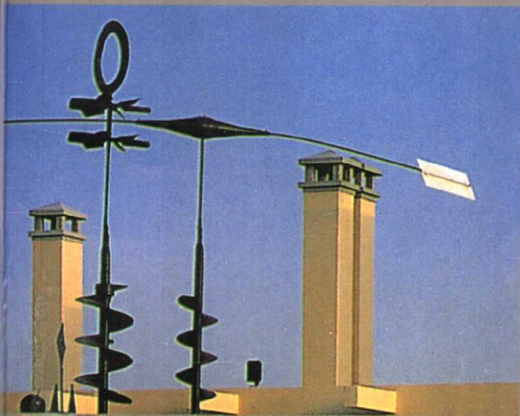


世界新建筑口袋丛书

[英] 埃里克·普罗泰斯托 著

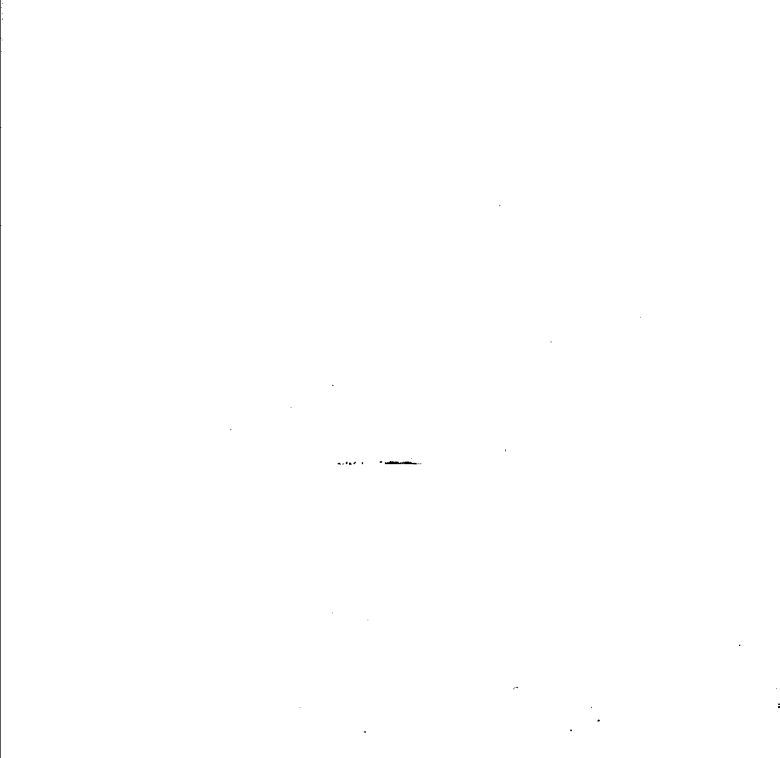
汪 原 吴玉坚 译 张 甘 周 卫 校

# 雅 典



世界新建筑口袋丛书

# 雅典



世界新建筑口袋丛书

# 雅 典

[英] 埃里克·普罗泰斯托 著

汪 原 吴玉坚 译

张 甘 周 卫 校

中国建筑工业出版社

著作权合同登记图字：01-2000-2361号

## 图书在版编目(CIP)数据

雅典 / (英)普罗泰斯托著; 汪原, 吴玉坚译. —北京: 中国建筑工业出版社, 2001.4  
(世界新建筑口袋丛书)  
ISBN 7-112-04388-3

I. 雅… II. ①普… ②汪… ③吴… III. 建筑艺术—雅典 IV. TU-865.45

中国版本图书馆CIP数据核字(2001)第04092号

Copyright © 1998 Könemann, Published in English by Ellipsis London Limited

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced in any form without written permission from the publisher.

本套图书由英国 Ellipsis 出版社授权我社翻译、出版、发行中文版

责任编辑: 张惠珍 程素荣

版式设计: 黄居正 姜敬丽 伊诺丽杰设计室

世界新建筑口袋丛书

## 雅典

[英]埃里克·普罗泰斯托 著

汪原 吴玉坚 译

张甘 周卫 校

中国建筑工业出版社出版、发行(北京西郊百万庄)

新华书店经销

伊诺丽杰设计室制版

北京彩桥印刷厂印刷

开本: 889mm × 1194mm 1/80 印张: 3.35

2001年8月第一版 2001年8月第一次印刷

定价: 16.00元

ISBN 7-112-04388-3

TU · 3902 (9850)

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)



埃里克·普罗泰斯托 1998

# 目 录

|                        |     |
|------------------------|-----|
| 绪论                     | 6   |
| 致谢                     | 13  |
| 本书使用说明                 | 14  |
| 瓦西利西斯·索菲娅, 科洛纳基, 阿卡代米亚 | 17  |
| 从左格拉夫到帕莱奥·法莱罗          | 53  |
| 从福基诺斯·尼格里到安帕罗基皮        | 79  |
| 埃克萨尔海到艾加莱奥             | 97  |
| 埃斯普瑞皮戈斯(Aspropyrgos)   | 129 |
| 比埃雷夫斯                  | 133 |
| 戈拉法达, 武利加莫尼            | 141 |
| 萨罗里代, 苏尼奥, 马可波罗        | 155 |
| 菲洛塞, P·皮萨齐科            | 167 |
| 哈尔瑞, 帕尼措索, 马鲁斯         | 181 |
| 尼欧·伊拉克利奥, 派夫克          | 203 |
| 从马拉松到埃卡利               | 211 |
| 新彭代利                   | 235 |
| 基菲夏, 凯法拉瑞, 波利特亚        | 243 |
| 埃维亚                    | 255 |

本书是首次专门介绍雅典/阿蒂卡地区建筑的指南手册。开始着手写作时,我觉得仅有几种写作方式可供选择:其一是收录经过严格筛选的以及只包括我自己所喜欢的作品。这种方式虽大胆却不切实际,而且根本不能作为雅典建筑的代表。其二是收录那些大家公认的优秀建筑,以这种方式写作似乎太容易,而且不仅不能给读者介绍更多有关雅典的东西,还可能导致另一个极端。我所采用的写作方式或对这一百多个建筑的挑选原则是:撇开个人的喜好,选择那些无论好坏、对希腊建筑产生过影响和反映了其发展的建筑——实际上体现了城市的真实面貌。这将意味着在有些选例中仅仅收录了某位著名建筑师的一个作品,而对一些默默无闻的建筑师的作品却收录了两至三个。

这篇绪论并不想对希腊建筑作一个历史性的总结,而是试图简要地向读者介绍影响希腊建筑发展并使其成为现今状况的一些主要因素。

该书本身涵盖了公共建筑、居住建筑、工业建筑和商业建筑有代表性的实例,其中有著名建筑师的手笔,也有许多年轻希望之星的作品——体现了雅典建筑继帕提农神庙之后的又一繁荣期。书中最早的作品年代为20世纪50年代——当时希腊正处于二战和1947年至1949年内战后百废待兴的时期。

这两次战争共摧毁了400000幢希腊的建筑。在右翼政府的领导下,遍及全国的大规模道路建设最先标志了始于1952年的希腊经济繁荣和快速发

展阶段。从1950年至1960年之间，由于大量的农民放弃家园而涌向城市，希腊的人口结构发生了很大的变化。这种移民浪潮，特别在雅典，进一步加剧了城市住房的短缺。但是政府(预先占有了许多在内战中破坏最严重的地区和50年代由于强烈地震而遭完全破坏的岛屿地区)却将住房问题转交到个体商家手中，并逐渐发展了被称之为 antiparohi 的部分易货体系，即在已建成的项目中，政府只作少量投资或不另外追加投资，而仅用土地向开发商换取经双方协定的一定数目的住宅。

仅有对住房的需求不可能发展和形成充满活力和适应性、且具有一定规模的部分易货体系的建筑生产线。由于缺乏经济流动性和住房建设的资金，迫使政府和私营开发商携手联合。结果，这种体系不仅被应用于住房建设，而且还被应用于一些办公建筑和厂房、甚至度假胜地的建设上。许多建筑公司和建造商提供劳动力以换取住宅，由于资产规模和建筑法规的限制以及承包商希望获取最大的利润，从而导致了建筑质量的低下。

部分易货体系，鼓励住宅公寓的标准化(这也是导致雅典建筑现状的重要原因)，鼓励就地取材和使用简单的、易于被非技术工人所掌握的施工方式。混凝土显然最适合这种建造方式。实际上，它能满足任何一种建筑的需求。但人们并不关心混凝土结构施工的质量，因为混凝土表面必然要覆盖某种涂料或饰面，而只有当素混凝土和柱廊式外观成为时尚时，才出现了新的和先进的技术。

部分易货体系的成功使建筑工业迅速发展并一直持续到 60 年代中期。住宅公寓如雨后春笋，迅速遍及雅典：例如在 1960 年共建了 520 幢公寓楼，而 1950 年却只有 68 幢。这种高速的发展不可避免地使许多 19 世纪重要的新古典建筑遭到破坏——当人们为了掩饰这一巨大损失而将许多新古典建筑上的一些构件和材料应用于新建筑上时情况变得更糟。人们也曾试图保留和复原一些新古典建筑，但绝大多数都为业主的个人行为，而且收效甚微。

尽管住宅质量低劣，但位于市中心的住宅公寓却成为那些买不起一套公寓楼或仍居住在贫民区破旧的两三层建筑中以及农村居民心目中向往的地方。一有机会，这些人就将自己住宅立面弄得七零八碎或者看上去像是市中心住宅公寓更小的翻版。只要采用窗过梁上的彩色线条、标准化的阳台栏杆以及由金属材料构成的入口等特征要素即可获得这些人所向往的效果。

就在这种极为混乱的局面中，出现了一类新型的顾客。这些人是战争的幸存者，他们不仅希望建筑要具有安全性的保障，而且应采用人们所熟悉的风格和过去的设计理念。与此同时，建筑师也回到传统中去寻找希腊建筑的特色。但不知是什么原因，类似对称和被公认为是“希腊式”(Greek)的一些简练的古典要素逐渐在雅典的住宅公寓中消失，取而代之的是一种混凝土盒子(直到 1951 年，随着尼科斯·瓦尔萨马奇斯设计的位于 Semitelou 大街的住宅公寓的出现，这种方盒子形式才被更新)。

战后，在雅典兴建的第一幢大尺度的建筑是雅典希尔顿大酒店(建于

1958年至1963年,参见第24页),随后它不仅成为了雅典市外国投资的象征,而且被作为纪念性建筑的形态原型。希尔顿酒店的建筑师们曾面临两难的选择,即应该使用什么样的建筑语言——美国的抑或希腊的?最终他们广泛采用了“国际式”设计手法:底层布置一系列公共空间,上部各层构成高耸的建筑主体,并布置有一系列私有空间;临街的主体立面无开窗(这在当时是无法想像的),不过在立面上采用的希腊Pentelikon大理石和一系列的门廊(两者均参考了帕提农神庙)以及大面积栽种的橄榄树仍让人觉得具有希腊风格。极为巧合的是大约建于同一时期的美国大使馆(参见第18页)也采用了类似的形式手法——这种形式手法从此便被当作希腊建筑的一种表达形式。人们没有意识到的是在同一时期内,许多的美国建筑都具有同样的布局手法和特点:密斯、斯东、约翰逊和其他一些建筑师都以具有了希腊特色而将自己的建筑强加给了雅典。

希腊建筑似乎难以避免地最终沿用西方建筑的发展模式。经济的增长、工业化的推广、大量的学生拥入建筑院校,建筑师社会职能的增强、国际和国内各种建筑杂志的发行以及许多建筑师到国外学习,所有这一切都为“新建筑”的出现提供了可能性。在20世纪60年代,粗野主义、包豪斯、勒·柯布西耶和密斯的影响非常明显,尤其表现在一系列的建筑设计竞赛中。

战后,希腊建筑的主要代表人物是阿里斯·康斯坦丁尼兹(于1955年至1957年出任OEK的主席)他试图将社会主义的思想应用于住宅建设中:他认

为一栋住宅不仅应该体现个人对材料情感和心里需求,而且应该增加更多的内容,从而使住宅、街道、花园、丘陵、山脉、海洋构成一个整体。阿里斯·康斯坦丁尼迪斯通过根据一种格网决定各住宅室内外形式的外露的混凝土结构和各墙体的固有色彩去表达其思想。色彩的应用对阿里斯·康斯坦丁尼迪斯来说是至关重要的问题,以至于当OEK坚持色彩单一的白色建筑时,他竟离开OEK转而为旅游者委员会(伊格尔远洋运输公司)工作。他觉得传统的希腊建筑是多色彩的,而且应该继续保持下去。转到旅游者委员会后,阿里斯·康斯坦丁尼迪斯继续着其将一些现代主义的基本原则希腊化的努力。

还有像尼科斯·瓦尔萨马奇斯、塔基斯·塞内托斯这些年轻的建筑师,他们敢于彻底抛开希腊特色这个问题,将希腊建筑从历史的束缚中解放出来。瓦尔萨马奇斯虽锐意创新,但决不设计会引起公众争论的建筑。他以一种大胆的方式对待密斯和纽特拉的类型学。他的建筑不仅有助于希腊建筑的更新,而且将希腊建筑置于一种国际的文脉中。塞内托斯则是一位极具天才的建筑师,他拒绝改编和折衷,而是不断向希腊建筑的理论和技术规范发起挑战,最终他为此冒了巨大的风险。但他的作品向世人证明了如果当时条件许可,他将取得更大的成就。

与这更年轻的一代建筑师同时成长的还有迪米特里斯·皮科欧尼斯。他的作品包括雅典卫城道路铺设工程和Loubardiari的总体规划(1951年至1957年),皮科欧尼斯的方法是在尽可能不破坏景观的前提下将景观与其设

计融为一体。就像该设计原来就生长在那里，是自然的一部分，而未经人工雕琢。其作品就对景观的尊重而言可与日本的相提并论。

随后不久，人们做了多种尝试去记述和研究所有这些建筑的新趋向。与泛—古希腊(pan-Hellenic)建筑的各种传统一样，出现了各种建筑杂志：如希腊建筑、ZYGOS和SADAS(尽管这些杂志都回避真正的批评)。

现今，游览雅典而让人们去参观其现代建筑，尤其对那些满脑子都是雅典卫城的外国游客来说是一件颇令人失望的事情，对于游客来说，希腊有许多东西不会辜负人们的期望。雅典一直发展得非常缓慢和平稳，然而，不时地会出现一些大胆而尺度较小的建筑物。如果你心高气爽，那么当你穿行于雅典市时会令你耳目一新(尽管有点杂乱)，由于缺乏技术和经济的后盾，这些建筑一眼看上去并不壮观和美丽，所以要特别注意其细部。在雅典没有令人印象深刻的高技派的摩天大楼，没有宽广清洁的林荫大道，甚至缺乏良好的基础设施——只要长时间下雨，城市就会发大水。

建筑师当中也普遍存在着某种困惑和迷惘。其中一些建筑师仍在探寻所谓的希腊风格，而另一些则忠实地遵循、甚至模仿各种国际式建筑风格。经济的衰退以及与设计和建造业有关联的一系列腐败现象更加剧了这种困惑和迷惘，很不幸的是，最终在雅典所建造的建筑无法真实地代表希腊建筑界所发生的事情。但只要你翻阅一些极有价值的建筑杂志，如TEFCHO或看一看各种竞赛所入围的希腊建筑师，你就能知道希腊并不乏天才的建筑师，而对

未实施的竞赛入选方案的介绍,对于显示更年轻的一代建筑师的能力来说或许是一种更合适的方式。

首先我要感谢那些非常慷慨地为本书提供各种照片、图纸以及其他素材的建筑师。感谢奥雷斯蒂斯·杜马尼斯、卡利奥皮·康托泽格洛和约格奥斯·西梅奥法瑞底斯的悉心指导；感谢汤姆·罗维尔给了我写作本书的机会；感谢克里斯托弗·大卫的热情和慷慨；感谢与我同甘共苦的克里斯蒂娜·姆旺伽，感谢她给予我的友谊、鼓励和宝贵的建议；感谢帕帕萨瓦斯全家对我始终给予的支持；我尤其要感谢的是我的母亲，她不仅给了我无私的母爱，也是我最好的朋友。我在写作序言时参考了由梅力萨出版、迪米特里斯·菲力普皮蒂斯的《现代希腊建筑》以及由地中海研究基金会出版的《希腊住宅——生产关系的一种危机》，在此一并致谢。

该书分解为16个地理区域，它们构成雅典阿蒂卡(大雅典)和包括优比亚岛在内的沿海地区。除了沿海地区和优比亚岛以外，其他地区均能徒步抵达。在每一个作品的介绍之后都列有该作品的地址，由于保密的原因，我省略了某些街道的号码。书中还列出了离该建筑最近的公共汽车站、电车站、建筑造价(希腊货币：drachmas 德拉克马)和竣工年代。

在雅典，公共汽车和电车服务非常便宜，某一固定的票价即能将你带至城市的任一地方(不过现在车上十分拥挤，要找一个立脚之处非常困难，更不用说有座位)，公共汽车站附近的一些特殊售票站和售票亭出售公汽和电车联票。你上车后需将车票插入橙色的自动机器，并将票一直保存到你的行程结束以便便衣验票员查验。公共汽车的车号可能会有变化，所以在上车之前一定要仔细查看车次。由于雅典的地铁工程在施工阶段发现了一些古迹而耽误了工期，但地铁有望在本世纪末完工。如果天气不太炎热，那么漫步于雅典市区的那种体验会令你终生难忘，特别是在普拉卡地区附近，在那里你能一睹雅典卫城的壮丽景色。

你如果不愿意挤公车，可搭乘出租车。雅典的出租车也非常便宜。如果不塞车，那么在白天的车费通常在500德拉克马左右。午夜后或银行休息日车费则为平时的两倍。人们喜欢同租一辆出租车，因此要事先做好准备(超过四人搭乘一辆出租车是违法的，所以人不要太多)。出租车通常在街上招停，你必须站在道路的右侧、招停开往方向与目的地相同的出租车。开车后，需大声告诉司机你要去的地方——这听起来似乎很复杂，实际上非常简单。你也可以预定出租车，但需另外付一点费用。

如果你懂希腊语，那么向你推荐 Kapranidis/ELPA 地图或者 Michelin 地图。

