇广场布置，产生了界定社区景观的明显界线。（设计：Louis De Soissons）

网也采用特殊的方法设计，根据道路的不同功能，划分道路等级，包括专用道、次干道、主干道、公路和林荫道等，人行道与机动车道以高架桥或地下通道形式分离。他们处理房屋朝向的手法也和以往不同，他们将卧室和起居室朝向花园，其他房间则面向道路。斯坦和赖特的设计影响值得一提，如 1951 年芒福德所写的那样：

“和奥姆斯特德 (Olmsted) 一样，斯坦和赖特将美学视为环境规划中不可或缺的

一种需要，建筑的秩序、符合人性的尺度、花草树木和被低密度建筑所环绕的公共绿地，都是美学的表现。”<sup>33</sup>

有趣的是虽然斯坦和赖特的设计与奥姆斯特德的方案不尽相同，但芒福德认为他们的某些观念是一致的。弗雷德里克·劳·奥姆斯特德 (Frederick Law Olmsted) 在美国的主要规划作品的产生年代与霍华德在英国提出花园城市概念的时间相差不多。虽然并无记载表明奥姆斯特德和霍华德曾有



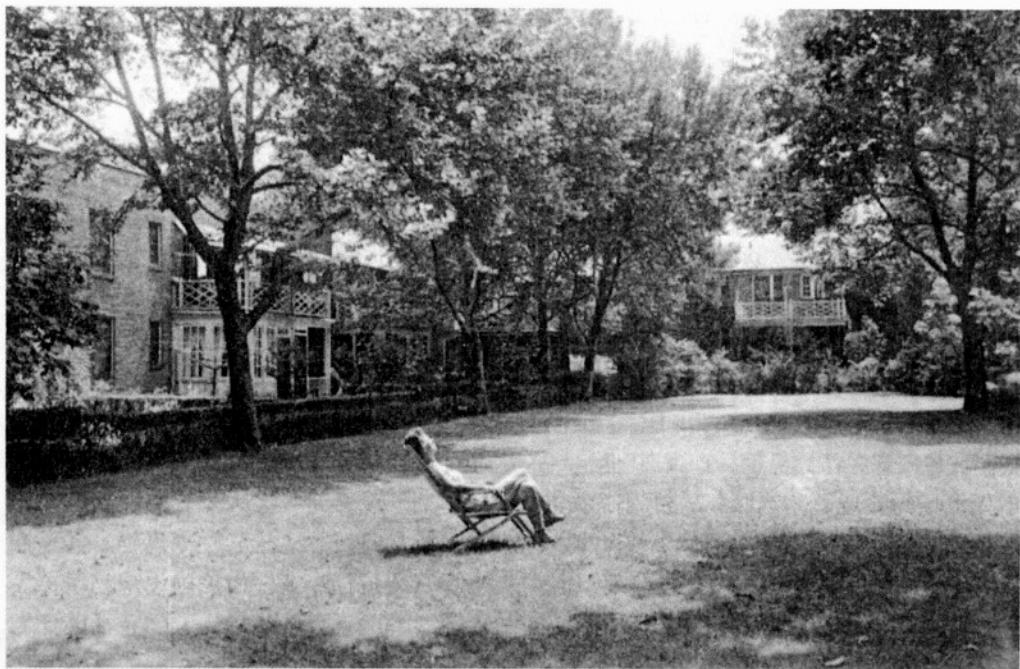


图 2-30 克拉伦斯·斯坦和亨利·赖特设计的纽约皇后区阳光花园新城，1926 年也有试图将公共开敞空间和现有的城市环境相融合的例子。在阳光花园新城，斯坦和赖特将住宅围绕着开敞绿地空间布置，并保留了住宅面向街道的传统做法。（摄影：Gottscho-Schleisuer, Inc.）

往来，但他们的理念却惊人的相似。奥姆斯特德和霍华德一样，抱持城乡融合的观念，并规划设计了作为美国第一个郊区开发项目的芝加哥滨河社区（Riverside Chicago）。19 世纪末到 20 世纪初几个成功的有关构建公共空间的作品之中，奥姆斯特德将美国的城市邻里、城市片区和失落空间，转化为具有吸引力的公园、林荫大道和公众散步休息的场所，他将英国乡村的浪漫景观带入美国的城市之中，以舒缓当地过分拥挤的环境，提供人们摆脱僵化的人造环境的田园场所。奥姆斯特德设计的公共空间与更大的城市空间肌理融为一

体，也被认为是实现社会改革的途径。他在纽约、波士顿和芝加哥等地所做的规划，均致力于改善城市居民的生活环境，也代表了美国一些最著名的公共空间改造计划的理念（参见图 3-35）。

在花园城市运动先驱的大力倡导之下，加上 20 世纪 30 年代末罗斯福总统推行的新政，美国城市郊区化现象呈现迅速蔓延的趋势。开发商从第一部联邦资助的美国住宅法案中获得可观的利益，拥有美国式梦想的购房者憧憬拥有自家后院和清新空气的独栋住宅。二战之后，城市郊区开发在全国蓬勃开展，与斯坦和赖特的理念不

同，类似莱维敦 (Levittown) 新城的项目层出不穷 (图 2-31)，它们在短期内形成，均具有类似的空间特征，如尽可能低的建筑密度、尽可能多的街道、庭院和人行道等开放空间的用地，甚至还包含公园，这是对公共环境的空间意义的极大藐视和对私密空间的过度尊重。20 世纪初所倡导的融合各种不同社会价值和城市乡村景观的设计原则似乎都已过时。

从 1945 ~ 1965 年的 20 年间，随着市中心的重要性降低、利用不足和环境恶化，全国城市向郊区持续蔓延。直到 20 世纪 60 年代中期约翰逊总统当政，才针对“城市困境”采取措施，提出新社区计划 (New Community Program) 并付诸实施。他认为美国至少需要有 20 个人口规模超过 20 万

人的新城市，正确引导城市郊区化和解决城市拥挤。这些措施表现为城中新镇 (New Towns-in-Town)、城市拓展新区 (urban-expansion districts) 和建设自我完善 (self-contained) 的新城等。当时由私人投资开发的分别位于马里兰州的哥伦比亚和弗吉尼亚州的雷斯顿的两座新城 (图 2-32)，均试图重现在郊区化过程中被遗忘的霍华德新城的理念，哥伦比亚和雷斯顿两镇有意“创造一个适合人类健康发展的社会和物质环境”。<sup>34</sup>

在巨型建筑时代与新社会主张之间的转型期，对于新社区规划和建设的狂热迅速兴起，并在各建筑学院中蔓延，甚至产生了行为设计专业。由美国住房和城市发展部 (HUD) 资助的哈佛大学新社区计划

图 2-31 宾夕法尼亚州莱维敦市的航拍图，1952 ~ 1958 年

第二次世界大战之后，随着郊区化的快速发展，早期改革家的社会理想主义和花园城市的倡导者都销声匿迹了，在美国到处可见像莱维敦的这种空间环境，以牺牲公共绿化空间为代价换取更多的私密空间。(照片提供：William J.Levitt, Inc.)



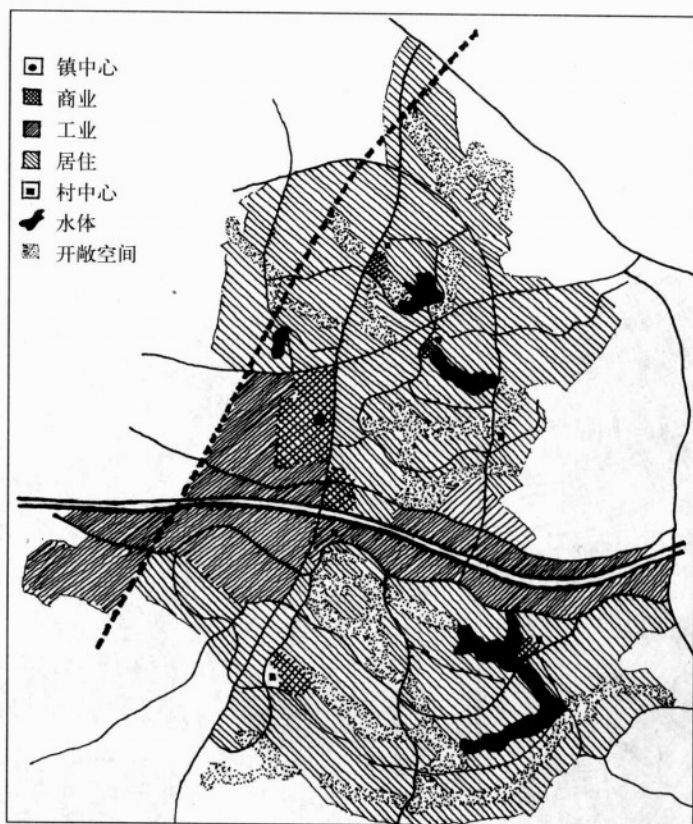


图 2-32 投资开发商罗伯特·E·西蒙的弗吉尼亚州雷斯顿新镇, 1962 年

20 世纪 60 年代, 有几项试图重新实现霍华德构想的案例。弗吉尼亚州的雷斯顿新镇和马里兰州的哥伦比亚新镇是其中最著名的案例。公共开敞空间成为了社区的组织中心。然而, 这些新城镇未能创造足够的经济实力成为一个自给自足和拥有不同收入阶层的社区。

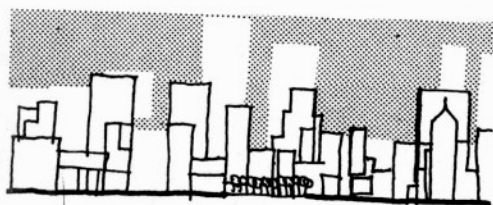
和明尼苏达大学试验城市计划(Experimental City)等多数研究项目, 反映了极端乌托邦和理想主义与极端现实主义等不同哲学思想的不寻常结合。1968 年由包括乔斯·卢斯·塞特、耶日·索尔坦 (Jerzy Soltan) 及威廉·冯莫尔特克 (Wilhelm Von Moltke) 等欧洲建筑师组成的著名小组主持完成了为期一年且内容广泛的哈佛大学研究项目, 希望统合社会乌托邦的种种不同理想 (图 2-33)。他们宣称城市中心区由于其空间拥挤、失落空间繁多、政治和社会问题等原因,

已不适应城市各阶层市民的现代生活, 而郊区的发展也因其过低密度的蔓延消耗了大量的土地, 且无法营造丰富多彩的城市生活, 并非可取之举 (图 2-34)。一个紧凑的、适合不同收入阶层的新型城市才是唯一的解决之道。这座新型城市的道路、公共服务设施和开敞空间等城市基础设施系统相互协调, 城市建设与城市用地的生态体系保持平衡和协调, 城市没有消极空间的问题。复合式的城市结构可以提供各种不同形态的积极的城市空间。城市将成为一个

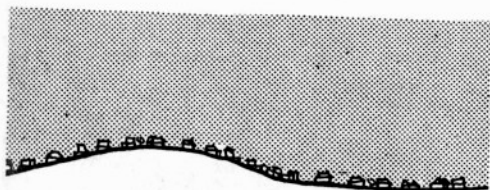


图 2-33 塞特、索尔坦和冯莫尔特克等设计的新社区计划，哈佛大学，1968 年

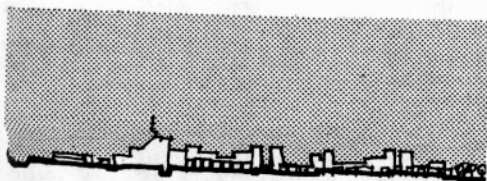
20 世纪 60 年代，创造新社区的理念在所有的建筑学校风靡。在住房和城市发展部的赞助下，哈佛大学进行的新社区计划是一个同时包含城市和郊区概念的乌托邦的实验。不同收入阶层将被安排在一个城市和自然统一协调的社会环境里，成熟的科技将创造一个勿须依赖于汽车的基础设施。（图片提供：Harvard Urban Design Program）



A. 中心区：带有块状空地（停车场）的高密度



B. 郊区：低密度蔓延——土地大面积被破坏



C. 紧凑社区：土地高强度使用

图 2-34 塞特、索尔坦和冯莫尔特克设计的新社区计划示意图

新社区计划的目的是在密集的土地开发基础上创造一个紧凑的环境，而不是向郊区延伸或者对城市中心进行无效的规划。（图片提供：Harvard Urban Design Program）

经验积累的场所，市民将参与其生活环境的改变和控制。所有的公共服务设施都布置在步行范围之内，或由可移动便道或单轨电车连接，从而再也不需要汽车。不幸的是，由于 20 世纪 60 年代末的社会政治动荡、城市暴乱和越战等原因，政府项目计划摊子过大并且经费不足，若在经济景气时期，哈佛新城计划即便不是一座真正

城市的选择，也会是郊区化发展的一种模式。时过境迁，人们又将注意力集中在小规模的开发和利用现有城市基础的发展上，不再摒弃现有城市而往郊区发展。美国经济增长减缓和衰退对新城运动来说，犹如一盘冷水。在过去的 15 年间，利用和适应城市现有的资源成为一种现实。

正当美国运用财政手段积极推行新社区计划的时候，英国、北欧及欧陆各国于 20 世纪 50 ~ 60 年代都加快了新城建设，这期间，欧洲建设的新社区比世界各地都多。

瑞典的瓦林布（Vällingby）新城、芬兰的塔皮奥拉（Tapiola）新城和英国的马克第二（Mark 2）新城的成功之处在于对土地、开敞空间及社会结构给予高度的重视（图 2-35）。正如霍华德的花园城市所标榜的那样，它们在人与自然和谐发展方面取得重大进展（图 2-36）。

然而，从城市空间设计的观点来看，大多数新社区的规划有成功也有失败。建筑通常如被模具切割般形式类同，建筑之间的空间枯燥乏味且毫无界定。许多新城实际上与郊区并无区别，无法吸引产业来维持生机和自主性。建筑师阿尔多·范艾克认为这些规划的社区“虽无脏乱困扰，却带给我们一种洁净的烦恼……只要看看这些新城或最近的住宅开发项目，就可以明白我们的精神有多失落啊。”<sup>35</sup> 设计师最基本也是最困难的一项工作是在一个新设计的环境中创造出一种精神。在 20 世纪城市外部空间的发展历程中，我们看到设计师乐观地追求着一种新时代的精神，但同时，却也抛弃了历史的精华。现在应该是重新将历史典范作为我们理解空间设计理论的时候了。

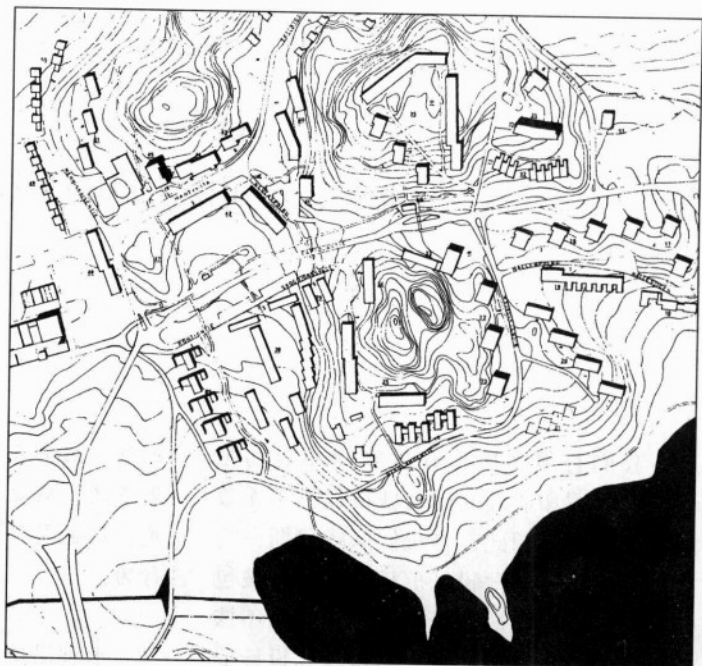


图 2-35 芬兰塔皮奥拉典型住宅区的规划

塔皮奥拉规划的平面设计因地制宜，反映了用地的自然特征情况，而不是一种形式和空间秩序的强加理念。（照片提供：Tapida Development Corporation）

图 2-36 芬兰塔皮奥拉的典型住宅区

20世纪50~60年代之间,欧洲兴建了几个新镇,特别值得一提的是芬兰的塔皮奥拉新镇,它表明了如何合理地将建筑物融入到自然环境中去创造强烈的场所感。



### 第三章

## 城市空间的历史典范

我们有很多城市开敞空间的成功范例——欧洲和亚洲的传统城市提供了无数极佳的场所。因此，当我们从威尼斯或古代北京城借鉴某些设计原理时（这是被包豪斯和国际主义风格所“禁止”的）不该感到害怕或是羞耻。历史不仅仅为设计提供灵感和评判，也是一种有效的沟通工具。通过范例说明设计意图，设计师可以提供一个可感知的意象、一种熟悉的环境气氛，从而解释设计的目标。

根据一般规律，无论科学还是艺术，当前的工作和研究总是依赖于过去的案例和对知识的积累。例如在科学界，实验程序一般建立在先前工作的结果上。然而如同我们已经看到的那样，建筑的现代主义运动处心积虑地与过去决裂，每个新项目都试图创造一种印记（尽管事实上只是创造了自己的学术形式而已）。正如让·保罗·卡利昂（Jean Paul Carlhian）所说：

“直到国际主义风格和包豪斯式的建筑学院出现之前（两者都建立在否定历史的基础上），建筑师们都是不断地在历史中寻找灵感。当然借鉴和模仿是有天壤之

别的，前者具有创作的所有属性，而后者则表现出缺乏自信的特征和害怕失败的态度，这也是任何一个建筑师都无法接受的行为。”

卡利昂接着在评价艺术对历史的借鉴时说：

“并不是仅仅把借鉴的东西攒在一起就能在新旧之间建立起成功的联系，最伟大的成功来自于各种努力的结合，即尊重地段、仔细分析现状建筑或建筑群体、对本质特征的准确判断，以及坚定地将这些分析与当代的设计概念结合。这样的功底只有真正的艺术家才能达到。”<sup>36</sup>

城市空间的历史典范，能够在设计过程中提供形式和概念上的指导原则。但为了适应现代的需要，这些范例不应被直接抄袭，至少应当在“意识上或心目中有所调整”。<sup>37</sup>在一个快速变化的世界里，如果纯粹是为了怀旧而保护风格，这也必然会受到严肃质疑。

但是对于那些经过功能主义洗礼的学



生而言，不可能有机会借鉴或者参考历史范例。不管是校内还是校外，设计教学中最忽视的就是从城市空间范例中汲取工作方法和设计手法。新城市空间设计的成功与否，取决于批判地理解这些案例，即那些被使用者验证过、被设计者分析过的成功或失败的空间。下文将讨论大量历史与现代的城市空间案例。

案例分为两大类：“硬质”空间和“柔质”空间。硬质空间主要由人工界面围合，通常在功能上被用作社交活动的聚集；柔质空间指城市内外由自然环境主导的场所，在城市中是指在建筑环境中为人们提供休憩娱乐活动的公园、花园和绿色廊道等空间。城市通常只把重点放在硬质空间上，然而城市设计师必须从两种空间类型中寻找灵感，因为某些城市功能更需要柔质空间。

## 硬质空间

硬质空间的最重要的作用之一是营造围合感。就像文丘里 20 年前指出的那样，问题并不在于城市中缺乏开敞空间，而在于其开放性：

“对城市主要空间内部及其间的剩余空间所具有的不同开放性，我们已有所了解……如公路下面的空间及其两旁的防护地带。我们不仅没有意识到和利用这些空间的特殊性，还把它们当作停车场或零星草地，无论在区域还是场所尺度，这些都不是属于人的空间。”<sup>38</sup>

不久之前，史蒂文·彼得森 (Steven Peterson) 尝试通过大量的实例来定义空间和“反空间”的不同空间特质，他把空间描述为一种可以被感知的体量，而反空间是不能被想象出来的。<sup>39</sup> 空间可以度量；空间有可明确察觉的边界；空间原则上是间断、封闭和静止的，然而在组合上却是有序的。另一方面，反空间是没有形状、连续、缺乏可识别的边界或形式。锡耶纳的坎波广场是一个空间，而柯布西耶的桑迪耶计划 (St. Dié)、光辉城市公园绿地中的高层塔楼或拉斯韦加斯的带状发展地带则都是反空间。威尼斯的圣马可广场、伯尔尼尼 (Bernini) 设计的圣彼得广场及其柱廊，或者米开朗琪罗 (Michelangelo) 设计的罗马坎皮多利奥广场都是历史上杰出空间的典范 (图 3-1 ~ 图 3-10)。彼得森的分析可用于理解硬质城市空间，而柔质空间则不需要与硬质空间同样的围合或明确的边界。

对历史典范的回顾揭示出成功的硬质空间主要包括三个方面：①三维立体构架；②二维平面形式；③空间中的实体布局。

“三维立体构架”确定了空间的边界、围合的程度以及围合界面的特性。如同垂直的体量与水平空间的关系一样，空间的穿透性、遮蔽性、开敞度以及表面装饰对空间的特质具有极大的影响。围合界面与人的尺度关系以及三维立体构架和地平面的联系也是确定三维边界的主要因素。

“二维平面形式”指的是地平面的处理和连接方式，包括其材料、纹理和组合等。

“空间中的实体”是指提供气氛或视觉焦点的雕塑、水景和树木等，是空间

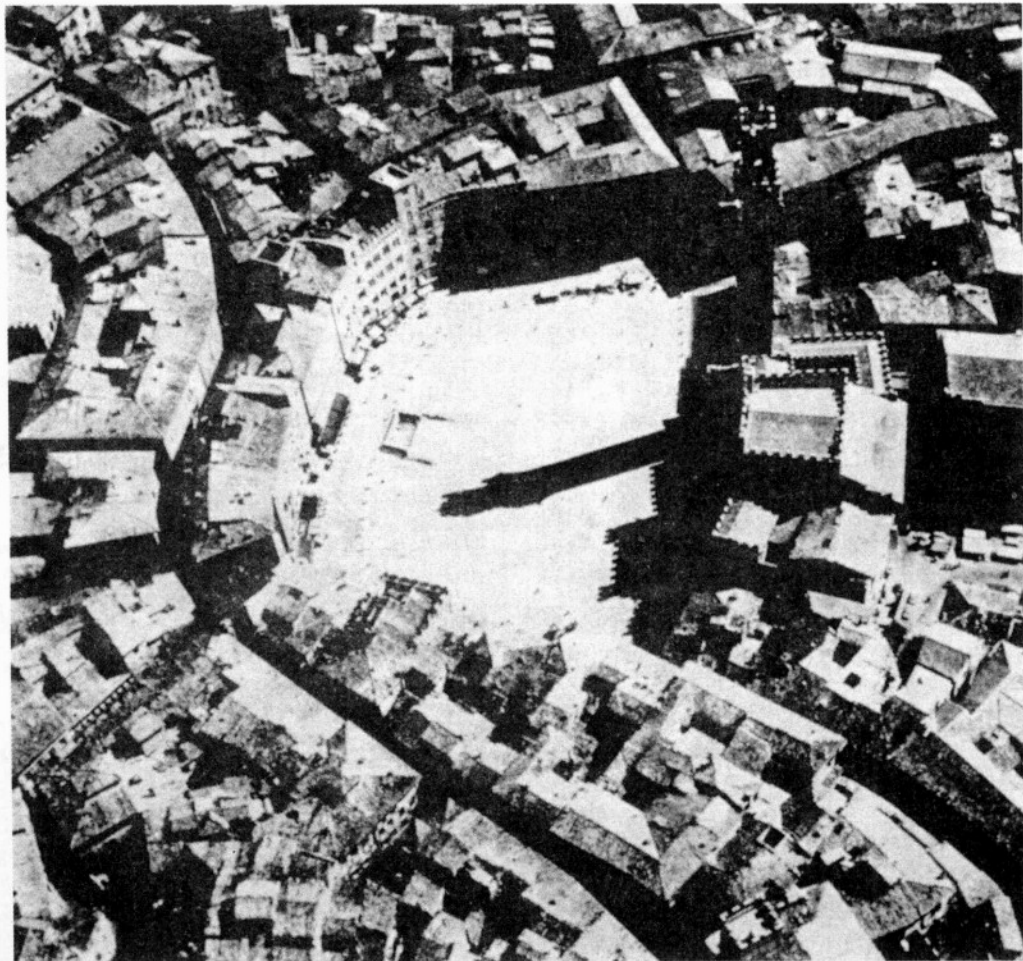


图 3-1 意大利西耶那坎波广场

作为现存最令人难忘的城市空间之一，坎波广场为城市设计师提供了许多重要的经验。它最大的成功来自于周围高密度的建筑与开敞的广场空间的对比，而钟楼成为了垂直方向的视觉中心。认识到连续墙面在界定城市空间特点方面的作用，1262年的城市法令便开始管治面向广场的建筑物的高度和立面。（引自 Benevolo, *History of the city*；照片提供：MIT Press）

数字建筑  
PDG

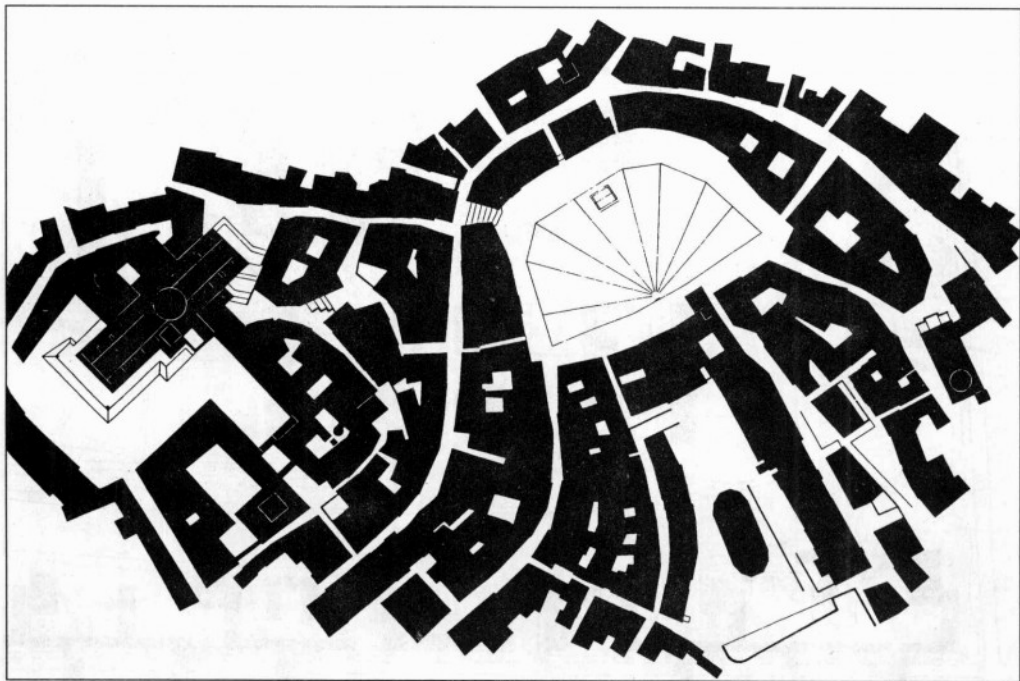


图 3-2 西耶那坎波广场的图-底关系图

不仅是广场与周边密集的城市肌理形成对比，同时城市街道的布置也强化了广场的形状。城市空间塑造了城市形态。(绘图：Wayne Copper©1967)

值得记忆的要素。这些实体可以锚固中心并赋予空间以活力，但这些要素中最充满活力的还是使用空间并赋予空间生命的人。

最成功的城市空间范例都是由这三个概念有组织地充分混合而构成的。

### 历史范例：广场

如前所述，空间与反空间的区别很大程度上在于边界的限定，这是城市空间成功的基本要素。《美国遗产辞典》(The

American Heritage Dictionary) 中对空间(从拉丁文“spatium”而来)的定义是：“在日常体验的三维领域中，满足特定几何条件的一组元素或点、两点之间的距离或特定边界之间的容积范围。”<sup>40</sup> 对于城市空间设计来说，可以被理解为空间的水平围合。

在 1889 年的一部里程碑式的著作中，卡米洛·西特(Camillo Sitte)曾提及室外空间缺乏艺术质量的问题，以及城市空间作为被围合的实体的重要性。<sup>41</sup> 他的著作在世纪之交非常重要，该书在近代历史上首次明确表述了空间设计的艺术原则，并肯

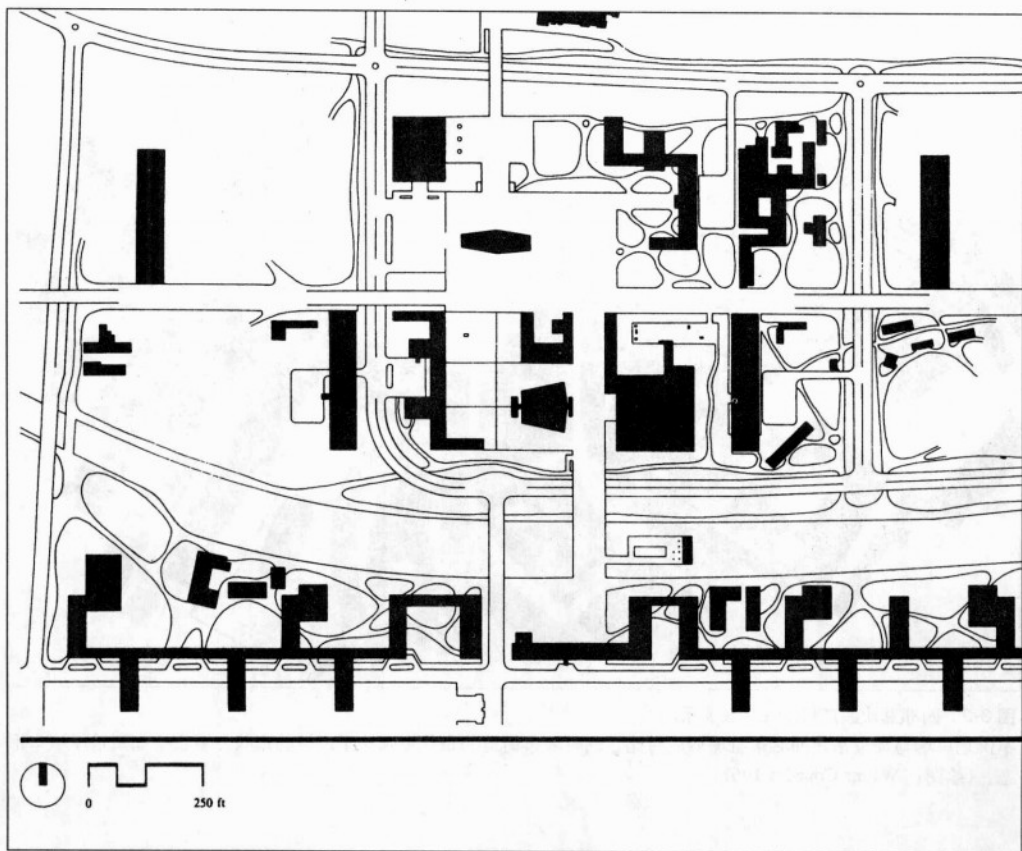


图 3-3 柯布西耶设计的法国圣迪中心区的图-底关系图，1945 年

在西耶那我们发现了实体和虚体之间的关系，但是该图上，开敞空间的边界并没有被明确地界定，而只是依赖于格网这种强烈的几何形状。西耶那的公共空间有清晰的等级序列，而圣迪则没有。在这里像标志物一样随意树立的建筑决定了城市形态，而其与公共空间的联系却消失了。（绘图：Wayne Copper©1967）

定了设计师在塑造空间过程中的作用。在西特的众多设计原则当中，围合是最为重要的。他令人信服地指出，城市中的围合空间对美感、视觉和心理上的积极影响，阐述了空间外表以及空间中实体合理布局的重要性。1909 年在维也纳林斯特拉斯的弥撒广场设计中（Votive Plaza）（图 3-11），

西特通过在现状教堂外增建建筑和拱廊实现了空间的围合。该方案成为现代城市空间设计中最有影响的范例之一。

密集的境界能强化空间围合的视觉效果。锡耶纳坎波广场的成功，部分原因在于其与狭窄蜿蜒的街道和广场周围密集建筑体量的对比，广场似乎是从中迸发出

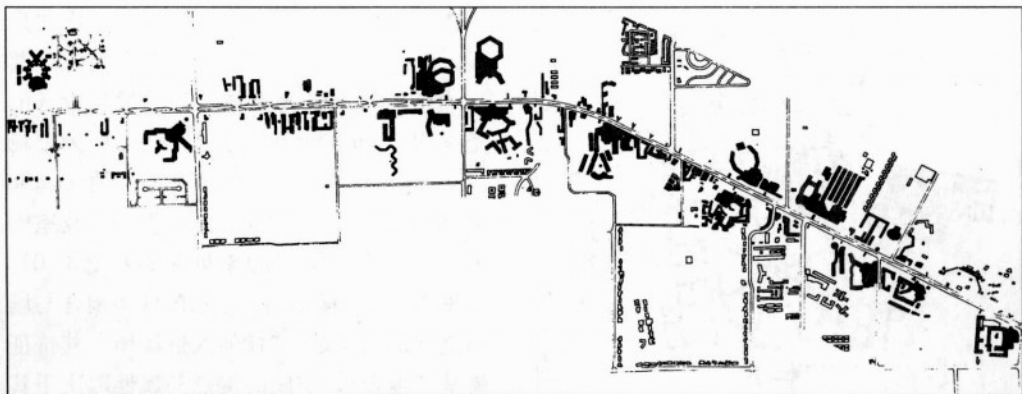


图 3-4 内华达州拉斯韦加斯的图-底关系图

沿着狭长的拉斯韦加斯地形，建筑没有组织地随意散布在城市空间中。而开敞空间只不过是建设后留下的空地而不成系统。（图片提供：Venturi, Rauch and Scett Brown）

图 3-5 米开朗琪罗设计的罗马坎皮多利奥广场，始建于1544年，航拍图

在卡皮特尔山（Capitoline Hill）由米开朗琪罗巧妙设计的广场向我们显示了即使在建筑多样化、地形陡峭且形状不规则的地段也能创造一个和谐的空间。通过改善立面、整理现状建筑并建立和新建筑间的联系，艺术家将一片一度被遗弃的土地转变为一个十分精致的作品。他利用三角型地段的特点建立了一种“被动透视”的感觉，同时通过椭圆形铺地为广场建立了一个稳定的中心。（引自 Schulz, *Genius Loci*, 照片提供：Rizzoli International Publications, Inc.）



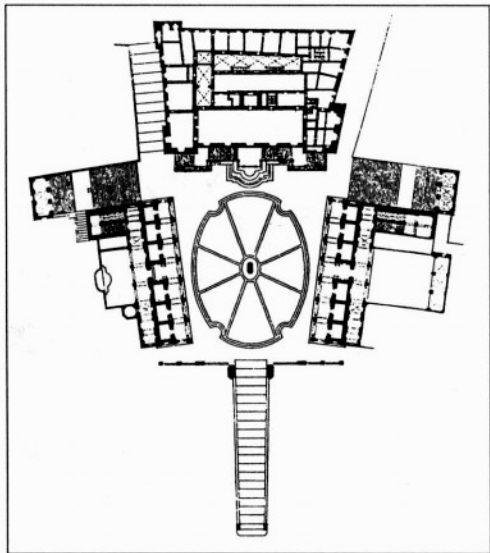


图 3-6 坎皮多利奥广场平面图

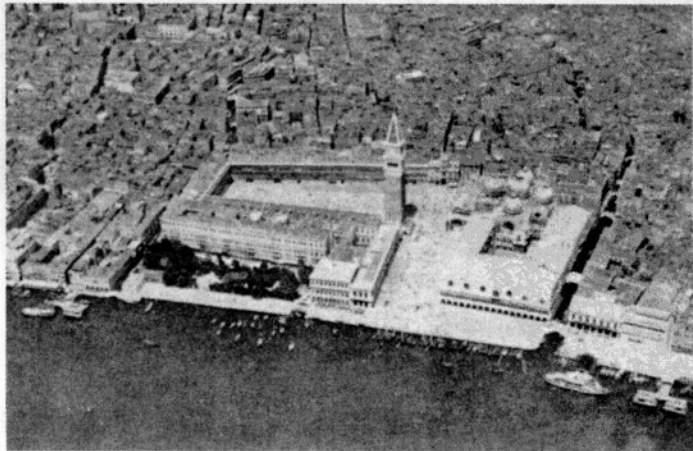
椭圆形铺地消除了由于建筑之间的夹角而在方向上形成的张力，给广场带来了宁静感。（图片提供：Steen Eiler Rasmussen）

来的一样（参见图 3-1、图 3-2）。公共广场（Palazzo Pubblico）被设计为焦点，其半通透的围合颇为有效。伯尔尼尼设计的圣彼得（San Pietro）的巨大柱廊作为广场设计的“基准”。卡洛·马代尔纳（Carlo Maderna）设计了教堂立面的框架以及室内外空间半通透的分隔（参见图 3-9、图 3-10）。克里斯蒂安·诺伯格-舒尔茨认为围合与场所之间的关系是：“任何人造场所，其特征就是“围合”，空间的特点与属性取决于其围合方式。围合主要是通过营造边界把一个特别的区域与周围的环境分隔开来。”而“城市的空间要素是其中心和路径，它们同样也是被围合的，其空间密度事实上取决于横向边界的相对连续。”<sup>42</sup>

城市中的开敞空间可以为拥挤提供必要的缓解，但要避免界定的模糊或者空间的混乱。如同文丘里观察到的，现代城市事实上包含了过分“开敞”的空间——空间过于开敞而不能被感知，并通常位于远

图 3-7 意大利威尼斯圣马可广场的航拍图

和西耶那的坎波广场一样，圣马可广场也被密集的建筑所环绕，狭窄的街道和运河分割了建筑群。尽管位于边缘的建筑建造于不同的年代，但是它们在高度上互相统一，一条拱廊起到了统一空间的作用，而一种极佳的铺地图案将 L 型广场的两翼联系起来。钟楼是垂直方向上的视觉中心，同时也是两个广场间的节点。（引自 Schulz, *Genius Loci*；照片提供：Rizzoli International Publications, Inc.）



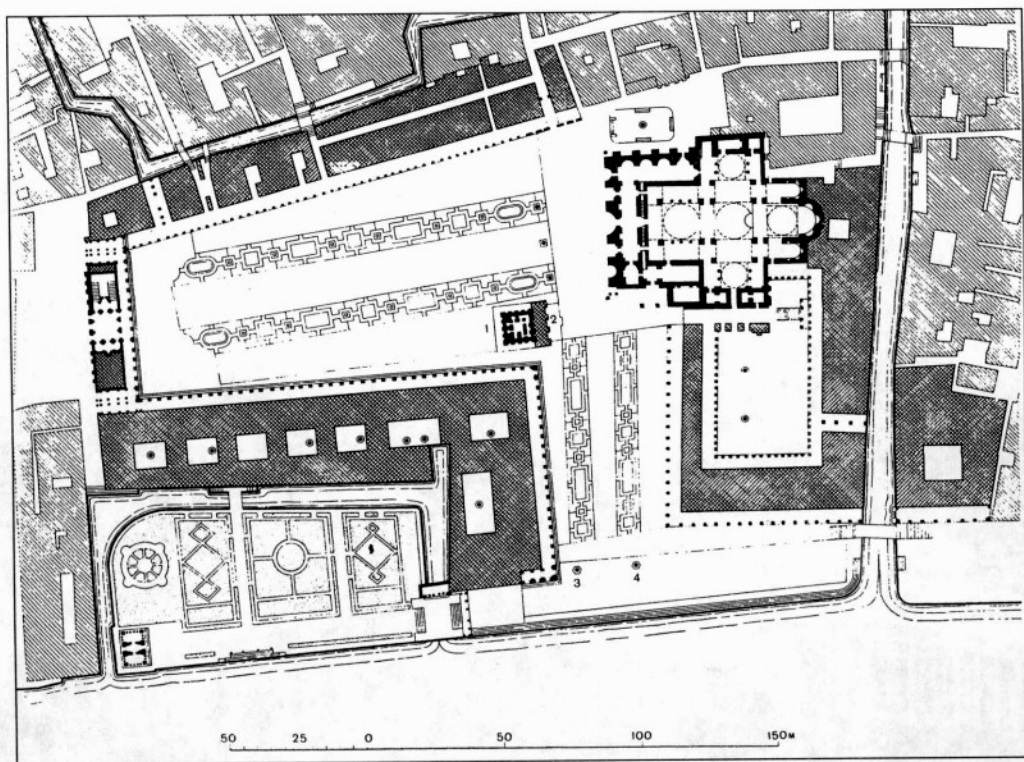


图 3-8 圣马可广场平面图

圣马可广场的平面表现了如何在不规则布置的建筑实体间创建一个有力而和谐的空间，尽管该广场没有任何地方符合传统的规划设计，但是在它通往水滨之前，建筑边缘的力度把空间收拢凝聚了起来。（引自 A.V.Bunin）

离城市活跃生活的地方。我们所尊崇的经典城市开敞空间事实上都是“封闭”的，威尼斯的圣马可广场事实上是封闭的，是从城市的肌理和街区的格局分离出来的。它既是社交聚会的中心，也是威尼斯私人住宅对开敞空间的心理延伸。由于提高土地使用效率的要求日渐增强，这也许将把我们带回更紧凑、更集中的城市生活形态，也许我们可以复兴城市围合空间的社会意义与重要性。

传统城市是由界定明确、相互连通的街道和广场网络组成的，建筑之间的空间至少和建筑一样重要。广场也许是城市空间最初的组织形式，而一旦周围被房子填满，街道则成为广场的一种延伸。这种传统的组织系统中，没有被统一到整个系统中的自由端点或建筑很少被允许存在，因此也很少会出现失落空间。这种组织方式为整合各个部分建立了一套明确的方法。正如摩西·赛弗迪（Moshe Safdie）对我们



图 3-9 伯尔尼尼设计的罗马圣彼得广场，始建于 1656 年，航拍图

伯尔尼尼设计的广场经过 250 年的建设，成为梵蒂冈的纪念性前庭。独立布置的双柱长廊极好地成为了前庭的墙面，同时也是可以内外穿越的界线。一座方尖碑占据了中心，铺地的形式强化了中心与边缘的联系。

的现状所描述的那样：“问题是要找到一个‘框架’，虽然在取得共识的基础上允许建筑师（以及开发商）单独为城市的某部分进行设计，但每部分设计工作对整个城市

都是一种增益和贡献。”<sup>43</sup>

早期罗马帝国的古典城市空间仅使用某种固定的设计方法，在灵活、可添加且有序的设计系统下，当时罗马和庞培（图



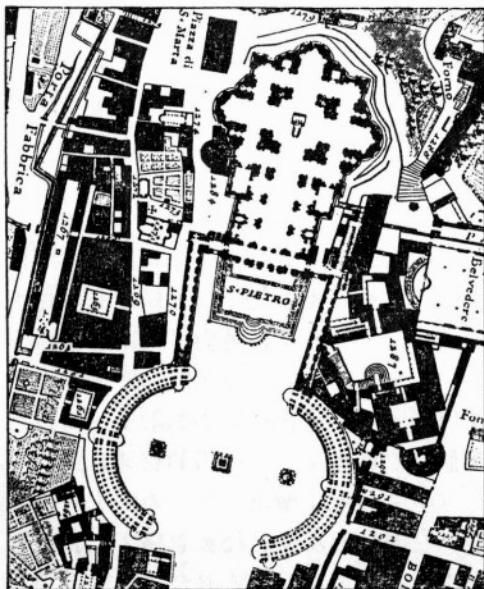


图 3-10 圣彼得广场，源自诺利的罗马地图，1748 年在密集但是很不规则的建筑所构成的城市肌理中，伯尔尼创造了一个统一、连贯的空间，有效突出了布拉曼特（Bramante）教堂。独立的柱廊为从各个方向进入广场提供了可能性，并形成了一个强烈的中心。

3-12) 围绕中心广场所建造的功能混合的建筑群，远比任何单栋建筑都重要。

环绕着多用途公共广场的凉廊有助于室内外空间的融合，连接了各段不同功能及其与中心广场的联系。凉廊作为主要的连接设施，还充当广场周边城市街道的入口，成为明确的市中心空间和外围松散结构之间的过渡。城市空间是界定明确的、有过渡的和流通的。在 2 世纪的米利都（Miletus），中心地区空间是被延伸的柱廊所分割的一系列次空间的汇聚。另一个成功运用柱廊的例子是伦敦的科弗特花园广场（Covent Garden Square），在这里凉廊是

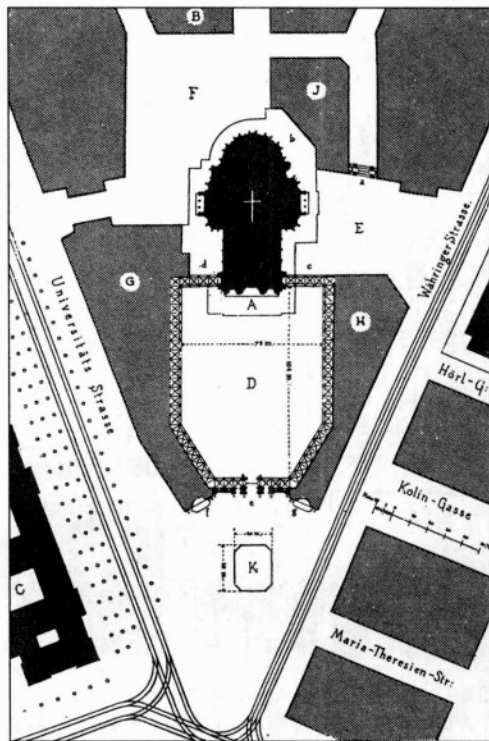


图 3-11 卡米洛·西特设计的奥地利维也纳弥撒广场，1909 年

西特是最早研究历史范例的城市空间理论家之一。他认为围合是城市空间成功最重要的因素。他为弥撒广场所做的规划中，提出通过延伸填补来围合并限定教堂的前庭（图中 G、H、J 和 K 处）。（引自 Der Stadtebau, 1965 年）

室内场所和室外环境之间的过渡界面——既围合了空间又界定了场所。

如同上文提到的，广场成功的另一个要素是统一地平面的二维平面形式。例如在锡耶纳，广场的形状被放射形的条石铺装强化。米开朗琪罗设计的坎皮多利奥椭圆形铺装（参见图 3-5、图 3-6），向着位于广场中心的马库斯·奥里利厄斯（Marcus Aurelius）雕像底座方向慢慢抬高，使这个

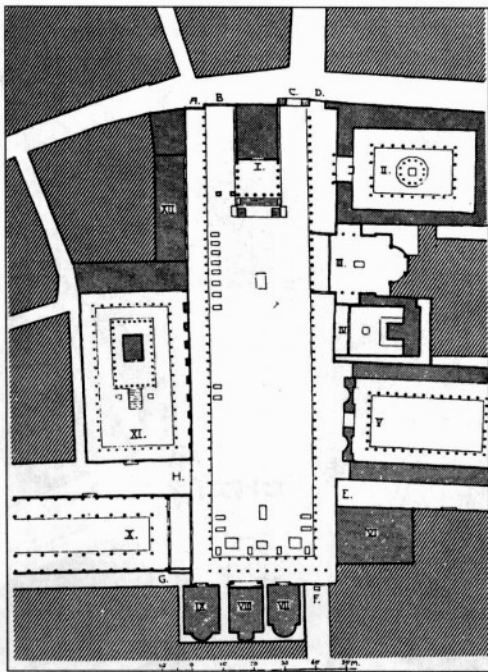


图 3-12 庞培的广场，早于公元 79 年

在古典城市空间中，柱廊是联系各种用途的公共空间和半公共空间的有效手段。同时，它们提供了一个统一的架构来连接各种各样的建筑和开敞空间。（引自 Der Stadtebau, 1965 年）

形状稍微扭曲的广场在视觉上更为规整。圣马可广场醒目的铺装也起到了类似的作用（参见图 3-7、图 3-8），统一并规整了广场的两部分。

同时，广场中实体的布局能给空间带来活力和焦点，并且能够传递其社会和文化意义。例如位于坎比多里奥广场中心的马库斯·奥里利厄斯雕像，象征着文艺复兴与古罗马间的联系。传统的广场中通常有重要的建筑物作为视觉中心，并赋予空间以社会和文化意义，如位于锡耶纳公共广场的令人难忘的钟塔。

然而，人在公共广场活力的创造中

扮演着最重要的角色。如果空间能够吸引足够的活动，几乎可以肯定这是个成功的设计。

### 历史典范：街道

成功的街道空间也同样具备三维立体构架、二维平面形式以及提供趣味和焦点的实体等特质。交通是街道的本质，但它还具有更多的功能，而这些功能在强调快速通行的现代城市中经常被遗忘。“街道为我们提供城市生活所必需的交通自由，街道创造并展现了城市，但因为忙于应对交通，它的其他功能已经被忽略了。我们难道不应重塑街道以反映混合用途的真实状况？”<sup>44</sup> 街道可以是各地区和带状中心的组织者，或者是城市片区之间的联系。传统的街道是充满丰富多彩活动的积极的室外空间，例如贯穿伊朗的伊斯法罕（Isfahan）的主要城市街道（图 3-13），不同的交通方式共存，不同的功能和社会活动共处。伊斯法罕的集市是一种沿街交易的惯例活动，连接清真寺、学校和浴室等空间，形似线形或围合、覆盖或开敞等各类公共空间整合的系列。

有效的街道空间可以是形式多样的，其要素早在庞培时期就已经确定（图 3-14），空间被建筑外墙、路缘石、水沟和人行横道所界定，其方式与今天的极为相似。分析街道空间发现有两种主要的类型：弯曲的（曲折型）与非弯曲的（直线型）。一个很好的非弯曲的例子便是列宁格勒的罗西·普罗斯佩克特大街（Rossi Prospekt）（图 3-15），街道宽度和建筑高度都是 22m，长度恰好是宽度的 10 倍（220m），这个距离

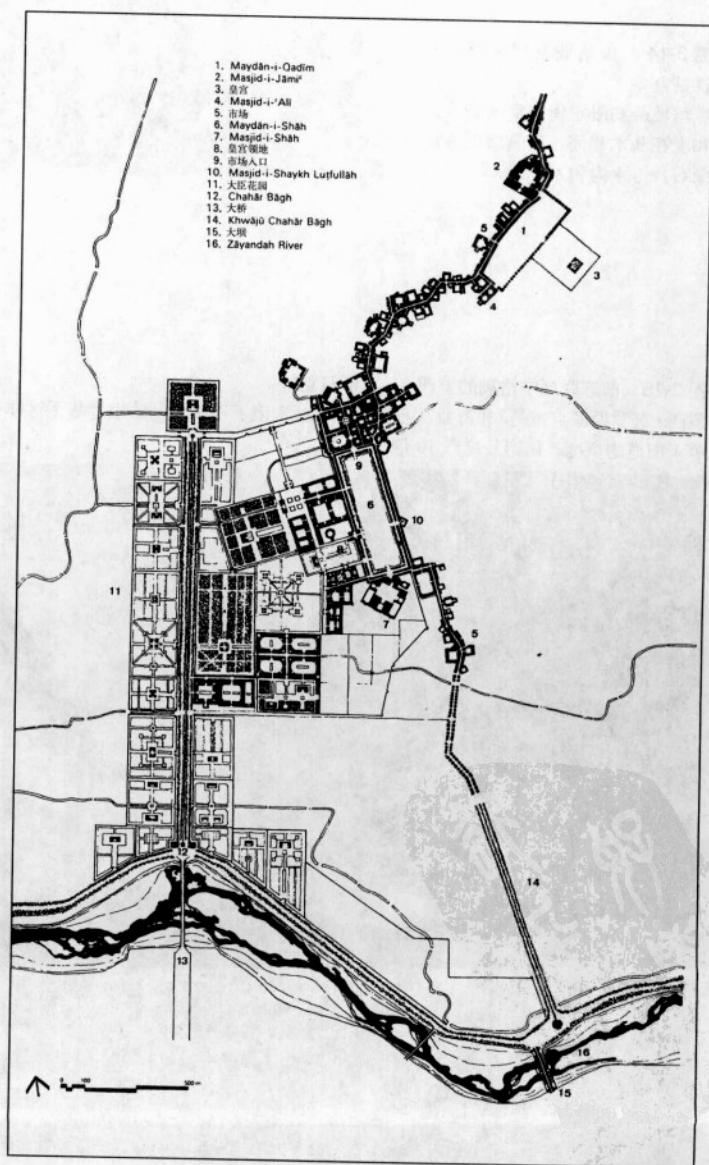


图 3-13 伊朗伊斯法罕

伊斯法罕的街道是一条强大的轴带，它让各种活动、空间和交通方式得以共存。沿这条轴带的集市提供了连续的活动，在这里清真寺、学校、浴室以及一系列的空间——开放的与围合的、线形的与集中的——都被有机地连接起来。（绘图：Nadar Ardalan in *The Sense of Unity* by Ardalan and Bakhtiar）

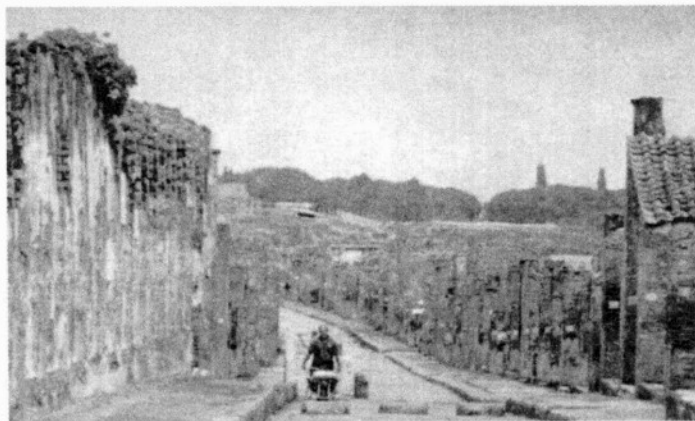


图 3-14 庞培城典型街道的今日景象

庞培城最初限定街道空间的方式和现在基本相同：建筑墙面、路缘石、排水沟和人行道。

图 3-15 前苏联列宁格勒的罗西·普罗斯佩克特

罗西·普罗斯佩克特是“非弯曲”街道的一个案例，俄罗斯规划师的设计基于这样一种“黄金比例”，即建筑高度(22m)等于街道的宽度，街道长度则 10 倍于此。



被俄罗斯规划师们界定为所谓街道设计的黄金比例。在这个例子中，整个街道空间一目了然。相反瑞典维斯比（Visby）的大街则是弯曲的（图3-16），街道空间是随曲线慢慢展现的，沿着曲折的街道，建筑立面在某种统一的风格下不尽相同，创造出一种似乎在俄罗斯街道中才有的丰富和有节制的多样。这两个例子在垂直尺度上也有很大区别，罗斯·普罗斯佩克特大街展示出一种纪念性的空间形式，而维斯比的大街更多地保持了人性因素。尽管有这些反

差，但这两个例子中的公共空间设计都比独栋建筑的设计和布局更为优先，并建立起空间形态与场地活动的联系。设计师从而避免了建筑在空间中布局的随意性。我们要学的经验是所有建筑都必须从属于整体蓝图——也就是说建筑的比例和表达方式，应当与原有的公共空间系统和谐一致。城市空间不仅不能被新建筑破坏，而且应当由新建筑来补充。如果城市空间界定很差，新建筑就要去完善它。也就是说建筑既不能在城市肌理中造成破绽，也不能制

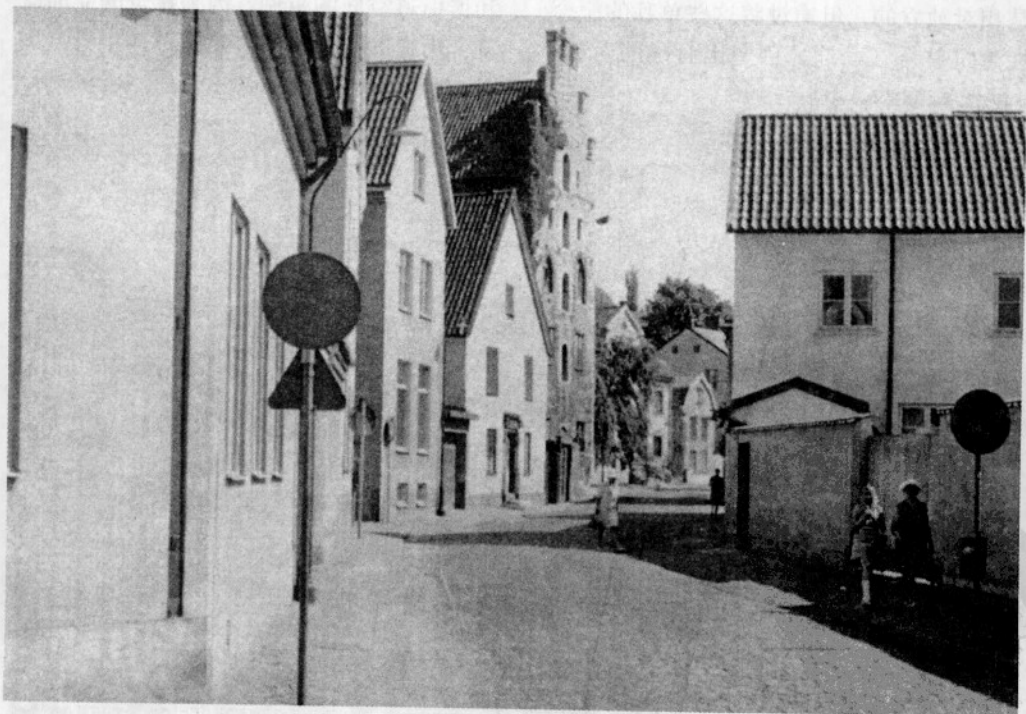


图3-16 瑞典维斯比的大街

维斯比的大街是一个“弯曲的”街道，与罗斯·普罗斯佩克特正好相反。人们无法完整地观看它的全景，而只能随着观察者所处地点的变化而逐一领略它的风景。尽管沿街的建筑高度和立面各不相同，却有一套空间的“方式和规则”对它们加以控制。

造出任何空间的真空。<sup>45</sup>

在一张 16 世纪中叶的版画中，塞巴斯蒂亚诺·塞利奥 (Sebastiano Serlio) 提供了一幅在整体结构中街道作为一个丰富多样的微环境的令人信服的例证 (图 3-17)。通过波利奥·维特鲁威 (Pollio Vitruvius) 关于罗马剧场的解说，塞利奥用透视法描绘了一条宽阔规则的街道，以一个纪念性的拱门以及其后的方尖碑作为对景，每个建筑的立面都不同并且有意在比例和拱券、拱廊、山花及其他方面的细节上形成对比。街道界面饰纹层次非常丰富，在一个自身缺乏细节的公共空间中界定了人的尺度，虽然这些建筑的表达方式显示出它们本应是相对独立的，但通过将这些单独的纪念性建筑整合在一起，创造出有趣的对比。

如果没有别的方式的话，塞利奥的舞台背景式布局证明了，街道是具有统一城市空间结构能力的。

东京浅草寺 (Asakusa Temple) 前的街道 (图 3-18)，同样以单一街道的形式统一沿街各式各样的活动，轴线及活动始于一座华丽的日本式牌坊，穿过六个商业街区才能到达轴线端点处对称坐落的寺庙大殿。沿街商贩营造出的市场气氛与寺庙的宗教功能形成了对比，表现出由小趣味构成的当代日本社会与日本文化的传统冥想之间的二元性。

意大利热那亚的斯特拉达·努奥瓦大街 (Strada Nuova) 被很多设计教科书引为和谐街道空间的范例，因为建筑的立面既符合街道的空间也符合建筑单体本身 (图



图 3-17 塞巴斯蒂亚诺·塞利奥的舞台设计，木版画，1545 年。基于维特鲁威对罗马剧院的解说，塞利奥的舞台设计向城市设计的学生阐述了界定严格、结构简单的街道空间如何包容街道两侧各种不同尺度和风格的建筑。(引自 Serlio's Architecture, 1545 年)

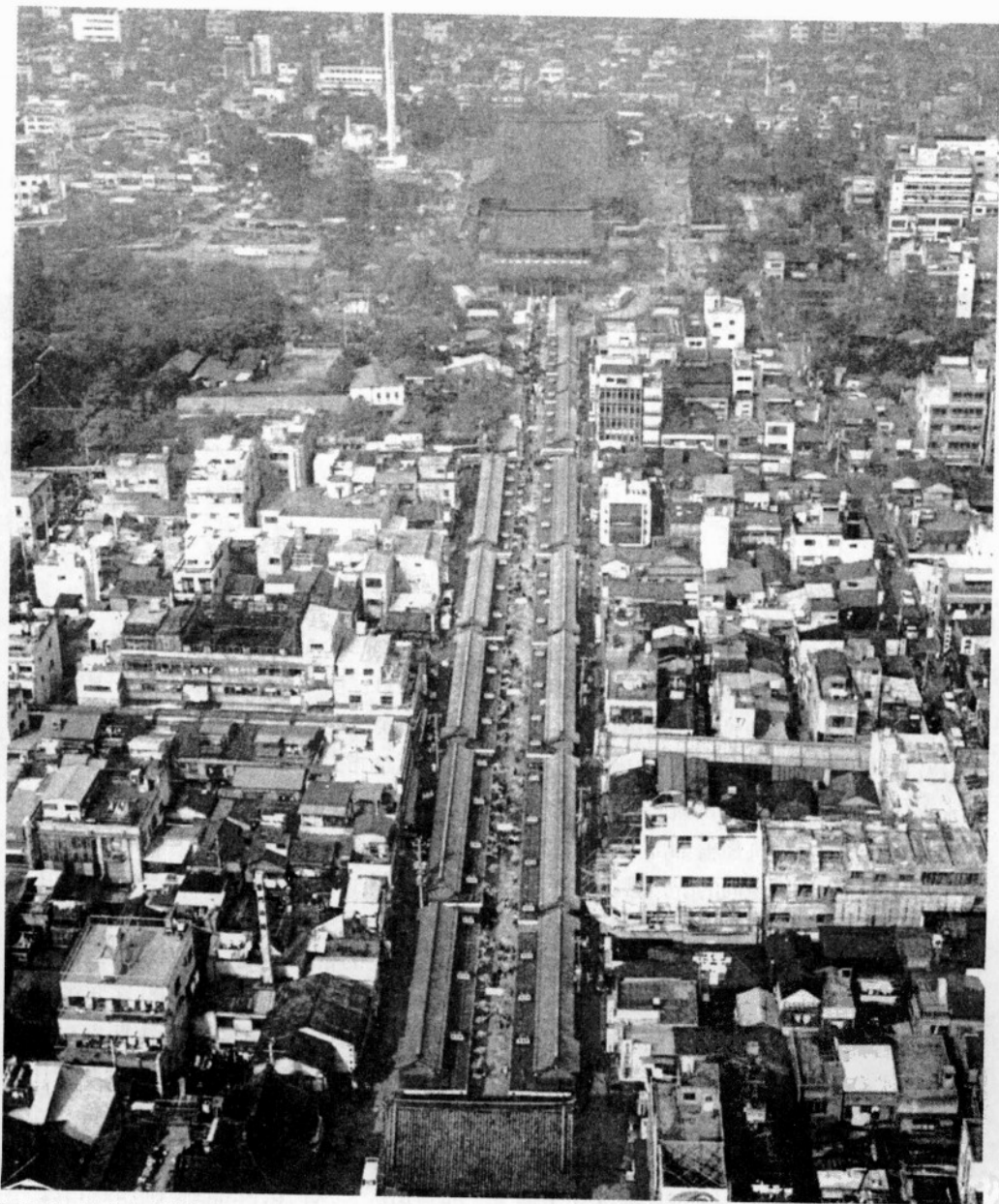


图 3-18 日本东京浅草雷门寺

在这条日本街道上，商业和宗教沿着这条由入口、神庙和两侧楼阁构成的强烈轴线得以共存。（照片提供：© RETORIA/Y.Futagawa and Associated Photographers）

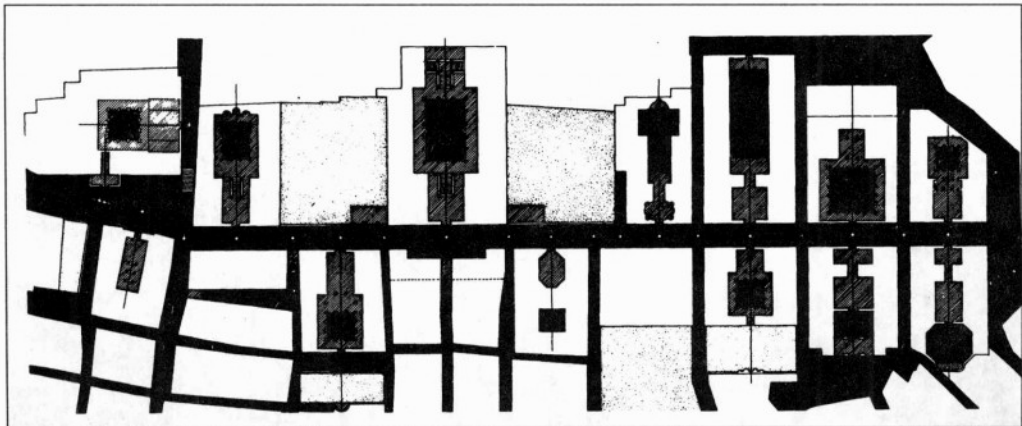


图 3-19 意大利热那亚斯特拉达·努奥瓦，图-底关系分析图

热那亚的斯特拉达·努奥瓦是一个由许多独立的建筑而不是由连续墙面限定的街道的优秀案例，那些立面既属于建筑也属于街道。（引自 Ghianda, Strada Nuova, 1967 年）

3-19、图 3-20），虽然沿街建筑是相对独立且自由布置的，但它们的体量则是更大范围的城市体量的一部分，通过强化沿街界面的延续以及那些限定建筑基座和区分建筑上下层的水平线，达到街道空间的统一。而在斯特拉·努奥瓦大街，建筑屋檐细部处理手法的一致性更强化了街道空间的统一感。

1808 年弗里德里希·魏因布伦纳（Friedrich Weinbrenner）为德国卡尔思鲁厄的郎根斯泰斯（Langenstrasse）街道所做的设计也值得一提（图 3-21），如同巴黎的胡得赫佛利（Rue de Rivoli）街一样，拱廊统一了室外的街道空间，遮挡住后面高低参差不齐的建筑立面。然而也许是为了某种夸张的效果，魏因布伦纳的方案设计了一个完全超出尺度、足以遮挡其背后违章建筑的骑楼。除非私人企业为了展现自身形象，他的这个构想是难以实施的。

美国佐治亚州萨凡纳市的格网式街区

组织也是一个成功的街道景观的范例（参见图 2-11、图 3-22）。一般说来，复杂多变的空间类型比规则重复的空间类型更有趣，但萨凡纳市是个著名的例外。1733 年詹姆斯·奥格尔索普（James Oglethorpe）制订的这个著名规划基于一个对称布置的基本单元，每个街区都拥有内部街道以及中心的共享公共空间。在街区之外整个社区被一个更大的格网环绕。萨凡纳市最初形成了 4 个这样的街区，随后 100 多年的发展都严格遵照这种方式。每个街区都成为一个自给自足的单元形式，包含 40 个居住街坊和围合中心广场的 4 个公共建筑街坊。“几何秩序本身建立了这样一种等级，即从内部到街区，从街区外部到城市的生长。”<sup>46</sup> 这种规划尚无文字记载的先例，它是城市和花园两种类型的灵巧转换，以便在公共建筑和居住建筑中建立一个以广场为中心的秩序。<sup>47</sup> 多数美国城市把方格路网作为促



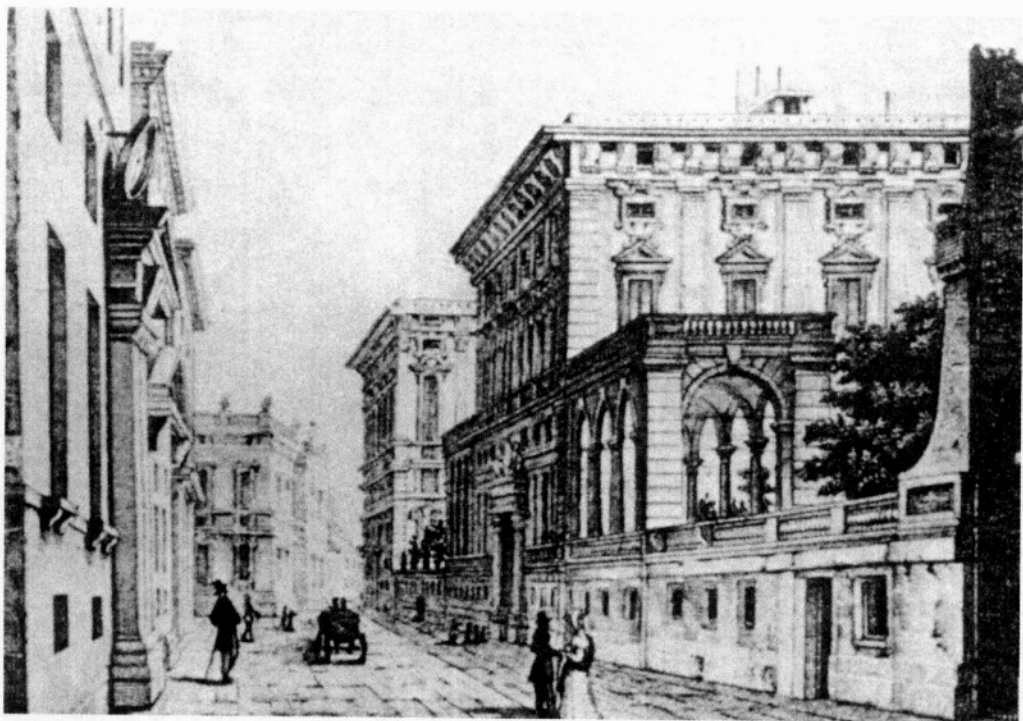


图 3-20 热那亚斯特拉达·努奥瓦的透视图

连续的檐口、线形和花园的墙面创造了一个令人满意的街道空间，将相互独立的建筑连接了起来。（引自 Gaetano Bonatti, 1864 年）

进投资的手段，萨凡纳市却把它作为构建室外空间的城市设计工具，通过公共空间中丰富的景观和地方建筑的特色，柔和了规划中空间限定的僵硬。

现代美国城市和郊区的街道的突出特点是，一方面将街坊和如园中独处凉亭般建筑的重要性混为一谈，另一方面，又将街坊与由街坊和建筑所构成的街道空间的重要性混为一谈。尺度也是问题之一，市中心街道空间的高宽比通常是 10 : 1，而郊区街道空间的高宽比则恰好相反为 1 : 10（图 3-23）。这种无视空间比例的做法是城

市设计的一个主要问题，应当通过借鉴斯特拉达·努奥瓦大街和维斯比的大街的经验来修正。街道应当成为一个空间实体而不是建筑完成之后剩余的空间。

我们已经对传统广场如锡耶纳坎波广场的成功原因有所论述，即由于空间界面的连贯与相对密集，空间才具有特征。20 世纪 60 年代作为城市象征而激增的美国式广场就是上述这些传统广场的翻版，波士顿的科普力广场就是这类城市空间的范例，讨论其成败的原因将有益于解决当代设计师所面对的是如何创造有活力的公共空间的问题。

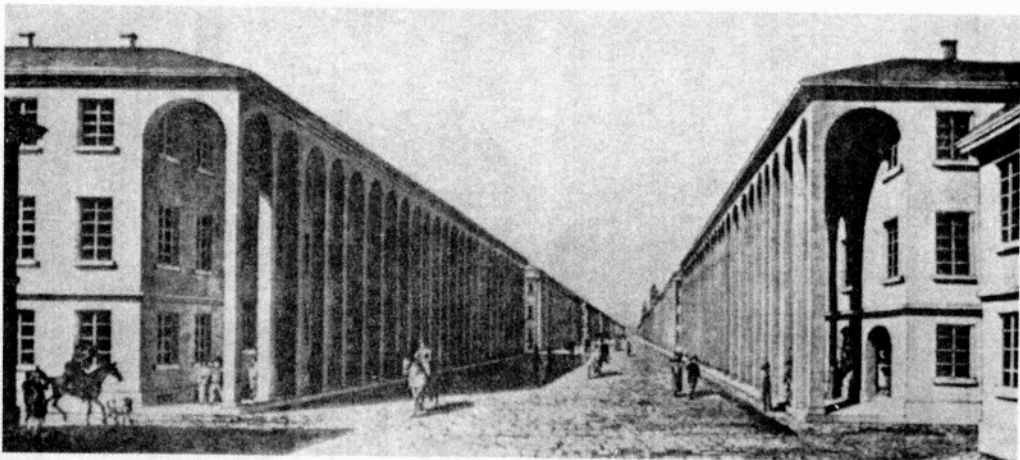


图 3-21 弗里德里希·魏因布伦纳 (Friedrich Weinbrenner) 设计的卡尔思鲁厄的郎根斯泰斯 (Langenstrasse) 规划, 1808 年

为了统一各种立面, 魏因布伦纳设计了一个巨大尺度的拱廊, 建筑的不规则部分被其掩盖以形成一个规整的公共空间。

### 空旷的与充实的空间

佐佐木 (Sasaki)、道森 (Dawson)、德迈 (DeMay) 事务所在设计科普力广场时面对的问题是在一个三面临街的小型地块上如何统一风格冲突的建筑。广场紧邻亨利·理查森 (Henry Richardson) 设计的三一教堂 (Trinity Church), 它是这个国家最重要的罗马复兴风格纪念建筑之一。广场是一个交通集散区域、一个社交场所, 而且还是一个可以坐下来休息的安静角落。在重建之前, 这是个典型的失落空间, 亨廷顿大道 (Huntington Avenue) 沿对角线穿过三一教堂和麦金 (McKim)、米德 (Mead) 和怀特 (White) 设计的公共图书馆之间的废弃地。历史上这个地区在波士顿的艺术、文化和公共事业中扮演过重要的角色, 广场的名字就是为了纪念 18 世纪晚期波士

顿伟大的艺术家约翰·辛格尔顿·科普力 (John Singleton Copley), 然而最近几年这个地区的一些部分已经日益成为“低级酒馆”聚集的场所。

佐佐木的规划是创造一个与教堂不平行、逐阶下降的台地广场 (图 3-24), 以线形打破大块的铺装, 并且允许行人沿对角线穿越。作为与教堂的呼应, 设计师在广场的最低层设置了一个喷泉。

在紧邻的 60 层汉考克大楼出现以前, 科普力广场的感觉一直很好 (参见图 2-19), 这栋高层塔楼对于广场是否能够真正统一完全不同的新老元素是一个真正的考验, 幸运的是对于广场和三一教堂, 汉考克大楼只将其薄菱形造型较窄的一面面向广场, 且镜面玻璃幕墙也只作背景而已, 一个平坦开阔的广场总算与功能主义的巨大建筑并置在一起。尽管广场成功地接受了新的



图 3-22 佐治亚州萨凡纳的奥格尔索普街 (Oglethorpe Street)

萨凡纳的街道尽管在平面上是规则的 (参见图 2-11), 但是茂盛的绿化景观和当地建筑主题的多样化却为其增色不少。(摄影: Stanford Anderson)

高层建筑, 但仍然有人认为广场可以更好地配合其环境而更具“文脉”。最初为了避免交通影响而将广场下沉至低于街道标高的构思也有其负作用, 由于不在公众视线之内, 广场的有些部分已经变成毒贩、酒鬼以及劫匪的聚集所。由于被道路分割,

广场缺乏与建筑的联结面, 而相邻的建筑也无法直接面对公共空间。广场本身的现代几何造型仅仅是对周边环境的抽象解释而非直观延伸, 由此产生的形式似乎也和波士顿的文化不相符。科普力广场似乎已逐渐脱离环境而不是融入其中, 现在它已

图 3-23 街道空间比例图示：  
城市和郊区

在很多现代城市中，建筑高度和街道宽度的比例超过 10 : 1。然而在郊区，这一比例则通常相反。

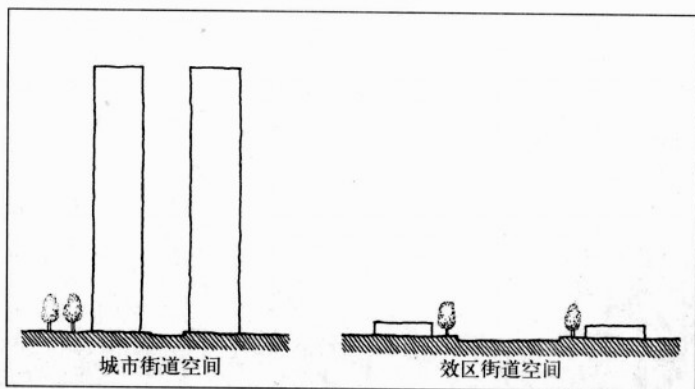
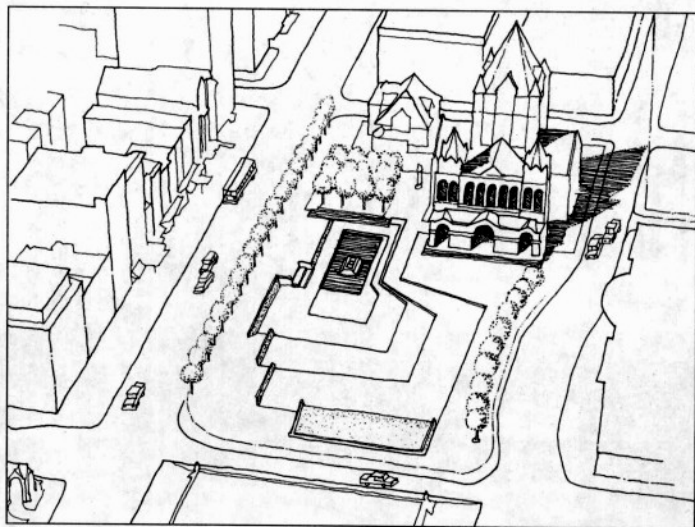


图 3-24 佐佐木、道森和德梅  
事务所设计的马萨诸塞州波士顿  
科普力广场，1969 年

现代城市广场是欧洲传统广场的现代美国版。在科普力广场，佐佐木设计公司尝试设计一个类似欧洲广场功能的开放空间，尊重其周边建筑环境并作为社交聚会的场所。然而由于各种各样的原因，包括位置、材料，也许还有它对文脉的抽象理解，设计没能够成为波士顿整体的一个组成部分。

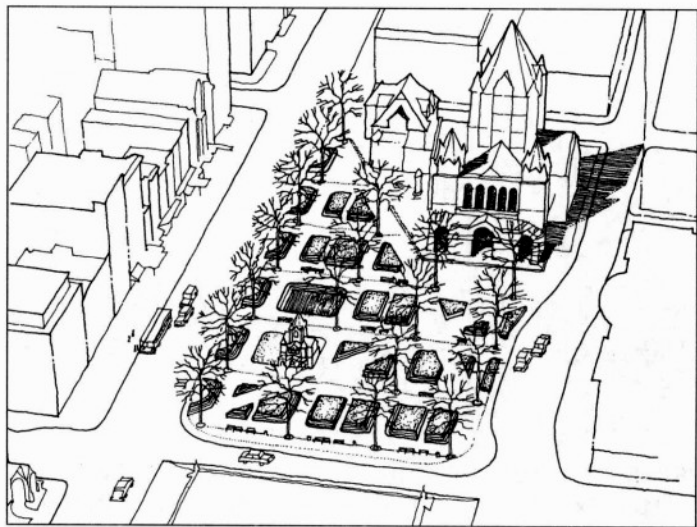


经不再具有场所感了，加之 20 多年前选用的是混凝土沥青等劣质铺装材料，而不是波士顿传统的砖和花岗石，广场的外观渐显破败和龌龊。

罗伯特·文丘里曾在 60 年代的科普力广场设计竞赛中提交过一个方案。他认为现状建筑对空间的围合不足以形成一个传

统的广场，而且就像其他类似案例一样，美国人不会将它当作广场看待，他所提出的是一个“非广场”的方案，整个地块被树木覆盖以限定空间（图 3-25），拼图状树木被种植在由一个个土丘构成的格网中，以模拟广场周围后湾（Back Bay）历史街区的格网形态。文丘里还放置了一个三一

图 3-25 罗伯特·文丘里的波士顿科普力广场竞赛方案, 1969 年文丘里提交的方案和佐佐木的设计完全不同。他认为地段周围的建筑不能提供足够的围合以形成一个欧洲式的广场, 况且美国人无论如何也不会以欧洲人的方式使用开放空间。他提出一个密集种植的“填充式”广场, 象征性地代表了历史上海湾地区的格网系统。



教堂的微缩模型作为雕塑, 以表明其“人可以比纪念碑更重要”的观点, 这已经成为文丘里作品的标志。佐佐木和文丘里的不同方案对比, 指出了两种不同的广场空间处理方法, 即开敞的或充实的空间。

目前, 市政府和地方企业已经决定全面重建这个广场, 并且已经为征集新的设计方案举办了第二次全国竞赛。309 个方案中获胜的是由纽约克拉克 (Clark) 和拉普阿诺 (Rapuano) 事务所的迪安·阿博特 (Dean Abbott) 设计的方案, 该方案旨在改变现状铺装式广场重现类似传统波士顿公园的面貌, 它将下沉广场升至街平面, 建议广场拥有更多实实在在的绿化, 草地和树丛中留有一条对角线穿过广场的路径, 较小尺度的多块铺装以适应不同城市活动的要素 (图 3-26), 广场 40% 的面积将为草地。与佐佐木和文丘里不同的是, 其空间设计试图反映历史上新英格兰地区绿化的视觉特

色, 并且为这一城市地区及周围环境、纪念性建筑和城市硬质景观提供自然环境的补充。

波士顿还有另一个现代广场值得与传统的范例进行比较, 即市政厅广场 (City Hall Plaza) (图 3-27)。其开敞的地面作为各种人流与主要公共活动的舞台, 同时也是市政厅纪念活动的前庭, 这与锡耶纳坎波广场的作用一样。规整的空间和足有一英亩的红砖铺地是为了衬托出由卡尔曼 (Kallmann) 和麦金尼尔 (McKinnell) 设计的市政厅的纪念意义, 市政厅的立面“隐约呈现于城市中, 反抗着那些瘦弱高挑的国际主义建筑风格”。<sup>48</sup> 广场的红砖铺地承载建筑的基座, 并与之融为一体, 衬托出上面的混凝土政府办公楼。起初市政厅广场的设计被视作一个灾难, 但是随着周围建筑的兴建及街区密度的增加, 质朴而不过分琐碎的红砖铺地似乎越来越恰当。市

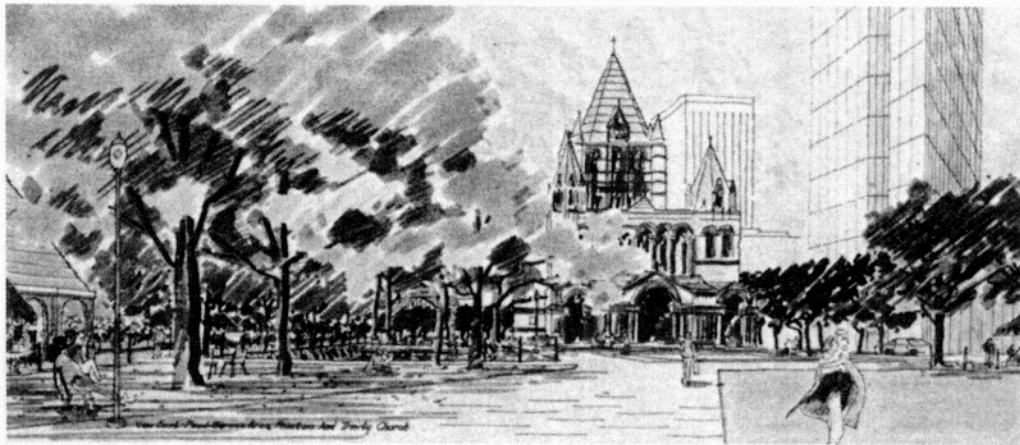


图 3-26 1984 年科普利广场重新设计竞赛中克拉克和拉普阿诺的优胜方案

在概念上和文丘里类似但形式上不同，克拉克和拉普阿诺的迪安修道院方案实质上有更多的草地和树木，赋予了科普利广场传统的新英格兰绿地的视觉特色。(绘图：Dean Abbott of Clark and Rapuano, New York City)

政厅广场的设计证明了如果有足够的街区密度和由公共服务设施引发的活动，并且广场周边又具有很好的空间界定，纪念性建筑底层大型规整的广场是可以获得成功的。而我们的问题往往是设计过度并且用不必要的功能将空间填满。

### 地面与立面连接的空间

所有好的城市设计都依赖于建筑和景观设计的整合，如同我们已经讨论过的，在米开朗琪罗为罗马坎皮多利奥广场所做的设计中（约 1550 年），三边略微呈三角状布置的建筑被一个精致的椭圆型铺地所统一（参见图 3-5、图 3-6），这种铺地形式作为设计中的首要因素，确定了马库斯·奥里利厄斯雕像的中心地位，并与周围的建筑立面和台阶相关联。坎皮多利奥广场与城市空间相互作用，同时呼应了古罗马和

后来的文艺复兴形式。米开朗琪罗的确理解了罗马的文脉，在微妙的细节上将建筑形式统一于室外空间之中。

米开朗琪罗的坎皮多利奥广场所表现出来的设计原则和文艺复兴建筑思想的内涵一样，是建筑设计和室外空间设计必须在空间上相互整合，但在多数现代城市中这两者则是分离的，而最近设计的波士顿万·温思罗普广场（One Winthrop Square）是一个小小的例外（图 3-28），旧建筑和新景观在一个三角形小广场上成功地结合在一起，建筑立面上柱子的韵律被反映在广

图 3-27 卡尔曼、麦金尼尔和诺尔斯设计的波士顿市政厅广场，1962～1969 年

市政厅广场是开放广场的又一个范例。作为新的市政府建筑的平台，这个空间也供市民集会使用。这个大型的开放空间在建成初期曾经被认为是个灾难，当其周围的建筑密度提高以及新的活动产生以后才逐渐被接受。（照片提供：Cervin Robinson, Photographer）



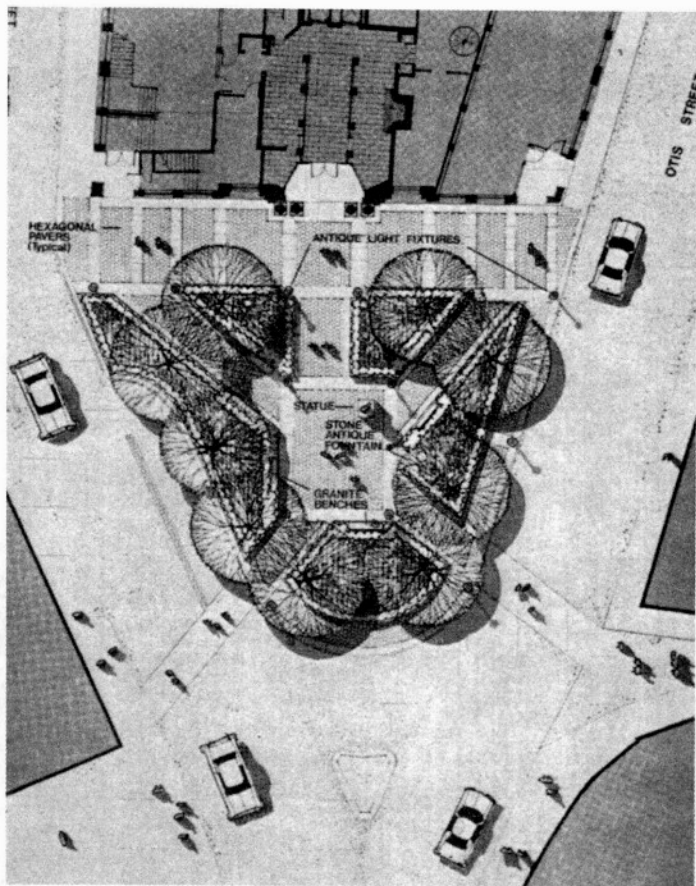


图 3-28 CBT 建筑师事务所设计的波士顿万·温思罗普广场，1974 年

很多欧洲广场在形式和外观上都与周围建筑关系密切。波士顿的万·温思罗普广场是一小块位于一座 19 世纪建筑前的三角地，在设计中建筑立面柱子的韵律决定了铺地的纹理，将广场和建筑完美地结合到一起。（图片提供：CBT Architects）

场的花岗岩条石铺装，该铺装以不同方式界定了广场的入口、座椅区和对角人流。由于广场是其相邻建筑的延伸，建筑与广场地面统一，似乎自然地适应了周围的城市肌理，并且成为波士顿建筑和景观整体表现中的一部分。

### 纪念性空间与亲切空间

如何把城市中的小型废弃地段改造成

有活力的公共空间，曼哈顿中城的佩利公园（Paley Park）是一个值得推荐的案例。这个地段用相对较少的预算建成一个绿荫中、瀑布前、白色活动桌椅布置在简单但具装饰性的铺地上的公共活动舞台（图 3-29）。进入这个绿洲，城市噪声被水声淹没，空气质量明显提高，在夏季的几个月中植物和水降低了温度，公园提供并不昂贵的食物，在喧闹的曼哈顿中城起到主要社交空间的作用，空间的尺度及其设施符合使



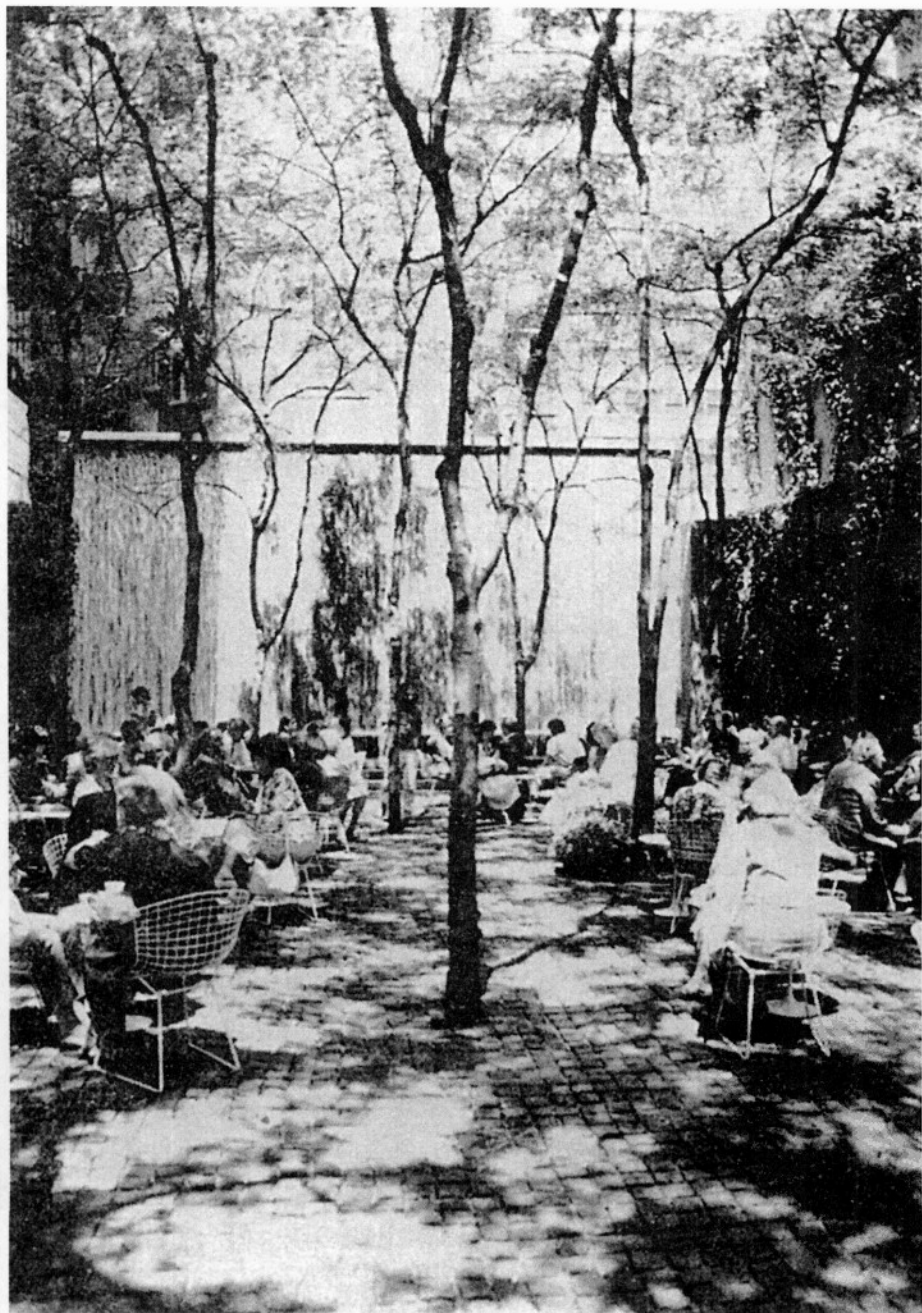


图 3-29 蔡恩和布林设计的纽约佩利公园，1967 年

佩利公园是第一个新型的、美国特有的、在城市中的传统“袖珍”公园，它阐释了如何将小块的、被遗弃的土地改造成成为街道喧闹背后的安静场所。（照片提供：Zion and Breen Associates, Inc.）

用者的要求。佩利公园是一个受人喜爱的公共空间。

1975年完成现代化改建的波士顿基督教科学中心(Christian Science Center)则是一种完全不同的尺度(图3-30)。<sup>49</sup>这个大广场中间有一个巨大的倒影水池,作为新旧建筑之间的媒介。建筑和新建部分从属于老教堂,并且以现存历史建筑作为整个建筑的中心构件。佩利公园和基督教科学中心是空间尺度的两个极端,但都很好的适应了各自特殊的城市环境。

### 信息交流的空间

我们已经分析了与历史典范的设计原则有关的当代城市广场设计案例,也提到了当代城市街道的一些问题,即过于强调快速通行、不当的尺度和缺乏一个统一的空间结构。另一个影响城市空间的普遍问题是现代城市中招牌的泛滥。无论是功能性、象征性或是诱导性的,城市中所有的公共空间都有进行信息交流的作用。这些信息通过建筑的群体组合方式、建筑的立面,尤其是商业条幅和招牌来传播。公共空间中的设施如灯杆、铺地和绿化等,象征性地传递着场所的意义。复杂的室外环境片段往往比更大体量的独立建筑更能传递城市信息,它们的组合方式主宰了道路或者人行道上的景观。不管是东方还是西方的城市,传播信息的设施经常影响我们对城市空间的感受,书写的信息或者广告设施取代了空间作为传递信息的作用,就像限定空间边界的建筑从一开始就不存在一样(图3-31)。现代城市需要的是公共领域的清晰界定,而不是依赖信息传播系统

和企业广告。传播文化价值的应当是空间而不是那些招牌。

### 柔质空间

以上这些分析提供了各式各样的方法去理解城市环境中寻找“存在空间与失落空间”(found and lost space)之间的区别。然而设计师还应当考虑其他非建筑形态的空间类型,尽管用硬质界面创造连续空间的建筑手段是一种城市设计的方法,我们也必须探索城市中心区中的自然柔质空间,因为它可以提供一个与密集城区形成对比的环境。

### 人性空间

为了解空间本质以及室外空间在物质上和心理上的表现,我们必须关注超越特定城市空间的地域,包括比城市更大的范围。为了在这个更广大的领域中评价空间,必须考虑两个因素:①场所的意义基于个人心理和社会需要而赋予场所的用途和目的;②一个或一组场所与它们所在地区特色之间的联系,包括历史和地方传统。

对一个空间设计的好坏作出定性的判断,取决于它的功能意义及其空间形态是否适应社会的需要。存在于包含自然和原

**图3-30** 贝聿铭和佐佐木事务所设计的波士顿基督教科学中心,1975年  
基督教科学中心广场与周围建筑的纪念性尺度相呼应,它的首要功能是令人印象深刻的建筑作品,并把老教堂和贝聿铭的新建筑连接在一起。(照片提供:First Church of Christ, Scientist)





图 3-31 日本横滨的街道景观  
在现代城市中建筑空间经常被招牌所湮没，实际上是它们而不是建筑界定了空间。

生要素的柔质空间中的现状或规划的空间形态，经常比在以建筑形式表达的硬质空间中更能适应要求，理解社会所能接受的标准，并在设计过程中予以落实，方能创造一个适合其所包含的活动的社会空间，忽视人性的需求必将产生失落空间。

### 乡村空间

乡村空间直接且有意义的作用是提供木材、粮食和资源等。作为广袤无垠的空间，与人工居住环境积极互动，提供经济利益并且满足人们亲近自然和对开敞空间的需求。作为一个具有清晰用途和明确目的的

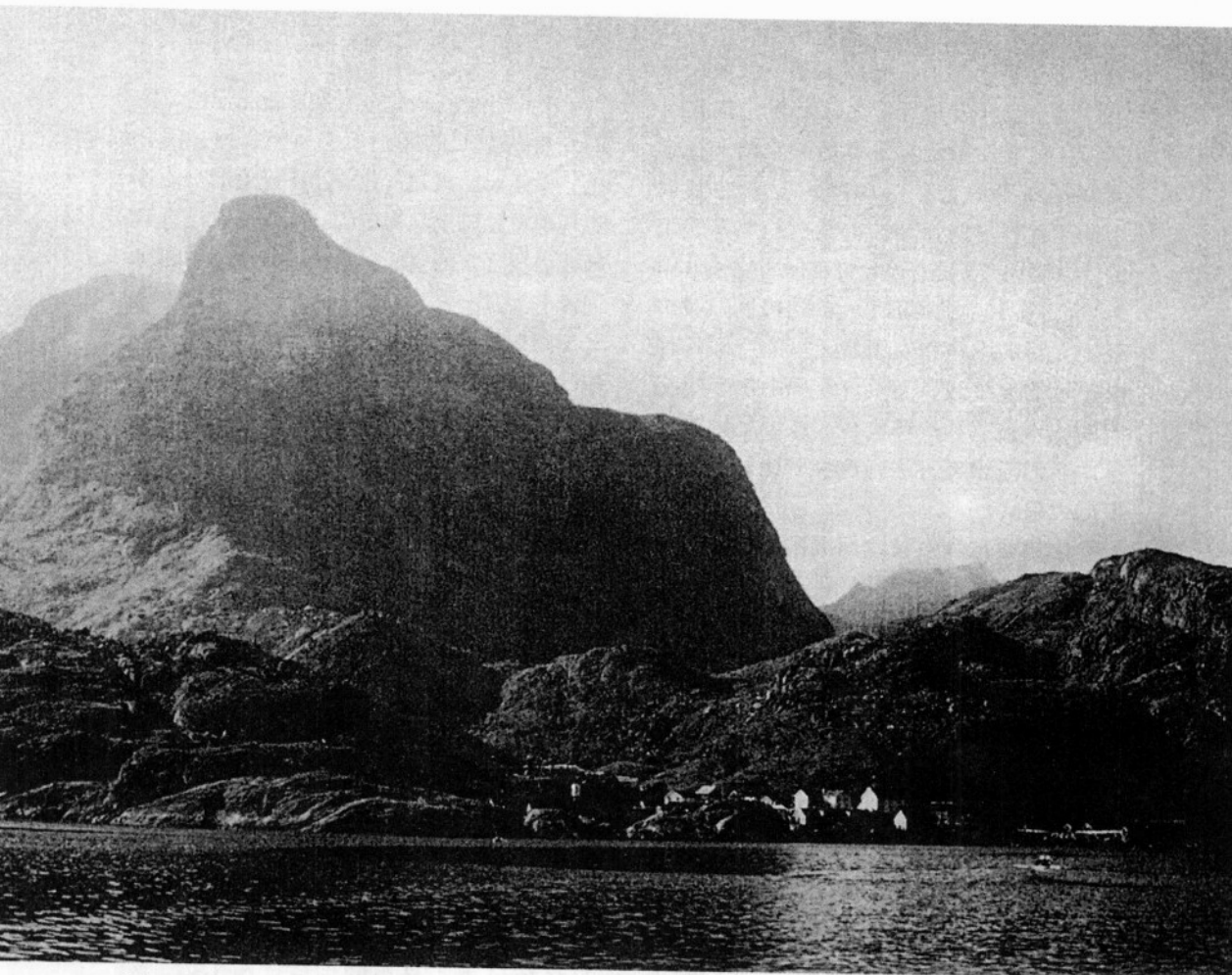


图 3-32 挪威罗弗敦 (Lofoten) 群岛

乡村空间和城市空间有很大的差别，两者之间的对比提升了各自的价值，其边界需要保持明确。很多当代环境中人类的聚居侵害了自然景观，这对“硬质”和“软质”空间都造成了伤害。

有意义的空间，乡村空间尽管在空间上没有建筑围合，却也不属于失落空间。乡村空间的围合是由一些如地形、地貌、水体和包括灌木、森林、农作物在内的植被等自然要素来实现的，也有以篱笆、实墙等人工围合形成的（图 3-32），因此自然景观

也能被界定为积极的和具有结构性的空间，以适应人类活动和聚居的空间模式。

明确地区分乡村空间与城市空间是非常重要的，当城镇景观和乡村空间的“界限”是无意的或“模糊”的时候，空间通常会失去其主要功能并导致我们所不愿意

看到的城市蔓延。维持城市和乡村间的界限对于空间管制来讲有些困难,就像在城市外围带状开发地区和郊区开发中的建筑那样,边界的散乱导致零散的空间。在意大利托斯卡纳地区(Tuscan)大地景观中的里瓦托(Rivalto)山城,一个有意识的、清晰的界限区分了乡村和城市空间(图3-33)。并不存在城市蔓延的边缘区,城市外围大片的山地和农田将无垠的空间延伸至遥远的地平线,而城市空间则由密集交织的城市街道和广场构成。在现代城市设计中我们应当努力达到这种对比和用地控制的效果。

作为城市和乡村空间混乱的例子,现代主义后期发展起来的一种开放式的规划结构,试图提供一种有序增长和系统的城市开发方式。最典型要属乔治·康迪利斯(George Candilis)、亚里克西斯·若西克(Alexis Josic)和谢德拉克·伍兹(Shadrach Woods)于1961年在法国图卢兹·勒米拉伊(Toulouse-le-Mirail)所做的规划,这是城市设计连接理论一个极端表达(第四章有更多细节介绍)。多枝状的干道(就像树的枝干形状)完全忽略乡村空间和人工城市空间之间的界限(图3-34)。乡村变成半城市化,城市变成半乡村化,城市和乡村两败俱伤。图卢兹的规划贡献不在其对外部空间的围合,而是建立了以开放式步行为主干的线形人工系统,城市活动和服务设施被抬高到上层并且和下层的机动车交通分离。图卢兹的例子说明,由于建筑群作为实体和连续的要素主宰着城市景观,其所形成的城市形态外部空间反而变得次要了。

## 公园化空间

如同我们在讨论乡村空间时指出的,空间与失落空间的差别不能从包容性、围合感、柔硬对比或建筑与非建筑元素的对比等属性中单独确定,肯定的一点是所有没有清晰边界或界定的空间,就像一栋房子中的房间没有界定一样,都是失落空间。但是否因为奥姆斯特德、卡帕比里提·布朗(Capability Brown)和廷斯·詹森(Jens Jensen)设计的没有围合的城市公园是柔质的和非建筑形态的城市空间,就可以把它们归为失落空间呢?显然不能,因为他们的设计构思就是来自于在城市中体现自然的理念,而它们之所以充满活力就是来自与城市对比的效果。将这种自然的观念转化成直角和围合空间是不妥的,而是应让柔质景观保持其柔质的特征,以积极实用的方式填补建筑间的空白,使非建筑空间产生城市空间的效果(图3-35)。

除了美国的城市公园以外,这种柔硬对比也赋予校园内的方形庭院以特色氛围,柔质化景观填充了由建筑围合的硬质广场空间。例如哈佛大学的庭院内古树参天,与明显的建筑背景形成对比。内部的路径形成了显眼的图案(图3-36、图3-37)。类似的还有托马斯·杰斐逊(Thomas Jefferson)设计的弗吉尼亚大学草地,自然的庭院内部空间与周边统一的建筑柱廊形成对比,塑造出庄严的气氛(图3-38)。

美国最有意义的空间设计之一是平等主义草地(Egalitarian Lawn),表达出杰斐逊的开放社会梦想,教授和学生均能从两侧的学院大楼分享绿色的景观。现代公园和大学校园的柔质景观空间起源于17~18

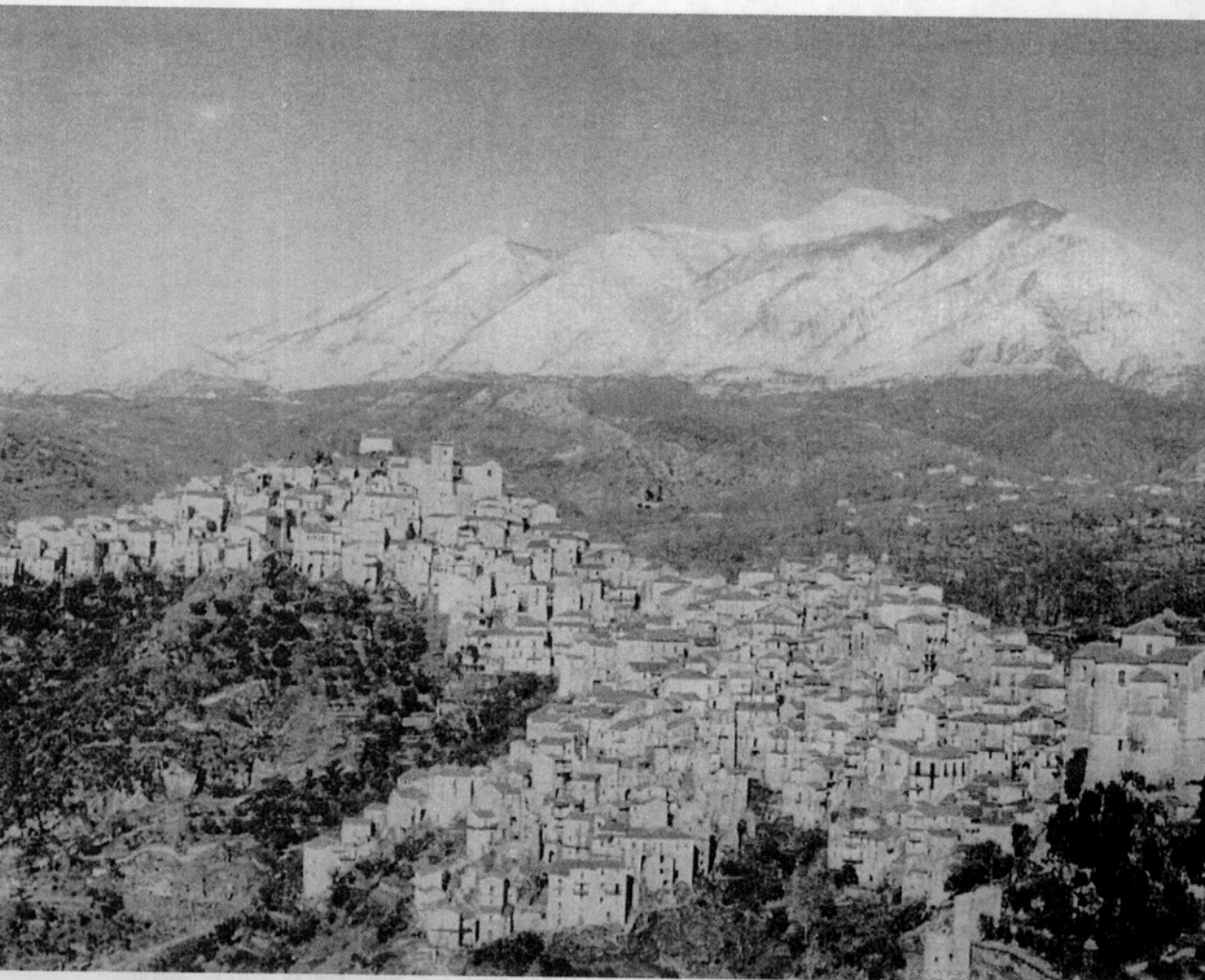


图 3-33 意大利里瓦托 (Rivalto)

这座意大利山城是乡村和城市空间和谐共存的优秀范例。在自然景观的对比下紧凑的城市环境在地平线上更加引人注目。城市的边界被清晰地界定，并不存在城市边缘区。

世纪的英国景园运动 (Landscape-garden movement)。这种城市空间设计的理念使景观形象化，并使城市中的自然环境理想化。这类空间的设计是协调而不是对抗自然要素，并且与空间周围的建筑形成对比。

### 象征性空间：日本的寺园

如果说美国公园和校园的设计，受英国景园传统的灵感激发将自然引入城市，那么日本的寺院则体现了另一种完全不同

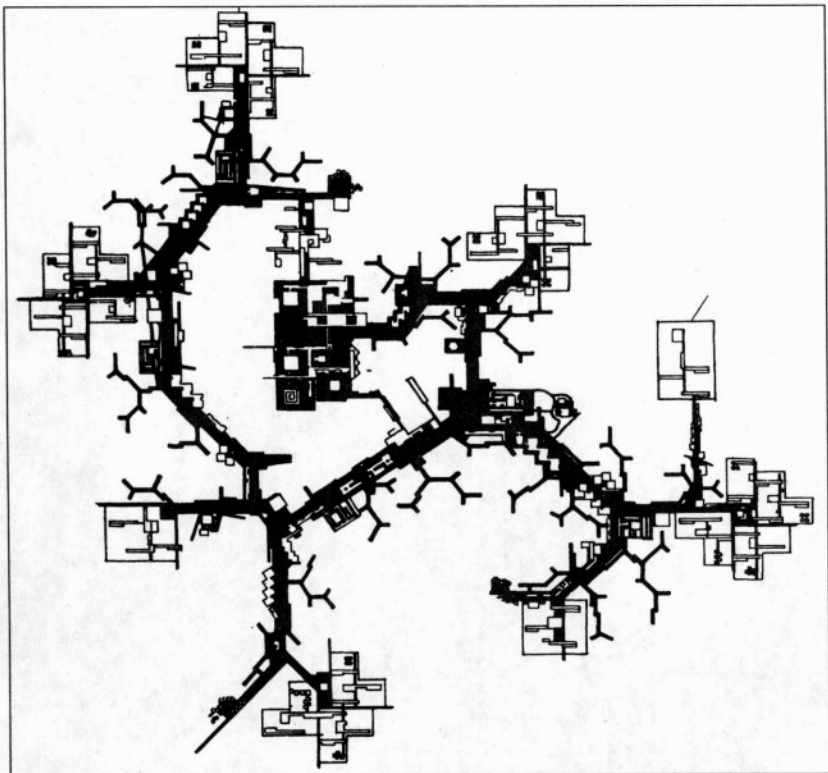


图 3-34 康迪斯、若西克和伍兹设计的法国图卢兹·勒米拉伊，1961 年  
在这个现代主义后期“开放式”的规划实例中，带有分支的超大形态延伸到了乡村，模糊了农村和城市空间的界线。图卢兹·勒米拉伊的规划对城市设计的连接理论是一大贡献，但它的外部空间是次要的，不过是形态的衍生品而已。

的空间设计方法。日本的寺院充满了象征手法和表达形式，是极具条理和精巧的空间，传递着日本社会的玄奥理念，石、沙、水和植物等自然构成表达人与环境之间哲学联系的隐喻。实际上源自中国汉朝（约公元前 100 年）的日本寺院，为人们在极度密集、充满竞争的环境中进行冥想和沉思的隐退提供了非常重要的场所。物质环境与体现人类价值和直觉的禅宗传统之间的联系通过花园被很好地统一，在这里人工和自然秩序完美地结合。作为大自然的

抽象符号，大山、雾谷和静湖在日本花园中被少数几个景观要素表现了出来，而其余的部分则任由观者想像。

这种象征主义在日本京都龙安寺（Ryoanji Temple）的花园中得到极好的体现（图 3-39），细沙代表云，而石头则是冲破云层山峰的隐喻。在龙安寺，硬质空间和柔质空间得到完全的融合。在日本花园空间设计的众多原则中，动态捕捉的概念对于西方设计师最为重要，因为它以设计上故意留白的手法表现时间的停滞，这种时





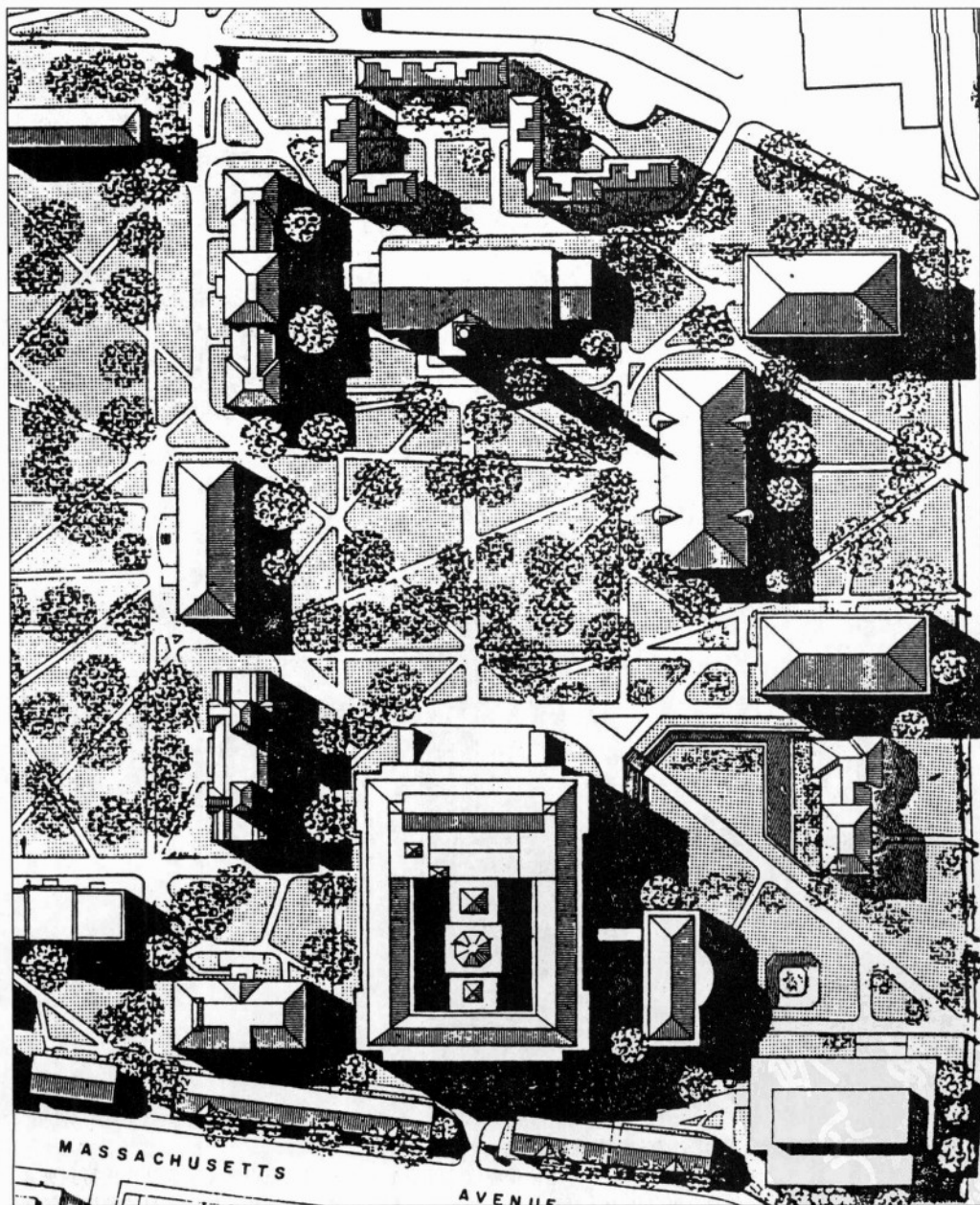


图 3-36 马萨诸塞州哈佛大学的庭院平面图

通过“硬质”的建筑和“柔质”的内部树木草地景观的对比，形成了英国校园传统方形围合庭院的独特气氛。



图 3-37 马萨诸塞州哈佛大学的庭院透视



图 3-38 托马斯·杰斐逊设计的弗吉尼亚大学校园草地

在弗吉尼亚大学，建筑和景观以一种特别的微妙方式结合在一起。托马斯·杰斐逊于1817年用一排低矮的帕拉迪奥式柱廊围合了一片巨大的罗马复兴式（Roman-revival）草地，该草地起到了组织它周边各教学楼的作用。（照片提供：University Archives, University of Virginia Library）

间的要素、象征性和真实感，即使是在西方世界也是当代空间设计的重要原则。

## 结 论

我们已经考证了各种各样的硬质或柔质城市空间的典范。设计师应当尽可能多地了解不同实例，来理解空间怎样适应环境并且怎样提供其服务功能。对硬质空间

来说，其要素是空间形态、表面铺装和视觉焦点。而柔质空间则有其将自然作为象征和对比的设计要求。两者都应当符合其各自的目标。

在下面一章中，我们将研究分析三种城市空间设计的主要理论方法，并揭示这些理论和方法该如何考虑去找回失落空间。

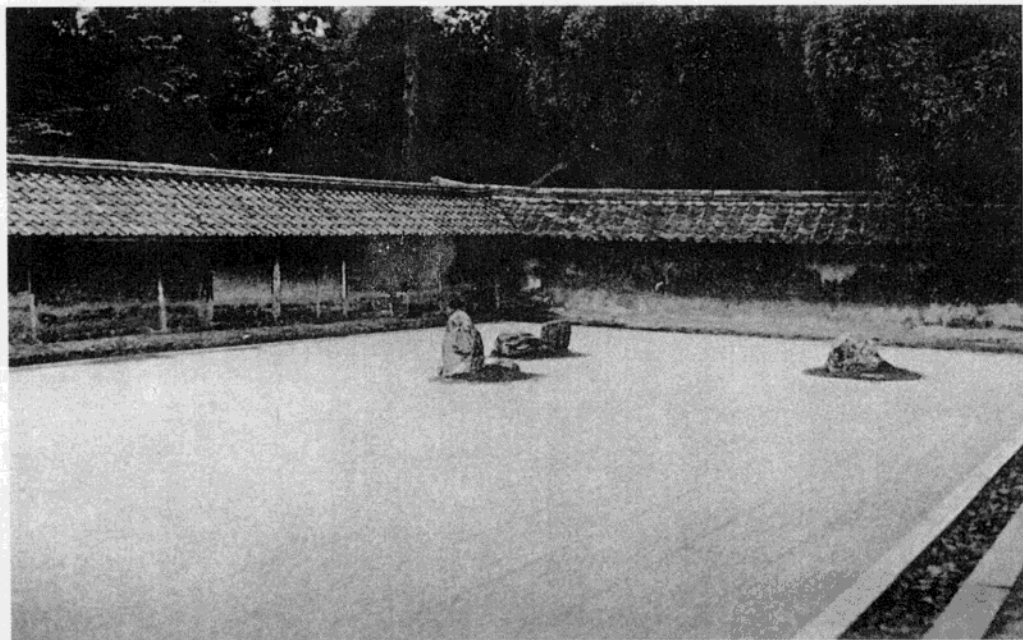


图 3-39 日本京都龙安寺花园

龙安寺花园也许是全世界象征性空间的最佳案例，自然和人造材料的运用把人完美地融入了其所处的环境之中。

## 第四章

# 城市空间设计的三种理论

在现代空间演进研究和历史典范分析的基础上，得出有关城市设计理论的三种理论：①图-底理论；②连接理论；③场所理论。这些理论的区别很大，但是将其放在一起讨论能为我们提供整合的城市设计潜在策略（图4-1）。

“图-底理论”是基于建筑体量作为实体（图）和开敞空间作为虚体（底）所占用地比例关系的研究。每个城市环境都有现状的建筑实体和空间虚体的组合方式，分析空间设计的图-底关系就是通过增加、减少或改变组合的空间几何形式来阐述这种关系，其目的是通过建立空间秩序来明确一个城市或片区的城市空间结构。在这个秩序中，不同尺度的空间既独立围合，又彼此顺序联系很有条理。由建筑实体和空间虚体构成的主要“空间领域”代表城市格局或城市肌理，并由建筑和空间标识，例如提供视觉焦点和地域中次中心的主要标志或开敞空间等。图-底理论是用来描绘虚实关系的图形工具，是明确城市空间结构和秩序的平面视图的二维抽象。

与主要基于虚实格局的图-底理论不

同，“连接理论”则源于研究连接不同元素之间的“线”。这些线由街道、步行道、线形开敞空间或其他在空间上连接城市各个部分的连接要素组成。设计师用连接理论试图组织一个联系系统或网络，来创造一个空间组织的结构，将重点置于系统而非图-底理论的那种空间图示，认为运动系统和基础设施的效率比限定室外空间的格局更重要。

“场所理论”比图-底理论和连接理论更进一步，它加入了人的需求和文化、历史及自然环境等考虑因素。场所理论的倡导者结合环境的独特形式和内在细节给予物质空间更多丰富的内容。这是对包括历史和时间要素在内的文脉的回应，增强了新的设计与现状条件之间的适应性。在场所理论中使用者的社会文化价值及其视觉感受和个人对相关公共环境的驾驭，与空间的水平围合和连接的原则同等重要。

这些理论各有各的用途，但最好是综合这三种理论的优点：赋予虚实以结构，建立各部之联系，并回应人性需求和各自环境的独特要素。城市物质空间结构的设计必须对这些相互联系的理论作出回答。

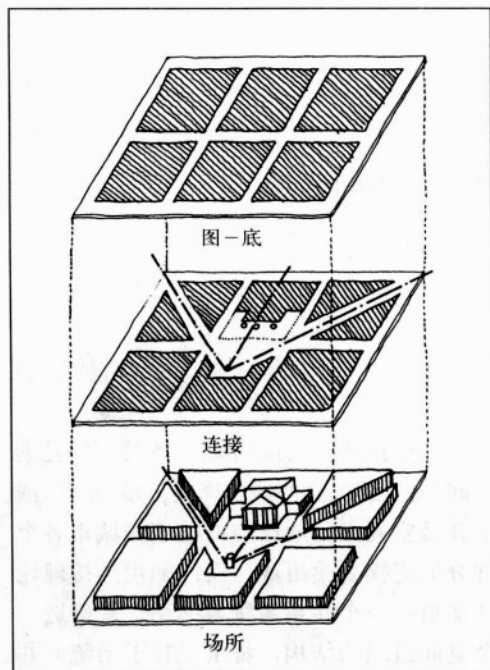


图 4-1 城市设计理论示意图

近年来城市设计有三个主要的探索方向。

①图一底理论：这种方法的出发点是通过分析建筑实体与开放空间的联系来理解城市形态。图一底分析在界定城市肌理的纹理和形式、发现空间秩序的问题时是一个有效的工具，但也会导向静态和二维的空间概念。

②连接理论：这种方法把交通流线的动态性作为形成城市形态的动力。它的重大贡献在于强调联系和动态性，但有时也会低估了空间界定的重要性。

③场所理论：设计师逐渐认识到历史、文化和社会价值对于城市开放空间的重要性，文脉主义者强烈反对功能主义者从外部把抽象设计强加给城市的倾向。

三者叠加：本书建议将图一底、连接和场所理论结合在一起形成一种综合理论，它会为建筑实体和空间虚体提供清晰的结构，组织各部分之间的联系，并且尊重人的需求和独特的文脉要素。

## 图一底理论

对城市设计的图一底理论作出最好诠释的是詹巴蒂斯塔·诺利 (Giambattista Nolli) 于 1748 年所绘制的罗马地图。诺利地图将城市表现为一个具有清晰界定的建筑实体与空间虚体的系统 (图 4-2)。建筑实体所覆盖的范围比室外空间更加密集，从而衬托出公共开敞空间的形态，换句话说，它创造出积极的空间或者“具有物质形态的容器”。罗马的开敞空间被建筑实体勾勒出来，作为连接室内外空间与活动的连续流动的空间，如果没有这些重要的地面建筑覆盖，空间将不可能连续。在诺利地图中室外市民场所是一个积极的空间，比界定它的建筑实体更具有“图形”的意义。与周围建筑实体密切相关的空间才是一个积极的空间实体。<sup>50</sup> 这与现代空间的概念正好相反，只有建筑才具有图形意义，是相对独立的实体，而空间则变成不具物质形态的容器。在诺利的概念中，空间就是图形。

诺利地图中的图一底关系具有整体连贯性，描绘了街区格局和单体建筑之间的网格关系。主体建筑被门前较大的市民空间和连续建筑群体或具有“细腻肌理”的街区与广场所衬托。因此，“公共”与“私密”的反差使公共建筑 (用首层平面表示) 从周围的“城市袋形界面” (urban poché) 中脱颖而出。

“袋形界面”这个词在城市设计的图一底理论中经常用到，它是明确外部空间虚体的一个建筑实体的空间范畴。袋形界面在技术上是指墙、柱以及其他建筑实体，通常在建筑平面图上以涂黑表示。然而在

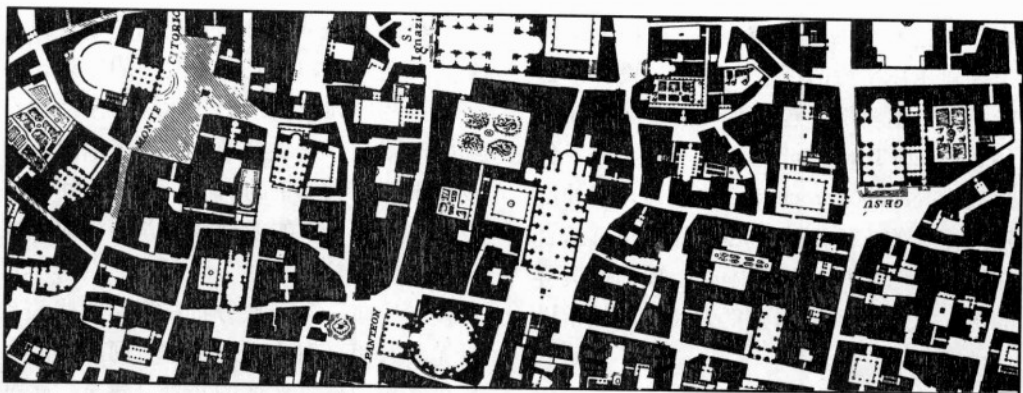


图 4-2 詹巴蒂斯塔·诺利的罗马地图，1748 年

诺利的地图说明了一个传统城市的图-底关系。在传统城市里，公共空间存在于私人房产之间（参见图 3-2）。图中占主导地位的部分是密集且连续的建筑实体，而剩下的开放空间则为虚体。

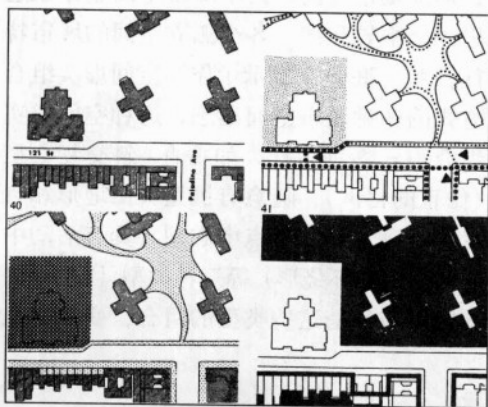


图 4-3 罗伯特·F·瓦格纳 (Robert F. Wagner) 设计的纽约上东部 (Upper East Side) 居住区

与诺利的地图形成对比，在大多数现代城市中占主导地位的是空间虚体。建筑是单独和孤立的物体，建筑之间的空间并不成形。当建筑主要往垂直方向发展，就会导致建筑覆盖率的不足，因此想要通过建筑来界定外部空间是不可能的了。（绘图：Victor Caliendo）

室外，城市袋形界面是一个支撑结构，它“标志”着空间景观，使建筑融入周围的空间中，在平面上创造一种连续。在空间处理方

面，就是将公共领域的设计与单体建筑的设计融合。波士顿的市集中心 (Marketplace Center) 用诺利的图-底理论表达，是一个很好的当代城市袋形界面的实例。

图-底理论进一步指出当城市形态主要是垂直的而不是水平的时候，如现代景观中常见的塔楼街区 (point-block)、板楼或摩天大楼，几乎不可能创造连续的城市空间 (图 4-3)。在一个巨大尺度的平地中布置垂直建筑的尝试，大多导致其广阔的开敞空间且很少被使用。由于建筑密度不够，散布在景观中的垂直建筑无法赋予环境以空间结构，其结果则与诺利地图恰好相反，给人的印象只是单体建筑，而连续的街区形态却不见了。为了构筑室外空间的形态，必须精心处理空间和街区的边缘，建立一个包含转角、凹口、角落、通廊等的室外空间。芬兰的阿尔瓦·阿尔托 (Alvar Aalto)，20 世纪最有影响的建筑师之一，经常把空间设计的问题描述为将建筑形式与场地空间结构联系，或者将建筑立面转

换以创造积极的室外空间。<sup>51</sup> 这种手法几乎在阿尔托所做的所有公共建筑设计中都能找到（主要例子包括赛于奈察洛市政厅（Säynätsalo Town Hall）和里奥拉·帕罗什尔教堂（Riola Parochial Church）），室外庭院或更大的广场形成中心并且把建筑结合在一起。阿尔托这种单体或小规模建筑群的图-底概念也适用于更大尺度的城市设计中。

创造积极空间最简单的方法，是运用低平的建筑群及其所形成的比周围地域更加密集的形态，并从建筑群中勾勒出城市空间。实际上这种图-底关系并不总是可能甚至可取的，但是应当把它作为城市设计的一种概念性指导原则放在心里。

在城市建筑群中必须创造出积极空间的特定类型。公共空间提供聚会场所、路径、公共和私人领域之间的过渡及社交舞台，从而赋予城市象征性和意义。如同苏珊娜·托尔（Susana Torre）写到的：

“城市空间是人类聚集的容器和象征，体现了个人与集体间的互动。除了在面对土地投机时受到的空间破坏和政治歧视，广场和公园常常在周围建筑改造时难以幸存。在美国，广场和公园是市民荣誉的体现。像独立广场（Independence Square）、列克星顿公园（Lexington Green）和波士顿公园广场（Boston Commons）之类的场所能够唤起人们对历史上重大事件的回忆。根据同时能容纳的聚集规模，并以周围建筑的高度、特征及界面的设计来确定一个场所的大小和比例，这种精心设计的城市空间几乎已经被现代规划师所遗忘。”<sup>52</sup>

空间是城市体验的媒介，它提供了公共、半公共和私人领域之间的序列。为了让这些序列起到作用，环绕的栅栏和连续的沟壑都必须减到最少或彻底消除。构成城市片区和邻里的街区决定了空间的方位，空间实与虚的明确性和差异构成了城市的肌理，并且建立了场所间的空间序列和视觉导向。图-底分析在揭示这些关系时尤其有用（图4-4）。城市空间虚体的本质依其周边建筑实体的布置（建筑、建筑群和/或城市街区）、尺度，以及介于垂直要素之间的水平方向的开敞程度或者地平表面而定。街道空间的更大范围的组合方式形成城市片区，其中所有空间整体创造一个主导和统一各个孤立空间的城市特征。图-底研究揭示了作为空间虚实组合方式的各种城市空间形态，这种空间虚实组合方式多种多样，如垂直/斜交复合型（修正的格网）、随意有机型（由地形和自然特征确定）和节点中心型（具有活动中心的线形和环绕形）等三种类型（图4-5）。多数城市都是这些类型的组合、变化或是

图4-4 城市局部的典型图-底平面

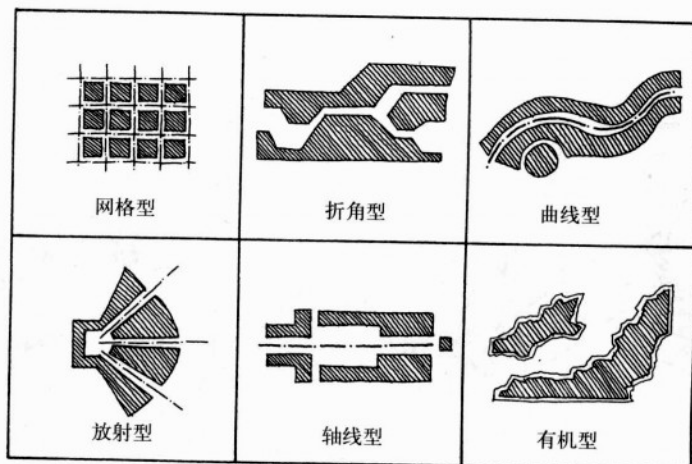
图-底研究不仅在揭示街道空间的组成类型方面有用，在指出各片区的特色上也能起到作用。（参见波士顿和哥德堡的图-底研究，图5-18、图5-60）





图 4-5 建筑实体和空间虚体的六种类型

实体-虚体之间的联系由以下要素所决定：建筑的形状和位置、地段要素的设计（植物、围墙）以及交通路线。其结果有六种类型：网格型（grid）、折角型（angular）、曲线型（curvilinear）、放射型（radial/concentric）、轴线型（axial）和有机型（organic）。



放大缩小后的并列。罗马帝国时期有机变化的类型与曼哈顿中心城区规则的格网则是城市的特殊组织结构，遍布城市片区内的街道和街区的有变化的组合方式赋予片区的复合形态。

除了表达城市的特征与复合形态之外，图-底分析还可以明晰城市空间虚实之间的差异，并提供了对其进行分类的方法。如同我们所指出的，独特的空间虚实组合方式有助于对公共空间的设计和感知（图 4-6、图 4-7）。

城市建筑实体的类型包括纪念性公共建筑或主要公共建筑、街区的空间领域和具有导向或边界作用的建筑等，而城市空间虚体的类型则包括门厅、街区内的空地、街道和广场的网络、公园和花园以及线形开敞空间系统等。

### 城市建筑实体

城市建筑实体最重要的类型可以认

为是作为城市肌理中心点缀的纪念性建筑或公共建筑。这些主要建筑经常是视觉焦点，需要显著地坐落在开敞空间中以表明它们的存在并展示其社会政治重要性。它们通常像典型的美国市政厅那样单独布置，或者就像传统欧洲城市中经常看到的哥特式或巴洛克式教堂那样融入由众多普通建筑构成的街区中的罗马万神庙（The Pantheon，图 4-8）。纪念性建筑和公共建筑，如锡耶纳的坎波广场或是罗马的坎皮多利奥广场那样，其前面的巨大入口台阶和周围的开敞空间与其建筑本身一样重要。“在欧洲大陆，教堂前都有一个城市空间将建筑个性化的室内空间与整个城市统一在一起……威尼斯的圣马可广场（和纪念性的大教堂）就为城市中集会的问题提供了精彩的答案，在迷宫样的密集城市与波光粼粼的广阔大海之间，巨大的广场成为有意义的过渡空间。”<sup>53</sup>

城市建筑实体中第二种主要的类型可以认为是城市街区的空间领域。按照莱

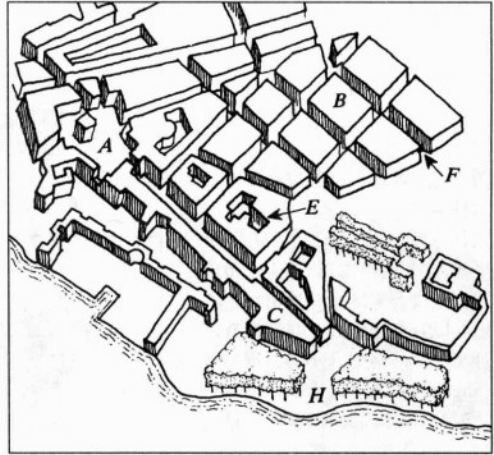
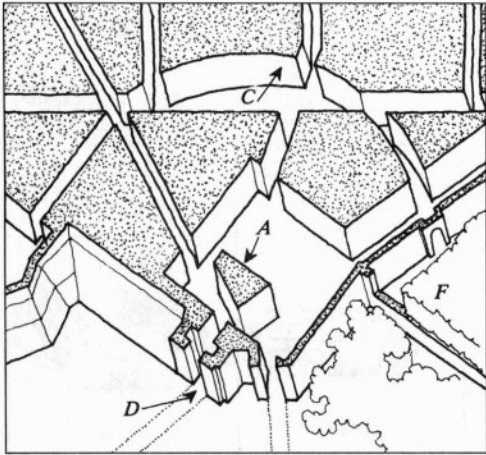


图 4-6、图 4-7 城市建筑实体和空间虚体类型的示意图

在传统城市中有三种重要的城市建筑实体类型，包括：公共纪念物及机构（A）；城市中占主导地位的城市街区（B）；界定边界的建筑物（C）。有五种主要的城市空间虚体类型，它们在城市外部空间中具有不同功能：入口大厅（D）作为私密空间与公共空间之间的通道；街区内部的空间虚体（E）是半私密空间的过渡地带；街道和广场网络（F）与主要街区相呼应并包容了城市中充满活力的公共生活；公园和花园（G）（原书图中没有标出——编者注）是与城市建筑形态相反的节点，而线形开放空间系统（H）通常结合自然特征如河道、滨水和湿地，贯穿城市地区，形成边缘并建立起更大尺度上的连接。

昂·克里尔的说法，城市街区的大小、格局和方位是组织公共空间的最重要的元素。在合适的间隔、体量和高度条件下，“空间领域”是通过重复一系列根据居住、办公、

商业或工业等用途预先定型的单元而组织在一起的。街区的“空间领域”有时形成一片可以识别、有条理的类似地毯一样的底衬，从而界定出一个中心，它们也可以



图 4-8 罗马万神庙，源自诺利的罗马地图

在所有城市里都能找到的一种建筑实体类型就是公共纪念物或机构。在很多案例中这种纪念性建筑需要被一个重要的公共空间衬托，这个空间可能和它所衬托的建筑一样重要。在罗马的万神庙，一个广场将室内空间与室外广阔的城市结构联系起来。公共纪念建筑或机构成为城市的焦点或中心（参见图 2-19 理查森设计的科普利广场三一教堂和图 3-27 的波士顿市政厅）。

是由邻里或片区的和谐群体形成。

另一个城市建筑实体的种类由具有导向或边界作用的建筑构成，这些建筑是非重复的并具有特定的形式，通常是线形布局的。当初在设计这些建筑时，故意使其与周围空间领域不同，并尽量面向林荫大道、环岛或广场，或者作为一个城市中区的边界。它们也能环绕并衬托一个纪念性建筑，界定视觉轴线，并塑造出重要的场所。由贝尔拉赫(H.P.Berlage)于1915年设计的坐落在阿姆斯特丹南区的著名的荷兰住宅区，就体现了这种具有导向或边界作用的建筑处理手法(图4-9)。贝尔拉赫用周边式街区构成了有形的街道空间和广场，创造出城市肌理的延续和建筑体量、立面风格及景观设计的设计手法。

在城市设计中应当把这三种城市建筑实体类型结合在一起，就像诺利的罗马地图一样，让城市空间虚体作为城市空间联系的有形网络。

### 城市空间虚体

与城市建筑实体一样，城市空间虚体也有几种类型。它们既要从城市建筑实体中分离出来，但又融入其中，以提供功能和视觉的延续，从而创造一个建筑和室外空间融为一体的完整的和谐城市。

在城市室外空间中，城市空间虚体有五种类型(具有不同的开敞和围合程度)。首先是门厅空间，它建立了从私人领域到公共领域的重要过渡或通道。安全性是入口设计和社会需求的重要问题，就像门廊下的看门人或邻居窗内的“窥视街道的眼睛”。奥斯卡·纽曼(Oscar Newman)所著

的《可防御的空间》(Defensible Space)<sup>54</sup>一书，强调了半公共门厅在预防犯罪方面的重要性。入口空间是一个只可以被少数人看到的私密通道，提示客人进入了主人的生活或工作场所。在形式上它可以是前庭、门房、凹口、门廊或前院，在尺度上它是亲切的，是一个既公开又私密的场所。

第二种类型是街区中的空地，就像被围合的“甜甜圈中间的洞”一样，它是一个半私密的居住空间，供居民休闲和容纳各种设施，也是街区中提供步行和休息的购物空间。曼哈顿的佩利公园和哥本哈根众多的庭院以及带回廊的花园都属于此类(参见图3-29、图4-10)。

城市空间虚体的第三种类型是指主要街道和广场形成的网络(图4-11)，这种类型与街区的空间领域呼应并容纳城市中活跃的公共生活。在历史上街道和广场是统合城市的结构，但如今(如同我们讨论过的)它们却丧失了大部分的社会功能和空间品质。作为家庭生活的延续和与邻居聊天的场所，传统的城市街道和广场形成了一个从个人熟悉的空间环境到城市范围的沟通渠道的系统空间等级秩序。街道和广场是消磨时光的地方，也是人们的交通走廊。纵观大多数城市的历史，街道和广场的网络都是作为城市设计和空间组织的主要结构而存在的。由于多功能的街道已被购物中心所取代，现在的街道和广场往往不再扮演这个角色。

公园和花园是较大城市空间虚体的第四种类型(图4-12)，它与城市建筑形态形成对比。作为城市中自然保护的节点，它们融合于城市格网中，呈现出乡村景观，为硬质城市环境提供舒缓以及便于使用的

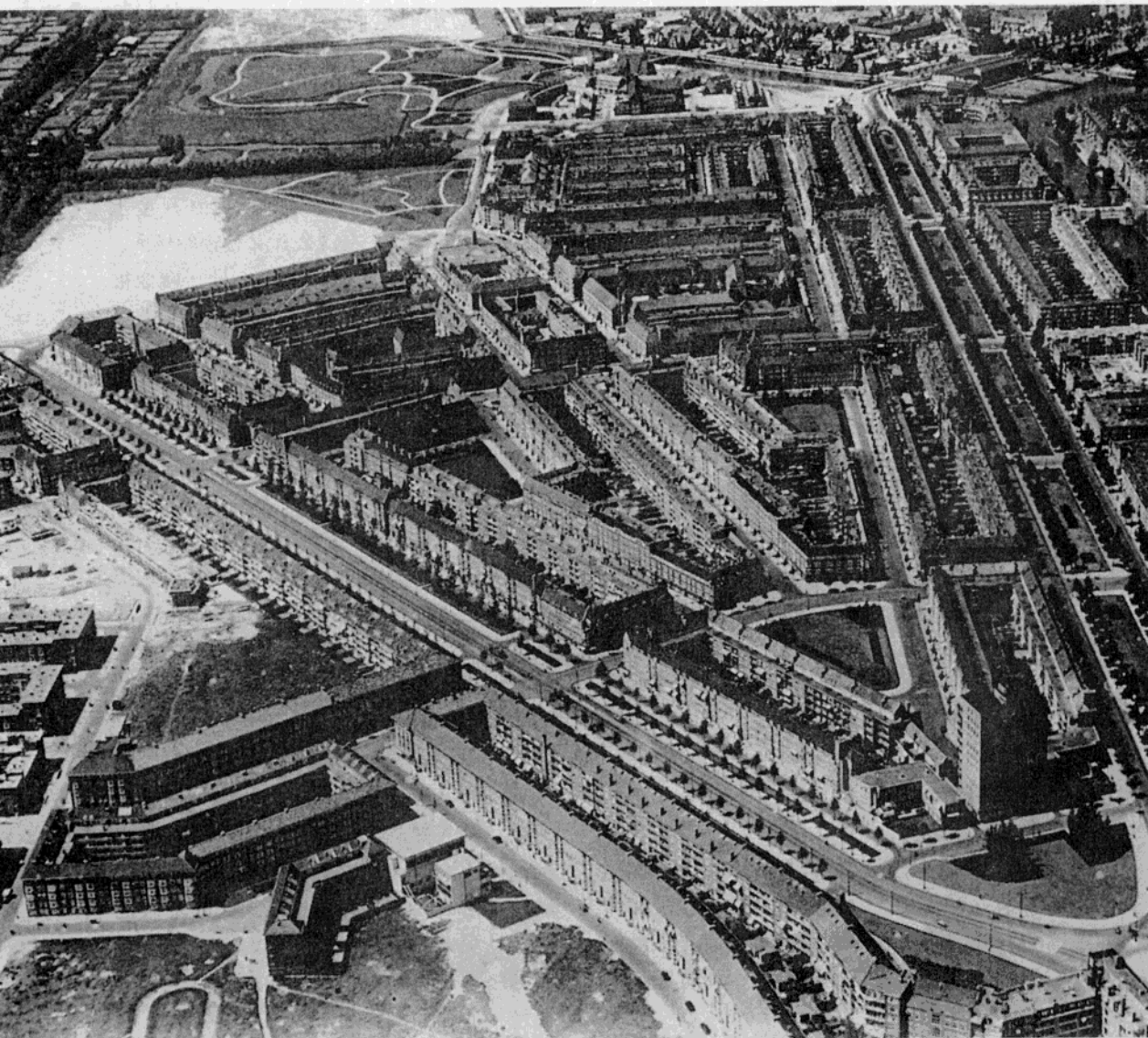


图 4-9 贝尔拉赫设计的荷兰阿姆斯特丹南区，1915 年

贝尔拉赫的线形街区展示了在方向上界定空间边缘的巧妙用途。他的围合式街区形成了街道空间和广场，建立了一个连续的城市肌理，创造了一套统合建筑体量、立面风格和景观处理的方法。（摄影：KLM Aerocarto）

图 4-10 丹麦哥本哈根典型的入口大厅和街区内庭院

入口大厅在个人领域和公共领域间充当了重要的过渡或通道，它的尺度较为亲切，只能被小群体所见，在私密领域和公共领域之间提供了重要的安全屏障。不管是作为居住区内部的休闲空间或设施，还是作为街区间的绿洲或是城市公园，街区内部的空间虚体都是半私密和完全公共空间之间的重要过渡（参见图 3-29，佩利公园）。

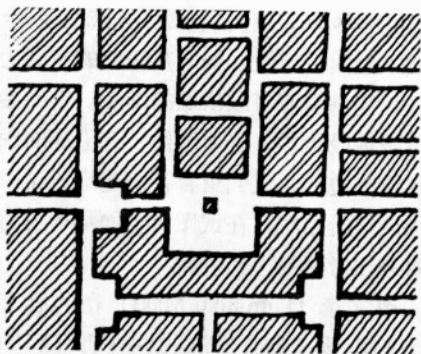


图 4-11 街道和广场的平面示意图

作为城市空间虚体，街道网络和广场与城市主要街区的建筑实体相对应。街道和街区创造从私人领域到城市的交通线路的等级序列，它们是家的延伸和邻居间互动的场所，既能够提供通行也是消磨时光的地方。

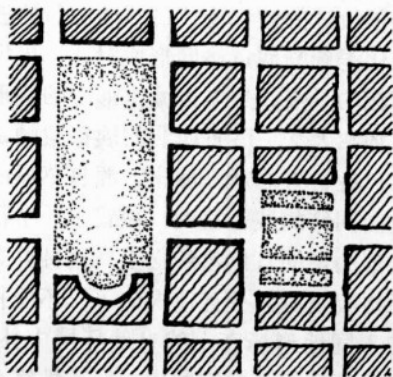


图 4-12 城市格网中的公园

公园和开放的花园是提供与硬质城市环境对比以及放松和休憩机会的城市空间。

休憩场所。城市公园和花园通过提高周围的房地产价值引导邻近地段的建设，但同时也是具有内在特征的独立景观。所有城市中最极端的自然公共场所要数阿姆斯特德设计的纽约中央公园。

城市空间虚体的最后一种类型是线形开敞空间系统（图 4-13），通常与河流、滨水区和湿地等主要水系的特征联系在一起。这些正式或非正式的绿廊掠过城市片区，提供城市边界或将城市场所连接在一起。

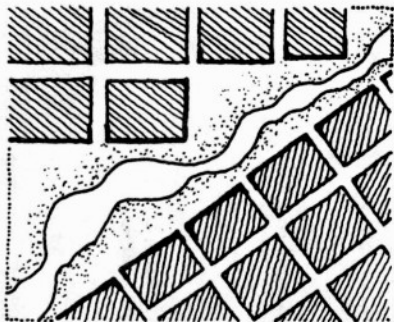


图 4-13 城市内的线形开放空间系统

线形开放空间经常与水域相连，它们起到划分区域、确立边界和联系场所的作用。对其景观的处理可以是规整的或不规整的，但线形开放空间一般提供连续的绿带，这与城市街道的规则网格形成对比。

得克萨斯州圣安东尼奥的自然河道和奥姆斯特德设计的被称为“翡翠项链”的波士顿绿化走廊与城市网格形成对比，提供无处不在的景观，是丰富城市形态的线形系统。加拿大艾伯塔省西北的埃德蒙顿是一个人口近百万的新兴城市，源自草原的更大空间网络的城市网格，被置于一个很低的线形沟壑的自然系统之上。这种并置迫使网格改变方向并且让人们可以不受干扰地在不同地形标高上的自然环境中休憩。在埃德蒙顿的开敞空间中，舒适性完全不受上面喧闹城市所干扰。北欧的一些新城镇中也有类似的城市结构，著名的如芬兰的塔皮奥拉地区和斯德哥尔摩郊区的瓦利莱（参见图 2-35、图 2-36）。

总之，图—底理论的核心是基于对城市建筑实体与空间虚体的控制和组织。当城市实体与虚体之间的空间关系是完整的且可以被感知时，城市空间网络就能成功地发挥作用，局部地段就能被包含在结构内并呈现出城市片区的特征。如果实体与虚体的平衡被

打破，局部地段就变成分离的，且被置于结构之外，其结果就产生了失落空间。为了找回我们失落的空间，必须重新考虑建筑实体以及评估“底”而不是崇拜“图”。建筑实体的设计必须考虑到与虚体结构的连接，以使建筑 and 空间能有效地共存。

## 连接理论

如同前面所概括的，连接理论涉及连接城市各部分的线形组织，以及设计这些线上的建筑与空间联系的空间“参数”。空间设计中参数的概念类似于音乐的五线谱，上面的音符可以有无数种组合方式，而乐谱是一个连续的参数，给作曲家提供连续的参考线。在城市空间设计中，影响某场地的空间力线为设计提供类似可以依据的基准。空间参数可以是地段边界、交通流线、有组织的轴线或建筑的边线。它们组合在一起形成了一个连续的连接系统，在试图对空间环境进行改变时必须考虑到这个系统。

槇文彦（Fumihiko Maki）在其具有影响力的论著《集合形态的调查研究》（Investigations into Collective Form）中讨论了创造空间连接结构的几种要素。他认为连接是城市室外空间最重要的特点：

“连接就是城市的凝聚力，以组织城市各种活动，进而创造城市的空间形态……城市设计关心的问题就是在孤立的事物间建立可以理解的联系，也就是通过连接城市各个部分来创造出一个易于理解的极端巨大的城市整体。”<sup>55</sup>

根据连接理论的这些重点, 槇文彦提出了三种不同的城市空间基本形态: 合成型态 (compositional form)、超大形态 (megaform) 和组群形态 (group form) (图 4-14)。他认为合成型态是由二维平面构成的抽象构图中的独立而简洁的建筑组成。连接是隐含而不明显的, 相对独立的物体的位置和形状产生出相互作用的张力。连接要素事实上是静止和规则的。槇文彦引用昌迪加尔行政中心和巴西利亚新城作为合成型态的实例 (参见图 2-9)。在合成型态中, 建筑自身比开敞空间的周边更加重要。

在槇文彦的连接理论中, 超大结构形态是第二种类型。这一形态中, 各个独立部分被整合进一个更大的层级分明、开放式并且互相联系的系统框架之中, 在超大

形态中, 空间连接组成一种结构。在谈到超大形态时, 槇文彦指出几个管理上和工程上的优点, 特别是能在简单的基础设施上有效组织各种功能并节约投资。丹下健三 (Kenzo Tange) 和黑川纪章 (Noriaki Kurokawa) 的设计是其中的典范, 特别是其 20 世纪 60 年代在麻省理工学院设计的一个新社区最具代表性 (图 4-15)。

超大形态的紧凑结构围合了覆盖的内部空间, 并且其周边是明确界定的, 但它又与外部空间无关, 不与周边的空间环境关联, 以一个非人性尺度的巨大空间来创造一个自身的环境。在这些例子中形成这种形态的动因源自高速公路的网络。

槇文彦把第三种连接空间的形态类型称为“组群形态”。这是沿着骨架空间元素逐渐增加累积的结果, 是很多历史城镇空

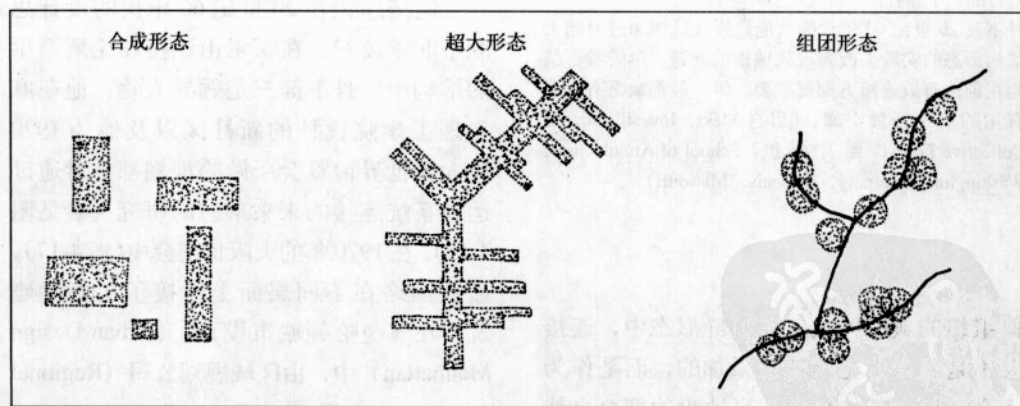


图 4-14 槇文彦的空间连接的三种形态

- ①合成型态 (compositional form): 独立的建筑组成了二维平面。在这种城市形态中, 空间上的联系并不明显, 而是典型的功能主义规划手法 (见第二章)。
- ②超大形态 (megaform): 结构组织被连接在一个线形构架上, 这个线形构架是一个等级明确、开放、空间联系强烈的系统。超大形态的实验在 20 世纪 50 ~ 60 年代尤其盛行。
- ③组群形态 (group form): 组群形态的形成是由于建筑物沿着公共开放空间体系逐渐地累积聚集, 其联系自然而有机。古代的村镇倾向于朝这种类型发展。

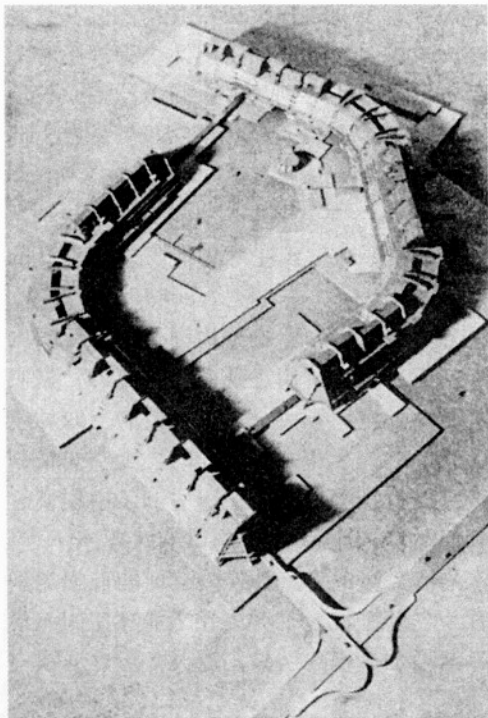


图 4-15 丹下健三和黑川纪章设计的马萨诸塞州坎布里奇的一个新社区，20 世纪 60 年代

丹下及 20 世纪 60 年代的其他建筑师试图通过对超大结构形态的实验去改善现代城市的问题。尽管线性结构在创造有效连接方面很重要，但一般都缺乏有形且有用的室外开放空间。（引自 Maki, *Investiture in Collective Form*；照片提供：School of Architecture, Washington University, St. Louis, Missouri）

间组织的典型方式。在组群形态中，连接既不是隐含的也不是被强加的，而是作为一个有机生长结构中不可缺少的部分自然形成的。组群形态还具有以下的特点：材料的连续统一、对地形巧妙且经常是戏剧性的回应、对人体尺度的尊重和由建筑、墙、入口和尖塔所界定的空间序列。槇文彦用希腊村庄和日本线性村庄的意象来说明组

群形态（图 4-16），两层的临街面形成了紧密连续的村庄立面，从而把单个房屋和更大的建筑群体肌理、私密的家庭生活和社区的公共生活联系在一起。在这种组织类型中，建筑形式构成了村庄形态，村庄形态也影响了建筑形式，单个建筑可以被增减而不改变基本结构。在组群形态中城市空间是从室内分离出来的，在空间景观中，外部乡村空间强化了对社区场所的限制条件。聚落的结构反应出内部与外部空间要素之间必要的交流沟通方式。

在所有这三种形态类型中，槇文彦强调连接是一种设计时组织建筑和控制性构思。从槇文彦的研究中，我们知道在城市设计连接理论的指导下，有几种方法可以组织有条理的空间联系。从他的重要著作中显现出在单独的空间或建筑规划以前，公共空间的组织应作为一个整体而先行建立。

连接理论在 20 世纪 60 年代的设计思潮中非常流行，在探索由连接理论所产生的结构中，丹下健三是领导人物，他在麻省理工学院设计的新社区以及他为 1970 年大阪世界博览会所做的规划都是对通过运动系统连接的未来形态的研究（参见图 4-15）。在 1970 年的大阪世博会中（图 4-17），通道网络在不同层面上连接了实验性建筑。在《曼哈顿城市设计》（*Urban Design Manhattan*）中，由区域规划公司（Regional

图 4-16 日本村庄街道

在传统农村的组群形态中，街道起着统一社区的作用，单体建筑的增减不会伤害到基本结构。





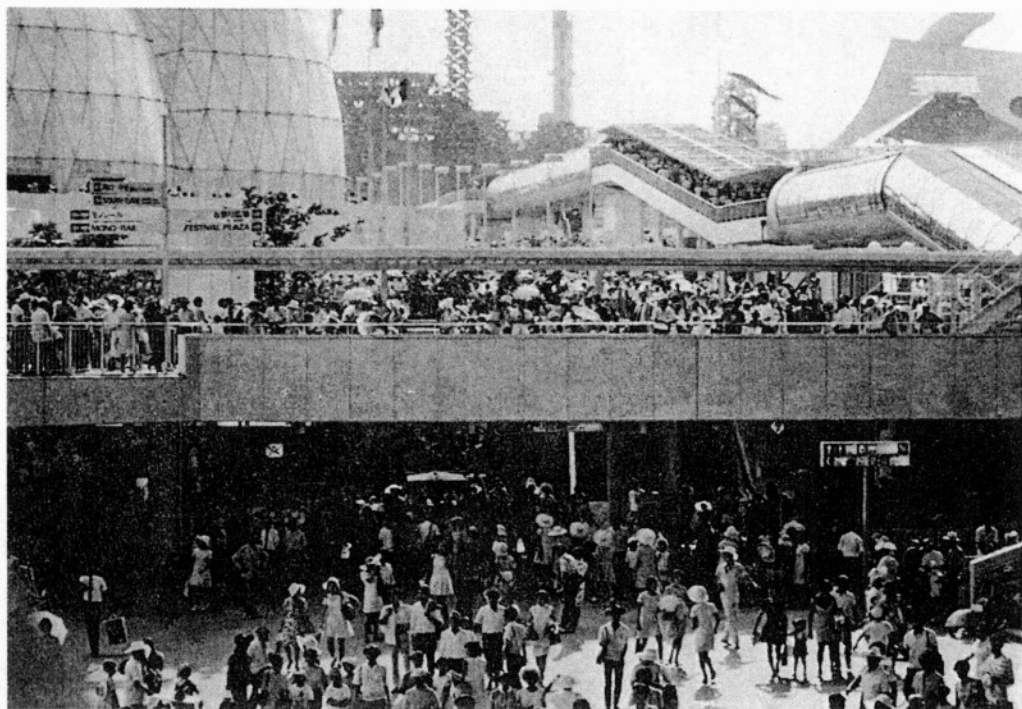


图 4-17 丹下健三设计的 1970 年日本大阪世界博览会建筑，1970 年

在 1970 年世博会中，丹下创造了一个连接的、未来主义式的综合体构筑物，它拥有多个楼层，楼层之间的连接依赖于一个完善的交通系统。

Plan Association) 提出的在高层建筑之间建立水平连接的计划，是这一理论的一个例子，且不失为相当吸引人的概念，但同时也指出了所包含的室外空间问题（图 4-18）。康迪利斯、若西克和伍兹在法国的图卢兹·勒米拉伊（Toulouse-le-Mirail）所做的方案也是以牺牲室内外空间为代价（参见图 3-34），围绕着分支的动线布局而做的设计。对连接理论的更加实验性与概念化的诠释是彼得·库克（Peter Cook）在 1964 年所提出的嵌入式城市（Plug-in City）（图 4-19），由服务设施供应和自动扶梯等系统

构成的相交格子状构架形成一个相互联系的结构，预制的单元能被插入结构中进行替换，而水平交通系统在不同层面中穿过社区。其中，连接成为联系水平和垂直交通的一种非空间布局手段。

这种方案强调了社区再生的乌托邦理想，却忽略了对由城市建筑实体和空间虚体构成的传统城市空间的需求。在这些连接型超大结构的实验中，环境变成了运动系统的构图，机械美学和高科技的魅力主宰了对空间组合方式的探索。

尽管如此，有关交通和连接的研究对

图 4-18 区域规划协会的三维格网, 1969 年

连接理论主导了 20 世纪 60 年代的规划。这个方案有效建立了高楼之间在水平方向上的连接, 但是没有考虑到这个系统的室外空间环境。(照片提供: Regional Plan Association, Inc)

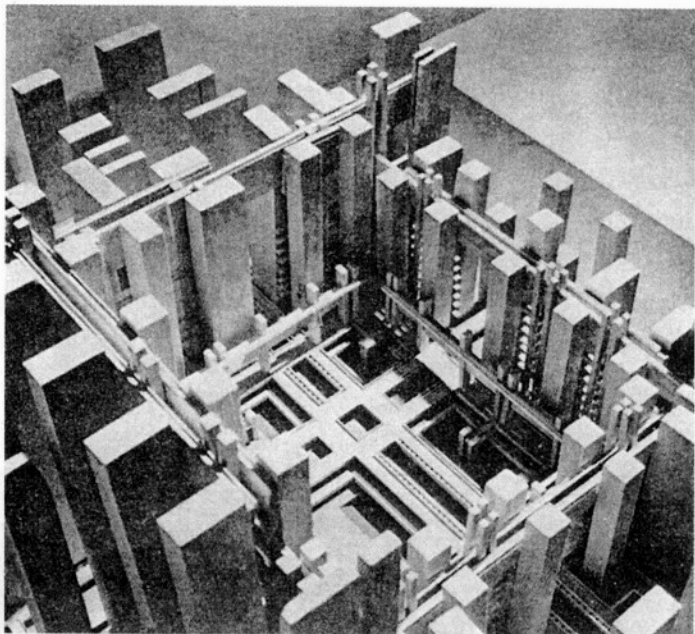
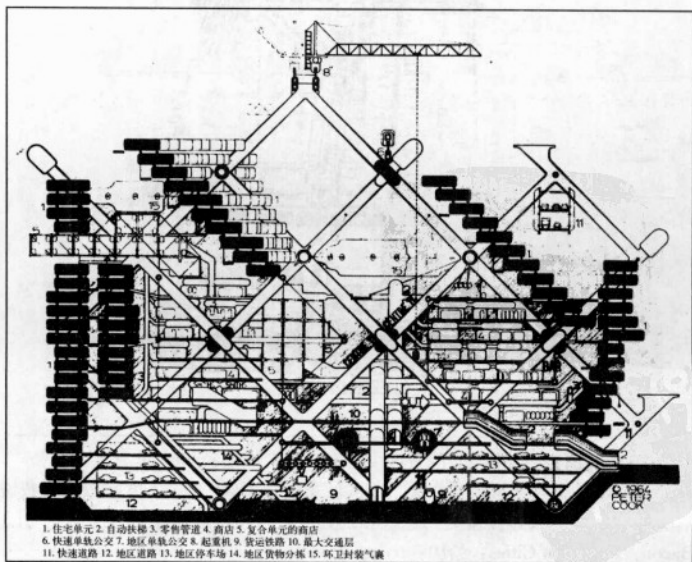


图 4-19 彼得·库克设想的“嵌入式”城市方案, 1964 年

彼得·库克对可换单元城市的推崇是超大结构理论的终极表达, 这些单元通过交通系统联系。无限扩展城市的构想基于由自动扶梯、供应系统、服务管道所形成的垂直网格架构, 它们通过各层之间的交通走廊连接, 这是三维网络的一个重要研究。另一方面, 这种未来主义概念否定了城市空间的传统社会功能以及外部景观的重要性。(图片提供: ©Peter Cook)



于理解城市结构仍然非常重要。这种连接理论在大尺度环境中最著名的应用之一是埃德蒙·培根 (Ed Bacon) 对费城城市更新所做的设计导则 (图 4-20), 他尝试以城市范围内的连接作为恢复城市连贯性和向城市发展方向引导城市新区开发的方法, 这样的规划也能成为刺激投资的有效办法。第五章中美国的波士顿和华盛顿、瑞典的哥德堡和英国拜克的案例研究将表

明大尺度连接系统在创造完整城市形态中的重要性。

## 场所理论

场所理论代表了城市设计理论的第三种类别。空间设计的场所理论, 其本质在于对物质空间人文特色的理解。就抽象和

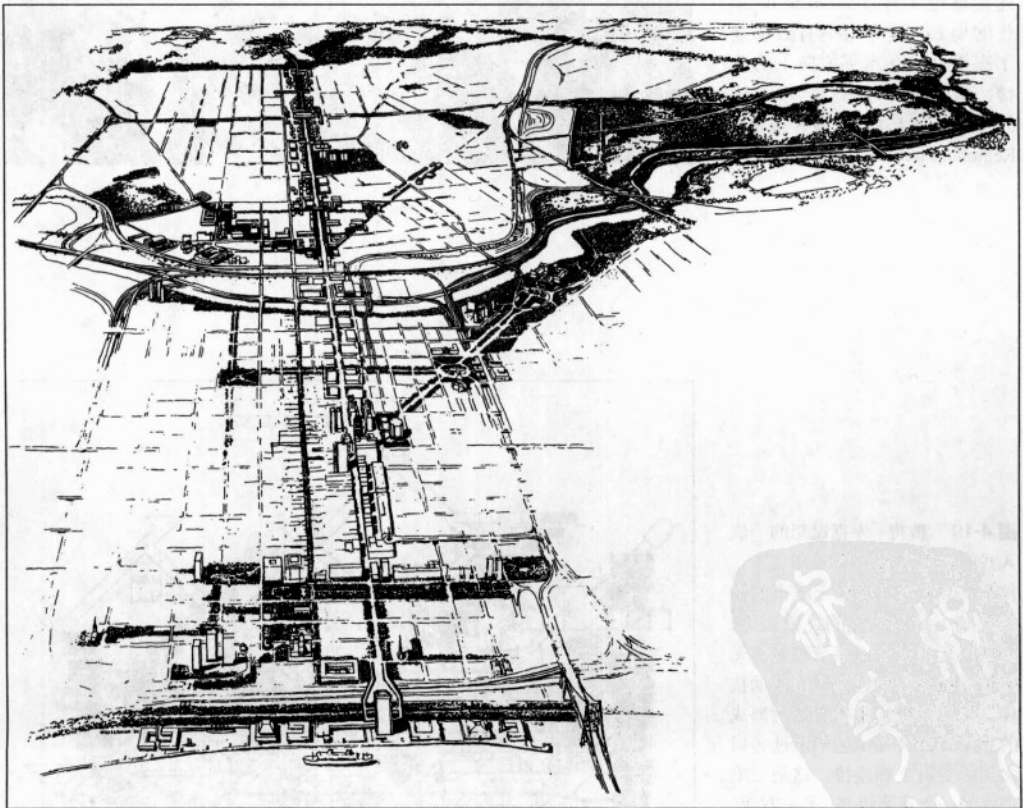


图 4-20 埃德蒙·培根设想的费城中心区再开发计划, 1964 年

连接理论的一个重要贡献是在大尺度的城市规划领域。埃德蒙·培根主管费城再开发计划超过 20 年, 他强调通过有力的空间廊道来连接重要的建筑和公共空间。同时这些连接系统应当与城市设计结合以彰显整体结构。(引自 Bacon, *Design of Cities*; 绘图: Irving Wasserman)

物质而言，“空间”是有边界的或者是不同事物之间具有联系内涵的有意义的“虚体”，只有当它被赋予从文化或区域环境中提炼出来的文脉意义时才成为“场所”。

空间的类型当然可以根据其特点分门别类，但每个场所却都是独一无二的，体现出其周围环境的特性或“气氛”（*stimmung*）。这种特性既包括“有材料质地、形状、肌理和色彩的有形物体”<sup>56</sup>，也包括更多无形的文化交融，某种经过人们

长期使用而获得的印记。例如英国巴斯的环形住宅（Circus）和皇家新月形（Royal Crescent）住宅的弧形墙，不仅仅是空间中实际存在的一个物体，并且反应了其源自环境、融于环境和与环境共存的特殊表现（图4-21）。

人们需要一个相对稳定的场所系统来展现自我、建立社会生活和创造文化。这些需要赋予人工空间一种感情内涵，是超物质的一种存在。边界，或者说限定的边

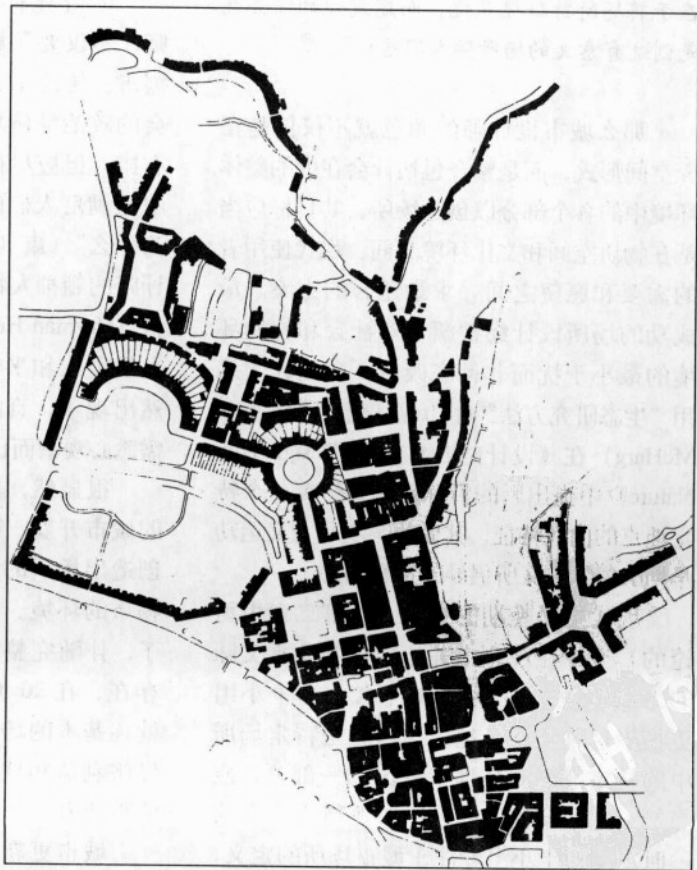


图4-21 英国巴斯环形住宅和皇家新月住宅平面，1764和1769年

巴斯新月形的有效性不仅仅来自于其强烈的几何形状，作为特殊的“场所”，它们通过尊重其所在的、所包含的以及已建的特定形状的环境而获得意义。主要空间设计包括环形（平面中央围合的圆形）、皇家新月形（左边开口的椭圆形）和兰斯道恩（Landsdowne）新月形（左上方蜿蜒的墙）。

缘对于这种存在而言是很重要的。正如马丁·海德格尔 (Martin Heidegger) 说的,“边界不仅仅是事物发展停止的地方,而是如同希腊人所认识到的,是事物开始表现出它之所以存在的地方。”<sup>57</sup>

建筑设计和景观设计必须,有可能的话,还要增强环境的可识别性和场所感。正如诺伯格·舒尔茨的力作《场所精神》(Genius Loci) 所述:

“场所是具有独特性格的空间。自古以来,场所精神就被视为人们在日常生活中不得不面对和妥协的有形事实。建筑的意义就在于将场所特征视觉化,而建筑师的任务就是创造有意义的场所供人们居住”。<sup>58</sup>

那么城市设计师的角色就不仅仅是摆弄空间形式,而是整合包括社会在内的整体环境中的各个部分以创造场所,其目标应当是在物质空间和文化环境之间、现代使用者的需要和愿望之间寻求最适合的方案。最成功的场所设计经常源于对社会和物质环境的最小干扰而非彻底改造,在设计上采用“生态研究方法”(由伊恩·麦克哈格 (Ian McHarg) 在《设计结合自然》(Design With Nature) 中提出) 的目标发掘和研究一个特定地点的内在特征,其做法与现代主义运动早期的国际主义所倡导的正好相反。

现代主义晚期的分支(如第二章中讨论的)至少在观念上开始向更加注重文脉的方法转变。20世纪50年代,第十小组更推崇这种观念,提出“房屋是特定场所中的特定建筑,是现状社区的一部分,应当努力遵循该社区的戒律和规制。”<sup>59</sup>在这一时期,第十小组专注于城市场所的定义,

他们试图用围合界面、步行网络和簇状街区这类形式实现这个目标,正如英国建筑师彼得和艾利森·史密森夫妇为柏林的豪普斯泰特 (Hauptstadt) 所做的设计那样(图4-22)。该设计的意图是对的,但是作为对现状城市条件和街道多样化需求的呼应,其表现形式仍然是个问题,这个方案就像第十小组所做的其他设计一样,事实上并没有反映出荷兰建筑师阿尔多·范艾克为该小组所作的宣言:“不管空间和时间意味着什么,场所和事件更重要。空间在人们意象当中就是场所;我重申,连接建筑间空隙的空间体验是场所体验的一种回报。”<sup>60</sup>

创造具有真正独特文脉场所的设计师,不仅要了解当地历史、大众的情感和需求、传统工艺和当地材料,还要了解社会的政治经济现实。所有的设计师都难免有错,但应尽他们所能首先确定现状环境中为满足人们的需求而做的设计“想要成为什么”(康 (Kahn))。<sup>61</sup> 欧洲“文脉”设计师的领袖人物之一荷兰建筑师H·赫茨博格 (Herman Herzberger) 说过:“设计就是去发现人和事物想要什么:形式就这样自然出现了,真的不需要去创造什么——只需悉心观察而已。”<sup>62</sup>

很显然,用这种观念来看,多数新近的城市开发、新城建设和郊区发展都未能创造出场所的概念,以呼应社会、文化和物质的环境。历史的象征和片段回忆消失了,伴随完整空间层面的时间延续性不复存在。在20世纪60年代的城市开发中,就连基本的场地限制也被忽略。房地产的经济利益和技术探索成为城市和郊区发展的驱动力。

城市更新和新城开发中共同面临的问

题之一，是设计师被迫完成项目的每个细节，没有为因个人需要或随时间演变而产生的变化留有余地，尤其在新城这已成为一个两难的问题，因为它们经常是完全的成品而不允许使用者改变。居民没有机会带来他们过去生活的空间格局和建筑风格，或者改变他们的新家，来让他们感觉到熟悉的舒适环境和过去生活的延续。而市民应当对他们的环境实施某些控制。我们有太多的规划和用地区划管制条例，但是对区域环境和社会文脉却没有足够的人情味。第十小组成员之一的英国建筑师彼得·史密斯说：

“没有人妄想场所的品质会从用地区划或总体规划中自行产生，任何良好的场所都部分来自于我们对它存在的感觉，和被一个自身具有特殊边界和潜力的空间类型地域所围绕的感觉。当我们前面提到的这种地域隐含着各种连接时，如存在于道路和建筑之间，建筑和建筑、树木、季节、装饰、事件以及其他时间的其他人物之间，空间才具吸引力。”<sup>63</sup>

凯文·林奇 (Kevin Lynch)，这位规划师和关于场所理论的几本重要著作的作者，进一步阐述了这种理念：

“就如同每个地方看起来应当延续不远的过去一样，它也应当看起来是对不远的将来的延伸。每个场所似乎处于发展中，充满预示和目标。空间和时间的概念在儿时出现并发展。两者在形成和特点方面有很多类似的地方……尽管是隐含着的，但空间和时间是我们安排自己经历的宏大架构，我们生活在时间的场所中。”<sup>64</sup>

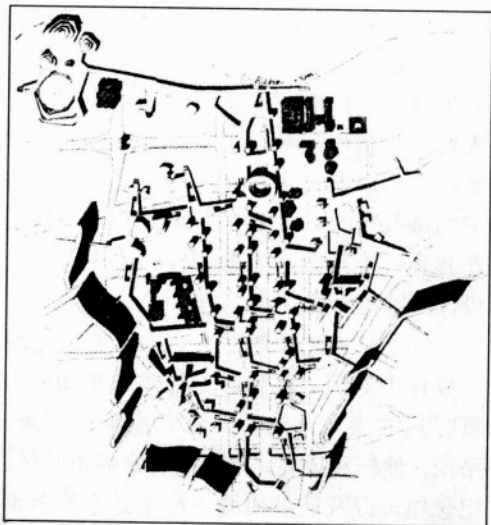


图 4-22 彼得和艾利森·史密斯设计的柏林豪普斯特方案

认识到了场所感的重要性，第十小组的成员利用界定边界的围墙和“街道网络上的人行道网络”概念进行实验。尽管这个方案的目的具有很好的意义，但是空间表达能否正确呼应现状文脉或满足街道层面上的多样性需求这一点仍值得怀疑。(图片提供：Alison and Peter Smithson；绘图：P.Sigmund)

关键的问题是：过度设计和过多规划所产生的恶果就像任由市场随意跟风塑造城市所产生的危险一样，作为设计师该如何回应时间和场所呢？我们已经讨论过在现代城市中，将所有事情都交由私人开发者处理时所产生的设计不足的危险，同时我们也已经讨论了过度设计的事情，如过多的用地区划管制和规划，否定了历史延续性和居民对未来变化的意愿。我们的城市必须具有历史的延续性和空间的灵活性，我们在设计时不应丢掉这种弹性。本书中最重要的论点就是，作为设计师、建筑师和景观建筑师应当理解他们的角色，这甚

至比他们如何处理我们当代的城市空间还重要。也许现代主义运动和当今规划的趋势最具破坏性的方面在于,设计师过分夸大自己的角色和对人性需求过于简单的臆断。关注历史文脉和满足社区渴望自我认同的谦恭行为,以及允许现有和未来社区在其环境中得以改变的弹性,也许是当代设计最迫切的需要。

以下将通过图解的方式来说明最近城市设计中历史文脉、人性需求和场所本质呼应的尝试。当然,建立或维系节点、路径、地标和边界,连接和界定城市片区、纪念建筑以及能够使城市产生意象的要素是关键的空间处理手段,然而在下面的例子中,成功的空间设计不是靠孤立的建筑,而是考虑了如何把新旧建筑和空间在已有的城市肌理中融合来实现的。

即使场所理论者对所表达的事物有共同的价值观,他们的手法却相当多样。拉尔夫·厄斯金(Ralph Erskine)代表了一种与本土和有机系统呼应的尝试,新古典主义者关注用形式上的手法来使新建筑与现状连接,法国文脉主义者创造怀旧的拼贴来模仿城市的演变,凯文·林奇研究人在城市中心智地图的形成方式,而斯坦福·安德森(Stanford Anderson)研究街道的生态学,戈登·卡伦(Gordon Cullen)探索穿越空间序列的体验,卢西恩·克罗尔(Lucien Kroll)则允许业主创造自己的设计。这些都代表了场所理论的一些主要设计方法。

厄斯金可能已经成为最著名和最受尊敬的文脉主义者之一。由于对地方场所中人和空间环境的呼应,他的作品在欧洲赢得广泛赞誉。他的项目可能比其他文脉主义者都多,他设计过居住社区、商业

中心和工厂,都在建筑和空间形式上强调了场所中人的意义以及地段的历史。他的设计通过不拘形式的有机布置混合了拟建和现状的建筑,建筑似乎是从当地和区域中生长出来的一样。其具有浓重乡村风格的空间产生出逼真的气氛,如同它们一直就在那里一样(如韦斯特维克(Västervik),图4-23)。第五章中有一个他设计的英国纽卡斯尔拜克社区的详细案例研究,这可能是厄斯金文脉主义城市设计中最杰出的范例。

与厄斯金关注有机秩序形成对比的,对文脉主义设计观点的另一种呼应是古典构成手法的复兴,包括对称、透视和其他形式的兴起。由斯文·马克柳斯(Sven Markelius)在1926年为赫尔辛堡的孔瑟萨斯(Konserthus)广场绘制的图纸和弗朗切斯科·迪乔治(Francesco di Giorgio)在16世纪绘制的一个理想广场的图纸,都说明了这种用古典原则组织周围杂乱元素以形成理想化室外空间的构思(图4-24、图4-25)。与厄斯金完全融入环境的空间设计不同,这些例子说明了“理想化”城市空间的力量。

类似的还有莱昂·克里尔最近的作品,它显示出如果设计具有足够的张力和明确的布局,一个理想化公共空间的城市设计是可以调和极端不同的建筑风格的。克里尔的新古典主义不仅范围广阔、多义性而且高度秩序化(经常是对称的),给予他要构建的对象以凝聚力和统一性。他明确区分他称之为“古典社会”和工业化社会的不同内在价值,克里尔用永恒的价值和结构描述古典社会,他嘲笑地指出工业化世界浅薄和抽象的发展特质。他说:“古典的就是同类中最好的,不只是指任何特定



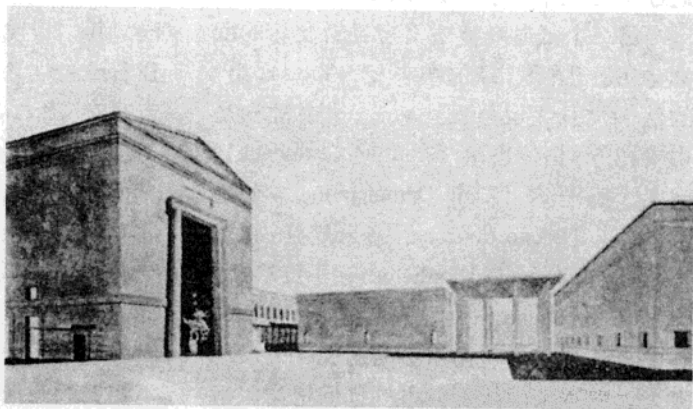
图 4-23 拉尔夫·厄斯金设计的瑞典韦斯特维克城市中心复兴草图，1971 年

厄斯金已经成为最受尊敬的文脉主义设计师之一。他给这个波罗的海边上的瑞典城市所做的复兴方案，表现出了对乡土建筑、有机空间结构和自然环境的敏锐感觉。（图片提供：Ralph Erskine）



图 4-24 斯文·马克柳斯设计的瑞典赫尔辛堡的孔瑟萨斯广场，1926 年

对文脉主义设计观点的另一种响应是古典构成手法的复兴，包括使用对称、透视和轴线。马克柳斯在赫尔辛堡的北欧古典主义设计是一个好例子，创造了一个“理想化”的结构以统一其周围的不同要素。（图片提供：Chalmers School of Architecture）



期，而是任何结构中都可能最好的、最完美和最美丽的形式。”<sup>65</sup> 克里尔的任务是重建传统城市街区以作为街道和广场的界定。克里尔的两个重建计划，一个在埃希特纳赫（参见图 2-14），另一个在卢森堡（图 4-26），他尝试通过一种形式上的、多方位

的和水平的空间形态赋予城市统一性，公共空间成为联系新与旧、高与低、石头与玻璃、黑与白的积极形态。

“（城市空间的）复杂联系提供可以包含相互冲突的公共和私人领域，为各种可能提供了场所，为中间转换提供了地点……”

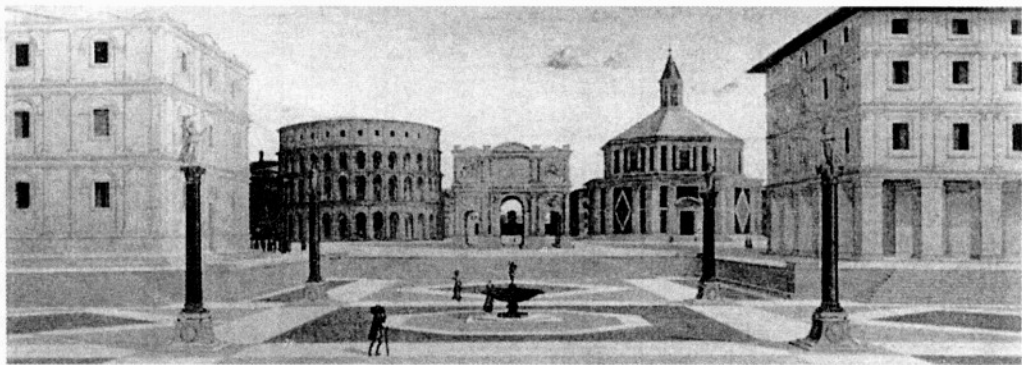


图 4-25 弗朗切斯科·迪乔治设计的理想广场意象，16 世纪

迪乔治的理想广场由几种古典要素组成：四个独立的柱子、一个小型装饰喷泉和一个加强中央轴线的拱门。这些元素沿着一面非常简单的护墙以及清晰的铺地对称设计，足以统一周围建筑的多样性。（图片提供：Walters Art Gallery, Baltimore）

通过建筑手法表达了城市的文脉。”<sup>66</sup>

另一个抵制功能主义者反对文脉的欧洲运动是巴黎城市形态实验室（TAU 小组）的法国文脉主义（图 4-27），这个机构是由安托万·格伦巴赫（Antoine Grumbach）、阿兰·德芒容（Alain Demangeon）、布鲁纳·福捷（Bruno Fortier）、多米尼克·德苏耶尔（Dominique Deshoulières）和于贝尔·让多（Hubert Jeanneau）等人创建的。他们的作品反映其不再着迷于法国的现代大尺度开发，表达了对传统城市的怀旧情绪，拒绝接受近年来的反城市思维方式并寻求失落城市的复兴之路。他们专注于发展和改变新古典主义的形象，通过探索把纪念性建筑作为重新联系城市各个部分的骨架，来寻求更有意义的城市延续。他们的文脉设计不在意特定的建筑类型而是关注创造环境形态的开敞空间类型。在城市肌理中，他们刻意引入对比要素，如有角度的建筑和空间，以打破现状空间的几何形式，结

果形成了城市形态的一个分层和沉积的片段，其中被设计的要素似乎和现状之间存在着一种偶然的联系。这样，通过模仿城市的成长历程，一个场所诞生了。

从各个部分来看城市，法国文脉主义者把城市当作一个并置的、形式和空间之间对比的复杂系统——这种对比丰富了每个有组织区域的意义。<sup>67</sup> 这些法国城市设计师们念叨着城市是记忆的剧院，怀旧和积累可以作为完美设计的来源。在增加各不相关的几何形状和解决矛盾的空间类型时，他们的设计表现出惊人的深度。在为了丰富设计而增加的相邻不相似的类型之间，他们把几何形状的相交点作为“减震器”。他们认为城市是片段化和处于演变中的，这对于现代运动中法国式固执而理性的大型开发是一种批判。

像法国文脉主义者一样，凯文·林奇在尝试定义场所理论时也从各个部分来研究城市。他的著作《城市意象》在 20 世纪

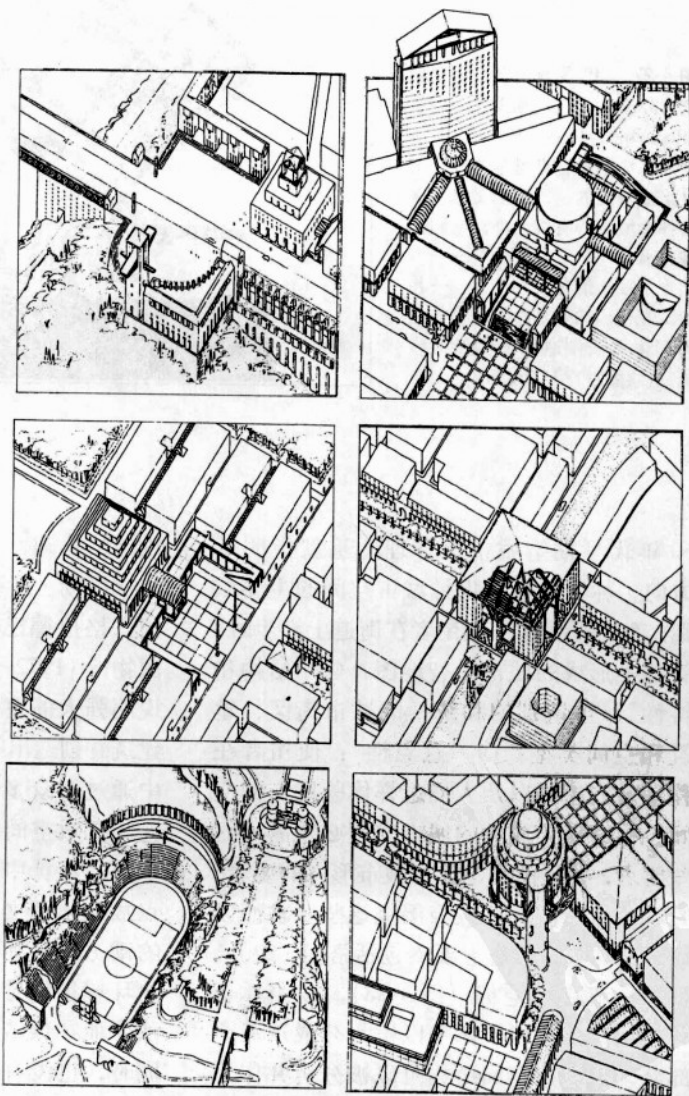
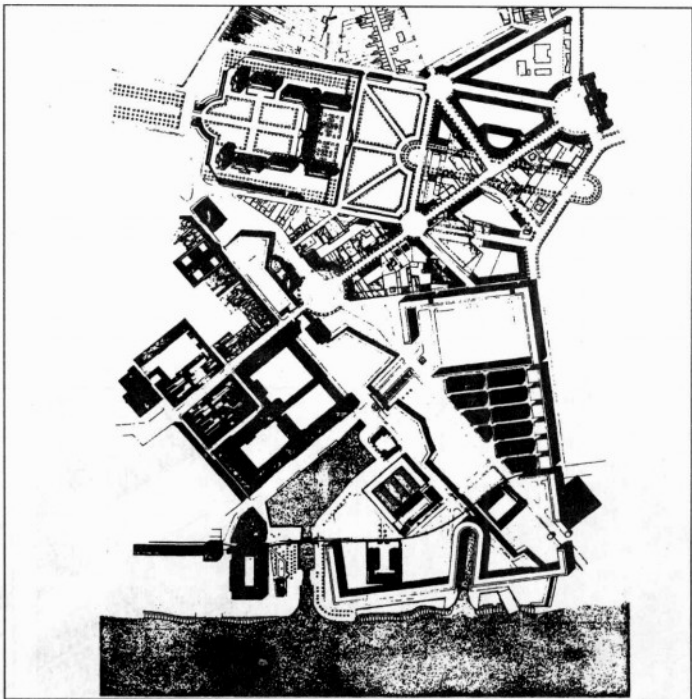


图 4-26 莱昂·克里尔的卢森堡重建方案，1978 年

莱昂·克里尔是文脉设计的倡导者，他专心研究古典空间结构来获取连接新旧、高低和不同材料颜色与肌理的原理。他的设计基于永恒的价值，并经常结合强烈界定的几何空间作为建立秩序的工具。（图片提供：Leon Krier）

图 4-27 巴黎城市形态实验室 (TAU) 的法国罗什福尔 (Rochefort) 规划, 1977 年与新古典主义者克里尔的理性主义形成对比的是, 法国文脉主义者怀念城市的有机无序。他们把城市看作“记忆的剧场”——事实上是城市的片段和演变——并尝试在他们的规划中给冲突的几何形体重新制造明显偶然的碰撞。(绘图: TAU Group)



60 年代早期给城市设计理论重新指明了方向, 林奇提出了设计城市空间的主要原则: ①“易读性”: 使用者在街道上漫步时, 头脑中形成的城市心智地图; ②“结构和特性”: 可识别的和统一的城市街区、建筑和空间类型; ③“意象性”: 使用者在移动时的感知以及人们怎样体验城市的空间。林奇认为成功的城市空间必须满足这些要求, 并且他称之为“城市形态的要素”的城市各个部分, 应当围绕这些要求而设计。他的城市形态五要素包括路径、边界、片区、节点和地标 (图 4-28), 按照林奇的说法, 每个城市都可以被划分成这五个部分, 并且其空间结构可以被分析并作为

设计的基础。

汉斯·霍莱因 (Hans Hollein) 设计的门兴格拉德巴赫 (Mönchengladbach) 市立博物馆 (1972 ~ 1980 年) 也是另一个例子, 说明强大的室外空间能在概念上统一新旧建筑并创造出一种场所感 (图 4-29)。设计中通过对众多联系的表现, 包括附近的社区、开敞空间和道路等, 霍莱因生动诠释了他在设计中所要呼应的现状秩序, 把重点放在强调文脉元素上是他创作这个项目的动力, 这种做法既现代又对其重构的历史环境很敏感, 从而取得了成功。这种方法使他在创造一个现代博物馆室内空间的同时, 也没有在公众领域留下真空作为副

产品。霍莱因相信城市建筑应当被不同的层面所理解,从“小商店和咖啡馆”到“充满幻想和现实的整个城市。”<sup>68</sup>换句话说,一个设计既要考虑街上的每个人,也要为那些希望洞察其深刻意义的人服务。

城镇景观艺术家戈登·卡伦用图画来捕捉经过空间时运动的感觉,有效地解释了文脉空间的复杂层次和乡村风貌。除了场

所感知和空间意象,他也含蓄地指出了城市外部空间的精神内涵、物体和移动的关系及进出城市空间的经历。他用艺术家对画面的感觉,通过图画研究了穿过空间的序列流动性(图4-30)。卡伦给二维平面带来了生命,“像轻轻推醒一个在教堂打瞌睡的人”<sup>69</sup>,通过描绘那些说明对比和转换的透视序列,强调了三维的有力作用。在视

图4-28 凯文·林奇的城市空间要素示意图

林奇把城市看作一个系统,包含了一套对居民有心理意义的有组织的结构。他认为每个人都形成了一套他或她所处环境的“心智地图”,其中的路径、边界、片区、节点和地标为体验和心理的指向提供了重要提示。(根据凯文·林奇的示意图绘制)

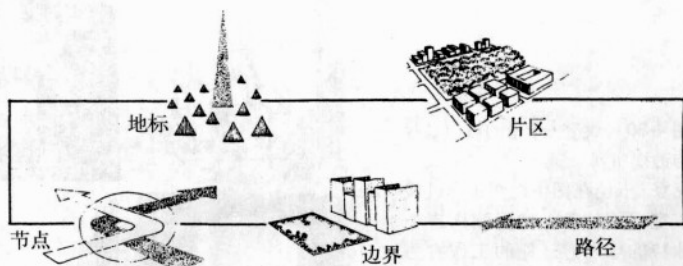
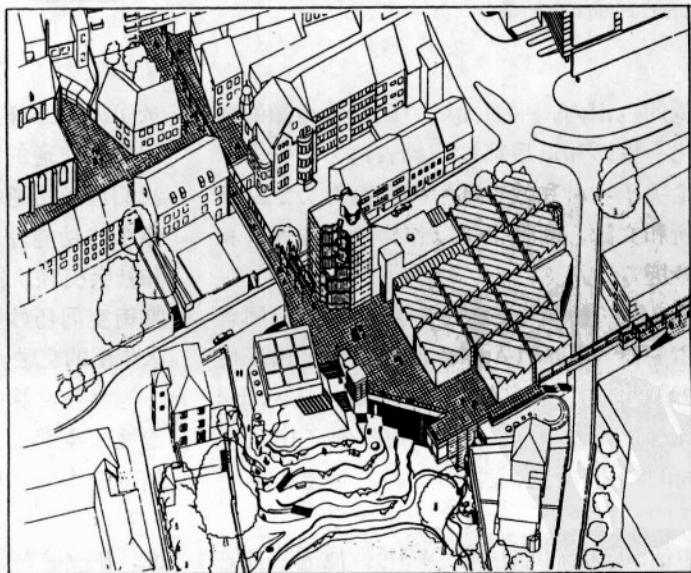


图4-29 汉斯·霍莱因设计的德国门兴格拉德巴赫市博物馆, 1972~1980年

霍莱因设计的市博物馆既现代又呼应了它重组的历史和空间文脉。(绘图: Hans Hollein)



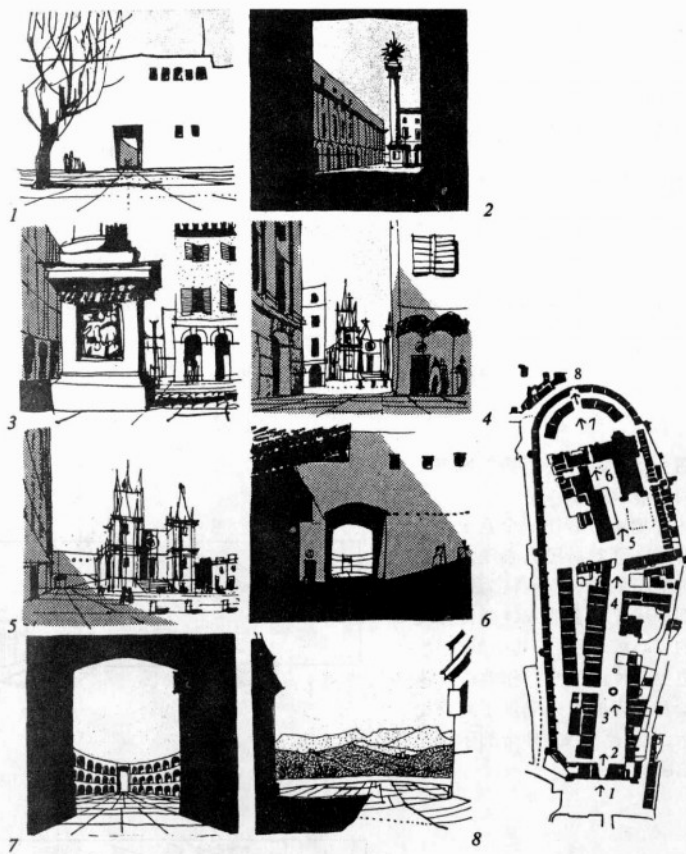


图 4-30 戈登·卡伦的城镇景观的透视序列

戈登·卡伦在图中说明了穿过城市空间的体验，捕捉到街道上独特的场所感。他的工作有力地表明了如何理解和图示分析城市环境的公共空间特色和序列。(绘图：Gordon Cullen from *Townscape*；图片提供：Van Nostrand Reinhold Company)

觉的范围内，平面图纸中即使最轻微的变化、投影和退后都被明确表达了出来。卡伦关于乡村和城市环境的图画努力定义场所和文脉，同时也可以作为设计的评价和分析方法。

另一种理解文脉的方法是唐纳德·阿普尔亚德 (Donald Appleyard) 对旧金山居住街道的研究。在其《宜居街道项目》(Liveable Streets Project)<sup>70</sup>一书中他探索了街道空间的物质和社会复杂性，并发展出街道生活的生态学以评价交通对室内生活和家庭中活动联系的冲击 (图 4-31)。他进一步记

录了人们怎样改变环境来抵制交通以及他们控制交通的努力。阿普尔亚德的研究对我们理解街道很关键，除了机动车交通和停车的功能外，街道还可以提供混合功能和社会交往。作为城市文脉中的空间元素，临街空间巧妙衬托了城市空间中公共和私人生活的交融。

当今文脉主义浪潮中急需的是，在创造城市空间形态时，通过丰富的、足以容纳每个人的环境结构，来防止无主土地的不亲切感。用荷兰建筑师 H·赫茨博格的话说，在改造失落空间时我们必须：

“让人们有更多机会用个自的特色给环境留下印记……使它能被每个人作为亲切的场所来使用……用这种方式，空间形式和使用者相互理解和适应，在一个交互的过程中彼此强化。”<sup>71</sup>

赫茨博格批评自给自足和单一目标的环境，并将其观点应用于一些欧洲重要建筑项目的设计中（例如阿珀尔多伦（Apeldoorn）的 Centraal Beheer 和代尔夫特（Delft）的艺术剧院），把城市视为整体并在重叠贯通的空间中包容多种社会形态，这些空间是他刻意留下的未完成空间，为了让使用者自己适应环境。

卢西恩·克罗尔 1970 年设计的布鲁塞尔鲁汶天主教大学医学院（Catholic University of Louvain Medical School）学生宿舍综合体，把这种做法进一步应用在社会建筑中，那儿的居住者根据自己的生活意愿，在构建空间时扮演更主动的角色。

使用业主直接与建筑师一起工作，运用“套装部件”管理建筑，并且将建筑材料，如砖、混凝土块和石棉瓦等组合在一起作为城市历史与居民复杂性的特殊表达（图 4-32）。克罗尔关于这栋建筑的说法，也适用于一般的城市设计：

“幸运的是，我们既不希望这些空间成为艺术品，也不想使其成为一类知识的成就，而是一个生活过程，一个开放的动态活动，其中每个时代的居民都能增添新意，并以本身的对比来丰富它。”<sup>72</sup>

我们已经知道具有文脉意义的空间是包容和多元的，与过去的建设、社交和事件片断通过丰富和层叠的混合方式结合。在现代城市空间中重复或反映的文化象征，就像与周围地段或建筑的空间联系一样，对于创造反映文脉的城市空间非常重要。我们已经建议一个自生且演变中的城市形态比完全由外界强加的秩序更令人满意，



图 4-31 唐纳德·阿普尔亚德的宜居街道的生态学，加利福尼亚伯克利，1981 年

从社会行为的观点看，阿普尔亚德把街道作为一个生态系统考虑。他的研究对于把街道作为一个社会和个人存在以及汽车移动和停放的环境来理解有重要的贡献。（绘图：Donald Appleyard）

受交通影响以前：  
愉快、安静的房间  
临近街道  
适度的停车  
可安全玩耍的人行道  
无废气排放

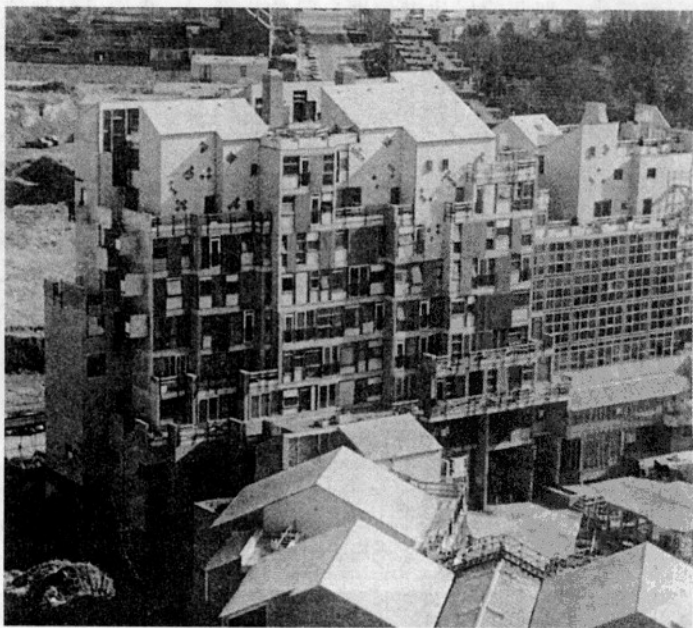
无噪音、震动  
对老人和残疾人安全的环境  
干净的街道  
如园艺等许多户外活动  
和邻居聊天

前者一般是一个更流动和更乡村风格的空间（如模文彦的组团形态），其中各不相干的要素被连接在一起，新的片段均能适应，场所如同是历经时间变化而形成的。当然古典形式主义并不能成为一个可更换部件的架构，它可以作为理想化公共和私人空间中各种秩序的骨架，也可以作为重新设计失落空间的骨架。我们知道区域主义和文脉主义在宜居性方面有很多事情要做，也就是居民的身份感和对个人空间的控制。在探讨文脉设计的方法时，我们发现已经拥有了一个巨大的资源，在这个基础上可以为后现代城市建立一个新型的多元设计。如果我们设计时考虑恢复和复兴文脉和场所，这类方法是十分必要的。

总之，我们已经检验了城市空间设计

的三种理论：图—底理论、连接理论和场所理论。一个普遍的问题是设计师一旦着迷于其中的一种理论，就会在他们的城市设计工作中把其他两个放在一边，这是不太恰当的方法，因为生动的城市都是由各个理论中的不同元素组成的。例如，如果单独用连接理论设计一个城市综合建筑，就会有缺陷，因为它建成后会变得没有空间感，因而得不到体验。如果应用场所理论时不考虑连接理论和图—底理论，可能就会失去设计区域以外的重要连接和区内新的空间机会。相反的是，如果只使用图—底理论，结果经常是泛空间化，而满足使用者的需求和执行时却可能是不现实的。因此，关键是要针对每个城市设计的项目，恰当并且综合地运用这三种理论。

图 4-32 卢西恩·克罗尔设计的比利时鲁汶天主教大学医学院。设计师应关注场所的结果和使用的需求，这在卢西恩·克罗尔的作品中有所反映。在比利时鲁汶天主教大学，建筑师成为了一个学生和业主的空间构建顾问，他们管理着一种“套装部件”，创造建筑内部的个人空间以及外部形式和材料上的折中拼贴。（照片提供：Lucien Kroll）





## 第五章

# 实例研究

### 导 言

现在我们将关注以下四个城市的实例研究，作为对在前几章论述的城市空间设计理论的检验。我们选择了两个美国的实例，即马萨诸塞州的波士顿和华盛顿特区；两个欧洲的实例，即瑞典哥德堡和英格兰纽卡斯尔的拜克社区。这四项实例研究是从不同规模的城市设计理论实践成果中精心挑选的。例如，波士顿和哥德堡的建筑与空间紧密关联的空间模式是最宜解释图—底理论的；而具有丰富轴线关系的华盛顿特区则极好地阐述了连接理论。在保留极具价值的邻里传统的前提下，为原住民重建一个城市社区，拜克社区的成功经验成为阐述场所理论的最佳范例。不论是城市、片区或其中的单个空间，其规划的发展和演变都存在着明显的相似和不同之处，通过这些实例研究的比较分析，可以清楚地看到设计师在塑造城市景观中的作用。总之，必须综合运用图—底、连接和场所这三项理论构建城市结构并体现城市独特的历史文脉。

这四个实例中的三个城市都具有相当

的规模，人口约在 50 ~ 80 万人之间，而拜克则是较大城区中只有 1 万人口的相对独立的社区。

在这些实例中，我们可归纳出几种城市形态的不同类型，即规则格网形成的矩形街坊和互成直角的街道、由中心点向外辐射的斜向林荫大道和顺依场地特征由街道和建筑所形成的不规则的有机格局。在皮埃尔·朗方 (Pierre L'Enfant) 所做的华盛顿特区规划中 (图 5-1)，普通的街道格网与宽阔的斜向林荫大道叠加，这些林荫大道在视觉和功能上连接着这座城市规划的纪念性建筑或制高点。这些政府用作举行全市盛大游行的笔直大道，反映出与波士顿狭窄蜿蜒的马车道完全不同的城市空间形态。与波士顿和哥德堡相比，华盛顿特区是完全按某一个人在历史特定时期构想的整体规划设计的，虽经百余年的发展建设，其骨架仍基于当时朗方笔下的规划，即将城市作为一个整体而非分区划片所进行的设计。

而波士顿是由一个个并无总体规划指导的城市片区发展累积而成的，如今波士顿的城市形态，是对众多沿岸岛屿、半岛

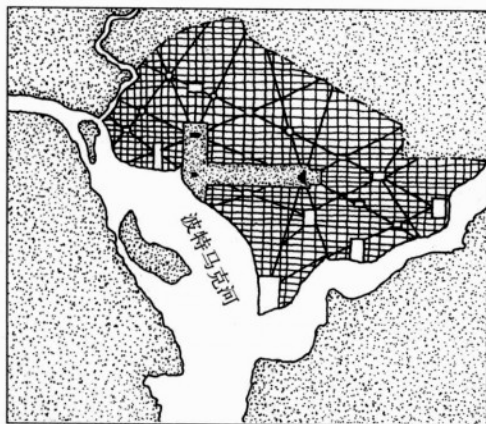


图 5-1 华盛顿特区平面图

华盛顿特区的规划源自将高地上的纪念性建筑物联系起来的战略性规划。目前其城市形态的问题经常在于沿街建筑密度过低，缺乏连贯性，特别是在格网状道路和斜向林荫大道的交点处。



图 5-2 马萨诸塞州波士顿的平面草图

波士顿的发展受到填海和外来移民的影响，但从未有过一个规划。其城市形态是有机的，并采用了边界明确的邻里模式。各片区与滨水区的连接是设计要解决的问题。

和沼泽地带不断进行填海和疏浚所形成的（图 5-2），故其形态是有机的，狭窄街道的布置取决于当地的地质地貌景观。

在哥德堡，城市的扩展是由自然衍生和按“一锤定音”的规划的实施结合而成，按照古斯塔夫国王的命令，工程师负责建造核心区的基础设施及周围的防御设施，而城墙以外的城市扩张模式则根据一些设计竞赛的方案确定（图 5-3）。在城市发展过程中，工程师为处于低地的城市中心地区所作的理想化方格网街道和运河的方案，由于规则的林荫大道和符合丘陵地形的不规则曲线形街道的建设而有所改变。300 年以来，哥德堡由一个封闭、有城墙围合的城市转变成一个开放的都市，而华盛顿则一开始就呈现出开放的形态。就城市发展的过程而言，波士顿与哥德堡和华盛顿不同，它一直是由踏足北美的各国移

民所形成的彼此分离的社区所组成的城市。从波士顿现状道路图上可以清楚地看出这种由众多相对孤立的社区所形成的空间形态。

通过不断深化了解这些典型城市规划方案中的不同之处，我们才会发现众多使城市空间更具围合性、连续性、场所感和连接性的设计方法。例如，华盛顿特区的城市空间并不真正反映当初朗方设计的较强的街廓模式，在普通格网道路与宽广的林荫大道的交汇处，不同之处尤为明显。这里，消极空间产生的大量难以名状的空地导致城市形态的连续感被中断。这些空地在视觉上是混乱的，对步行者来说也是令人生厌的，本身毫无空间的围合感和个性特征。由大型公园、环岛和林荫大道所组成的系统，需要通过在这些难以名状的空地上增添新建建筑和将开



图 5-3 瑞典哥德堡平面草图

哥德堡核心区是一个被规划过的城市，但却被后来出现的各片区所包围。主要的问题在于周围地区和核心区及滨水区的对接上。

敞空间系统作为恢复城市重要宜人性的做法才能得以明确。

在波士顿和哥德堡，不同城市片区内的城市空间是协调一致的，但城市片区之间存在着连接问题，这个问题在哥德堡尤为严重，原因是其环路造成了包围城市核心区的地面上连续不断的屏障，也阻断了重要的步行入口和通道。这些问题所在的地段（共有 5 处），其空间需要重新组合以反映哥德堡固有的空间形态。在波士顿，为滨水地区服务的中央干道被设计为高架，以便行人从桥下通过。即便这样，行人仍然需要跨过地面街道，其视觉和听觉的感受远远谈不上舒服。而在哥德堡的老城区内，城市空间界定明确，富有连续感，且被一系列重要的历史性建筑和标志所强化，

建筑密度较高，空间格局和建筑结合相当紧凑。

像华盛顿一样，哥德堡的建筑高度严格控制控制在 80 ~ 100 英尺之间。但在波士顿，高层建筑的侵入，带来了极大的负面冲击。波士顿街景中出现的意在改变城市形象的新式高层建筑，使历史风貌丧失殆尽。点式的塔楼并未妥善处理其基地的边界，既未对周围建筑表示尊重，也未创造出积极的城市空间。沿波士顿滨水地区矗立着许多彼此留有宽阔空地的尽显孤立的大楼，这些建筑又未对楼前的开敞空间予以界定。通往和沿着临港地区的重要空间联系并未形成，这一地区的整体空间结构显得支离破碎。

这些典型实例还反映出功能和性质的重要特征。我们发现，在城市空间的重新设计方面，功能和性质有着直接的影响作用。1791 年的华盛顿特区规划将联邦政府所在地的纪念性与市民的日常生活相融合，虽然这种融合从未完全地实现，但也指出了未来的设计方向。由于庞大的政府官僚体系的影响，朗方所设计的华盛顿特区是一个由“委员会履行”的城市，华盛顿特区的决策和规划通常以委员会的形式决定，这点与哥德堡或波士顿不同。富有创造的构想，往往因一些与设计无关的原因而妥协，这也是设计审查过程过于冗长的结果。这在当今一些项目中显而易见，例如本章稍后谈到的经过西广场（Western Plaza）和市集广场（Market Square）的宾夕法尼亚大道（Pennsylvania Avenue）。

长期以来，华盛顿特区的功能和性质并未改变，但波士顿则由一个依赖船运和造船业的重要港口演变成一个拥有大学、

研发产业和商务功能的世界性大都市。其决策程序也由受新英格兰公开辩论传统影响的公共论坛方式，转变为由市长及其办公室内部决定的方式，在前任市长的16年任期内，波士顿政府的公共规划和城市设计职能完全被摒弃。关于城市未来的发展，由市长依赖某些专家的意见而决定，从而形成这种私下协商和暗箱操作的决策程序，而近两年来政府正努力重新建立开放的决策程序。相比之下，哥德堡的城市设计就容易实施些，因为社会公有制的瑞典政府强调公共支出、维护和改善全民福祉等，对私人开发的严格控制是政府的一项基本政策。

拜克社区的设计师拉尔夫·厄斯金则可以在纽卡斯尔自由地为工人阶级居民重新设计一个完整社区（图5-4）。在打算回迁到这个新社区的居民的参与下，拜克社区的设计方案是内生的而非外加的，在整个过程中，设计师保留了原有环境中的重要空间元素，如重要的街道、场所名称和地标等，也保留了诸如教堂、学校和酒吧等社区社会关系的空间，依据这些社区重要空间元素和社会关系的空间设计，具有强烈的场所感和历史延续性。

之后，我们将更详细地讨论每个实例的城市空间问题。

### 实例研究之一：马萨诸塞州波士顿

波士顿也许是全美最“欧化”的城市之一，当然它也是这个国家历史最悠久的城市，其起源可追溯至17世纪早期。波士顿的意象，至少说是“老波士顿”的意

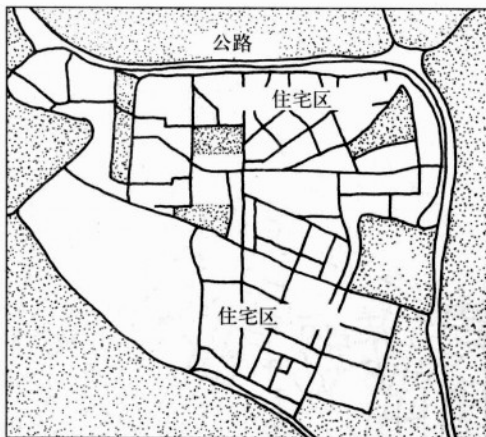


图 5-4 英国纽卡斯尔拜克社区的平面草图  
在拜克，保持社区的个性和场所感极为重要。厄斯金保留了以往重要的元素，并在规划的过程中积极鼓励公众参与。

象，是由布局紧凑不规则布置的建筑、空间界定明确的邻里和蜿蜒的街道形成的（图5-5）。北美大多数在18世纪后期或19世纪初建立的城市，均缺乏这种紧凑细腻的欧洲风格。另外，波士顿的街道格局也不是后来影响美国许多其他城市的那种方格网道路形式，即一味迎合机动车运输、摩天大楼、结构松散的广场和地面停车场的那种需求。

由于波士顿临近海岸，所以在区域中占据重要的地理和经济地位。过去350年以来所形成的特征来自于它作为东海岸主要港口城市的功能。从事海运为主的市民中，民主和公共辩论的新英格兰传统决定着社会的发展和变化。然而，在最近的10年中，事关城市发展决策的公众参与程度明显下降，私人利益集团的力量不断壮大，迫使城市以充满公司企业形象的垂直形态取代传统水平形态的港口城市。正如



图 5-5 波士顿北端区的塞伦街 (Salem Street), 1901 年

狭窄蜿蜒的街道和紧凑的低层建筑物,使波士顿具有一种特殊的“欧洲化”风格。虽然很多历史街区遭到了城市更新和公路建设的破坏,但在一些定义明确的邻里中,仍然保存着这种空间特色。北端区的第一个美国邻里是为欧洲移民兴建的,社会肌理随着贵族们在此地的发展壮大而发生了改变。(摄影: Copyright©1978 Dennis Michael Brearley)

我们前面已讨论的那样，摩天大楼造成的垂直实体在街道层面上未作转接处理，必将造成大面积的消极空间。波士顿这些年来的开发是破坏性的，与诸如昆西市场、商业码头（Mercantile Wharf）和整个后湾区的许多伟大历史性建筑所呈现的低平的景观激烈冲突，这正是美国杰出的城市学家刘易斯·芒福德约15年前预言的那种灾难。<sup>73</sup> 随着城市改造过程中街道的拓宽取直，传统的城市肌理逐渐受到严重破坏（图5-6），安装着“20世纪60年代流线风格”球灯的笔直大道以牺牲行人的利益换取交通的通畅。

也许，波士顿比任何其他城市更像是一座活生生的美国城市历史博物馆，它经历了民族传统的各个阶段，并保留了其中的一些遗存，包括反映19世纪城市空间的重要历史地段，如公共花园（Public Garden）、比肯山（Beacon Hill）和联邦大道（Commonwealth Avenue），还有尺度更小、更为亲切的地区也同样唤起人们对历史的怀念。

## 城市片区间联系的缺失

波士顿的丰富多彩，来自其自发和循序渐进的发展，但这也产生了一些混乱和被忽略的地区。波士顿是一个由不同社区组成的城市，介于各个具有强烈特征的城市片区之间的地区，经常呈现出混淆和杂乱并各自相对独立的形态。许多实例显示，各社区之间存在着大量尚未合理使用的土地，由图一底分析看出（参见图5-18），城市片区内部呈现着明显的空间格局模式，但片区之间却疏有联系。当然，建立并加强这种联系，仍然要尊重原有社区的那种亲切、围合的空间形态和特殊的场所感。

正如我们指出的那样，波士顿的发展与朗方设计的华盛顿特区和柯布西耶设计的昌迪加尔的宏伟蓝图完全不同。在1640年，人们根本无法预见未来波士顿的城市用地或形态，波士顿的发展完全是对自然环境的一种回应（图5-7），结果造就了这样一个城市，即充满历史空间质地和具有



图5-6 波士顿的大西洋大道  
在都市更新计划中，许多狭窄的传统街道被拆除后被改建成宽阔的车道以疏导交通（参见图5-5）。流线型的路灯和混凝土人行道取代了波士顿传统的更为丰富的街道装饰。

明确空间界定的社区，但城市各片区之间缺乏一种完善的聚合结构。特别是自然渐进式的发展，产生了许多不尽相似且界定明确的领地，但这些领地的形态却缺乏较好的整合。这既是波士顿吸引人们的特别之处，也是其城市空间的问题所在。

我们将研究的重点放在波士顿的肖马特半岛 (Shawmut Peninsula) 上，在这里，空间形态的差异和各社区的彼此分离甚为严重，城市核心地区与作为城市主要资源和公共空间的临港地区之间的空间分离尤为严重和明显。如何重新建立城市核心区与滨水地区之间的空间联系的设计问题，是本案研究的重点，将在本章的后面讨论。

## 城市更新

目前影响波士顿面貌的另一个因素，一直是自 20 世纪 60 年代初以来的城市更

新计划。虽然这座城市的一些再开发计划，因其富有远见的高品质建筑设计成为全国最具影响的实例，但仍然普遍忽视了公共广场和街道形态等重要因素的影响。市政厅广场算是一个值得注意的例外 (图 3-27)。一般而言，发生于现代主义运动尾声的城市更新，其重点只在单个建筑或建筑群上，由于这些建筑周围的空间形态并未得到优先考虑，重建后的城市空间被孤立并成为被遗弃的空间。波士顿有理由以其新开发的建筑品质为傲，但其公共空间往往只是展现新建筑的平台。<sup>74</sup> 临港地区的景象特别能证明这一点，每座新建筑均孤立地伫立着，开敞空间的相互联络和关系荡然无存 (图 5-8)。设计师所面临的挑战，就是消除造成质地细腻、结构紧凑的老波士顿毁灭的原因，重新把握在城市更新中几乎丧失的优良传统。

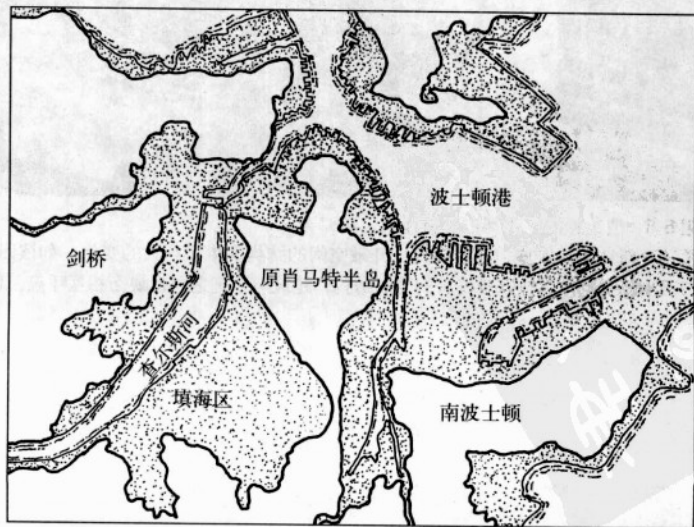


图 5-7 波士顿填海进程示意图  
波士顿是经过一系列大规模填海而逐渐发展起来的，这给予周边具有独特风格和形式的地区以丰富性，但也造成地区之间的混乱，使城市规划缺乏整体明确性。



图 5-8 波士顿港区的都市更新计划，1982 年

通过更新计划的实施，波士顿传统开敞空间的结构发生了巨大的变化。如该图所示，建筑虽然普遍质量很高，但却很少尊重整体环境以及现有的空间结构，建筑与建筑之间也缺乏相互呼应。（摄影：Linda J.Cook）



## 快速干道

即便是在城市更新以前，高架的中央干道就已敲响了城市核心区与滨水区之间的连续性的丧钟，这条宽宽的快速干道近水掠过，造成一条“万里长城”般的消极空间，形成市中心与滨水地区之间沿整条道路的线形屏障。波士顿人仍难以相信在20世纪50年代初期，一些坚固的建筑及其商业和居住功能竟然会被拆除，去兴建一条被称为绿色怪物（Green Monster）的干道（这与波士顿的红袜泽途公园（Red Sox Fenway Park）左侧围墙被深情地给予此称号无关）（图5-9）。更糟的是，这条快速干道甚至并未发挥其功效，经常拥堵、令人

生厌且无从抱怨，成为全美最不安全的道路之一。重新组织当代波士顿城市空间结构的主要障碍之一恰是这条阻断市中心与临港地区联系的宽大屏障。

## 建筑多样性

设计新波士顿的另一个困难之处，来自其建筑风格的多样性。就像社区一样，建筑的多样性喜忧参半。它赋予城市视觉财富，反映城市的不同社会团体及历史发展历程，但问题在于它也造成了支离破碎的断续性（图5-10），尤其是在中心区，一方面在鼓励新的开发，一方面又试图保护城市历史肌理。由于近来多数开发项目发



图5-9 建设中的中央干道  
20世纪50年代，中央干道及其支路的修建是波士顿市区中心的一大败笔，无数的商业和居住建筑被拆除来修建这条高架路，并形成了核心区和港区之间一道不可逾越的障碍。（引自 Benevolu, History of Modern Architecture, 照片提供：Courtesy MIT Press）

生在中央商务区相对有限的用地内，对城市天际线和街道景观的冲击巨大，关于建筑高度和体量、建筑密度、建筑材料、建筑立面风格等方面的任何决策及街道和广场的有关活动等，都会对城市的未来产生深远的影响。如果没有一个整合城市空间的政策，波士顿将不可避免地成为后现代主义风格和样式的大杂烩，即每个建筑师和业主竞相表现自我，这样的开发不知不觉地造成断续的空间，建立空间联系的重要机会也将丧失。但如果能在单个建筑竖立之前制定公共空间的规则，且对建筑多样性表现出足够的敏感，对历史环境就相当有益了。

### 自发性开发

为公共空间制定明确规则的主要障碍之一，就是自爱德华·洛格 (Edward Logue) 时代以来，波士顿的开发鲜有或几乎没有规划 (这在以后再讨论)，显然无人将城市核心区作为一个完整的有机体来考虑，最后一个正式的总体规划是在 1965 年，即 20 年前制定的。市政府仅仅依靠一些特定的讨论来决策，而没有一个统一的规划或一整套指南可供参考。判断新项目是否可行的标准，仅限于局部有限的考虑，而非个别开发项目对整个城市的综合影响。波士顿需要的是，能控制市中心地区街道、广场和公园中开发行为的总体城市公共空间的政策。也许 1984 年开始执行的行政管理制，在“设计中心区”和“临港公园”的主题指导下 (参见图 5-26)，能进一步体现以城市设计为导向的工作方法。总之可以肯定的是，波士顿需要一个整体规划。

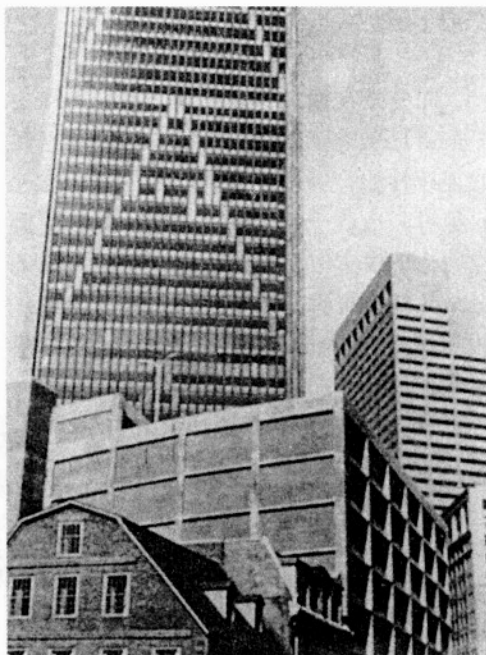


图 5-10 中央商务区的近期建设

波士顿已经成为一个由各种不同风格、时期、材料及高度的建筑混杂而成的城市，如果再不为公共空间制定一个政策，这将成为它未来的发展模式。(照片提供：Boston Society of Architects；摄影：Nanette Sexton)

### 临港地区

前面说过，波士顿的主要资源一直是它的临港地区，这是城市核心区的重要边界，也是通向外部世界的心理和经济联系。有些引人入胜的城市空间，是由突出岸线的码头形成的，并因一些条状仓库而有所强化，如长 (Long) 码头、商 (Commercial) 码头、刘易斯 (Lewis) 码头和萨金特 (Sargent) 码头等 (图 5-11)。这些空间的潜力尚未被人们完全认识到和利用。与朗方设计的华盛顿特区试图融入波托马克河

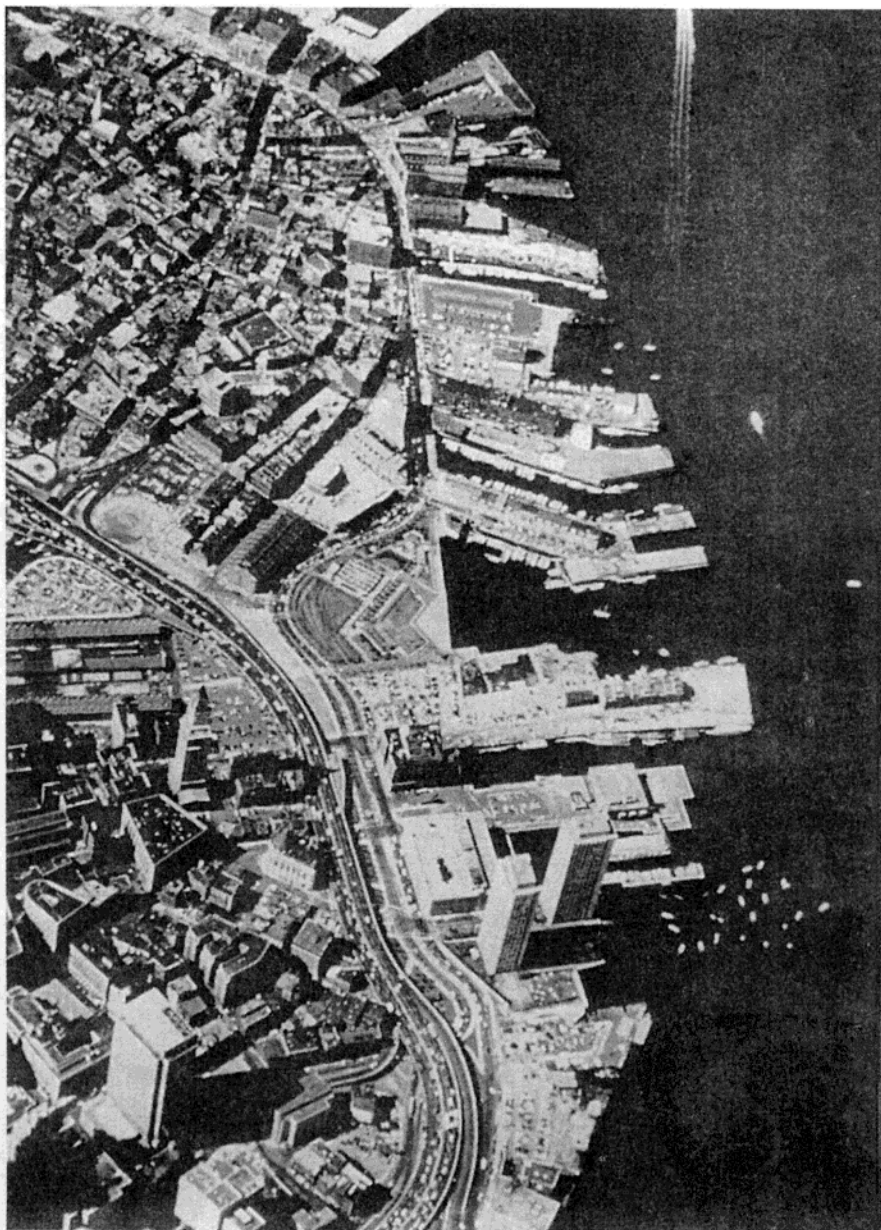


图 5-11 波士顿港区的航拍图

波士顿的基本特色是它与海洋的关系，这种关系决定了它在历史上的重要地位，主导着它的经济增长及沿着滨水区码头形成的有特色的城市空间。但是，对港口地区的充分利用尚未实现。（照片提供：Boston Redevelopment Authority）

谷 (Potomac Valley) 的自然景观不同, 波士顿的本质一直是其与海洋的联系。其城市形态的形成反映出滨水的特点。从早期的快速帆船与中国的贸易, 到现代集装箱船运。对其经济和工业的发展而言, 与海洋的联系是生死攸关的。

### 港区变迁和市中心衰败

波士顿滨水地区的历史变迁值得研究, 它反映了许多具有相似规模的港口城市所经历的演变历程, 其典型的变化历程就是, 从早期的海运逐渐转为工业、铁路运输的堆场或快速干道, 直至目前的居住和休闲娱乐。

过去的 350 年以来, 波士顿港区的变迁, 被认为是通过填海和疏浚所产生的令人印象深刻的拓荒历程 (参见图 5-7)。从 1625 年肖马特半岛和大陆的罗克斯伯里地块 (Roxbury Neck) 之间筑堤开始, 至今已

为城市创造出 3000 英亩的土地, 这段历史历程仍然清楚地留在城市的布局中。除汉考克和精明 (Prudential) 两座大楼外, 高层建筑均集中在原先肖马特半岛的结实的土地上, 半岛的街道布局延续萨米埃尔·克卢 (Samuel Clough) 于 1640 年所画的地图中显示的那种形态 (图 5-12), 即一种顺应地形轮廓且汇于海滨的有机系统。这张地图显示, 大湾区 (Great Cove) 早已成为港口设施, 而高街 (High Street) (也就是现在的华盛顿街) 已作为与城市的连接。

到 1720 年, 主要码头都已用作国际贸易, 长码头作为海运时期的主要码头, 扮演政治和经济的支配角色, 也是美国摆脱英国统治的发源地。18 世纪后期随其两侧的北端区和金融区的分别形成, 城市逐渐包围港口, 而内港区 (Inner Harbor) 作为公共空间的作用更显重要 (图 5-13)。事实上, 核心区的所有街道和广场都与港区有着生动和积极的联系, 由凸出的码头及其

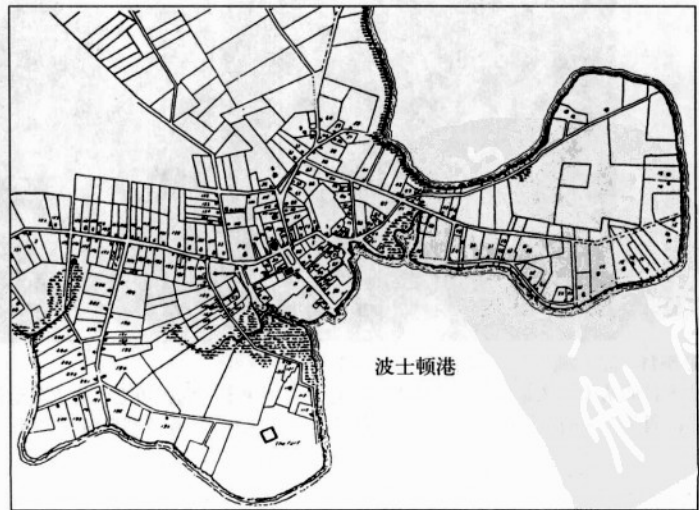


图 5-12 17 世纪 40 年代的波士顿中心区

此图说明了原肖马特半岛的早期街道发展模式, 这种模式还可以在当代的波士顿中找到, 道路沿着陆地的等高线布置, 与大海有着紧密联系。(绘制: Samuel Clough)

与陆地的联系所形成的空间成为公共活动的中心。国王大街 (King Street, 也就是现在的州立大街 (State Street)) 就是将长码头的公共活动引入核心区的轴线。

到 18 世纪末, 作为城市边界的临港区, 无论其功能或形态, 都与城市核心区紧密相连, 公共空间的明确界定和意义就是满足市民活动和船运业的需要。

随着国际海运贸易的发展, 波士顿也随之成长。从 19 世纪初期至中期, 波士顿成为一个拥有超过 40 座码头和 12 座主要船坞的繁荣港口城市。

沿着港口兴建了一些重要的城市空间和精美的建筑群, 以此作为对城市边界的回应 (图 5-14)。然而, 由于码头向港口的延伸和陆地的建筑密度不断增大, 两种不同的城市肌理开始显现——沿城市边缘

的码头所形成的重复性条状与核心区内的截然不同的街坊。到 1840 年, 正如一张历史地图所示, 城区的空间形态和港区的建筑形态之间存在着巨大的差异。在邦纳 (Bonner) 于 1722 年所绘的地图上, 城市形态向码头蔓延, 而在 1844 年所绘的地图上, 一条环状道路即商街 (Commercial Street), 拦截了城市向码头的蔓延。这个时期城市港口的功能得到明显的加强, 并继续反映出波士顿作为港口城市的历史。

随后几年的进一步建设, 包括成为现有城市基础的填海工程的完成, 以及所有道路建设在内的交通的改善和大西洋大道 (Atlantic Avenue) 的建成。对当今波士顿城市形态算是最具有影响力的跨越数座码头的桥梁 (图 5-15), 形成了目前城市中心区的边界。

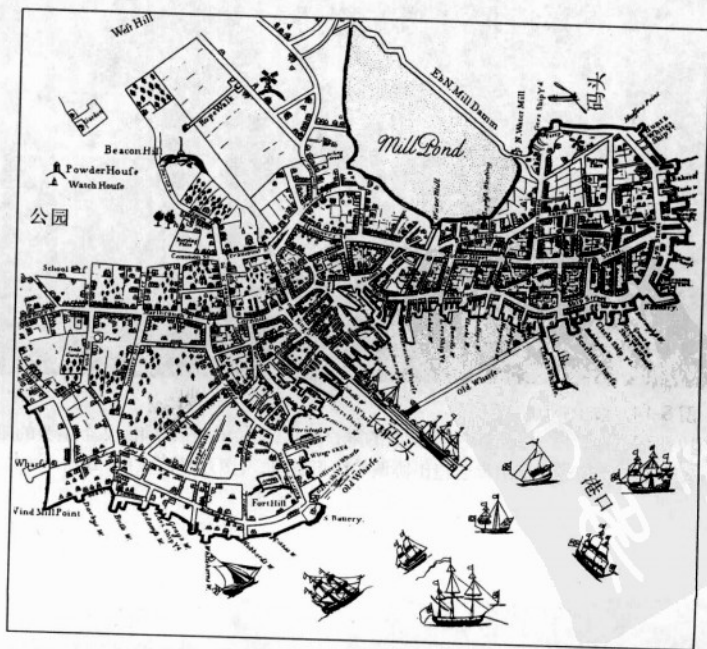


图 5-13 1722 年的波士顿

18 世纪 20 年代, 随着波士顿在海外贸易中的地位日益提高, 主要的码头延伸到了大湾区。其中最有影响的是长码头, 它不但在政治上和经济上有着重要的作用, 同时对港口地区的空间形态结构也极其重要。(绘制: Captain John Bonner)



图 5-14 波士顿港，1854 年

19 世纪初期，波士顿成为一个繁荣的港口城市，有 40 个码头和 12 个主要的船坞。港口地区精美的建筑物精确地反映了码头的形态，沿岸创造出协调的线形肌理。（图片提供：The Bostonian Society Old State House）

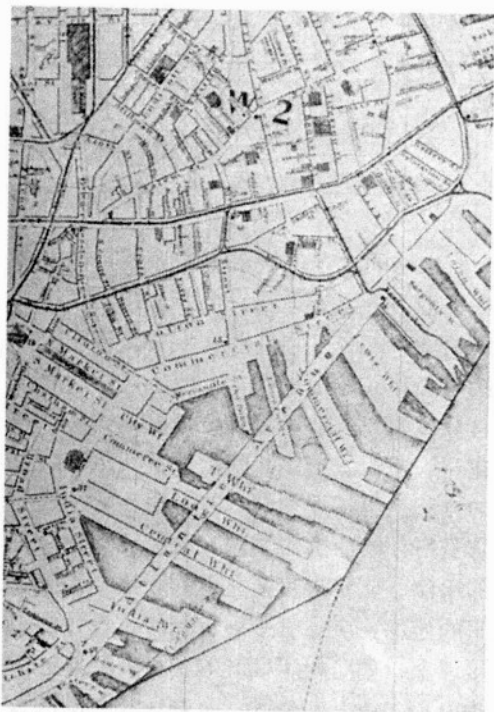


图 5-15 跨越大湾区的大西洋大道, 1840 年  
到 19 世纪 40 年代, 码头不再是城市街道的延伸, 它与核心区被如商街那样的道路隔离。滨水区和城市的密切关系更被大西洋大道所切断, 这条大道连接数个码头, 在填海后, 它成为了现在的市中心区的边缘。两种城市形态开始出现: 重复出现的线形码头以及核心区的独立矩形街区。(图片提供: Boston Redevelopment Authority)

在 19 世纪末期, 还存在其他一些影响变化的因素, 如城市实体空间的偶然变化和社会事件的影响。1871 年的一场大火, 吞噬了波士顿中心区的大部分, 城市随即开始了一项大型重建计划, 并吸取中心区令人难忘的沉痛教训, 立法禁止所有木构建筑的建设。如今, 砖石结构似乎成为老波士顿的本色, 而事实上, 砖石的普遍使用只有百余年的历史, 在有些地方如后湾区, 则更具维多利亚风格 (Victorian), 算

是以新材料对传统建筑样式的诠释。

此外, 在 20 世纪初, 波士顿也曾对影响了所有美国和欧洲城市的那种肮脏、拥挤和衰退等现象做出了相同的反映, 如为寻求清洁空气和开敞空间而产生的郊区化开发, 导致大批市民移出中心区, 迁往边远地区。有轨电车的发明, 更加鼓励了这种向外的迁移, 20 世纪 40 ~ 50 年代, 汽车的使用更使城市人口的分散以几何级数逐步增加。

随着人口扩散, 接踵而来就是工厂和就业的外移, 城市道路也随之外延。道路兴建计划中, 最具灾难性的就是先前提及的建于 20 世纪 50 年代的高架中央快速干道, 将核心区与港区截然分开。由于人口由中心区迁出, 波士顿滨水地区的活力已逝去, 变成由于低度使用而被遗弃的荒地。这个曾是全国最大的港口, 堕落成波士顿半岛上一个支离破碎的废墟。再说, 失去了与港口的联系, 城市中心区也就丧失了其自明性, 如果这个地区仍能够按规则格网形态发展, 它也有可能早已成为中西部的城市中心区。

就此, 如何使核心区复兴的艰巨任务摆在了眼前。政府成立了波士顿重建局(The Boston Redevelopment Authority), 并给予它资金、管理责任和联邦更新计划中的合法权力。该局集中了一批具有多项城市复兴工作知识的杰出人才。

### 波士顿重建局

1959 年约翰·F·柯林斯(John F.Collins)当选市长之前, 波士顿在规划方面所做的工作是不力和鲜有成果的, 规划部门也被

排除在政府机构与私人企业共同决策的过程之外。二战后期，随着规划的搁置，城市的建设和经济持续下滑。

针对商业贸易的衰败和人口分散的趋势，新市长拟定了一项主要的再开发和融资政策，其方法就是城市更新。为协调和展开这项雄心勃勃的计划，他招来了曾主持过众多知名城市更新计划项目的爱德华·J·洛格。作为一位波士顿城市顾问，洛格在1960年提出了一揽子9000万美元的再开发计划以及彻底改变行政结构和规划职能的举措。1961年柯林斯亲点洛格为波士顿重建局局长，并赋予他极大的权力和职责，包括提交和执行更新计划、制定整体再开发纲要，以及参与为政府部门筹措资金的工作。这样，规划和实施统筹于一个机构和一个得力且积极的领导之下。洛格曾说：

“我们的计划是全面的，甚至是全美城市中最完备的。这是一整套计划，而非若干项目的堆积，这项计划涉及1/4的城市土地和1/3的城市人口。不论地区的优先程度如何，我们都努力去实现伯纳姆(Burnham)的‘不做小规划，(Make no little plan)的宿愿。理由是，拿过去3年华盛顿住宅与国内财政局(Housing and Home Finance Agency)和都市更新署(Urban Renewal Administration)所完成的所有计划来说，完成六个600英亩的项目仍然是轻而易举。所以，我们将它作为一个整体来做，也因此得到了社会的支持。我们还发现，如果从整体角度实施，并让市民了解波士顿政府是会考虑用体贴入微的方法而非用推土机推平的简单方法来改造他们的社区，我们就会

看到这样的一个更新的结果，即使购房者增加和使原先数年被废弃的房屋增值。南端区(South End)就是一个典型的例子，我们并不夸张所达到的目的，但我们确认城市更新取得了某些成果。”<sup>76</sup>

洛格的波士顿城市更新计划将城市按照规划、行政管理和基金分为几个互不关联的城市部分。临港区、中央商务区、行政中心和其他10~15个地区被设计成各自分离的分区。要将波士顿组织成易于描述和管理的城市，其问题是：城市空间上的分区，包括规划它们的专业团队，成为各具特征的分离的实体，这种城市被分割的手法，使城市片区之间的联系未得到起码的考虑，应该更多地重视城市设计的连接理念，如培根所设计的费城。因此，行政中心、中央商务区、金融区和临港区被看成是相对独立的实体，它们之间的联系至今都未被设计。自从快速路成为任何一个分区规划的外围道路之后，由中央快速干道所引发的问题特别明显。正如我们所看到的，总体规划方案和城市用地区划使城市分离成孤立的片区以便行政管理，基于不关痛痒和功能化的理由，最初关于行政责任的决策未能预见到城市未来形态的结果。

1959年波士顿重建局介入之前，商会已开始实施推动并资助滨水地区的再开发，他们的小组包括麻省理工学院的凯文·林奇教授(他刚完成他的一本极有影响的书《城市意象》)及他的亲密同事杰克·迈尔(Jack Myer)和当地一名建筑师西·明茨(Sy Mintz)等。在波士顿重建局接管工作之后，洛格将此计划结合到他所管辖的滨水部门



中，与此同时，在查尔斯·希尔根赫斯特(Charles Hilgenhurst)，即洛格手下的市中心管委会主任，和从费城调来的城市设计小组组长戴维·克兰(David Crane)的指导下，滨水地区重建计划取得了进展，同时维克托·格伦(Victor Gruen)为中央商务区所做的规划方案也正在进行中。

城市更新的战略得到了发展，包括旧建筑的拆除、机动车通道和停车的改善及人车分离等。为促使市中心的经济增长，规划师们提出了一项更大胆的开发计划，但却是一种对旧城建筑和空间的传统小尺度格局的背离。规划的超大街坊造成道路封闭而将机动车交通引向少数几条干道，这些干道使城市肌理发生巨变，容纳新开发的密集地区争先建设大广场和宽马路，当时的口号是“美化城市”(Beauty in the City)、“理想城市”(City of Ideas)和“更美好的邻里”(Better Neighborhoods)等，这些带着令人诧异的激情和先见之明的口号，被转化成砂石和灰浆。

对新临港区而言，波士顿重建局提出了前瞻性的十项设计目标：①减轻由于高架快速干道及其底下的地面交通所产生的空间和心理障碍的负面影响，促进市中心和滨水地区之间的空间联系；②通过加强土地的综合利用和相宜土地的混合使用，建立这一地区的生动的城市风格；③为行人到达滨水空间提供尽可能多的机会；④为行人和驾驶员建立一个有条理、有层次的开敞空间和视觉体系；⑤建立一个建筑、开敞空间和能在不良气候下为行人提供最大保护的公共廊道之间的联系；⑥在具有建筑风格和历史风貌的街区的新开发过程中，谨慎保持尺度和材料的关系，以达到建

筑和空间之间的融合；⑦建立介于现状北端区居民社区和毗邻北端区及沿着商业码头北面水边的新开发区之间的一种尺度的连续感；⑧维持码头区的指状轮廓；⑨创建从位于华盛顿街和州立大街交叉口的老州府大厦(Old State House)到长码头及其港口之间的无障碍的视觉走廊；⑩在州立大街的尽端建立一个禁止机动车通行的能汇聚多条行人通道和眺望港口的节点场所。

### 设计概念的里程碑：1959～1980年

在1959～1980年之间，波士顿重建局在这十项设计目标的指导下，制定了一系列令人钦佩的城市再开发计划。早期浮现的一种概念是“协同开发”，其中，公共和私人的活动结合以创建一种足够的力量去改变城市片区。这项策略也被称为“资金网”(由戴维·克兰创造)，使投资汇集于城市的不同片区以使不同地区具有独立的自明性。在滨水地区，运用现代主义运动的作法，极力推荐在码头兴建高速公路和高层塔楼(图5-16)，虽然许多宏伟计划并未实现，但它们起到了提升大众对二战后处于衰退中的波士顿的信心和刺激的作用。

然而从设计考虑，方案受制于当时的局限，仍然反映出伴随现代主义建筑运动而来的许多问题。高层塔楼星罗棋布于临港地区，线形林荫大道和拓宽的新大西洋大道(New Atlantic Avenue)造成一系列不规则的只适合汽车的空间。在大街与水体之间计划新建许多大型办公楼，在过去的20年中，专业设计和社区参与的相互作用已使规划模型一直处于变化之中——这种变化说明这20年来对设计的态度的改变。

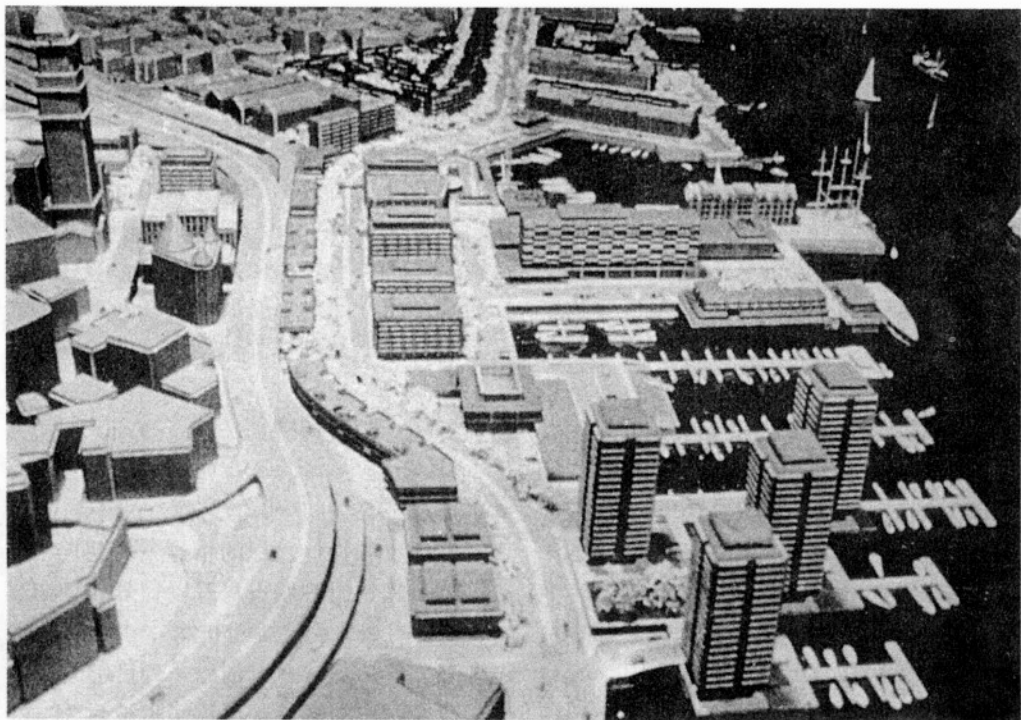


图 5-16 波士顿城市重建局所做的港区再开发模型，20 世纪 60 年代初期

波士顿重建局提出的这类再开发计划通常都极具雄心并且是大规模的。规划师们相信包括高层塔楼和高速公路在内的大型结构，在推进城市中市容杂乱地区的改造中是必须的。虽然大多数计划从未完全实现，但它们让公众对波士顿二战后的恢复产生了信心。同样，他们继续着对功能主义设计的研究，如孤立的塔楼和开敞的地面。（照片提供：Boston Redevelopment Authority）

伴随公共和私人投资相结合的概念，波士顿重建局针对临港地区走廊的重要发展提出了一系列设计构想，其中一条是提升“州立大街轴线”，即沿主要干道两侧为高密度建筑带，提供了市中心开发与长码头之间的联系。这条轴线意在尽可能打开眺望港口的视线，然而这项计划的实施重点却放在局部地块的开发和新建建筑的垂直体量上，而不是在街道空间连贯的步行联系上。不久，“通往大海的步道”和“大

湾区”的建议才又重新提倡步行体验的重要性，这项步行体验最终在昆西市场的再开发中被完全体现。然而州立大街本身作为城市中心与港口边界之间的轴线的重要性，在波士顿发展中却从未得到人们的充分认识。

大湾区，过去曾是商船直接登陆的地点，如今已成为滨水公园。多年来，许多计划建议对此地区进行发掘，以使水体回到老堤岸和重现该地区的传统港口的文脉。

虽然这些计划的经济性和实施性有待考虑，但其隐含着的加强城市与水体联系的原则应受赞赏，而非草率地被当作浪漫的幻想而不予考虑。止于大湾区的“通往大海的步道”的计划提供了从市政厅经过市场到达滨水地区的视觉和功能联系。这也许是波士顿最重要的空间及视线的序列（参见图 2-25、图 5-17）。

由于中央干道的阻隔使这条序列的连贯出现问题，跨过这条阻隔的高架快速干路，也许存在从地下穿越的可能，但也从未实现过。昆西市场作为市中心与港口区的联系太重要了，以致无法依赖长期且不一定有可靠投资的构想。别无选择下，我们需要一项过渡的且可行的解决办法。

目前临港地区的城市形态，受波士顿重建局政策的现实影响，也存在其他的影响因素，如历史文化保护运动。在已建成的社区附近，新迁入的居民发出了对古建筑风貌保护的呐喊，这唤起了反对大马路和高层建筑的浪潮，最明显的结果就是对港区旧商用仓库建筑的保护并改造成住宅和商业的用途。然而，保护的问题并不简单地只是设计的细部、公众的品味或传统工艺本身，民众对保护的需求反映出对环境中的场所感的保存，这必将深刻影响设计师的设计方法——即对民众利益真实的而非主观臆断的表达。

总而言之，波士顿内港区最近的开发，正在将该地区塑造成一个新的城市空间，一个供工业、商业、交通、居住和娱乐活动的场所。绵延 6 英里的群岛作为对宽敞海面的缓冲，内港区成为整个滨水地区经济复苏的一条生命线。这一地区已被证明对开发者具有高度的吸引力，旅馆、办公楼、

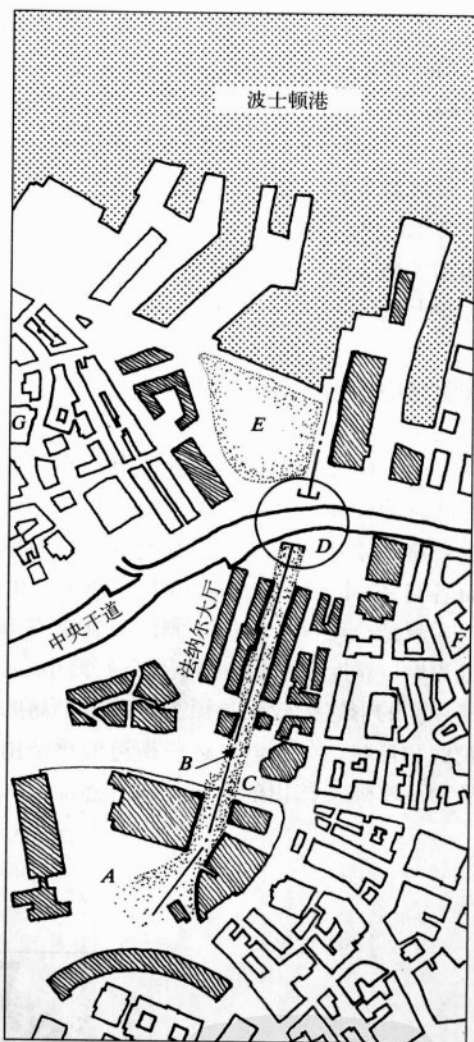


图 5-17 波士顿通往大海的步道

目前，昆西市场的再开发计划中介于中心区和历史港区之间最重要的联系是“通往大海的步道”。但是，中央干道阻碍了步行系统的连贯性。原先建议将中央干道改由地下通过的做法难以实施，因此必须找出其他的解决方法。（参见图 5-21、图 5-22）。

图例

- |                  |               |
|------------------|---------------|
| A. 市政厅广场         | D. 中央干道的阻隔（参  |
| B. 通往大海的步道       | 见市集中心，图 5-20） |
| C. 建议的国会街桥       | E. 海滨公园       |
| （Congress Street | F. 金融区        |
| Bridge）          | G. 北端区        |

公寓竞相获得一线海景和亲海性，海域本身则开放给游艇、轮渡和港内岛屿作娱乐用途。这项充满活力的再开发引发人们对滨水空间的新认识，滨水空间可以作为城市最重要的宜人空间，也是城市核心区土地价值的重要决定因素。综上所述，改善和加强核心区和临港地区之间的重要连接对波士顿来说是很有必要的。

### 加强核心区和临港地区的连接

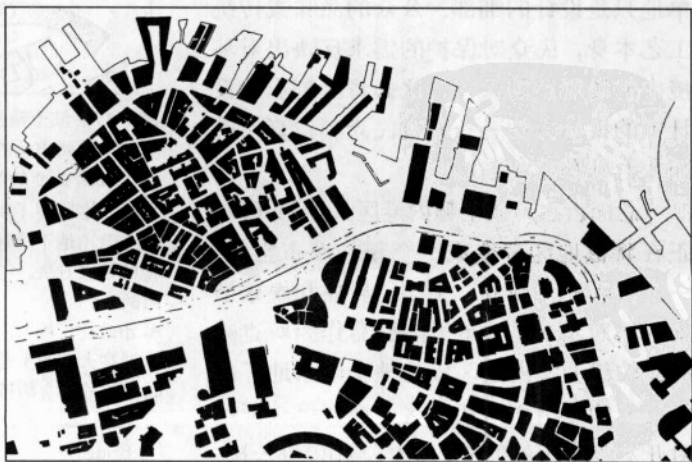
当人们离开港口，穿过市中心的许多片区时会发现，这些片区因街道和街坊格局、建筑体量和建筑之间空间形态的差异而各自不同（图 5-18），其中一个重要的片区就是金融区，面海一侧以中央快速干道为界，靠近城市的一侧则紧邻行政中心。该片区的形态大致反映原先肖马特半岛的轮廓和形状，乍一看，这些街道似乎是由马和马车随意踏出的有机格局，然而，如

果你仔细研究它的图—底关系，则多半是基于半岛的原始地形的一套系统，即同心圆状的街道图案。由同心圆街道向外放射的是一系列的指状街道，由州立大街延伸至中央快速干道。

这种同心圆—辐射的路网系统为城市街坊提供了比一般方格网更大的变化可能性（图 5-19），但也由于格网的角度不断变化，存在着方向感的问题，在该区中行走，会迷失方向。环绕该区的四条主要同心圆街道是水（Water）街、牛奶（Milk）街、富兰克林（Franklin）街和高（High）街。九条指状街道[印第安（India）街、宽（Broad）街、巴特里马奇（Batterymarch）街、奥利弗（Oliver）街、珍珠（Pearl）街、国会（Congress）街、联邦（Federal）街、德文郡（Devonshire）街和华盛顿街]以不同方向与这些同心圆街道相交。缺乏方向感的原因部分来源于众多且形状各异的道路交叉形式、空间序列的缺乏或明显不同的同

图 5-18 中央商务区的图—底关系研究

由于滨水地区和城市核心区彼此隔绝而各自独立发展。金融区的街道平面图（右下）看起来布局比较混乱，但仔细观察后可以发现一个与海岸平行的同心环状街道并由放射状道路切断的布局。



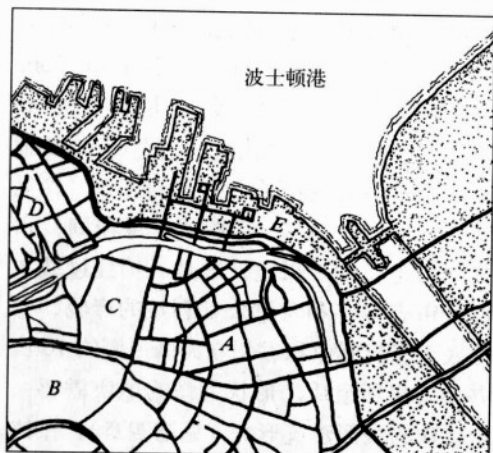


图 5-19 波士顿核心区和港区的街道系统示意图  
金融区的同心环状道路可能是根据半岛的地形发展起来的，通过放射状道路与海边联系。虽然这种同心圆放射模式成为该地区的特色，但却在方向性上产生了问题。

图例

- |         |        |
|---------|--------|
| A. 金融区  | D. 北端区 |
| B. 市政厅  | E. 滨水区 |
| C. 昆西市场 |        |

心圆状街道。

另一方面，这种混乱也赋予波士顿特殊的魅力，提醒我们历史的变迁和城市历程的沉淀。指状街道所形成的类似三角形广场的交叉点，成为城市重要的小尺度城市空间，如海关大楼（Customs' House）、自由大厦（Liberty）、邮局和温思罗普广场等（参见图 3-28）。不像华盛顿那样，道路格网的斜向交叉和对角线道路给城市带来多余的废弃地，波士顿则更为紧凑，其密集的肌理赋予这些交叉点以形状和意义。如果设计得当，这些交叉点能作为重要的参考点，以理清金融区公共空间的混乱序列。州立大街本身在某种程度上则是指状街道的汇集，并产生一个介于金融区、行

政中心和昆西广场之间的分界区，它也应该是这样的。

总体上受制于同心圆格网的金融区建筑以极薄的体量为主要特点，由于建筑高度、体量和建筑细部五花八门，街道空间就必须提供统一的形式，如果当前这种高层高密度办公楼的趋势继续的话，就更需要这种统一的形式了。高层建筑开发得越多，对来自公共领域的干预的需求就越大。可以想象，如果像得克萨斯州的休斯敦和纽约曼哈顿的第六大道（Sixth Avenue）那样，高层塔楼的峡谷与街道空间毫无过渡，则极易消除波士顿传统地区的历史肌理。像在一其他城市一样，波士顿的中心区需要一个空间实与虚的清晰表达。

离开州立大街，来到市政厅和昆西市场地区，则进入了另一个独特的片区，建筑风格和空间的品质变了。单体建筑像公园凉亭般孤芳自赏，与周围的街道和街区毫无联系，而有些场所如市政厅广场和昆西市场则相对界定明确。但总体上，这些开放空间都与特定建筑相关，却仍未对空间的连续性和关联性起到什么作用。

这个地区最糟的问题可能还是中央快速干道和沿滨水地区的带状失落空间（图 5-20），设计师面临的挑战是对该区创造性的增建和将城市核心区的边界移回到未经快速干道切割时的海边。

我们已经清楚了波士顿中心区的一些问题和机会，所有重新建构城市空间的目标必须是创建一个连续的界定明确的街道、广场和街区的框架，以强化图—底关系。这个框架必须保护城市的历史形态，并使它们更容易识别。如前所述，压倒一切的考虑还是城市核心区与港区之间的联

系——这就需要修改核心区的街道系统。

减轻市中心与滨水地区之间阻隔的方法，是删去大西洋街的西侧车行道，以腾出沿快速干道的足够宽的地带用于再开发，这条宽阔大道东侧的车行道将调整为双向车道，其宽度约与滨水公园处新建路段的宽度一致。如果能提供可供开发的足够空间，所建构物可遮盖大道和快速干道，并在快速干道下提供空间联系。在快速干道下创建联系的空间特别重要，尤其是像围绕着昆西市场的 D-10 地块（下文详述）、印第安街、牛奶街和宽街。

快速干道下方的街道也要重新考虑，从城市核心区至滨水地区延伸着的指状街道，可以提供步行联系和视觉走廊，这就需要增建一些底层建筑，创建一个围绕电信大楼、水族馆、港区大厦和停车楼周围及之间的由街道和广场所构成的密集城市肌理，这种肌理可以在滨水地带的一侧延

续，并涵盖罗氏码头、国会大街桥（Congress Street Bridge）和堡垒河道（Fort Point Channel）。位于法纳尔大厅市场（Faneuil Hall Market）和中央快速干道之间 D-10 地块的市集中心设计是一个好的开始（参见图 5-17、图 5-21）。在本文撰写期间，市集中心正在动工兴建，这是一项经过城市设计审查程序和考虑公私利益的产物，它由底下三层商业和靠州立大街一侧的 16 层办公塔楼所组成。形状古怪的地块需要一个特殊的袋形建筑形式（见第四章），在该地区内创建一个内聚的步行系统，该建筑与原先场地的几何形状近似并几乎占满整个场地，以降低高架快速干道的视觉和噪音影响，这样图—底关系就被调整了，形成一个半圆形广场以容纳市场街和商业街交叉的人流，从建筑体量挖出的半圆形骑楼空间塑造了一个“通往大海的步道”的连续的户外前厅。玻璃顶篷作为门厅，为

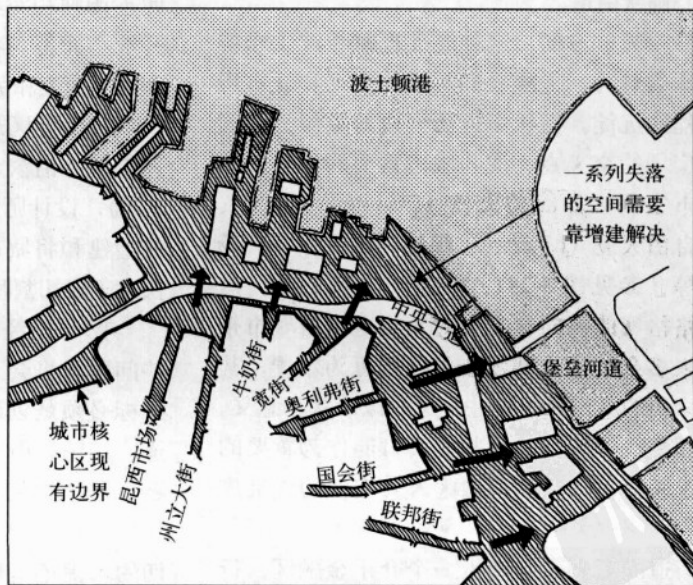


图 5-20 失落空间示意图

中央干道两侧分布着一系列的失落空间。本图标记出放射状道路和滨水区之间应该建立连接关系的地点（黑色箭头处）。



图 5-21 波士顿市集中心图—底关系平面图，1984 年

市集中心是一个城市填充式计划，其形态受到周围空间环境的影响。此“袋形”建筑物覆盖了大部分不规则形状的地块，成功地遮蔽了高架道路，延续了重要街道的边缘，并为通往大海的步道塑造了一个半圆广场和入口。（绘图：WZMH Architects）

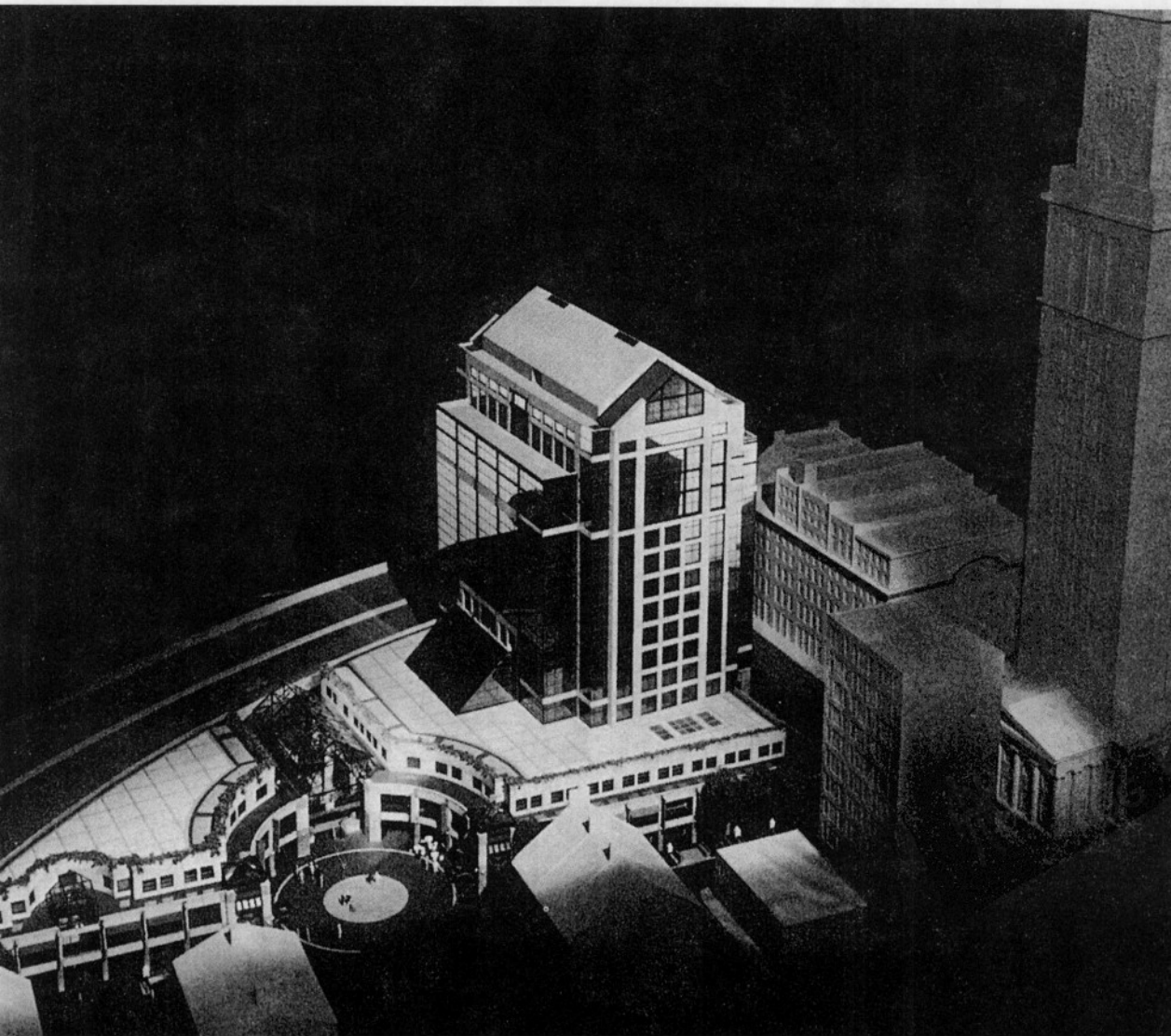
购物入口提供遮蔽。作为城市增建的部分，市集中心深受周围空间文脉的影响，其设计意图是公共空间远比作为项目的建筑本身更重要。

如果这种密集肌理被波士顿市区的公共空间设计政策广泛采纳，一种滨水边界

的真正感觉及城市和港区的生动连接即可重新获得，由中央快速干道和城市更新中建筑的毁坏所造成的破坏也可被修复，沿滨水地区和通往滨水地区的步行也可成为连接的体验（图 5-23 ~ 图 5-25）。总之，空间重构必须使新的开发让波士顿的市民

图 5-22 波士顿市集中心模型，1984 年

沿着通往大海的步道往港区方向，透过市集中心“骑楼”的景观成为新入口标志。（设计：WZMH Architects；摄影：Photo© Peter Vanderwarker Photographs）





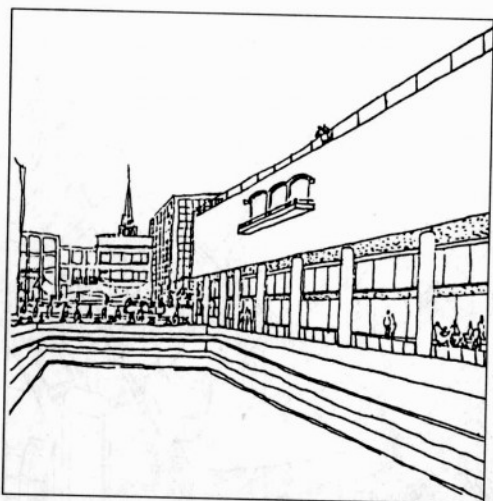


图 5-23 可能增建的开发地区的示意图

增建低层建筑物是重新连接市中心区和滨水区的一个可行的方式，这种增建方式可以强化码头的线形空间形态，同时还能够创造有活力的城市公共空间并为私人开发提供机会。（绘图：Rocco Maragna, Harvard Urban Design Program）

不再失去到达海边和感知海洋的机会（图 5-26）。

开辟通向海洋的通道可以丰富城市核心区和港区的内涵，通过加强可将活动分散至指状街道的同心圆路网络格局，港区和核心区之间的空间序列就能得到大大的改善。虽然快速干道的影响在现实中必须被承认，但道路级别的改变、水渠的挖通、市场设施等的建设，可以跨越、遮蔽和穿过这个令人畏惧的障碍，波士顿仍然有机会重新获得港口的形象。

## 结 论

最后，波士顿的图—底分析表明，它

是一个具有较强内在结构，但又缺乏彼此之间联系，尤其是与港区之间连接的紧凑邻里的格局。同时，独特的风格和历史片区必须受尊重以保留其场所感。虽然城市更新计划具有美好的意愿和幻想，这些问题却常常被忽略。而城市需要的是一个将这些问题纳入考虑的新的城市规划政策。

## 实例研究之二：华盛顿特区

与波士顿相比，在华盛顿的建设中连接则是最主要的因素。皮埃尔·朗方少校于 1791 年所做的方案打算表现出作为伟大新生国家心脏的首都象征作用（图 5-27）。为实现这项目标，朗方规划出一系列斜向的林荫大道，并使其切割由次干道所组成的格网，宽阔雄伟的林荫大道连接着纪念性公共建筑。这个就读于法国巴洛克晚期的传统的设计师所设计的开敞空间系统遍布全市，给予整体肌理以形式和意义。

如果说波士顿深受缺乏联系之害，当今的华盛顿则面临聚集不够和建筑密度过低的问题。由足够的密度、建筑体量的覆盖和园林景观所支持的连接系统，需要对原有的方案进行调整方能得到加强。在城市所有的再开发方案中，纪念性这一重要特征必须得到尊重。

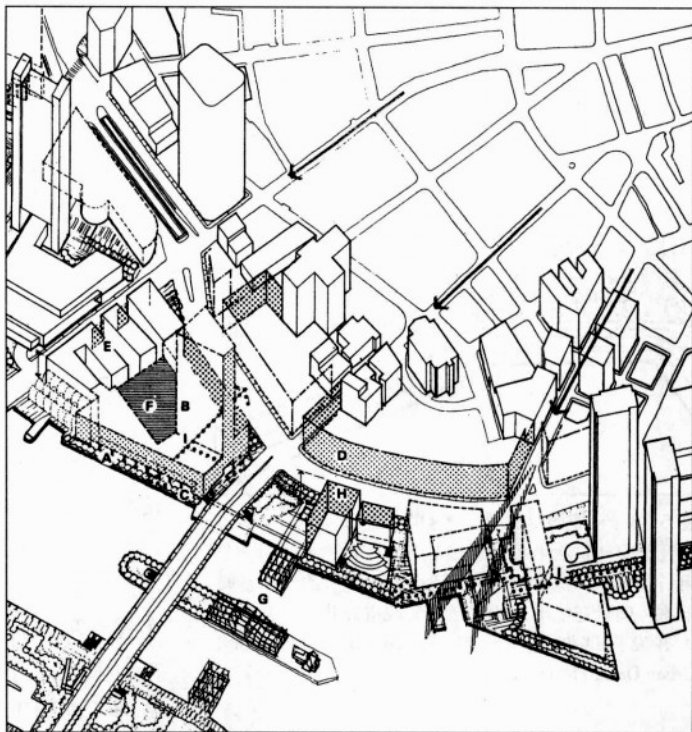
就像经常发生的那样，华盛顿的伟大设计从未被认识到。联邦决策中心内，即使人们认为城市公共空间的典范是可以被创建的，但放任自由的渐进主义一直主宰着这个城市的开发。在私人开发的压力下，相互关联和追溯历史的方案被搁置和遗忘。朗方设计的连贯的空间方案已被汽车和整

图 5-24 沿中央干道可能被二次开发的地段

此计划建议通过强化建筑物边界、重建地面道路、加强步行道的联系等，补救中央干道所造成的破坏，并修建通向海边和沿海的步行道路。开发密度的增加，可以减少道路的突兀感。（绘图：Bill McGee, Harvard Urban Design Program）

图例

- A. 最小 40 英尺宽的步行空间
- B. 场地中央的建筑体量
- C. 沿岸的休憩廊道
- D. 改建后的中央干道外围可能的开发
- E. 符合审查标准的增建开发项目
- F. 停车场
- G. 视觉焦点
- H. 古迹保护
- I. 舒适的步行道



脚贪婪的商业计划所吞噬，原先希望其成为国家的一个骄傲，现在却濒临成为国家的一种耻辱，华盛顿一再失去成为国家象征的众多机会。

朗方设计的大多数城市广场都从未实现或已被其他建设所替代。虽然一个二维的规划平面展现出空间的历史结构，然而举目所见，当前华盛顿的街景是支离破碎的，其结构组织的清晰性被失落空间所破坏，从而导致空间可识别性的缺乏。人们看见的是一片绿荫中点缀着建筑的、有魅力的水平城市，却没有原设计中那种与生俱来的戏剧性和可辨识性。连接的清晰性和城市本身图—底关系的空间结构需要特

别强化。

除戏剧性和纪念性的象征意义之外，朗方的方案倡导行政功能与城市生活的紧密联系，没有功能的分区，每个重要的建筑都拥有由广场、街道和其他建筑群所构成的背景街区，其逻辑是市民可以就近生活和工作，同时也作为象征。朗方方案中通过对联邦政府建筑的分散布置，使政府机构并不自成区域而远离市民。<sup>77</sup>然而多年来，华盛顿的城市活动按行政、工作、购物和居住功能被分开于特别明确的区域内。

自 1901 年以来，出现了一系列试图恢复朗方方案的清晰性的努力尝试，有些已



图 5-25 罗氏码头再开发计划的航拍图，1985 年

在波士顿的再开发过程中，一个关键的城市设计原则是保持通往海滨通道的连续性。罗氏码头计划具有典型性，它拥有 10 000 平方英尺的公共空间、底层零售商店以及水上出租站点。（照片提供：The Beacon Companies）



图 5-26 波士顿重建局滨水空间规划框架中的海滨公园，1985 年  
必须整合这些零碎的开发地段，建立滨水区公共步行空间的整体模式。（图片提供：Boston Redevelopment Authority，绘图：Herb Kushian）

有成效。但如果这个城市要达到原有方案的崇高目标，就必须回到塑造纪念性和象征性外部空间的基本的结构性原则上，即具有公共生活的连续性和关联性，有界定和延伸的城市空间的原则。要回到巴洛克式的方案，其空间的边界就必须重新界定，并赋予其条理性和连贯性。华盛顿已变成一个由无序绿色空间中的建筑所组成的摩登城市，而非一个由积极空间所组成的城市（图 5-28）。它可以适当地改变成一个依赖轴线、城市街区和朗方设想的结构性纪念建筑所组成的连续几何图案的城市，规则式园林至少是能够产生这种清晰、几何图案般秩序的法则之一。

### 朗方的预先构想

当朗方少校在华盛顿总统的指示下，宣布要为新国家设计一个新首都时，他脑

子里浮现出若干基于其欧洲经验的构想，其中最主要的影响来自于具有宽阔轴线关系、对称平衡和在大尺度范围中添加一个秩序的法国巴洛克晚期的风格（图 5-29）。朗方在华盛顿方案中运用了这些理论，多少有点像巴黎佛勒维康特宫或凡尔赛宫，同时也结合了欧洲其他地方大广场的经验。但朗方明智地将重要的纪念性建筑置于高地，并叠加一个功能性的街道格网于场地之上，然后切割出笔直斜向的林荫大道来连接这些纪念建筑。结果造成一系列由最窄的正交街道和最宽的斜向林荫大道所界定的具有不同层面次序的三角形地区。这个伟大方案在微观层面并不是没有它的问题，尤其是正交格网与斜向林荫大道的交叉处，正交格网和斜向林荫大道系统均会出现各自的剩余空间和间隙。

这两个经整理的空间结构创造出一个整体的框架，却在一些特殊地段遗留许



图 5-27 皮埃尔·朗方的华盛顿特区规划图，1791 年

这个纪念性总体规划，目的在于使华盛顿成为新国家核心的象征。斜向大道穿越次级网格状道路，形成宏伟的景观轴线并连接纪念性公共建筑物。（图片提供：Pennsylvania Avenue Development Corporation-PADC）

多尚未解决的连接问题。由宏伟林荫大道主宰的华盛顿的伸展型拓展空间与波士顿的紧凑和渐进的空间不同（图 5-30），人们只有穿梭于狭窄的街道中才能偶然发现纪念性建筑物。这项方案中的巨大尺度需要更多的建筑物或规则的园林来使其更容易被理解，再者，沿大道两侧的空间间隙也难以创造出能供行人使用的围合空间。在整体上，华盛顿是件壮观的艺术品和一

种伟大的概念，但在某些局部地段却缺乏其形式感和自明性。华盛顿的大景观轴线是靠损害小尺度的公共空间而获得的。

虽然朗方在美国以建筑师和工程师闻名，但事实上，作为安德烈·勒·诺特雷（André Le Nôtre）的继承者，他曾被训练为一名风景画家，他所受的教育是如何通过透视、景深、色彩、植物、地形和有限的视觉理解来创造幻觉——这点恰恰是常人

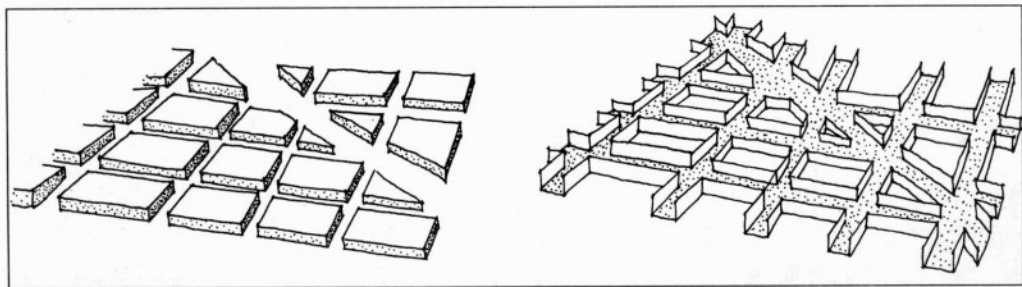


图 5-28 被斜向道路切割的格网道路示意图

华盛顿特区的纪念意义从未得到过实现，特别是如图所示的格网道路和斜向道路相交处所形成的问题。在这些重要地点，街道边缘必须被重新界定，以恢复原巴洛克式平面的明确性。（图片提供：Joseph Passonneau）

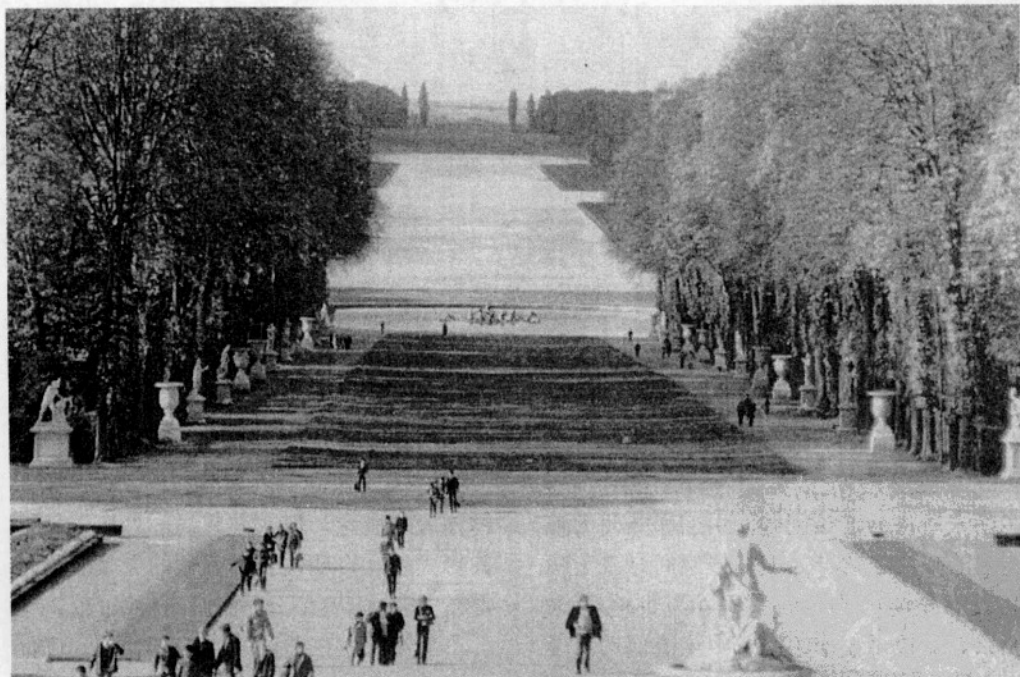


图 5-29 安德烈·勒·诺特雷设计的凡尔赛宫

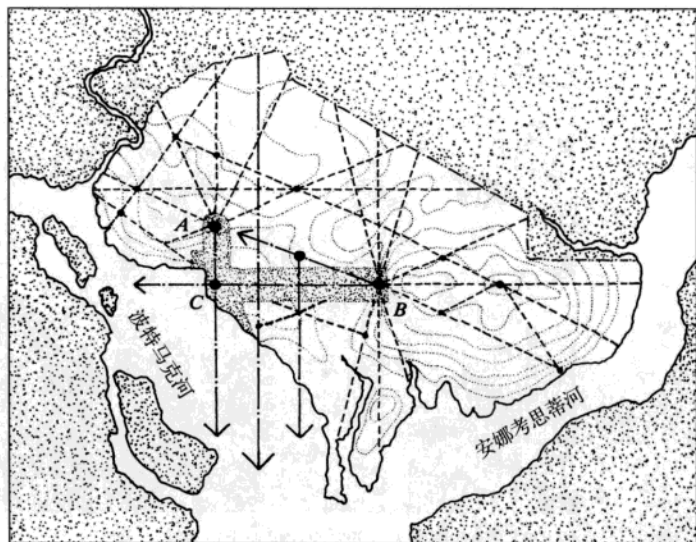
朗方深受法国巴洛克传统的影响，特别是像子爵城堡和凡尔赛宫那样强烈的轴线、狭长的景观带、对称平衡的设计手法。他的目的是要在大规模的规划中，运用类似的原则创造一系列强烈规整的联系。

图 5-30 主要视线示意图

华盛顿特区的整体结构，是由沿着连接重要地点的主干道所形成的一系列视线走廊主导的，但常常是以忽视小尺度环境为代价而实现的。然而加强小尺度的开放空间也会起到强化视觉延续感和轴线感的作用。

图例

- 白宫
- 国会
- 华盛顿纪念碑——朗方规划的视线和轴线
- 朗方规划的重要公共纪念物



无法察觉出的真实的色彩、尺度或细部<sup>78</sup>。朗方将空间错觉的原则运用于华盛顿的城市设计方案中。这个城市是一个令人产生幻觉的城市，如今却没有足够的现实条件来充分体现这一点了。

### 具有规则园林景观的华盛顿：强调关联性

几乎在每个美国城市中，中心区都存在一个不同建筑之间及其与地平面之间的巨大的垂直反差（或如前所述的遍布塔楼的城市）。然而，在华盛顿，由于城市用地规划中一直附带有建筑高度限制的规定，这种反差则是水平的，这在两种几何形状交接处尤为明显（图 5-31）。相同高度的庞大矩形结构与对角线相汇时，留下了一些巨大的、难以名状的空间。由多角度或放射轴线汇聚而成的交叉口，均需要建筑形

式反映其角度的形状，类似于曼哈顿的熨斗大楼（Flatiron Building）的边线、围合伦敦特拉法加广场（Trafalgar Square）的建筑物或罗马的波波洛广场（Piazza del Popolo）（图 5-32）。

在巴洛克式的法国园林中，放射状的交叉口是经由花坛、花篱和步行道系统精心处理的，就像巴黎的杜勒里（Tuilleries）花园或凡尔赛宫的南大厅（Parterre du Sud）一样。这些零散的空间，如果没有几何形状的规制，必将流于混乱。朗方的规划提倡用一个规则的结构处理这些交叉口和部分建成的建筑物。在朗方的规划中，杜邦环岛（Dupont Circle）是较为成功的交叉口之一（图 5-33）。

在重建这些不完整却非常重要的空间时所面临的挑战是，如何通过插入新的开发和规则的园林来围合这些交叉口，以对



图 5-31 通往国会大厦的宾夕法尼亚大道景观

华盛顿特区的问题之一在于水平和垂直维度的分离。一方面街道非常宽阔，而另一方面建筑高度又受到了严格的管制，这导致了空旷的道路交叉口和沿朗方设计的大道的支离破碎、界定不清的建筑边界的产生。(照片提供：PADC)

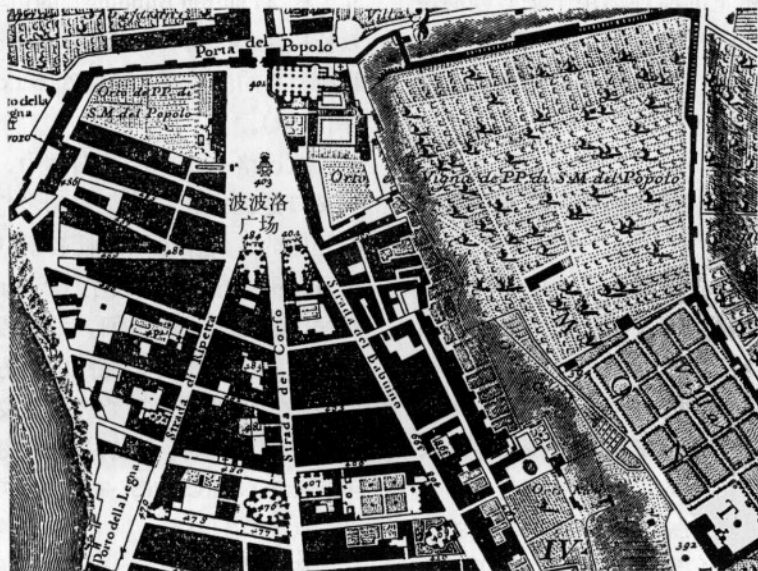


图 5-32 诺利的罗马地图中的波波洛广场，1748 年

在波波洛广场，建筑物的外形增强了开敞空间的结构，解决了几何形状的不规则性，也明确界定了空间边界。



图 5-33 华盛顿特区的杜邦环岛

朗方的规划要求以规整的手法来处理如杜邦环岛那样的斜向道路相交点。这样的城市结构仅有一部分得以建成,关键在于通过插入新的开发和规整的景观来规制不同的几何形状。(摄影:Joseph Passonneau)



这些自相矛盾的几何形状进行转化,这就需要立刻修复一些破碎的地区和相交的轴线,强化格网和斜线。重要的是这两种系统均需要通过增建以在交叉口处维持街道界面,并在方案中加强视觉通廊。

朗方原规划中的一个特点,即纪念物之间和特色地形之间的彼此对视,是可以通过规则的林荫道——一种在线形空间中能传递视线的密集行道树的设计方法来体现。作为一种弥补失落空间的景观设计方法,林荫道中规则栽植和修剪整齐的树木能创造空间的封闭性、次序和景观视廊(图 5-34、图 5-35)。华盛顿特区主要开发规划机构之一的宾夕法尼亚大道开发公司(Pennsylvania Avenue Development Corporation),建议沿华盛顿重要的供列队行进的林荫道——宾夕法尼亚大道的两侧密植 3 排橡树,以强化和统一这一空间的线形特征和透视感(图 5-36)。

另一种适合华盛顿的园林景观形式是树丛或密植树阵,源自法国和意大利的规划园林。将自然树丛高度建筑化的运用能达到戏剧性的空间效果,就像勒·诺特雷的

花园或丹·基利(Dan Kiley)在 1970 年设计的圣路易斯的杰斐逊纪念公园(Jefferson Memorial Park)(图 5-37)。被称为“惟一的古典主义者”的基利,是美国少数几个坚持运用这些规则的古典景观设计元素的景观设计师之一。他曾在宾夕法尼亚独立大道(Independence Mall)上,大范围地密植了超过 900 棵皂荚树的树阵。

### 纪念性和围合感:城市建筑实体与空间虚体

华盛顿的城市设计中,在保持朗方设计的纪念物之间的开敞性和紧密联系的同时,也要提供人们活动用的封闭且精致的空间(正如美国首都总体规划方案,参见图 5-38、图 5-52),这种矛盾必须通过尺度适当的景观元素和细心配置的建筑临街面才能得以解决。华盛顿的室外空间必须兼顾开敞和封闭以同时处理大尺度和小尺度设计的矛盾。

与中世纪城市蜿蜒曲折的线形组合相比(参见图 3-15、图 3-16 中的“街道空间”),

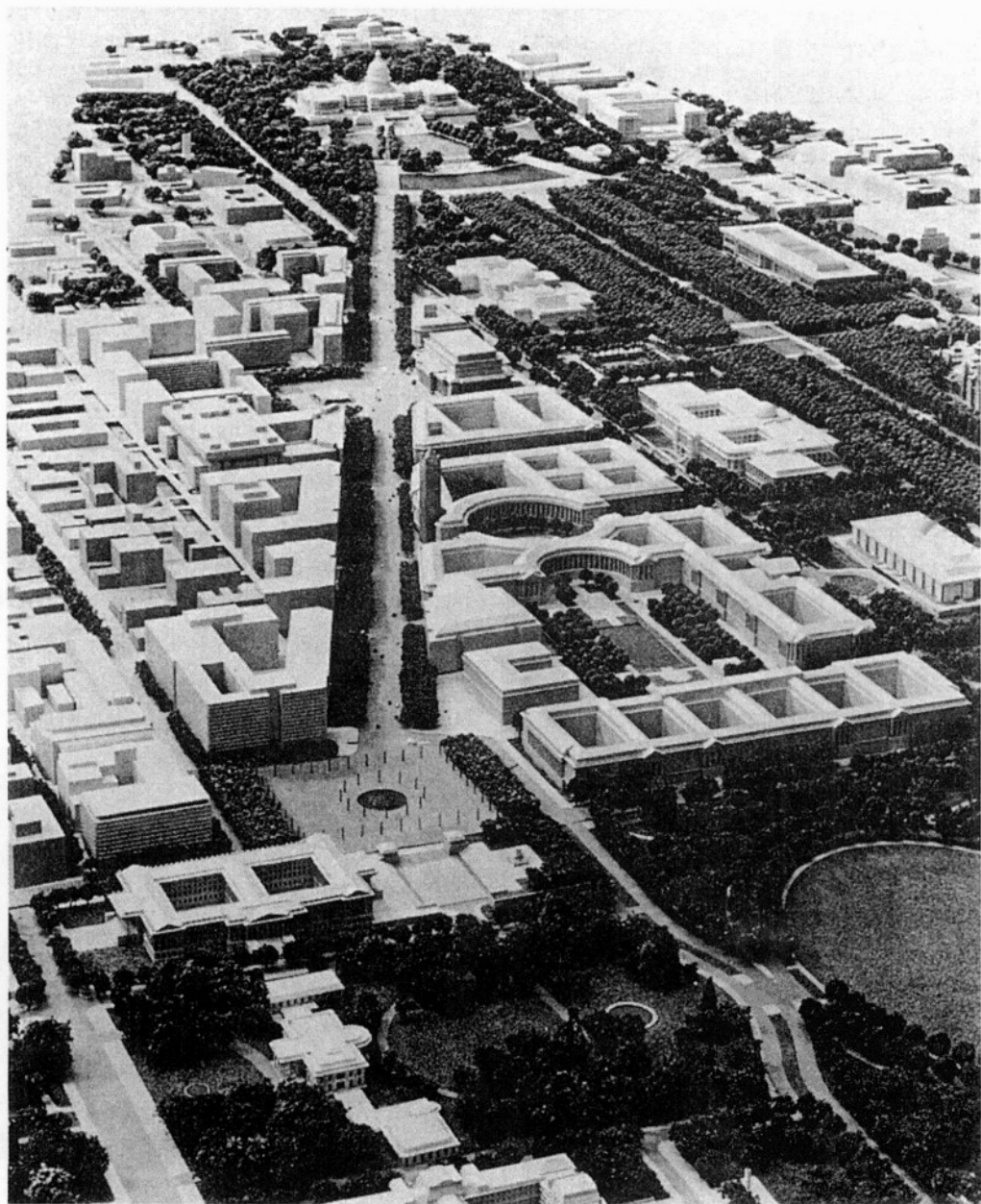


图 5-34 宾夕法尼亚大道开发公司设计的林荫大道和宾夕法尼亚大道再开发计划模型，1969 年  
此方案说明如何通过增建以及规整的景观来强化边界，以加强空间联系和创造城市空间的层次感。(照片提供：  
PADC)

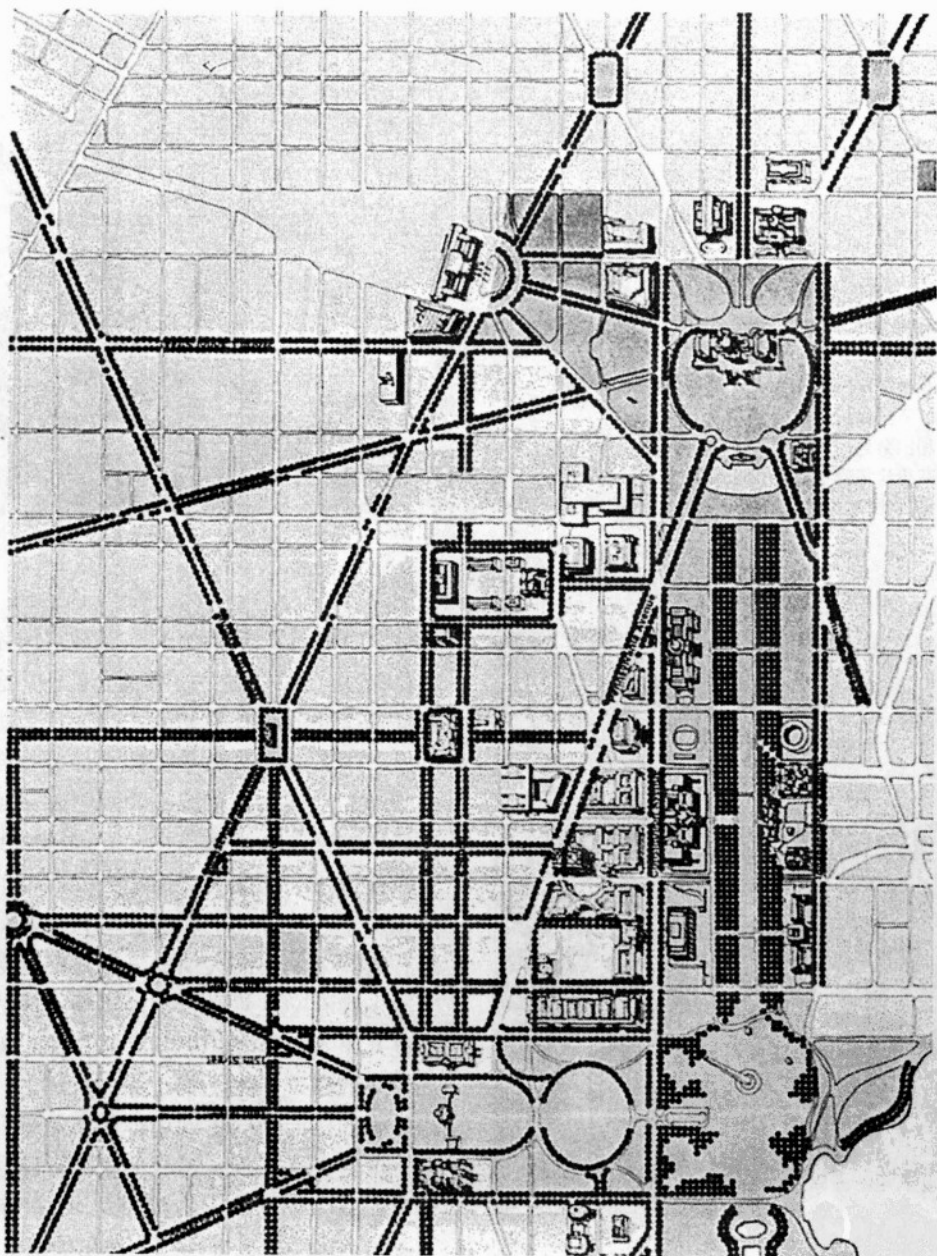


图 5-35 通过规整的植栽来强化道路系统的建议，1977 年

帕索诺娃的规划说明了如何通过沿主要通道的规整植栽来加强华盛顿特区街道系统结构的统一性和整体性。道路交叉口缺乏连续性的问题可以通过规整的行道树来解决，这样做同时还有利于格网道路和斜向道路系统。（图片提供：Joseph Passonneau）

图 5-36 沿宾夕法尼亚大道种植行道树的方案透视

最近有人提议沿着宾夕法尼亚大道种植三排橡树，这样既加强了白宫和国会之间的视觉轴线，又可以减少建筑物在布局 and 形式上的差异。(图片提供:PADC)

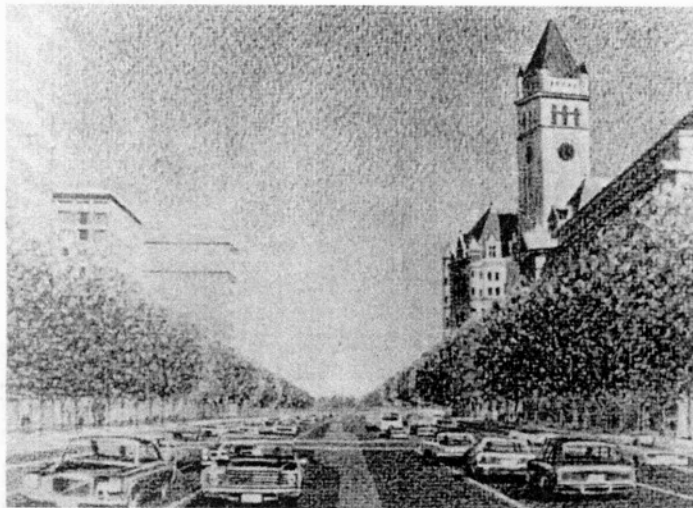


图 5-37 圣路易拱门，由埃罗·沙里宁事务所和丹·基利办公室设计

适合华盛顿特区的另一种规整的植栽方式是树阵。丹·基利是美国当代少数几个创造性地利用规整式植栽的景观建筑师之一，他用独特的手法说明了如何利用树阵来表达空间的纪念性意义和宏伟的气势。(图片提供:Dan Kiley)

具有笔直轴线的华盛顿的伸展型空间系统更具有导向性，并提供了备受尊敬的纪念性建筑物之间的相互拉紧的张力。在原规划中，这些街道的组织形式被设计成符合特定场地的尺度，且将城市的规则联系延伸至郊外旷野，沿这些通往远处的轴线所形成的透视感为两侧的立面提供了参考的框架和基于连续界面的轴线式的伸展。如果没有这些限制，沿大街的三角形空间会被交通走廊吞噬且难被行人所理解。轴线本身也几乎不复存在，例如沿宾夕法尼亚大道两旁的建筑基本上都是面向大道的，但如果它们转而面向格网街道而不是斜向大道，自然会扰乱视觉透视的框架。在这些关键的三角形场地上的新开发，是沿斜线大道还是格网街道排列，一直在争论中。<sup>79</sup>而事实上，应两者皆是。

使建筑和室外空间紧密联系的一种好的城市景观设计手法，在约瑟夫·帕索诺娃

图 5-38 国会区平面设计, 1982 年

如果华盛顿特区中的连续性需要增强, 那么较小尺度的城市建筑实体和空间虚体的组织结构也要加强。新国会区总平面设计表明了一个封闭的公共空间层次如何连接主要的空间结构, 来构建一个更加亲密的城市空间。(图片提供: Office of the Architect of the Capital)



(Joseph Passonneau) 1979 年所做的《华盛顿的诺利图》中得到了诠释 (图 5-39)。此图阐明了透过骑楼和门式建筑物, 城市空间如何从公共街道转换至半公共的街坊内院和广场, 空间在组合过程中产生了序列。空间序列所形成的大尺度规则公园和林荫道与围合街坊和纪念性建筑物的小尺度街道景观之间的层次和联系, 突出了华盛顿独特的城市特色。在街坊中城市空间仍然是传统的, 但街坊外的城市空间则是由规则的、带有景观的公共大街和街道格网所组成。在帕索诺娃的《华盛顿的诺利图》中,

人们可以发现城市空间和自然环境是如何彼此加强的 (参见英国巴斯的新月住宅, 图 4-21)。这种空间品质必须在当代设计中继续保存。

### 场所的纪念性

如前面所说, 朗方的规划方案倡导一种自然和人造环境之间密切互动的关系, 同时也要求城市政府和市民生活之间产生关联, 住宅区和商业区与首都的国家活动共存。公共空间的象征和礼仪功能是通过

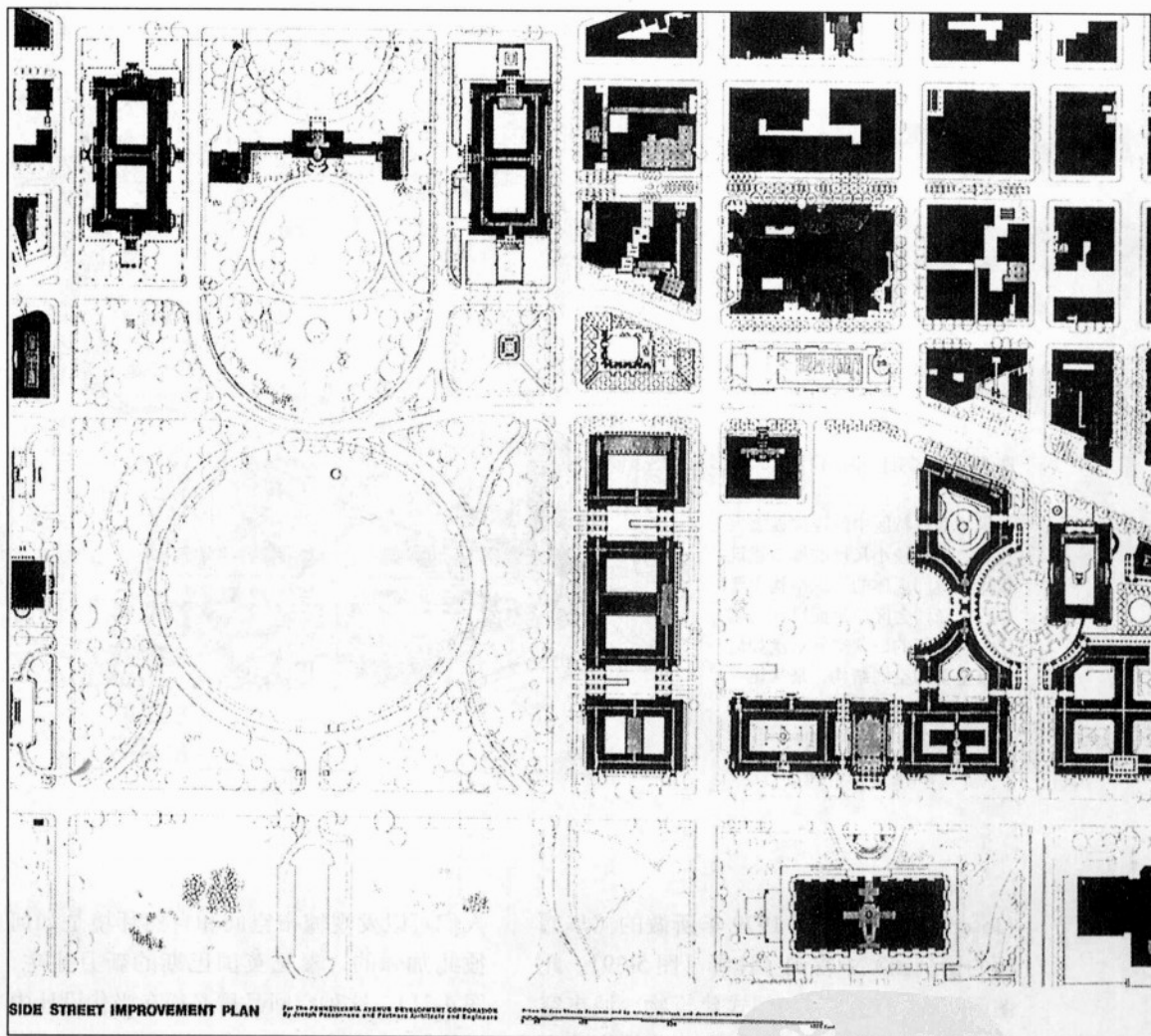
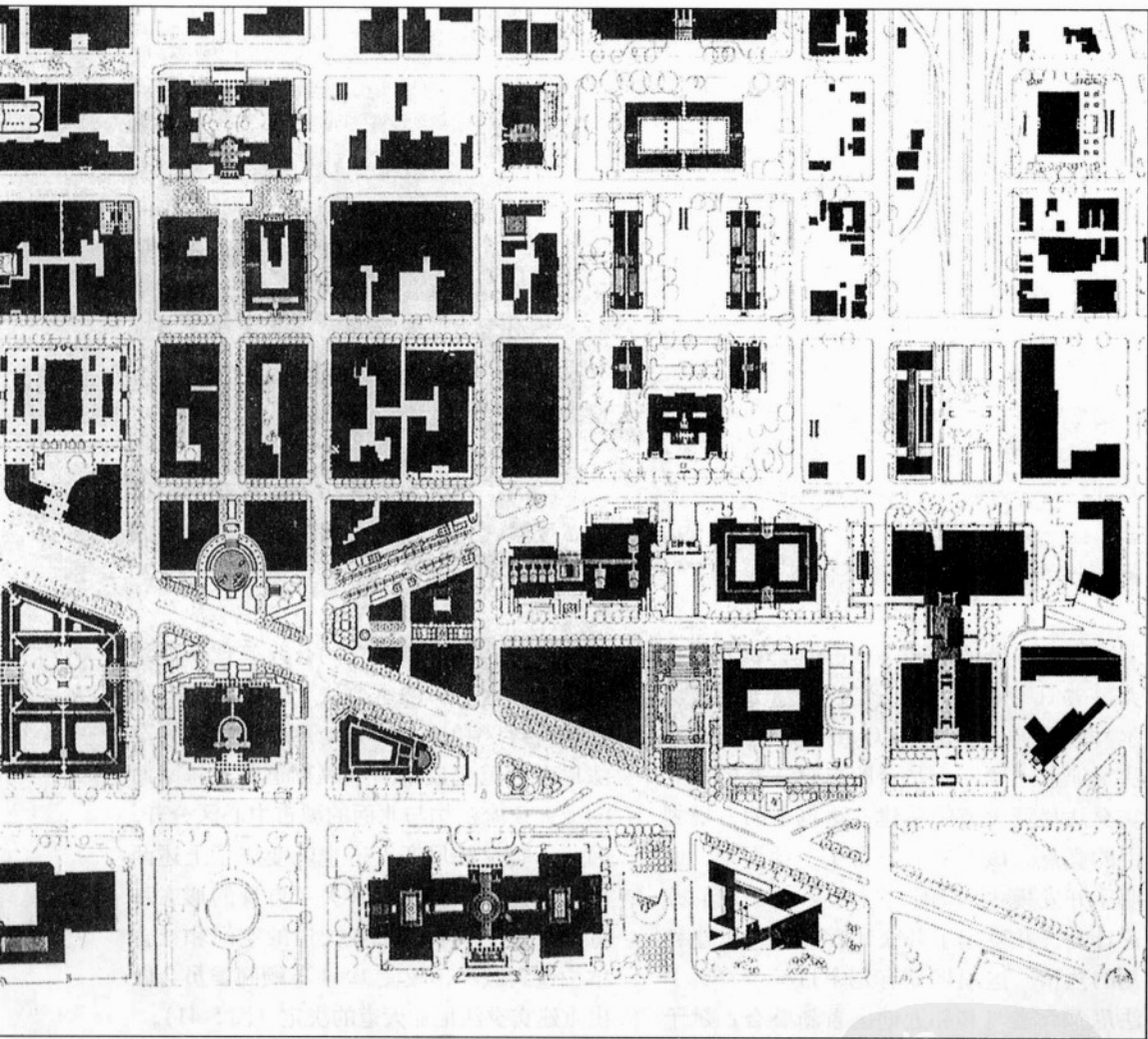


图 5-39 华盛顿特区“诺利”图，1979 年

通过紧密整合的建筑物和界定明确的外部空间，帕索诺娃描绘了将街区内部地块联系到具有纪念性尺度的大系统中。（图片提供：Joseph Pussoneau；绘图：Jaue Phonda Passman 等）

正式的纪念性空间来表达的，这个纪念性空间塑造了一个连接所有肌理片段的文脉构架。纪念性，从定义上讲是超越了时代的样式，是形式和空间的一种永恒、持久

的历史框架。纪念性的理念可以通过规模、象征性和布局等抽象方式，而不是通过明确的语汇来表达。所有城市都有一些纪念性元素，但在华盛顿特区，则是整个城市



的主题。这项高于一切的特征应该引导华盛顿特区原规划的复苏。

继朗方之后的几年，一些著名的设计师通过景观设计诠释了华盛顿特区的纪念性，这些建筑师是：安德鲁·杰克逊·唐宁（Andrew Jackson Downing）（1850～1851

年间多个开敞空间）、奥姆斯特德（1874年的国会地区（Capitol Grounds）、1899～1902年间的中央林荫大道）。他们是在不同情况下受到委托，来修复华盛顿特区原规划的，但他们的设计大多数并未实现，相反地，停车场和高速公路的建设却带来了

严重的破坏。

### 宾夕法尼亚大道

1937年埃尔伯特·皮茨 (Elbert Peets) 对宾夕法尼亚大道作了以下的评论：

“可怜的老宾夕法尼亚大道……一大片的开敞空间，一大片的空白，致使其东端变弱，宪法大道 (Constitution Avenue) 还横穿过它，第八街的广场残缺不全，大片的石墙面沉重地压在宾夕法尼亚大道的一侧，而另一侧却被停车场割出许多豁口……最后，位于第十三街和第十四街之间的广场，被一大片向西延伸的开敞空间所破坏”。<sup>80</sup>

1964年，肯尼迪总统被宾夕法尼亚大道破旧不堪的景象所震惊，指派纳撒尼尔·奥因斯 (Nathaniel Owings) 担任宾夕法尼亚大道顾问委员会的主席，开始展开宾夕法尼亚大道的重建，这也是朗方规划中的亮点。该委员会公布了一项规划，说明了开发模式，确定了主要公共领域的改善计划，并唤起了公众和政府投入重建计划的热情。这项规划有几个目标：将宾夕法尼亚大道与其邻近地区重新整合；赋予这条国家礼仪大道以特殊风格，强调它联系白宫和国会建筑物的功能；将它改造成为供行人和车辆使用的城市整体空间。1972年顾问委员会被目前负责宾夕法尼亚大道开发的“宾夕法尼亚大道开发公司”所取代。

朗方曾构想将宾夕法尼亚大道作为市民活动的中心，一个城市功能和联邦政府行政管理功能的交往地带，沿这条大街上

布置有高级住宅区、政府主要建筑物、政府管理部门的建筑物、剧院及交易场所等。可事实上，在19世纪，宾夕法尼亚大道却发展成华盛顿特区的主要商务、商业和寄宿公寓、旅馆、沙龙和商店的街道。1901年，参议员詹姆士·麦克米伦 (James McMillan) 召集查尔斯·麦金 (Charles McKim)、丹尼尔·伯纳姆及奥姆斯特德等知名人士组织了一个委员会，试图挽回宾夕法尼亚大道这种发展趋势，重建华盛顿特区的行政中心，使其成为一个公园化的城市。

所谓的麦克米伦计划 (McMillan Plan) (图 5-40)，强调中央林荫大道在政务方面的重要性，提出在宾夕法尼亚大道建成联邦三角 (Federal Triangle) 的想法 (在 20 世纪 20 ~ 30 年代建成)，并将它看成一个统一的综合体，将城市的行政管理功能纳入其中。这是一项重要决定，因为它有效地将行政区和城市的其他部分隔离，宾夕法尼亚大道变成了一条隔离道路，将南面的庞大政府机构与北面的城市中心区分开。因此，宾夕法尼亚大道也就变成了上述两个片区的后门，从而丧失了自身的形态和意义，最终宾夕法尼亚大道的空间和社会结构遭到破坏，致使 1964 年顾问委员会做出重建宾夕法尼亚大道的决定 (图 5-41)。

### 纪念性核心区的重构

宾夕法尼亚大道和中央林荫大道是赋予华盛顿特区纪念性核心区以结构性和一致性的重要基石 (图 5-42)，任何城市设计策略都必须以这两条通廊为基础，并在轴线组织中，重新界定公共空间的层次。林荫大道的整体景观规划给予国会地区绿意



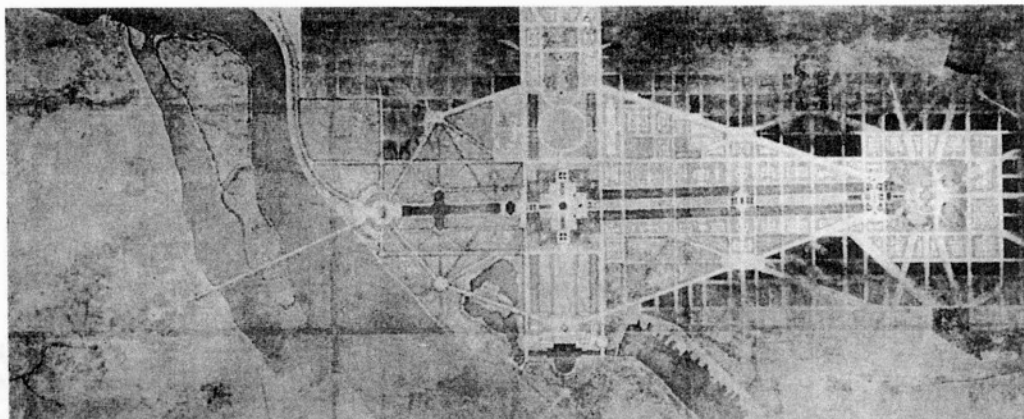


图 5-40 麦克米伦计划，1901 年

有些计划试图重建朗方规划中的纪念性，其中最具影响的是 1901 年的麦克米伦计划。此计划重新强调了林荫大道的重要性，并提出沿着宾夕法尼亚大道建立联邦三角的想法。但如此一来宾夕法尼亚大道本身却变成了联邦城市和城市北部中心区之间的边界，失去了它本应具备的功能和形态。在接下来的几年中，它被完全荒废了，也就成为许多复兴计划所要努力的焦点。（图片提供：PADC）

图 5-41 宾夕法尼亚大道顾问委员会的平面设计，1964 年

1962 年肯尼迪总统指派了一个顾问委员会去发展宾夕法尼亚大道的重建计划。此计划有三个目标：将宾夕法尼亚大道定义为其周边地块的一个组成部分；让它作为具有独特风格的国家庆典大道并使它成为白宫和国会之间的连接。（图片提供：PADC）



盎然和广阔的水平空间。作为城市景观的一部分，林荫大道不单是各纪念性建筑物之间的规则连接，也成为了城市中心的普通公园。要使城市核心区再生，就必须充分发挥并强化中央林荫大道的这项双重功能，不是从概念上去限制中央林荫大道成

为宪法大道和独立大道之间的长形绿带，而是应该将这条延续性的绿化继续向城市的北边延伸，环绕重要的公共建筑物和城市街坊，整合华盛顿特区的两种城市形态。宾夕法尼亚大道和中央林荫大道必须可以互动，在重要的增建地点产生的众多横轴

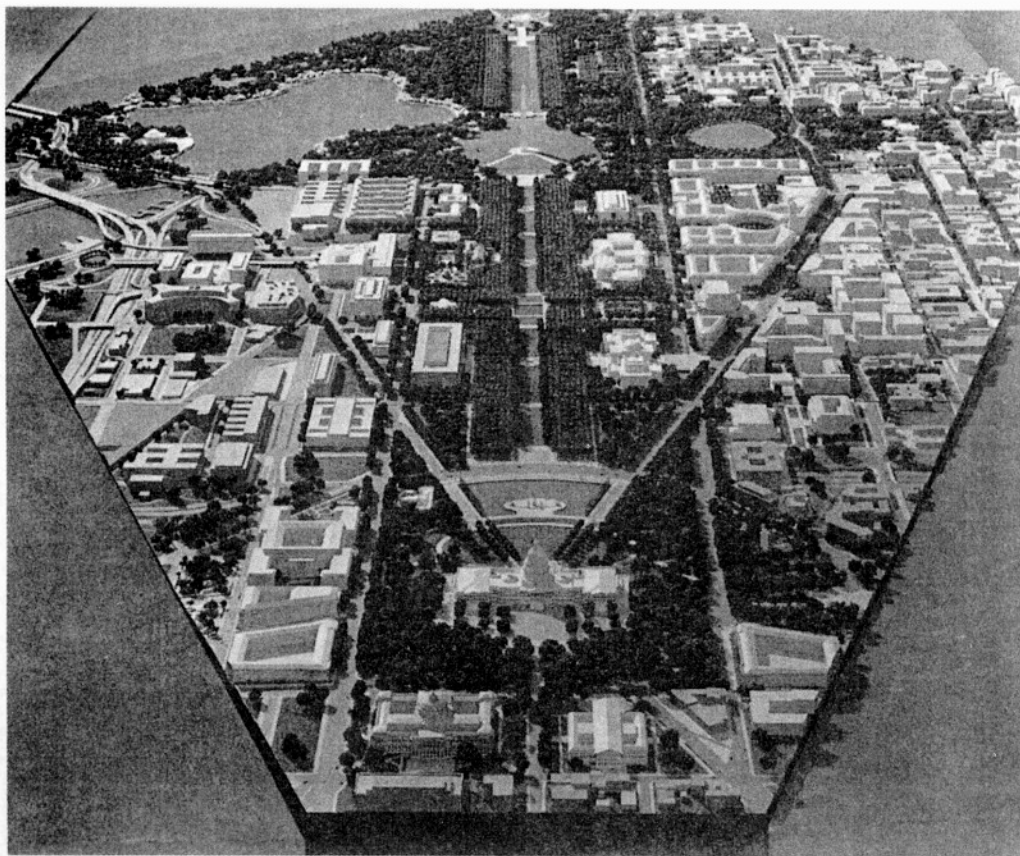


图 5-42 华盛顿核心区的再开发模型

与宾夕法尼亚大道一样，林荫大道作为华盛顿核心区大结构的干道，它同时还起着规整和连接城市中的纪念性建筑以及作为休闲公园的用途。连续性的绿带应该向北边延伸，将林荫大道的植栽与周围的环境融合成一体。（照片提供：PADC）

可以将中央林荫大道的规则景观导入城区。

介于中央林荫大道和城区之间的跨越宾夕法尼亚大道的这些横轴，可以明确作为交叉口而不是边界的一些节点，以丰富这条大街的意义，保持轴线本身的完整性。沿着宾夕法尼亚大道轴线的节点应成为公众交往的小型公共空间。在现行的建筑高度限制下，沿着界定空间的边缘，通过增加建筑物和植物的连续性，可以强化这条

大道的线性特征。华盛顿低平的建筑背景所形成的过低的容积率，需要通过增加建筑覆盖率来补偿，这是弥补空隙和改善连接的方法。

### 大喷泉广场

宾夕法尼亚大道开发公司充满激情的再开发工作，包括宾夕法尼亚大道沿线的

五处重要广场的重建。位于宾夕法尼亚大道国家档案馆对面的市集广场是一个重要的例子，它是由斜向大道和格网状道路相交所形成的破碎、残余空间（图 5-43）。该广场占据了这条大街上白宫与国会之间的重要位置，它的巴洛克形式源自三条轴线的交汇，即宾夕法尼亚大道、第八街（原规划至中央林荫大道，现被国家档案馆阻断）及从市政厅到华盛顿纪念碑的印第安那大道（被司法部大楼阻断）。由第七街、第九街及 C 街所形成的场地形状，由于国家档案馆古典的南立面而富有纪念意义。这个公共广场本身面积很大，占地约 3~4 英亩，确切的基地面积尚须由北边新建筑的位置决定。

朗方原先是把这个空间设计为一个市场，由四栋狭长的建筑所围合，中间带有喷泉的开敞交叉口，可以沿着三条轴线前后眺望。1901 年麦克米伦委员会修正原计划，封闭了第八街轴线。最近的联邦三角计划取消了通往华盛顿纪念碑的斜向大道，目前国家档案馆大楼坐落在格网状的空地上，南边有一个广场，朗方曾设想这个广场为“大喷泉广场”（图 5-44），一个巴黎协和广场（Place de la Concorde）的缩小版，充分表现精致的水景。

最近有人建议将广场作为新的美国海军纪念堂基地。如果这项计划实现，它将包括一个供中等规模演唱会使用的音乐厅及其附属设施，周围是办公与商业机构的综合楼，北面邻近的基地规划为有 750 个单元的住宅区。靠近中央林荫大道的一侧，广场成为游客前往市中心各处的枢纽。市集广场是地铁在宾夕法尼亚大道的唯一出口，新车站竣工后，其交通节点的地位将

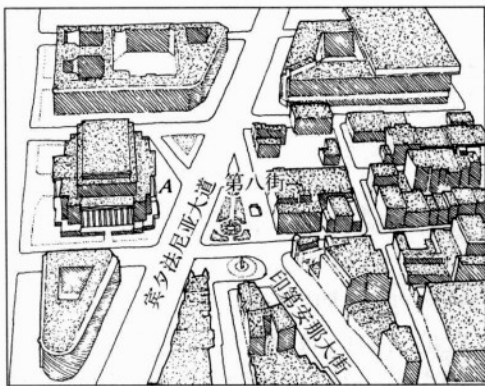


图 5-43 市集广场

市集广场是沿着宾夕法尼亚大道的需要进行再开发的重要地点之一。该广场位于国家档案馆（A）对面，由三条轴线交汇形成。在此交点上，地块被切割成零碎的“失落空间”，需要一种强烈的空间围合感和空间界定。应当概念性地拓展广场的外围，让它跨过邻近的街道，直到界定它边界的建筑物为止，从而去实现这些剩余地块统一。



图 5-44 埃爾伯特·皮茨设计的反映朗方意图的大喷泉广场的示意图

朗方显然打算将该地块设计成为具有纪念意义的“大喷泉广场”。但这也是未曾实现的一系列重要的空间构想之一。目前的建议是将这块地用作美国的新海军纪念堂。（引自 Spreiregen, *On the Art of Designing Cities*; 图片提供 :HIT Press）

进一步得到加强。地面层设置的生动活泼的咖啡座、餐厅及商店等，则充分利用了这个地方的区位重要性。

突出的设计难点包括如何解决格网和斜向两种不同道路系统的冲突，重新组织由于道路斜穿地块所造成的残余三角形失落空间。要解决这些冲突，则必须探索创造广场本身自明性的可能。

地块内的问题是设计一个封闭、内敛的广场，还是开敞的、全市广场的一部分。在视觉和空间上，道路交汇处所形成的七八处失落空间，应该将广场外部空间的边界向外延伸至确定其周边界面的建筑。穿越广场空间的道路应该予以封闭和限制，或通过街道景观来转化，使其形状统一且可识别。垂直方向的空间界定应限于广场外围。鉴于广场在宾夕法尼亚大道的重要地位，广场内部不应分割成小块的围合空间，而应保持开敞。广场的人性尺度可以通过景观和移动座椅界定，这些座椅可以是咖啡座也可以是观众席。

这个重要的空间为展现几项城市设计原则提供了榜样（图 5-45）。首先，广场可以伸展，包围住国家档案馆大楼，并将它纳入整体，形成跨越宾夕法尼亚大道的视觉桥梁。沿着第七街和第九街密植行道树，除了强化边界的功能外，还可以形成通往中央林荫大道的新的视觉延伸感，这样国家档案馆就变成了广场的一部分，而不是偏置于广场的一侧。

其次，可以在北边形成一系列的转换空间，即由开敞广场至第八街交叉口和街坊，这也能够以规划的住宅街坊形式来实现。由公共空间至私密空间的转换可以通过第八街的入口空间来强化，同时这也强

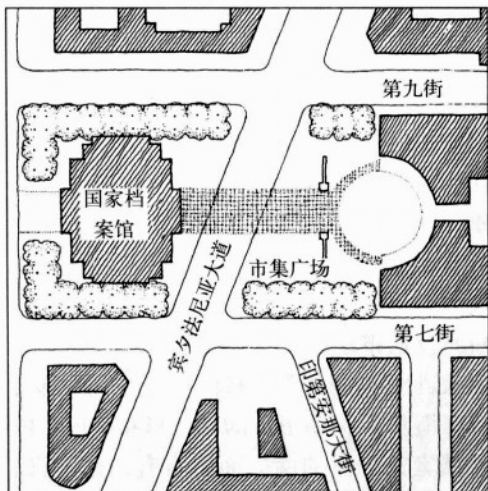


图 5-45 市集广场设计原则示意图

市集广场可越过宾夕法尼亚大道包围对面的国家档案馆，使其成为整体的一部分，建立起一座跨越宾夕法尼亚大道的视觉桥梁。密集的绿化有助于界定宾夕法尼亚大道和林荫大道的连接点。一系列的转换空间有助于广场和第八街轴线的连接，建立与北边住宅邻里的联系。入口通道可以起到强调进入点和空间转换的作用。

调了本区入口和城市片区之间的变化。这样的入口空间还可以界定和提供通向国家档案馆的透视尺度。

最后，通过巧妙地组织建筑空间和景观，突出穿越广场的不同视线。广场统一的地面铺装形式，成为展示城市雕塑、组合不同视线及整合室外各建筑前景的场所。无论是静静的流水还是喷涌的泉水，都可强化这些景观，实现朗方的原始构想。

一些设计公司曾接受宾夕法尼亚大道开发公司的委托，根据这些空间设计原则重新设计了市集广场。其中一个令人比较感兴趣的初步方案是由康克林·罗桑（Conklin-Rossant）提交的，他在第八街末

端的格网道路边设计了一座“凯旋门”(图 5-46、图 5-47)。这座拱门采用纪念性比例,高达 112 英尺,可兼作海军纪念馆使用,其中的声音反射顶棚在举行音乐会时可以降下作为乐队的背景。离地十层楼高的顶层,可以用作海军展览厅。除了标志着广场在宾夕法尼亚大道中心位置的重要意义,这座著名的拱门还有助于从视觉上界定城市空间。在中央,设计师们设计了一个由带拱廊的建筑围合而成的楔形帕拉第奥式(Palladian-style)广场,从宾夕法尼亚大道看过去,试图形成一种透视感。他们还采用装饰性铺地的图案为这个空间提供一个“地毯”,同时空间也因周围整齐排列的植物和中央水景而得到强化。

在此设计中,这座拱门成为格网道路和斜向大道之间的媒介,通过其主体建筑来化解它们之间的矛盾。这个城市设计的方案建立了位于第八街轴线上的国家档案馆和凯旋门之间的纪念性关系。但是,作为一项政治策略,这座高层雕塑品的样式和尺度是否相容受到了质疑,这座备受争议的凯旋门受到了华盛顿美术委员会(Washington Commission on Fine Arts)的初步认可,但同时却遭受到宾夕法尼亚大道开发公司和首都规划委员会(National Capital Planning Commission)内一些部门的强烈批评,最终由于反对的声浪越来越大,这个方案只好被取消,康克林·罗桑也被要求重新设计另外一个方案。从概念上讲,新方案具有和这座拱门一样的空间表现力,却更独特和保守,以一个圆形、水平的方式取代了强调垂直物体的做法,调和场地中相对立的格网道路和斜向大道(图 5-48)。

## 西广场:平面广场

近期由文丘里、劳赫(Rauch)及斯科特·布朗(Scott Brown)事务所设计的西广场(图 5-49),与市集广场相隔几个街坊,离白宫不远,位于宾夕法尼亚大道的西端。这个设计是对朗方原规划的形式和意图的非常规表现。文丘里的事务所,以他们固有的聪明才智和创造力,以及嘲讽的方式,运用象征和规则的元素,创造了一个模仿华盛顿特区原有规划的作品。

广场空间的包容性和组织是格网道路较小尺度秩序的体现,同时位于宾夕法尼亚大道一侧的位置与城市行政管理功能和城市社区均有密切的联系。在这个具有代表性的缩小模型中,该设计隐喻了“城中城”的设计理念,在概念上和文丘里等人所设计的科普力广场很相似,但在空间形态上却不尽相同。

广场中花岗石铺成的花坛样式,是华盛顿历史街道和街区的一个缩影,间接地体现了朗方的规划意图。中央林荫大道的绿化在这个平坦广场的草坪中得以反映。该设计基本上反映的是二维空间模式,而不是三维空间的清晰表现。它是一个暧昧、具象的设计:“这个广场就像一个地面有着浮雕图案的跳舞厅……在这里很难找到统一性和明确性。”<sup>81</sup>凸出的墩台将广场和人行道分开,它并非一个封闭的广场,而像一个平放的广告牌,反映出城市中统一的低层风格。西广场是一个成功的反映华盛顿原规划的二维空间设计,但就三维空间而言,它缺少用来限定任何一种一致性和意义的垂直边界。

在原先的设计当中,文丘里在广场中

图 5-46 康克林·罗桑的市集广场的初步设计

起初,康克林·罗桑设计的市集广场要求沿着格网道路兴建一座引人注目的“凯旋门”。这座拱门成为音乐台的背景建筑物,离地十层高的顶楼则是海军展示厅。这座拱门将有助于界定城市“空间”,通过拱廊式建筑物将北边围合,形成一种强迫性的视觉角度。(照片提供:Conklin-Rossant Architects)

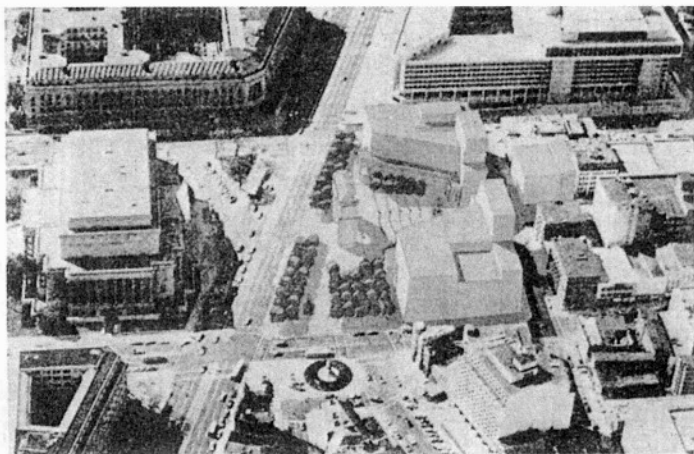
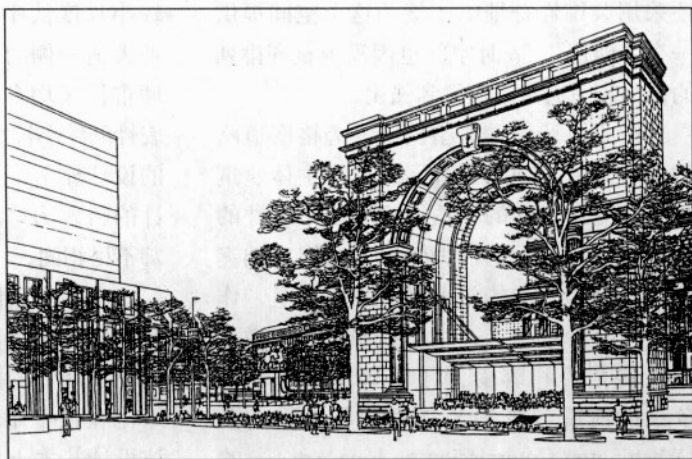


图 5-47 康克林·罗桑的“凯旋门”

这座颇具争议的拱门为了将国家档案馆融入广场中,将自身的立面设计迎合其建筑风格。(图片提供:PADC)



设置了两座高达 86 英尺的纪念高塔,用来提示宾夕法尼亚大道这条主轴线,构成了约翰·米尔(John Mill)设计的财政部大楼(Treasury Building)通向白宫的对景。对于这两座高塔,文丘里说:

“朗方以巴洛克的手法,将雕塑或建筑作为轴线的终点。但在巴洛克的传统中还有另外一种手法,那就是安德烈·勒·诺

特雷在凡尔赛花园设计中所采取的方法,即在主轴线末端中心未放置任何东西,而是利用两侧树木形成的狭窄景观将开敞空间和空旷的水平空间有机结合。我们曾建议在我们的轴线末端设置两座高塔,来达到相同的效果,组织一种场景,将另一侧树丛中松散布置的小巧柱廊有机结合。我们所组织的景观并非像法国花园中轴线末端空间无限表达的那样具有强迫性。我们

图 5-48 康克林·罗桑的目前市集广场的设计构想

此设计构想是要求利用新月形建筑的围合及中央有着世界地图图案铺地的圆形广场，来创造一个伟大的公共空间。(图片提供：PADC；绘图：M.Brown)

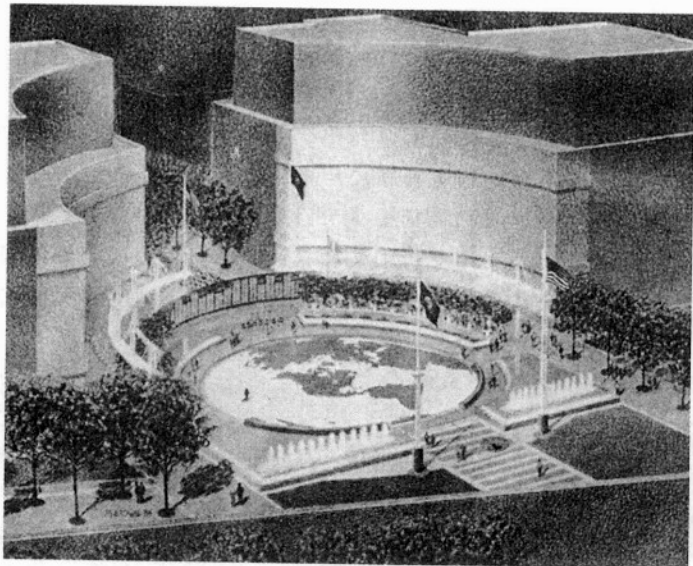
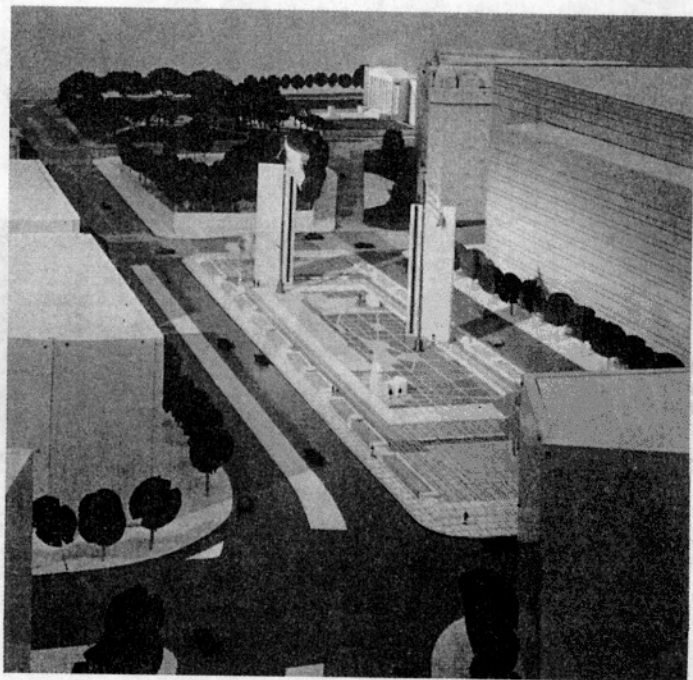


图 5-49 文丘里、劳赫和斯科特·布朗设计的西广场，1980年最近兴建的西广场也位于宾夕法尼亚大道上，它是由文丘里、劳赫和斯科特·布朗设计的。由于四周被道路包围，该广场并不是一个亲切的公共空间，而是像朗方的规划那样，是城市的象征。虽然这是个成功的二维图形设计，但它缺少围合感和垂直方向上的视觉焦点。本来打算在此兴建两座高塔和白宫与国会的缩小模型，但因敏感的政治原因而取消。(照片提供：Venturi, Rauch and Scott Brown)



并没有破坏景色，而是从多方面创造了如画的景观。这是一种不对称的组合，一种乡村景观中由古典柱廊所表现的浪漫风景。对此，也许连中世纪的米尔斯都会大加赞赏。这不禁令人想到圣马可广场中两根柱子所形成的越过泻湖眺望圣乔治门廊的风景。这也许就是美国实用主义的代表，虽采用了巴洛克式的规划，但城市发展并不是掌握在皇权中，而是在金钱和各种不同势力的相互制衡下形成的。”<sup>82</sup>

文丘里为高塔所做的辩解，从理性的角度来说是可以理解的，但并不足以说服设计审查委员会，因此这两座高塔从方案中被删除了。荒谬的是，高塔作为纪念意义的表现，对不同的人有着太多不同的意义，它们缺乏 A·J·唐宁在 1851 年为宾夕法尼亚大道设计但未被采纳的罗马式拱门所表现出的政治和美学本质。从本质上来说，西广场的高塔（或是市集广场的拱门），都无法像香榭丽舍大街上的凯旋门那样具有

易辨性和明了性。<sup>83</sup> 设置高塔的目的之一，用独立宣言的说法就是，提出一种国家和国际价值观的更高秩序，这种秩序是通过超越人性尺度的方法来表达的。

文丘里故意甚至有点放肆地将白宫和国会大厦的缩小模型放置于广场中，这些 20 英尺高的模型表达了人性的卑微和人类制度的不可靠，吸引游客并给予他们一个反映政府民主施政的视觉表现。政治家们认识到这种尺度的不协调性，理想主义的高塔与现实政府的微缩表达形成对比。因而政治决策程序和设计审查委员会的保守本性都无法容忍这种做法。但最近有一股重新实施文丘里计划的呼声，有人甚至竖立临时的胶合板模型来支持他的观点，这虽然引起了使用者的热烈反响，但却仍然没有说服决策者。

取消了高塔和缩小模型之后，现有广场失去了很多它原有的美观、象征意义及与华盛顿特区深厚历史文脉之间的联系（图 5-50），这是对委员会的严厉批评。



图 5-50 西广场的地面景观

文丘里的设计颇具想象力，也得到了完美地体现，但它作为一个概念性设计似乎比作为一个使用空间更吸引人。（照片提供：PADC）



“原先试图在混乱的交通状况中创造一个完全的公共空间，而西广场是设计被误用、理念受挫的产物。尽管这个广场可能展现了宾夕法尼亚大道的迷人潜质，但它的命运可能成为妥协的象征，有待对这条纪念性林荫大道仍抱有梦想的设计师们继续努力。”<sup>84</sup>

西广场西面紧邻的街区上，坐落着M·保罗·弗里德伯格(M.Paul Friedberg)设计的与西广场截然不同的潘兴公园(图5-51)。西广场主要作为流通空间，而潘兴公园则提供一个远离尘嚣、安静舒适的休憩场所。弗里德伯格采用现代景观设计的典型手法，包括我们所看到的一个拾阶而下的圆形演艺场所、下沉水池及茂盛的花草树木等，构成一个远离都市喧嚣的舒适安逸的场所。弗里德伯格设计的大多数城市空间都采用这种逐渐下降的台阶，形成可见的舞台供人们举行各种活动。潘兴公园和西广场的设计时间差不多，属于一个内部空间开敞的整合体，但其与外部城市却相对封闭，变成一个毫无关联的广场。虽然它没有反映华盛顿特区的传统空间形态，但细部处理得较好，特别是在午餐时间深受大众喜爱。

讨论了这两种形态差异极大的城市空间之后，我们不禁要问：华盛顿特区可不可以拥有一个既可以表达城市空间文脉又舒适的场所？我们是不是必须继续设计这种孤立的空間呢？尽管这些空间是彼此相邻的。《进步建筑》(Progressive Architecture)杂志的编辑约翰·莫里斯·狄克逊(John Morris Dixon)在评论西广场和潘兴公园时说：“几年后，评论家都无法相信这些不同

的城市空间，竟然是在同一时间内，出自同一个强势的政府手中。”<sup>85</sup>

## 美国国会地区的总体设计

帕特里克·平内尔(Patrick Pinnell)最近在评论令人印象深刻的美国国会地区总体设计时谈到，以背景建筑形成广场，从而建立华盛顿特区传统开敞空间系统的构想：

“各种新建筑和参议院的建筑群，既要满足功能上的需要，又要作为背景建筑不能太突出。建筑本身并不重要，相反，公共空间的序列才是最重要的。换句话说，决定建筑形态的不是其内部空间，而是外部空间，如常见的庭院、广场及街道空间等。”<sup>86</sup>

国会地区建筑师办公室和从历史到停车等各方面的著名专家所组成的小组经过五年的筹划后，提出了这个包括国会山在内的243英亩范围的总体设计。其目标是在增建政府办公设施时，扭转国会地区外观形象逐渐没落的趋势。直观地说，此设计试图将国会大厦、国会地区及东边的国会山历史街区(Capitol Hill Historical District)(图5-52)联系成为一个由国家级注册设计单位设计的居住社区。在满足活动、通行及停车等不同功能需求的同时，该总体设计通过保留现有开敞空间(包括1874年奥姆斯特德所作的西台地(West Front Terraces)景观在内)，反映国会山的自然空间形态。

这种细腻的景观处理手法在城市中建



图 5-51 M·保罗·弗里德伯格事务所设计的潘兴公园, 1981 年潘兴公园位于西广场附近, 但两者在设计 and 目标方面相差甚大。它给宾夕法尼亚大道提供了一处宁静的休憩场所, 罗马圆形剧场式的阶梯、下沉式水池及绿意盎然的景观, 在车水马龙中制造出另一片天地。虽然它并没有反映华盛顿特区的历史形态, 但其处理手法细腻, 广受群众欢迎, 成为一个有活力的空间。(照片提供: PADC)

造了一个反映自然的代表性场所, 国会地区与其周围环境之间的美学关系也就建立起来了。“本设计的目的并非改变该地区现有的建筑物和景观的肌理, 事实上, 它是仔细定义新与旧、人工与自然之间的关系的研究结果。”<sup>87</sup> 该设计最重要的方面也许是建立了国会山环境承载能力的概

念, 认识到了国会山未来所能承受的人口容量、建筑体量等生态方面的限制, 这是抑制国会山盲目发展的一个重要步骤。“国会地区原有风貌逐渐消失的原因主要在于邻近地区的大规模空间扩张。”<sup>88</sup> 此设计通过新建筑和自然景观之间的平衡, 重新获得秩序感。

图 5-52 国会区总平面设计模型（上方为北）

国会区总平面设计在重建城市空间方面取得了很大的成就。设计中提议在东北方增建建筑以形成“参议院广场”。这样做除了能强化主轴线的连续感，还提供了与主要空间结构联系的更加亲密的围合空间的层次。一方面规整的植栽形成了方向感，另一方面阿姆斯特德松散、更加亲切的植栽处理手法在国会大厦周边得到了呼应。总而言之，本设计反映了华盛顿区的特殊风格，纪念性成为场所的主要特性（参见图 5-38）。（照片提供：Office of the Architect of the Capital）



国会地区总体设计也是城市空间设计的成功典范。位于国会大厦东北的新参议院广场 (Senate Square) 由第一街轴线上的两栋新建筑物围合而成。用相似的手法，在国会大厦南面新建建筑形成了新众议院广场 (House Square)，并构成国会大厦穹顶的对景。在这两个地区，公共空间是塑造场所和建筑的驱动力。该设计的其他重要城市空间特色包括：重建国会大厦广场 (Capital Square)，形成行政区和住宅区之间沿第二街的空间过渡，并通过种植树木隔离来自公路和停车场等的现代交通的干扰。总的来说，该设计考虑周密，但更重要的是它是未来重要资源的发展架构，反

映了朗方华盛顿规划中的象征性、意义及历史文脉，它代表了华盛顿特区在恢复城市空间和公共场所的过程中向前迈出的重要一步。

## 结 论

在对华盛顿特区城市空间设计的研究中，可以看到连接理论、图—底理论及场所理论之间的联系最终是多么地密切。斜向大道是城市中重要的连接，但由于沿街边界的界定不够清晰，这种结构被破坏了，同时，城市中还缺少图—底理论所说的建筑容量和密度以提供成功的城市结构所必

需的空间层次。华盛顿特区最重要的特色是其纪念性平面和重要的公共建筑，在进行任何建筑和景观设计时，这种特色都必须得到尊重。

### 实例研究之三：瑞典哥德堡

瑞典哥德堡所遇到的问题中有一些与波士顿和华盛顿特区的类似，其他则由于特殊环境和历史演变的影响而不同。但它同样也需要在特定地区进行城市空间的结构性整合和贯穿全城的重要连接，以及进行城市再开发规划时了解其独特的场所特性。

哥德堡是瑞典仅次于斯德哥尔摩的第二大城市，也是瑞典面向大西洋的唯一港口，一座拥有 50 万人口的全国重点城市。和波士顿一样，它也是一座具有悠久历史的城市，原先也有一个与华盛顿相同的严谨周密的规划。在此案例中我们需要注意到的是，现代主义运动和汽车是如何对一个经过规划、内部联系紧密的欧洲城市进行冲击的。

欧洲许多城市的类似经历同样作用于哥德堡，有些作家（如汤姆·沃尔夫 (Tom Wolfe)）认为现代主义运动基本上是由欧洲传入美国的，而就欧洲人的观点看来，高层建筑则是“美国化”蔓延的象征。撇开这种排外偏见不谈，全世界的所有城市都不重视公共开敞空间，因为建筑物已经变成个人艺术的表达，而不再是对城市的贡献。

和其他城市一样，哥德堡也并非是这样趋势的典型，但它具有特殊的历史背景和特色，这些都需要我们了解并用来作为

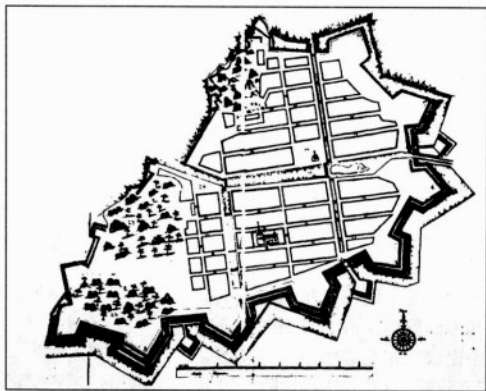


图 5-53 哥德堡规划，1644 年

哥德堡的原始规划是由古斯塔夫·阿道夫二世聘请的荷兰工程师所提出来的。这个外部是城墙，内部是被格网状运河系统穿过的矩形城市街区的规划结构，反映了文艺复兴和巴洛克时期的理想城市规划。（图片提供：Chalmers University of Technology）

城市空间重组的基础。

在欧洲城市发展历程中，哥德堡的历史并不算长。哥德堡建于 17 世纪初期古斯塔夫·阿道夫二世在位期间，它的原始形态参照了文艺复兴时期的理想棱堡城市（图 5-53）。尤塔河（Göta Älv）的低洼沼泽地受到了外围锯齿状城墙的保护，在这座厚厚的城墙内，为抵御南方丹麦人和北方挪威人的入侵，国王聘请了荷兰工程师，修建了一个可以通达城市各个角落的运河系统，并在此基础上布置了紧凑的格网状道路系统。虽然有些水道已被填平作为道路，但是今天的内城仍然可以清楚看到昔日运河和路网留下的痕迹（图 5-54）。

本章节中的实例分析和空间设计建议，源于作者与哥德堡城市规划与发展局（Göteborg City Planning and Development Office）合作挽救市中心五个主要失落空间



图 5-54 哥德堡航拍图

虽然有些运河已经被填平，但内城中的运河与街道的原始格局仍然清晰可见。(照片提供：Central Office of the National Land Survey of Sweden)

的个人经验，这些失落空间是由于城市变迁过程中的一些错误或不当的决策造成的。作为一个具有城市发展压力的欧洲城市，哥德堡提供了一种可贵的经验，即如何在传统空间结构仍然完整无缺的情况下改造

失落空间。

哥德堡的城市形态是以绿地和道路分隔各片区的模式，受众多因素影响，哥德堡各片区的发展经历了五个明显的阶段。<sup>89</sup> 第一阶段从 1644 ~ 1800 年左右，期间深

受荷兰巴洛克风格的影响。如前所述，内城（或称城市核心）是由荷兰工程师根据意大利文艺复兴时期的理想要塞城市形态规划的，遍布低洼地区的运河系统，使这个城市获得“北方阿姆斯特丹”的称号。

### 历史的变迁：五个阶段

哥德堡发展的第一阶段是封闭的，棱堡界定了这个紧凑城市的东面，河流成为西面的边界，两者既是对抗外敌的防御措施，也是与外界联系的桥梁。中央运河是城市水路的主要出口，小船从这儿将大船运送的货物通过狭窄的河道分发到各处，从而逐渐形成了城市的交通体系。城市中的三处高地则供瞭望和作为皇室领地。

朝向内陆的一侧，有三个进出城市的通道，即卡尔码头 (Carl's Port)、国王码头 (King's Port) 和皇后码头 (Queen's Port)。这些重要的入口在今天的城市肌理中依然明显，正如我们所要看到的，它们已成为需要改造的问题地区。

和欧洲大多数城市一样，哥德堡内城的街道和广场空间被具有相似规模、甚至高度一致的建筑物所界定。其图-底关系显示的建筑密度和罗马的诺利图类似，但比具有外延和片断性的华盛顿特区要高。由于哥德堡的建筑群体量更加紧凑和密集，其开敞空间就成为积极的对城市片区有意义的界定。但是，和波士顿一样，城市片区之间的主要人行联系似乎成了问题所在。积极的城市空间集中在邻里之间，而城市片区间的步行转换地区却成为失落空间。

造成各片区缺乏密切联系的原因之一，是19世纪初选定的“越过城墙”的发展模式。

这种外跨式的发展模式，决定了城市发展过程中的第二个阶段(图 5-55)。在英国城-乡郊区化的影响下，城市周围的农村地区更适合作为居住的邻里使用。1800~1870 年间，内城遭受了几次重大的火灾，同时一系列的重建方案加重了城市向外扩张的压力，一些滨水地区成为新开发的热点(图 5-56)。

当城墙真正被拆除以后(约 1850 年)，政府当局做出了重要的决定，即在城市核心区周围保留绿地，作为对英式传统庭院和公园的响应，内城周边的环状公园就诞生了。这项决定在当时肯定引起了争议，城市设计师卡尔·卡尔伯格 (Carl Carlberg) 于 1808 年曾建议城市街区突破周围边界，将内城延伸至城市外围地区(图 5-57)。而今天在这条环状绿带上所见到的是努亚大

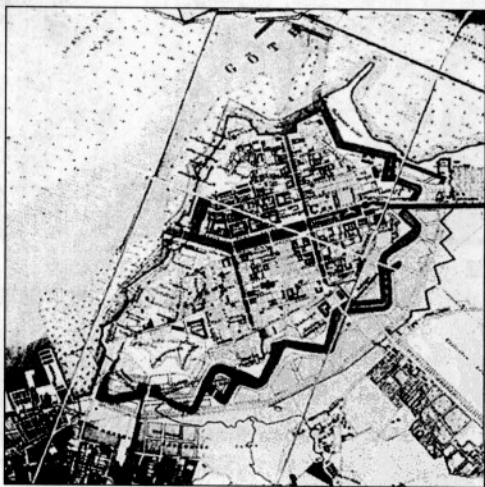


图 5-55 哥德堡规划，1820 年

19 世纪初期，该城市感觉到了向城墙外扩展的需要。在英国“城-乡郊区化”的影响下，外围乡村成了适合居住的地区。(图片提供：Chalmers University of Technology)

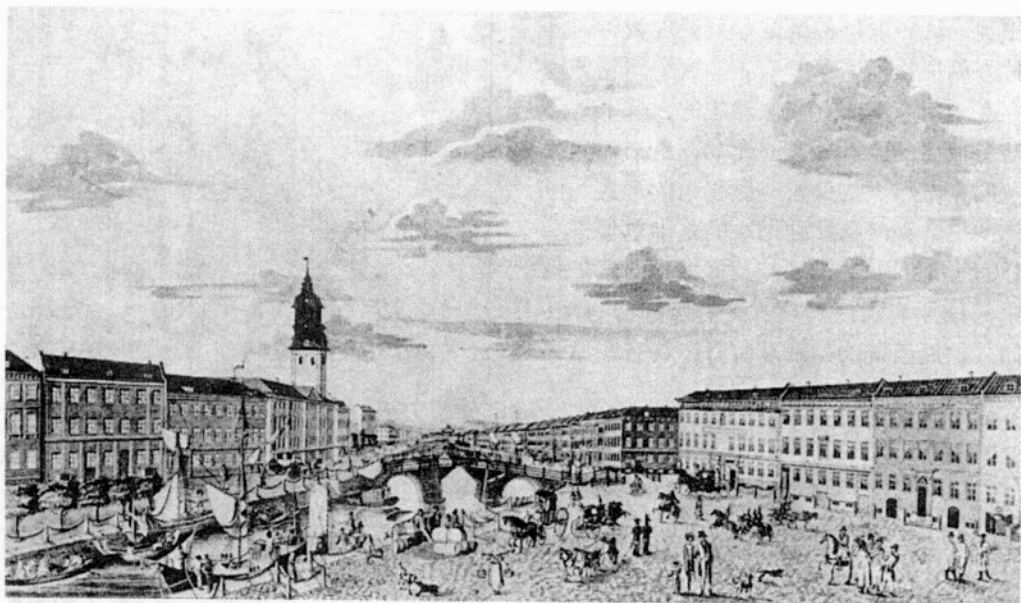


图 5-56 拉格贝克 (Lagerberg) 所绘的主运河景观, 1820 年  
在城市发展进程中, 哥德堡的主要空间通道是主运河。虽然它的辉煌已不复存在, 但它仍然在游客们对该城市的印象中占据着主导地位。(图片提供: Göteborg, Historiska Museum)

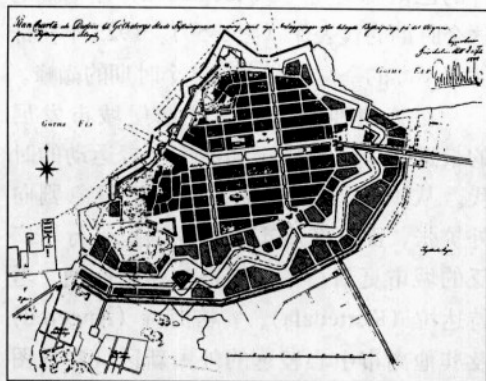


图 5-57 卡尔·卡尔伯格的哥德堡扩展规划, 1808 年  
向城墙外扩展的方案之一是卡尔伯格计划, 它建议延续城市街区肌理, 而不是在新住宅区和老城之间设置绿化带。(设计: Carl Carlberg)

道 (Nya Allén), 这是一条 6 车道快速通道, 成为内城与外围地区人行的主要阻隔。

作为 1863 年城市规划竞标的最初结果, 绿带概念成为 100 年后城市扩张的决定性因素。此规划是随后 20 世纪初凡赛斯达登 (Vasa-staden) 的斯通 (Stone) 地区和新孔斯波茨阿维宁 (Kungsporsavenyn) 地区的开发指导纲要。这条重要的大道从原先国王码头的出入口延伸到尤塔普拉臣广场 (Götaplatsen) 的主要文化聚集地, 这是艺术博物馆和表演艺术中心的所在地。此大道穿过内城并经过原先是运河的奥斯塔汉姆戈堂大街 (Östra Hamngatan) 进而延伸到新开发的都市外围地区。

哥德堡城市发展的第二个阶段内所

出现的城市发展问题是如何处理城市向外扩张的惯性所带来的痛苦。这个问题普遍存在于所有基于封闭、理想的，特别是那些有城墙的欧洲城市。比如，不来梅和波兰的克拉科夫均保留有绿化带的形式，但佛罗伦萨和维也纳则采取的是卡尔伯格于1808年对哥德堡的建议，即城市向外扩张中延续原有街区的模式。有着向心运河、向外扩展系统的阿姆斯特丹，具有在原先规划内协调增长的弹性。

今天哥德堡的主要问题是沿城墙的线性道路功能的确立，这条被称为努亚大道的快速路，阻隔内城与外围居住区之间的步行联系，造成了中央核心区边缘沉重的交通负担。解决的关键之一在于是否和如何重新确定便捷的步行路线。

哥德堡发展的第三个显著阶段约在1870～1910年之间（图5-58）。这段时期的影响主要来自法国和德国的新文艺复兴运动。这个运动对规划方面的冲击要比对建筑的小。当凡赛斯达登的斯通地区和罗亨斯贝克（Lorensberg）按1836年的竞标规划方案实施时，其在新文艺复兴运动的基础上形成了一致的建筑风格。同时建设速度之快，也促成了这些地区统一的风格。

第四个阶段（约1910～1930年）的城市发展，受到了瑞典民族主义（有时也称北欧古典主义）和城市美化运动的共同影响，尤其是在马尤奥那（Majorna）和孔斯拉杜葛登（Kungsladugården）等城市的外围地区。新住宅区的开发很明显，而且很好地表达了受国际新艺术运动和卡米洛·西特（Camillo Sitte）所领导的奥地利运动中维也纳学派影响的国家古典主义思想。著名瑞典建筑师利连恩伯格（Lillienberg）设



图5-58 哥德堡规划，1990年

在哥德堡发展的第三个时期，沿原有防御地段的绿带成为了内城和外围新居住邻里的缓冲区。这些住宅邻里的设计明显受到了新文艺复兴运动的影响，特别是法国和德国的影响，在建设中十分注重建筑风格和街区模式的统一。（图片提供：Chalmers University of Technology）

计的巴格赫戈登（Bagaregården）住宅就是这个时期的代表作（图5-59）。1923年在哥德堡举办的全国博览会是这个时期的巅峰。

和其他地区一样，哥德堡城市发展的最近一个阶段属于功能主义者运动的年代。从1930年到现在，城市不但急剧向外扩张，而且在城市中心区内也进行了广泛的城市更新。在法斯塔尔弗罗伦纳、考特达拉（Kortedala）、安格海特（Angered）及其他离市中心较远的外围新区（参见图1-1、图2-3），进行了许多大型新社区的开发。错误的区域发展策略，导致这些地区的规模和选址存在问题。一般来说，这些典型的“卧城”地区的共同特征是房屋的高空置率、社会病、种族隔离和超距离通勤等。



图 5-59 建筑师里连贝格 (Lillienberg) 设计的巴格赫戈登住宅, 1915 年

在城市美化运动和瑞典民族主义者运动中, 给人留下深刻印象的是城市外围地区的住宅社区开发特色。虽然可以看到国际新艺术运动和维也纳学派的影子, 但其建筑形式仍显得与众不同。(照片提供: Chalmers University of Technology; 摄影: Jaan Tomasson)



在中心城内的南部高地, 如兰达拉 (Landala) 和约翰内贝克 (Johanneberg), 也相继出现了失落空间。这些位于中心区的新开发地段及外围的“卧城”地区, 一直是瑞典规划师和建筑师的心病。经过慎重考虑, 他们提议要拆除这些“卧城”中的闲置住宅街区, 并逐个回迁至城市中心区。

通过这些地区的发展, 地方的建筑形式给城市带来一种特殊的风貌。瑞典的“布胡斯地方建筑风格” (Bohuslän Vernacular) 是指 1750 ~ 1900 年普遍采用的一种独特的砖木结构形式。这种自建本土建筑形式常常出现在密集的港口工人住宅, 如林特豪蒙 (Lindholmen)、斯劳茨贝克 (Slottsberg) 地区的村舍和哈嘎 (Haga)、盖尔达 (Gärda)、奥茨考根 (Olskroken) 等地区的官员住宅及其他地区。<sup>90</sup> 这种造价低廉、材料和装饰简单的建筑物大部分都建于崎岖的山岩地区。

## 当今城市的空间形态

在讨论了哥德堡的城市发展过程和地方特色之后, 我们需要总结一下中心区的几种城市形态, 并明确这些形态及其相互之间的问题 (图 5-60)。

① 滨水地区目前存在类似停车场和交通性干道之间的残留空间利用不足的问题。

② 内城仍然保持着密集和统一的形态, 是区域的主要商业和就业中心。

③ 努亚大道或环绕内城的宽阔线形公园的问题是, 快速干道直接穿过公园, 阻断了内城与外围地区的步行联系。

④ 19 世纪末 20 世纪初的斯通地区, 是毗邻内城和绿化带的居住和商业建筑混合的地区, 这些地区有着统一的建筑风貌和规整的格网街区系统。

⑤ 山地住宅社区, 主要是多层公寓形成的街区, 其陡峭的地形对这些地区的形态有着重大的影响。



图 5-60 哥德堡中央核心区的图—底分析图

从图—底分析图中可以发现五种特殊的城市肌理模式：

1. 滨水地区。目前由未被充分使用、残留的停车场空间和交通通道组成。
2. 内城。传统的中心区，仍然保持密集和一致的形式，依旧是区域的主要商业和就业中心。
3. 努亚大道或沿着旧城墙的带状公园。这里存在的问题是快速干道直接穿过公园并隔断了内城与外围地区的步行联系。
4. 斯通地区是 20 世纪初的商、住混合地区，毗邻绿化带和内城。
5. 山地住宅社区。主要由多层公寓街区组成。

城市中这五个地区形成了一系列不同的城市景观(图 5-61、图 5-62)。城市外围的山地地区,拥有俯瞰全城的美妙景观,耸立的塔楼在景观中起到了加强山形和点缀的作用。各山顶之间的视觉联系是通过突出于岩石之上的多层塔楼确立的(图 5-63)。这些高地下面则是由金属屋顶和树梢构成的城市海洋。

在斯通地区的较低处,一些岩丘成为自然界面,甚至是建筑形态的一部分,或成为建筑间的连接,这种自然和人工元素的完美结合,创造了布胡斯地区的独特风格。在这些高地地区,街道顺着突出的岩石蜿蜒交错,与低地地区的矩形街区形成鲜明的对比。这种街道角度的变化反映了地形特征,成为这个城市的独特风格。

哥德堡的城墙被拆除以后,城市肌理则由封闭转为片区之间缺乏密切联系的开放结构(图 5-64)。波士顿也是这样,片区之间方向混乱的现象造成凯文·林奇在《城市意象》一书中所说的辨识性和特征性问题。<sup>91</sup>正如我们所看到的,过去的城墙加强了城市面西的临水界面,从整体上明确了城市的特征和视觉界定,无论从水路或陆路进入城市,都有提示人们已到达老城设计精良的入口(图 5-65)。它们是通向城市空间的大门,而入口广场则成为内城和外部世界联系的门厅。哥德堡城市规划设计的重点,是恢复城墙和城门失去后的中心感和视觉方位感的问题。

## 环路

在昔日的城墙和滨水地区,曾经有一条围绕旧城的环状道路(图 5-66),就像波

士顿的中央干道一样(但使用效率更高且未高架)。这个公路系统有利于交通疏散,但也阻碍了城市与东面的步行联系和与西面滨水地区的通道,这与具有明确界定和意义的城市老人口形成了鲜明的对比。

大约 15 年前,为截流城市交通所兴建的这种城市环路系统,使规划师可以在城内创造几个重要的完全不受汽车干扰的散步区(图 5-67)。哥德堡在 20 世纪 60 年代作为第一个实施这种交通管制计划的城市而引起世界的瞩目。此计划的主要目的是减少旧城内的汽车流量,这点非常成功。不成功的是它将过多的内部交通和过境交通导入到这个环路系统,致使行车速度和流量增加,从而瓦解了公园和滨水地区的空间。目前市政府正在寻求减少环状道路交通流量和重建滨水地区公路的方法,如某些地段可以采取地下通道的形式(如尤塔莱登公路(Göta Leden))。对这些想法应该进行深入的研究,以创造一些重要的城市设计的机会。沿岸的过境交通可以转移到河对面的黑辛根(Hissingen)地区,这样,努亚大道的车道数量就可以减少。道特宁陶耶特(Drottningtorget)、杨陶耶特(Järntorget)及孔斯伯茨普拉臣(Kungssportsplatsen)等入口广场的交通组织问题,还应重新探讨。

交通组织是现在哥德堡所面临的众多问题之一。另一个与波士顿相同的问题是城市片区之间的空间联系。正如我们所说的,哥德堡中心区的城市形态在明确界定的边界之内是相对完整的。城市中大部分片区都属于这类可以明确界定的地区(图 5-68),主要的问题存在于各片区之间,尤其是滨水地区和三个主要的城市入口广场。因此,这些地区也是设计的关注点。



图 5-61 哥德堡市中心区航拍图

图中，远处是哥德堡的滨水地区，中间是由努亚大道环绕的内城，近处是斯通地区。（摄影：©Bildservice, Jacky Leissner）

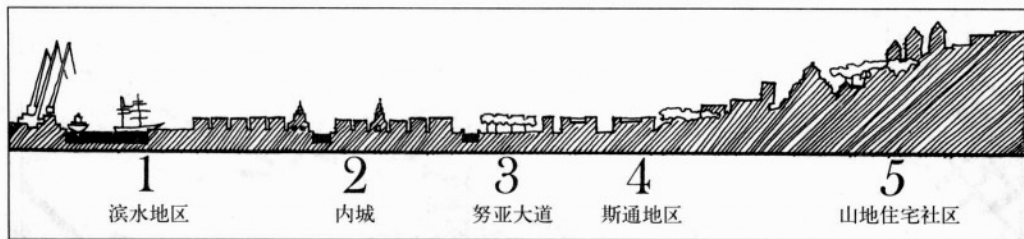


图 5-62 哥德堡城市纵向剖面图

城市剖面图显示，城市向内陆高地扩展。山地住宅社区主要由结合陡峭地形而建的中层公寓建筑组成。



图 5-63 汉斯·赫德伦 (Hans Hedlund) 设计的孔斯肖德 (Kungshöjd) 的集合住宅，1906 年这栋建筑物体现了哥德堡多层公寓那种细节处理细腻的迷人风格，它是结合住宅区内的山地地形而建的。(照片提供：Chalmers University of Technology；摄影：Jaan Tomasson)



图 5-64 哥德堡的街道格局

为了结合山地地形，蜿蜒、曲折的街道取代了在平地采用的规整格网状道路格局。

清华大学  
PDG

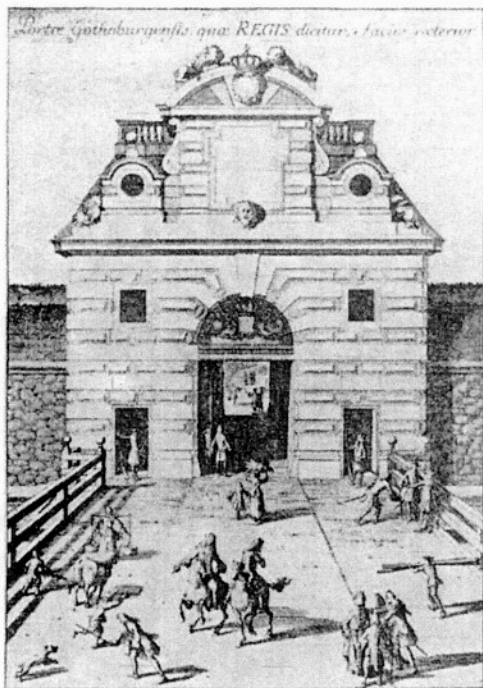


图 5-65 国王门, 1820 年

精心设计的大门告诉人们已经到达旧城, 它和城墙一起赋予了核心区的明确性和空间秩序感。城墙拆除后, 城门所在地区变成了城市结构中的最大问题。(图片提供: Göteborg Historiska Museum; 绘图: Erik Dahlberg)

### 失落空间的节点

我们所确定的失落空间的五个节点, 将成为未来 20 年核心区最重要的开发地区。对于城市的门面和入口, 在允许私人开发之前, 必须先制定设计导则, 这对哥德堡来说是非常重要的。要赋予场地以完整形态和意义的城市开敞空间, 其公共政策必须作为未来构建城市空间结构的控制手段和指导方针。

对哥德堡现有空间形态的分析揭示了两个重要的实质问题 (图 5-69):

①核心区内部主要的传统空间结构由三条线形通道组成, 即努亚大道 (带形公园)、由奥斯塔汉姆戈堂大街和孔斯伯茨普拉臣广场组成的大道以及核心区现存的斯陶赫汉姆卡纳棱运河 (Stora Hamnkanalan)。

②城市核心区外围专供汽车使用的环状空间。

这两种系统的交汇点产生了需要重建的失落空间的五个节点: 里拉堡姆 (Lilla Bommen) 和斯坦皮亨 (Stenpiren) 的两个滨水广场地段; 杨陶耶特、孔斯伯茨普拉臣及道特宁陶耶特等三个城市入口广场。通过对这些地方的研究, 我们决定采用步行空间延续、交通干道改线、建筑物增建、公共空间界定的方式以及运用拱廊、桥、平台、植物、水体等方法进行逐步改善。

这些提议正处于构想阶段, 目的并不是提出特定的建筑形式或详细规划, 而是大体概括出城市公共空间的形状和尺度。问题是从图面上如何表达出最简单的公共空间构架或结构, 让建筑、景观及工程设计在其中得以发挥, 而无需详细的规划和实施计划, 这些则由规划委员会和开发商继续讨论得出。

### 里拉堡姆广场

由奥斯塔汉姆戈堂大街和孔斯伯茨普拉臣广场组成的大道是哥德堡最重要的轴线, 也是城市的“香榭丽舍大道”(参见图 5-61, 林荫大道位于图右侧)。在南端, 轴线象征性地以尤塔普拉臣广场作为结束, 广场的三面由大剧院、博物馆等建筑群规

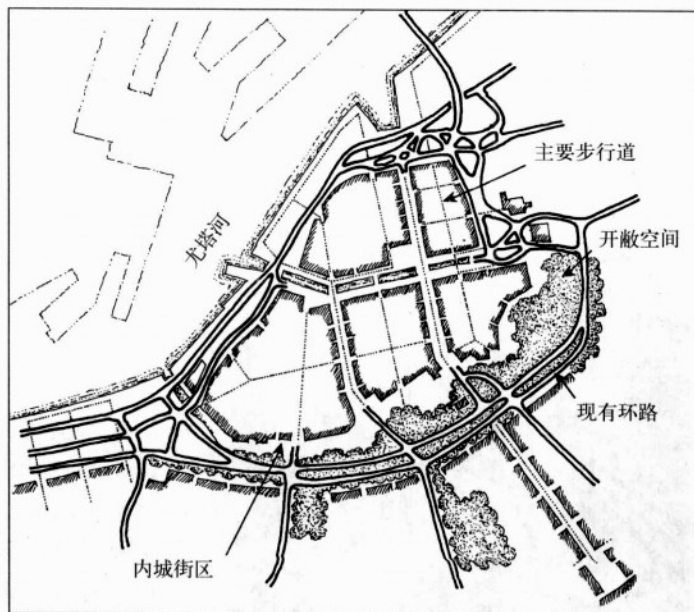


图 5-66 环路和人行路线

从本图可以看出环路和计划要穿越绿地，并与滨水区连接的人行路线之间的冲突。

整地围合。广场地区的建筑群以卡尔·米勒斯 (Carl Milles) 所设计的著名雕塑“海神”为中心。但在滨水区那端离港口 150m 处，轴线突然被中断，那儿的公路交叉口形成了一处失落空间 (图 5-70、图 5-71)。

我们的建议是重新设计交叉口，在里拉堡姆设置一个广场，这样可以在空间的明晰性和象征性方面呼应尤塔普拉臣广场。奥斯塔汉姆戈堂大街的封闭街道空间模式需要得到延续，到达滨水处形成对称且具有场所感的公共空间，但仍然保持开阔的轴线视觉景观 (图 5-72)。为里拉堡姆广场所设计的规整的空间形状，与 1720 年丹麦的弗雷登堡 (Fredenborg) 城堡的主广场相似。

若要有效地重新建立城市和沿岸地区间的联系，其中一个方法是将奥斯塔汉姆

戈堂大街再次改造成运河 (图 5-73)。在现有街道铺地下仍然留有原来的堤岸，因此与其得益相比，重新挖掘也并非是一项大工程，甚至可以将 20 世纪初期工程师里克特 (Rickert) 所设计的预制桥梁安置在原地。<sup>92</sup> 幸好当初市政府在拆除桥梁时并未将其废弃，而是保存起来供日后再度利用。

就广场本身而言，从技术上城市肌理的延续性可以通过在奥斯塔汉姆戈堂大街的瑞斯达特 (Nord Stad) 多层停车库后侧增建建筑来完成。连接两侧商铺的拱廊可以通过地面上停车库的某一层来延续。连续性过道串联一系列位于道路上的建筑 (如旅馆、零售商店或住宅)。里拉堡姆广场的一个半封闭的城市空间是这一序列的高潮，其内部装有空调设施且以玻璃顶覆盖。这种技术首先在 19 世纪米兰的维托里奥·埃



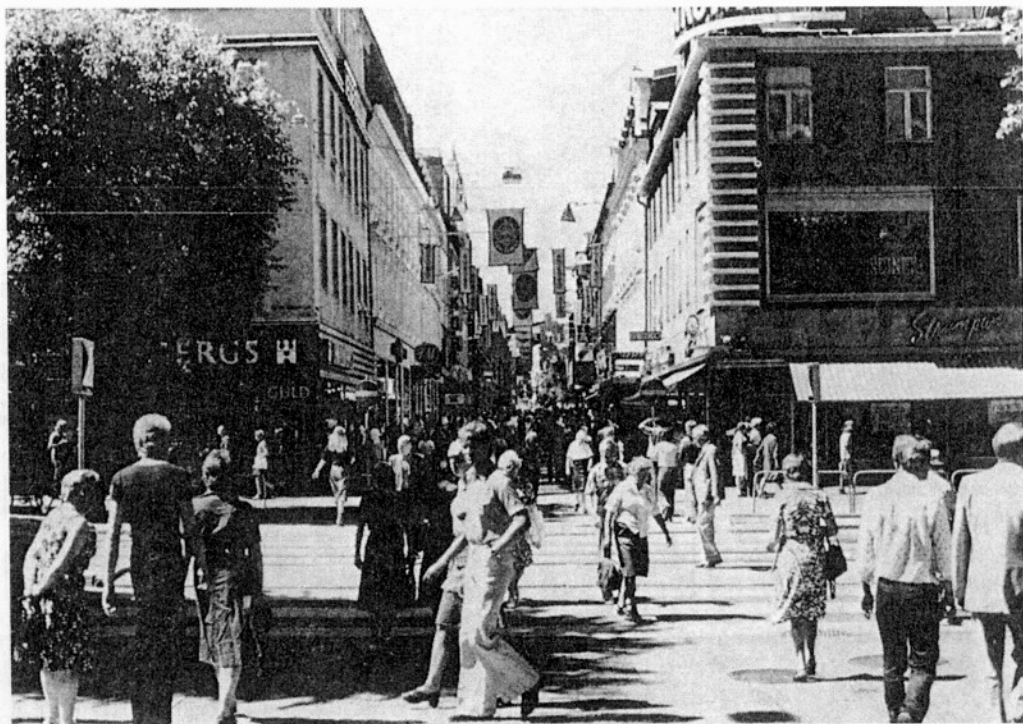


图 5-67 城市中的步行区

兴建环路是为了为人们提供一个无汽车干扰的散步场所，改善老城交通拥挤的状况。但是这样一来，不但增加了外围地区的交通压力，也破坏了公路两侧的联系。

马努埃莱三世美术馆被采用，接着英国的托马斯·帕克斯顿（Thomas Paxton）为1850年伦敦博览会所设计的水晶宫中也运用了这种技术。

街对面的托嘎戈登（Torggatan）也有同样的步行联系节点，成为了奥斯塔汉姆戈堂大街的端景，并构成里拉堡姆广场的封闭性。基于此，尤塔莱登公路重新被设计为地下4车道，使奥斯塔汉姆戈堂大街的末端变成街道层面的活动平台。<sup>93</sup>这个

构想恢复了1820年城市滨水区的边界并塑造了一个可以容纳不同形式和功能的城市空间结构。建议采用的里拉堡姆广场带玻璃顶的连廊和广场内部，可以设置雕塑、水景、划船、购物、小吃、逛街、休憩座椅等各式各样的景观和活动设施，使人们可以整年在此处享受滨水都市生活的情趣。由于哥德堡位于北方的地理位置和严酷的气候条件，必须慎重考虑这种做法的必要性。

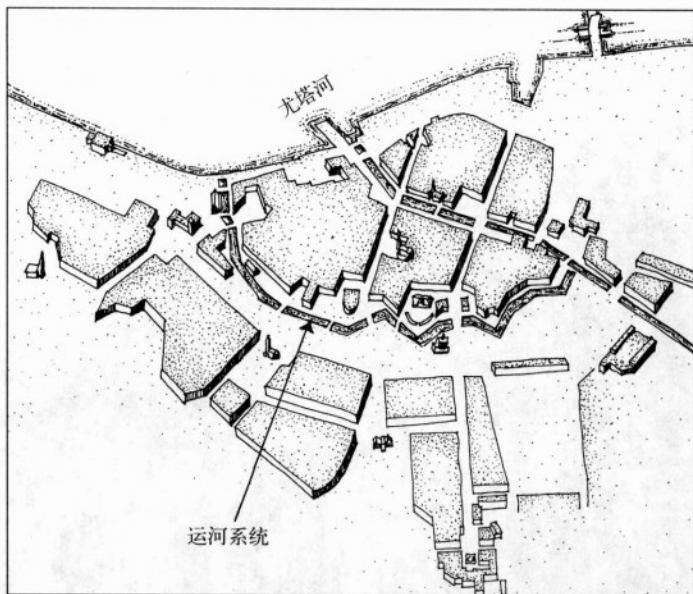


图 5-68 片区边缘

就像波士顿一样，哥德堡的许多空间结构问题都出现在相对界定明确的片区之间。设计的重点是应在保存它们独特风格的同时，创造出片区之间的联系。

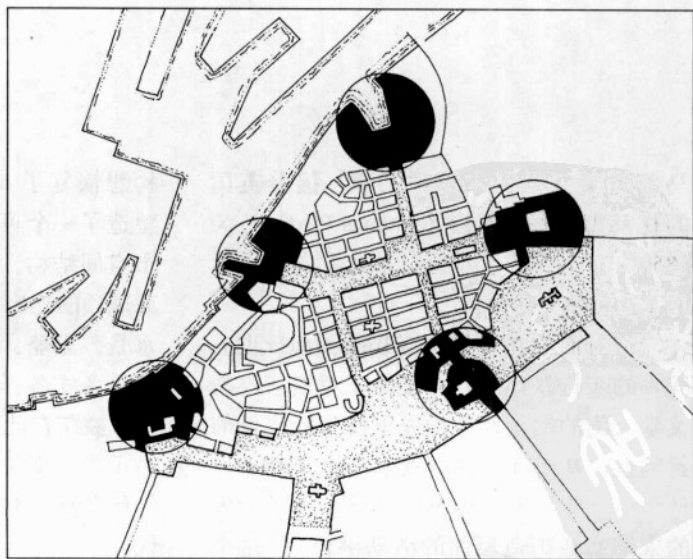





图 5-69 基本空间结构

主要的线形通道（努亚大道、主运河及奥斯塔汉姆戈堂大街）和围绕老城的、呈环状的失落空间显示了哥德堡的空间结构在重新组织时出现的五处关键的空间节点。

图例

-  现有街区
-  基本空间结构
-  失落空间节点

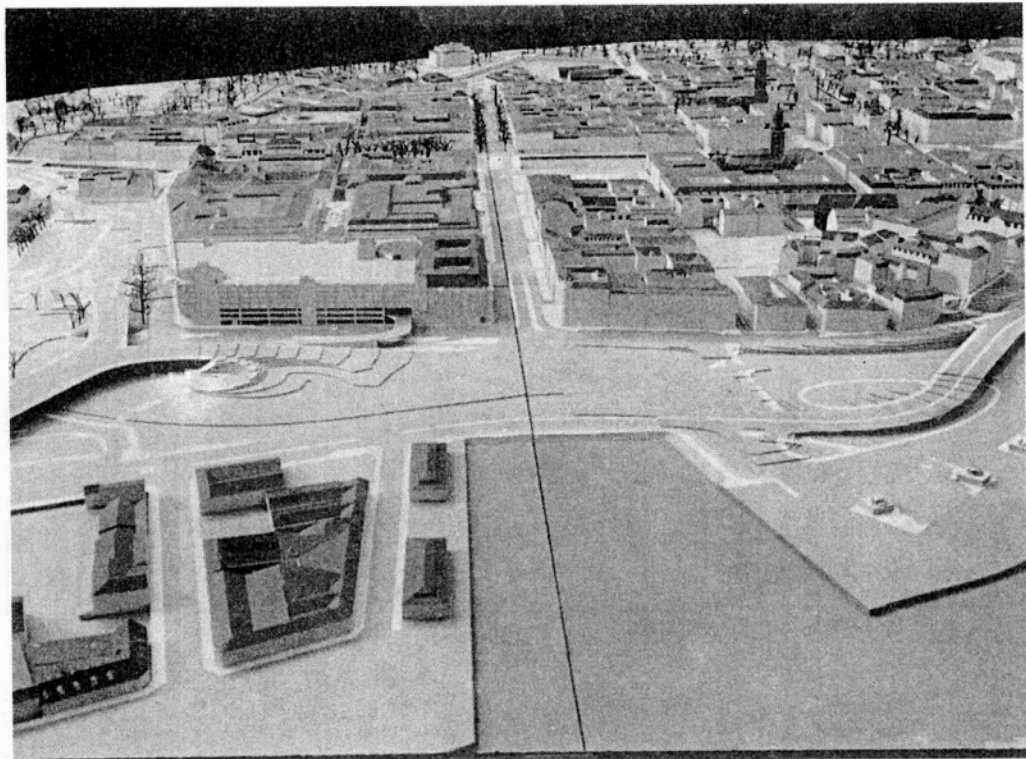


图 5-70 里拉堡姆的模型

里拉堡姆是奥斯塔汉姆戈堂大街在河岸上的终点，公路截断了它和滨水区的正常联系，这些滨水地区应该通过一个重要的公共空间来与轴线相连。（模型：Göteborg City Planning Office，摄影：Jaan Tomasson）

## 杨陶耶特广场

杨陶耶特广场，也叫“工人广场”，是老城墙与内城西侧滨水地区交汇的重要节点，道路和停车场错综复杂（图 5-74）。

这个地区有着特殊的功能。由于人民宫（Folkets Hus）位于本区，这里便成为抗议资本家的不公平和反映地方政府和国家冲突的地方，特别是在 5 月 1 日国际劳动节的时候。和所有的公共空间设计一样，对其进行专门的设计前，必须考虑开敞空

间的传统使用方式。

虽然广场的意义很明确，但其空间形态却与之相反，因此在这个地区出现了大量的失落空间（图 5-75）。人民宫本身应该是组织建筑群体的重点，但实际上却是个孤立的建筑，在界定清晰的空间结构中根本不起作用。由于其前后没有明确的界限并且与外部空间也缺乏联系，这栋建筑没有发挥它对广场本该起的作用。

另一个问题是缺乏与滨水地区之间的联系。令人惊讶的是，广场与水域如此之

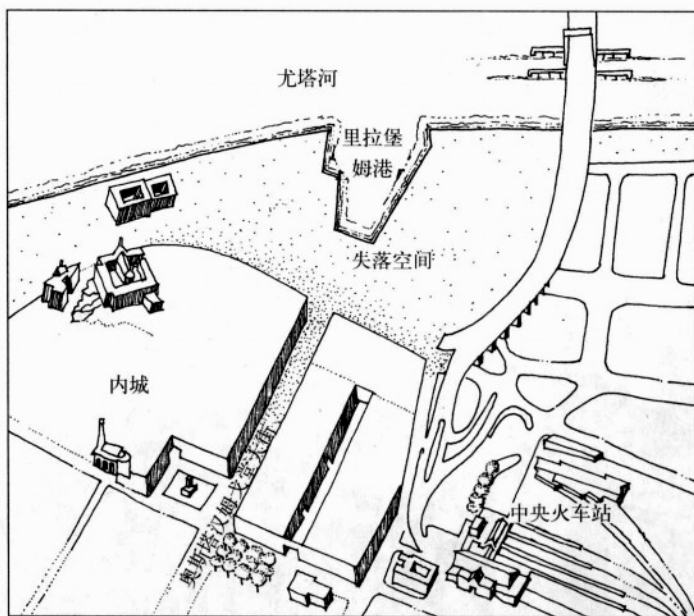


图 5-71 里拉堡姆的失落空间示意图  
本图显示了在这个重要节点中的大片失落空间。

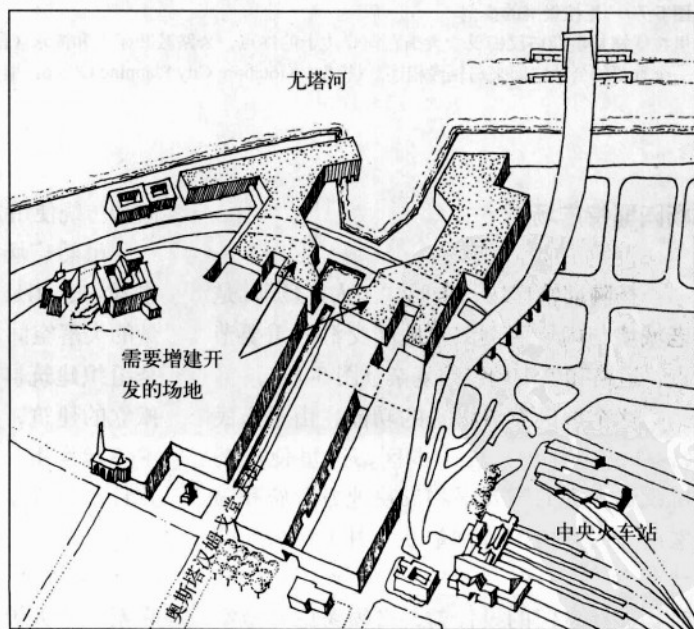


图 5-72 里拉堡姆的增建开发建议  
在这个地方增建建筑物和重新调整公路系统可以创造尤塔普拉臣的另一处重要的公共空间。如果道路改由地下通过，对称性的结构物便可以将道路往河边延伸，创造一个封闭的空间，但仍然保持开阔的视觉轴线景观。重要的是建立一个公共空间构架，以方便往其中插入单独的建筑。

图 5-73 奥斯塔汉姆戈堂大街，1910 年

另一个可能将城市与沿岸地区再次联系起来的方法是把奥斯塔汉姆戈堂大街重新改为运河。不仅运河堤岸仍旧保留在道路铺地之下，原先跨越运河的铁桥也将被市政府保留。（照片提供：Göteborg Historiska Museum）



近，却没有反映出毗邻港区的特征。广场的西南边是哥德堡通往丹麦和德国的一个重要的汽车轮渡（斯戴娜（Stena）线），为此滨水地区必须腾出大片空地供汽车停放。停车设施无序蔓延，而且许多铁皮仓库也随意占据这块重要的场地。无论是从空间还是政治层面来考虑，市政府和轮渡公司都应该重新评估针对工人广场的空间政策。

下面我们提出重建这个地区的几个方法（图 5-76、图 5-77）：

① 谨慎地将线形公园引入广场，利用市集摊位将广场明确地分为供行人使用的区域和电车车站两部分。

② 从南面杨凡戈堂（Järnvägsgatan）的主要入口延续一条通往水域的步行道。为此，公路应该下沉，以使公共空间和港区连通。公路和地区道路应在东边浮出地面，使车辆能进入该地区。

③ 人民宫后侧的空地上新建一座建筑

综合体。此建筑可以将政府大楼和广场连成一体，其内部作为停车库和办公使用，沿街铺面则供零售使用。

④ 在斯戴普斯豪卡亨（Steppsbrokajen）设置一座新码头，该地区位于广场的东北边，可沿着河边引入新的活动。

⑤ 在马斯托戈特（Masthugget）地区进行城市街区的增建，这样可以保存现有的由马斯托戈陶耶特（Masthuggtorget）、凡姆莱特斯戈堂（Värmlandsgatan）延续到奥斯卡佛格尔科克斯肖康（Oscar Fredrikskyrkan）和瑙特汉姆斯戈堂（Nordhemsgatan）的城市空间形态的整体性。

⑥ 为斯戴娜轮渡提供足够的扩展用地。将重型卡车和大型车辆的交通转移到河的下流靠近出海口处，这样更能满足船运的要求。轮渡服务应该继续，但主要是供行人使用，因为它仍然是城市中心区的一项重要活动和联系欧洲其他国家的设施。



图 5-74 杨陶耶特（又称工人广场）航拍图

另一处重要的沿岸节点是杨陶耶特，目前零乱散布着建筑物、停车场和道路，步行秩序受到了破坏。这个场地的一项特殊功能作为聚集各种政治示威活动的传统地点。（照片提供：Göteborg City Planning Office，摄影 C-G Johansson）

建筑学  
PDG

图 5-75 杨陶耶特的失落空间示意图

新建筑物并没有给人一种封闭感，还需要新的图-底关系将空间整合为一体。这个场地的任何物体都无法反映出此处与滨水有关。西南面的渡轮站，带来滨水区的大片铺地，以及大批零星散布、无组织的设施的蔓延。

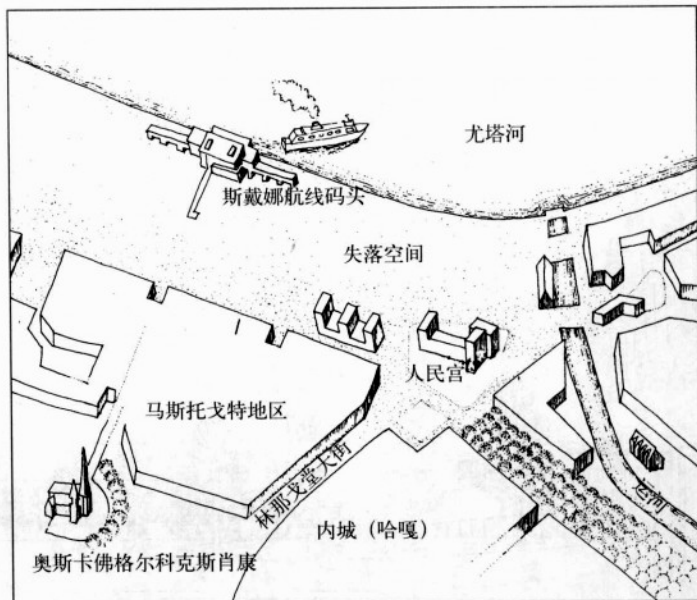
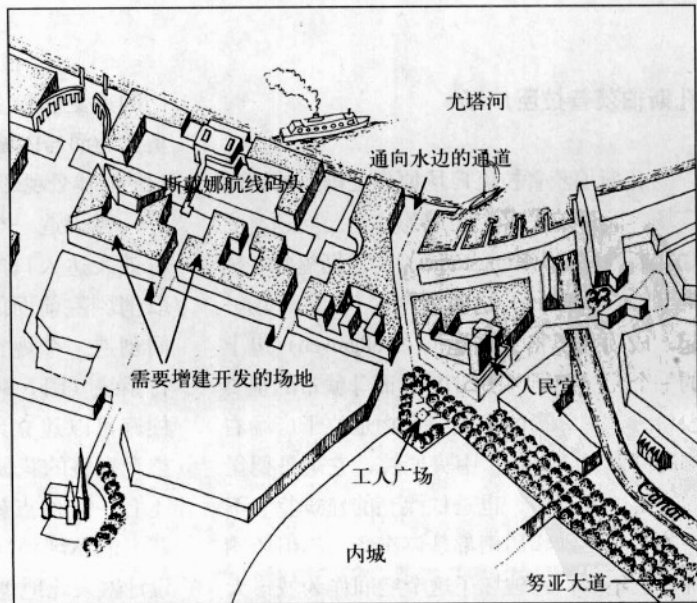


图 5-76 杨陶耶特的增建方案

在此场地增建建筑物，可以重新塑造一系列的“城市空间”，并再次建立与滨水地区的联系。在这个地区还可以设置线形公园。到沿岸区的连续步行道可以跨越公路（此地的公路改为地下），人民宫背后新建的建筑群可以将政府和广场结合起来。增建的街区可以将邻里街区的整体建筑风格带入广场。最后，渡轮站应该被安置到河流下游，在原有的地方保留供行人使用的设施。这些建议将重拾失落空间的意义，并修复被破坏的与滨水区的联系。



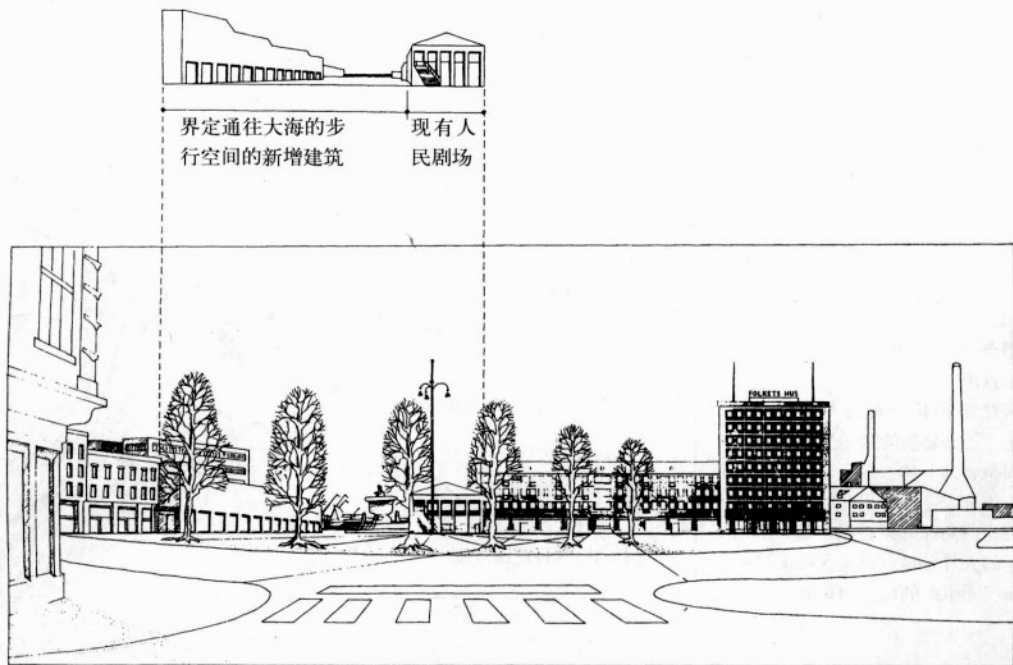


图 5-77 杨陶耶特的方案透视图  
新建筑群可以将现有的人民宫和所提议的广场新秩序联系起来。

### 孔斯伯茨普拉臣广场

孔斯伯茨普拉臣广场原先是国王的城门广场，而目前失落空间成为其主要问题。它和孔斯陶耶特 (Kungstorget) 和巴斯提翁普拉臣 (Bastionplatsen) 这两个界定不明的广场一起，成为凡奥格奥文运河 (Vallgraven) 边上的一个无序空间 (图 5-78)，而非城市的重要入口。这个空间的主要纪念物是位于广场右侧的斯陶赫 (Stora) 中央剧院，它是哥德堡的主要剧院之一，也是栋漂亮的建筑物。不幸的是，建筑物周围都是停车场，不但使剧院逊色不少，还破坏了这个空间作为城市大

门的重要意象 (图 5-79)。这里还有横跨奥格奥文运河与内城连接的一座重要桥梁，但入口的整体景观却被大片的铺地破坏殆尽。

要创造一个不仅可以适合剧院，且能有效表达入口的城市空间结构，我们建议取消剧院前面的停车场和道路，并在此空间创造一个规整的巴洛克式花园和线形步行系统 (图 5-80)。延续剧院韵律的半透空柱廊可以建立大街与桥梁的联系，并围合整个规整的花园 (图 5-81)。另外，此柱廊还有一个优点就是可以遮阳避雨。将本地著名的草坪地区 (Lawn Area) 日光浴场的设计融入此地也是一种办法。



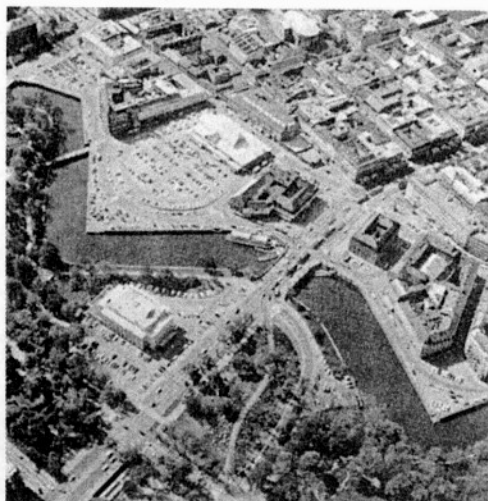


图 5-78 孔斯伯茨普拉臣的航拍图

哥德堡第三处主要的失落空间位于进入老城的其中一个传统入口处。昔日入口的宏伟景观一去不复返，在这里只是位于运河边、旧城墙外围的一处界定模糊的场地。目前停车场所在的位置，应当用于强化其作为场地入口的功能。（照片提供：Wezäta Förlag；摄影：Bertil Wahlin，HT Bild）

另一个建议是在孔斯伯茨普拉臣广场西边的孔斯陶耶特三角地区或国王广场增建建筑物（图 5-82），这个地方是由原先的棱堡和运河形成的，但现在却成了地面停车场。我们提议将停车场从这个位于运河边缘的广场中迁出，以形成和东北面的巴斯提翁帕纳臣（Bastionsplatsen）相似的形状。地区中现有的有轨电车及其站点仍然保留，成为联系孔斯伯茨普拉臣广场和城市其他地区的公共交通系统的一部分。

我们提出这些建议旨在反映和理解当前的政治和情感问题。1976 年，这里曾发生了大规模的示威运动，以阻止在孔斯伯茨普拉臣广场兴建建筑物和停车场。大型



图 5-79 孔斯伯茨普拉臣的空间结构图

作为该场地主要纪念性建筑物的剧场，因其周围界定不清的残余空间而失去了在建筑和功能上的重要地位。虽然运河在此具有强烈的形态，可以作为旧城的重要设施和入口，但由于空间界定感很弱，扼杀了这种可能性。

的停车场并不适宜在此修建，它只会增加内城核心区的拥堵和交通问题。如果需要的话，新建停车场可以选址在黑登（Heden）广场，那是一个很大的开敞空间，离现有的停车场也只有几分钟的步行距离。

我们的方案是为广场提供一个易感知的结构，提供一种空间和视觉的品质，使这个地方成为便利并富有吸引力的老城步行入口。

### 斯坦皮亨码头地区

位于河边的另一个城市入口是斯坦皮亨码头，一座位于主运河入口处的大型石

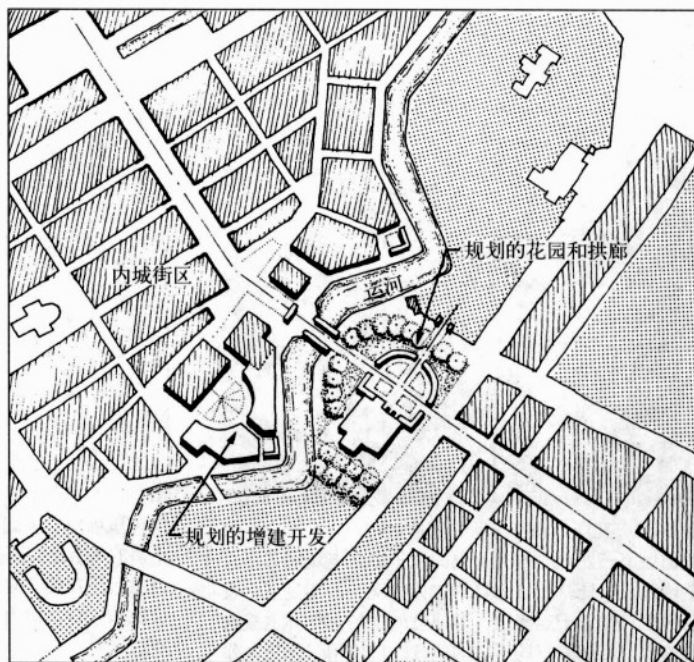


图 5-80 孔斯伯茨普拉臣的再开发方案  
本方案强调为剧院创造一个适宜的空间，来强化原有城墙形成的三角形形状，并恢复内城的那种归属感。

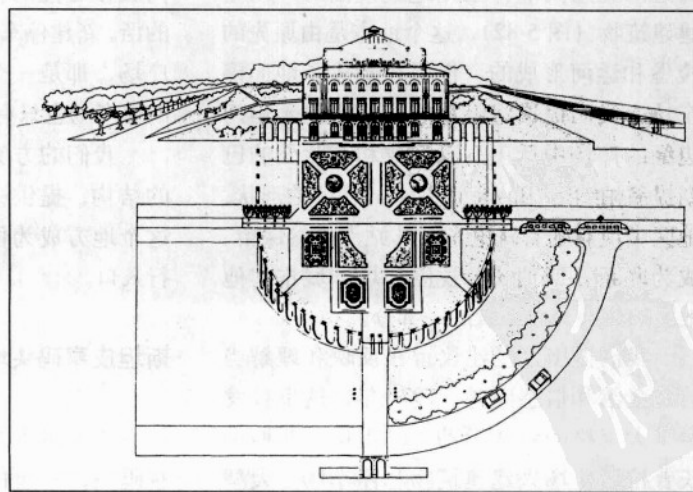
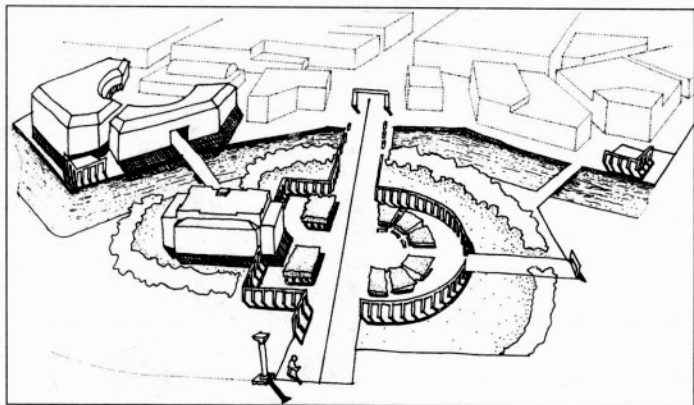


图 5-81 孔斯伯茨普拉臣的剧院广场  
为了替斯陶赫剧院创造一个合适的空间结构，建议兴建一个由半圆形的柱廊围绕的规整的巴洛克风格花园作为前庭，反映剧院建筑立面的“拱形”韵律。这个拱廊围绕着花园，并连接深入城市中心的主轴线。

图 5-82 建议增建的建筑示意图

另一项提议是取消位于从孔斯伯茨普拉臣广场跨过运河的孔斯陶耶特这一重要地段的地面停车场。建议增建的建筑反映运河与城墙原先的轮廓，创造定义明确的入口。



造码头（图 5-83、图 5-84）。对于很多到哥德堡的游客而言，最值得回忆的就是这条主运河。但是，就像在里拉堡姆广场和杨陶耶特广场一样，交通是这块用地和河道之间的主要障碍。而且，这个地方的道路没有办法采取由地下通过的形式，因为必须维持船只的通行。因此，建议在这个地区修建密集的天桥以界定空间（图 5-85、图 5-86），这些过街天桥就像佛罗伦萨的旧桥或老伦敦桥一样（参见图 6-4）。这些桥延续了中央运河的界面，起到连接具有办公和零售功能的公共空间的作用。我们还建议修建一座大型的码头作为这个地区的重要节点，赋予这个地区新的活力。浮动的码头可以很容易地和现有设施相连，并增加可供利用的面积。

在北边，沿伯茨戈堂街（Postgatan）和康胡斯戈堂街（Kronhusgatan）行进会到达一个公共广场，其背后是一排具有圣爱雷克戈堂街（St.Ericksgatan）风格的优美建筑物。这个街区的任何建筑物都应该有高

度限制，以免遮住这些有魅力的建筑群。

这个地区另一处重要的传统建筑物是征税大楼（Toll House）。我们建议将这栋建筑物改成混合使用的购物大厦，保留建筑原立面和基本框架，但室内的空间必须重新组织，围绕中心拱廊设计一系列的庭院空间。主要的道路交叉点在平行于奥斯塔汉姆戈堂大街的主要格网道路即斯马驰戈堂大街（Smedjegatan）的端部，使公路与该地区的道路系统对接。

### 道特宁陶耶特地区

皇后广场是实例研究中最后一个要讨论的失落空间（图 5-87）。这块用地最重要的功能作为进入城市的交通节点。除了航空以外，所有国际和国内的火车、区域和本地的公共汽车、城市有轨电车、私人汽车、行人甚至运河的船只都在此汇集。由中央火车站、邮政大楼、运河和一些零星分散的零售商业大楼围合而成的广场缺



图 5-83 斯坦皮亨的航拍图  
滨水区另一处重要的入口是斯坦皮亨，它是主运河末端的一个大型码头。此处曾是城市生活的焦点，但却遭受到汽车交通的破坏。不幸的是，由于必须维持航运，此处道路无法由地下通过。（照片提供：Göteborg City Planning Office；摄影：C-G Johansson）



图 5-84 斯坦皮亨的空间结构图  
斯坦皮亨的邻近地区由被运河切割的密集街区所组成，但是公路和停车场才是导致形成失落空间的主要因素。

乏明确界定（图 5-88）。城市的主要公园泰特格茨菲赫宁根（Tradgardsforeningen）公园位于广场的南侧。在这个毫无秩序的空间中，交通从四面八方中心集中，步行功能丧失殆尽。

重建皇后广场的构思是利用绿化植栽在广场中心划出一块步行天地，即创造一个“广场中的广场”（图 5-89、图 5-90）。这个地区的各类活动被叠加到一个重新组织的更合理的交通网络中。新的交通规划构想是在地面道路中采用“分流系统”（ladder system）（图 5-91），以渠化汽车、火车及公共汽车的交通。

重新组织交通系统后，将出现一个十

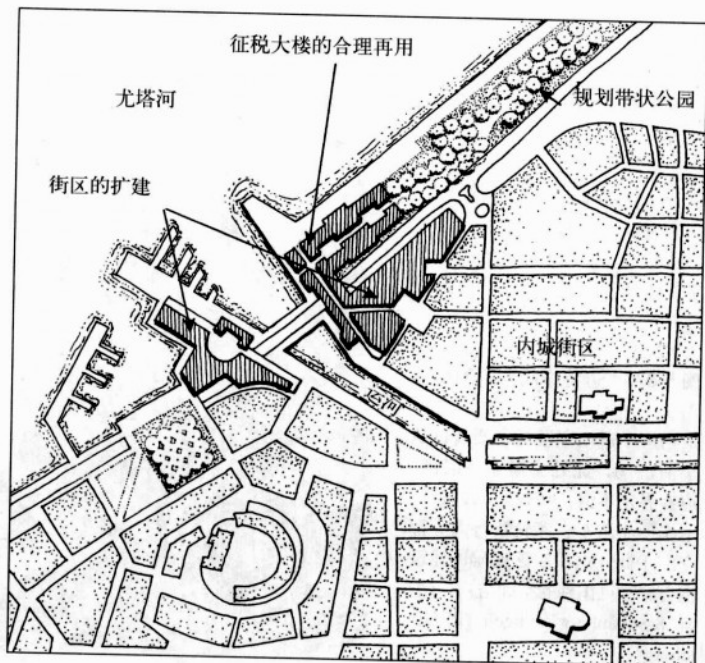


图 5-85 斯坦皮亨的增建方案  
本地区可以通过兴建跨越城市道路的建筑物去融入城市，这在功能上与佛罗伦萨的旧桥类似（参见图 6-4），它们将延续运河的界面，能提供公共空间、私人办公楼及商业设施。

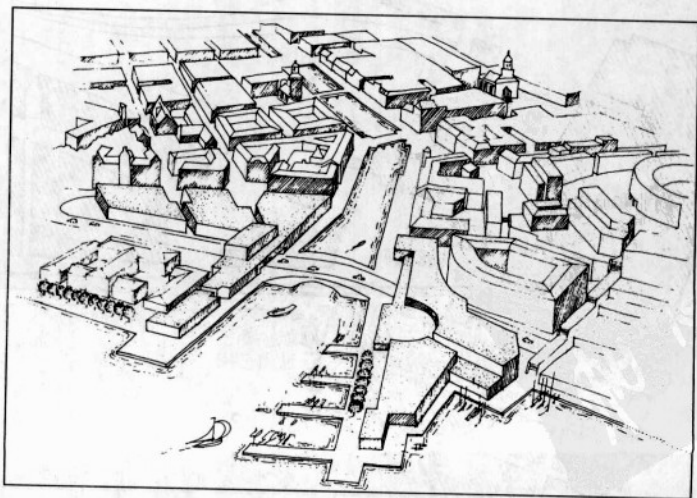


图 5-86 建议方案的鸟瞰图  
通过兴建跨越道路的建筑物，游艇码头为该地区带来了新的活力，并建立了运河与滨水区之间的联系。

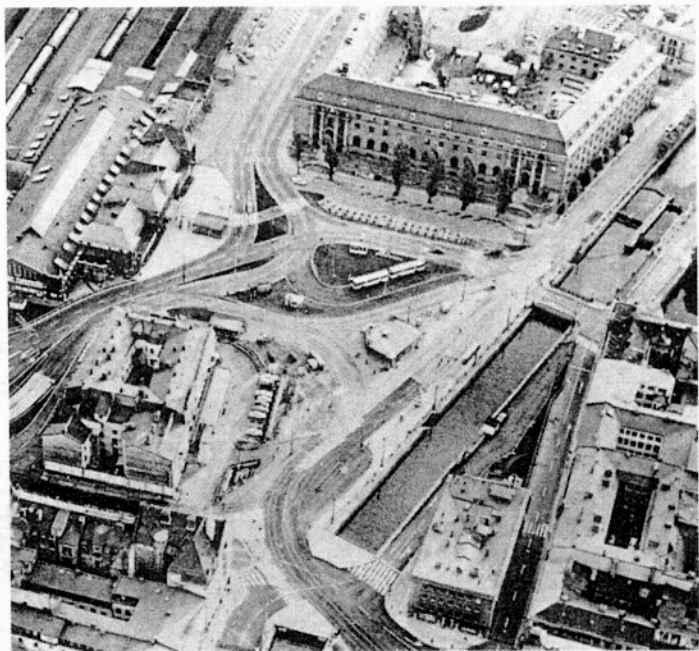


图 5-87 道特宁陶耶特的航拍图

最后一个进入老城的主要入口是皇后广场，此处交通系统混乱、边界界定不清，火车、公共汽车、卡车、小汽车、渡轮及行人等都交汇于此，这里缺乏明确的建筑围合感和可识别的空间结构。(引自 S.Schånberg, Vägen Till Göteborg)

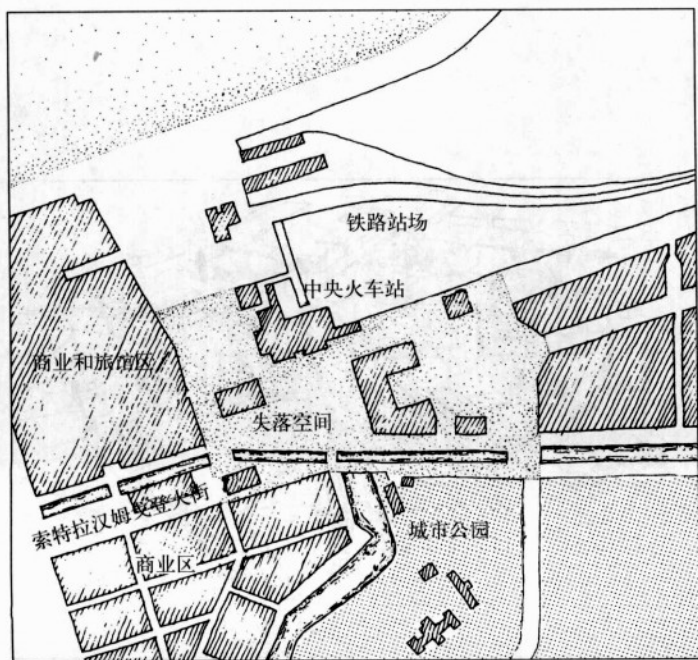


图 5-88 道特宁陶耶特的空间结构图

广场周围的主要建筑物并未提供足够的围合感和统一性来充分界定边界。

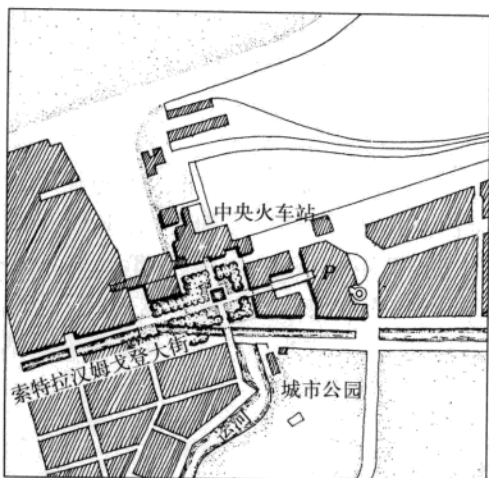


图 5-89 道特宁陶耶特的重建方案

主要的构想是在广场中央设计一个休息区，即创造一个广场中的广场。交通路线需要重新组织，并增加附加建筑物以封闭广场的边缘和角落。

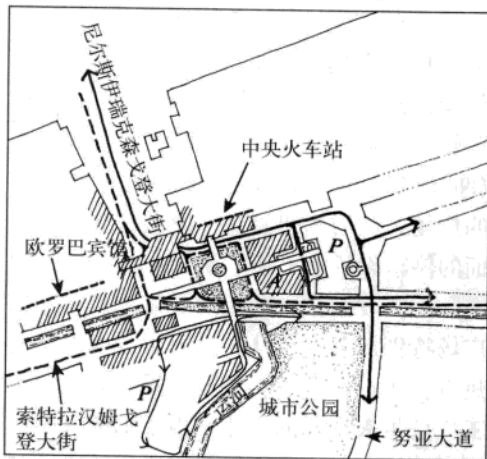


图 5-91 建议的交通“分流组织系统”示意图

通过交通的分流，在广场中心可以创造出一个步行区。

图例

- A. 旧邮局
- P. 停车场
- 有轨电车路线
- 主要通过性交通

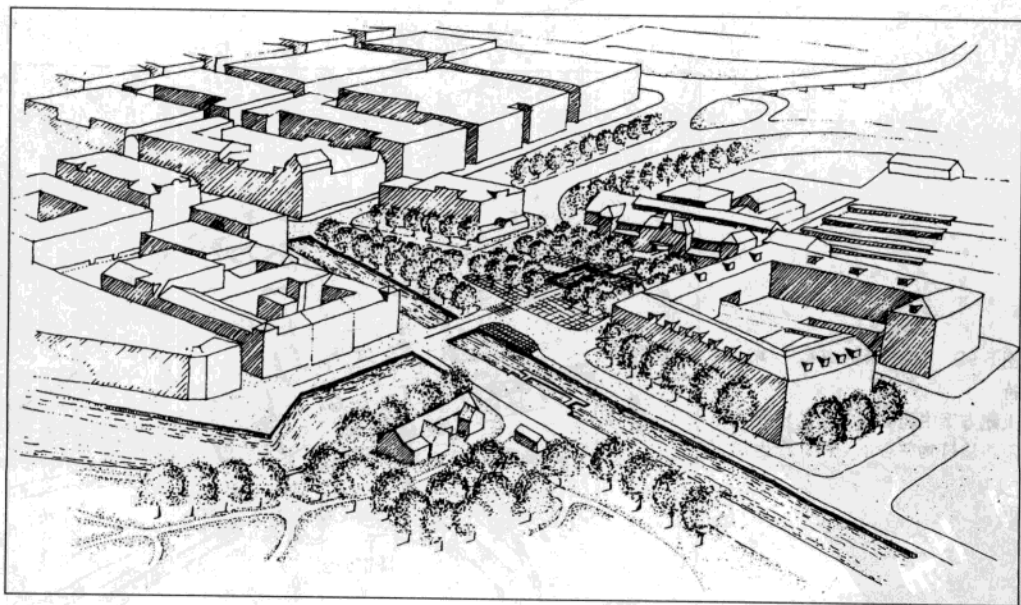


图 5-90 道特宁陶耶特的重建方案透视图

各种各样的活动和大面积种植需要在一个重新组织过的、更合理的交通网络中被特别强化。

字形的步行结构。最长的轴线从火车站的主入口一直延伸到尼戈登大街 (Nygatan) 的运河边。在离火车站 1/3 的距离处，两条轴线垂直相交，连接诺赫汉姆戈堂大街 (Norra Hamngatan) 和以邮政大楼为中心的广场。我们预想修建一座大楼梯，由后面的停车库经由此道，通往邮政大楼中心。实际上邮政大楼地面层面积过大，其门前广场特别需要一个从主运河看过来的视觉焦点。在正面创造一条步行轴线可以给国王广场带来全新的变化。由于邮政大楼的门厅比地面高出一层，步行道和抬高的建筑物可以跨越主干道通向火车站，并界定东北角的空间。

在艾格斯 (Eggers) 宾馆后面，另一栋天桥式的建筑物可以将欧罗巴 (Europa) 宾馆和购物中心与火车站连接，以封闭这

个角落空间。柱廊和植栽可以封闭另外两个角落，从而在广场中以营造出另外一个明确的小广场 (图 5-92)。

目前这个地区还有一些肮脏的地下步行道应被拆除，并将所有的步行道设置在地面或高架起来。另外可以结合 1952 年城市建筑师塔格·威廉·奥尔松 (Tage William Olsson) 的提议，从运河将“水中花坛”引入到广场中央来，进一步加强广场的趣味性和人文关怀。

## 结 论

研究这五个广场的重要性的目的在于得到将历史意义和当前使用相结合的各种方法 (图 5-93)，这些广场在通过利用滨水地区或老城墙来重新界定城市入口等方面

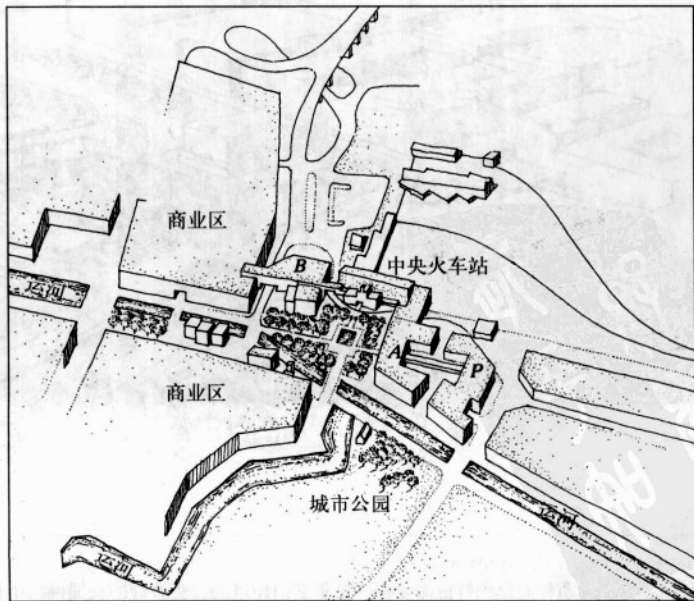
图 5-92 重建后的道特宁陶耶特  
重建方案中建立了强烈的轴线关系将建筑物整合成一体，产生强烈的中心感。

图例

A. 旧邮局

B. 欧罗巴旅馆的扩建

P. 配有办公、商业及停车的新综合大楼





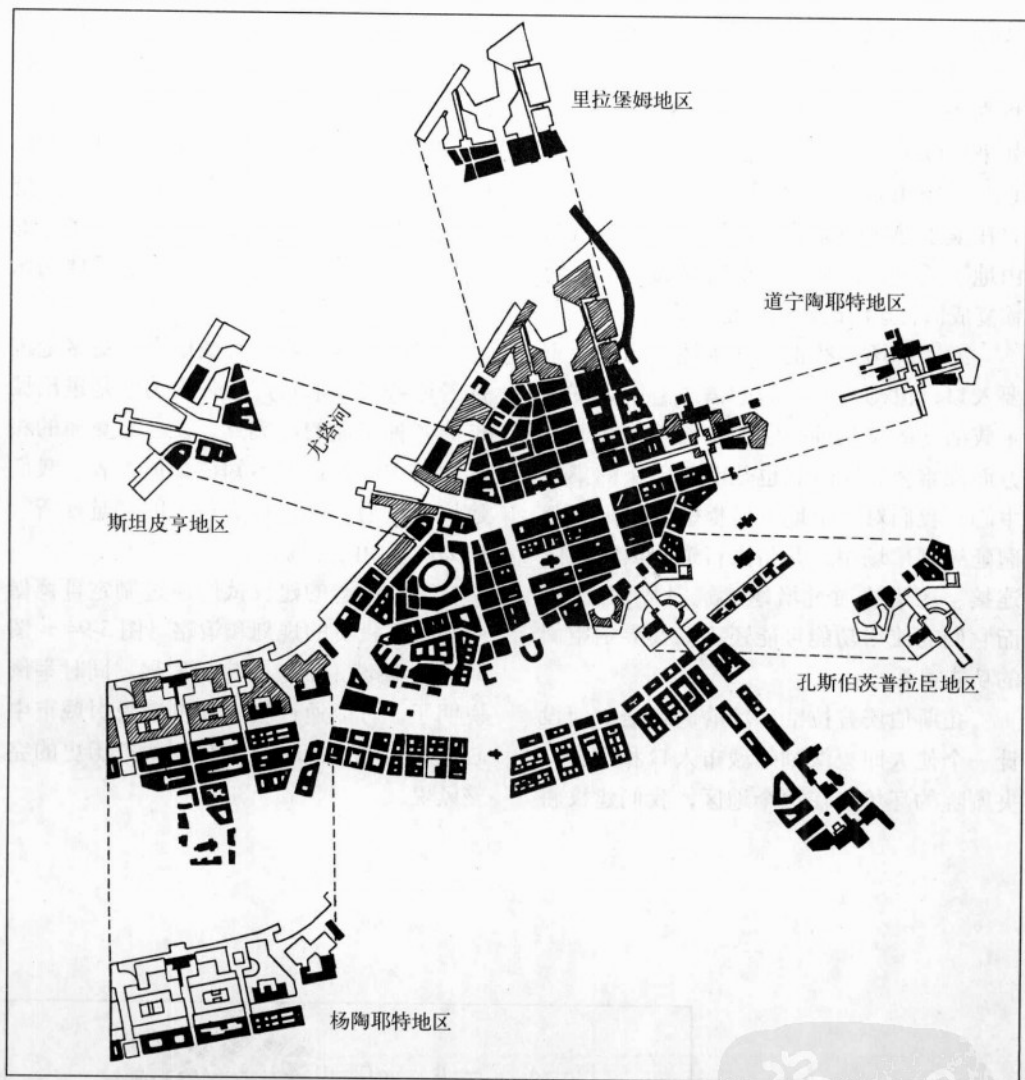


图 5-93 城市空间重组后的哥德堡

图中五个地区各自都有着不同的功能和传统意义，也都有着各自的问题。但是，解决方案既要考虑到小尺度也要考虑到大尺度的因素，重要轴线之间的联系需要被建立，城市空间图—底关系中的缺点也需要被修正。

具有共同的特性，但其手法各有不同。

在里拉堡姆广场的实例中，我们觉得将它作为滨水地区主轴线的终点很重要，如果可以成为商业和零售业混合使用的中心，其作用就可以发挥得更加淋漓尽致。它在滨水地区的显著地位证明了将道路改由地下通过，甚至将奥斯塔汉姆戈堂大街恢复成旧日运河的做法是正确的。

工人广场虽然也是滨水地区的一个重要入口，但却有着不同的需求。作为抗议示威活动的聚集地，它的政治性比其他各方面都重要。同时它也是南部码头的集散中心。我们对这个地方所提的建议是将公园延续到广场中，并将人行道与滨水地区连接。还建议通过增建建筑以界定空间，而它们的使用功能可能还不如其界定空间的功能重要。

孔斯伯茨普拉臣广场的问题是如何设计一个使人印象深刻的城市入口和适合中央剧院的环境。在这个地区，我们建议将

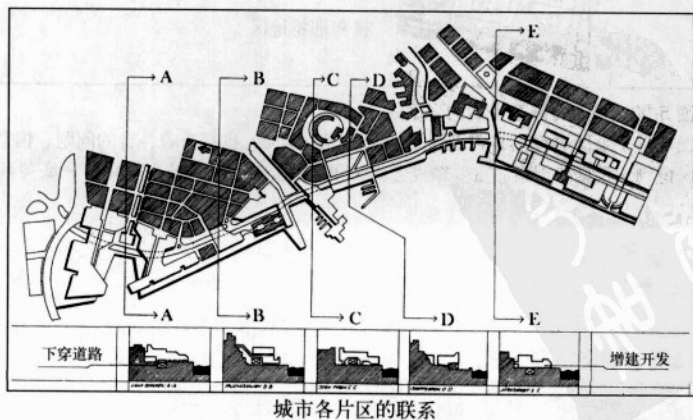
剧院前的停车场改成规则的花园，利用柱廊构成国王码头过桥至城市新入口的步行联系。

斯坦皮亨广场的问题涉及两种不相容的交通系统的结合，即主运河和尤塔莱登公路。我们试图通过在运河上设置密集的桥梁和将大型码头作为这个地区重要的水上焦点来解决这种冲突。

交通问题比城市其他地方都更多地困扰着道特宁陶耶特广场，因为它是进出城市的各种交通的汇集点。在各方交通的相互冲突中，人行道不知该如何设置。我们建议把皇后广场设计成行人的“避难所”，成为广场中的广场。

这些改造的建议试图通过制定哥德堡中心未来投资的规划和策略（图 5-94 ~ 图 5-96），使城市能够有序地发展。同时举例说明了，可以通过增建开发来吸引城市中心区的投资，而不至危害到城市历史的完整风貌。

图 5-94 重建后的滨水区平面  
公路在这里采用下穿的形式，而在其他地方以过街天桥建立与滨水区的联系，延续城市肌理并在滨水区形成公园和活动区的边界。滨水地区的边界是通过图中白色的新建筑来界定的。






城市各片区的联系

图 5-95 新公共空间的扩展和视觉联系

各种不同的重建提案，试图通过建立投资的优先顺序来使未来城市的发展更有秩序，这将建立空间与视觉上的联系以及城市的空间结构。

图例

-  增建开发
-  重要的公共建筑物
-  有组织的开敞空间和视觉的关系

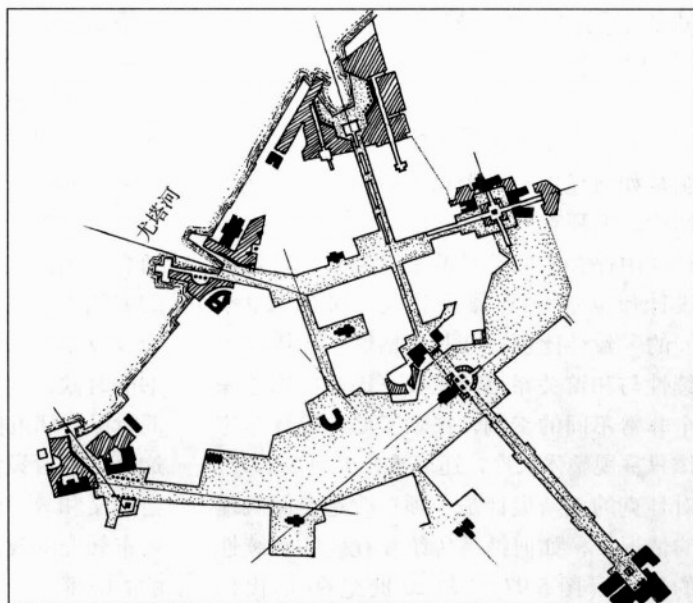
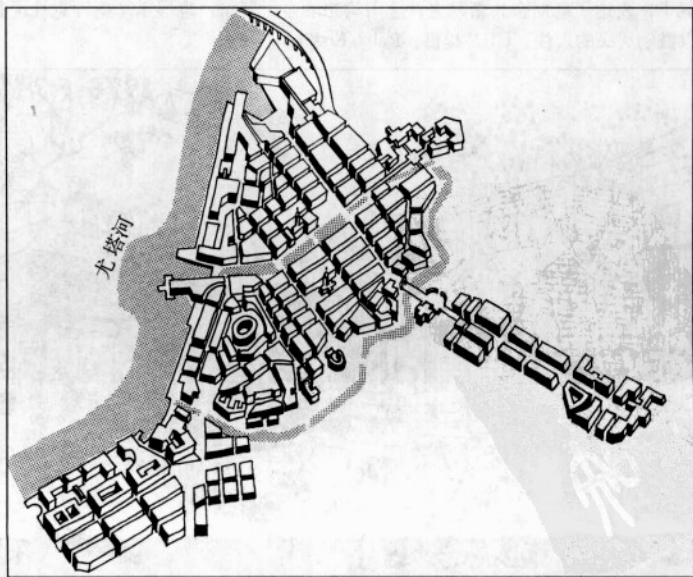


图 5-96 哥德堡核心区，2000年

经过对城市发展的空间组织的审慎规划，城市传统的整体性得以保存和强化，并将各种随机的投资引导到公众期望的渠道中去。



## 实例研究之四：英格兰纽卡斯尔的拜克社区

如果说波士顿、华盛顿和哥德堡的问题是如何提供一个大尺度城市形态的整体结构，那拜克社区的问题则是如何在大型社区中保存不同邻里的独特品质。拜克的设计师拉尔夫·厄斯金认为，保存邻里空间的一致性比创造其与周围城市环境的连续性与和谐关系更为重要。因此，这是一个非常不同的案例，揭示了城市设计不应该只重视整体秩序，还应重视各组成部分。对拜克的重新设计是一项在改造空间肌理的情况下，如何维系传统和社区的延续性的研究（图 5-97）。与 20 世纪 60 年代损

失惨重的大规模拆除重建的城市更新不同，拜克再开发计划保留现存邻里的规模、密度和重要标志，并在规划设计中邀请居民参与。和其他任何一个实例比较，此实例都是最重视“场所”问题的。

在联系密切的传统社区中，拉尔夫·厄斯金试图找出一个可以安置 10000 人生活的方法，其前提是不干扰他们的文化、社会以及生活的空间模式。在马上要完成此书的时候，这个独特的住宅计划在重建且同时保存邻里特性方面取得了巨大的成功。这个过程对设计者和使用者来说都具有社会意义和教育意义，同时对低收入邻里中城市转变的政治形态来说，是一种颇有影响的阐述。

图 5-97 建筑师拉尔夫·厄斯金设计的英国纽卡斯尔拜克社区，1976 年

厄斯金在不破坏社区整体性的前提下安置拜克社区居民，这是运用场所理论进行城市空间设计的重要案例。通过详细的分期规划、公众参与及保留历史的片段，城市设计师避免了大多数城市更新计划的缺陷。这张 1976 年的圣诞卡，表达了厄斯金为新拜克社区所构想的乡村气氛，也展示了新拜克社区和老殡仪馆基地上的现场办公场所，以鼓励居民的入住。（图片提供：Ralph Erskine）

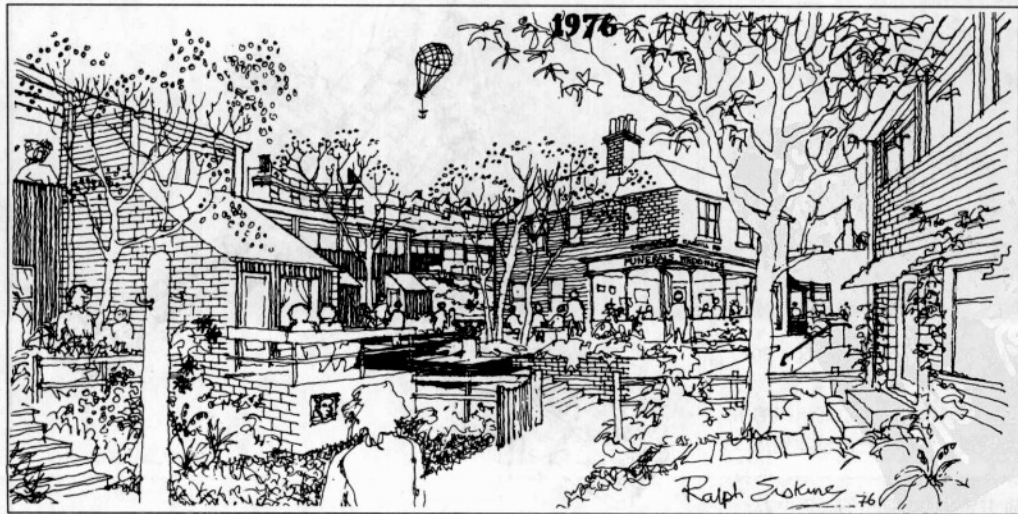




图 5-98 改造前的拜克

现有的邻里是由条件极差的 19 世纪泰恩河畔式住宅所组成的，但高密度和经济窘迫等状况却培养了居民强烈的社区意识和亲密的人际关系。保留这些无形的价值成为该区重建时主要考虑的因素。

拜克是位于英格兰纽卡斯尔中心的工人阶级社区。1968 年在“拜克居民的拜克社区”的政治口号下，地方政府决定重建拜克社区。原有的邻里是由兴建于 1880 年的泰恩河畔公寓（Tyneside Flats）式联排住宅组成（图 5-98、图 5-99），环境条件很差，没有室内浴室、热水、树木及户外空间，居住环境极其拥挤。但拜克社区在这种高密度和经济困难的条件下却建立了一种强烈的社区意识和亲密的人际关系。多年来，拜克实质上变成了大城市中的一个独立的社区。

重新安置居民的提议一开始曾引起大家的质疑，主要是因为公众怀疑市政当局是否有能力反映社区需求。另一方面，广泛的民意调查则显示了 80% 的居民同意拆除旧房子并重建邻里。认识到情况的紧急和拜克地区空间结构与社区精神的快速衰退，政府制定了一套安置政策并聘用了拉尔夫·厄斯金来实施这项重建计划。因为厄斯金被认为是具有社会责任感的建筑师，是担当这项工作的适当人选。

厄斯金来到拜克后承诺以建筑为手段来改善原有居民的生活，并且相信建筑形



图 5-99 改造后的拜克

在改造中，拜克原有的高密度、小尺度空间以及传统的地区中心和地标都保存下来了。同时，新的设施、建筑形式及景观要素等都提升了社区的特性和良好的形象。

式应该反映地方特色和独特的景观。他的做法和第一代现代主义者大相径庭，他尤其关心的是各种活动的整合，而不是将它们分离，尽量考虑到了“客户的梦想、个人要求和具体细节等”。<sup>94</sup>特别是在拜克，他的作品说明了其平衡美学与社会因素，以及他在不牺牲人性的情况下运用晚期现代主义空间形态的非凡能力。他设计的低收入住宅保存了地区的传统元素，运用尺度、肌理和色彩等手段克服了由于有限的预算而带来的单调乏味的空间环境（图

5-100）。这种与有机村落的外部空间相结合的建筑形式，鼓励使用者设计其生活环境。从现实的观点而言，厄斯金综合运用这些原理反映出当地的气候和基地特征，同时还保持了他自己的建筑情怀。

在接受拜克的合约条款之前，厄斯金先从瑞典派遣了两名工作人员到拜克住了几个月，以获得设计理念并争取得到住宅局的认可，而后才签订最后的合约。这种做法试图平衡政治利益，赢得社区居民的信赖并保护建筑师的方案最终不被否决。

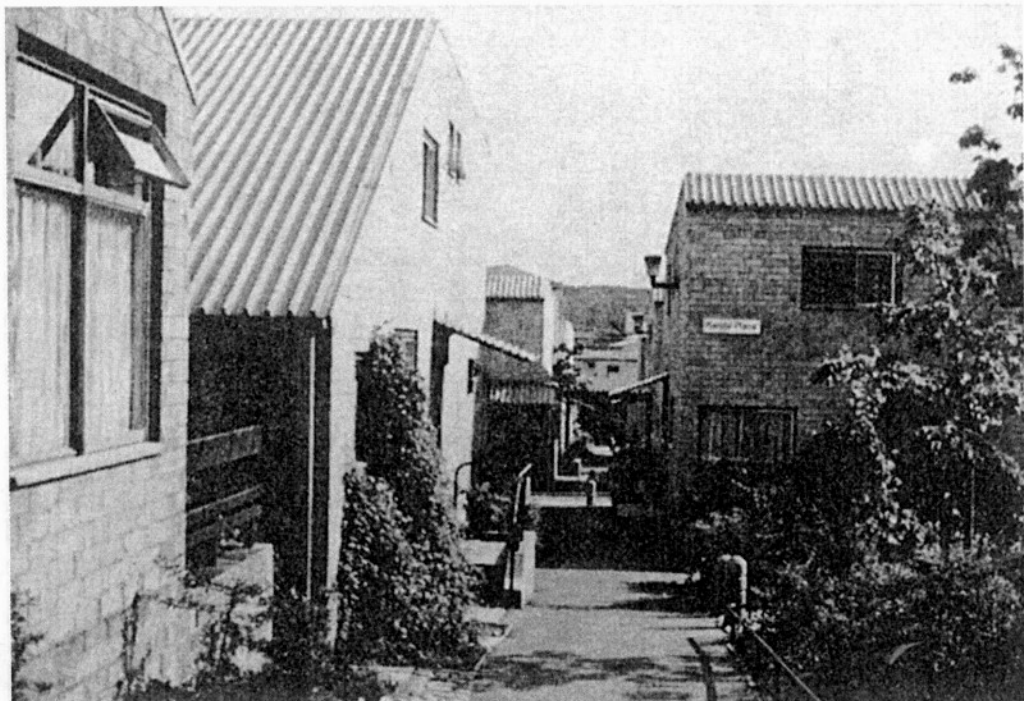


图 5-100 拜克低层住宅区的景观

厄斯金认为建筑是改善人们日常生活的一项工具，这使他成为了设计低成本住宅的专家。他建立了具有社区特性的构架，允许使用者调整和改变他们的个人居住环境。在拜克，以往的生活模式都已经融入到新建筑形式中。

在合约中，厄斯金写道：

“居民花费尽可能少，并且与居民和相关部门保持密切联系的情况下，在尽可能大的范围内，（我们决定）提出为居民规划和建设一个完善和综合的居住环境的方案。我们将致力于创造一个居住、购物、娱乐及学习的积极环境，并尽可能使居民就近上班。我们还将致力于满足不同年龄阶层、不同嗜好的居民的愿望。

我们将尽可能保存珍贵的传统文化和邻

里特征，保持邻里与周围地区和纽卡斯尔市中心区的关系。我们关注的是住在拜克的原有居民，努力在不破坏家庭关系和其他珍贵的人际关系或生活模式的前提下，重新安置他们。我们应该尽量利用基地的空间特色，特别是考虑朝南坡地的景观和日照。”<sup>95</sup>

从一开始，厄斯金就针对这个新社区提出了发扬和延续拜克的历史传统、社会关系及空间形态等基本设计原则（图 5-101）。在设计师和居民的完美合作下，拜

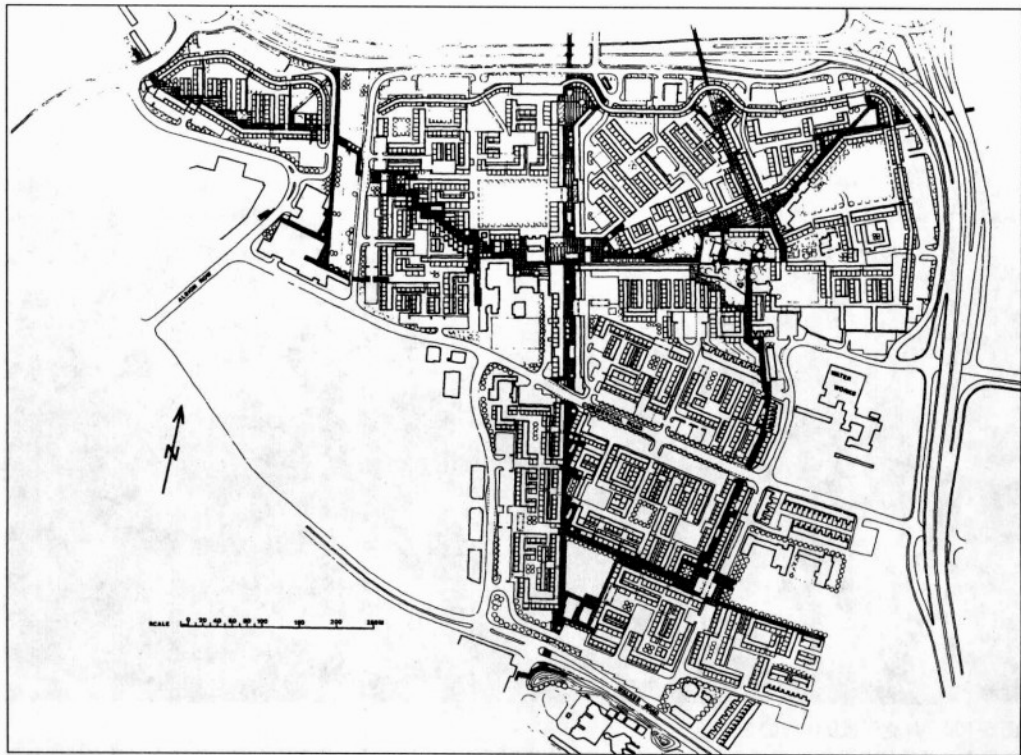


图 5-101 拜克社区规划图

拜克社区的规划是根据地方气候、地形特性以及保存传统纪念物和地标等原则设计的。北边的围墙式住宅阻挡了公路的噪音并减少了热量的散失；南面主要考虑的是朝阳和观景因素。在原有街道和广场模式基础上建立的定义明确的步行系统，赋予了内部交通系统的秩序。（图片提供：Ralph Erskine）

克社区的独特品质在重建的过程中最终得到加强。

### 租户参与

在将拜克社区的空间变成有意义的场所的过程中，有一些重要的空间组织方法和机制。其中最重要的就是租户参与，这种机制始于当初将现场一间闲置的殡仪馆改为现场办公室，这种开门办公政策和为

不同年龄阶层的居民举办研讨会的做法取得了巨大的成功：从一开始，使用者和专家之间就建立了相互信任的关系，这种做法也缓和了原先住宅局在该社区所引起的忧虑。

拜克项目租户参与计划最特别之处在于，最先成立了一个由热情参与新拜克社区一期组团规划和设计的46户志愿家庭组成的先导组织。虽然这种做法并未对第一批居民迅速产生积极反响，但在随后的住



宅组团设计中发挥了极大的作用，尤其是在住宅单元结构和公共空间设计方面。在不同开发阶段的过程中，每一阶段的开发内容都包括了250个住宅单元的组团，居民的反馈意见成为下一阶段的设计参考，这种循环反复的过程反映了业主的真正需求（图5-102）。厄斯金认为即使居民是在社区内部回迁，搬迁也会给居民带来心理上的创伤，因此他设法执行一项所谓“提前分配”的计划，让每个家庭事先知道自己的新居及其邻居和老友家的区位，以及室内房间、入口和花园朝阳等的安排。这样一来，拆迁、重建和安置过程（现在是第十年）都获得了居民租户小组的参与和合作，从而成功地保存了社会关系和整个邻里的肌理。虽然住宅单元是出租而不是出售的，但这种途径仍然给拜克居民带来一种高度责任感，以塑造和维护城市社区

的空间形态和对未来社会文化的行政管治。其最重要的贡献是将建筑与社会结合而不是分离，将已形成的个人和公共的习惯综合融入新的生活模式中去。

### 保存以往的空间片段

拜克社区的场所延续，主要是通过保存以往重要空间片段的设计原则实现的。新拜克社区不是都市更新计划下的“白纸一张”，而是社会主要结构得以保存的重建计划，目的是延续社区的历史文脉。拜克社区的拉比（Raby）主街、酒吧、教堂、开敞空间、街角石、老城墙片段、台阶、地面铺石、建筑装饰墙楣和浮雕等都完整无缺地被保留下来，或与新建筑融为一体（图5-103）。有些旧社区中的纪念性地段如格雷斯街（Grace Street）或小修道院（Priory）

图 5-102 施工中的拜克的航拍图

厄斯金的建筑所作出的重要贡献之一是他采用了严谨的分段建造顺序。在每完成250个住宅单元后，他会向居民咨询和讨论改进未来建筑组团设计的方法，并让每个家庭都事先知道自己的新居及其亲戚、邻居及朋友等的将来的住处。（照片提供：Ralph Erskine）

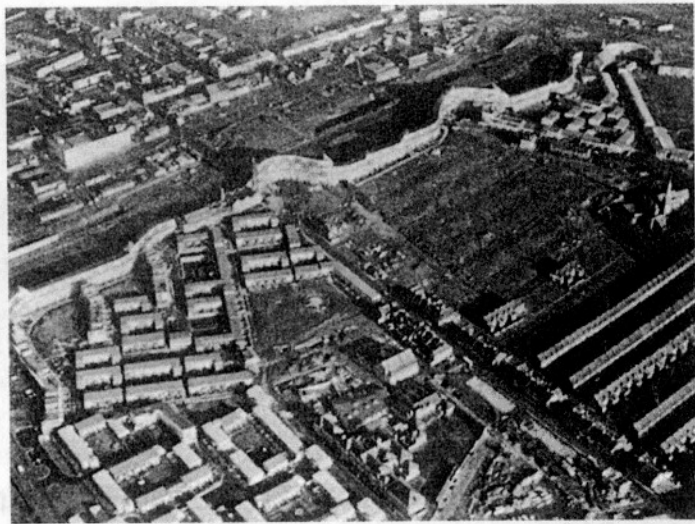




图 5-103 圣迈克尔教堂区的拉比街 (Raby Street, St. Michael's Church Area)

要保存社区的历史和社会延续性，重要的城市空间如沿着拉比街（重要的干道之一）的空间都必须作为结构元素而被保存。老城墙、台阶及铺地石都必须完整无缺地保留下来，并与新建筑融合成一体。

绿地，被作为轴线的焦点、广场的围合或空间的边界（图 5-104），其在社区中的重要性得到了重新认识和提高。此外，新的社区公共建筑和设施仍然保留原有社区精神。虽然整个地区几乎都重建了，但新旧元素和谐共处，过去的工业精神并没有像在波士顿西端地区的都市更新计划中那样被破坏。

拜克的城市设计反映的是复杂的实际情况，而并非是理性和固定模式的“条件反射”。布局中逻辑性的不足，恰恰反映了

城市发展过程中的自然本性及其逐渐形成的风格以及对空间模式变化的适应性，使变化甚于统一。拜克社区将永远处于未完成的状态，随着社区的发展，居民随时可以改善其生活环境。

### 拜克社区新的空间形态

到目前为止，我们只从社区维护和重建的角度，探讨了拜克社区的社会脉络，还未涉及具体的规划设计。新拜克社区是

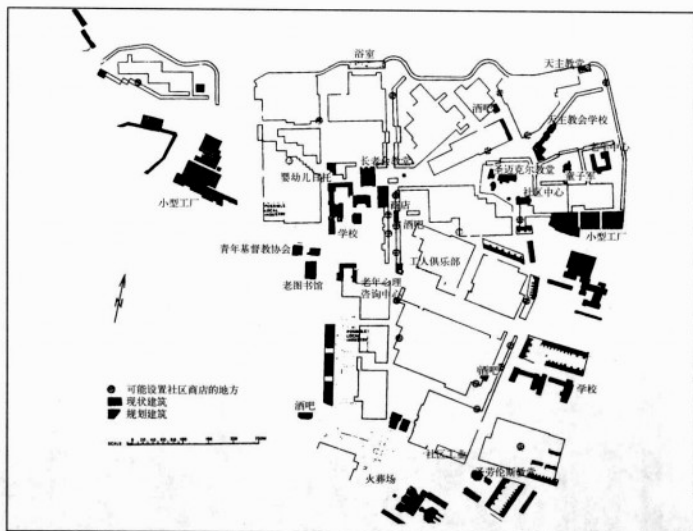


图 5-104 保留的建筑和新建建筑的位置图

现存和新建的建筑都被赋予了重大的意义，它们或作为轴线的焦点，或成为广场的纪念物，再或是界定边界的结构体。

由两种迥然不同的城市空间形态组成的：一种是外围几英里长的街区，即沿北部边缘的“围墙”式住宅，另一种是向南面延伸的“地毯式”低层住宅街区。

起初设置这道“围墙”的目的是作为社区和公路之间的隔音屏障（图 5-105），而其现在却变成了拜克社区的标志，这张五彩缤纷的壁画使人想起保罗·克莱（Paul Klee）学院对所在地区的边界和入口的界定。“围墙”明确界定了新社区的范围，其高度从 3 层到 8 层不等，实际上它在面向公路的一面是没有窗户的，但在朝南面向社区的那一面（图 5-106）设置了大窗户、阳台、廊架及由木材和树脂玻璃组成的走廊等。正如雷纳·班纳姆（Reyner Banham）所说的：

“拜克社区看起来就像是由棚屋和廊架

构成的巨浪冲向低层连排住宅，溅在‘围墙’上，留下粘附在立面上的零散阳台、花盆、鸽笼等，显得遥遥欲坠的样子。”<sup>96</sup>

厄斯金的成就之一在于应用了第十小组的城墙概念，将它作为界定城市空间的真正有效途径，而不像史密森夫妇的豪普斯泰特计划那样（参见图 4-22）。厄斯金是第十小组的成员之一，在他的其他几个主要项目中也运用了城墙概念。他成功的原因在于运用肌理的元素来打破尺度，利用丰富的细节处理和建筑的连接将“围墙”与低层社区联系起来。很多建筑师和规划师都是在过去带城墙城市的概念基础上，提出过“社区中的社区”和“社会特性”等构想，如柯布西耶于 1930 年为阿尔及尔湾所做的规划。这个被柯布西耶称为“榴散弹”（shrapnel）的计划，目的是打破行

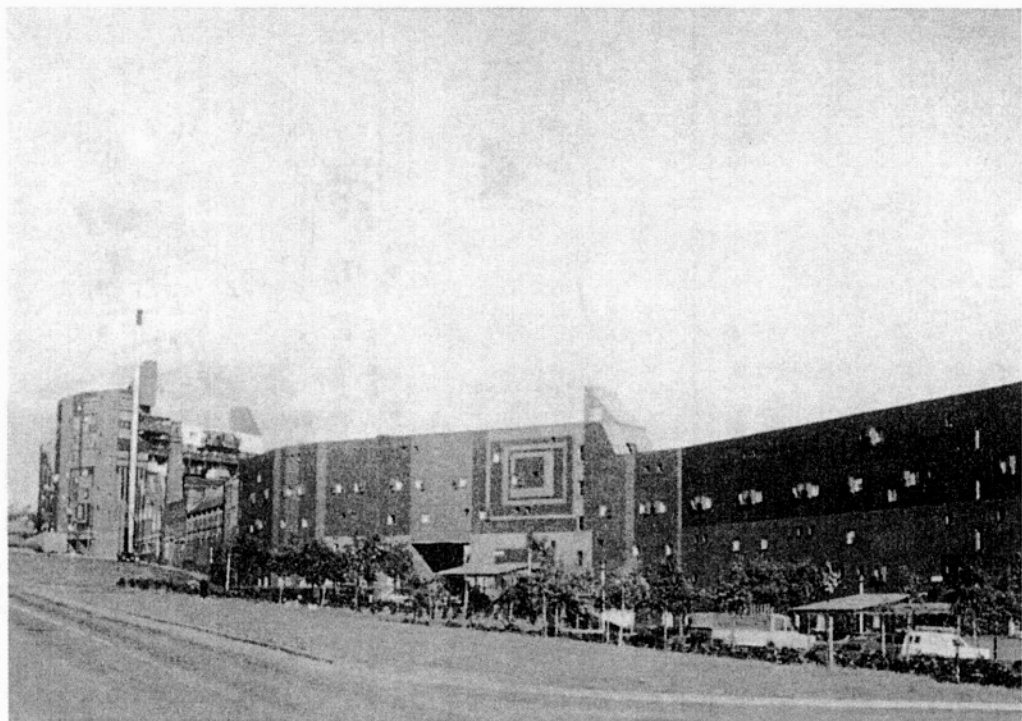


图 5-105 拜克的建筑空间形态

拜克有两种不同的建筑风格。北边是几英里长的高低起伏、蜿蜒变化的围墙式建筑，界定社区的边界。它不但阻挡了交通噪音，还成为了新拜克社区的标志，说明了厄斯金创造特殊场所的构想，而非有意将该区融入到外部的城市肌理中去。

政“八股文”，确立一个反映当代现实状况的城市规划的新内容。在拜克社区，其围墙具有多重功能：界定社区内外的心理边界、捕捉阳光、隔阻公路噪音、提供远眺、界定进出社区的进程。最重要的一点也许是它作为拜克社区人性化建筑原则的象征。

在围墙内和邻里之中，其气氛完全不同（参见图 5-100、图 5-107）。街区内部具有乡村低层建筑风格，不规则的公共空间反映地形、原有街道及标志、空间次序和视线等。厄斯金适当地采用城市规划的方

法整合汽车和行人交通，但仍然强调行人优先。停车设施设置在与城市形态融合的盖顶或开敞的庭院中。

## 结 论

拜克社区街道的传统丰富多样性，通过一种有机的方法被重新诠释和表达出来：作为城市场所的成功标记，游客也会被其方案的复杂性所迷惑。这种多样性通过街灯柱、系船柱、花架、围墙、遮雨棚、鹅卵石、

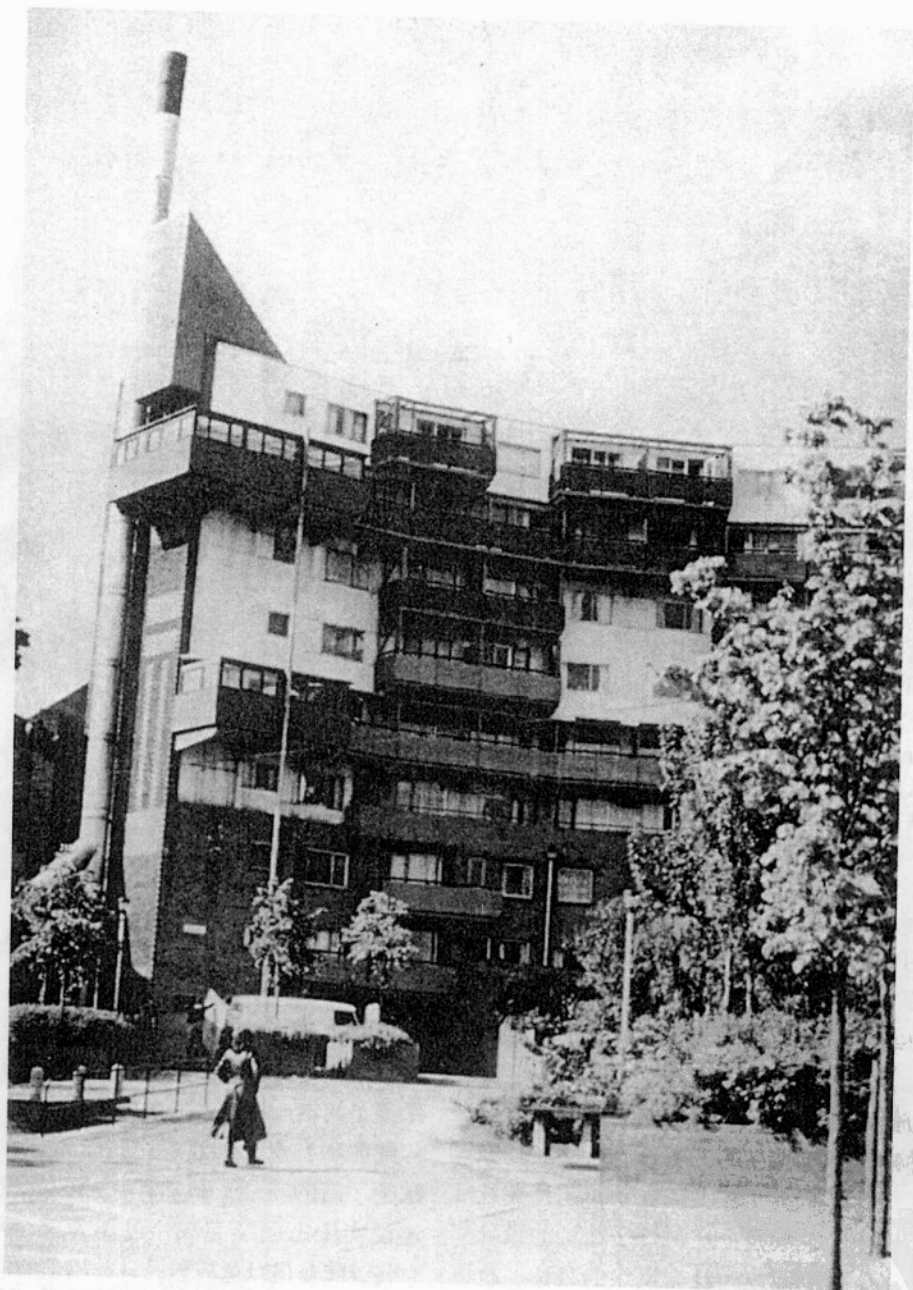


图 5-106 从南面看拜克的围墙式建筑

实际上，围墙式建筑在北边是没有窗户的，而在朝南这一边设置了一系列的阳台、露台和走廊等，并在入口处设置了广场，引导人们进入里面的社区中。超大型的机械设备系统穿插于这些人口空间中。

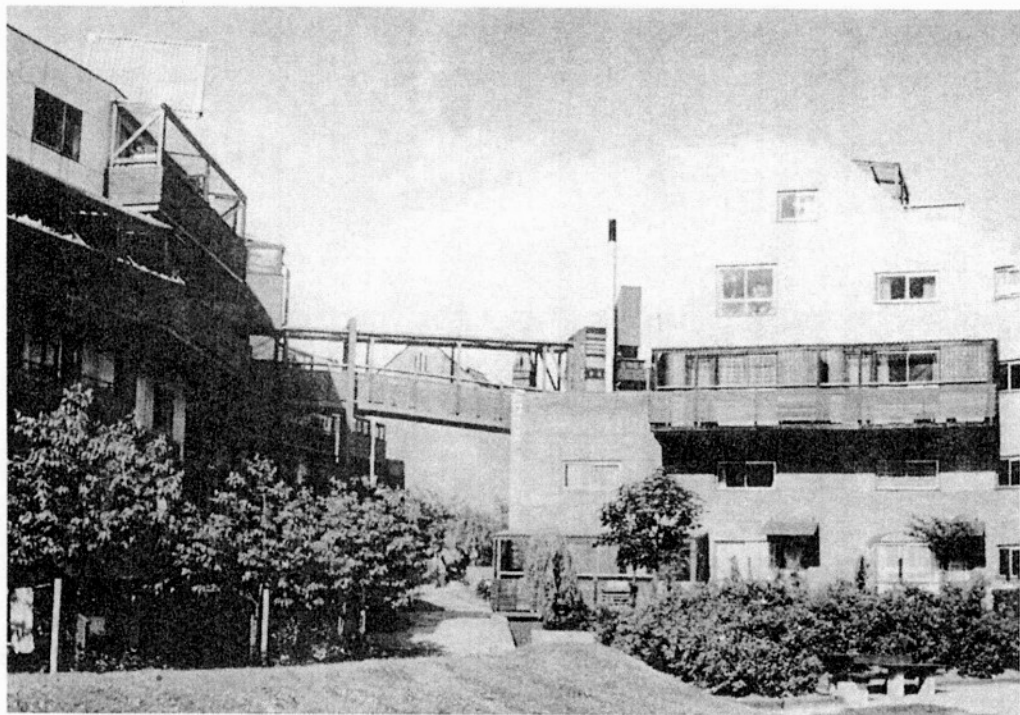


图 5-107 从围墙式建筑到多层建筑的转换

围墙式建筑内侧的设计不但反映了气候和用地状况，同时还在乡村氛围主导的高、低空间元素之间提供了一系列的转换层面。内部街区采用了低层建筑形态，反映了地形、原有的街道、地标、空间秩序及视线等。

明亮的颜色和茂盛的绿化景观等细节表达。在夏季，狭窄的小巷变成花草蔓藤攀附生长的绿色隧道，创造出一种城市花园的气氛。为了这个花园城市，必须兴建一个能够为住宅组团提供成熟苗木的苗圃。通过这种琐碎却有意义的工作，厄斯金在加强社区特性上获得了极大的成功，使拜克社区成为当代少数几个反映场所精神的设计之一。城市空间成为社会组织的表达，也

是那些强烈支持与热心参与这个邻里复苏计划的居民的特殊生活方式的反映。拜克不单是个住宅计划，它通过有居民参与并将历史融合到整个新城市地区的重建过程，保留了其本土特征。居民的安置有条不紊，传统的和有意义的建筑得到了重视，并被赋予了新的功能。虽然拜克社区的设计和建设实质上已经完成，但作为一个场所，它将继续变化以适应居民日益增长的需求。

## 第六章

# 趋于整合的城市设计方法

在最后一章里，我们将通过前文阐述的理论、个案和范例来论述城市设计的整合方法。但这并不意味着此种方法是尽善尽美的，而是作为本书读者作更进一步的探索的出发点。

本章首先要总结整合的设计方法的关键要素，同时阐明并概括可应用于实现整合的设计原理，然后详细说明设计者的职责和设计步骤的特性，再进一步描述实施整合的设计方法策略，包括未来对社会更为广泛关注的设计师所应承担的职责。

如前所述，整合的设计方法必须将界定空间的图—底理论、体现关联特质的连接理论以及反映社会的场所理论相结合（参见第四章），这些理论的综合利用可以显著地提高我们城市设计的成功率。然而这种方法决不能只是守旧和缺乏远见的，设计者必须将新的元素纳入其中，以反映历史的变化。整合的设计方法不是静止不变的，而是必须与变革和创新相结合，以赋予当代使用者更多的意义。

整合亦可采用渐进主义的方法实现。在许多案例中，与常常使城市空间形态破损的大规模重建开发相比，许多小规模

城市景观改造更为有效。通过渐进而有选择性的增建，新建的部分可以有效地与现有空间和建筑形式和谐共处。

在城市空间的“功能使用”方面，整合的概念同样值得关注。具有多功能或者综合使用功能的空间，往往比单一功能的空间更加丰富，并且充满生机活力。而单一功能的空间在相当长的时期内总是呆板乏味、了无生趣的。城市设计必须在空间形态方面反应社会功能的动态特征。

同样需要期待的是，在不破坏步行者的室外空间品质的前提下使汽车与城市环境相结合的新方法。虽然人车分流适用于某些情况，但是城镇的大多数空间中，仍将同时容纳混杂的人流和车行。

在大多数的现代城市中，工作和生活的地区被远远地隔开，这不但引发了巨大的交通问题，也使中心区在晚间变为荒漠般的空城。整合的设计方法的目标之一就是促使居住和工作地点更加接近，同时这还有助于消除市中心荒废的土地。

更进一步的目标就是将区域特征融入城市空间的设计中。这里的区域特征不仅指当地固有的建筑形式，同时还涵盖了

更广泛的环境可识别的概念，包括土地的自然形态和当地植被等特征。

虽然对于功能及经济问题的考虑常常取代了设计本身，但最终对设计品质的关注必将融入到政治决策的程序之中。设计者的职责之一就是影响决策者和公众，以确保公共环境的品质不会受到损害。

为了使这些整合的设计方法能达到上述目标，我们将对有助于实现这些目标的具体设计原理进行简明扼要的总结。

## 设计原理

以下五项城市空间设计的原理，是创造整合的城市空间的关键概念。在对理论、范例和个案研究及文献资料等归纳分析的基础上而得出的这些原理，都经过了具有代表性和众所周知的历史范例的验证。每个范例都是通过对所在环境的空间联系、整合以及特定场所精神的整合而得出的综合结果。

### 原理之一：连接有序的活动

我们需要仔细研究历史范例中重组现代城市空间的灵感，这些范例成功地解决了将现有城市空间结构融入统一而有序的空间组织的问题。在所有杰出的历史范例中，1752～1755年法国南锡的皇家广场地区所实施的三项规划便是其中的一个（图6-1）。南锡的三个相互关联的广场形成了具有过渡空间连接的有序空间组合。以皇家广场为起点，越过一道桥，穿过一座凯旋门和一扇洛可可式的铸铁大门，就来到了

卡里埃勒广场（Place de la Carrière），这座狭长而对称的广场通向带有柱廊的优雅的半圆形内阁大楼（Government Palace），其后是一座花园。这一堪称完美的渐进式布局，将北至中世纪城镇南到纳弗镇（Ville Neuve）的几乎半个南锡城结为一体。在描述南锡的广场时，吉迪恩曾说：“广场中的新元素，将其现存空间特征带入一种令人激动和生机勃勃的和谐统一之中。”<sup>97</sup> 南锡的公共空间的定向连续性，正是步行者在不同区域和建筑之间的活动体验的显而易见的范例，这种体验不应该受到对机动车的依赖的干扰。因此，在南锡个案中的重要城市设计原理也可用于现代设计，即通过一系列空间的组织，将室外空间作为不同建筑与有序活动之间的联系。我们可以应用连接原理，通过增建定向的步行空间，将不连续的空间片断紧密结合在一起。与许多过去和现代城市的静态空间相比，南锡的空间序列强调由一个空间到下一个空间的活动和转换。

### 原理之二：边界的水平围合和边缘的连续

在当今城市中，我们常常需要增建面向公共空间的建筑界面，以填补那些破坏面向街道和广场的城市界面连贯性的缺口。对于形成边界的水平围合以及为改建地区街道活动（street-level activities）创建适宜的环境来说，城市界面的连续性是非常重要的。公共空间的成败在很大程度上取决于其临街面的特性和界面的连续性，以及界面的材质、装饰及建筑开口（门和窗）的韵律等，如同外部空间尺度与建筑高度有关一样，这些都是非常关键的因素。界面的细部，如凹凸、开垛口、



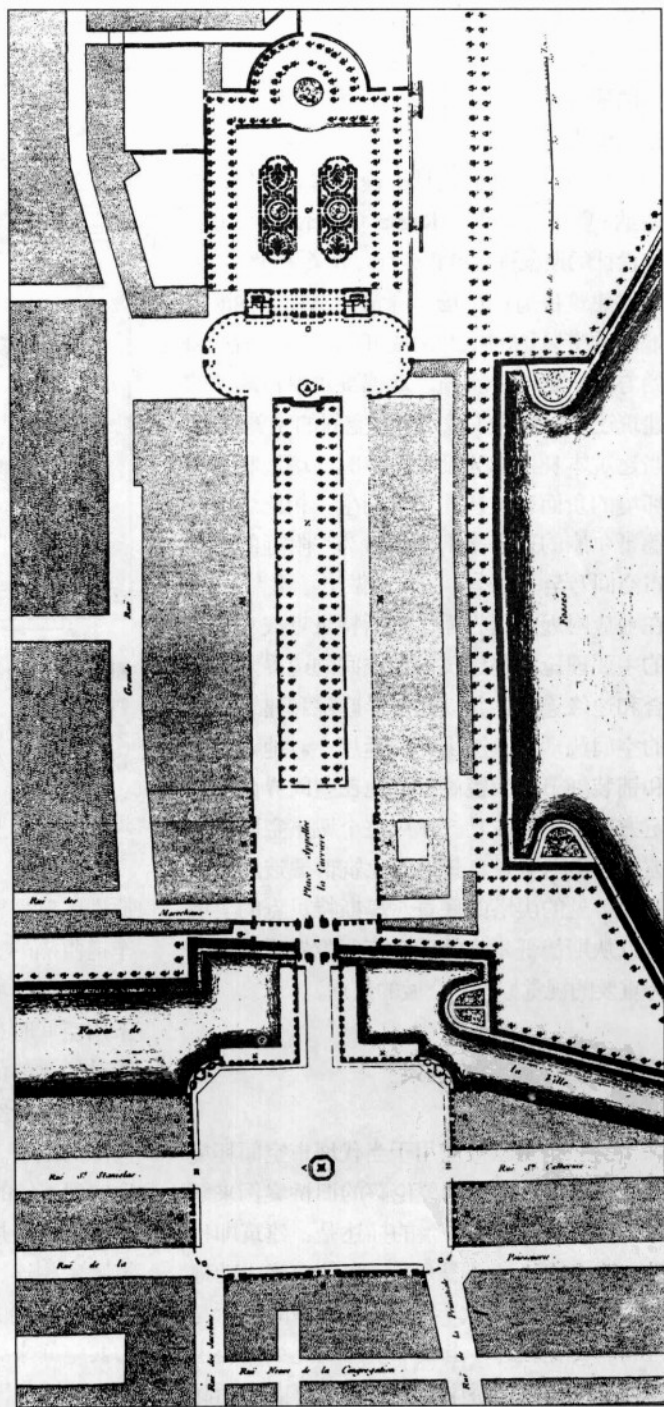


图 6-1 艾赫德克尼 (Hère de Corny) 设计的法国南锡皇家广场, 1752 ~ 1755 年。

南锡的皇家广场是将空间运动秩序表现得最好的历史典范之一。三个重要的广场利用转换联系在一起, 此举将中世纪与 18 世纪的城市统一到一起: 下方是皇家广场, 中间是拉长的德拉卡利亚尔广场, 上方是由弧形柱廊围绕的摄政广场。建筑物和景观引导空间的运动秩序, 各个广场独立存在, 但同时又是整体的一部分。(图片提供: Cornell University Archives)

门廊、柱廊和基底等，都应该同时反映建筑内外空间的使用功能，这是因为它们是以不同的通透程度将公共和私密领域分隔开来的边缘地带。

体现这一空间设计原理的理想案例，是郎纳·奥斯特贝克（Ragnar Östberg）于1913年设计的斯德哥尔摩市政厅（图6-2、图6-3）。这组建筑群通过广场、视觉标志和通往滨水地区的带装饰的拱廊构成开敞空间。虽然原始方案只是部分实施，斯德哥尔摩市政厅的建筑还是被视为了城市室外空间的完美结构。当建筑本身被作为设计重点时，场地和周围环境的负面开发往往相应而生，相比之下斯德哥尔摩的这个案例却同时为“附近的”城市空间乃至“整个”城市都做出了重大贡献。在呼应附近空间方面，奥斯特贝克成功应用的主要理论就是建筑周围空间的边界水平围合和边缘连续，并以此引导庭院和建筑周围的空间流动。通过拱廊的运用、对地面材质和铺装细节的敏锐感受，他在空间界面的界定方面也非常成功。呼应整个城市空间结构方面，奥斯特贝克将他的建筑群塑造成陪衬随处可见的尖塔的底景。奥斯特贝克的尖塔可以从斯德哥尔摩的许多不同位置看到，成为重要的视觉标志和全城焦点。

### 原理之三：整合的桥梁

另一个可以被应用于当代城市空间环境的设计原理可通过佛罗伦萨的旧桥案例来解释。对旧桥案例最恰当的描述是：建筑即桥梁，桥梁即建筑（图6-4），两种功能成功地融入一种形式之中。当城市肌理中的割断与阻隔需要克服时，当城市空间的连续需要由高架步行天桥和桥梁实现时，都可以运用此

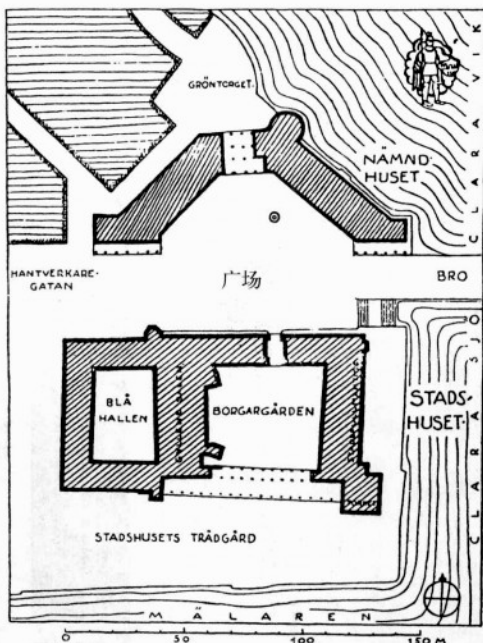


图6-2 奥斯特贝克设计的瑞典斯德哥尔摩市政厅平面图

奥斯特贝克设计的斯德哥尔摩市政厅是一个有效利用建筑物构建外部空间的范例。建筑师运用边界围合与边缘连续原则来反映“近距”（immediate）空间。（绘图：Östberg，1929年）

原理。对哥德堡的研究中也有利用桥梁跨越车道阻隔的案例。城市片区之间的剩余空间往往割断了城市形态的连续，重新利用这些未用空间时也可以应用这一原理，将建筑和通过桥梁的活动结合起来，就有可能设计出连续的步行空间，避免阻断空间流动的消极间隙的出现。在公共空间之中，我们应该争取实现连续的城市活动网络，正如旧桥一样，桥梁成为连接的骨架和步行的系统，并与建筑紧密相连。如此一来，分离的建筑物和活动可以通过由建筑和景观要素界定的连贯的公共空间来结合。这些公共空间常常是封闭的、可调节气候并有顶盖的走廊。如前所述，

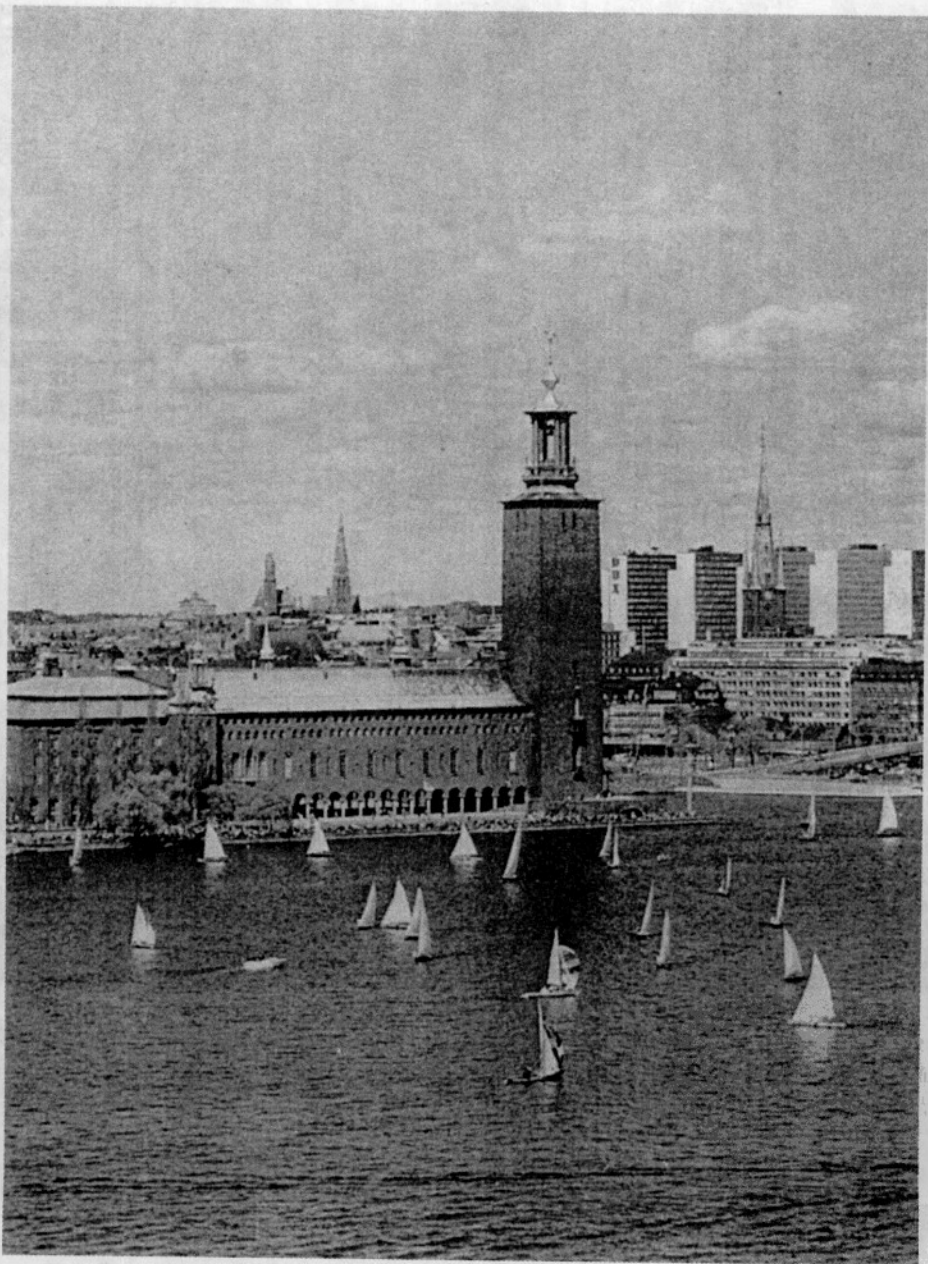


图 6-3 奥斯特贝克设计的瑞典斯德哥尔摩市政厅  
同时，耸立的高塔呼应了斯德哥尔摩大范围内的环境，成为城市中一个重要的视觉标志。

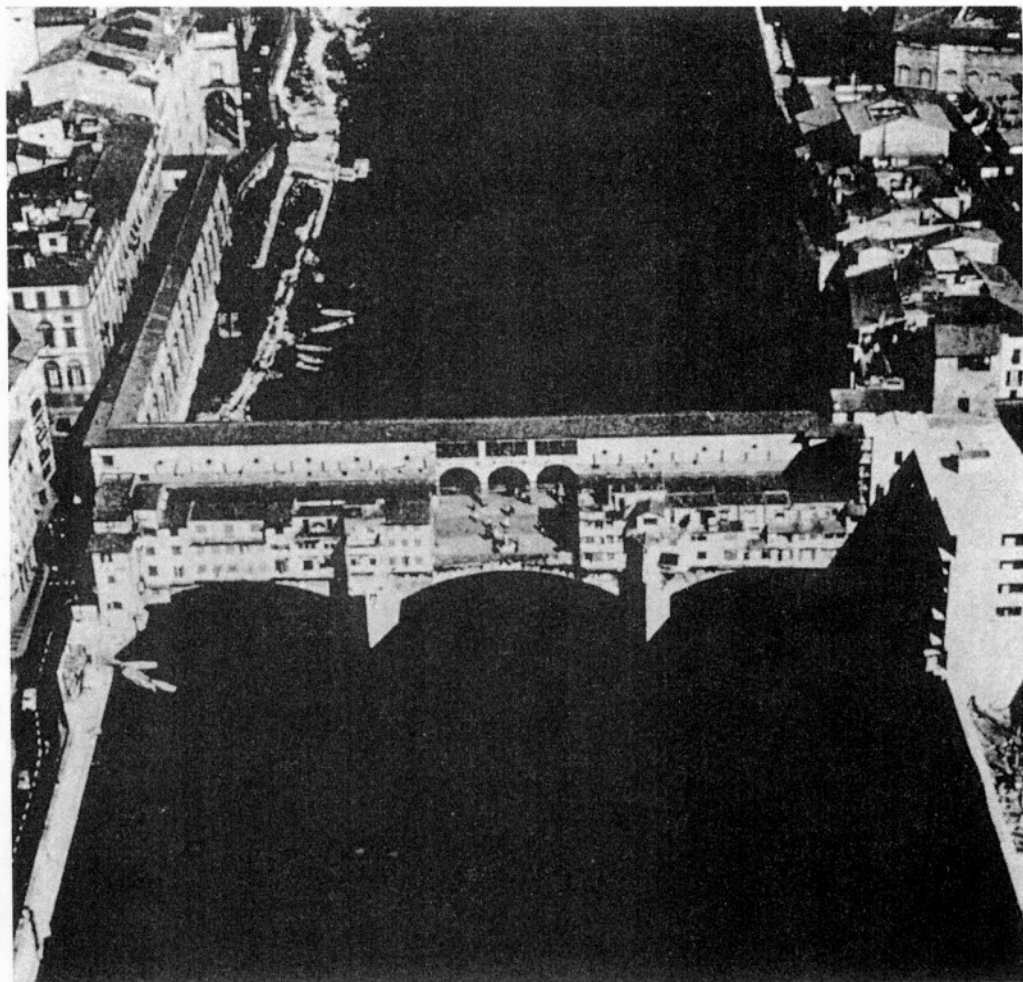


图 6-4 意大利佛罗伦萨的旧桥

内里·迪菲奥拉万蒂 (Neri di Fioravanti) 在文艺复兴时期设计的旧桥, 使建筑物变成了桥梁, 桥梁变成了建筑物, 这说明了利用桥梁来消除城市肌理被割断的可能性。现代城市中, 如旧桥那样和建筑物相连的高架桥成为了缺乏联系的城市地区之间的连接工具。(引自 Benevolo, *History of the City*; 照片提供: MIT Press)

建筑学  
PDG

需要提醒的是,这种城市空间的骨架对于街道是有益而无害的,正如购物商场那样(参见文艺复兴中心和伊顿中心,图2-26、图2-27)。

#### 原理之四:轴线与透视

适用于目前状况的另一项设计原理是沿规则轴线展开对称的城市空间层次,正如安德烈·勒诺特雷设计的凡尔赛宫、朗方设计的华盛顿或巴黎的艾菲尔铁塔一样。这种组织形式可以建立起一套用视线整合无关元素的视觉引导体系(图6-5)。运用轴线与透视可以建立空间组织的基础和秩序,而且当需要一个占主导地位的形象元素服从和协调既普通又随意布置的空间时,轴线与透视的原理也同样适用。作为自文艺复兴时期以来的重要城市设计原理,轴线与透视非常有助于以视觉和功能重要性为基础的空间层次的设计。另外,此原理还可用于辨析街区形态。由于街区形态决定街道和广场的具体形状,而街道和广场也为活动提供定向引导,因此,街道的布局形态应该总是简单的并能在宏观尺度上连接各个部分的基本图形。轴线与透视原理正是创建这般富有条理、组织完善的几何图形的工具。

#### 原理之五:室内外的融合

在所有的城市设计中,室内外空间的形式转换都是非常重要的。将两者紧密结合的成功案例包括约瑟夫·帕克斯顿在1850年设计的伦敦水晶宫,贡纳尔·阿斯普隆德(Gunnar Asplund)在1930年为斯德哥尔摩博览会设计的玻璃屋,以及位于莫斯科的古姆百货公司(图6-6)。这类由

玻璃覆盖的空间形式,尤其适合北方的气候条件。在那里,将公共空间的使用期延长至全年是非常令人渴望的一件事。室内外空间的融合原理对于在未来创建新的城市空间形式具有难以估量的潜力,这些空间是对能源有需求的(类似太阳能利用和气候调节系统等),充分利用全年使用的潜力,是一种融合了景观和城市花园并运用先进建筑材料进行开发的新的城市空间。

前面所述的都是将建筑和空间紧密结合,而非单体建筑本身的城市设计典范。在这些案例中,建筑和基地共同产生完美的聚合空间,而不是一座座孤立的纪念物。我们并不主张直接沿用历史上任何一座城市的静态意象(一座死城),我们建议的是重视随着历史发展而进化的空间类型学,并且在改进它们时赋予诗意的表达。历史常识让我们把对城市及其组成要素的回忆建立在一种方式上,这种方式可以提供我们适用于现代城市空间语言的词汇。每一个项目都需要我们在提交最终方案之前,将其背景和程序分开考虑。

#### 设计者的角色

在研究实现以上原理的策略之前,我们首先应该探讨设计者的角色以及设计过程本身。

城市设计是一项重新组织城市空间所必需的基本技能,是与针对城市环境的城市规划和工程设计不同的一项工作。如果没有城市设计,现代城市空间环境将会在缺乏审美判断力、视觉品质和社会关注的条件下发展。城市设计力求创造秩序、美感及宜人尺度:



图 6-5 法国巴黎的埃菲尔铁塔

强烈的轴线和透视运用可以建立视觉方向的系统，使相互分离的元素留下视觉印象，提供了一个气势磅礴的景象，统合了其他模糊、随意设置的空间。举个例子，以高度为特色的地标——巴黎埃菲尔铁塔，也具有一条同样强烈的水平轴线与城市连接起来。

图 6-6 前苏联莫斯科的古姆百货公司

一个重要的室内外空间融合的典范就是莫斯科的古姆百货公司，它提供了一个在北方气候条件下可以全年举行活动的由玻璃顶盖封闭的空间。这项原则在未来的城市空间设计中有着无限的发展潜力。



秩序是对单独元素清晰并合理的安排，包括对各个元素的重新布局及各元素之间的连接方式；美感愉悦身心和陶冶情操，是美学和外视觉的表达；尺度是有关元素与人类形体的比例关系，它营造出与周围环境舒适惬意的空间关系感受。

设计者通过对艺术的探究表明立场、阐述其哲学观点和价值观。图纸是首要的媒介，是分析和揭示事物秩序的语言。通过图纸，设计者力求使复杂的事物简单化，通过概括和图解来表达设计形式的本质感觉联系。分析和诠释问题的各个部分的过程是将其重新综合为一个整体的前提条件。同时即使过程相同，每个项目的环境因素也是多变和独特的。

城市空间设计是一种环境艺术。美学是以各元素如何融入一个更大的空间结构来衡量的，这个空间结构为设计提供了一个完形(gestalt)。文脉的设计首先看表面，然后看实质。视野越开阔，越有文化内涵，其解决办法就越多越完美。整合的、承上启下的设计，不是始于涂鸦，而是将已知要素重新聚集为新的结合体以反映当地的环境。

## 设计过程

如前所述，所有的城市开发项目都是不同的，都需要对当时当地的现有条件做出独特而认真的回答。我们也曾探讨过，为什么这种城市空间设计方法在现代主义运动思想中缺失了。问题解决的过程、看待问题的方法是最终方案的重要部分，并且在一定程度上仔细观察这个过程的细节是非常必要的。

## 步骤一：场所研究

城市空间设计过程的第一步，是通过发展和变化的事件描述来研究场所结构的演变过程。这些研究分析了影响城市形态的主要历史事件，包括对重要发展阶段的定义、规划方案以及有可能引导城市形态发展的设计竞赛。为了查看早期的街道与街区形态、城市片区及其边界、绿化系统与水网等的关系，收集历史地图是非常重要的。对城市核心区扩展和增建的评估，应该在与其它城市发展进行对比的前提下进行。为了确定场所独特的区域特征，需要对建筑群和空间的历史意象进行研究分析，包括对其体量、形态、风貌及其活动的考虑。为了做出精明的设计决策，必须对居民需求和感受进行研究，对环境要素进行分类并对社会公共机构的目标进行阐述。

## 步骤二：空间分析

下一个步骤是分析城市现有的空间形态。在平面分析图中，城市的实体和虚体空间都可以通过使群体得以简化的图-底关系表示，帮助设计师区分建筑、环境空间和其他片区的空间形态，而与更大范围的环境之间没有密切关系的孤立建筑就会很唐突。剖面图、轴测图以及航拍图等图示同样能展现场地的竖向尺度，这样就可以对三维比例关系、地形变化以及其他环境空间要素等进行评估。为了分析视廊、视线和视轴的质量，必须通过绘制和拍摄将外部空间体系及其连接（如路网、步行道、广场和公园等）记录下来。



### 步骤三：失落空间的辨别与空间重组机会

城市设计过程中的前两个步骤为空间重组提供了基础条件，但这两个步骤其实并不是线性的，而是循环、重复的。从辨别最基本的空间结构开始，下一个步骤的主要任务是分析问题和空间重组的机会，城市肌理的类型和毗邻状态可用图解表示，以便于对道路、街区形态以及城市片区之间联系混乱、结构不清的场所进行研究，至此闲置的、未被充分利用的地带，即失落空间，也就被勾勒出来。对交通形态的研究分析可用来确定交通对城市片区之间和城市片区内部所必需的连续步行所造成的障碍。政治和经济发展政策也纳入考虑之列，以评价变化着的重组地区。城市片区中明确不会再变化的地区、重要的历史资源及需要保留的较新的建筑，也都将成为场所结构重组的基础。

### 步骤四：设计介入

通过将极具价值的城市空间与失落空间叠加，设计者可以发现城市连续性的主要间隙，并且以每个基地为基础逐个确立设计介入的重要性。通过与相关的历史范例作比较，就可以产生空间重组的方案。遵循这样的程序，设计者能够获得反映基地历史和使用者愿望的时空重叠，并在城市设计方面获得空间联系的策略，进而导出建筑形态和土地功能细分等。这种方法保持了文脉的丰富性，保留了场所的可识别性，并且为公众提供了一种外部空间的功能联系。其基本原理是：在没有主导的空间结构作为依据的条件下，建筑或空间

的设计都无从谈起。在上述设计过程中将产生出使新旧融合并且有效的城市设计导则。总之，需要牢记的重要的城市设计导则还有：

- ① 维持临街界面的连续性
- ② 尊重现有建筑和景观的轮廓线
- ③ 避免建筑物体量过大
- ④ 建筑材料的协调和（或）互补
- ⑤ 尊重现有建筑立面的韵律和其他空间要素
- ⑥ 强化公共空间使用的形态

### 设计策略

上述设计过程中的各个步骤代表了将图—底关系、连接理论以及场所精神等层层叠加的途径。此设计过程加上本章一开始概括过的城市空间结构原理一起，应该能为设计者提供一种解决城市空间设计问题的综合方法。然而，缺乏实施策略的解决方案也是没有价值的。在设计方案完成之后，设计者必须懂得如何使之成为现实，这几乎无一例外地要求设计师具有灵活性、协作性、寻求方案实施的能力以及方案调整和变化的可能。

与整合的设计方法相关的策略有很多，包括对现有城市空间结构的增建和改建、多方案选择、与其他专业人员和公众的合作以及反映经济利益和政治影响的诉求等。

### 增建、调整和改造

对于当前的城市环境而言，对现有空间结构进行增建、调整以及改造是创建成

功的公共空间的主要策略。应依据过去那些场所的混合功能街道、封闭广场以及彼此联系的原理，通过增添所缺的城市元素，对城市环境进行增建、调整和改造，而不是对现有建筑和空间拆除重来。我们可以针对一个整体方案中的不同局部开展工作，而不是试图急于完成所有环境的设计，这是与我们这个时代的矛盾性和多样性相一致的另一种规划和设计的方法。

理查德·森尼特 (Richard Sennett) 在《无序的运用》(The Uses of Disorder) 一书中中肯地指出：

“‘城市统一体’是一个关于纯粹的神话……在奥斯曼为巴黎所做的规划中，局部地区的方案源自其对巴黎的整体构想。规划暗含了现代机械构造技术的理念，机器的零部件是各不相同的，并反映各自不同的单一功能；不同零件之间的冲突，甚至独立于整体之外的零件的单独运作，都会使机械的效用毁于一旦。按照机械构造原理来规划城市时，城市规划专家试图将所有需求合为一个整体，并为此将局部之间的冲突和痛苦视为不利因素而予以消除……与创建一个没有冲突的社区相比，自由与多样化是次要的。”<sup>98</sup>

因此，作为城市设计者，我们必须像外科医生或者技工那样，修理城市中各种各样的坏掉的部分，而不是试图制造出一个全新的、自给自足的和没有冲突的城市机器。我们必须调整我们的思路，使之趋向于集中而非分散、整合而非隔离，反映自身环境特征而非外界强加的城市空间，渐进的规划设计和局部的介入必然会比因

强调整体而忽略局部的机械的功能主义更适应城市的发展和变化。

整合的设计方法认为城市是一个连续体，城市作为公众和私人决策的结果，随着时间的变化而变化，一成不变的总体规划并不存在。罗德里戈·佩雷斯·德阿尔塞 (Rodrigo Perez de Arce) 在他的《城市的改变和附加的建筑》(Urban Transformations and the Architecture of Additions) 一书中写道：

“城市的不断改造确保了其在建造过程中的连续感以及在时间和空间两方面的场所感：就历史角度来讲，由于城市是以基于自身的方法建造的，建筑就成为了连续介入的容器；就空间角度而言，由于真正的复杂性和有意义的多样性产生于元素的逐渐积累，这些元素便在渐进过程中巩固和加强了空间。”<sup>99</sup>

通过增添新的元素来改造难以使用的外部环境，将比普鲁伊特-伊戈 (参见图 1-17) 采用的方法更能令人满意。例如，德阿尔塞为昌迪加尔的改造提过一个广泛增建的方案 (图 6-7)，莱昂·克里尔对此方案写道：

“罗德里戈·德阿尔塞运用柯布西耶设计的城市街区实现‘人间天堂’的事实，明确提出一个强有力的宣言，他论证了这座首府必将成为一座真正意义上的城市，因为它有带柱廊的繁忙街道和众多的纪念碑，并具有城市肌理，且这些要素之间的关系处理得妥当并彼此相近。”<sup>100</sup>

在城市设计的历史上，美国起到了令人尴尬的负面作用：在城市边缘地带穿插

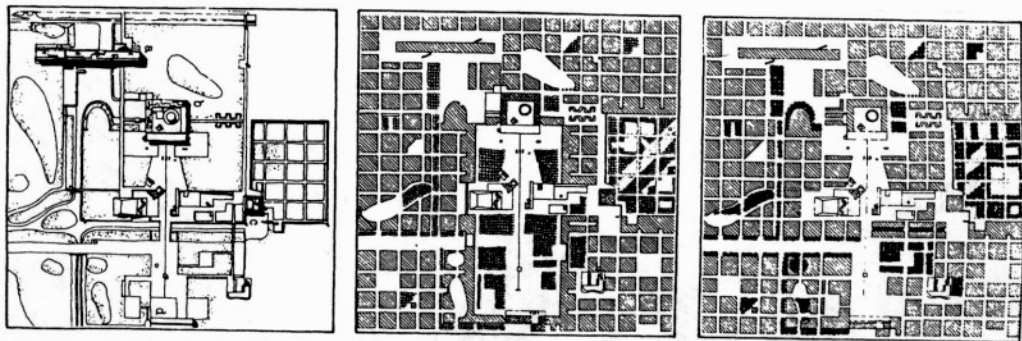


图 6-7 罗德里戈·佩雷斯·德阿尔塞的昌迪加尔改造计划

德阿尔塞所绘的昌迪加尔改造图说明改造一个环境时，必须用增建和修复的方法，而不是去拆除重建。他的建议是根据城市空间的封闭、人性尺度和连续次序等原则，将一个荒废的环境进行“再都市化”。(图片提供：Rodrigo Perez de Arce)

着荒芜之地，而市中心则充斥着摩天大厦。这些“散件”式而非规整形态的城市景观需要一个不断增建的“城市化”，即创建公共空间体系以及将这些“散件”彼此相连的规则。这些规则需要缓慢而逐步地建立，以避免大拆大建中的过激和颠覆行为。城市设计的策略之一为城市“加法”改造和“减法”改造结合的方法：为了加强或重建作为外部空间的基本要素或对城市的特征起到积极强化作用的街道和广场，应该对建筑或者建筑的一部分进行增建或者拆除（图 6-8）。

### 提供多方案选择

另一个整合的城市设计策略是在设计师预设的明确的概念框架之下，提出多项解决方案。如果缺乏明确的设计理念的话，这些方案将变得平淡和中庸。然而，要使方案的各方面均达到理想程度几乎是不可能的，最终的解决方案常常是在成本、使用者需求和美学标准三者之间

的一种平衡，目的是在没有失去最初创意的前提下，在一个整体框架中调整设计要素，协调所有需要考虑的因素。对于设计者而言，在允许方案调整的同时保留其基本概念的最好方法是，在一个涵盖多种可能性且能灵活改变的主导框架之下，提出一系列可供选择的介入策略。

### 合作

设计者还必须承认个人影响的局限性。城市设计是一种实践经验，闭门造车是行不通的。在专业领域，它需要多学科的共同工作；在社会领域，它受到社会团体和使用者的影响；在政治领域，它常常与政府机构密切相关。来自非本领域专业的如法律、财经、社会学、生态学以及心理学的专家，都应该参与到设计和实施过程中来。这些设计者的独特专业技能将应用于理解城市开敞空间的原理及管理城市公共空间结构的方法。

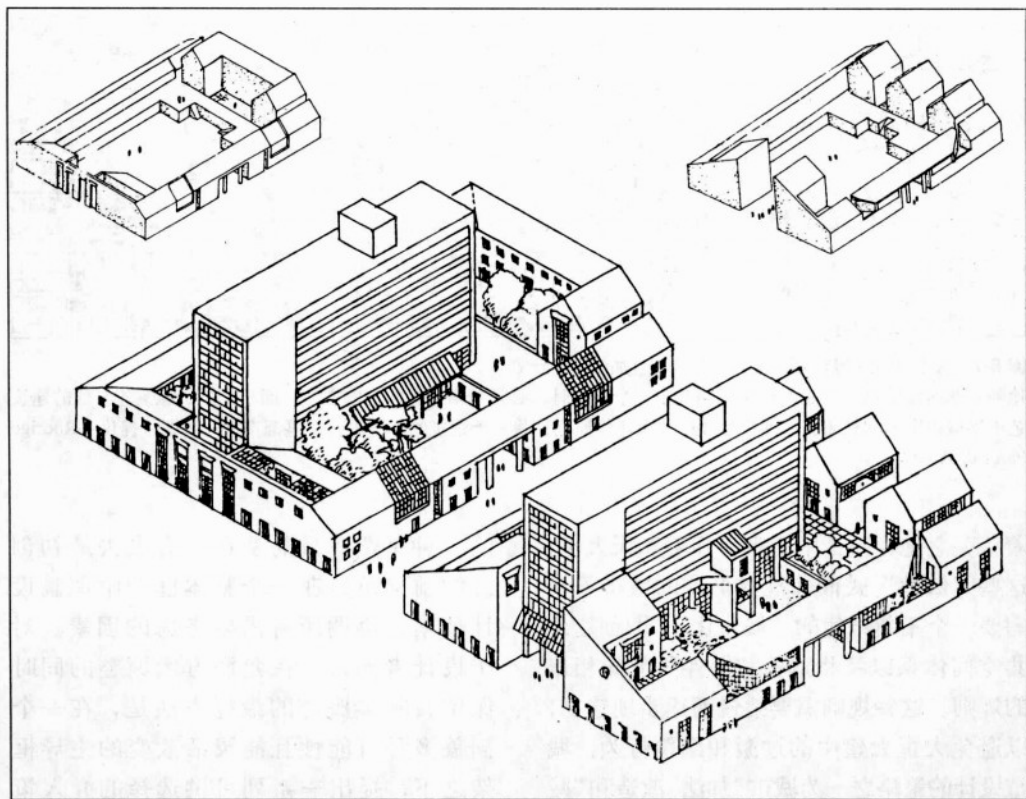


图 6-8 罗德里戈·佩雷斯·德阿尔塞的增建方案

德阿尔塞建议将板楼公寓街区改为混合使用的住宅区，拥有封闭的庭院、明确的人口和各种各样的空间尺度，从而说明了如何将一个非人性化的失落空间改造成为适合人类居住的环境。（图片提供：Rodrigo Perez de Arce）

### 经济与政治的影响因素

设计者创建城市空间特色和重组其公共用途的目的，不仅仅是提升环境质量，也是为了吸引私人投资。<sup>101</sup>相应地，私人投资也能够为实现设计目标做出贡献。换言之，当私人投资由强有力的城市空间公共政策引导时，就能够以一种积极的方式促进空间的塑造。城市设计的实践建立在这样一个假设之上：公共部门拥有激励、

影响和引导私营部门运作的机会，即所谓的公私合作。城市空间设计的策略之一就是促进公共与私人利益间的互动。

公共部门在市场力量和投资动机业已存在的地区拥有最强大的控制力，而其中城市设计具有最大的影响力。设计还能够运用其策略在不景气、欠发达的地区促进城市空间改造，或作为保护重要建筑物、场所或资源的一种手段，以阻止或改变城市改造的速度。

## 迈向 2000 年

在今后的近 20 年里, 这些城市设计原理和策略将会变得日益重要。20 世纪的 80 年代无疑是一个资源觉悟及经济抑制的时期, 尤其是在公共部门。尽管美国经济中的某些私营部门发展较快, 然而我们可能再也不会看到城市更新时期的那种大规模建设了。这是一件幸运而非令人遗憾的事情, 它给了我们一个机会, 让我们在更新城市环境的同时, 对保护历史和有价值的传统文化更加关注。

现状似乎表明, 西方世界的所有国家已经历了一次重大的变革, 即由一个看起来似乎拥有建设所需的取之不竭的资源时代, 到一个资源不足和建设缓慢的时代。当大型石油公司的影响力衰退时, 工程学和生物学的解决方法将会崭露头角, 使我们从自然生态系统的可再生能源中获益。建筑和城市将必然以新的形态与诸如食物、水及废弃物等能源的生产与消费更紧密地融合, 建立在自然和文化等决定因素基础之上的生态建筑将会脱颖而出。为了应对这场挑战, 我们必须马上制定未来城市形态的管理标准。政治和经济将会毋庸置疑地继续提出挑战, 然而, 许多难题是能够通过创造性的环境规划设计解决的。<sup>102</sup>

反映本土文脉特征的城市设计必须允许公众参与、接受设计评审委员会的审查以及其他社会组织的非专业意见。如同住宅设计师一样, 我们在设计城市时必须与当事人接触, 并且学习在创建城市形态的过程中如何将公众参与作为一种积极因素。随着地方观念的增强, 公众舆论及其对发展过程的熟知程度也随之提高。为了在具

有不同价值标准和需求的当事人之间做出公正的判断, 建筑师、景观建筑师以及城市规划师必须学会政治的艺术, 越来越多的决策是在建筑师的办公室之外做出的。使专业技能能与受社区设计影响的人们的各种需求和愿望相匹配的培训是必需的。承担起草法规、城市用地区划条例以及引导公众对方案进行评审的建筑师、景观建筑师以及城市规划师将会对城市景观的未来品质造成深远的影响。我们必须耐心和敏锐地在遵守环境法规、准则以及约束条件下创造性地工作。我们必须学会在官僚政治体制下工作, 并且学会驾驭这个体制而非屈从或否定它。

具有本地特征的城市设计产物并非一日之功。我们必须具有前瞻性, 完善分期实施的可变体系, 保留分项实施的灵活性, 并且将设计介入定位在能够发挥其最大功效的地方。同时, 我们必须谨记的是: 最小限度的设计介入有时比过度设计的效果更加显著, 然而往往后者这种由较强的理念和哲学理想激发出来的解决方案却反而大行其道。

本书涉及的理论分析和实际应用一直试图将焦点集中在城市空间问题上, 这些问题是现在和未来的建筑师、景观建筑师以及规划师在未来不得不面对的, 我们已经确定的首要问题是在现代城市中如何改造失落空间。从一开始, 我们的目标就是超越学术评论和简单的发现问题, 深入到如何重组城市空间中去, 以帮助解决未来的城市问题。我们的城市拥有着巨大的潜力, 如果我们着眼于有可能增建的场所, 我们就能够在市中心找到足够的用地来满足未来 20 ~ 30 年的增长。我们几乎

无法承受城市继续向外扩张至郊区的边缘地带，因而必须关注如何提升市中心的生活质量。为了实现这个目标，我们必须在城市设计的理论与实践之间架起一座桥梁。

西方社会的未来不可避免地要与城市品质联系在一起。城市环境在功能和人性化方面的失败滋生了敌对情绪以及社会的动荡和分化。城市规划领域的倡导者预言在资源不断减少，需要对市区用地更加有效利用的情况下，将出现更加聚合和紧凑的城市形态，在未来几年中，重新利用城市空地的需求将渗透至大多数的环境规划和设计中去。西方世界正在亲历一种由循环措施实现的新型城市社区形态，这需要创造更多可供选择的的城市结构和形态以充分利用已经存在的空间资源。对城市环境中特殊历史场所的保护，已经成为公众日益剧增的强烈需求，规划师必须对这样的需求做出回应，以恢复社会肌理和社区特征。

随着居住密度增加和社区服务更加集中，未来将有更多的人口居住在城市中。当前，旨在容纳更多市民的城市复兴，将主要通过对现有城市结构的重新使用，在比过去 20 年的规模更小的逐步增建项目中得以实现。历史保护、文脉延续以及房产拥有新体制等运动，将促使规划、建设和管理城市的人们对社会予以更多的关注。将市中心开发的国家税收转移到居住社区建造的计划，将会使城市生活质量的提高成为可能。当私人集团对其开发行为所导致的公共资源紧张进行补偿时，这种转移支付也是“连接理论”的另一种形式。

在探索我们的失落空间时，有以下三个主要问题将支配未来几十年的后现代城市设计。

## 文脉

现代城市的设计师有责任发掘地方传统和地域文脉发展演变的形式与用途之间的内在联系。城市空间的国际风格和现代主义运动必将被对城市本土特色的尊重所代替。对某一个场所历史演变的负责态度，将避免肤浅的重复、倒退和不反映时代精神的表象处理。在变革过程中，时间与场所的共同特点将会使城市肌理紧密结合：“时间”是对演变过程的理解和响应，而“场所”则是在规划时对地方价值观和传统的有意识的尊重。

## 渐进主义

对城市局部的改建和增建将比创建一个完整的、自给自足的环境更重要。存在于建筑、城市片区及邻里之间的残余空间，将会随着土地和资源的不断稀缺成为令人期待的地产。毋庸置疑，国家、公众及私人的规划决策将会继续产生出需要规划调解的空间。汽车也将继续在美国式的生活中扮演重要角色。然而，为了收回被汽车所占用的失落空间供更有价值的城市发展所用，对汽车的限制必须强制执行。未来的城市设计，需要谨慎干预并适应公共开支减少的策略，而实际上，发起城市设计的动机将会日益转向私营部门。

## 整合

最后，如果我们在城市衰败地区的改造过程中以增建的开发方式与现存的主要形态相协调，整合的城市将会盛行。市中心生活和 workplaces 的整合能够促成集功能与文化于一身的综合城市，在这里，失落的外部空间将成为社会和空间环境互动的新舞台。

## 注 释

### 第一章

- 1 Urban Design International Conference Syllabus. Pittsburgh, Pennsylvania, Oct., 1984.
- 2 Stanford Anderson, ed. *On Streets*. (IAUS Demonstration Project). Cambridge, Mass.: MIT Press, 1978, p. 341.
- 3 Steven Kent Peterson, "Space and Anti-Space," *Harvard Architectural Review: Beyond the Modern Movement*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1980, p. 89.
- 4 Jaquelin Robertson, Harvard University GSD Lectures, Dec. 4, 1981.
- 5 Harry Cobb, Harvard University GSD Lectures, Dec. 4, 1981.
- 6 Tom Wolfe, *From Bauhaus to Our House*. New York: Farrar, Straus & Giroux, 1981, pp. 80-82.
- 7 James Stewart Polshek, Preface in Deborah Dietsch and Susanna Steeneken, eds. *Precis: Architecture in the Public Realm*. Columbia University Graduate School of Architecture and Planning, New York: Rizzoli International Publications, Inc. Vol. 3. 1981, p.3.
- 8 Ada Louise Huxtable, "The Troubled State of Modern Architecture," *AD*. 1/2, London, 1981, p. 16.
- 9 Charles Jencks, *Modern Movements in Architecture*. New York: Doubleday, 1973, p. 299.
- 10 Robert Campbell, "The Choice: Learn from the Past or Fail in the Future," *The Boston Globe Magazine*, Nov. 11, 1984, p. 35.

### 第二章

- 11 Moshe Safdie, "Private Jokes in Public Places," *The Atlantic Monthly*, Boston, December, 1981, p. 65.
- 12 Anderson, p. 341
- 13 Sigfried Giedion, *Space, Time and Architecture*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1980.
- 14 Rob Krier, *Urban Space*. New York: Rizzoli International Publications, Inc., 1979, p. 81.
- 15 Christian Norberg-Schulz, *Genius Loci*. New York: Rizzoli International Publications, Inc., 1979, p. 189.
- 16 Wolfe, pp. 23, 76.
- 17 Anderson, p. 341

- 18 Anderson, p. 341.
- 19 Gaston Bachelard, *La Poétique de l'espace (Poetics of Space)*. Paris: Presses Universitaires de France, 1967.
- 20 Frederick Gutheim, "Urban Space and Urban Design" in Lowdon Wingo Jr., ed. *Cities and Space*. Baltimore: The John Hopkins Press, 1963, p. 120.
- 21 Christian Norberg-Schulz, *Meaning in Western Architecture*. New York: Rizzoli International Publications, Inc., 1975, p. 205.
- 22 Deborah Dietsch, "Public Life," p. 7.
- 23 Ann Kaufman, "The Vision of American Urban Parks," in Dietsch, p. 25.
- 24 Leon Krier, "Urban Transformations: The Blind Spot." *AD*. 4/78, London, p. 219.
- 25 Robert Venturi, *Complexity and Contradiction in Architecture*. New York: Museum of Modern Art, 1966, p. 16.
- 26 Colin Rowe and Fred Koetter, *Collage City*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1978, p. 50.
- 27 Norberg-Schulz, *Genius Loci*, p. 189.
- 28 Francois Barré, "The Desire for Urbanity," *AD* 11/12, London, 1980, pp. 5-7.
- 29 Daralice Donkervoet, "The Malling of the Metropolis," in Dietsch, p. 65.
- 30 Donkervoet, p. 65.
- 31 Robert Hughes, *The Shock of the New*. New York: Alfred A. Knopf, 1981, pp. 164-65.
- 32 Ebenezer Howard, *Garden Cities of Tomorrow*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1965, p. 29.
- 33 Lewis Mumford Introduction, in C.S. Stein, *Toward New Towns for America*. Cambridge Mass.: MIT Press, 1966, p. 16.
- 34 James Rouse interview, *Time Magazine*, Aug. 24, 1981, p. 45.
- 35 Van Eyck caption, in Alison Smithson, *Team 10 Primer*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1968, p. 44.

### 第三章

- 36 Jean Paul Carlhian, "Guides, Guideposts and Guidelines," *Architecture Old and New*. Washington, D.C.: National Trust for Historic Preservation, 1980, pp. 49, 66, 67.
- 37 Huxtable, p. 13.
- 38 Venturi, p. 80.
- 39 Peterson, pp. 89-90.
- 40 *The American Heritage Dictionary of the English Language*. New York: Dell Publishing Co., 1979, p. 667.
- 41 Camillo Sitte, *City Planning According to Artistic Principles*. London: Phaidon Press, 1965.
- 42 Norberg-Schulz, *Genius Loci*, pp. 58-59.
- 43 Moshe Safdie, *Form and Purpose*. Aspen Colorado: International Design Education Foundation, 1980, pp. 107-11.
- 44 Steve Carr and Kevin Lynch, "Open Space Freedom and Control," *Urban Open Space*. New York: Cooper-Hewitt Museum, the Smithsonian Institution's National Museum of Design, 1979, p. 9.
- 45 Rob Krier, pp. 67-68.
- 46 Anderson, p. 273.
- 47 Susana Torre, "American Square," in Dietsch p. 32.
- 48 Gerhard Kallmann and Michael McKinnell project description.
- 49 Architect: I.M. Pei; Landscape Architect: Hideo Sasaki.

### 第四章

- 50 Steven Kent Peterson, "Urban Design Tactics," *AD*. Vol. 49, No. 3-4, 1979, p. 77.
- 51 Eric Adlercreutz, "The Fall and Rise of Public Space," *Seminar on Architecture and Urban Planning in Finland*. SAFA, Helsinki, Finland, 1984, p. 31.
- 52 Torre, p. 31.
- 53 Norberg-Schulz, *Genius Loci*, p. 176.
- 54 Oscar Newman, *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*. New York: Macmillan Company, 1972.



- 55 Fumihiko Maki, *Investigations in Collective Form*. A Special Publication, No. 2., St. Louis: Washington University School of Architecture, 1964, p. 29.
- 56 Norberg-Schulz, *Genius Loci*, p. 7.
- 57 Martin Heidegger, *Poetry, Language, Thought*. Albert Hofstadter, ed. New York: 1971.
- 58 Norberg-Schulz, *Genius Loci*, p. 5.
- 59 Smithson, p. 86.
- 60 Van Eyck in Smithson, p. 89.
- 61 Statement often made by the late American architect Louis Kahn of Philadelphia.
- 62 Herman Hertzberger, "The Building as an Instrument for Its Occupants." Architect's description of the Centraal Beheer office building in Apeldoorn, Holland, 1982.
- 63 Peter Smithson, from urban-design research report by Bengt Edman, School of Architecture, Lund University, Sweden, 1981.
- 64 Kevin Lynch, *What Time Is This Place?* Cambridge, Mass.: MIT Press, 1972, pp. 99, 241.
- 65 Leon Krier, Harvard University GSD Lectures, Oct. 31, 1984. Reviewed by Mary E. Dolden of *GSD News* 1/2 1985.
- 66 Peterson, *Harvard Architectural Review*, p. 93.
- 67 D. Deshoulières and H. Jeanneau, *AD Profiles: 15*. Vol. 48, No. 8-9, London, 1978, p. 16.
- 68 Hans Hollein, Harvard University GSD Lectures, Nov. 14, 1984.
- 69 Gordon Cullen, *Townscape*. New York: Van Nostrand Reinhold Co., 1975, p. 17.
- 70 Donald Appleyard, *Liveable Streets*. Berkeley: University of California Press, 1981.
- 71 Herman Hertzberger in *Architecture for People*, Byron Mikellides, ed., New York: Holt, Rinehart and Winston, 1980, p. 40.
- 72 Lucien Kroll, "Architecture and Bureaucracy," in Mikellides, p. 166.

## 第五章

- 73 Lewis Mumford, Boston College Citizen's Seminar, Dec. 11, 1951, Boston, Mass. (NB: This theme has appeared in at least seven books by Mumford on the future of cities and urban development issues.)
- 74 A statement often made by architectural critics of the Boston Urban Renewal Program of the 1960s and 1970s.
- 75 *Downtown By Design* and *Harborpark* are reports prepared by the Boston Redevelopment Authority, 1984. (正文未标明)
- 76 Edward Logue's address at Harvard University's Eighth Annual Urban Design Conference, Cambridge, Mass., May 3, 1964.
- 77 Patrick Pinnell, "U.S. Capitol's Master Plan: The Missing Link," *Federal Design Matters*. NEA, 1981, pp. 1-2.
- 78 J.L.S. Jennings, "The Washington Landscape," *LA Magazine*, Nov., 1981, p. 723.
- 79 Discussions with Architect Ron Eichner and others at the Pennsylvania Avenue Development Corporation.
- 80 Paul Spreiregen, ed., *On the Art of Designing Cities: Selected Essays by Elbert Peets*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1968, p. 71.
- 81 Robert Venturi, "Western Plaza," London: *AD* 1/79, p. 31.
- 82 Venturi, p. 31.
- 83 Suzanne Stephens, *Progressive Architecture*. 5:79, p. 113.
- 84 John Morris Dixon, ed., *Progressive Architecture*. 10:81. "News Report," p. 17.
- 85 Dixon, p. 17.
- 86 Pinnell, p. 1.
- 87 Architect of the Capitol, *The Master Plan for the United States Capitol*. Washington, D.C., 1981, p. 1.
- 88 Architect of the Capitol, p. 3.
- 89 Historic periods defined through discussions with Professor Ursula Larsson, Chalmers University of Technology, Göteborg, Sweden.
- 90 "Governor's houses" are unique to Göteborg—a building type found all over the city that responds to the governor's mandate of the 1800s for reducing the risk of fire by setting height restrictions on wooden construction. The builders responded by constructing a full one-story masonry cellar above grade with wooden construction on top as a means of getting around the governor's law and increasing floor area within the restriction.

- 91 Kevin Lynch, *Image of the City*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1960, p. 2.
- 92 Source of information: Professor Elias Cornell, Chalmers University of Technology, Göteborg, Sweden.
- 93 Source of technical information: C-G Johansson, traffic engineer for the city of Göteborg. The Lilla Bommen scheme is not contingent upon sinking the highway, as the proposal spans over surface roads. If the highway were taken underground, vertical grades could be met at the bridge (Göta Alvbron).
- 94 Ralph Erskine, architect; quote from *AD* 11-12, 1977, p. 839 (Erskine memorandum, 1968).
- 95 Erskine, p. 839.
- 96 Reyner Banham, *AD* 11-12, 1977, p. 840.

---

## 第六章

- 97 Giedion, p. 145.
- 98 Richard Sennett, *The Uses of Disorder*, New York: Vantage Books, 1970, p. 97.
- 99 Rodrigo Perez de Arce, "Urban Transformations and the Architecture of Additions," *AD* 4/78, p. 237.
- 100 Leon Krier, "Urban Transformations: The Blind Spot," *AD*, 4/78, p. 221.
- 101 John Kriken, "Urban Design," in *The Practice of Local Government Planning*. International City Management Association and American Planning Association, 1980, p. 354.
- 102 *Progressive Architecture* "Energy-Conscience Design Series" April Issues 1979-83. Reinhold Publishing-Penton/IPC. (ref: Van der Ryn-Calthorpe and Richard Rush).



## 参考文献

参考文献在以下四大类中按照字母顺序排列

### 空间的设计原理和理论:

- Alexander, Christopher. *The Oregon Experiment*, New York: Oxford University Press, 1975.
- Anderson, Stanford. *On Streets*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1978.
- Arce, Rodrigo Perez de. "Urban Transformations and the Architecture of Additions." *AD* 4/78, p. 237.
- Ashihara, Yoshinobu. *Exterior Design in Architecture*. New York: Van Nostrand Reinhold Company, 1970.
- Banham, Reyner. *Theory and Design in the First Machine Age*. New York: Praeger Publishers, 1960.
- Barré, Francois. "The Desire for Urbanity." *AD* 11/12, London, 1980, pp. 3-7.
- Carlhian, Jean Paul. "Guides, Guideposts and Guidelines." *Architecture New and Old*. New York: National Trust for Historic Preservation Publication, 1980, pp. 49-68.
- Columbia University. *Précis: Architecture in the Public Realm*. New York: Rizzoli International Publications, Inc., 1981.
- Cullen, Gordon. *Townscape*. New York: Van Nostrand Reinhold Co., 1975.
- Hall, Edward T. *The Hidden Dimension*. New York: Doubleday Anchor Books, 1969.
- Krier, Leon. "Urban Transformations: The Blind Spot." *AD* 4/78.
- Krier, Rob. *Urban Space*. New York: Rizzoli International Publications, Inc., 1979.
- Lynch, Kevin. *The Image of the City*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1969.
- . *What Time Is This Place?*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1972.
- . *A Theory of Good City Form*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1981.
- Maki, Fumihiko. *Investigations into Collective Form*. St. Louis, Missouri: Washington University Publications, 1964.
- Newman, Oscar. *Defensible Space*. New York: Collier Books, 1973.
- Norberg-Schulz, Christian. *Genius Loci*. New York: Rizzoli International Publications, Inc., 1979.
- . *Meaning in Western Architecture*. New York: Rizzoli International Publications, Inc., 1975.
- Peterson, Steve. "Urban Design Tactics." *AD* Vol. 49, No. 3-4, 1979, pp. 76-81.
- Rasmussen, Steen Eiler. *Towns and Buildings*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1969.

- Reps, John W. *The Making of Urban America*. Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 1965.
- Rowe, Colin, and Fred Koetter. *Collage City*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1979.
- Safdie, Moshe. *Form and Purpose*. Aspen, Colorado: International Design Education Foundation, 1980.
- Sennett, Richard. *The Uses of Disorder: Personal Identity and City Life*. New York: Vintage Books, 1970.
- Sitte, Camillo. *City Planning According to Artistic Principles*. London: Phaidon Press, 1965.
- Smithson, Alison. *Team 10 Primer*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1968.
- Sommer, Robert. *Personal Space: The Behavioral Basis of Design*. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall, 1969.

- Trancik, Roger. *Restructuring Anti-Space: With Applications in Göteborg's City Core*. Göteborg, Sweden: Chalmers University Press, 1981.
- Venturi, Robert. *Complexity and Contradiction in Architecture*. New York: Museum of Modern Art, 1966.
- . *Learning from Las Vegas*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1972.
- Whyte, William H. *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington, D.C.: The Conservation Foundation, 1980.

---

#### 建筑、景观建筑和城市规划中的现代主义运动：批判性评价：

- Blake, Peter. *Form Follows Fiasco: Why Modern Architecture Hasn't Worked*. Boston: Atlantic Monthly Press, 1977.
- Brolin, Brent C. *The Failure of Modern Architecture*. New York: Van Nostrand Reinhold Company, 1976.
- Frampton, Kenneth. *Modern Architecture: A Critical History*. London: Thames and Hudson, Ltd., 1980.
- Gropius, Walter. *The New Architecture and the Bauhaus*. London: Faber and Faber, Ltd., 1935.
- Harvard Architectural Review. *Beyond the Modern Movement*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1980 (see especially articles by Steve Peterson and Jaquelin Robertson, pp. 89, 115.).

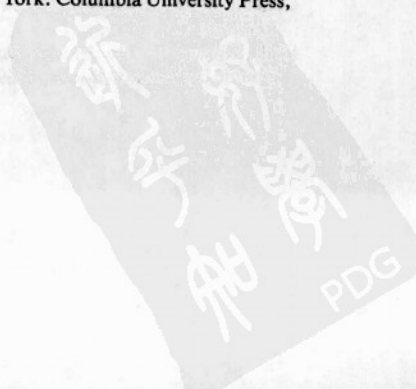
- Hughes, Robert. *The Shock of the New*. New York: Alfred A. Knopf, 1981.
- Huxtable, Ada Louise. "The Troubled State of Modern Architecture," *AD* 1/2. 1981, pp. 9-16.
- Jencks, Charles. *Modern Movements in Architecture*. New York: Anchor Books, 1973.
- Koolhaas, Rem. *Delirious New York*. New York: Oxford University Press, 1978.
- Wolfe, Tom. *From Bauhaus to Our House*. New York: Farrar, Straus & Giroux, 1981.

---

#### 外部空间的历史：

- Adams, William Howard. *The French Garden 1500-1800*. New York: George Braziller, Inc., 1979.
- Benevolo, Leonardo. *History of the City*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1980.
- Fox, Helen. *Andre le Nôtre, Garden Architect to Kings*. New York: Crown Publishers, 1962.
- Howard, Ebenezer. *Garden Cities of Tomorrow*. London: Faber and Faber, 1951.
- Jellicoe, Geoffrey and Susan. *The Landscape of Man*. New York: Viking Press, 1975.

- Marx, Leo. *Machine in the Garden*. New York: Oxford University Press, 1964.
- Morris, A. E. J. *History of Urban Form*. New York: John Wiley and Sons, 1979.
- Zucker, Paul. *Town and Square: From the Agora to the Village Green*. New York: Columbia University Press, 1959.



## 环境的设计方法:

- Appleyard, Don. *Liveable Streets*. Berkeley, California: University of California Press, 1981.
- Bacon, Edmund N. *Design of Cities*. New York: Penguin Books, 1978.
- Barnett, Jonathan. *Urban Design as Public Policy*. New York: Architectural Record, 1974.
- Brambilla, Roberto. *For Pedestrians Only*. New York: Whitney Library of Design, 1977.
- Clay, Grady. *Close-Up: How to Read the American City*. Chicago: University of Chicago Press, 1980.
- Cooper-Hewitt Museum. *Urban Open Spaces*. New York: Cooper-Hewitt Museum, The Smithsonian Institution's National Museum of Design, 1979.
- Fein, Albert. *Fredrick Law Olmsted and the American Environmental Tradition*. New York: George Braziller, 1972.
- Giedion, Sigfried. *Space, Time and Architecture*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1980.
- Halprin, Lawrence. *Cities*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1972.
- Hapern, Kenneth. *Downtown USA*. New York: Watson-Gaptil, 1978.
- Jackson, J.B. *American Space*. New York: W.W. Norton and Co., Inc., 1972.
- Jacobs, Jane. *Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House, 1961.
- Laurie, Michael. *An Introduction to Landscape Architecture*. New York: Elsevier Publishing Company, 1975.
- McHarg, Ian. *Design With Nature*. New York: The Natural History Press, 1969.
- Mikellides, Byron, ed. *Architecture for People*. New York: Holt, Rinehart and Winston, 1980.
- Newton, Norman T. *Design On The Land*. Cambridge, Massachusetts: Belknap Press of the Harvard University Press, 1971.
- Rudofsky, Bernard. *Streets for People*. New York: Doubleday, 1969.
- Spirn, Anne W. *The Granite Garden: Urban Nature and Human Design*. New York: Basic Books, 1984.
- Spreiregen, Paul. *Urban Design: The Architecture of Towns and Cities*. New York: McGraw-Hill Co., 1965.
- Whyte, William H. *The Last Landscape*. Garden City, New York: Doubleday, 1968.

## 译后记

早在 1991 年建设部颁布的《城市规划编制办法》中就明确指出：“在编制城市规划的各个阶段，都应当运用城市设计的方法，综合考虑自然环境、人文因素和居民生产、生活的需要，对城市空间环境作出统一规划，提高城市的环境质量、生活质量和城市景观的艺术水平。”此项要求一直指导和鞭策着我们的城市规划工作。问题是，“什么是城市设计的方法？”以及“如何运用城市设计的方法呢？”

《寻找失落空间》就像一本教科书一样，给予上述问题以明确的答案。最为可贵的是，作者通过多年的钻研和实践，不但介绍了城市设计的理论和方法，更在总结历史经验教训的基础上告诫读者：不同方法的正确使用才是成功的城市设计的前提。

几年前，中国建筑工业出版社有意向中国读者介绍此书并征求我的意见，我当时异常兴奋，竟自告奋勇地揽下此项任务。漫长的翻译工作，使我备感自己才疏学浅，外加事务缠身，几乎有些难以胜任，好在经过我们团队的共同努力、出版社的一再督促和我家人的全力支持，译文终于成稿。至此，对他们的帮助和支持我深表谢意。在我国高速城镇化的今天，我们希望此书的出版能给广大城市建设的参与者以参考和借鉴，也希望不至因我们翻译工作的疏忽而掩盖了原著的光辉。

朱子瑜

2007 年 8 月 30 日

附：团队成员对译稿的贡献

翻译：

前言、谢辞：鹿勤

第一章：鹿勤

第二章：鹿勤、陈燕秋

第三、四章：张播

第五章：朱子瑜

第六章：曹焕婷

图例及其他：张播、陈燕秋、赵瑾

文字整理：陈燕秋

审校：朱子瑜、鹿勤



[General Information]

书名=寻找失落空间 城市设计的理论

作者=(美) 罗杰·特兰西克著

页码=242

ISBN=242

SS号=11953290

dxNumber=000004905397

出版时间=2008

出版社=该引擎未能查询到

定价：50.00

试读地址=<http://book.szdnnet.org.cn/bookDetail.jsp?dxNumber=000004905397&d=2AB38E20E3715A29814F742611C01182&fenlei=18201503&sw=%D1%B0%D5%D2%CA%A7%C2%E4%B5%C4%BF%D5%BC%E4%3A%B3%C7%CA%D0%C9%E8%BC%6%B5%C4%0%ED%C2%DB>

全文地址=<http://img8.5read.com/image/ss2jpg.dl?did=b27&pid=C63952745A68719BA25D80A9C643D7776496570CBFE53E22FD7840EA084E0B031D9A2AAF4DB5C70C98087DFA2CDB8022F096DD354291E5C870ACA1187526B67AA256E727E917008A513E549D90975BF15BDE256DB86484BDE1C65C9D9DB94A2B20212389EB67BD71B8602EB0430CCDABEA59&jid=/>

封面  
书名  
版权  
前言

第一章 什么是失落空间

当前城市设计的问题

失落空间的定义

起因

失落空间的再设计

第二章 20世纪空间的发展

功能主义

功能主义的格网

评论

空间表现

第三章 城市空间的历史典范

硬质空间

柔质空间

第四章 城市空间设计的三种理论

图-底理论

连接理论

场所理论

第五章 实例研究

导言

实例研究之一：马萨诸塞州波士顿

实例研究之二：华盛顿特区

实例研究之三：瑞典哥德堡

实例研究之四：英格兰纽卡斯尔的拜克社区

第六章 趋于整合的城市设计方法

设计原理

设计者的角色

设计过程

迈向2000年

注释

参考文献

译后记