

住区

080

ISSN 1674-9073

CN 11-5915/TU

2017 / 04

RMB 36.00

邮发代号 2-853

联合主办

清华大学

清华大学建筑设计研究院有限公司

中国建筑工业出版社

收录期刊

中国核心期刊遴选数据库

中国学术期刊全文数据库

清华大学图书馆馆藏目录

香港专辑

HONG KONG
SPECIAL ISSUE



香港拓扑：超密度城市四面谈

Hong Kong Topology: Four Facets of a Hyper-dense City

文 / 刘宇扬 LIU Yuyang

刘宇扬 / 刘宇扬建筑事务所主持建筑师，香港大学建筑学院荣誉副教授

摘要：本文回顾并节录笔者于2003~2008年前后就香港城市与建筑议题所作的四则短论，分别涉及添马舰城市空间的公共论述、“连线城市”专题研究对“铁路服务社区”概念的探索、香港中文大学建筑系的城市设计教学与研究以及“深港城市\建筑双城双年展”的策展思考。

关键词：香港、城市化、城市建筑、公共论述、基建城市、设计教学、策展思考

Abstract: This essay abridges and reviews four of the author's previous publications on urbanism and architecture of Hong Kong. It covers public discourse of urban space of Tamar, the exploration of "rail-served community" carried by "Linear City" research, design teaching & research at Chinese University of Hong Kong, and curatorial observations of Shenzhen Hong Kong Bi-City Biennale.

Keywords: Hong Kong, urbanism, urban architecture, public discourse, infrastructural urbanism, design teaching, curatorial observations

香港是高密度城市，即使在全球城市发展史中，亦堪称特例。20世纪后半叶以来，香港也是Peter Hall意义的“世界城市”，就城市建设而言，从二战后1950、1960年代大量的社会保障住宅，到1970、1980年代的经济起飞、1990年代的地产泡沫和1997年的历史转捩点，多有可圈可点、可鉴可察之处，而对照其他“世界城市”，似乎又缺少了一些什么。

1997年，笔者于哈佛完成珠三角城市化研究论文，2001年与雷姆·库哈斯在伦敦共同出版英文专著*The Great Leap Forward*（《大跃进》）。同年就任香港中文大学教职，此后又担任深港城市\建筑双城双年展联合策展人——虽然日常的工作早已远离香港这座城市的物理空间，过去廿载职业生涯与这座独特城市一直保持着各种因缘凑泊的奇妙交集。本文回顾并节录过至于《亚洲周刊》、《深圳商报》、《时代建筑》和香港其他报刊发表的相关文章、成果，试图从笔者的自身经历和观察，就香港在这一特定时段发生的变化提供一些片段思考和实践观点，为致力于建设这个超密度城市的同行与下一代，做一点回顾、展望和文献的补充。



1 添马舰地段：香港最政治性的公共空间之一

公共论述：添马舰、纽约下城与乌菲兹

2003年非典型肺炎爆发，引发的一连串对环境卫生、建筑物维修及高密度住宅设计的全面检讨要求，在城市政策与技术规范层面，隐然有范式转变之象，香港政府更突然宣布暂停位于金钟添马舰的政府总部兴建计划。虽然这项宣布的主要因素是基于政府的开支顺序，因受非典影响而重新洗牌。但其背后隐藏的契机，却是对添马舰这一地块的重新定位。

添马舰是香港最政治性的公共空间之一，也是维港畔最后一块处女地（图1）。如何利用方为最优先？如何确保对这块地——或更宏观的说——对这个城市发展的最佳方案？

纽约时任市长布隆伯格（Bloomberg）2002年12月，在华尔街丽晶酒店发表的一篇名为《曼哈顿下城区未来展望》的演讲时，也明确提到“曼哈顿下城区的竞争对手不只来自中城区，或芝加哥、洛杉矶等

城市，而更大的压力来自于伦敦、柏林和香港。”在这篇演讲中，布隆伯格更以香港从中环到机场仅23分钟车程为例，提出纽约也必须建一条机场快线的想法。不过，布隆伯格对香港的恭维到此为止，而他接下来提出的一连串对曼哈顿下城区的重建方针，却是对香港极重要的都市设计策略，但当时仍看不出有任何迹象为决策者所认知及运用。

911事件对曼哈顿下城区最直接的影响，是多出了一块面积为26万平方英尺（24000m²）的大空地。另外周围受波及而必须重建的街道和小区总面积，更高达70万平方英尺（65000m²）。面对面积如此庞大、商业利益如此可观，而纪念含义如此强烈的一块地，纽约市又是如何甄选最后的设计策略？这其中过程可谓一波三折。

第一轮6个方案，由于建筑形态过于保守并过度保护开发商利益而忽略了911事件的纪念价值，遭到纽约民间多个团体的强烈反对。政府立即召开了史无前例有五千人参加的市民公议大会，记录了市民



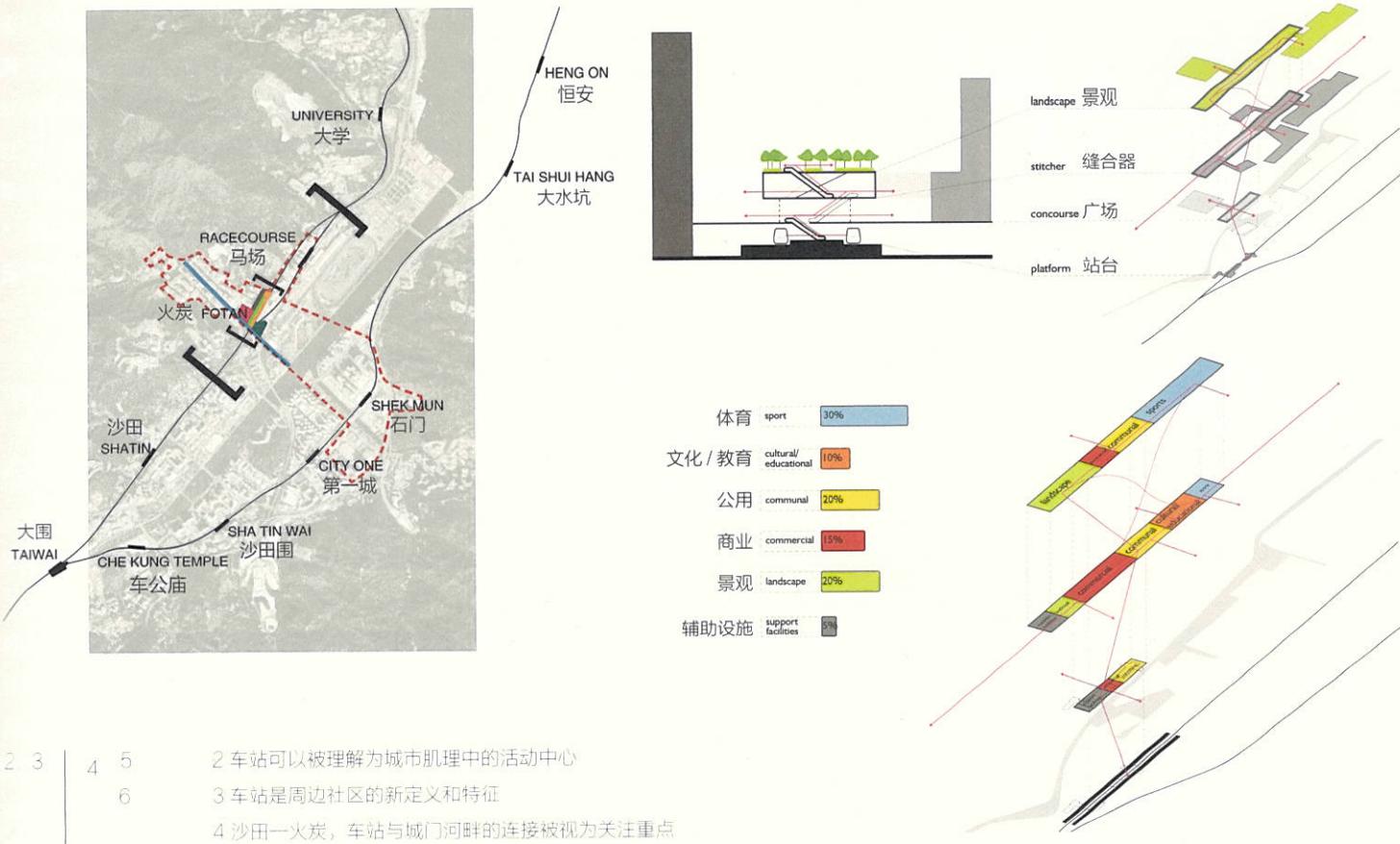
对创新的城市设计及人性化建筑的要求。之后，曼哈顿下城发展公司（L MDC）改变作风，请了7个由不同专业如建筑师、景观设计师和艺术家组成的设计团体。其中不乏大师级的人物，如“香港最爱”的Norman Foster，也包括了数位来自美国、日本和欧洲的年轻设计师。虽然活动本身是以竞图方式举行，实质是一种集思广益，而结果更激发广大市民的热烈讨论。在多回合淘汰后，出生于波兰的犹太裔建筑师Daniel Libeskind方案得胜。在众多方案中，每个团体各展身手，作品成果的好坏也许见仁见智，但显而易见的是，7个方案基本上都对“城市肌理”（urban fabric）作出了一定的反应。所谓“城市的肌理”，在建筑学上的解释，就是建立在城市街道与建筑物既有空间上的秩序与脉络。我们常见到在欧洲的一些老城市，如巴黎、佛罗伦萨等地，富丽堂皇的大道与迂回的中古小巷并存，街道常是乱中有序，也序中有乱。这就是一座城市的建设有脉络可寻的表现。而纽约世贸中心的设计，便是对原世贸中心建筑形态的一种反思。而新的规划，针对这个问题，提出了明确建议：除了新建办公楼外，此区也必须创造出新的小区，包括建立露天市集、小公园、小区图书馆和学校，把原有六线快速道路地下化并设计新的花园休闲大道，加强世贸小区与其他小区，包括中国城、下东区等纽约最有生命力地带在街道上的连接。另外，增加区内住宅数量，确保将来这里会成为一个真正24小时的中央商务区（CBD）。

回观香港的添马舰，这块地皮面积约为4万m²，几乎是世贸中心基地的一倍，如果加上政府建议的填海工程所得的新生地，总面积高达20万m²，也就是曼哈顿下城整个重建计划面积的三倍。添马舰的地理位置和世贸中心有许多可比较之处：例如紧临海岸线，建成后都会成为城市天际线的代表等；而添马舰的另一边也被快速公路隔开，无法与旧市区，如湾仔，甚至临近的金钟商业区，形成连续的城市肌理。如果这个计划的决策当局，是时不立即检讨当时的规划方向，

结果极可能又是另一个“香港文化中心”式的公共建筑，大而不实，三流空间徒占一流风景。香港市民有权要求一个多元、有活力，并能代表香港精神的城市面貌。这背后则必须是一套严谨而有突破性的都市建筑策略，将各种城市发展形态的可能性和不确定性，都加以分析和响应。譬如，曼哈顿下城计划中就提到，出于都市空间尺度的考虑，大公园并不合适此地，反而是一系列的小公园及滨海公园更能增加绿地的实用性。而全部的小公园及滨海公园的总面积竟然超过了纽约的中央公园！

有人质疑添马舰到底是否合适作为政府总部用地，或者可有更具商业价值的用途。事实上，一座优质的城市建筑应是远远超越其功能性及时间性的。意大利著名的乌菲兹美术馆（UFFIZI GALLERY）是400多年前美第奇公爵与佛罗伦萨地区13个行政部门的办公楼。而从18世纪开始，这个地方逐渐成为开放给市民参观艺术的收藏馆，也成就了现代博物馆之风的前身。这栋建筑物本身，由于其独特的“跨街长廊”建筑手法，更为这个美丽城市埋下了其后来城市建设的巧妙伏笔。至于源源不绝的旅游收入，则不在话下。

十四年后，添马舰并没有成为香港的曼哈顿下城区，或香港的乌菲兹。如果说911事件对纽约市好比是生了一场从天而降的大病，那么纽约市长对曼哈顿下城区提出的九年重建计划，绝对是对症下药，不但涉及层面广泛，各方面研究也很深入。而它对都市设计方面的考虑，与建筑形式上的要求更是同样注重。许李严建筑师事务所设计的香港行政总署建筑以一种现代而强势的姿态坐落在维多利亚港最为显著的核心水岸空间当中，它通过香港典型的架空步行桥连通金钟地铁站和政府总署底下的市民广场。相比于通过创新城市设计机制所完善的纽约下城重建，添马舰在城市肌理的延续性、城市空间的可达性和城市功能的复合性等方面，都存在一定的不足，甚至不如位于维港对岸的香



- 2 3 | 4 5 2 车站可以被理解为城市肌理中的活动中心
 3 车站是周边社区的新定义和特征
 4 沙田一火炭，车站与城门河畔的连接被视为关注重点
 5 一体化景观空间
 6 车站节点功能多样性

港文化中心与尖沙咀的关系。建设后的添马舰并未形成与旧市区的良好交织关系，亦未能体现和营造出新的多元、有活力，和代表香港精神的城市面貌，着实令人感到遗憾。在经过了一系列的经济波动和行政治理危机后，这个极富有政治性的公共空间，最终将以何种方式继续建构香港在空间上的公共论述，值得心系香港的建筑与规划同行持续关注。

基建城市：九广铁路的“连线城市”

2003~2006年，笔者主持的“连线城市”研究项目获九广铁路公司（已合并为香港铁路公司）和香港中文大学建筑学院的支持，以设计为基础，研究铁路与城市发展趋势。研究的第一步是考察和评估香港社会和都市化与其地区和都市铁路网的关系；其次，是构思全新的概念性框架和设计方案，作为日后发展“铁路服务社区”（rail-served community）的指引（图2、图3）。

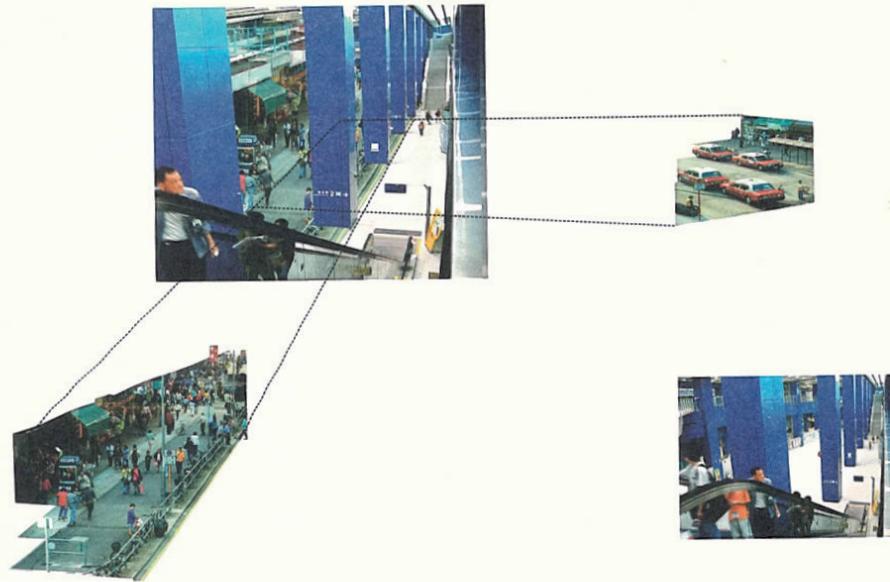
我们选择了沙田和启德两个地点，因为它们都具备典型的市区条件，但又互有区别。沙田一火炭人口多达60万，商业活动频繁，但都市化发展却具有单一性，属于典型的1970年代“新市镇”。该区当时处于后工业困境中，正试图找寻一个新的都市模式。另一方面，启德坐落于九龙市区的心脏地带，占地40hm²，发展潜力优厚，随时可以用于未来发展。由于启德面向维多利亚港，地理位置优越，加上早年香港经济腾飞，前启德机场的贡献也成为了集体记忆的一部分，所以启德开始引起政府、私人机构及有关市民团体的广泛兴趣和注意，希望

把启德变成一个人人都可享用的真正“公众”空间。

沙田一火炭，车站与城门河畔的连接被视为关注重点（图4）。对于逐渐老化的工业城区，我们建议采取循序渐进的发展策略；同时，由于车站邻近地区发展潜力巨大，宜采取更积极的干预措施，在车站与交通基础设施的交汇点建设一体化景观空间，也是另一种发展策略（图5、图6）。在启德，一系列关于“尺度 – 交通 – 绿化空间 – 城市机能 – 渗透度”的研究为分析和解决该处的边缘情况问题提供了基础，并为制定一个兼顾密度、可持续性和建筑纪念性的新型市区形态提供方向。总体而言，研究小组除了希望为铁路营运者提供新的建筑思维之外，更希望为“连线城市”的可持续模式寻求新方法和新评价指标。

研究小组从多个特定范畴：政策与公众区域、积极的设计手法、市郊与乡村开发，以及景观都市化，结合实地调查、设计研究及专家工作坊三个步骤，最终就研究领域的未来发展框架得出初步结论，概述如下：

1. 车站是“公共领域”：车站不应再单单设计成交通枢纽或中转站，而应该在车站内设计更多不同的公用设施，务求真正满足社区需求和社会期望。这些设施可以包括社区中心、托儿服务、图书馆、艺术坊等。有了这些新增的福利设施，市民即使不用搭乘火车，也会前往车站（图7）。
2. 景观为“基础设施”：景观是生态环境的一部分，也直接参与生态环境的运作。车站的景观设计不再只是种一些花草树木。进而，它可



7

8 9
10 11

- 7 车站是“公共领域”
8 景观为“基础设施”
9 周边都市形态的多样化
10 连线城市研究：车站空间的多重功能性
11 连线城市研究：轨道交通和景观都是基础设施的一部分

以作为一种“结缔组织”，将车站的零碎空间凑拼起来，发挥其“软性”的基础设施的作用，并营造可持续发展的生态环境（图8）。

3. 周边都市形态的多样化：成功的铁路经营需要成功的、可持续的市区发展支撑，而这样的市区发展须取决于社会、环境和经济三个因素的可持续性而定。三者中的最后一个因素——经济的可持续性也是铁路营运者最关注的问题。为促进优秀的经济独立性，并最终提升充满活力的城市素质，以支撑“铁路服务社区”的基本假设，保持车站周边及以外区域的市区形态多样性相当重要。换言之，车站四周的市区设施不能只发挥单一用途（例如购物、储存、教育等），相反，即使并非规定的范围，也应鼓励增添多元化的活动元素，带动更多市民迁入各车站附近地区及其所服务的社区（图9~图11）。

香港过去的铁路营运模式是发展车站上的房地产业务。在后泡沫时代的经济结构中，铁路与城市的关系必须重新检视。透过这个项目，研究小组代表一个中立的机构，同时为铁路公司、社区与政府设计出了一个可持续性的“车站特区”开发模式。十余年后的今天，随着高铁在中国内地的发展，大量高铁站亟待建设。上述研究所达成的多项共识和成果，或可成为今日高铁站及其周边区域政策、规划、设计的他山之石。

设计教学与研究：极端城市化的挑战

香港第二所建筑系在香港中文大学成立时，正值1990年代香港地产经济泡沫化最严重的时候。之后的金融风暴，使得住宅房价跌幅在两三年中达到70%，城市建设速度突然减慢，一些青年建筑师们也开始对这后泡沫时代的高密度城市重新思考。

法国建筑师Gutierrez + Portefax（古儒郎+林海华）所编著的《香港实验室》和《香港词典》中对香港有这样的评述：“地域局限性和经济压力产生一种与具体需求相匹配的动态过程，去适应不断转变的需求和反复无常的环境。……作为流动实体的人、物、数据和服务的不断波动，正在构成一种全盘运动状态，一种可以产生实验的过程。”城市空间在某种层面上更多是属于动态的、过渡的、有时间性的集体记忆。

中环的路边摊、不断的填海造地，和王家卫电影里的重庆大厦，都是构成这个集体记忆的一部分，也是人们开始关注或批判的城市情境。

日本新生代建筑师冢本由晴和贝岛桃代（Atelier Bow-Wow）在《后泡沫城市的汪工厂》一书中，提到了同样是高密度和后泡沫的东京。他们所采取的是一种“小建筑、微公共空间”的策略：仔细观察日常生活习惯，利用都市空间中的缝隙——观察与缝隙，是他们设计的动力与元素。这种对城市细节的关注——正有如阿尔多·罗西（Aldo Rossi）的《城市建筑》中所说的fatto urbano，一种不只是实质的，也是历史、经济，和与日常生活相关联的非物质城市元素——已成为城市建筑的一个出发点，一种立场。这个立场，在某种程度上，也影响了我在香港中文大学对于城市建筑的教学方向的思考。

“教育的过程是形成的过程，形成人的过程。而无论它公开的表象或所属的机构为何，它最终是个人和私密的。”这是中大的建筑系主任Essy Baniassad（白思德）在2001年系刊里的一段文字。也是从他开始，中大的建筑设计课程分成了四个主题组（thematic studio），包括：人居(habitation)、城市(urbanization)、匠艺(technics)、建构(tectonics)。关于人居组、建构组与匠艺组的教学要求与学习内容，谨录白思德教授为教学大纲撰写的说明：“人居组关注日常生活。日常生活发生，生发出有意味的形式，这是人居之始。气氛、照明条件、几何以及与其他形式的关系包含着象征，形式于是有了意味。形式不只是对切近的种种功能的回应，也含纳神话、习俗与信念。对谈两人距离、进屋的入口处、一室或是一桌坐席安排、活动相关人群聚散形状、队列行进，在不同文化的艺术、民俗、文学和习俗中都受留意，给予艺术、文学与建筑永恒的意味。一件建筑作品，由此以一举一动表现社群的整体历史与文化——过去、现在和未来。”“建构组关注物质构成。建构是人类对于建筑美学要求的一种本性表现。它关心建造的潜力，诸如材料内在的种种品质、使用中的经济、并置处理的优雅，以及形式的整体构成质量。它超越必要性，回应高阶熟巧的感性。它所连接的这种感性，正是所有优秀建筑作品的特征。万神庙柱上檐构的弧线、马丘比丘的砌石分缝、朗香教堂的窗户构成，即是对功能必

要性的超越。”“匠艺组关注材料和方法。从常人所说的基本原理出发，通过探索特定技术或需求，学习实践设计建筑的种种创新过程与技巧。建筑学从其传统以外的房子和物品设计中取法甚多。新的需求、新的技术，或是新的环境，都曾导向建筑佳例，诸如水晶宫、19世纪的铁路拱券、高架桥与津梁——这也很好地勾勒了匠艺组的探索方向。大胆创新的方法无疑是任何创作整体的一部分，而这类作品的力量在大量似乎追随它们的衍生设计中比比皆现，尤得彰显。”每一个主题组会在一定程度上融入其他相关课程，如建筑史、结构学、材料学、环境学等。学生在经历过一轮的四个主题组之后，亦可重复其中一组，并对主题展开更深入、自主的研究。

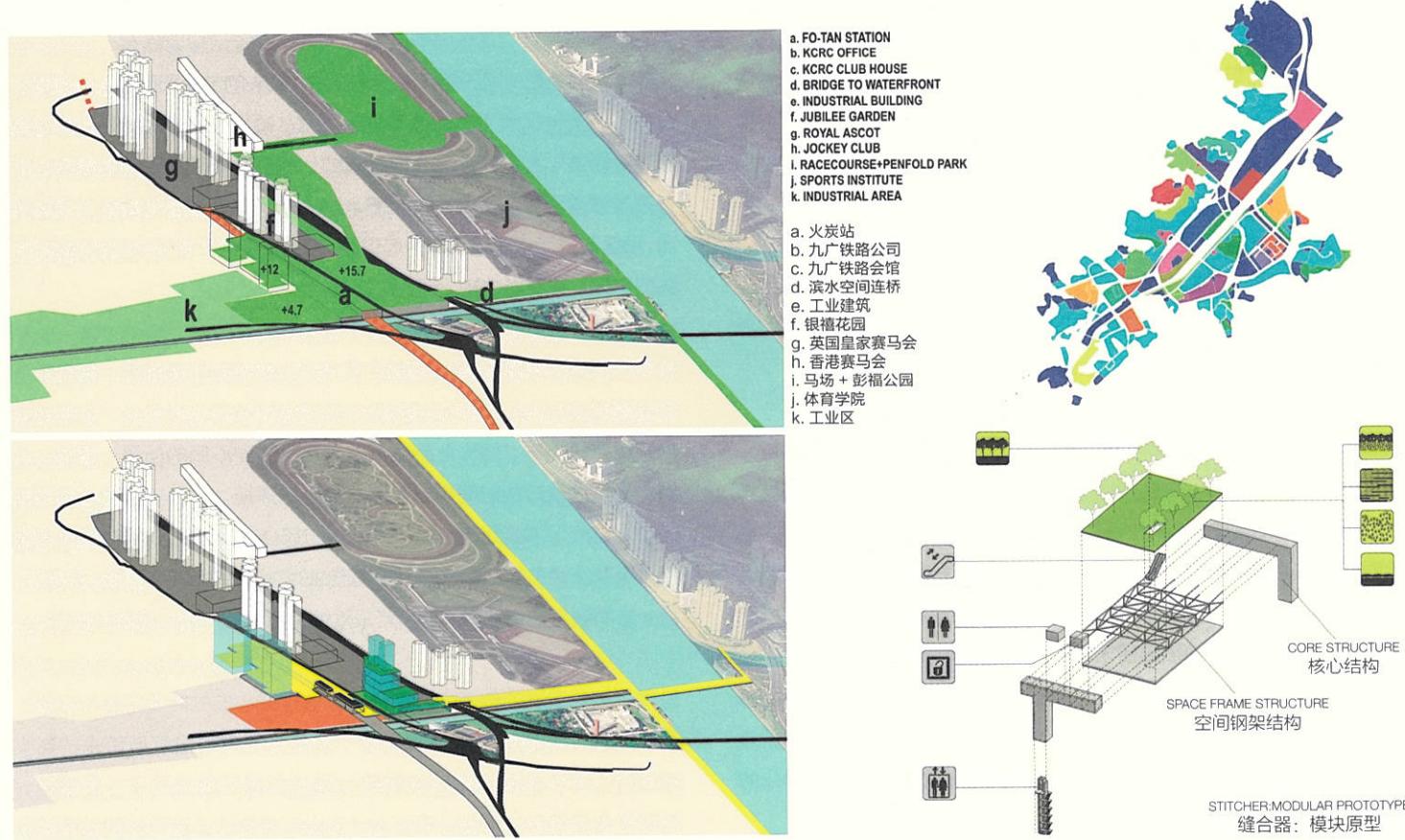
这四组中，城市组直接关注的是城市与建筑之间的关系、城市带给建筑设计上的意义，同时反观建筑带给城市的影响。城市组所做的课题并不是城市规划或城市设计，而是从一种更微观的角度去面对“城市化”(urbanization)的大题目——“建筑的历史大致与文明的历史平行。经过无数的前进与后退，它一直维持不变的大方向——‘城市化’”。从古人的逐水草而居到后来的村落、乡镇、城市的发展，‘城市化’的过程从未停止。也可以说建筑的历史就是‘城市化’的历史。从设计的角度来说，‘城市化’的表象最强的是经由设计地形与肌理的演变，而创造出一个场所。每一个设计既是被现存脉络所‘暗示’，也同时暗示了未来的设计。”

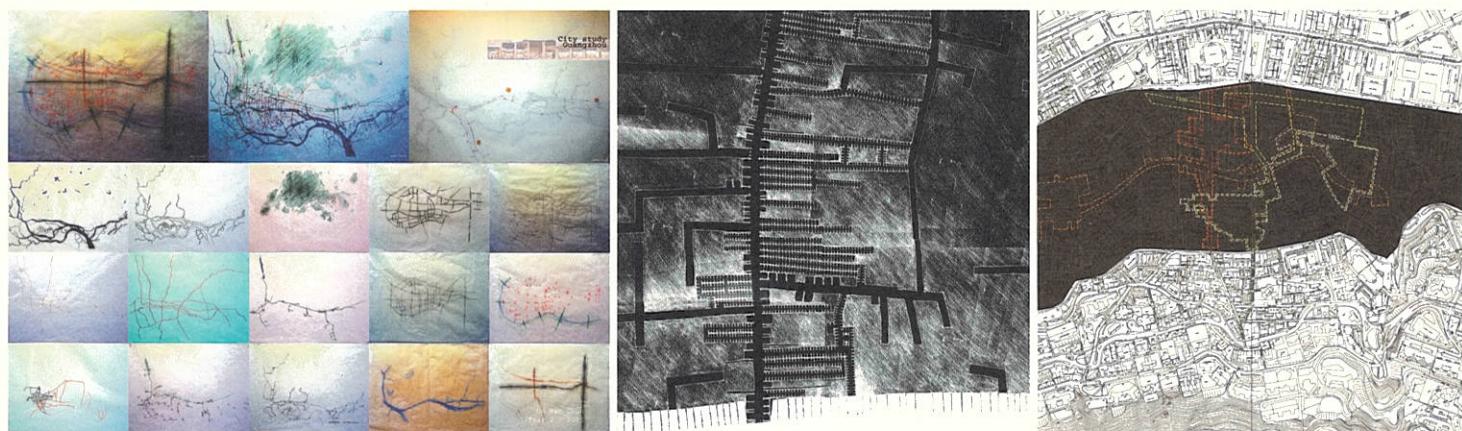
我为城市组的教学定位尝试建立一种“原型理论”(proto-theory)：首先，城市建筑的发展与进化源自于种种城市元素所积累的气质(temperaments of cumulative artifacts)，城市建筑的研究就是明晰这个积累过程。再者，城市的形态是由城市中的“线”所界定，这

些“线”包括了河川、街道、肌理、城墙、地标、基础设施等，集合为塑造城市建筑的一种能量或力度。最后，这种能量到了更复杂的城市环境中会产生一些突变，这种突变也恰巧是建筑在回应超速城市时所必需的。

在城市建筑的设计操作上，城市组的学生在数年中分别对香港旺角、东京地铁环线、深圳城中村和广州上下九街区等超速城市中的特定区域进行一种“衍生探索”(dérive)——通过对一些城市现象的发现和观察，进而发展出合适的设计切入点。这是一种随机、浮动的研究分析模式，却可以深入到泛泛的资料收集所捕捉不到的别具启发意义的情景中(图12~图15)。

以广州为例，课题起步时看到珠江新城的高速开发和对比之下的旧城区的明显迟缓与无方向性(这也是当地规划官员的认知)，然而在这零乱无章的老街中，我们看到另外一种属于个人的有机秩序与活力。一个名为状元坊的商业区有数以百计面积仅仅两三平方米的商铺贩卖各式各样的女人服装用品。出了状元坊，就可以看到沿街一排属于另一种行业的店铺——可能是卖布的；接下来是卖缝纫机的，再来就是卖缝纫机的零件，换一条街又可能是卖理发用品的店……如此延伸不断。穿梭在这些街道之间的有许多满载各式货物的摩托车、搬运工、买家、居民、路人等。一片包括制造、销售、居住的混合产业区就这样自然地、茂盛地生存下来。这些现象经由学生的绘图、分析、记录，一种无形却又确实存在的脉络随之浮现。设计课题的目标自然也不限于服务某种功能或形式，而是尝试为高速发展压力下有着巨大无力感的老城区提出属于当地的建筑原型——这个建筑原型的生命力恰恰来自一种微观都市的状态。





12 13 14 | 15 16
17

- 12 广州旧城分析 / 学生: Un Man Chun, 导师: 刘宇扬
13 广州旧城分析 / 学生: Gloria Kuo, 导师: 刘宇扬
14 香港中环分析 / 学生: Gary Chan, 导师: John Lin
15 香港中环分析 / 学生: Sarah Mui, 导师: John Lin
16、17《珠三角》库哈斯等, 第十届 (1997) 卡塞尔文献展现场

与广州、深圳仍然存在相当程度对比的香港，则面临着和珠三角城市非常不同的阶段性发展问题。而港中大作为一个学术机构，仅仅靠教学的影响，对于城市的改变恐怕起不到太大的作用。有鉴于此，港中大项目组成立于 2002 年，希望直接面对香港的城市建设议题并提出具体方案。前文所述“连线城市”研究 (Linear City Research) 即是针对铁路沿线的社区发展模式展开的专题项目，此处不再赘述。

香港作为世界上最极端城市化的地区之一，有着许多颠覆传统建筑学的地方。而整个珠三角腹地，更早已成为中国式城市化现象的同义词。在中国式城市化现象已成为新一轮的建筑学理论趋势的同时，当今中国的建筑教育是否已开始直接面对这个趋势、尝试发展出一套针对如此快速和大量城市化现象的回应？在观察中国城市发展过程时，我们首先看到的是城市带给人们生活巨大的影响和它的无从改变。建筑的理由似乎因而变得薄弱：它只剩下功能、形式，或是更糟——时尚。或许当我们把焦距转到属于市民个体的空间时，通过“微观城市学”(micro-urbanism) 带给城市新的可能性，建筑能再度对城市产生意义，并开始触动它，进而激活它、改变它。

策展思考：双城语境中的双年展

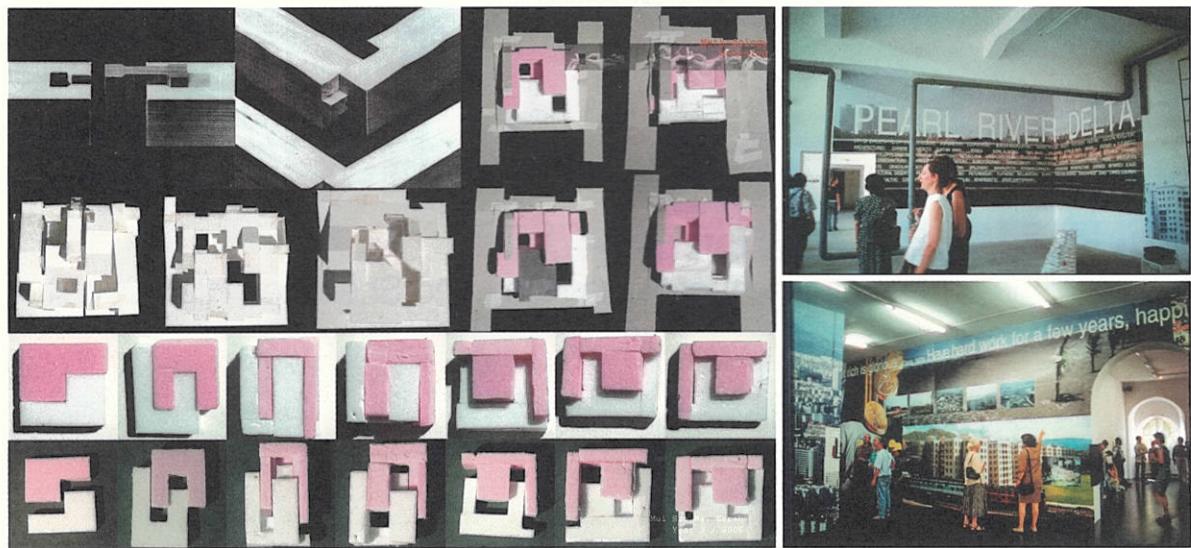
从 1990 年代中开始，中国的城市化现象开始受到国际建筑学与城市学研究学者们的关注。这其中最具代表性的可能是荷兰建筑师雷姆·库哈斯和他的哈佛团队针对珠三角城市群所作的《大跃进》调研计划。在这本厚达八百页的著作中，库哈斯在他短短两页的前言里作出如此叙述：“亚洲已无情地被前所未有的建设过程牢牢地掌控着。现代主义的大漩涡正在到处摧毁亚洲的（城市）现状，又到处建立全新的城市物质。一方面，可信且普世的学说乏善可陈。而另一方面，前所未有的发展力度，产生了一种独特而令人焦虑的状态：当城市被神化的刹那之间，它似乎也是最不被理解的。”

珠三角城市群因而成为西方学界眼中的当代中国城市现象的代表，而“深圳现象”也在此之后，成为众多建筑与艺术展览的关注对象。首先是四年一度的第十届德国卡塞尔文献展（图 16、图 17）。在这之后的一连串展览，包括 1999 年在曼谷和维也纳等地举办的“变动中的城市”展、2004 年的“广州三年展”和 2005 年的第一届“深圳城市\建筑双年展”——当下城市现象无疑已成为艺术界和建筑界的重要议题，从后现代文化角度对亚洲城市与建筑进行的研究和表述也成为一门显学。

文化学者阿克巴·阿巴斯在他的《香港：消失的文化和政治》一书里，认为“消失”代表了香港城市中的临时、短暂、高速等特质。从王家卫的电影美学和高密度城市发展模式，阿巴斯以其独到的笔触探讨了香港的城市现象和所面临的困惑。过去十多年来在香港颇受关注的填海、旧区改建和历史建筑保护等议题，也恰恰反映了香港市民对这些“消失的空间”的重新认知。

从城市生活的角度来说，“双城”代表了一种特殊的可能性。居住在两座近邻城市的人，犹如生活在两个互可穿梭的平行世界中，不时可以离开自己的城市“跨界”到另一座城市，看到不同的街景、事件、人物，又可在很短的时间内返回自己熟悉的环境。这种短暂又经常性的城市“交换”，实际上带给了这两座城市双重的能量。这种能量一方面来自于两座城市的差异性所引发或造成的流动——人口、资金、思想等，另一方面则来自于这些流动所带来双城相互间的冲击、调整和改变。

世界上其他双城的例子中，能否找到这种城与城的能量交换与交叠？我们又是否能抽丝剥茧地找到这个能量为城市与建筑所带来的影响和改变？位于北美西岸的洛杉矶 - 圣迭戈是经典的例子，美国社会地理学者爱德华·苏亚 (Edward Soja) 在他的《后现代的地理学》



(Postmodern Geography: Reassertion of Space in Critical Social Theory)一书中将洛杉矶市描述为一座没有城市中心的城市——在这个南北长达200km的城市网络的南端，便是风光秀丽而且个性鲜明的圣迭戈。它是好莱坞明星的后花园，也是洛杉矶的后花园。荷兰的阿姆斯特丹-鹿特丹是另一对高度互补意义的双城。同样作为北海边的欧陆古城，鹿特丹在二战所受到的轰炸与破坏远远大于邻近的阿姆斯特丹。这也影响了鹿特丹战后重建和发展的方向。相对于阿姆斯特丹保留下来的老运河、历史建筑、浓厚的郁金花香和文化氛围，作为欧洲第一大港口的鹿特丹拥有更多的是一种城市用地的“白版现象”(Tabula Rasa)，以及它所带来的商业发展潜力和荷兰建筑文化的实验性。日本的京都-大阪，则是一个充满了民族和文化意义的双城组合。这两座城市有着长远的历史和空间关系，在两个市中心区之间蔓延着连续不断的城市社区。连接双城约一个小时的火车路程中，如果不看站名，你不会注意到明显的城市分界线。两个城市基本形成城市学家所说的“超大城市群”(Megalopolis)的状态。相对于京都的静谧和深沉，同样受过二战创伤的大阪所表现的是代表日本关西文化的通俗和活力。

香港-深圳，除了绝对的地缘关系，更有它们在政治上和文化上的意义。这两个城市的差异显而易见，而彼此间的经济合作可以称为“生命共同体”。而这里最大的意义还在于这是一个仍在成长中的“动态”双城关系，这其中许多方面也存在着极大的可变和未知。作为世界上第一个也是惟一以“双城”为背景的展览。“双年展”的意义也在探索深港“双城”的可能和未来。在深圳-香港这两座历史和性格截然不同而其命运又一定程度上被捆绑一起的城市中，通过双年展的机制激发全球语境的学术交流和思想碰撞，对继续维持这个地域的批判性建筑与城市实践攸关重要。

结语

在某种意义上，香港作为一座具有独特历史意义和历经不同政治体制的超密度城市，提供了全球的城市与建筑学者和实践者极为丰富的研

究素材和案例源泉，而其紧凑性和复合性，对中国下一阶段更需谨慎平衡的城乡发展，也极具参考价值。来上海的十年，我通过在港大上海中心的教学研究、深港双年展策展与参展和不定期的返港机会，一直维持着对香港这座城市的观察与思考。而我在香港前后十年的经历，在思考香港作为高密度城市的学术和实践意义的同时，亦已成为我观察其他城市的坐标体系。在这个坐标体系中，城市微空间、城市更新、社区营造等议题，无一不是当下中国城市研究与实践的热词。我期待研究香港的年轻学者和建筑师，在未来的工作中对提出更多的原创研究和设计，也相信这座既魔幻又现实的世界城市，会继续挑战我们面对城市密度的对策，并激发我们对未来城市的想象。

参考文献

- [1] Judy Chung Chua, ed. et al., Great Leap Forward, Taschen Publishers, London, 2002
- [2] 古儒郎+林海华. 香港词典 [J]. 城市中国 05,2005 (12): 2-4
- [3] 家本由晴+贝岛桃代(Atelier Bow-Wow) 林建华译. 后泡沫城市的汪工厂, (Bow-Wow from the Post Bubble City)[M]. 台北: 田园城市(台北)出版, 2007:7-8
- [4] Essy Baniassad(白思德)编. Notebook I: 2001-02. 中大建筑, 2001:7
- [5] Ackbar Abbas, Hong Kong: Culture and Politics of Disappearance, University of Minnesota Press, 1997
- [6] Edward Soja, Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory, Verso, London, 1989
- [7] 刘宇扬. 为香港设计新的脸孔, 亚洲周刊, 2003.06.23
- [8] 刘宇扬. 城市再生, 思想再生 2007 深圳 - 香港建筑与城市双城双年展理念与实录 [J]. 时代建筑, 2008, (1):128-133
- [9] 刘宇扬. 实验城市建筑教育与城市状态 [J]. 时代建筑, 2007, (3):34-38.
- [10] 连线城市的研究过程与成果可见 www.linearcity.hk