

An aerial photograph of a city, likely London, showing a river (the Thames) winding through a dense urban grid. A prominent yellow architectural overlay is visible, consisting of a large, angular, and somewhat abstract structure that appears to be a conceptual or planned urban development. The overlay is composed of several interconnected yellow shapes, including a large central block and several smaller, more complex structures. The overall color palette is dominated by the dark blues and greys of the city and river, with the bright yellow of the architectural overlay providing a strong contrast.

City Transformed

Urban Architecture
at the Beginning
of the 21st Century

城市的演变

—— 21 世纪之初的城市建筑

〔英〕肯尼斯·鲍威尔 著
王珏 译

中国建筑工业出版社

著作权合同登记图字: 01-2001-3525 号

图书在版编目(CIP)数据

城市的演变——21世纪之初的城市建筑/[英] 肯尼斯·鲍威尔著; 王珏译. —北京: 中国建筑工业出版社, 2002
ISBN 7-112-05012-X

I. 城... II. ①鲍... ②王... III. ①城市规划—研究 ②城市建设—研究 IV. TU984

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2002) 第 006788 号

本书经英国 Laurence King 出版社正式授权我社在中国翻译、出版、发行中文版

责任编辑: 张惠珍 黄居正

Copyright © 2000 Calmann & King Ltd
This book was produced
by Calmann & King Ltd, London

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopy, recording or any information storage and retrieval system, without permission in writing from the publisher.
City Transformed: Urban Architecture at the Beginning of the 21st Century By Kenneth Powell

城市的演变

—— 21 世纪之初的城市建筑

[英] 肯尼斯·鲍威尔 著
王 珏 译

*

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
深圳市彩帝印刷实业有限公司印刷

*

开本: 635 × 965 毫米 1/10 印张: 25 ³/₅

2002 年 6 月第一版 2002 年 6 月第一次印刷

定价: 188.00 元

ISBN 7-112-05012-X

TU · 4465 (10515)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

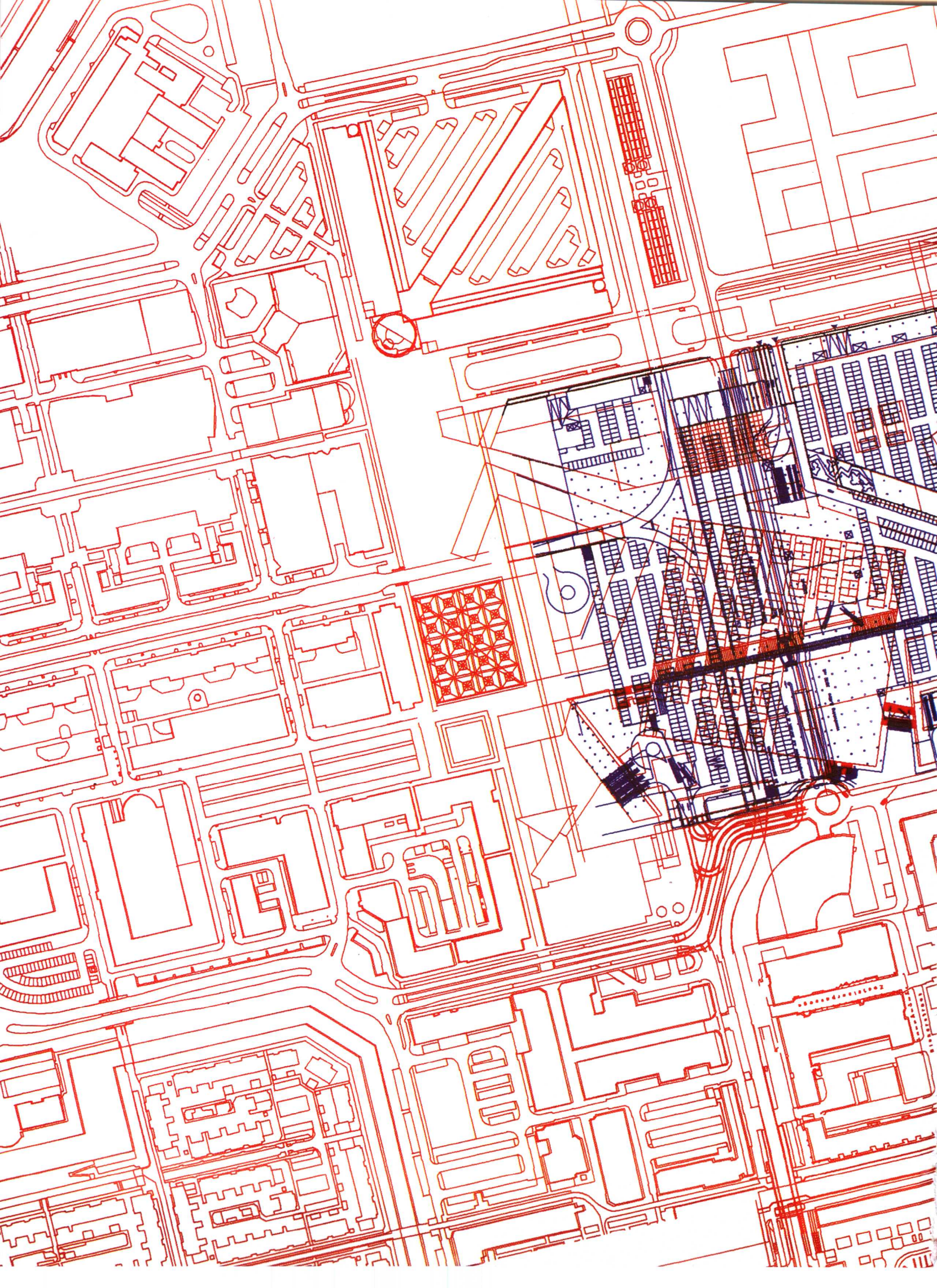
(邮政编码 100037)

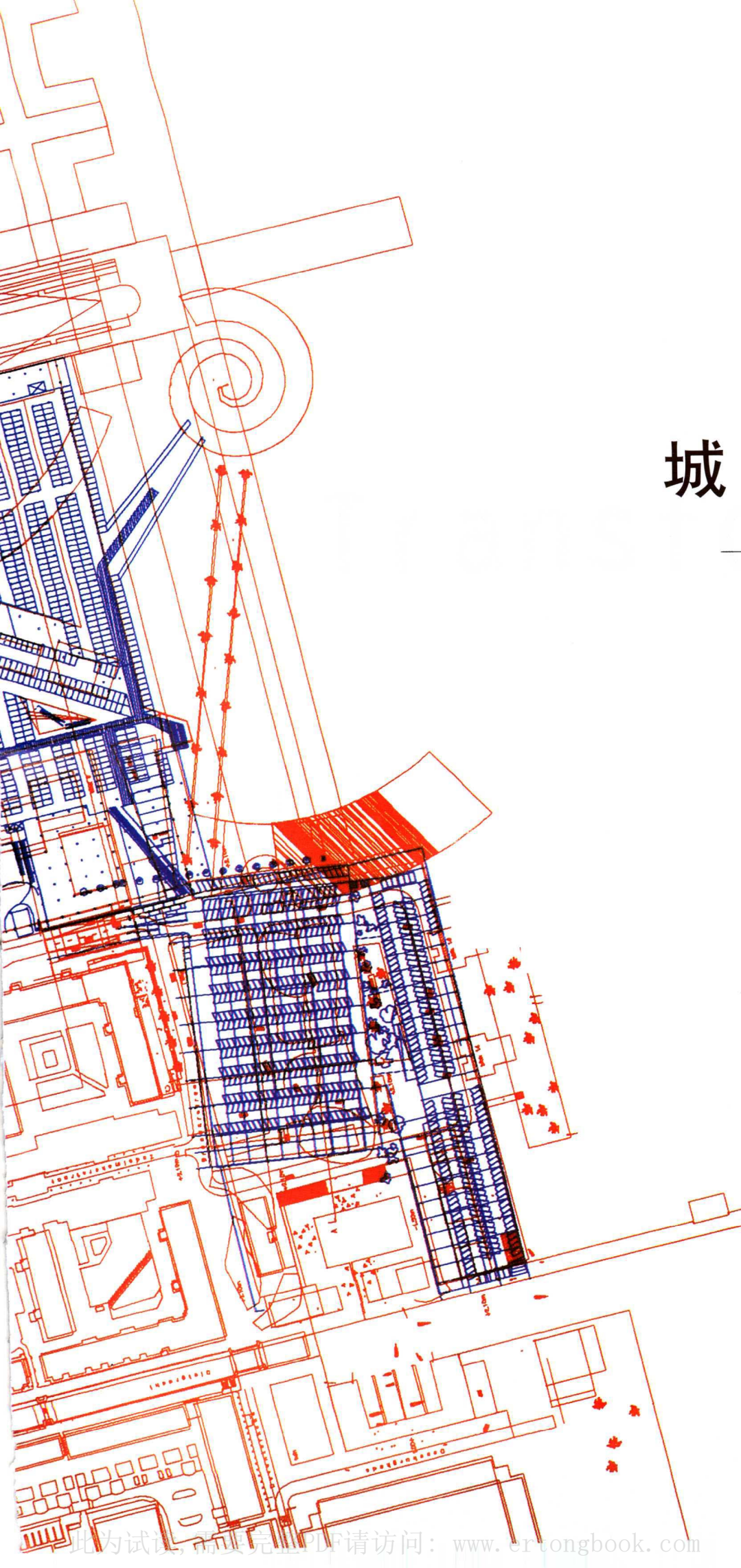
本社网址: <http://www.china-abp.com.cn>

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

城市的演变

City Transformed





城市的演变

—— 21 世纪之初的城市建筑

[英] 肯尼斯·鲍威尔 著

王珏 译

中国建筑工业出版社

目 录

序
6

1 城市的医治
22

达拉斯
维克多区
26

西雅图
城市中心复兴工程
30

柏林
波茨坦广场
38

都柏林
坦普尔沙洲
58

热那亚
哥伦布国际展览馆与老港口的复兴
66

神户
兵库县博物馆与滨水区广场、六甲集合住宅
74

里斯本
查埃多地区的重建
80

2 城市的蔓延
88

胡志明市
贡南总体规划
92

伦敦
金雀码头
98

阿尔默
总体规划
108

鹿特丹
科普凡泽伊德工程
114

杜伊斯堡
内港
124

纽约
巴特雷公园城市
132

吉隆坡
国际机场、城市中心与生态媒体城
142

圣达克鲁兹
特勒尼弗林克码头
150

3 城市的运动
154

毕尔巴鄂
新地铁与阿班多交通枢纽
158

斯图加特
车站区 / 21 街
168

香港
赤蜡角机场、
九龙火车站
174

阿纳姆
阿纳姆中心区
188

法兰克福
火车站地区 / 法兰克福 21
194

4 城市与文化
200

伦敦
皇家歌剧院改建工程
204

巴黎
塞纳河 - 高崎
214

格罗林郡
格罗林郡博物馆
222

巴塞罗那
拉维尔区与现代艺术博物馆
230

鹿特丹
斯库伯格广场
236

作品一览表
242

图片一览表
252

建筑师与作品索引
254

城市的未来就是地球的未来。

21 世纪将证明：人类注定是一种城市化的生物。100 年以前，10% 的人口居住在城市中，但到了 20 世纪末，这个比例提高到了 50%，以此计算的世界城市人口增长速度是每天 25 万人。在 1999 年中，仅中国就发展了 500 个新的城市，而每个城市的规划人口数目都超过了 40 万人。城市，在人们现有的认识与管理中，已逐渐成为了对人类生存的一种威胁，人类所产生的 75% 的污染来自于城市，而在这个世界上，特别是在东亚地区，人们对生产发展的考虑压倒了对环境保护的考虑。亚洲那种“动态而高速创造”的城市文化在让人们欢欣鼓舞的同时也使得西方的人们产生了深深的忧虑^①。

另外，城市究竟是什么？城市将要如何发展？新城市的出现使得每个对城市的传统的观念都在新千年中受到质问。中国将新的城市定义为“特别的经济区域”，专横地向周边围绕的农村征税。为河内的扩大制定了总体规划的建筑师雷姆·库哈斯(Rem Koolhaas)提出了“城市系统”的观点，并使用了术语“差距拉大的城市(cities of exacerbated difference)”来描述亚洲新城市区域复杂且变换不定的现象。

奥诺雷·杜米埃
(Honoré Daumier)对伦敦贫民窟——这个工业革命的产物的噩梦般的场景描述

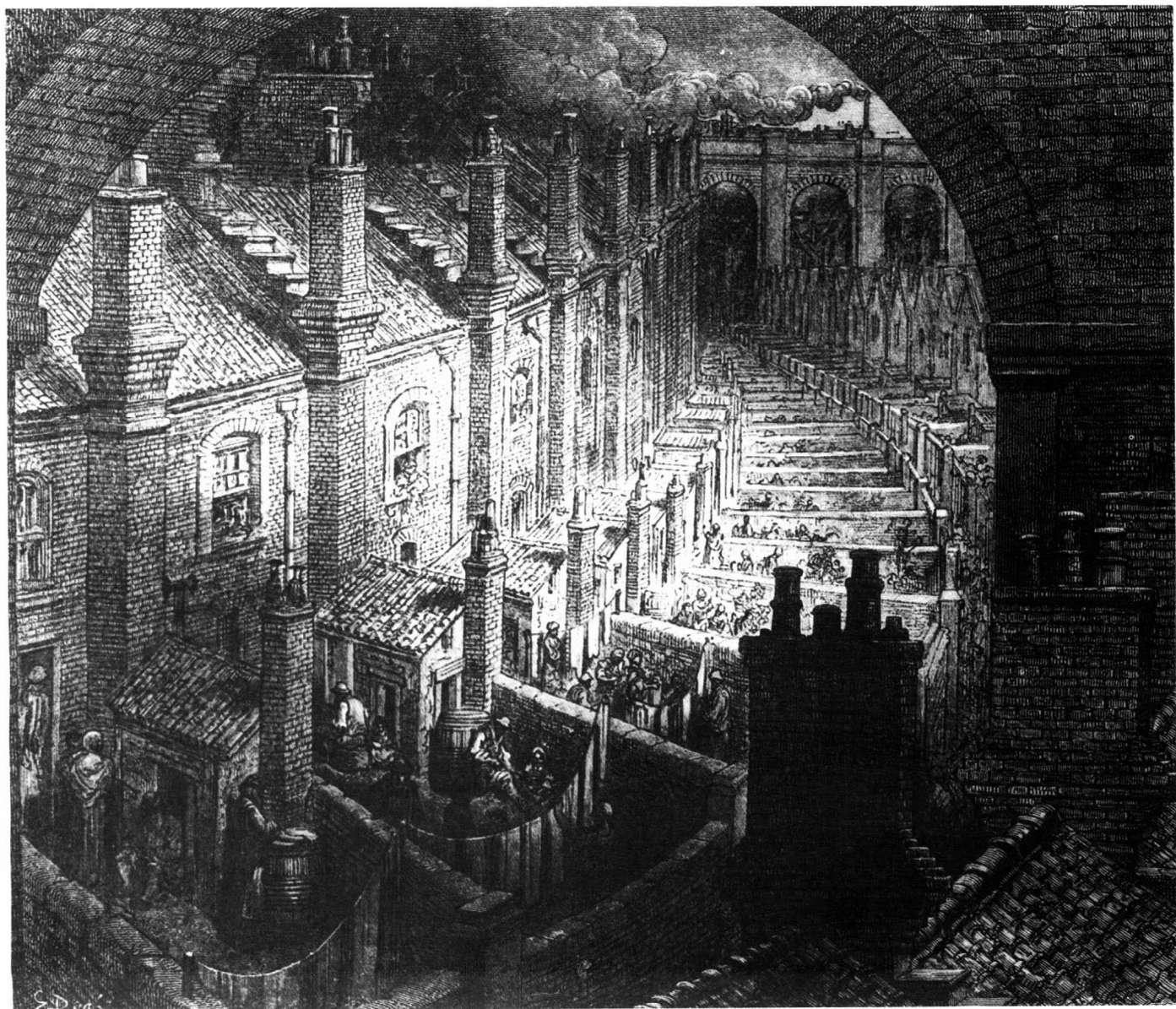
城市是文明的威胁，这个观点已经不新鲜了——在工业革命以前，城市生活就已经被看做社会稳定的一种挑战。查尔斯·狄更斯将伦敦的发展描述成为一个魔鬼，每次醒来都要吞噬人的生命。在 19 世纪中叶的曼彻斯特，或是 20 世纪末的洛杉矶，伴随着社会与环境的灾难，城市变成了一个“发展与危机的大漩涡”^②。1992 年那具有强烈的破坏力的骚乱(devastating riots)证明了这个推断^③。继 1982 年的宗教影片《刀刃上的奔跑者(Blade Runner)》之后，迈克·戴维斯(Mike Davis)为洛杉矶描绘了一幅恐怖的景象，这个描绘立刻得到了广泛的传播，同时也受到了挑战。查尔斯·詹克斯(Charles Jencks)

为捍卫洛杉矶的形象进行了这样的描述：“(洛杉矶是一个)多元化的城市，它拥有更多种类的植物、动物、生活方式和人种，每个人都在这里从事自己的事情——这些事情各不相同——这比我所知道的其他任何一座城市都更甚^⑥”。对詹克斯来说，在20世纪末，没有任何其他的城市能够为发展新的、与众不同的——或者说是各种风格兼而有之的——建筑提供如此的潜在可能性。

从人类最初开始聚居式生活并建立了“文明”起，建筑师就与城市的发展有了不可分割的联系^⑦，而那种聚居的关系就是城市出现的前兆。丹尼尔·本汉姆(Daniel Burnham)、托尼·嘎列尔(Tony Garnier)、安东尼·山特·伊利亚(Antonio Sant’

Elia)与勒·柯布西埃为理想的都市绘制了未来的图景，并上溯到古希腊或更久远的年代^⑧。“西方经典(Western Classical)”与犹太教和基督教的价值观支持着柯布西埃的“辐射型城市(Ville Radieuse)”的观点，他将这个理论引入了他的新首都昌迪加尔的建设。同样，印度吕特延(Lutyens)和贝克(Baker)设计的新德里规划也采取了这种强制手段。正如美国北部一些工业城市，惊人的高层建筑群耸立在上海、河内、吉隆坡和雅加达，这一切向人们证明：现代城市既是古老殖民首府的延续，也是西方帝国主义的产品。

21世纪之初，在世界舆论关于“未来城市应该是怎么样的”，以及“未来城市应该具有哪些功能”



的理论瓦解的时候,建筑师面临着来自城市的挑战。当西方的一些城市正在经历一场对近代建筑观点进行批判的革命时,美国北部工业城市的模型在发展中国家却依然具有相当的影响力。从20世纪60年代起,那些传统的建筑思想就已经开始遭到抨击——城市化的先驱凯文·林奇(Kevin Lynch)和路易斯·康(Louis Kahn),强调建筑形式和功能的不可分割性,以及对建筑象征学和城市规划的兴趣的复苏(以卡米略·希特(Camillo Sitte)为典型),这对不可一世的国际风格构成了极大的威胁。战后城市的分区政策和后来的对活动区域的分割导致了呆板的城市中心和不断扩展的郊区。它曾遭到杂志《建筑出版(Architecture Press)》的嘲笑。该出版社在1971年出版的《平民(Civilian)》中提到:将英国传统的花园城市形式,以及《建筑评论(Architectural Review)》中所倡导的如诗如画的“城镇风情”氛围引入城市的形式,这可以阻止城市郊区的无休止的扩展,并重新点燃城市生命之火。1961年,简·雅各布在她的《美国大城市的生与死》一书中有力地抨击了现代主义的城市,她对城市的看法在读者中产生了极大的共鸣。雅各布本身是没有取胜希望的人,曾经一度被排斥在主流之外。这样,另外的可供选择的城市化思想出现了——这种观点抛弃了对理想城市的追求,而开始赞美真正的现实的城市,赞美都市多样性,甚至赞美城市的无序性,这样,就产生了具有后现代主义倾向的文章——包括科欧特(Koetter)和科林·罗(Colin Rowe)的《拼贴城市(Collage City)》(1977年),丹尼斯·S·布朗(Denise Scott Brown)和罗伯特·文丘里的《建筑的复杂性和矛盾性》(1966年出版)。如果说文丘里喜欢并且非常熟悉的地方是拉斯韦加斯,那么对于在欧洲影响颇深的《城市的建筑(Architecture of the City)》的作者阿尔多·罗西(Aldo Rossi)——他所喜欢并且非常熟悉的地方就是那些意大利的历史名城,米兰、都灵或者热那亚。的确,这些城市悠久的文化是它



们对20世纪60年代以来的现代主义反抗的首要原因。在19世纪70年代,理想城市以古典主义的模式开始重新崛起,复兴的形式多种多样,并在各种层面上流通,特别来自卢森堡公国的辩论者莱昂·克里尔(Leon Krier),他的目的是以混合的功能,高密度的就业和传统的秩序“复兴欧洲古城”。克里尔的看法是肤浅的、保守的,他曾因替希特勒的建筑师阿尔伯特·斯皮尔(Albert Speer)辩护而激怒了自由主义者。值得注意的是,他反复主张建筑形式和经济政治现实之间必然的联系,同时揭露了1945年战后关于城市政体的激进主义中的问题,这正是现代主义运动背叛资本主义的时候。克里尔写到:“具有丰富象征性的传统建筑与城市,是以私用功能和公共功能的最大可能的接近和对话为基础的,因此,对于城市本身的涵义和真实地多样性的表达,清晰地存在于公共空间、城市肌理和城市天际线中^⑦”。克里尔的想法影响了众多的、从来没想过自己是传统主义者的建筑师,他的想法也被吸收到世界建筑发展的主流思想中。但他的思想在后来的尝试中失败了。在英国多西特的乡村——威尔士王子的宫邸,计划兴建的一个5000户的山村城镇,最终却成为了一个属于上流社会、矫揉造作的、附属多彻斯特(Dorchester)的偏远村庄。在美国佛罗里达,克里尔

上图

1992年,洛杉矶发生了破坏性的暴动,反映出城市的瓦解

右图

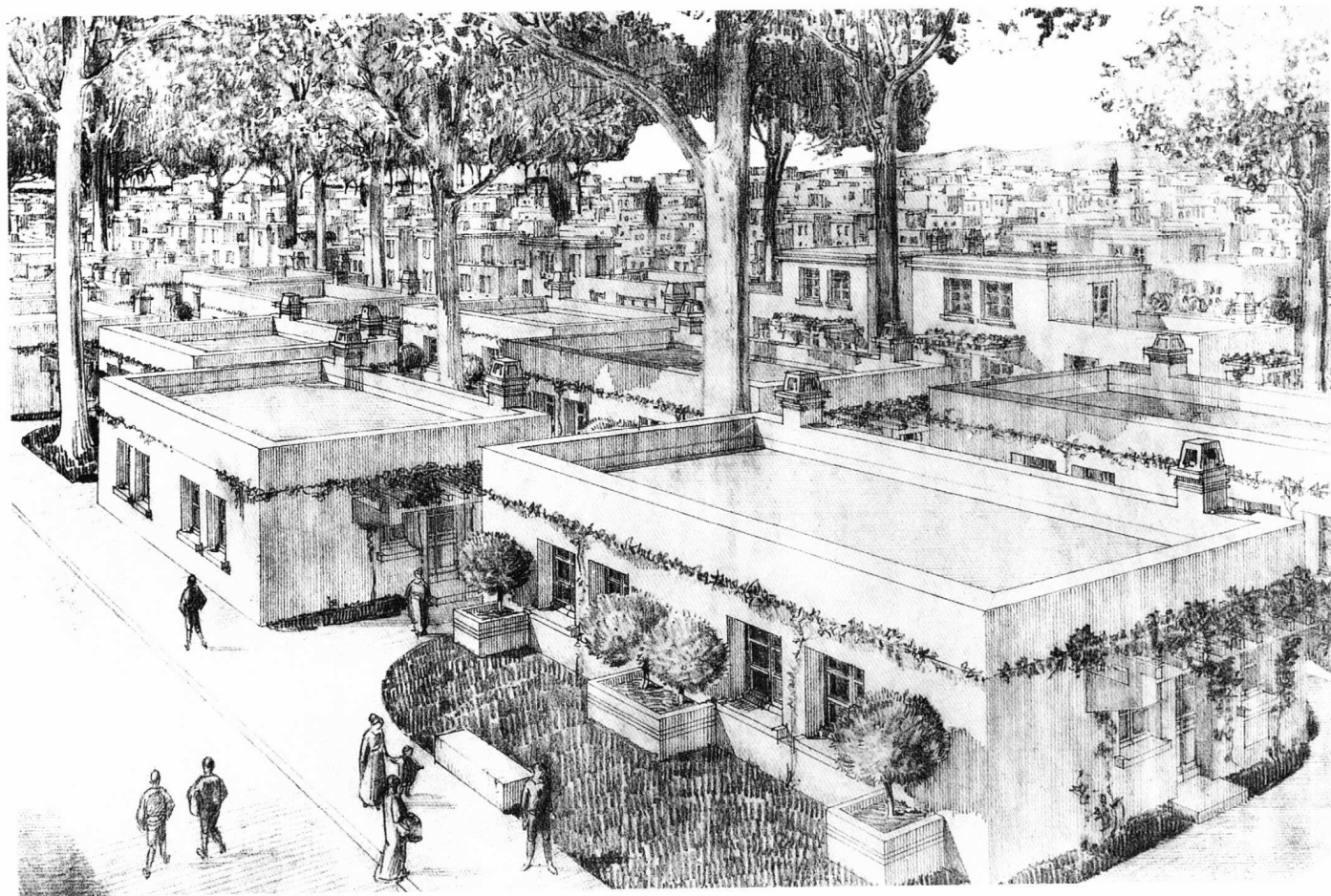
在托尼·加尼尔(Tony Garnier)的工业化城市的景象中,居住者快乐的住在低层、多用途的工业化城市花园中,由于电的使用而保持着清洁

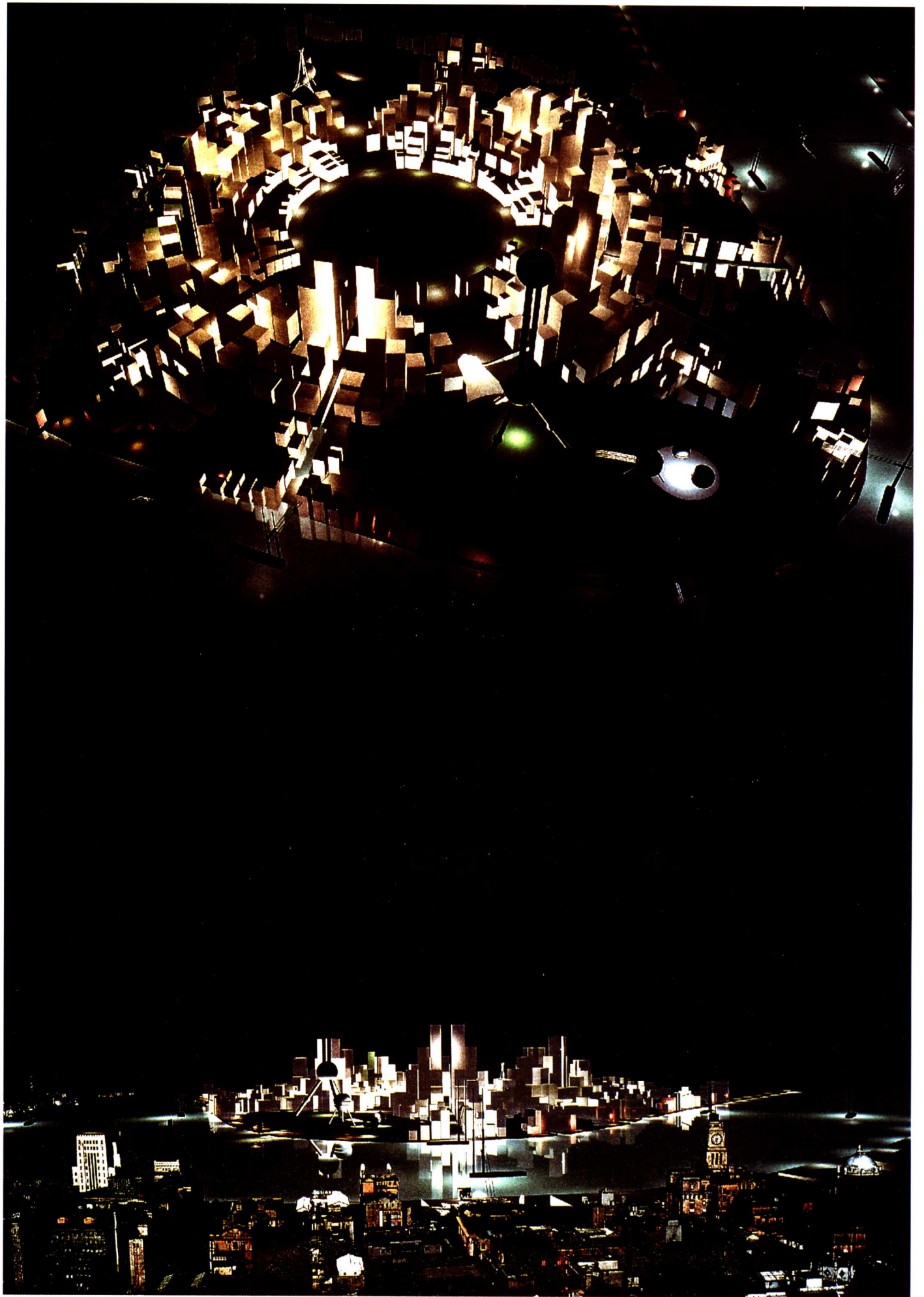
的想法在有限的一些海滨和庆典的新建居民点中被采用，这里的富人们可以选择回归到真实的城市中生活。但是这些地方发展对城市未来的影响却远不如拉斯韦加斯那些仿制的度假区。在伦敦的圣保罗大教堂附近地区，克里尔式的重建计划受到商业影响，使得这个区域成为了商业利益的牺牲品，变成了一系列现代标准化的办公楼群。

新古典主义的复兴是必然失败的。因为在当代的城市不可能再继续采用古典主义那种繁琐的装饰——那对现代的居住几乎毫无意义。不仅仅是建筑形式问题，还有城市的物质性规划与理性规划都成为了人们问题的焦点与激烈讨论的话题。现代城市的主要角色是消费的中心而不是生产中心。大多数新建的城市建筑都反映了这个事实。也许有资格批

评这一体系的人就只有城市标志物的树立者了。这些城市的标志物，罗文·摩尔(Rowan Moore)将其称为“城市的扮演者……建筑物作为立体的国际性的永久存在，起着为城市树立形象的作用，建筑物本身就是一种广告^⑥”。对于这些“标志性建筑物”，其制造必然需要得到市长的支持，并自然而然成为了一种商品——就拿弗兰克·盖里在毕尔巴鄂所设计的古根海姆博物馆来说，政府对这个项目的投资的确收到了丰厚的回报。

新都市建筑同样继承传统的观点——建筑师不仅仅是建筑的设计者，同时也是城市形式的设计者（这最早是由文艺复兴理论家莱昂·B·阿尔伯蒂(Leon Battista Alberti)指出来的，他认为建筑物在微观世界看来就是城市)。同样，建筑师在整个20世





理查德·罗杰斯为上海所做的总体规划，希望在城市原有的肌理上加入一种新的形式，但是这个规划没有得到执行，实际上的建筑设计速度非常快，而且非常随意

纪的建筑业的经验之上进行设计，建筑吸收了资源管理、环境保护等方面的知识，并从医学、社会科学中学习并寻求发展，让建筑设计不再仅仅是创造让人住的地方，而是想方设法让人们住得更舒适——真正的公共空间在消失了50年后又开始兴起。令人惊讶的是：城市是作为居住、工作和娱乐的场所，而不仅仅是赚钱的地方的想法很快的又被重新重视起来。所以城市的功能主义被迫让位于一些更加宽广的思想。巴塞罗那建筑师、城市规划专家约瑟普·马托列尔(Josep Martorell)一直都很重视城市公共空间的重要作用。他认为“市场的影响力……和城市中国建筑形成的空间之间有着特别的联系。因为经济产量可以被私有化，而且可以约束和控制，但是，城市公共空间应该对所有人开放”。马托列尔这样怂恿他的同伴建筑师：“我们需要再一次振作起来，为了我们城市居民的利益^⑥”。建筑需要更新对其自身的看法，不再被动的成为科学技术发展的附庸。

建筑绝不能从城市中退出。它和城市的未来息息相关——它暗示着对增长和变化的适应程度。工艺美术运动中的乌托邦建筑师们从城市中退出以后，就出现了整个欧洲和北美到处模仿英式花园城市的做法。花园城市的先驱埃比尼泽·霍华德(Ebenezer Howard)(他的主要著作《明天——一条引向真正改革的和平道路(Tomorrow: a peaceful path to real reform)》，出版于1898年)创造了功能分区和低密度生活空间的理论框架。低密度似乎可以解决人类面临的每一个问题，从肺结核到种族歧视，如此等等。1945年后的新城建设似乎是对《空间压缩(space compression)》这本书的出版的致辞，到1970年已经建设了34座这样的城市。但到70年代，这类新城的模式就没有人再采用了。在民主政治时代最伟大的成就之一——斯德哥尔摩的卫星城设计中，本打算解决居住和工作之间的平衡问题，结果却增加了人们通勤时间。在英国，犯罪、种族歧视和精神疾

病成为了一些新的城市的地方病，如史蒂夫尼奇(Stevenage)、米尔顿·凯恩斯以及谢菲尔德或曼彻斯特。在19世纪90年代后期，低密度对于城市文明生活显得格格不入——英国城市规划的元老理查德·罗杰斯强烈表达了他的这种看法：他的“城市特别工作队(Urban Task Force)”报告可以被视为不列颠新的城市规划的基本文件。这里甚至有这样的一种趋势——罗文·摩尔称其为“新的东方城市化”，在亚洲，大都市人口稠密地带甚至被认为是值得推崇和欢迎的趋势，而不是对文明社会的威胁^⑦

在中国，像深圳这样的地方，人口可以在15年内从零增长到300万，发展成为一个霍华德绝对想像不到的“全新的城市”。在北美和欧洲，随着经济和社会的发展，曾经一度是重工业繁荣地和工人居住区的地方变成了废弃的空地，现有的城市面临着修复与发展的问題。曼哈顿的巴特雷公园城市(Battery Park City)，伦敦的金雀码头和鹿特丹、热那亚的港口区域重建工程，还有都柏林(爱尔兰共和国的首都)的坦普尔沙洲(Temple Bar)，都以各种各样的方式要求将城市重新整理，并将其还给人们。在巴黎，塞纳河—高崎工程，由多米尼克·佩罗(Dominique Perrault)设计的国家图书馆和大学校园项目已经确定，在奥斯特利茨(Austerlitz)车站边上，原先的铁路区域还开发了一块地方作为办公和居住区，形成了多元化的人群和使用功能。这种做法与伦敦的金雀码头一脉相承。在塞纳河上，一座新的桥梁和一条地下铁路无论从人们的感觉上还是从实际功能上都增加了两岸的联系。多米尼克·佩罗的一系列发展研究在不同的城市中发挥了不同的作用。在法国的卡昂(Caen)，一家巨大规模的钢铁厂倒闭，城市中心地带留下了一块空地；在法国西部港口城市南特，地方造船业没落；在波尔多，将当地的造酒行业由传统的河岸边转移到郊区以后，加伦河的右岸成为了近来城市复兴的焦点。



19 世纪的工业革命创建了新的城市，同时也改变了旧城的面貌。它同样也改变了居住其中人们的生活。从芝加哥到纽约，从格拉斯哥至伦敦，铁路在城市形式上留下了不可磨灭的印记。密集的路轨成为一条钢铁屏障，将城市的一个区域与另外一个区域分割开来，货运平台也占据了大量的土地。在伦敦，城市周围的铁路将整个城市限定于其中，使其难于向周边发展。在纽约，对 1903 年—1913 年建造的城市中心火车站的重建，包括了一个新城市区域的出现。其改造的焦点在于帕克(Park)街道，这原来曾是一条深沟，这里的火车线路原本置于地下。前卫的“空间权利(air rights)”运动在证实了曼哈顿中心区至高无上的地位，并为纽约和其他城市建筑提供了一个标准的样本，洛克菲勒中心，它对于其他大城市的影响一直被忽略，直到最近才开始重视起来。在德国，一项全国性的铁路系统投资项目正在筹划中，其中包含了城市间的快速联系，并与这个城市大型火车站区域的发展潜力分析结合起来。

冯·格坎(Von Gerkan)，马尔格及合伙人事务所(Marg and Partners)的一系列项目包含了斯图加特、法兰克福和慕尼黑的车站区域改造。在慕尼黑，将原有的铁轨下沉到地面以下，并连接到主要的车站内，在铁轨上方的土地上进行土地开发，建成为

一个“地铁公园”，有 3000m 长，总面积达 120hm²，公园的两边林立着新的建筑物——面积达 185 万 m² 的新办公建筑与居住建筑。这个项目包括车站本身的全部重建，其铁轨部分采用了新式的日光采光方法(该地铁在街道标高以下 37m)，还有一系列包含了运输设备的走廊。在格兰德中心(Grand Central)，乘火车是一项非常让人难受的事情——月台位于地下，完全功能化的设计，与地面上的站前广场截然不同。在 19 世纪 60 年代，纽约的其他大型火车站，如宾夕法尼亚火车站重建时，整个车站都被放到了地面以下，地面上则是让人失望的麦迪逊(Madison)广场公园的开发。宾夕法尼亚火车站在完工以后一直被人视作整个城市的污点，这个 19 世纪 60 年代建筑的房子最终被一个由附近邮局改造而成的新车站代替(原有建筑在 1911 年建成，与旧车站一样，是由麦金(McKim)、米德和怀特建筑设计事务所(Mead & White)设计具有纪念性的古典的高大的建筑)。整个项目是由 SOM(Skidmore, Owings & Merrill)事务所的戴维·蔡尔兹(David Childs)设计的，包含了对老建筑的修复与使老建筑适应新的变化。此外，它被认为是复兴曼哈顿西部一带的关键，由于港口区域的衰败，该区域依然处于中间的过渡状态。彼得·艾森曼(与蔡尔兹合作)完成了从车站到哈得逊河(美

对传统的、多用途的环境的追求，造就了像多西特的庞德伯里(Poundbury)地区的这种柔和的开发项目

国纽约州东部的河流)一带的总体规划,提议这里的带状发展趋势。在2000年,像在1860年一样,铁路的存在再一次改变了城市的形式。铁路的潜能戏剧般的展现在人们面前,也许在远东,比如香港,特里·法雷利的九龙车站——被看做是“机场都市化进程”的一部分,在那里可以像到香港城市中任何一个地方一样方便地买到洛杉矶的飞机票。作为20世纪70年代交通系统发展的重要组成部分,赤蜡角机场和九龙车站,与新的地下铁道一起带动了香港的交通系统的发展。

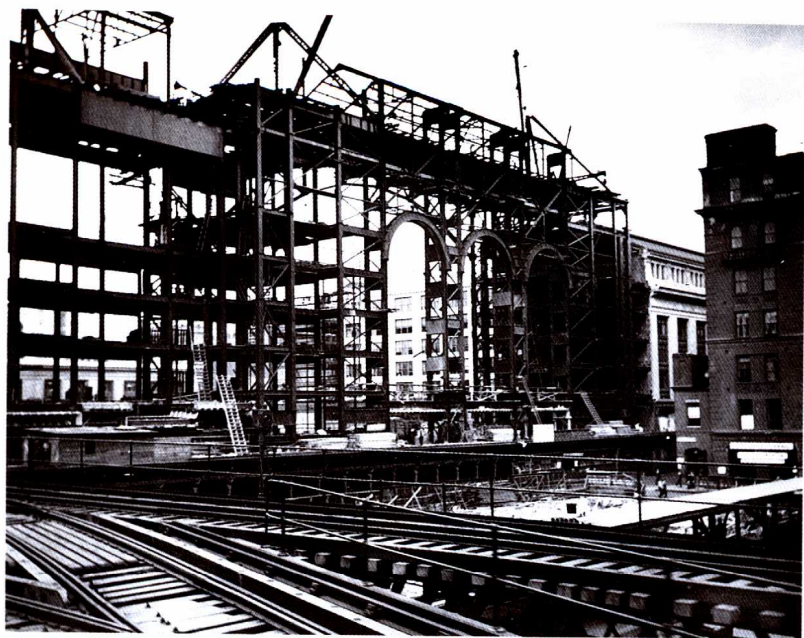
在20世纪末,交通系统的改革似乎对于改变城市和都市生活都有着极大的潜力。在城市内部,新的交通系统,如毕尔巴鄂地下地铁系统和伦敦的朱比利(Jubilee)地铁线路的延伸,戏剧般地将一些衰败的区域复兴,并改变了这一地方的整体感觉——交通是重新定义城市未来的关键所在。在日本,由国外建筑事务所(Foreign Office Architects)设计的横滨机场,与其说是一个建筑,不如说是城市的延伸。建筑师设想的整个机场的屋顶都可以用来作为城市花园——就像巴黎的图伊勒利斯(Tuilleries)花园那样。

建筑对一个城市的改变作用可以以小见大。新建筑可以给那些没有定义的空间以一个明确的形式。在德国乌尔姆,位于哥特式大教堂旁边的斯达迪索思(Stadthaus,一个展览馆与会议中心),虽然只有929m²,但是理查德·迈耶的这一项目却为教堂广场带来了文化风采,并成为定义与完善这个不规则广场的工程的一部分,这个广场在二战中被毁坏,并且一直没有得到重建。在历史悠久的城市中建设新建筑经常会引来争议。但这却是对城市原有的一些负面空间进行改造的一种方法,如何重新恢复失去的空间关系,如何帮助历史街区能够适应现代生活新的城市环境——特别使欧洲的城市——经常是新旧建筑的混合体。在西班牙城市穆尔西亚(Murcia),

拉菲尔·莫内奥(Rafael Moneo)设计的新城市大厅就是一个现代设计如何完善历史性实体的典型实例。举例来说,迈耶的另一个项目,巴塞罗那的当代艺术博物馆,在这个原先非常贫困而且经济衰败的区域的重建中,成为了一个重要的、动态的因素。在伦敦,赫尔佐格与德默龙事务所将从前的岸边(Bankside)发电站(这是一个由贾尔斯·斯各特爵士(Sir Giles Scott)设计的具有纪念意义的建筑,其完工在20世纪60年代)改建为英国伦敦泰特现代美术馆项目,不仅仅提供了一个旧建筑改造的典范,而且它赋予岸边一个新的身份,成为索思沃克(Southwark)的延伸。保留原有建筑,并使其适应新的功能(并相对采用了现代一些的手法),而不是将整个建筑推倒重来,这些成为了整个设计的亮点。岸边显著的工业气息对于艺术者或是参观展览的人来说都具有很大的吸引力。

文脉是城市改建中的一个引擎,这已经没有丝毫新奇的了——伦敦的南岸中心(South Bank Centre)是19世纪60年代建成的,它的主要作用是转移伦敦泰晤士河对岸的美术产业的焦点(但是它并没有真正起到这样的作用,因为交流太少,也因为这个中心本身在发展过程中是一个微不足道的角色,不但与伦敦南部相脱离,也与“真正的伦敦”——那些维系着西端(West End)剧院的观众的小酒馆和餐厅——相隔离)。伦敦的巴比坎中心(London's Barbican Center)同样也是专门选择了需要复兴的区域来建造,由于缺乏一些活泼因素,这个建筑也受到了与伦敦南岸中心同样问题的困扰。

拉维莱特公园,作为巴黎的一项大工程项目,其做法显得更加激进,该公园在一个远离城市中心的地方建造了一个包含新的科学博物馆、音乐学院、音乐厅的一个景观公园(该区域原来是城市的屠宰场)。在21世纪初,文化事业同城市复兴的历程息息相关,在从前的曼彻斯特和索尔福德的港口区域,丹尼尔·



利贝斯基德(Daniel Libeskind)在北岸的皇家战争博物馆(Imperial War Museum)看上去与迈克尔·威尔福德(Michael Wilford)设计的劳里(Lowry)中心在新的河畔城市中心地带衔接起来。

然而,在最近(1999年)已经重建成的英国皇家歌剧院,在本质上看来还是保守的。它为演员、工作人员和观众提供了新的设备,但是旧建筑本身却基本没有变化。虽然迪克逊·琼斯BDP事务所(Dixon Jones BDP)的这一项目沿袭了20世纪80年代中的风格,但还是引起了人们的争议。在卡文特公园(Covent Garden)中压缩英国皇家歌剧院,就意味着要压缩商业和居住空间。所采用的城市方法,是以罗文、克里尔和罗西的理论为基础的,这与19世纪90年代采用的普遍方法有所不同——它老实地接受了城市综合性的需要,并用图案化的构图方式表现出建筑师对传统建筑一流的实践能力。新的英国皇家歌剧院是一个大型的综合体,看起来像是一个混合的城市区域,但它正是以这种多样性而闻名。

正是因为城市多样性的观点为更多的人所接受——城市生活是由多种不同的成分组成的,这种观点影响到了城市的建筑。未来城市的关键还是在于它是人们的居住空间——居住在办公地点附近的空

间。分区制度是有效分散人群的办法,至少可以减少工业污染的影响。在北美和西欧的一些城市中,这些已经没有生命力的工业将随着城市的发展逐渐消失。在东欧、亚洲和拉丁美洲也是如此,这种经济发展的规律必然也会无情地抹去城市中的工业项目。举例来说,格拉斯哥的东部都已经被工业化毁掉了。首先,富人搬出,然后是贫民窟被推倒。现在在格拉斯哥的东部作为格拉斯哥居住空间试验的地区,已经在很大程度上取得成功,可以推广到其他地区。

居住建筑是城市发展的基础,没有人居住的城市是没有生命的(欧洲北部的城市就特别羡慕意大利和西班牙的城市,在那里,“普通人”也可以在城市的历史中心居住,并没有因为一些人为的因素,如政治需要或是城市规划,把人们强行地赶出这个区域)。现代主义运动与传统城市形式斗争最激烈的部分就是住宅,但最后以失败告终。美国的普鲁伊特-伊戈(Pruitt-Igoe)和英国罗兰·波因特(Ronan Point)的高层建筑就成为了失败的象征。相反,后现代主义提倡复兴传统城市街道、广场的肌理和城市街区的形式,如果时机合适也可以采用传统的房屋形式——于是出现了庞德伯里农场(Poundbury

左图

对建于1903年—1913年的纽约格兰德中心(Grand Central)火车站及其周边环境的改造项目,是早期对铁道区域进行土地回收的例子

右图

洛克菲勒中心,纽约公共城市建筑的一个重要代表

Farm)与滨海特色建筑(Seaside syndrome)。20世纪80年代,柏林的IBA(Internationale Bauausstellung)工程以街道形式作为出发点。新的IBA工程是对20世纪50年代做法的一种反驳,该工程完成了世界建协组织极为推崇的汉萨·维耶特尔(Hansa Viertel)广场——在绿色公园中的道路和高耸的塔楼。罗伯·克里尔、阿尔多·罗西、汉斯·科尔霍夫(Hans Kollhoff)、汉斯·霍莱茵(Hans Hollein)是这个设计队伍的成员——全部都对现代主义的批评家。一个很相似的有关修复的哲学体系启发了杰里米·迪克逊(Jeremy Dixon)的伦敦20世纪70年代和80年代初的住宅开发项目。直到20世纪末才出现了注重实效的现代主义的最后一批建筑,它们是伊恩·里奇(Ian Ritchie)、阿尔福特·H·M·莫里斯(Allford

Hall Monaghan Morris)、利夫舒茨·戴维逊(Lifshutz Davidson)等建筑师的一批项目。在荷兰,住宅与生俱来就以现代的观点来看待城市。以现代设计的惯例来进行房屋(以及公共建筑)的建设可以上溯到20世纪20年代,荷兰现在的这一代建筑师正在大规模的建设城市住宅。在阿姆斯特丹附近的阿尔莫新城,两个IBA式的项目,从1990年开始,这就给了建筑师在城市规划的基础上革新城市住宅形式的机会。20世纪90年代,阿姆斯特丹的建筑计划包括麦卡鲁(Mecanoo)的哈斯维格(Haasseweg)发展计划(380套住宅,以低层的、花园式的形式来建设)和规模更为宏大的“利由-斯诺藤(Nieuw-Sloten)”计划,其中包括低层与高层混合的住宅。在鹿特丹,大规模的科普凡泽伊德(Kop van Zuid)的重建计划,

