

国外城市港口景观保护性再利用探究

张 清

(南通航运职业技术学院 人文艺术系, 江苏 南通 226010)

摘 要:文章结合港口景观与港口城市发展之间的问题以及相关学科的研究成果,对国外历史港口区景观的产生与发展、保护性再利用的措施与方法进行了梳理,并对日本横滨 21 世纪未来港、伦敦码头区进行深入解析,总结了它们在改造过程中的成败,为我国历史港口景观改造提供理论依据和指导。

关键词:国外城市;港口景观;保护;再利用

中图分类号:U653.99

文献标识码:A

文章编号:1671-9891(2016)04-0021-05

0 引言

随着城市经济的快速发展,港口的功能也逐渐发生着改变,具体表现为:历史港口的景观正不断地遭到破坏,一些不能满足城市发展需要的港口历史面貌和人文景观正在逐渐消失,尤其是失去原先功能的历史港口景观正制约着周边环境的正常发展。20 世纪中后期,随着港口经济的强势升温,历史港口保护性再利用逐渐被政府和民间所认可,改造后的港口景观增强了区域旅游内容,提升了区域文化氛围和城市整体品质。整个亚洲、欧洲和美洲在港口景观保护性再利用方面都取得了不错的成就,也直接影响着地区经济的发展。

1 国外港口景观保护性再利用发展过程

11 世纪至 14 世纪,西欧港口的形成和发展是欧洲国际性港口城市形成的标志。最初这些港口与城市形成混合空间形态,同时作为贸易枢纽和军事要塞发挥着重要的作用,并兼具港口功能和城市公共空间功能。18 世纪后半叶,欧洲各国工业化进程加快,日益增长的能源消耗和石化工业的迅速发展为世界经济的持续增长提供了源源不断的动力,大量的货物在港口区集散,港口附近涌现出各种新兴的工业区。在这一阶段,港口除了转运功能外,储存、贸易和工业制造功能也成为港口功能的重要组成部分。

20 世纪 50 年代,国外历史港口发展趋缓,为了防止经济衰退,政府部门决定振兴老旧港口工业区。北美是历史港口产业区再利用的摇篮,其中初始阶段具有代表性的属巴尔的摩内港的重建。二战结束后,由于经济转型和经济衰退,巴尔的摩港日渐萧条,码头闲置,城市经济颓废没落。50 年代中期,巴尔的摩市规划委开始筹划启动市区重建工作,并开始准备城市总体规划。1964 年,华莱士规划设计公司设计完成巴尔的摩市概念性城市规划。1977 年巴尔的摩的世界贸易中心大楼由著名建筑师贝聿铭设计建造使用。1979 年,巴尔的摩会议中心投入使用。从 20 世纪 50 年代至今,巴尔的摩内港改造不间断地进行,整个城市港口区域发生了翻天覆地的变化,也逐渐成为整个美国和世界各地的榜样。^[1]巴尔的摩内港改造的成功之处为其他城市港口工业区的保护性再利用提供了宝贵的经验,如图 1 所示。

20 世纪 60 年代初,岩石区的改造成为悉尼的发展计划和振兴经济的措施。60 年代中期,纽约南街港口区也开始了大规模的城市改造,其改造规模跨越多个街区,如图 2 所示。20 世纪 70 年代,加拿大也加入到历史港口改造的世界性大浪潮中,最具代表性的是多伦多海港,如图 3 所示。另外,维多利亚海港区的改造如图 4 所示。

20 世纪 70 年代中期到 80 年代中期是港口城市改造的第二个阶段,也是历史港口景观改造的发展阶

收稿日期:2016-10-21

作者简介:张清(1982—),男,江苏南通人,南通航运职业技术学院人文艺术系讲师,硕士。



图1 巴尔的摩内陆港西岸公园



图2 纽约南街海港



图3 多伦多海港码头休闲区



图4 维多利亚海港码头休闲区

段。利物浦码头区如图5所示,伦敦金丝雀码头区如图6所示,这些传统临港工业区开始了复兴的历程。由美国和英国牵头,一场以建筑遗产再利用的城市复兴计划在20世纪70年代末不断开展。在这次城市改造运动中,改造的主体不再是那些标志性建筑,而是那些遭到破坏不断没落的老工商业建筑景观,港口景观的保护性再利用成为这个时期最重要的改造理念。



图5 利物浦码头工业遗存



图6 伦敦金丝雀码头金融中心

20世纪70年代中期,历史景观再利用由政府延续历史文脉的行为扩大到房地产开发层面。房地产开发商强大的经济注入为城市历史景观的改造注入强心剂,其中最具代表性的是以美国房地产商罗斯为首的罗斯公司。该公司在20世纪的70-80年代,以保护性再利用为城市改造核心理念逐步开发了多个建筑遗产,这些项目主要集中在城市的历史港口区。项目的成功为进一步发展城市历史港口区经济积累了许多宝贵的经验和成功案例。

20世纪80年代中期至今是港口历史景观改造的第三个阶段,也是历史港口区重新焕发青春的阶段。大规模、大投入的历史建筑再利用改造促进了城市建设和社会复兴。振兴老港口的做法,不仅在欧洲、美国、澳洲乃至亚洲的城市复兴中也普遍展开。人们保护性再利用港口景观遗存的热情与日俱增,多层次、多元化的保护性再利用历史景观对城市的经济结构、城市建设和建筑遗产保护起到了积极的作用。特别是20世纪90年代以后,大型港口工业建筑遗存保护性再利用对推动港口城市发展的实践取得了骄人的成绩。

在亚洲,拥有漫长海岸线和多个港口城市的日本,对历史港口景观再利用开发很重视。大阪、横滨等著名港口城市的滨水区开发,无论是规模、设计、管理都有许多成熟的经验和先进的理念,这对我国滨水地区开发具有很高的参考价值和指导意义。根据港口复兴相关研究中心的资料,至目前为止日本有63个见诸文

字的港口开发实例。近年来国外港口区建设仍是城市建设的重点,美国有75个大城市,其中69个港口城市中几乎都有对港口区的重建开发项目。

2 国外港口景观保护性再利用策略

随着资源枯竭和城市经济发展的矛盾不断扩大,结合城市改造过程中对历史景观保护性再利用的得失,人们对港口景观改造的理念也不断地变化。

20世纪70年代中期到80年代中期,在西方及亚洲新兴地区(如日本),一种以建筑遗产再利用为引擎的城市历史港口区复兴实践迅速发展。然而,受老观念的影响,这一时期的港口复兴改造存在着诸多方面的不足,处在一个摸索前进的阶段。^[2]例如横滨的“21世纪未来港”(以下简称“MM 21”)和80年代初伦敦道克兰地区的第一阶段改造,其基本手法以拆除旧建筑建造新建筑为主。巴尔的摩内港的改造,由于吸取了以往的经验教训,虽然仍以建造新建筑为主要手段,但比以前的港口改造更加关注形式、空间、乐趣和历史文化的延续。因此,还是取得了一定的成功。

20世纪70年代末,如何振兴老码头区,不仅是建筑保护和城市建设的问题,更多具有政治色彩。1979年,撒切尔夫人领导的保守党政府上台后,英国在城市建设和历史遗迹保护理念上发生了很大的转变。以政府指导的拆旧建新为指导方针,结合建筑遗产再利用为核心的策略成为老码头区改造的新模式。改造过程中吸纳民间资本,鼓励私人介入老码头区改造,这种全民参与的改造模式成为复兴伦敦码头区的重要组成部分。期间,大量的港口历史建筑遗产得到保护性再利用,这种改造模式也为历史港口区的改造带来了革命性的成果。1981-1998年的伦敦道克兰地区再开发就是这一复兴的实践。

综合以上相关保护策略和国外将近六十年的实践可以得出如下三个结论:第一,在港口城市更新、复兴中,放弃了大拆大建的建设准则,将大型港口工业建筑遗产的再利用作为基本政策;第二,保护的目的是为了更好再再利用,同时再再利用也能促进保护的进行;第三,历史与现代、保护与发展成为城市历史港口景观发展的基本方向和目标。

3 国外港口景观保护性再利用实例解析

3.1 日本横滨滨水区的开发

(1)开发背景。横滨市是上海的友好城市,与我国上海的发展有着相似的历史过程,距东京市中心30公里,是东京都市圈中最大的城市。一百多年来,横滨市一直是日本乃至亚洲与欧美贸易交通的主要窗口。“MM 21”地区兴建于1859年,原本是仓库和船厂码头的集散地,一直是横滨经济文化的象征。20世纪80年代,该地区经济逐渐衰退,为了进一步加强交流和贸易,保持城市窗口的地位,1983年开始重新开发。

(2)开发概况。横滨濒临东京湾,是日本最大的国际贸易港口城市。横滨“21世纪未来港”于20世纪60年代开始筹划,1983年开始实施,是亚洲历史港口改造的标志性产物,也是世界范围内改善环境与发展相结合的成功案例,如图7所示。这个地区原本是三菱横滨船厂和铁路货运站的位置,在城市总体规划中,横滨的186公顷区域总面积被确定为城市发展规划的未来。从20世纪80-90年代,这个区域建造了许多著名的项目,虽然改造的规模和力度空前,但在改造的过程中不以损毁港口发展的历史文脉为代价。如毗邻地标塔的石造船坞,是日本现存最古老的干式船坞,在航海史和古代造船技术研究方面具有重要价值,其总共花费39亿日元进行恢复保存,并作为游戏和休闲度假的概念空间开发利用,如图8所示。“MM 21”促进了该地区的旅游业的迅猛发展,带来了横滨经济的不断复苏。

(3)发展现状。“MM 21”区域规划面积为186公顷,“M”是日文“未来港”的缩写,意为建设二十一世纪未来的港口城市。其开发模式为:打造现代主流的新景观,对一些历史文化古迹点的保护和再利用。发展目标和指导思想是:利用地理条件,建设集文化和商业为一体的、具有最高科技含量的和拥有信息化管理的中心城市。开发业主为:官方和公众共同开发。开发成果为:具有标志性的开发成果有横滨标志塔、横滨美术馆、国际和平会场以及公园休闲场地。

(4)评析。成功的经验是:借鉴欧美的发展经验,制定了一个全面的监管体系以保护开发,利用地理生态环境方面的开发做得很出色。不成功的教训是:自发性和市场化的盲目开发导致了城市第三产业畸形发展,相关设施建设过度,产能闲置,最终导致1989年开始的经济衰退。



图7 21世纪未来港



图8 石造船坞

3.2 伦敦码头区的改造

(1)开发背景。伦敦是一个传统的旧工业城市,工业水平在相当长时间内都非常高。泰晤士河为城市产业的发展提供了便利的交通条件,如图9与图10所示。伦敦码头区第一码头始建于1640年,是19世纪世界上最繁忙、最重要的港口之一,到20世纪30年代中期,码头区发展达到顶峰。然而,随着后工业社会的来临,产业结构、国际贸易、交通运输方式均发生转型,使码头区日渐衰落。从20世纪60年代开始,直到1981年最后一个港口(皇家码头)停止出货,港口地区逐渐停止使用。在此情况下,码头区的工厂大量倒闭,使得大量工人失业。1978-1983年间,码头区共失去1.2万份工作岗位,大量土地遭到废弃,基础设施不断被破损,给码头区的重建带来了很大的成本问题。因而,伦敦码头区的改造不仅要考虑土地征购的问题,还应结合民众的要求来进行。



图9 伦敦码头区



图10 伦敦码头区

(2)开发概况。伦敦码头区的改造可以从开发范围、开发机构、开发步骤与成果、开发模式等四个方面来研究。开发范围为:伦敦码头区位于伦敦东侧,泰晤士河上游,整个码头区长88.5公里。开发机构是伦敦码头开发公司(以下简称“LDDC”),LDDC直属中央政府,凌驾于地方政府之上。该机构具有征购开发土地和出让土地的特权,制定和实施发展规划及发展项目的审批方面不需顾及地方政府的干涉。开发的步骤和成果:第一阶段(1981年到80年代后期),这一时期以经济复兴作为发展战略的核心,期间鼓励民间资本参与码头区改造,鼓励新兴产业的发展;第二阶段(80年代后期至90年代初),LDDC调整其发展战略,从最初的以市场为导向转向更广泛地倾听民众心声,鼓励全民参与总体规划和城市改造设计,期间LDDC高度重视历史建筑的保护性再利用,充分挖掘其景观价值;第三阶段(90年代中后期),LDDC在总结前期改造的经验基础上完善码头区的改造,整个码头区的经济情况逐渐好转。到1998年3月,LDDC完成了它的历史使命,实现了环境、经济和社会三方面的效益。开发模式为:以更新为主进行码头区改造,在第二阶段对码头区历史建筑景观增加了保护性再利用。

(3)评析。伦敦码头区的改造有成功的经验,也有不成功的教训。成功的经验:地方政府在改造过程中的角色转型,民间资本的参与拓展了历史港口区改造的思路,提升了全民参与改造的积极性并带来巨大的效益。不成功的教训:早期民间资本过多的参与建设和宽松的制度导致开发的杂乱现象,甚至导致一些企业由于财务的压力而宣布破产。民间资本的参与导致过度的开发改造,建筑空置率较高,民众受到的实惠有限。因此,针对码头区的改造,应结合民间资本,鼓励全民参与改造,同时也要注意相关规章制度建设,强化管理,避免出现由于宽松的制度导致的财务压力。

4 国外对港口景观的保护性再利用特点

国外对港口景观的保护性再利用使得原本走向没落的码头、工业区逐渐转变为公共活动繁忙、环境良好、地价不断上升的综合功能区。在对其改造和保护过程中,主要呈现以下四个特点,这对我国港口城市未来的空间形态发展极具参考价值和推动作用。

(1) 尽量避免港口区不适当的开发建设对港口资源造成的破坏和对城市环境造成的不良影响,为此采取各种手段对这些区域的开发利用进行严格监控和引导,使港口区保持可持续发展的状态。

(2) 保障港口区的可持续性发展,树立发展战略目标,使港口区建设朝着有利于市民日常生活,有利于环境良性循环,并适应城市结构优化的方向发展。

(3) 充分挖掘和利用各种类型港口区的资源潜力,结合城市功能结构特点,从整体出发建立适合城市特点的港口功能区体系,使得不同功能性质的港口区域特色得到最充分的、最恰当的方式体现。

(4) 精心设计港口区空间,使其具有快速便捷的交通条件、舒适优美的环境和选择性强的多种功能区,在建设形式、环境设计上各具特点,具有极强的可识别性。^[3]

5 结束语

随着我国经济不断转型以及人们环境保护意识的提高,港口景观的保护性再利用已经成为我国滨海景观设计和开发的热点。保护和改善港区的自然生态环境,对于维持港口景观的生态平衡及保护人类的聚集环境和生物栖息环境有非常重要的意义。保护性再利用港口景观遗存是港口历史文化的延续,是发掘港口资源、振兴历史港口经济的重要手段。^[4]作为一个景观从业人员,笔者认为根据我国沿海城市的实际情况,结合当前全球化的背景,在学习发达国家滨水开发的理论和成功经验的前提下,建立新的景观规划概念,即包括土地岸线利用、文字策划和开发管理等内容的复合型景观规划体系,实现港口与城市、港口与环境的同步发展,创造地域特色的现代化港口城市景观是一个非常紧迫的任务。

参考文献:

[1](加拿大)简·雅各布斯.美国大城市的死与生[M].金衡山,译.南京:译林出版社,2006.

[2]过伟敏.建筑艺术遗产的保护和利用[M].南昌:美术出版社,2006.

[3]左澹.德国柏林工业建筑遗产的保护与再生[M].南京:东南大学出版社,2007.

[4]王红军.美国建筑遗产保护历程研究:对四个主题性事件及其背景的分析[M].南京:东南大学出版社,2009.

Study on Protective Reuse of Urban Port Landscape in Foreign Countries

ZHANG Qing

(Dept. of Humanities and Arts, Nantong Vocational & Technical Shipping College, Nantong 226010, China)

Abstract: In combination of the problems of port landscape and the development of port cities and the research achievements of related disciplines, this article combs the emergence and development of the historical port areas abroad, and the measures and methods of protective reuse, and it thoroughly analyzes the port of Yokohama 21st Century Minato Mirai, and London Dock Area, and summarizes their success and failure in the process of transformation, which provides relevant theoretical basis and guidance for the transformation of historic port landscape in China.

Key words: Foreign ports; Port landscape; Protection; Reuse