



“十二五”国家重点图书出版规划项目
湖北省学术著作出版专项资金资助项目
世界城镇化建设理论与技术译丛
丛书主编 彭一刚 郑时龄

Infrastructural Urbanism

Thomas Hauck, Regine Keller, Volker Kleinekort

基础设施城市化

[德] 托马斯·豪克 [德] 雷吉娜·凯勒 [德] 沃尔克·克莱因科特 编
朱蓉 徐怡丽 陈宇 译



华中科技大学出版社

<http://www.hustp.com>



“十二五”国家重点图书出版规划项目
湖北省哲学社会科学出版专项基金资助项目
世界城镇化理论译丛
丛书主编 袁一凯 周利军

Infrastructural Urbanism

Thomas Hauck, Regine Keller, Volker Kleinekort

基础设施城市化

[德] 托马斯·豪克 [德] 雷吉娜·凯勒 [德] 沃尔克·克莱因科特 编
朱蓉 徐怡丽 陈宇 译



华中科技大学出版社

<http://www.hustp.com>

中国·武汉

图书在版编目 (CIP) 数据

基础设施城市化 / [德]豪克, [德]凯勒, [德]克莱因科特 编; 朱蓉, 徐怡丽, 陈宇 译.

—武汉: 华中科技大学出版社, 2016.6

(世界城镇化建设理论与技术译丛)

ISBN 978-7-5680-1340-6

I. ①基… II. ①豪… ②凯… ③克… ④朱… ⑤徐… ⑥陈… III. ①基础设施—城市规划—研究

IV. ①TU984

中国版本图书馆CIP数据核字 (2015) 第263344号

Copyright©2011DOM publishers, www.dom-publishers.com

简体中文版由德国DOM出版公司授权华中科技大学出版社有限责任公司在中华人民共和国境内出版、发行。

湖北省版权局著作权合同登记 图字: 17-2015-367号

世界城镇化建设理论与技术译丛

基础设施城市化

[德]托马斯·豪克 [德]雷吉娜·凯勒 [德]沃尔克·克莱因科特 编
朱蓉 徐怡丽 陈宇 译

JICHU SHESHI CHENGSHIHUA

出版发行: 华中科技大学出版社 (中国·武汉)

地 址: 武汉市珞喻路1037号 (邮编: 430074)

出 版 人: 阮海洪

丛书策划: 姜新祺

丛书统筹: 刘锦东

责任编辑: 王 娜

责任校对: 贺 晴

美术编辑: 赵 娜

责任监印: 张贵君

印 刷: 深圳当纳利印刷有限公司

开 本: 787 mm×996 mm 1/16

印 张: 17.25

字 数: 376千字

版 次: 2016年6月第1版 第1次印刷

定 价: 198.00元



投稿邮箱: wangn@hustp.com

本书若有印装质量问题, 请向出版社营销中心调换

全国免费服务热线: 400-6679-118 竭诚为您服务

版权所有 侵权必究

《世界城镇化建设理论与技术译丛》编委会

主 编：彭一刚 郑时龄

编 委：段 进 华 晨 黄亚平 李保峰

李振宇 刘克成 毛其智 宋 昆

孙一民 张京祥 张 明 赵万民

（以姓氏拼音为序）

序 | Preface

雷吉娜·凯勒 (Regine Keller)

建筑是城市塑造过程中的一个关键要素，不仅这个观点已经毋庸置疑，多数人还认为景观也能创造与塑造城市。那么，基础设施能否促成高品质城市空间的产生呢？

在研究的初始阶段，我们始终都在问自己一个关键性的问题：基础设施能否产生具有某种空间特质的独特空间，或者说是否可以把某些类型的城市基础设施作为城市景观空间类型中的一种来进行设计，从而使某些类型的基础设施构成一种空间类型呢？

在担任景观建筑与公共空间设计系主任期间，我曾指导“基础设施城市化” (Infrastructural Urbanism) 设计项目，当时曾希望能更进一步提出这类问题，设想把上述问题放在一个能够受到广泛关注的学术研讨会上进行讨论并征集论文，而非仅仅局限于面向学生的设计项目之中。正因为如此，本书的理念便是基于 2010 年 2 月在慕尼黑理工大学建筑系的城市设计、城市主义与景观研究所中召开的“基础设施城市化”国际研讨会，这次会议由我的两位助理教授，托马斯·豪克 (Thomas Hauck) 和沃尔克·克莱因科特 (Volker Kleinekort) 组织。我们根据与会国际作者的要求并参考其论文，将会议的暂定名称由德语 “Infrastruktururbanismus” 发展为英语 “Infrastructural Urbanism”，从而使我们的论述能得到更加广泛的理解。本书反映了在过去几年中我们通过一种“以设计为研究”的方法所获得的方方面面的研究成果，并在这本合集的引言中更为详细地进行了介绍，以便为进一步讨论基础设施城市化奠定基础。

我想借此机会来感谢本书中所有论文的作者，以及建筑师、艺术家和项目用户们所进行的努力工作与通力合作。没有他们，这本富有希望和启发性的著作将无法面世。

目 录 | Contents

引 言 | 基础设施城市化：提出“中介空间”（in-between）/ 001

托马斯·豪克（Thomas Hauck），沃尔克·克莱因科特（Volker Kleinckort）

第一章 基础设施作为空间类型

有线景观：电信基础设施和现代城市理论 / 012

卡洛塔·达罗（Carlotta Darò）

追溯环路景观：基础设施作为一种城市设计模式 / 024

马滕·范阿克（Maarten Van Acker）

从轮廓线到矢量场域——社会手段 / 038

拉胡尔·保罗（Rahul Paul）

基础设施的边缘空间和平凡景观的创造——视觉知识与设计 / 048

马泰奥·安布罗斯（Matteo D'Ambros），罗伯托·赞坎（Roberto Zancan）

墨西哥城的“Segundo Piso”观念（案例一）/ 066

克里斯托夫·格佩尔（Christof Göbel）

高速公路的阴影：苏黎世高架公路哈德桥（案例二）/ 074

夏洛特·马特勒·巴尔泰斯（Charlotte Malterre-Barthes）

伦敦韦斯特威的城市流动性研究（案例三）/ 088

苏珊·罗伯森（Susan Robertson）

第二章 日常性基础设施城市化

占据边缘和底层——“其他”城市公共空间 / 096

卡伦·弗兰克（Karen A. Franck）

“如是”：备受争议的城市空间的使用、价值及再利用 / 107

玛伦·哈纳克（Maren Harnack），马丁·科勒（Martin Kohler）

基础设施形式、间隙空间和非正式行为 / 117

埃德·沃尔（Ed Wall）

跨地区空间的创造 / 126

斯蒂芬妮·布莱梅（Stefanie Bremer），亨里克·桑德（Henrik Sander）

伯恩赛德和 DIY 滑板公园运动（案例一）/ 135

托马斯·豪克

I-5 廊柱公园（案例二）/ 137

常绿山地自行车联盟

约翰·罗洛夫（John Roloff）

密尔沃基袋状桥和城市购物广场（案例三）/ 142

多尔曼建筑师事务所（La Dallman Architects）

第三章 基础设施城市化与文脉

塑造紧密联系的城市——基础设施和现代城市设计 / 148

科迪莉亚·波琳娜（Cordelia Polinna）

寻求优质道路：比利时道路基础设施与公共空间简史 / 160

戴维·佩勒曼（David Peleman）

从运输到场所——交通基础设施的城市化：以瑞士为例 / 169

罗兰·祖格（Roland Züger）

用基础设施来塑造皇家码头 / 178

托拜厄斯·格温特（Tobias Goeverdt）

瑟卢森，社会基础设施（案例一）/ 190

BIG 建筑事务所

巴塞罗那环路项目（案例二）/ 192

马蒂内兹·拉佩尼亚-托里斯建筑师事务所（Martínez Lapeña – Torres Arquitectos）

拉韦特莱特与里波斯建筑师事务所（Ravetllat – Ribas arquitectes）

“生活在路上”（案例三）/ 196

SMAQ 事务所

第四章 基础设施景观

基础设施景观在城市形象中的作用 / 202

爱德华多·里科（Eduardo Rico）

景观基础设施：超越记忆和隐喻 / 214

乔治斯·费尔哈特（Georges Farhat）

贫民窟基础设施 / 227

克里斯汀·韦斯曼（Christian Werthmann）

扩展公共领域（案例一）/ 239

托马斯·豪克（Thomas Hauck），雷吉娜·凯勒（Regine Keller）

可变更性地形——公共空间与城市基础设施中的生态学运用（案例二）/ 251

苏珊娜·德瑞克（Susannah C. Drake）

作者简介 / 267

译后记 / 270

译者简介 / 270

引言 | 基础设施城市化：提出“中介空间”（in-between）

托马斯·豪克（Thomas Hauck），沃尔克·克莱因科特（Volker Kleinckort）

基础设施与城市发展间的相互依存一直都是城市规划中的重要话题之一。然而，在谈及城市设计时，基础设施却扮演着相对次要的角色。在这一点上，人们似乎一直都持有基础设施只能提供无形补充服务的观念（图 0-1）。虽然对于一些类型的基础设施而言，这确是事实，但在多数情况下，基础设施都是看得见、摸得着的，并成为城市发展的有效手段。这不仅是由于人们对现代高效的高容量基础设施的需求日益增长，而且传统的基础设施项目也在显著地改变城市肌理和地形及其周边的景观，如 19 世纪大都市中所建设的排水系统或火车站。

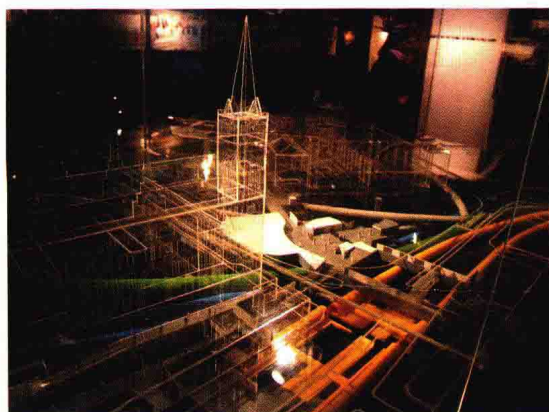


图 0-1 “看不见的基础设施”：伦敦国王十字车站（King's Cross Station）的地铁连接点模型
摄影：马克·迪尔（Mark Dear）

本书试图反映出基础设施与城市设计的关联性，同时还将基础设施城市化理解为传统的建筑都市主义（Architectural Urbanism）和新近流行的景观都市主义（Landscape Urbanism）的某种补充。

基础设施城市化能为我们带来什么？

基础设施城市化着眼于设计城市基础设施的结构性空间，正是这一结构性空间能够保证现代都市稳定的供应链和机动性。它研究的焦点是城市基础设施的空间质量，无论是作为速度各异运动空间，还是作为影响其周边环境的有形构筑物。城市基础设施从来都具有动态和静态的双重属性，它们不是毫无特色的，相反，它们是有影响力的、占支配地位的，甚至能够定义它们周边的环境。

基础设施城市化的发展阶段

自从君主专制时期的城市规划被资本主义的城镇化扩张取代以来，基础设施就在城市的发展中发挥着核心作用。工业化的社会大分工反映在家庭与工作的空间分离上。由于人们进入工厂而非在自己

的家中工作，生产设备从居住地分离了出来。在君主专制的城市，每个人都居住在其祖祖辈辈生活的地方；在工业化的城市，居住地和工作地点之间的交通得到了发展，工业生产带来了供机器运转与产品生产的能源与原材料的运输激增。人员与原材料运输的增长导致了城市动态规划理论（Dynamic Urban Planning）的诞生，而这一理论将“保证城市交通畅行无阻”视为首要目标¹。城市地区劳动力分工的前提条件是高效的运输技术（铁路、电线）及市政工程（城市燃气、运河网络、输水管道和能源供应）的发展。当面对日益发展的工业化大城市所产生的巨大社会与功能问题时，这些基础设施是当下在规划时的首选方法，即基础设施城市化求助于工程学来提供解决方案²。了解其在不同时期之间的区别对理解基础设施城市化今天的特征形式是很有帮助的，其特征形式基于以下几种类型：卫生、铁路相关、私家车相关、反应性和反射性。

首先，在乔治斯·尤金·豪斯曼（Georges-Eugène Haussmann）干预下的城市景观为主的巴黎增建项目中，便能够看到这种卫生基础设施城市化，或者说，在按照詹姆斯·霍布雷希特（James Hobrecht）在柏林所推行的豪斯曼式原则而形成的城市设计发展中也可以发现。当豪斯曼具有政治独裁的权力时，他可以在一个总体规划下实现基础设施城市化的卫生（涉及供水系统、管道、煤气、照明、街道交通流线）与形态（纪念性、轴线构造、协调性、城市绿化）目标³，而霍布雷希特则遵循自由的资本主义城市规划与设计原则。1862年的柏林发展规划（Berlin Development Plan）仅限于设计城市扩张的区域路网，而建筑红线内的土地利用则是私人事务。这些建筑红线阻碍了霍布雷希特实现他的设想：即按照伦敦中产阶级的郊区住房模式进行城市扩张，这种郊区住房模式包括绿地广场与带有花园和前院的联排房屋⁴。相反，“石头建成的柏林”由此诞生。它是一座由廉租房所组成的高密度城市，通过建筑资本集团操控的土地投机来进行城市扩张⁵。事实上，从很大程度上讲，无论是发展规划中规定的街道网络，还是广场的发展，如果有悖于建筑资本集团或私人铁路公司的利益，那么都会难以实现⁶。因此，公共规划便主要集中在城市服务项目上。渐渐地，为满足私营企业需求而建的基础设施，如由英国自来水厂公司（British Waterworks Company）所承建的柏林供水系统被划归市辖。城市扩张以1862年发展规划的极简主义框架为基础，它在市场的驱动下进行了十年之后，霍布雷希特

1 Richard Sennett, *Fleisch und Stein*, Frankfurt/Main 1997, 401ff.

2 参见 Hans Stimmann, *Stadttechnik*, in: *Exerzierfeld der Moderne: Industriekultur in Berlin im 19. Jahrhundert*, Jochen Böberg, Tilman Fichter, Eckhart Gillen (Ed.), Munich 1984, 170–179.

3 D. Goodman, C. Chant: *European Cities and Technology*, Routledge, 1999, 73ff.

4 Dieter Radicke, *Planung und Grundeigentum*, in: *Exerzierfeld der Moderne: Industriekultur in Berlin im 19. Jahrhundert*, Jochen Böberg, Tilman Fichter, Eckhart Gillen (Ed.), Munich 1984, 185.

5 这些公司对未开发的地块进行交易和投机（作者的描述性翻译）。

6 Dieter Radicke, *Planung und Grundeigentum*, in: *Exerzierfeld der Moderne: Industriekultur in Berlin im 19. Jahrhundert*, Jochen Böberg, Tilman Fichter, Eckhart Gillen (Ed.), Munich 1984, 183ff.

终于能够发展其服务于柏林共同利益的辐射型系统（Radialsystem）⁷ 运河管网⁸。接着，大规模基础设施工程随之出现：利希滕贝格（Lichtenberg）中央牲畜饲养场和屠宰场、消毒设施、具有铁路连接点的亚历山大广场（Alexanderplatz）及柏林城市铁路（图 0-2）。

随着铁路基础设施城市化的到来，出现了一种新的基础设施形式，它规模巨大，再也不能作为历史名城中的划定空间而被街道吸纳。铁路运输只能脱离于其他的交通，在其自身网络里进行发展。由于无法将铁路系统整合进已有道路系统，人们需要付出很大的努力来进行拆除工作，如伦敦中心区，通过拆除东、

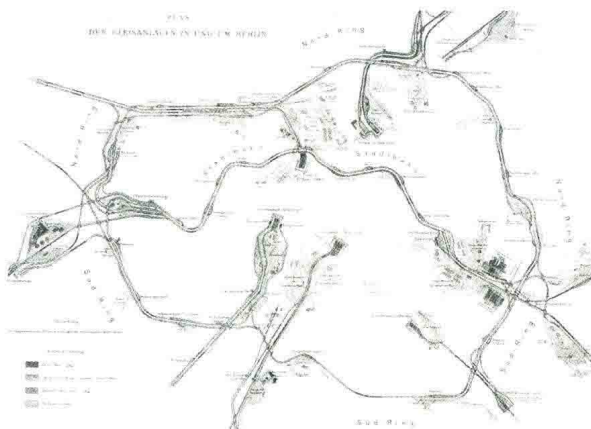


图 0-2 “城市铁路”：柏林铁路网，1896 年

来源：Berlin und seine Eisenbahnen, Berlin 1896, in: *Exerzierfeld der Moderne: Industriekultur in Berlin im 19. Jahrhundert*, J. Boberg, et al. (Ed.), Munich 1984

南部城市边缘的穷人区住房，铁路深入到内城，因为那里的地价比富裕的伦敦西区更低，公众反对声更少⁹。正如许多欧洲城市一样，伦敦政府阻止了铁路向城市中心无情发展¹⁰，导致城市中心边缘区不断产生环形结构的终点站，以及在市中心区发展出繁忙的道路交通。这对人们在火车站之间进行换乘及把货物运送到市中心十分必要，使交通网络间的缺口可以通过能更好地适应高密度城市中心条件的铁路基础设施（高架铁路或地铁）加以填充，如伦敦地铁或柏林的城市铁路。铁路网及电车和公共汽车等其他大规模客运交通方式的不断聚集使得往返于住处和远距离地区成为可能。这便产生受花园城市（Garden City）理念所启发的中产阶级郊区，例如伦敦的贝德福德公园（Bedford Park）；或是 40 年后在柏林建造的花园城市——弗洛诺（Frohnau），它们都有自己位于公共交通站点的郊区中心，因此构成了一个铁路郊区¹¹。

城市扩张与基于私车的基础设施城市化历史是随着引入大众交通方式、汽车、电话线¹²和电力传

7 水运污水处理系统将废水输送至柏林城外的污水处理厂，用作肥料。

8 Lorenz Jellinghaus, *Zwischen Daseinsvorsorge und Infrastruktur*, Frankfurt/Main, 2006, 112 ff.

9 Harald Bodenschatz (Ed.), *Renaissance der Mitte*, Berlin 2005, 31–33.

10 在伦敦，皇家委员会（Royal Commission）阻止了都市铁路计划，参考同上，32 页，在柏林，税务机构在海关税城门前阻止了铁路建造。

11 Colin Divall, Winstan Bond, *Suburbanising the masses: public transport and urban development in historical perspective*, Ashgate 2003, 25 ff. and Alan A. Jackson, *The London Railway Suburb 1850 – 1914*; in: A. K. B. Evans, John Gough (Ed.), *The Impact of the Railway on Society in Britain*, Ashgate 2003, 169 ff.

12 参见本报中卡洛塔·达罗所写的《有线景观》。



图 0-3 巴黎戴高乐机场（Charles de Gaulle airport）的“车道分离”

摄影：沃尔克·克莱因科特

输网络而开始的。为了方便汽车交通，汽车车道从其他的道路空间中分离出来，而汽车专用的车道也随之发展起来（图 0-3）。供私人机动车使用的新网络的建立，使得城市的发展能够扩展到偏远地区和整个区域。除了建造铁路之外，这些新的网络及其分层而灵活的结构（从松散的德国高速公路网到细密交织的居住区街道网络）以前所未有的方式建构城市的肌理，终于引发了依赖于其他移动模式的区域“岛屿化”。许多以汽车为基础的城市概念，例如赖特的广亩城市¹³、勒·柯布西耶的垂直花园城市¹⁴，或者德国城市景观¹⁵等，都在尝试着将大型园林中绵延的景观公园大道转换成高效能的汽车专用车道。但是，这种转化并没有发展成为通过高速公路直接进入优美景区的地区或国家景观公园¹⁶。更确切地说，它追求的城市设计试图通过新景观道路的方法，将以前的城市也改变为一种景观。

被汽车显著影响的人类感知保持了 18 世纪发展起来的景观视角，而且将依赖于技术进步继续这样保持下去。这就是为什么现代城市景观中提供的服务几乎都是专门从驾驶员的角度来进行规划的。以景观车道（这些车道使人们可以看到景观，同时又会产生一种将城市转换为城市景观为目的的景色体验）

13 Frank Lloyd Wright, *The Living City*, Horizon Press 1958, 123–127.

14 参见 Le Corbusier, *Grundfragen des Städtebaues*, Stuttgart 1945, 60–70.

15 Hans Scharoun, *Tätigkeitsbericht des Stadtrates für Bau- und Wohnungswesen des Magistrats von Groß-Berlin von Mai – Dezember 1945*. In: Peter Pfankuch (Ed.), *Hans Scharoun: Bauten, Entwürfe, Texte*, Schriftenreihe der Akademie der Künste, Volume 10, Berlin 1974 and Hans Bernhard Reichow, *Organische Stadtbaukunst*, Braunschweig 1948.

16 例如：乔治·华盛顿纪念公园大道（George Washington Memorial Parkway）。

为形式、基于私家车运输基础设施的反城市观点¹⁷是一种强烈影响着城市设计与当代发展的理念（图 0-4）。在国际现代建筑协会第四次大会上形成了《雅典宪章》之后，城市规划已经进入了“功能城市”时代。据此，城市规划的先锋派致力于分离“城市设计的四个主要功能”（生活、工作、空闲时的休闲及运动¹⁸），同时也在试图将这些功能与地理景观相融合。这四个主要功能被认为是“由气候、地形、风俗这些因素所支撑”¹⁹的“自主实体”，它们被分别置于理想化的“地理景观”中。随着分离观念在规划和政治领域的广泛实行，尤其是通过美国建造业的游说²⁰，功能“运输”²¹作为一种行业规划事物开始具有自己的生命并产生空间²²。

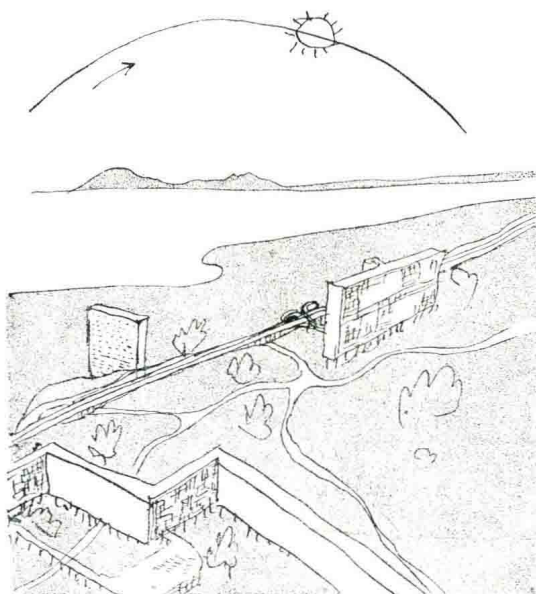


图 0-4 “将城市转化为景观”

来源：Le Corbusier, *Grundfragen des Städtebaues*, Stuttgart 1945

是时候反思基础设施城市化了吗？

目前关于基础设施的讨论已经产生了一种反思性的基础设施城市化形态。这个概念在本书的多篇文章中都有所强调。本书分四个部分讨论了基础设施城市化，并辅以一些建筑项目加以说明。反思性基础设施城市化的方法基于以下假设。

间隙空间再利用

混合的城市状态是以基础设施为背景出现的，尤其会出现在基础设施的各项功能产生冲突的地方。

17 例如：罗伯特·摩斯（Robert Moses）设计建造的纽约公园大道以及由第三帝国（the Third Reich）建造的德国高速公路。

18 Le Corbusier, *An die Studenten/Die "Charte d'Athènes"*, Munich 1962, 118 f.

19 同上，119。

20 参见 Owen D. Gutfreund, *Twentieth-century sprawl: highways and the reshaping of the American landscape*, Oxford University Press, 2004.

21 包括其他的技术性基础设施。

22 在德国，这种向专门技术规划方面的转变（特别在高速公路建设方面），被理解为超过先锋派或国际社会主义者的城市规划和文化景观意识形态。更多内容可参见本书中布莱梅与桑德所写的文章。

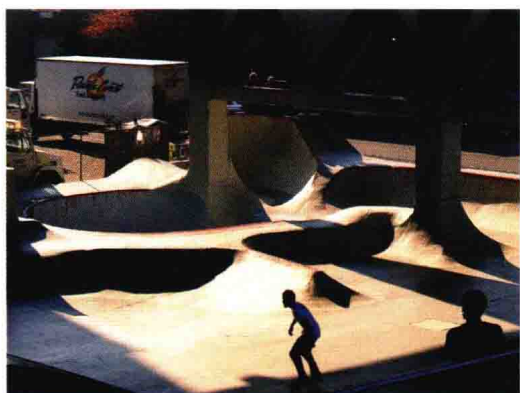


图 0-5 “再利用的空间”：伯恩赛德滑雪公园（Burnside Skatepark）

摄影：萨姆·毕比（Sam Beebe）/俄勒冈滑雪公园（SkateOregon）



图 0-6 “基础体”阿纳姆中心（Arnhem Central），UN 工作室
来源：UN 工作室

在城市高速公路或铁路等高性能基础设施不能从其他用途中水平分离的地方，便会产生这些混合区域。实际上，混合空间多见于高性能基础设施的边缘，在这些地方，慢速网络会置于现有基础设施的上、下方或旁边。这些区域尤其能够推动产生反思性基础设施城市化的概念，我们已经从空间运用中学到了经验。一些被归类为无用或有害的空间曾被人们放弃不用，但是随着时间的推移会得到重新改造而具有日常用途。然而，这些再利用的空间不仅是由于缺少更好的场所而被采用的临时性措施，在这些曾被废弃的空间中，使用者还可以发现它们所具有的美学和功能潜力并根据自身目的进一步将其活化。这些空间对于使用者来说之所以具有吸引力，是因为他们确定了这些空间具有适用的功能²³（图 0-5）。

新型城市节点

城市的多层覆盖增强了枢纽中心的重要性，这些枢纽中心现在用来确保多网络间的通路。因此，它们便具有一种关键的中心功能。人们通常认为枢纽中心是混合节点，因为它们的交换功能与购物、教育、娱乐、服务等其他中心功能相混合。从集体交通系统中应运而生的新城市中心、停车换车系统的建立及不同网络的连接，被发展成为混合的多层次节点，并被冠以“基础体”（infrabodies）²⁴的标签（图 0-6）。通过连接公共交通、私车交通及步行区域，这些城市节点用来改变系统和交通速度，并促进了新的中心功能产生。

23 参见 Karen Frank, *Loose Space – Possibility and Diversity in Urban Life*, New York, 2007.

24 参见 *Infrabodies*, A study by Monolab (Rotterdam). An independent study into the programming of urban vacuums, empty zones along heavy infrastructures.



图 0-7 “基础设施景观” 格拉西
亚大道
来源：Ravetllat-Ribas 事务所

基础设施景观

基础设施景观的概念在更大范畴上用来应对高性能基础设施周边地区的问题，这些空间必须被赋予新的功能。为了达到这一目标，就必须通过慢网络来进入这些空间。基础设施景观是一种模糊景观，囊括了驾驶员的电影式视景，并提供了方向和多样性。同时，基础设施景观将环境设计为有用景观，而不管所产生的噪声和空间障碍的影响。这样的理念不会隐藏或掩饰基础设施，而是试图承担景观建设或城市规划所具有的责任。基础设施景观通过考虑基础设施对周边环境、外观及功能效果的影响，并依据特定场所的特点设计新景观来进行运作（图 0-7）。

姗姗来迟的城市化讨论

建筑城市化被理解为建筑体与开放空间的城市规划，它包括图底关系的城市规划。但是，它无法独立解决当今城市发展的复杂性²⁵。北美城市发展的经验证明，城市建设应包含景观城市化，实例证明城市扩张和低密度区域城市的问题只能通过专为城市设计而发展的景观设计方式来加以解决。然而，用于配合基础设施空间设计的全面而成熟的理念与方式仍然缺失。

基础设施城市化：提出中介空间

就基础设施城市化的讨论提出一个问题，即是否“基础设施会产生具有特殊特征的特定空间，来使某些类型的基础设施构成一种空间分类”，进一步的考虑在于“基础设施空间与城市和景观传统空间类别的关系”。这些研究问题为本书四个部分的讨论设置了以下路径。

第一部分以“基础设施作为空间类型”为题进行探讨，同时，通过分析大量的历史和当代基础设施项目，试图在城市和景观更经典的认识（将它们理解为其自身的空间类型——被解读为特定的、内在事物的空间）之中，引入基础设施城市化的理念。

第二部分以“日常性基础设施城市化”为题，例如，高速公路、铁轨和高架公路两边的间隙空间，它们为各种占用和使用目的提供了大量的可能性，并且所采用的方式有可能蕴含新的空间²⁶。第二部分以“日常性”为核心，涉及不同的空间方法，也讨论了各种不同的话题，通过只有基础设施才能产生的视觉感知来识别空间，包括在违章住宅和基础设施设置过程中所产生的日常性场所。

现代主义模型将基础设施和其环境的关系概念化，这一方面将住宅等城市功能分离开来，而另一方面，又将它们置于一种理想化的田园景观中，比如，罗伯特·摩斯设计的连接纽约与其海滨的公园大道，或者在所谓德国“文化景观”中设置的德国高速公路。因此，第三部分将以“基础设施城市化与文脉”为题，关注如何将基础设施设置入其周边环境，同时在此基础上发展基础设施和建筑的不同理论及策略。

本书的第四部分将着重讲述“基础设施景观”。这些论文和项目的内容广泛，囊括了沿基础设施建造的住宅到与基础设施和生态系统相关联的景观，其中一些景观已经逐渐发展为基础设施本身的一个组成部分。

25 参见 James Corner, Terra Fluxus, 2006, in: The Landscape Urbanism Reader, ed. Charles Waldheim, 21-33. New York: Princeton Architectural Press.

26 参见米歇尔·福柯 (Michel Foucaults) 的“异托邦” (Heterotopia) 理念。

希望《基础设施城市化》一书可以为后续深入讨论奠定广泛的基础，在此后的几年中发挥重要的借鉴作用。在人们对城市设计领域的理解更为广泛和深刻的背景下，本书无疑显得愈发重要，因为城市设计只有应用和整合书中阐述的三种观点，才能满足未来城市发展的需求。

