

景观设计的社会关怀网络论坛

Forum on Design as Social Agency

捷克著名作家瓦茨拉夫·哈维尔（Václav Havel）曾经说过：“政治的最高境界是良心”。维护社会公平的两个支柱就是制度与道德。两者偏废一方，均会造成公平的失衡。景观设计师天生就是这个平衡的维护者之一，然而，大多数现有和未来的设计师们却没有发挥好自己的这份能力，或忽略或漠视非利益集团对于空间环境的正当需求。围绕“社会关怀”的讨论正是针对这一问题的思考。2011年3月27日，北京大学景观设计学2010级研究生（MSLA）的“景观社会学”课程中专门就“景观与城市的社会关怀”议题，在老师们和同学们之间展开了一场共同讨论。学生们略显偏颇但却不失犀利的观点——被老师和嘉宾点中，引发所有人新一轮的深入思考。设计了轰动一时的委内瑞拉加拉加斯市贫民区空中快车项目的U-TT事务所的主设计师被编辑部诚挚邀请进入本期论坛。因毛寺生态实验小学这一项目获得第一届中国建筑传媒奖最佳建筑奖的建筑设计师穆轲，以及活跃在乡村的台湾建筑师谢英俊均为讨论“社会关怀”的最佳人选。

景观社会学课程上关于“社会关怀”的讨论

Discussion of 'Design as Social Agency' on Landscape Sociology Course



北京大学景观设计学（MSLA）2010级学生：刘远哲，张玮琪，张诗洋，殷学文，叶成康，杨嘉杰，韦仪婷，王丽君，王华清，孙喆，任君为，倪碧波，孟慧杰，马奔，陆慕秋，柳小路，李源，李辰，蒋理，黄政委，韩旭，韩舒颖，韩见，龚瑶，葛雪梅，傅微，陈希，王琼

庞伟：广州土人景观顾问有限公司总经理兼首席设计师，北京大学景观设计学研究院客座研究员。

吴文媛：雅克兰德设计公司总经理，北京大学景观设计学研究院客座教授。

朱闻博：深圳市水务规划设计院副院长。

李宝章：加拿大奥雅园境师事务所创始人兼首席设计师。

张西利：深圳市西利标识研究院院长，北京大学景观设计学研究院客座研究员。

周志辉：锦绣时代设计总监，北京大学景观设计学研究院客座研究员。

于长江：北京大学深圳研究生院人文学院副院长。

周林：深圳综合开发研究院（CDI）主任研究员，北京大学景观设计学研究院客座研究员。

李津潼：深圳综合开发研究院（CDI）主任研究员，北京大学景观设计学研究院客座教授。

李迪华：北京大学景观设计学研究院副院长。

Václav Havel, a Czech noted essayist, once wrote, “Conscience is the Highest Norm”. System and morality are both the two foundations balancing the equity of society, which will be collapsed if any of them is biased. However, as one of the defenders, landscape architects own this mission inherently, and most of them, in spite of the in-service and the future, have neglected their duties, or ignored the needs for the space and environment demanded from the non-profit groups. Thus an urgent and crucial call for pondering on this issue is emerging. On March 27th, 2011, the students of 2010 MSLA in Peking University had a deep discuss on the topic of landscape and urban social engagement during the course of landscape sociology. The slightly superficial, yet pointed opinions what the students delivered were answered by the teachers and speech-guests, which has led a new thought to everyone present. The two architects designed the infamous program of Metro Cable in Caracas, who are also the principals of Urban-Think Tank, were cordially invited to join in this forum; Jun Mu, one of the designers of the winning project of Best Architecture Award on the First China Architecture Media Awards, as well as Ying-Chun Hsieh, an architect from Taiwan who has practiced enormous programs for the residents living in countryside and villages, are both the adequate designers to talk over the theme of “Design as Social Agency”.

Students of 2010 in MSLA of Peking University: Yuanzhe LIU, Weiqi ZHANG, Shiyang ZHANG, Xuwen YIN, Chengkang YE, Jiajie YANG, Yiting WEI, Lijun WANG, Huaqing WANG, Zhe SUN, Junwei REN, Bibo NI, Huijie MENG, Ben MA, Muqiu LU, Xiaolu LIU, Yuan LI, Chen LI, Li JIANG, Zhengwei HUANG, Xu HAN, Shuying HAN, Jian HAN, Yao GONG, Xuemei GE, Wei FU, Xi CHEN, Qiong WANG

Wei PANG: General manager and principal of Guangzhou Turen Landscape Planning Co., Ltd.; Visiting Researcher of Landscape Architecture Graduate School of Peking University.

Wenyuan WU: General manager of Apecland (Hong Kong) Design & Consultant Co., Ltd.; Visiting Professor of Landscape Architecture Graduate School of Peking University.

Wenbo ZHU: Vice president of Shenzhen Water Planning & Design Institute.

Baozhang LI: Founder and Principal of Urban Planning and Landscape Design (Canada) Ltd.

Xili ZHANG: President of Xili Sign Research Institute; Visiting researcher of Landscape Architecture Graduate School of Peking University.

Zhihui ZHOU: Design director of Buenavista. Visiting researcher of Landscape Architecture Graduate School of Peking University.

Changjiang YU: Vice dean of College of Humanities, Shenzhen Graduate School of Landscape Architecture Graduate School of Peking University.

Lin ZHOU: Director researcher of China Development Institute (Shenzhen); Visiting researcher of Landscape Architecture Graduate School of Peking University.

Jinkui LI: Director researcher of China Development Institute (Shenzhen); Visiting Professor of Landscape Architecture Graduate School of Peking University.

Dihua LI: Vice Dean of Landscape Architecture Graduate School of Peking University.

学生1：我想从一个小城市的人情味角度来谈谈这个大题目。这是两组通辽市几十年前后的对比照片，这条马路原来是两车道，两边各有8m宽的步行道，而且种满了杨树，居民都乐意在这儿活动，那个时候是充满了浓浓的人情味的。但是看中间的那张照片，变成了6车道，步行道已经缩短成为了1m左右宽，我们的生活品质到底是提高了还是降低了？所以我理解的社会关怀其实就是人和人之间的关怀，从专业的角度来说就是我们所做的景观能反映出城市空间背后最真实的生活。

学生2：从事改造城市工作的设计师有责任替公众说出他们的想法，或是说唤醒公众意识。但也有一个无奈，景观设计师更多地是在做物质计划，没有参与到社会计划之中去。

学生3：我思考的主要有4个方面：第一点是，现代城市缺乏对自我多样性和流动性的关注。第二点是集权化和权威化的审美。第三点是人已经沦为了这个城市的看客，或者是一个观众，城市则成为一个与人无关的景观。第四点是社会阶层的居住隔离。我比较困惑的问题是，到底景观设计能关怀多少社会问题，又有多少是直接的呢？

学生4：1.贫富差距会给城市化带来什么？2.贫富差距会给社会交流和交往带来怎样的阻隔？3.如何减小这种差距？4.城市化过程中，促进城乡人民之间社会交流、交往等问题是国家城市化过程中较少顾及到的，需要民间城市化的互动与互补，但是如何调动起人们的配合积极性呢？

学生5：第一，我认为我们在城市与景观设计中有一种主观臆断。第二，城市与景观设计脱离了现实问题，应让公众的需求重返城市景观设计的目标核心。第三，忽略多元需求与社会公正的城市与景观设计，应在弱势群体的保护、老龄化、外来人口和社区、公众参与、城市管制等方面加强。

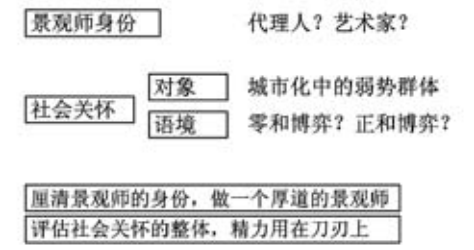
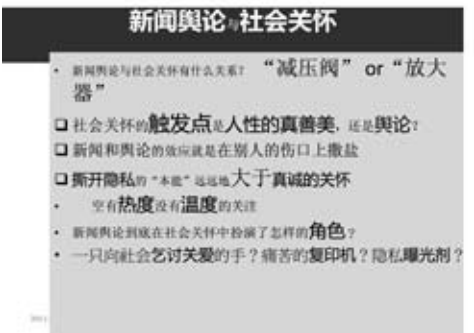
学生6：我想谈的是人的认知感、归属感和幸福感。当家园的感觉在逐渐消失，我想知道这是因为人的慢慢变化而导致的，还是因为我们的景观在慢慢变化？

学生7：我觉得为人民服务，是指为那些80%的人服务，而不是享受特权的20%的人。责任感、良心是一个设计师和规划师最基本的要



求。而现在大部分的设计师即使有这个意识，也没有深入去调研，急功近利的社会现状，导致了很多设计都是想当然的。

学生8：第一，历史文化遗产的遗失；第二，过于强调城市景观的恢弘与观赏性而忽略了生活真正的主人——市民；第三，城市公共空间的



1. 学生汇报的PPT

缺失导致社会凝聚力下降。

学生9：我想提几个问题，第一，要以具体怎么样的技术团队去关怀？如果没有庞大的支持队伍，没有丰富的社会经验去关怀，我不敢想象。第二点，为谁来关怀？第三点，景观能否去关怀？

学生10:我想谈的话题是新闻舆论与社会关怀，在一些家庭或者国家遭受一些重大的社会灾难面前，出现了纪念性建筑、场所，有些时候我认为就是在别人的伤口上撒盐，总是好像立足用最惨痛的照片和文字去激发人们的良知，或者是激起人们参与社会舆论。我找到的资料跟我的想法有一些出入，或者不能完全支持我的想法，但是我仍然坚持，我们不应该在为了纪念一场灾难，或者是纪念一个失去的生命的时候，采用那种将所有的隐私暴露在公众面前的方式。

学生11:第一个是社会关怀的对象，我觉得对于设计师而言，我们所关怀的对象不仅应该是那些传统意义上的弱势群体，我觉得真正关怀的应该是那些不能够用设计师所理想的方式来体验景观的那些人，比如说那些加夜班的工人，或者是经常加班的白领。第二点，是对弱势群体的社会关怀，不应该只顾于提供便利，而应是满足更高层次的需求，为人们自然自发的邂逅、冲突、困局、相亲相爱提供一个活跃的舞 台，帮助人们摆脱隔离感，满足精神上的需求。

学生12:社会关怀如何保证关怀是公平的？市民要学会表达出自己被关怀的需求，通过网络等媒体来表达自己的心声。

学生13:我认为社会关怀应作为规划设计师所应该具有的一种情怀、一种良心。如何让所有

的规划师都有这样的人文关怀，我认为最重要的就是专业设置问题，我们现在所有大学的城市、景观、建筑专业都没有社会学，社会学是一个人学习社会责任的一门必修课。

学生14:公众参与是社会关怀的一种非常重要的体现，但居民什么时候参与、以怎么样的形式来参与？这些都是我们应该探讨的问题，从而找到适合于中国的公众参与方式。

学生15:我首先想问一句社会关怀到底是谁关怀谁？是富人 对 贫 人的接济？还是说政府对大众的安抚？还是只是一句口号？其次，景观在这个社会当中究竟充当了一个什么样的角色？

学生16:毋庸置疑，社会关怀的对象肯定是我们城市化进程当中的那些弱势群体。有弱势就有强势，有弱势就有一个价值取向，有价值取向之后才会有力量的对比。比如说那些钉子户，在大众普遍认识里面，大家都觉得他们是弱势群体，我觉得他们挺强势的，一个一个都成了百万富翁了，实际上他们还是有一定的力量，所以我们如果换一个其他的角度来看的话，他们的弱势、强势的身份可能会有一些变化。

学生17:我看到这个题目之后，用谷歌和百度搜索了一下，发现没有任何定义。然后我就想，什么是社会关怀？我理解的社会就是这一群人 和 那一群人发生的一些事情，关怀就是一

种关心，我觉得社会关怀就是一群人对另外一群人关心的总和，所以社会关怀的中心落在人这个问题上。社会关怀与景观是什么关系？我觉得这种关怀不但指对使用者的关怀，我们对我们的甲方、我们的决策者，也应该有关怀，然后给我们能涉及到这个方案的所有人都给一种关怀。反过来景观同样是需要被社会关怀的。

学生18:我认 为 的“社会关怀”是真正的对普通的老百姓切切细致的关怀，对天天挤在那些廉价租来的小小空间的蜗居、蚁族来说，对于挤在工棚里的农民工来说，如何在城市有尊严地活着都解决不了。后来我自己批判自己，富人、有钱人、当官的，他们也是人，我们不应该怀着这种仇富心理、这种不公平的心态来对待。他们有时候在某种程度也是一种穷人，穷的只剩下钱了，你能在宝马车里哭多久。所以说我们有的时候也要关心一下富人、有钱人。

学生19:社会关怀来自于设计者，我们也在为生活的基本问题发愁。我们在做规划过程当中都得不到关怀，我们为什么要关怀别人？

学生20:我想谈一下关于社会关怀的角度和深度，我认为社会关怀其实是对社会问题的关注，比如城市规划，可以从汽车的角度来规划道路，也可以从自行车、行人的角度出发，也可以两者都考虑。其次，我认为社会关怀是有深度的，所关怀的深度跟景观的深度不匹配，

那么做出的设计就是没有体现出社会关怀。

学生21:第一点是中国目前的社会关怀对象无外乎是社会在最底层的人民，这种关怀的方式总是自上而下的，带有同情怜悯成分的施予、援助。第二点是，总是鼓吹平等公民社会的，实际上往往是事业有成，社会地位比较高的人群。他们的内心深处隐藏的优越感和生活差异带来的价值观的不同，是一条无法逾越的鸿沟。第三点是，中国的农村人口官方统计是9亿多，进城务工的人有2亿。这说明按现在的关怀方式是少部分的人在关怀大部分的人群。我们是不是应该变被动的关怀为主动的关怀，让大部分人主动地参与到社会生活中来？如果要的话，如何实施？

保持愤怒的意气，做着设计师该做的事情

Follow Your Spirit, While Doing Your Job

庞伟:我想回应其中一个同学的想法，怎么自己没被关怀，就不能关怀别人了？当年杜甫自己身处寒舍，还是有底气去关怀，“安得广厦千万间，大庇天下寒士俱欢颜”，这是一个著名的关怀案例。

学生22:关于社会关怀我的观点很简单，就是两个字，“信仰”。我认为社会关怀的根本应该是让每个人都拥有自己的信仰。中国正处在一个信仰缺失的年代，在美国已经有超过50位的富豪作出了他们的承诺，很多人在死后会将超过50%的财富捐献给慈善事业。中国富人阶级本应是社会关怀的最主要的承担者，所谓能力越大，责任越大，他们的信仰缺失，导致了不可能对这个社会给予更多的关怀。富人如此，社会底层的人们就更不必说。中国是农业大国，伟大的农民们曾经的信仰是土地，但随着城市化的发展，越来越多的人失去和遗弃了他们的土地，来到陌生的土地寻找新的生活，富士康的连跳事件反应了农二代们的信仰缺失。同样是底层，美国底层的黑人文化却能

让这些底层的人们通过街舞、说唱、篮球等方式，让他们自己能够有机会脱离随时可能吞噬他们的毒品、帮派斗争。这些Hip-Pop元素可以改变自己生活的信念，这便是他们的信仰，这种东西在中国城市恰恰是我们感受不到的。

学生23:基于前面同学的讲述，我更多是基于一些微观的层面，我想更多的是我们设计师在设计的时候应该怎么样建立关怀？可能微观到一个摸起来很舒服的栏杆，或者坐起来很舒服的座椅。在更深层次的话，可能考虑到景观给予人精神层面的影响，也就是对人的心理和情感方面的影响。

人类的景观史实际上是一个权力史。古代留下来的称为文明遗迹的东西，比如西方的教堂、我国的宫殿，都是统治者们留在大地上的投影。权力的一个对立面是权利，这是两个很重要的词汇，但这么重要的两个对立的词在汉语里却是同音。这个发音的设计使我几乎怀疑这是我们文明的基因缺陷或死穴。权力和权利是同音，权力往往就堂而皇之地代替了、遮蔽了权利。
我们反过来讲一部晚近的人类进步史，就

是关于权利的发展史。较早的时候，有色人种有权利吗？妇女有权利吗？儿童有权利吗？没有。后来慢慢地都有了，然后是同性恋，最后连囚犯都有权利了，动植物都有权利了。所以我不愿意说穷人或富人、弱势或强势，人群不是简单的二元化，只要是人都应该有权利。

设计师应当做什么？我觉得设计师应该去做权力与权利的平衡。权力不是一个坏词，但只有权力，就是集权、是专制。在这两者的平衡中，设计师应更倾向后者。因为后者往往被



2. 论坛现场
3. 会场外易拉宝
4. 学生与嘉宾合影
5, 6, 9. 会议现场



3



4



5



6

动、往往较弱。比如在一些项目中，楼房是能获利的，是强势的，但是绿地谁来撑它？如果你是不倾向于没有利益庇佑的一方的话，最后的结果只能是失衡。

需要强调的是，我讲到权利是针对所有人。你们可以随便翻一下2008年、2009年、2010年中国景观年鉴，或者中国优秀景观设计作品集之类的。我印象中大部分的中国当代景观公司，实际上是在充当权力的“使者”，为权力做华彩衣裳，歌“婉转之音”。我在设计第一线特别清楚，“权利”不能给大家换来钱，你给动物讲权利，动物不会给你发钱，是不是？但是你为权力、财富去画衣裳，这是可以画来实实在在的利益的。

虽然现实很残酷，但不能一句“存在就是合理的”就逃避了所有的纠结，我们应该为使存在的事情变得更合理而奋斗。当代中国的城市公共空间主要还是中低收入阶层在使用，这是不争的事实。就像有钱人有自己的泳池、高尔夫球场，那些地方是需要花钱才能进去的。真正不收费的公共空间，多数还是普通人在使用。在这种情况下，设计师照样有所作为！能让他们躺的地方，就设计让他们躺的地方；能让他们坐的地方，就让他们坐；为他们遮风避雨，庇天下寒士，这是一个最为普通的职业良知。

在深圳，广州土人景观就设计了一个很好的例子。一个街头公园的项目，设计费非常低。街头公园旁边都是大厦，公园附近的员工们要有一个交流的地方，市民经过的时候要乘凉、要避雨，黄昏的时候有人要谈恋爱，小型的文艺活动也要有场所。广州土人景观用个性化的、艺术化的语言去做这些事情，这就是景

观设计师能做的一个途径。所以我觉得别和稀泥，别装四平八稳，能生气说明你还年轻，如果年轻人都没有拍案而起的决绝，多没劲！青春意气不可丢，这种恰当的愤怒，实际上是一个有良知的正当反应。我差几年就50了，我很高兴我仍还有青年人的愤怒，说明我心中还有少许的良知。生气，生完气后踏踏实实工作！

讲关怀，尤其讲人文关怀很多年了，我很害怕所有的好词到最后因为说的太多，做的太少而都变得让人厌恶。当代汉语喜欢把一个词过滥地使用，以致令人厌恶。所以请你们慎重你们说的话、用的词。

轻易设置定义是危险的，强加价值观也是危险的 Indiscreet Defining is Precarious, So is Imposing Values to Others

吴文媛：刚才哪位同学说到搜索不到社会关怀的定义？我试了一下，确实搜不到，这有两种可能，一种就是这个词不需要定义，大家都可以从自己的角度去理解，或者说大家都明白社会关怀是什么意思。第二种就是它很难涵盖，很难用一个哲学的逻辑范围把它确定下来。但是在你们28个同学的发言中，我大概将大家的说法归了一下类，我觉得至少有15种定义，就是每个人都对社会关怀有一个定义。这个实际上表现了一种差异，就是说我们对社会关怀已经有一个定式，连社会都无法定义的一件事情，我们却已经把它定义出来了，这实际上蛮

危险的。

第二就是对关怀的目标我们有一个预设，也就是说我们景观设计师如何实现社会关怀，建设更健康的城市景观？这个我听到过两三次，我想大家也都同意，这表示我们预设了什么是健康的景观，这也是蛮危险的，因为你在传达你一个人的价值观。实际上社会服务是非常复杂的。

我举一个例子，比如说一个大杂院里头每家都生一个孩子，但张老三家超生，生了5个，住不下，怎么办？乱搭建，搭了若干个小房子出来，这个时候你介入，你应该怎么处置这样复杂的社会关系呢？如果你认为张老三家这么困难，他们家超生这么多，应该关注他们家。那你可能是破坏了这个大杂院所有其他人的利益。如果说你关照了所有大多数人的利益，可能张老三家的五兄弟就得流落街头。实际上我们谈社会关怀的时候，并没有一个预设的可考评的目标。我这么多年一直在公众参与方面花了很大的代价去做这样的努力，但很难做到。所以你们一定要有一个做了社会关怀但是不断会有挫败感的思想准备。

第三，我只听到两个同学谈到了技术能力，因为谈到关怀一定是跟能力有关的，就是我们回到设计师这样一个角色上面。你实现这个关怀的时候的技术能力是什么？在你们叙述的时候，谈到社会关怀大多用的是比较宏大的叙事，到具体操作的时候就会失去指标了。比如张老三家搭的那5间房子算不算是历史遗迹？算不算他们家的人文传承？或者这里面也有很多他童年的故事，也有很多美好的回忆，是不是值得保留？你要从别人手里接过他肩膀上的

重量，你有没有这个能力？

还有一个问题是对社会生活体验的全面性。比如说我们现在都关注了行人，但实际做设计的时候，驾驶者是不能忽视的人群，行人与驾驶者的角色是相互转换的。我们对驾驶者的关怀是一样被忽视掉的！比如说我今天到学校，停车的地方就很远，就很不愉快。多走点路是你的关怀，但是否有幸福感是我自己的体验，是不是？所以你的关怀在他人看来不一定是受欢迎。

真正的社会关怀是普适性的，是具有选择性的，人们在其中感受到的是自由，是尊严。这次日本地震时候出现的临时厕所就是一个例子。入厕的尊严是非常重要的，这几个钢筋在紧急情况下接成一个架子，在架子上面盖上布，就形成一个有遮盖的蹲厕，里面甚至有放厕纸的地方，所以其实设计并不是神秘的。

细节是设计师最不能忽视的一环 Detail is the One Can not be Ignored

朱闻博：关于技术能力这一点我们要好好向日本人学习。日本有一句最经典的：细节决定品质。日本候车亭的滴水线与道牙是齐平的，人从公交站上到公交车，不会被雨淋到。但是我们的公交车站的候车亭滴水线一定是退后道牙很多的，这就是细节。景观设计讲社会关怀或人文关怀，有这样的思想非常好，但是现阶段更多的是关于技术能力和社会宣传的问题，让我们城市建设的决策者意识到景观设计对提升城市生活品质的重要性，做到设计无处不在。

我们这几年在做城市水环境规划设计工作，国内河流的水环境综合治理是当下社会各界都十分关注的问题，能让景观设计师作为身体力行的执行者，体现设计者对于整个社会的关怀，关怀了城市的生态环境就是关怀人类——我们自己本身，很遗憾没有几个同学提到这一点。

关怀社区，关注细节，是景观设计本质 Focusing on Communities and Details is Essential to Landscape Design

李宝章：“人文关怀”一直是现代景观行业最关注的问题之一，而景观设计是一门最能帮助



用转换的思维，关怀所有人 Concerning Everybody with Alternative Thinking

张西利：我们一直在讨论弱势群体的问题，问题是我现在要问大家，穷人就是弱势的吗？（庞伟：有些是精神上的弱势，有些是经济上的弱势。）今天大家的讨论，一提弱势群体就是穷人，就是社会最底层的人，谁是社会最底层的人？想一想我们现在，所谓的富人在20年、50年前他是富人吗？

我的观点就是穷人、富人、弱势、强势一定是相对的，是需要时间、空间的过程来转换的。你们现在应该关心的是我能这个社会做什么？你想要得到就得付出，只有不求回报的付出，才可以实现。

社会关怀是具体的，而不是抽象的 Social Engagement is Particular but not Abstract

周志辉：我说两点，我觉得第一个是态度跟情绪的问题。第二个是方法论的问题。

首先，景观设计师是一个职业人，我们对社会不应该有那么多愤怒，愤怒出诗人，但是不出好的规划师和设计师。如果一个医生在治病救人的时候首先考虑病人是穷人还是坏人的话，这个医生一定不是个好医生。在我们的职业范围内，应该抛弃愤怒、穷人、富人、强势、弱势这些政治概念，而不是我们景观规划和设计的语汇，也不是景观社会学的语汇。这是政治学，经济学要去解决的问题。

景观空间都叫公共空间，在这个空间里面，我们研究的是人的行为和需求，不是这个人的身份和地位。在这个时候要还原成一些具体的需求，但是具体的需求，它是有差异和冲突的。比如有的人想遛狗，有些人很烦遛狗；有些人喜欢把音乐弄得很大声以后在那里跳舞，有些人喜欢清静，它就具体地表现为各种很具体的东西，我觉得社会关怀不是一个抽象的概念，应该是一个具体的概念，在这个具体的概念里面谈的时候应该是考验我们的技术能力和水平，而不是考验我们的愤怒和我们的情怀。

不同的问题需要不同层面的解决方法，它有决策层面的问题，有技术操作层面的问题，有运营管理层面的问题，我们刚才更多地讨论的还是一个决策和制度设计的问题，大家似乎只是在这个地方去愤怒。

我是做主题公园设计的，在主题公园设计里面它没有抽象的人，也没有抽象的需求，它一定是具体的。因为景观设计某一点你设计不好，比如说你做表演的时候噪音大了，旁边人要投诉你；这个人在那儿摔伤了，就投诉你；这个人在水里淹死了，就要找你赔；排队超过30分钟以后就要抱怨……一定是在不同的时间里面，在具体的地点对具体的人的具体关怀才叫以人为本。应该具体去讨论这个问题，我们要泛化的时候，大家都是诗人、哲学家、演说家、政治家了。

“技术”决定能做什么，“关怀” 决定在哪儿做 “Technology” is What can We Do, and “Concern” is Where should We Do

于长江：实践证明技术能解决一些问题，我因为忘了带笔记本，就把笔记都写在这（香蕉）上面了。

说到社会关怀，其实我刚开始看到这个题目的时候，我本以为我很明白，后来大家一讨论，反而把我给搞糊涂了。我以为它是一个相对于我们原有景观设计理念而提出来的概念，就是强调“眼里有人，心里有社会”，就是“从社会角度的关怀”，有别于其它“关怀”，比如原来比较强调纯粹技术性的标准，就可以说是“技术关怀”，如果说强调对城市经济活动效率、速度的关注，就是“经济关怀”。刚才谈到临时厕所问题，其实那种简易厕所北京有，天安门广场周边全是那种厕所，但它不是为了救灾，而是为了大型庆典，这就叫“政治关怀”。如果是强调“社会关怀”，就更应该放到救灾避难的地方……“技术”决定能做什么，“关怀”决定在哪儿做，这就有点区别了。

刚才还有谈到汽车的问题，在中国，步行人和驾驶人的冲突比在欧美严重的多，因为对欧美人来说这只是一个临时身份转换的问题，在中国则是阶层之间的对立，也许等大家都有车了的时候，这个问题可能自然会消解。

创造正的外部性的设计才是好设计 Good Design is the One with Positive Externality

周林：在经济学上，有个外部性的概念。它简

单地说，就是一些人的生产、建设和消费行为，给其他人带来了正面的效益或者是负面的效益。例如一个通透的私家花园，让路人无需付费就能观赏美景，感到赏心悦目，这就是私家花园带来了正的外部性。

作为设计者，如果业主委托一个设计项目，那你肯定要满足业主各方面的要求，否则根本不及格。而社会关怀就是这个设计方案带来的正的外部性，就是它不光是要达到业主的目标和要求，同时要让和这个项目没有直接利益关系的大众也能从中获到好处，我认为这就是设计者的社会关怀。现在房地产火爆，许多景观设计者的工作是为房地产商服务，但是我们的房地产项目总规盛行围合式，对路人来说它是密封的，因此，它的景观设计再好，对这座城市而言，它的外部性为零。

总而言之，一个好的设计方案，除了满足委托者的需求，又能最大限度地创造正的外部性，为社会提供更多的利益，才是真正的社会关怀。

建立伟大的城市需要对全人类的关 怀之心 Great City’s Establishing Needs Engagement with All Humanity

李津逵：我来做一下总结——首先，结论并不重要，过程探讨很有意义。第二，我觉得做事要有侧重，刚才说了要回答当今的主要矛盾，所以在这个地方我们要解决今天的问题，而不是追求答案的客观性和冷静性。第三，我们的现阶段是在学校，我们进入社会的过程是一个现实主义越来越浓厚，而理想主义逐渐消退的过程。如果在我们的求学阶段，我们尚且不能理想一把，那么以后肯定会后悔。所以在这个阶段，我们需要尽量符合这个阶段的思维特质，只需要不那么简单的愤怒，不那么简单的呼喊。

在我们的有生之年，或者再往前100年，后100年，中国很难出现在人类史上伟大的城市。刘易斯·芒福德（Lewis Mumford）曾说，雅典是历史上最伟大的城市，它在一两百年中间，为哲学、政治、法律、音乐、戏剧几乎所有的人类文明领域里面做出了那么伟大的贡献。但作为前后几百年都是世界上人口最多的城市——北京，却没有做出相应的贡献，这值得我们深深的思考。

照着同一面镜子回罗马，找到社会 关怀的起点 Looking in the Same Mirror on the Road back to Rome to Find the Origin of Social Engagement

一场由自己精心策划的思想盛宴，却临阵缺席了，为弥补遗憾，我反复阅读《景观设计学》编辑们整理的发言稿，努力分享与会专家、学生们对于“社会关怀”的理解，感悟他们人生体验与视角，希望读者们会读到的比我更多。

作为参加这个讨论的研究生们最直接的老师，我还肩负着与他们一起审视未来的责任。我们的光明的未来寓于光彩夺目的人类历史文化、知识积累之中。所以，当我履行这样的责任的时候，我做的一件事情就是检查我们的学生，他们是否谈到文艺复兴、启蒙运动，他们是否谈到勒奈·笛卡尔，或者埃比尼泽·霍华德、勒·柯布西耶、刘易斯·芒福德、简·雅各布斯和伊恩·麦克哈格。

我失望得很彻底！这样说，是因为在这场专题研讨会的那天上午，学生刚刚向老师们汇报了他们的读书成果。他们阅读过的书籍包括芒福德的《城市发展史》、雅各布斯的《美国大城市之死与生》、陈志华的《外国古建筑二十讲》与《北窗杂记》、王军的《城记》与《采访本上的城市》、李津逵的《中国：加速城市化的考验》与《和谐城市化的德州模式》、和詹姆斯·斯科特的《国家的视角》，我没有从学生们的发言中读到他们从人类文明积累赋予我们对关怀的理解，读到的他们从当代学人对今天人、社会、历史、文化与城市、乡村的关注中提出自己的观点，也非常少。

学生们似乎还走得更远，他们中有人向老师们提出的一个问题是，“在互联网中找不到‘社会关怀’的定义”。我无法确认，学生们对互联网的依赖到底有多深？这是一个问题，但不是一个重要问题，因为即使互联网上有关于社会关怀的定义，那又怎样呢？对这个问题，我可以肯定地回答，学生的发言情况不会有本质改变。参与本次对话的嘉宾和“景观社会学”指导老师告诉我，学生们上午的读书汇报，太像传声筒了！看不到他们阅读中重新发现前人创造的知识的欣喜，更看不到他们将从书本里理解到的知识放到今天中国社会生活背景中，激发出来的质疑、发表的自己的观点、提出的新的问题！

体恤学生的朋友，可能会批评我对他们要求太过苛严，但我恰恰不想过分责难自己的

学生，他们只不过是一面多棱镜，生动地折射出今天社会关怀的现状、今天的教育同时排斥人类已经积累的知识和社会实际问题的严峻现实。转达老师们的看法，一针见血指出他们的问题，不过是给他们一个提醒，生活在这个时代，如何思考将决定我们的命运，决定社会的命运！

为了使讨论能够透过本次论坛，在更加广泛的范围深入继续下去，我想提出更多的问题。一组是关于方法论的，包括：为什么学生们的发言不能聚焦到具体问题？为什么他们会用偶然的、零星的发现，武断地代替需要系统观察分析才能得出的结论？为什么他们会把传闻甚至主观臆想当成事实使用？为什么他们会混淆描述与解释的边界？为什么他们会轻易相信自己的解释，甚至认为自己是站在道德的高点上？为什么他们不应用当天上午刚刚温习过的知识、站在巨人的肩膀上思考？

另一组问题是关于社会关怀的。为什么学生们会想到自己应该首先被关怀？为什么不从景观设计师的视角检视，现实生活中有哪些与社会有关的关怀缺失了？为什么没有人清晰陈述，景观设计师能够制造哪些对社会的关怀？为什么社会关怀被当成一种手段，而不是每个设计师当然的责任与理想？

简单地回答这些问题，可能只会陷入无边的争论，不但不会有结果，还可能会使问题变得更加复杂。今天社会和教育，没有为讨论这样的基本问题缔造共识。除非能够站在同一面镜子前面，否则是不可能同时对自己和别人的容貌评头品足的。找不到回家的路，先去罗马，办法虽然笨了点，却也在理，最少会比陷入观点的林海、思维的泥沼中却全然无知的强，那等同于坐以待毙！

今天由景观设计师讨论社会关怀，首先无疑是一个迫切的现实问题，景观设计师已经感受或者发现了社会需要的关怀，景观设计师可以通过自己的劳动实现某个方面的社会关怀，

从这个意义上，社会关怀对于景观设计师而言，就是社会需求！这很容易反证，虽然身边不乏有违社会关怀精神的实际设计案例，但没有一个设计师敢说，他的设计“不体现社会关怀”！尽管给出一个明确的定义并不容易，体现社会关怀，很久以前就已经清清楚楚成为所有景观设计师，最少是名义上或者口头上的理想与目标。一直和人们打交道，却不能够给出一个清晰定义，恰恰说明社会关怀涉及的内容非常宽泛复杂，基础而又至关重要，人们每为实现社会关怀目标与理想做出哪怕是一点点努力，都是为未来清楚诠释它做贡献。

这样理解，仍然只看到罗马城郭，要重新从罗马出发，还必须理解人文主义与理性主义。

“人文主义”（Hamanism）诞生于欧洲文艺复兴，是人类针对之前的宗教、伦理、政治对于人类个体的压抑，主张个性的张扬，主张从宗教神灵的彼岸王国，回归到世俗的感官物质生活，强调感官、此岸、现实、工具的重要性，认为人类本身的物质与精神生活才是人本身。人文主义是西方走出中世纪，迈向现代社会的起点。理性主义（Rationalism）认为人的推理与逻辑是人类知识来源的基础，是人文主义与近代自然科学发展相结合的产物。

今天，人文主义已经成为一种广泛的态度，是以人，尤其是人类个体的兴趣、价值观和尊严作为出发点来观察与理解世界。理性主义则是哲学立场与方法论，以高扬人的理性为核心。人文主义与理性主义相辅相成，前者回答“要怎么做”，后者回答“该怎么做”。

高扬人文主义与理性主义的旗帜，社会关怀才可能在现实问题的驱动下，在人类知识积累的支持下真正地得以实现。

10. 聚精会神的论坛现场
11. 香蕉“笔记”





打通城市经脉的“针灸疗法” Acupuncture for Connecting Urban Barrios

W 瑞士苏黎世联邦理工学院系主任、特聘教授；Urban–Think Tank建筑与都市主义实践事务所创始负责人。
Alfredo BRILLEMBOURG: Appointed Professor and Chair of Architecture and Urban Design, ETH Zurich; Founding Director Urban-Think Tank.
W 瑞士苏黎世联邦理工学院系主任、特聘教授；Urban–Think Tank建筑与都市主义实践事务所负责人。
Hubert KLUMPNER: Appointed Professor and Chair of Architecture and Urban Design, ETH Zurich; Director Urban-Think Tank.

我们看到委内瑞拉加拉斯拉空中快车这个项目（见第120页）时，第一眼都被它高密度住区和陡峭山势所震惊。您的第一印象是怎样的？

阿尔弗雷多·伯莱姆博（以下简称伯莱姆博）：拉丁美洲、亚洲和非洲的贫民区，以及北美和欧洲城市最近的贫困郊区，让人们在城市扩张的传统观念——在空间功能组织上的自我控制、合理性和注定性逻辑产生了怀疑。发展中国家中那些迅速扩张的城市和发达国家中那些逐渐缩小的城市就像是由非正规发展现象所结合成的硬币的两面一样展示在我们面前。

而加拉加斯（Caracas）正是其中的一个，其60%的城市居民生活在贫民区中，那里的贫民区或非正规聚落的规模不是“一座堆满房子的山，而更像是山那么大的一座房子”。

空中快车系统网络的设计非常巧妙，可也极富挑战，您能够更进一步地阐述一下这个和城市地铁线路链接的设计思想么？

休伯特·克拉姆皮尼（以下简称克拉姆皮尼）：显然，像圣阿古斯丁（San Agustín）这样拥有4万人的、位于城市中心却又处于180m高的小山下的山谷中的贫民区——这4万人事实上居住在城市中心的核心地带——然而，他们被高速公路分割开了。因此我们决定使用新建的地铁，作为连接与扩展。我们所提出的这个公共交通的延伸方案只是按逻辑行事。如果按传统的公共交通修路的话，将摧毁山上30%的房屋，而其他的可替代的城市交通体系则不会这样。我们采用非常轻微的、几乎针尖大小的设计方法，使山里大规模的车站消失不见。事实上这就是（对场地的）回应——应该结合城市的山区地形，设计一个地铁的空中版本。

伯莱姆博：我们并不赞成将贫民区清空，把穷人都转移到郊区去。我们危险地鉴证着又一代人在城市中挣扎生存，而不是在那里兴旺繁荣地生活。由于官方不能很快找到解决方案，所以他们往往对于潜在的城市危险熟视无睹。政策疏忽的结果就是灾难过于频繁地发生。由于那些正规的开发建设，贫民区往往建在最不利的地区——例如极陡的斜坡、容易滑坡的危险地带或易遭受季节性洪水或地震的地方——他们一直处于风险当中。整个居民区都可能因一场暴雨而消失殆尽。贫民区需要获得作为城市化生活区的认可，而且在这些区域里，我们必须满足人们对住房和基础设施的需求。

贫民区也是社区。他们在一起工作，分享食物，分享所有的社会基础设施：学校、厨房、教育……他们需要共享，因为他们拥有的少之又少。这是一个坐落在山上的贫民社区，因此缆车成为了把他们从大都市中心的“旧社会”城镇带向21世纪的有力推动剂。这一概念是建立一个实用且高效的线路，从而大大改善了城市形象和外来投资的潜力。缆车路线穿越了主要的具有社会和环境敏感性的住宅区/商业区。

发展中国家的城市面临的一个主要挑战是对结构化、标准化、牢固的交通基础设施的不断需求。上面提到的空中快车项目，是对加拉加斯的公共交通系统的新的填补，将圣阿古斯丁贫民区与正规城市整合到了一起。当时正值加拉加斯市提出以机动车为中心主导、将圣阿古斯丁与加拉加斯其他地区结合起来的提议，U–TT看到了可将敏感的、适合当地情况的基础设施形式付诸实践的机遇，这一形式将起到为城市“针灸”的作用。通过插入一个高出地面的缆车系统，将缆车系统、新的居住区、社区休闲中心和商业发展空间结合到一起，而该地区也不会牺牲其现有的出行流动肌理。相反，

U–TT看到了提供规范化交通服务的机会，这将建立并加强已有的联系。

现在，他们是城市的一部分，然而以前他们几乎是被城市所遗忘的，而现在他们被完全地连接在了一起。

我们想了解您在此项目过程中与当地居民的沟通交流情况，当设计与居民利益发生冲突时您运用了哪些方式来解决？

伯莱姆博：在不同的山间，我们与居民进行了很多的沟通交流。我们建了5座彼此连通的车站，因此也很自然地带来了如土地争端、所有权等问题。我们工作的最大困难之一就是解决不同微观尺度的问题，当这些微观的问题从山上解决了，U–TT所构想的愿景才会完成。

在山区景观形成的早期阶段，一些危险的地区已经发生了毁坏，滑坡和不稳定的山体都是风险。空置的土地不属于居民，也不归市政管理，因此造成了人们对于土地新的占用，使之变为新的居住场所。

山顶和山体的毁坏打破了新的财产平静，但这也是一个最有趣的问题，可以考虑将之作为都市农业区、公园、音乐学校……这些都是一个拥有4万人口的正常城市所缺少的。

U–TT试图帮助和推动为这些地区的提出土地休养生息的设想和设计概念，因为它们是最好的可用不动产。在那些居住密集的山上，你不会很容易地找到开阔的土地，所以城市必须尽其所能——但现在是为了公众和教育功能。

从圣阿古斯丁的任何地方都可以看到这些新的公园和教学楼，它们镶嵌在正规城市的林荫大道中。这将赋予山体和空中快车教育这一新功能，从而转变它们不仅仅作为通道的形象。我们需要将精神与物质相结合，建设市民

空间的循环体系，从而与正规城市融合，并为之提供不同的选择方案。这将更加彰显该地的贫民区文化。

加拉加斯贫民区的现状是否已达到了您当初的愿景目标？

克拉姆皮尼：这个项目的意义及力量旨在连接城市。其意义在于当人们生活在山上，他们生病了，他们必须走路下差不多29层楼那么高的山……或者他们不得不走着爬上29层楼那么高的山。因此，巨大的区别在于，现在有了缆车，他们就和城市联系在了一起。他们现在可以轻松地去去买食品、报纸和正常生活所需的其他物品，可以正常地去工作和上学，但最重要的是可以迅速地到达医院，这对老人而言非常重要。

伯莱姆博：我们认为，在短期内空中快车项目意味着会为居民带来更多的出行便利与舒适，相较于之前，它将人们的交通时间缩减了9倍。总之，他们在不使用汽车和修建道路的情况下，出行的灵活性大大增加了！跟大多数情况一样，现在社区组织发展

很慢，但随着时间的推移，我相信社区居民将会战胜困难，建设他们的社区设施。从长远来看，我们认为空中快车出行系统产生了一个重要的社会变革。来自正规城市的政治家、工程师们都把评价集中在了空中快车的高效上，但没有意识到关键问题在于它的零排放——我们今后就可以不再需要汽车了！

空中快车项目带给您最深的感悟是什么？

伯莱姆博：从本质上讲，空中快车项目教会了我们宏观如何必须服务于微观。我们意识到，标准化产生了更大的灵活性，因为它能够很容易地解决未来的扩展、改变和维修的问题。各种服务可以共享一个中央接入点。在这种情况下，垃圾回收、给水、供电就与社会功能和缆车基础设施捆绑在了一起。事实上，空中快车项目引发我们思考未来的邻里关系，而不是将其锁定在任何预定的将来之中。我们认识到观光旅游的可能性是缆车平台一建成时就会有的，无论你随性处之还是逃避现实，这都处于同一社会需求的交织下。这样一来，基础设施身兼数职，也反映出了已建成社区的多面性。

克拉姆皮尼：我想谈的是，你要知道在我们的议程中有一个很重要的相关点，那就是如何为项目融资。显然，在城市里这些项目的经济是不平等的。你无法想象在加拉加斯这种对比是多么的残酷，收入与生活方式的对比是多么的巨大。我们非常认真地在寻找实现和资助项目的契机。

法律就是我们一直密切关注的一项，而且我们非常自豪地说，我们甚至以众多方式参与了法规修订、改进过程的诸多方面。有一条法律指出，在委内瑞拉的公司可以资助那些已在名单上的、用以改善这些地区中人民的生活工程。

我们最近刚刚得到消息，我们得到了一笔有关自闭症儿童项目的资金。该项目我们在仅仅半年前刚建立。我们找到了资金，而且今年我们也在瑞士和南半球城市的贫民区之间工作，以拉动这里的资金，从而使项目进行。该项目不是取决于增长，而是取决于思想、专业知识和资金的再分配。

我们得知以体现建造拉丁美洲贫民区策略的“城市实验室”是由您二位领导的，您从事的设计是否也从这些实验中得到了启发？





12-14. 委内瑞拉加拉加斯市贫民区的空中快车城市环境背景与缆车站站内景 © Iwan Baan

伯莱姆博：带着我们（U-TT）的可持续生活城市模型实验室（贫民区实验室）的工具箱，我们为新的支持建筑——赋予了南半球新兴城市边缘的人们权利，并促进在贫民区的可持续发展——提供了工作方法。我们制定和应用工具方法的议程有两个方面：从形式导向到目的导向，转变当代建筑和建筑教育强调的重点；消除设计和其社会影响之间的脱节。我们呼吁以更加高效的、本地化生产的、可以应用套件组装的工业材料来建设构筑物，而不是单纯地去追求艺术目标。

在过去10年中，南半球的城市已经向我们证明：城市发展缺乏制度支持；基础设施建设过度扩张；资源匮乏；政策疏漏。城市，无论是故意与否，都将走入一种不太正规的、更加灵活的秩序。因此至关重要，设计师认识到非正规性建设在城市管理者和利益相关者之间提供了一个大规模的、概念性的合作可能。这种合作将建立一个开放设计框架的全球议程，从而包容文化、社会和意识形态上的差异。因此，我们必须转变当代建筑实践和教育的重点，将关注点从形式导向转为以过程为导向。

在许多方面，重新定位很容易发生在建筑教育中。人们可以在大都会城市中找到越来越多的大学项目。U-TT举办并且教授这样的工作室，带学生到诸如安曼、圣保罗、成都和孟买等城市进行研究。这些唤起我们对更加公平的建筑和都市化的全球思想交流的期望。在未

来，我们预计将会在发展中国家和更多的大学中有所展现。

您为弱势群体进行了很多设计工作，我们想知道这是出于您的个人兴趣，还是说您觉得这更应是设计师的一种社会责任？

克拉克姆皮尼：随着世界各地平均收入的增长，贫富差距越来越大。这实际上意味着富裕的人越来越少，更多的人都是贫穷的。指向我们的现实是，在这个地球上，更多的人没有水喝，没能接受教育，经常遭受疾病的煎熬，更多的儿童卖淫、贩卖人口等等。这些也正发生在我们的城市中！让我们不要忘记这些。从我们的观点来看，卡拉奇、海得拉巴、加拉加斯、圣保罗、孟买、墨西哥城等城市是人们今天生活的地方。而苏黎世、纽约、洛杉矶等城市是例外。

即使从常识的角度，我们也有义务为贫民区的发展做出回应，并思考如何创新——如何整合，以及如何分配人们增长的财富，因为贫民区居民的沉默不等于他们认同所生活的环境。实际上因为此刻他们处于强权统治下：他们是被统治的阶层，他们没有发言权。但我会告诉你他们将会得到发言权，并且我们将会做得更好，因为这是我们共同的利益——这和生活在城市里的每一个人、甚至同这个地球上的每个人都息息相关。这并不是宗教领袖般的空谈幻想，这是我们身为建筑师、设计师所

要意识到的。我们要建设一个我们可以共同生活的地方，否则我们无法建立那些社会网络和语境，人与人之间也不会发生社会互动，而这是非常重要的。

伯莱姆博：我们今天的核心议题是：非正规聚落可以成为21世纪的城中村吗？正如中国城市中的胡同和里弄一样，我们相信加拉加斯贫民区既能对城市的社会资本赋予新的定义，同时，也能提高城市的都市生活吗？

我们在U-TT的经验告诉我们，建筑师必须成为民众的倡导者和改革的积极代言人。但是这种改革一定要深思熟虑，一步一脚印地走，这样才能可行且持久。我们努力拉近城市与市民的距离，为更强大的社区和有活力的民间社会创造更强烈的个人责任感。我们提出的所有的调查和解决方案都要受到一个大问题的检验：人们生活得是否比我们设计之前好？

城市设计师，特别是教授城市设计的老师，都面临着危机。我们的领域正在趋于现实，即我们在很大程度上忽略了大部分人是如何生活的。几十年来，重点自然地停留在北半球；所有设计师的书籍、杂志和项目都关注着社会经济赤道。这不仅限制了我们这个领域对创造性的敏锐感，也耗尽了我们这个领域的合理性。如果设计师和建筑师致力于改善城市并向后代传授有意义的策略，那么我们必须开始带着具有创造力的好奇心将视线转向南半球。

我们知道您也已经将您的设计理念在中国有所展开。尽管飞速的城市化进程和经济增长给中国带来了许多问题，但这里同时也充满着机遇。我们想了解您对中国及其他发展中国家现状的看法？

伯莱姆博：我们想为你们的栏目讲述经历，因为你们杂志给我们留下了深刻的印象。我真的很感谢你们从如此远的地方进行采访。我们全部工作的目的就是试图以某种方式引导全球城市间的连接——现在，我们可以通过工具来上网、旅游，使这一切变得更加便宜和容易；我们可以四处活动，并建立对话。因此，空中快车项目是很关键的一步——当然，如果它被翻译到中国，可能会引发不同的效果。

U-TT在加拉加斯当地设有事务所，以运行当地的项目，我们对于拉丁美洲城市背景和动态的理解已经给予了高度重视。在这里，我们的研究和深化经验开始已有10多年的时间。然而，我们发现，我们在拉丁美洲工作的经验同样可以在中国实施。

现在，北京奥运会和2010年上海世博会已成为记忆，中国正聚焦旧城保护。在过去的10年，随着预期的3亿人迁徙到城市，中国将不得不重新考虑其对社会住房的政策。任何措施下任务都是非常艰巨的——中国发展新思路从不需要冠上某种借口。尽管全球经济放缓有其自身的影响，中国仍然在建设拥有闪烁霓虹灯和眼花缭乱的摩天大楼的垂直城市。我认为这是个错误，新的城市应该是像巴黎那样的高密度城市！

中国的城市政策正受到达拉斯或洛杉矶这样的美国商业城市的极坏影响。中国的发展思路基于最差的城市价值之上，在中国周围许多城市创造了潜在杂乱的城市怪物。

每一个角落都有商场，30~50层的商业大厦的拔起、为外围城市贫民建设的30层的公寓社区是最糟糕的城市“滥招儿”（我们看到这些曾发生在20世纪50年代、60年代、70年代的芝加哥贫民区），中国大陆正在离大都会之路越走越远。中国同样也提供了广泛的经验，但它必须保护它的城市乡村，保护它的里弄和胡同遗产，摆脱小汽车，使用城市轨道交通，保留自行车，复兴街道文化，停止修建高速公路和铁路建设。发展不是用国民生产总值来衡量的。这是一个神话，生活质量是靠幸福和社会

来衡量的。什么样的城市社区会是建立在商场以及空中30层的高楼中的呢？

我们最近对中国作家艾未未进行了访谈，他所说的深深地打动了我。他说，他相信中国仍然没有准备好去思考理论方面的问题。中国仍在思考一些实际的解决办法，思考更多的是这种自上而下的基础设施式的建筑，使这种重复模式遍布中国，而这可能正在重蹈20世纪的现代历史错误。因此，艾未未说，“如果我们更加真正了解建筑能做什么，我们才可能改变中国和世界其他地方的心态与思想。”

他还说道，“我认为中国在未来10年无论发生什么情况，都不会有一个真正意义上的目标”。换句话说他认为，他希望中国开始创作具有真正意义的建筑和艺术，而不只是假装使之有意义。对于空中快车项目，我认为虽然它不是所有方面都很完善，也许它今天也没有全部完成，但它有着非常重要的意义。

克拉克姆皮尼：人们今天居住的城市条件，我想特别是在中国城市——大规模的城市化进程在南美洲、非洲、亚洲发生，特别是在中国，显然也包扩印度——这个城市化进程其实仅仅关注的是时刻增长的财富。但我们都非常清楚，

这一进程的负面就是，在任何一个城市，当你的财富增长，贫困也日益加剧。我们觉得这已经是一种城市悖谬，但是它尚未进入人们的意识。财富同样伴随着贫困，财富爆炸必然引发贫困爆炸。实际上我们正在寻找关于这一现象的数学模型……你可以去看看过去的墨西哥城，这个上个世纪所有城市中增长最快的城市，城市双倍的扩张却只带来了20%的城市财富增长。因此，我们非常有意与一些中国的同事进行大尺度的城市化项目合作。

是的，我相信越来越多的设计师已经并将会继续为低收入群体和社会弱势群体进行的设计。

伯莱姆博：没错，我们在这条路上走得并不孤单。现在是时候对灾后生态意义上切实可行的实践，在机会主义层面的策略讨论的基础上进行调查、思索，并提出主张了。我们为各界的一致观点敞开了大门：瑞士苏黎世联邦理工学院和中国各界在建筑、景观和城市设计方面的跨学科合作中寻求集思广益，这就像是一支由城市设计师组成的思考行动小组，审视着全球化之下的灰暗。（田乐、周明艳 采访，丹尼尔·普罗塔克 整理，刘琴博 译，田乐 校）



We are so impressed by the high-density housing and the abrupt terrain when we caught sight of the project at first, and what is the first impression of yours?

Alfredo BRILLEMBOURG (BRILLEMBOURG hereafter): The slums of Latin America, Asia and Africa, and the recently impoverished suburbs of North American and European cities, cast doubt on the traditional notion of city growth as self-contained and rational, born of the logic of the functional organization of space. Fast growing cities in the developing world and shrinking cities in the developed world present us with two faces of the same coin joined by the phenomena of informal development.

And Caracas is one of them, in where 60% urban inhabitants live in slums. The size of the slums or informal settlements in the Caracas can be viewed not as 'a mountain full of houses as you would think but potentially one house the size of a mountain'.

The network of the Metro Cable system is very ingenious, yet very challenging, could you interpret more about your idea of this solution to connect the barrio with the City's subway lines?

Hubert KLUMPNER (KLUMPNER hereafter): Obviously a barrio like San Agustin with 40,000 people in the middle of the city, in the valley at the bottom of the small mountain about 180-meters high — these 40,000 people are actually at the core of the center of the city — however they have been separated by the highway. So it was up to us to use, as a connection and an extension, for the underground train that were newly built. It was only logic for us to propose this extension of the public transport. Public transport as conventionally with roads that would have destroyed 30% of the houses on the mountain, but an alternative urban transportation system would not. Very light, almost surgical in its intervention on the small pin dots, intending massive stations for social stations in the mountain were missing. That was actually the response. To make a pass-ground version of the underground train that would work with the topography of the mountain in the city.

BRILLEMBOURG: We are not in favor of slum clearance and moving poor people to the suburbs. We are in danger of watching another generation merely survive in cities, rather than flourish there. The authorities often deliberately ignore potential urban dangers because no easy answers are in sight. The results of negligent policies are too frequently catastrophic. As slum zones are often constructed in the least favorable areas for formal development — such as land with extreme slopes and weak soil resistance or areas subject to seasonal flooding or earthquakes — they are at permanent risk. Entire stretches of neighborhoods can be lost in a rainstorm. Slum zones need to be recognized as urbanized living quarters, and within these zones, and we must respond to the need for housing and infrastructure solutions.

And this is a community. They work together. They share foods. They share all sorts of social infrastructure:

schooling, kitchens, education... they need to share because they have so little. This is a poor community up on the hill. So the cable car became a real advantage to move them from being in a medieval town in the middle of the metropolis to now becoming part of the 21st century. The idea was to create an effective and efficient circuit, thereby significantly improving the City image and its inward investment potential. The Funicular route passes through a predominantly residential/commercial area which has social and environmental sensitivities.

A central challenge to cities in the developing world is the constant demand for structured, standardized, and consolidated transport infrastructure. The Metro Cable project, mentioned above, is a new addition to Caracas's public transport system that integrates the San Agustin barrio with the formal city. While the city made an automobile-centered proposal to integrate San Agustin with the rest of Caracas, U-TT saw the opportunity to implement a sensitive form of infrastructure that would act as urban acupuncture. By inserting an above ground cable car system, integrated with the metro system, new housing, community recreational centers, and spaces for commercial developments, the barrio would not have to sacrifice its existing fabric for mobility. Rather, U-TT saw the opportunity to deliver a normalized transportation service that complimented and reinforced established bonds.

Now they are part of the city, whereas before they were almost invisible to the city. They are now completely connected.

We would like to learn how about your communication with the local residents during this program. What approaches did you practice in conflict between design and inhabitants' benefits?

BRILLEMBOURG: There is much communication between different sectors of the mountain. They are connected in five stations. So naturally that also brings about problems like territorial disputes, ownership etc. One of the biggest hardships in our work has been finding people to work on the different micro scale projects that are missing on the hill to complete the U-TT vision.

In some way at this early stage of the hill landscape where some demolition has occurred in risk zones, land slide and unstable hills are a risk. The vacant land is not owned by residents nor by municipal governance and thus this incites new invasion of territory prone to new squatters.

However, these new peaces of property is opened by demolition on the top and sides of the hill is some of the most interesting places to think about doing urban agriculture, parks, music schools... that are all the missing programs of a normal city of 40,000.

U-TT has tried to help and push forward ideas and design concepts for these areas for the land recuperation because they are prime available real-estate. In these dense inhabited hills you do not find open land easily, so the city must use what you have but now for public and educational functions.

These new parks and educational buildings would be seen from any part of San Agustin, inclusive from the boulevard down at the formal city. This would change the image of the hill and of the Metro Cable as a new tool for education not only access. We need to link physically but also mentally and make a loop of civic spaces that combine and offer different alternatives to the formal city. This will make the hill side culture much more visible.

Has the current situation of barrio of Caracas achieved your goal-vision?

KLUMPNER: The meaning and the power of the work is connecting the city. The meaning is when people were living up on the mountain, and they got sick, they had to come down 29 floors, on average, walking... or they had to go up 29 floors, walking. So it is a big difference now that with the cable car they could connect and come down to the city. They can now easily go out and buy food, newspaper and other things of normal life and go to a normal job and school but most important quick access to hospitals, especially for the elderly.

BRILLEMBOURG: We believe that in the short term the Metro Cable means more access, comfort for the inhabitants, it reduces their transport time 9 times faster than that before. In summary they have much greater mobility without using a car or roads!

Now the community organization is going slowly, but always is, but over time I am confident that the community residents will win out and organize their community facilities. In the long run, we believe that there is an important social change that is generated with this metro cable access system. There are people, politicians, engineers from the formal city that criticize the cable car as efficient but do not realize that the key is that it is 0 emission and that we do not believe in the car anymore!

What is the most impressive sentiment that the Metro Cable program has brought to you?

BRILLEMBOURG: In essence, the Metro Cable project taught us how the macro must serve the micro. Standardization, we realized, produces greater flexibility, as it is easier to carry out expansions, changes, and repairs in the future. Services can share a central access point. In this case, garbage collections, water, and electricity are bundled with social functions and a cable-car infrastructure. Indeed, the Metro Cable project permitted us to speculate about the neighborhoods future without locking it into any predetermined future. We acknowledged the touristic possibilities inherent within the cable car platform, while at the same interweaving the needs of the community, both prosaic and escapist. This is infrastructure performing many roles at once, reflecting the multifaceted community for which was built.

KLUMPNER: I would like to say it is important for you to know that there is a very relevant point on our

agenda, which is how to finance projects. Obviously, the economy of those projects also in the city is with an inequality. You can not imagine how harsh the contrasts, the income contrasts and lifestyle contrasts in Caracas. We are very seriously working on finding linkages that allow us to realize, to finance projects.

One of them is a law, which we have been watching very closely, and we are very proud to say that we even participated almost in the evolution of that law in many ways and in many points. There is a law that states, that companies which work in Venezuela can finance projects that have been put on a list which works to improve the lives of people who live in the barrios.

We just got the news recently that we got a grant for the autistic children's approach. We have inaugurated only half a year ago. We found a grant and that this year also we have worked between Switzerland and the slum zone of urban south to raise the funds here to make a project, which is not based on growing, but on redistribution of ideas, redistribution of expertise, and the redistribution of finances.

As we know there is an “Urban Lab” led by you two which typifies your strategy for building in Latin American barrios. Is there any inspiration from the programs during experiment of the Lab?

BRILLEMBOURG: With our (U-TT) Sustainable Living Urban Model Laboratory (SLUM-Lab) toolbox, we propose a working method for a new supportive architecture that empowers people at the margins of the global South's emerging cities and promotes sustainable development in the slum areas. Our agenda in devising and applying the toolbox is two-fold: to shift the emphasis of contemporary architecture and architectural education from form-driven to purpose-oriented; and to eliminate the disconnect between design and its social impact. Rather than having a purely artistic objective, we are calling for an architecture that creates buildings from more efficient, locally produced, and industrial materials that can be assembled in a kit of parts.

What we have documented over the last decade in the cities of the South: urban development without institutional assistance; overstretched infrastructure; lack of resources; and policies of exclusion. Cities, whether deliberately or not, are moving toward a less formal, more flexible order. It is therefore critical that designers recognize that informality provides a large-scale, conceptual framework of cooperation between stakeholders and urban managers. Such cooperation would establish a global agenda of open-design framework that accepts cultural, social, and ideological differences. Thus, we must shift the emphasis of contemporary architectural practice and education from a form-oriented to a process-driven concern.

In many ways, this reorientation can most easily happen within architectural education. One can find growing numbers of university projects dedicated to mega-cities. U-TT has organized and taught such studios, bringing students to conduct research in cities such as Amman, Sao Paulo, Chendu and Mumbai.

They raise our expectations for a more equitable global exchange of architectural and urbanism ideas. In the future, we anticipate that even more universities will show much more presence in the developing world.

You have paid lots of attention on designing for the disadvantaged groups, we would like to know are these your particular interest or you believe it should be more a social responsibility to designers?

KLUMPNER: With the growth of the average income around the world, we know that disparities are growing. That actually means that fewer people are richer, more people are poorer, and that should only point us to the reality that on the ground that you have more people do not have water, who that do not have education, who suffer from sicknesses, children who are working in prostitution, human trade... That is happening in our cities too! Let us not forget about it. From our point of view, the rule is Karachi, Hyderabad, Caracas, Sao Paulo, Mumbai, Mexico City... those are where the people live today. The exception is Zürich, New York, Los Angeles...

Even from a viewpoint of common sense, we have almost an obligation to respond to the development of slums and to think about innovations — how to integrate and how to distribute the growing wealth to the population because the quietness of this massive amount of people is not based upon their agreement of the conditions. It is actually because at the moment they are overpowered: they are controlled; they do not have a voice. But I will tell you they will get one and we better act before, because it is our common interest — it is in the common interest of everyone living cities, or everybody living on the globe. And this not the dream of a religious leader, this is really something that we as architects, as designers, are aware. We have to build a place where we can live in together. Otherwise we cannot build those social networks and contexts, otherwise that social interaction between people cannot happen, and this is very important.

BRILLEMBOURG: Our central interest today is: can the informal settlements become the urban villages of the 21st century? Like the hutongs and leylongs of china's urban villages, we believe the barrios of Caracas can both contribute to a new definition of social capital in cities and, at the same time, improve urban city life?

Our experiences at U-TT have taught us that architects must become advocates for the people and active agents of change. But that change must come accomplished thoughtfully and carefully, one step at a time, so as to be viable and durable. We strive to bring citizens in their cities closer together, to create a greater sense of individual responsibility for a stronger community and an active civil society. All the investigations we make and solutions we propose are tested by one over-arching question: are people better off than they were before we arrived?

Urban designers, and particularly teachers of urban design, are facing a crisis. Our field is playing catch up with the realization that we have largely ignored how the majority of human beings live. For decades,

the focus has rested comfortably on the global north; collectively, designers' books, magazines, and projects have only gazed above the socio-economic equator. Not only has this limited our field's creative palate, but it has depleted our field's legitimacy. If designers and architects are to improve cities and impart meaningful strategies to subsequent generations, we must begin to look southwards with creative curiosity.

We have an awareness of that you have practiced your concepts in China already, as a country where there are plenty of issues caused by the accelerated urbanism and economy growth, numbers of opportunities need to be seized at the same time. We wonder what's your opinion about the current situation in China as well as other developing nations?

BRILLEMBOURG: We have a story that we would like to tell for you magazine that impressed us most of this experience. I really appreciate your trying to do this interview from so far away. The whole purpose of our work is to somehow try and navigate the global connections between cities — we have the tools now with the internet, with travel now that has been made cheaper and easier, that we can move around and dialogues can be established. So the Metro Cable is an important step, but of course if it were translated to China it would probably work very differently.

U-TT has a local office executing local projects in Caracas and has placed a strong emphasis on understanding the dynamics and contexts of Latin American cities. This is where we started our research and deepened our experience for over more than a decade. Yet, we have found that the lessons we have taken from our work in Latin America can also be implemented in China.

Now that the Beijing Olympics and the Shanghai 2010 world expo are but a memory, the spotlight in China is moving to save the memory of the old city. With an anticipated 300 million moving to cities in the last 10 years , China will have to rethink its policy on social housing. The task is enormous by any measure — not that China has ever needed an excuse to develop new ideas. While the global economic slowdown has had its impact, China is still building vertical cities with flashing neon signs and light-bedazzled skyscrapers. We believe this is a mistake, the new city should be a high density medium rise city like Paris!

China urban policy is being influenced by the worst of American commercial cities like Dallas or Las Vegas. Development ideas in China creating a potential disjointed monster in many cities around China based on the worst urban values.

Shopping malls on every corner, 30 -50 floor commercial high rises, 30 floor apartment blocks for the urban poor on the periphery are the worst urban clichés (we saw this happen in the Chicago Gehltos in the 1950's, 60's, 70's) , turning mainland China's away from the cosmopolitan city it wants to be. China still offers a breadth of experiences, but it must save its urban villages, protect its heritage of Leylongs and hutongs, move away from the car to the Tram, keep the bicycle, revive the culture of the street, stop building highways

and build trains. Development is not measured in GDP! This is a myth, quality is measured in happiness and community. What kind of city community is made in Malls and high rises 30 floors in the air?

We just recently had an interview with Ai Weiwei, the Chinese author, and he said something that really strikes me, he said that he believes that China is still not ready to think in terms of theory. That China is still thinking in terms of practical solutions, and it is thinking very much of, let us say, top-down infrastructure architecture and they are repeating models all over China, maybe repeating mistakes of the modern history of the 20th century. So Ai Weiwei said, “if we could only change the mentality in China and other places of the world, with more critical understanding of what architecture can do.”

He also said, “I think whatever happens in China in the next decade does not have a real meaning by intention.” In other words what he was saying is that he hopes that China starts to do architecture and art that has real meaning, but intended meaning. What I can say about the Metro Cable, it may be not a perfect project in terms of all of its parts, but it has a very powerful meaning.

KLUMPNER: The conditions in which people live in cities today, and I am thinking in particular about Chinese cities — this large-scale urbanization process in South America, Africa, Asia, particularly in China, obviously India — this urbanization process is actually only looking at the moment at the growing wealth. However we are very aware that the dark side of the process is that in any city, when you grow, at the rate, wealth you are also growing poverty. It is an urban paradox that we have already identified but it has not yet entered the consciousness of people. Wealth is also accompanied by poverty. You know explosions of wealth literally are accompanied by explosions of poverty. There are actually mathematical models that we are looking at... and you can see in the past in Mexico City, in all cities that have grown fast over the last century that the doubling of the city is only accompanied by a growth of about 20% of the wealth of the city. So we think, and would be very interested in working on a project with some Chinese colleagues on a large-scale urbanization projects.

Yes, we believe there are more and more designers have, and continuatively, designed for the low-income and socially disadvantaged groups.

BRILLEMBOURG: Absolutely, we are not alone. Now is the moment to make investigation, speculation and propositions that situate discussion of opportunistic ground-level tactics for ecologically viable human practices post disaster. We threw open to converge ideas across institutions: ETH Zurich, and China institutions in collaboration across disciplines of architecture, landscape and urban design to seek a convergence of ideas, much like a thinking working action group of city designers examining the underside of global urbanization. (Interviewed by Tina TIAN, Mingyan ZHOU, Transcribed by Deniel PROSTAK, Translated by Qinbo LIU, Proofread by Tina TIAN)



授之以鱼，更要授之以渔 Give a Man a House, but also to Give Him the Tools

穆钧：西安建筑科技大学建筑学院副教授，无止桥慈善基金项目及资源管理委员会主席。

Jun MU: Associate Professor of College of Architecture, Xi'an University of Architecture and Technology; Chairman of Program and Resources Management Committee of Bridge to China Charitable Foundation.

您和吴恩融教授是在什么机会之下接触到毛寺生态实验小学以及毛寺村无止桥这两个项目的呢？

穆钧（以下简称穆）：2001年，吴教授开始对西部农村建筑可持续发展展开研究，并结识了西安交通大学的周若祁教授。周教授是黄土高原建筑人居环境研究方面的专家。经过深入的交流和探讨，他们认为在西部贫困农村地区，传统生土建筑技术具有突出的生态潜力，非常值得以此为基础开展生态建筑相关的研究和示范。与此同时，在周教授和西安建筑科技大学王军教授的协助下，获得一个位于甘肃庆阳市显胜乡毛寺村的小学建设需求信息。当地现有小学校舍已成危房，急需兴建新学校。经过实地探访和考察，吴教授决定帮当地村民筹集资金，设计并协助他们兴建一所生态实验小学，在给孩子们提供一个舒适健康的学习环境的同时，研究并诠释一个符合于当地条件的生态建筑模式。我在2003年的时候去香港中文大学攻读吴教授的博士，刚好赶上这个项目启动，在吴教授的指导下开展项目工作。也正是在毛寺实验小学项目推进过程中，才有了后来的毛寺村无止桥这个项目。

这两个项目都已建成五六年的时间了，目前现状怎么样？达到并保持了您们预期的目标了么？

穆：正如吴教授对该项目的两个层面的定位：一个是对于学校本身的，那一时期各地涌现出大量由政府出资或社会捐助的乡村小学建设工程。但有很多项目仅重视建筑形式和新学校的形象，而忽略了学校对于学生的舒适度和综合环境质量。什么样的学校才是一个“好”的乡村小学？这个“好”的概念需要同时具备舒适、安全、环保这3个基本条件，并不是说只给他们盖一个看起来很气派的大楼就足够了。

以毛寺村所在的显胜乡为例，乡内有一

所社会捐建小学，其中的教学楼看似气派，但其室内真可谓“冬冷夏热”。尤其在平均最低气温低至-15℃的冬季，教室内寒冷难耐，许多孩子的手甚至会生出冻疮，必须要生火取暖。但学校运转经费十分有限，学生每天上学每人都要带一块煤到教室，这样才能维持正常的取暖。以最小的能耗创造舒适的室内环境，是毛寺生态实验小学设计的一个重要目标。通过适宜的热工设计和被动式太阳能系统的运用，新学校建筑获得了良好的热工性能。根据近几年对毛寺小学的实地观测发现，夏季绝大部分时间，教室室内始终保持在20~25℃的凉爽气温；而在寒冷的冬季，太阳能得热和孩子们身体散发的热量得到充分的利用，无需烧煤取暖，室内便可达到令人满意的舒适效果。学校建成以来，师生再也没有在室内生火取暖。曾经有一位热心人士看到毛寺小学获奖的报道后，专门写了一篇新闻时评：“……如果不是太健忘的话，大家应该还记得不久前发生在陕西定边县的那场悲剧。12月1日晚，定边县堆子梁中学因炭炉取暖导致12名女生CO中毒，其中11人抢救无效死亡。悲剧带来的伤痛尚未消散，我曾暗自发问：能不能给孩子们一间无需烧炭的教室与宿舍？现在，毛寺生态实验小学的实践终于给出了肯定的答案……”还记得学校的校长曾经对我们说，以前学校用来买煤取暖的钱如今可以省下来为孩子们多买一些书了。这些都令我们非常感动和欣慰。

另一个定位集中于技术层面。传统生土建筑的运用在黄土高原地区历史悠久且分布非常广泛。但随着各地经济的发展，许多人认为土房子是贫苦落后的象征，村民们一旦赚了些钱通常会把原来的土房子拆了，新建成砖瓦房。但受财力和技术水平所限，这些新房的结构安全和热工性能普遍很差，室内“冬冷夏热”的现象非常普遍。不可否认，西北传统生土建筑的确在防水、耐久、抗震等方面存在一定的缺

陷。这也是其逐渐被替代的另一个主要原因。但是，我们同时也要认识到，在贫困农村地区与常规建筑相比，传统生土建筑技术具有得天独厚的适应性和生态潜力优势。例如：造价低廉、因地制宜、施工简易、冬暖夏凉、节能环保，以及生土墙可以吸收净化空气中的有害物质等鲜为人知的优点。而对于前述的那些缺点，完全可以利用一系列技术措施加以克服。国内外现有的研究和实践已充分证明了这一点。但是，作为建筑研究者，我们并没有资格评判村民们当前抛弃传统生土建筑的现象，因为我们并没有给他们提出整套易于操作、经济适用的技术解决方案和建筑模式。为此，我们也希望借助毛寺生态实验小学项目，基于传统生土技术改良，向当地村民示范一个符合于当地有限的经济、资源和技术条件，切实可行、行之有效的生态建筑模式，从而适应村民们日益多元化的生活需求。

根据您们对生态建筑进行的试验和研究，这种在热能效应，或者是在环保方面非常优秀的生土建筑，在其他地域有没有推广的可能？

穆：说到这里，需要简要介绍一下生土建筑。从建筑历史层面而言，生土建筑是人类运用最为普遍、历史最为悠久的建筑形式，只不过随着社会经济的发展，各地区传统生土建筑逐渐被现代建筑所取代。即便如此，根据联合国教科文组织的统计，全世界目前仍有20多亿人口生活在不同形式的生土建筑之中。随着近几十年，生态建筑理论不断发展，国内外许多研究者回过头来再看传统生土建筑，发现其中蕴含着常规现代建筑难以企及的生态潜力和地域适应性。而这些都已得到充分的科学和实践论证。在这一背景下，法国、美国、德国等西方

发达国家的研究者，自20世纪70年代便开始生土建筑技术的改良研究，目前已逐步形成多种更具灵活性、耐久性和地域适宜性的现代生土建造技术，并用于普通住宅、别墅、展览馆、医院等多种形式建筑的建造。甚至在美国亚利桑那和新墨西哥州等地区，以生土建造别墅已成为富人的一种时尚。不仅如此，在位于法国的国际生土建筑研究与应用中心的引领下，已形成了涵盖各大洲数十个国家的生土建筑研究和发展网络，并已成为联合国教科文组织重点扶持的生态建筑发展方向。反观中国，其实根据目前的文献和实例建筑，我国绝大多数地区都具有可发展生土建筑的条件。而我们现在所做的只是一个开始，主要集中于对传统生土建筑技术的发掘和基本改良，这对于有生土建筑传统的贫困农村地区还是具有很强的推广适用性的。但对于经济相对发达的地区，我们现在所做的还远远不够，还需要多向西方发达国家学习，使传统生土建筑技术在结构灵活性、抗震性能、建造体系、建筑形式等方面得到更大的提升，以满足人们日益多元化的精神和生活需求。只有这样才能使生土建筑真正获得新生。

那在您们筹备这两个项目之时，预想到它们所带来的积极社会关注和影响了么？

穆：毛寺生态实验小学项目是我们第一次涉及农村建筑这一领域，也不可能预想到太多。前面所说的那两方面目标也就是我们当时的动机，很单纯，毛寺无止桥也是一样。这些对于我们而言，真正意义在于使我们深刻地感受到这类项目在贫困农村地区可以实现的社会价值和效益，以及对于参与项目的每一个香港及内地大学生的锻炼和教育意义。也正因如此，在建设部仇保兴部长、钟逸杰爵士、吴恩融教

授、纪文凤小姐等有识之士的共同推动下，无止桥慈善基金于2007年在香港正式成立，以期能继续发扬毛寺村无止桥的理念和精神。随着后续农村项目的不断开展和深化，我们对这一理念的理解也逐渐走向成熟。

您曾经在讨论生态建筑的概念时，讲到过“尊重使用者”这一设计的原则。我们对这一方面十分感兴趣，您能否进行一下详细的介绍？在设计和建造过程中是如何了解并体现使用者的所需所想的？

穆：“尊重使用者”是生态建筑理念中一个至关重要的原则。其实，所有的建筑都应该做到这一点，这是一个必须满足的条件。关键的问题是怎样来体现、实现尊重使用者这一目标。特别是在农村地区，生活相对优越的我们，不能以建筑师的专业自居而居高临下地审视一切，也不能照搬城市的标准来武断评判。因为，蜻蜓点水似的田野“考察”不可能让我们真正地理解村民们的生活和他们面对的困难。我们需要真正地融入到村民的生活当中，用一种平视而非俯视的心态，与他们同吃同住，这样才能深入地了解他们的需求、期望，以及需要解决的首要问题是什么，这是实现“尊重使用者”的一个重要基础。

还记得在毛寺实验小学项目开展过程中，吴教授派我在村民家前后住了一年多，所以在这一点上感触很深。而如今的无止桥慈善基金的系列项目都遵循这一项目的开展模式和理念。而在项目设计和施工过程中更需要如此。比如毛寺小学和近期的马鞍山村灾后重建综合示范项目，施工队由当地村民组成。从设计到施工，几乎所有设计内容都是我们和村民一起讨论交流得出，是我们一起在做设计，并不是



只以专业人士的姿态指挥他们如何做，真正的设计源泉来自他们的传统智慧和生活。在这一过程中，我们与村民，尤其是与传统工匠之间是相互为师，互相学习。一方面，可以从村民那里充分地学习和发掘当地的传统建造智慧；另一方面，我们可以利用专业所学，站在科学的角度，对其进行分析研究，尽可能利用当地可得资源，用村民易于操作且经济的技术途径加以改良和提升，并通过与村民一起施工使他们能够理解和学习这些改良技术，成为最生动易懂的培训模式。这也就是吴教授强调的“高科学、低技术”的设计理念，该理念也是我们所有无止桥项目的一个核心指导原则。这一理念其实源于“适宜性技术”的概念。早在20世纪70年代能源危机的时候西方发达国家就已出现了“适宜性技术”（Appropriate Technology）的思潮。其强调在解决各种建筑问题的时候并不一定需要最先进的技术方案，而是要根据当地的环境和资源条件寻找最适宜、性价比最高的技术策略。这对于我国当前的贫困农村地区尤其重要。

因为小学的主要使用者是孩子们，您当时有没有坐下来跟小朋友们聊过，问问他们想要什么，哪种学校是他们喜欢的？

穆：其实很多农村的小孩不会太深入地去想这些问题，也很难清晰地通过言语表达。因此，我们能做的一方面是与他们交朋友，尽可能地了解他们的所想；更重要的是在他们原来的学校和附近的新建小学，观察他们的学习、活动

特点。但即便如此，受年龄和生活环境差异所限，我们能做的也只是一个平台，真正的故事是需要他们自己来谱写的。比如说，在毛寺小学施工收尾阶段，我们将所有建筑废料收集起来，按预想中孩子们的活动特点做成花坛、花架、坐凳等活动和景观设施。而在小学投入使用后，我们发现孩子们比我们懂得如何利用这些设施乃至所有他们触及的建筑构件。

你们还在做类似的后续项目么？

穆：在毛寺无止桥项目建完后的2007年，无止桥慈善基金正式成立。随后在住房和城乡建设部的大力支持和香港社会各界的资助和协助下，我们发动香港和内地的大学生在西部贫困农村地区开展了一系列以便桥修建和农房建设示范为核心的扶贫建设项目。这些都是无止桥理念的不断拓展和深化。至今，已有来自海内外17所高校组建了无止桥团队，先后完成了17个无止桥建桥项目，一个四川马鞍桥村灾后重建示范综合项目，参与学生志愿者700多人，受益村民达2万多人。

最初始的这两个项目也获得了非常多的荣誉，可每每获奖的时候，您用最多的词是都是“很意外”。

穆：是很意外。

就想您刚才说到的，您做这些设计是出于朴素动机，可又不免被媒体宣扬，那么您怎样看待

和媒体之间的关系？

穆：其实我们在内地还没有做专门的媒体宣传，所以知道我们的人并不多，感触也不是太深。如果说媒体对于我们的影响，可能集中于两个方面。一方面，目前国内建筑界从事类似活动的个人或团体并不像国外那么多，尽管我们也只做了一点点，但媒体的关注对我们的理念是一种认可和鼓励；另一方面，媒体的更多关注也是一种压力，让我们在坚持理念的同时，探寻如何更加可持续地推动和不断完善我们的工作。

我们在筹划这一期主题的过程中，发现国外的建筑师在这方面更为活跃，所做的项目也更多，您们作为具有国际视野的学者，是如何看待这种不同的？

穆：其实这主要是社会发展阶段的不同。一个国家的“硬件”随着经济的发展很容易就能赶上来，但是社会这个“软件”的提升是需要一步步来的，甚至需要几代人的发展和成长。欧美发达国家也是经历了百余年的时间才发展到今天的社会状况。你所说的那些国外设计师，他们所在的国家很多是已经发展到一个非常富足的阶段，而且整个社会价值观从追求大、高、新的工业化价值观，已逐渐走向人性的回归、对自然的尊重。这也是为什么他们对生土建筑这么重视，而且已发展到“现代生土建筑技术”这样的层面。

如果还有的话，可能就是整个行业环境的

不同。就拿项目设计时间来说，国外做一个项目一般都要一两年，甚至更长的时间。而我们有时候花一两个月甲方都觉得时间太长。很多中国建筑师都有奉献社会的责任感，都希望不再为生计所迫，真正做一些有意义有价值的项目。但行业环境并不能给予建筑师太多的精力和时间去思考这个问题。即便有机会，也缺少相应的社会资源。相对而言，我们只不过是幸运一点，能够有幸得到许多社会人士的支持和资助，并且作为高校的研究者可以有更多灵活的时间来开展这些工作。

毛寺生态实验小学获得首届中国建筑传媒奖时的颁奖词写道，“这个并非引人注目的建筑实践有了积极的社会意义”。从美学意义上说，您们怎么看“并非引人注目”这个评价？

穆：在我们的理解中，其实“并非引人注目”恰好是对于我们理念的认同。在设计过程中，我们更多的是考虑如何通过示范来让村民接受、学习各种健康的思维模式和改良技术，以改善他们的生活条件。尤其对于贫困农村而言，过于花哨的建筑形式反而会使村民望而却步，认为这些并不是他们所能承受的。因此，我们的建筑设计往往源于他们所熟悉的建筑形式和符合他们生活生产习惯的建筑布局模式，让他们觉得，“这东西我们熟悉，我们也会搞”。每次村民看到我们的示范建筑时说的这些话，我们都感到特别欣慰。因此，当看到我们在马鞍桥指导村民进行灾后重建时盖的农宅时，你会发现跟村民原来的房子没有太大的差别，感觉像是没有被建筑师“设计”过。其实这也正是我们的初衷，因为我们希望他们明白，利用当地可得的自然材料，通过适当的技术改良，他们流传千年的夯土房也可以做到坚固实用。

所以说毛寺小学的设计更是从适宜性的角度出发的，而不是强调它的建筑造型。那么在同等功能满足的情况下，您们是否认同外观造型更加独特的建筑可能也会产生更为积极的社会效应？

穆：其实这也是未来需要考虑的问题。以生土建筑为例，目前这些项目主要针对的是资源匮乏、经济落后的农村地区。如前所述，如果想让改良生土建筑技术和相关理念尤其在经济相对发达的地区，得到有更广泛的推广和发展的话，其形式需要更符合人们现代生活和精神需求，使其不再被认为是落后贫困的象征。



在毛寺小学，我们看到它前面有两块活动场地，其中一个要修砌小花园。既然你们已经将景观设计也纳入了实践之中，那您有没有意图在今后的项目中能够跟景观设计师进行合作？

穆：我个人认为，建筑不可能孤立于环境而存在，因此景观设计本不应与建筑设计分开而论。如果能有机会与景观建筑师一起合作，那当然是最好了。

就您个人而言，您认为这种社会关怀行为是设计师的应当有的职业素养，还是更出自于您的个人关注？

穆：如前面所说的，我觉得时间和财力保障很重要。并不是所有的建筑师都只奔着钱的。只要是心存善良的人，面对弱势群体，都会伸出援助之手，建筑师也一样。我个人认为，对于很多建筑师而言，不是大家想不想做的问题，而是大家是否都有机会能接触到相关的需求，同时还能有资源来做这些工作的问题。

那么在做这一系列的项目的时候，最打动您的瞬间或者故事是什么？

穆：其实可以讲故事的有太多，很多都已模糊了。就以最近的马鞍桥灾后重建项目来说吧，

一条大河把马鞍桥村与外界隔绝开来。记得与基金会周嘉旺小姐第一次到这个村寻找桥点，恰巧看见有4个小女孩在奶奶和妈妈的带领下沿河对岸行走，突然停下来开始脱裤子、脱鞋。正在我们纳闷之时，便出现让我们为之震撼和心痛的一幕，奶奶和妈妈拉着孩子们举着衣服和书包，艰难地趟入湍流的河水，河水已没到孩子们的脖子，随时可能因滑到而被冲走。而孩子们这么做只是为了去上学！那一幕终生难忘，也让我们产生去河对岸的村子看看的冲动，看看地震之后的对岸村民是什么状况。而我们看到的是一片惨状，房子几乎都倒了，村民都住在非常简易的帐篷里，面对各种困难不知该如何重建他们的家园。也正是因为这一幕，才使得我们发动了马鞍桥村灾后重建示范项目。随后在马鞍桥村开展项目的2年间，所有团队成员都是与村民同吃同住，帮他们重建家园，我们与村民之间也向一家人一样。对于我而言，印象最深刻的是每次进村的时候，很多遇到的村民都亲切地用四川话向我喊：“穆老师你回来了……”逢年过节的时候还会收到村民的慰问短信，那种感觉非常温暖——这可能对我们最好的、让我们最有成就感的奖励了。（田乐、余依爽 采访，田乐 整理）



15, 16. 马鞍桥村灾后重建综合示范项目，重建后恢复平静的乡村。© 穆钧
17. 马鞍桥村灾后重建综合示范项目，村民重建前过河很危险。© 穆钧
18. 马鞍桥村灾后重建综合示范项目相关出版物。© 穆钧



道德这个高度是别人给戴的帽子，通常跟自己无关 High Morality is a Flattery to Others Rather Than a Burden to Himself

谢英俊：谢英俊建筑师事务所主持建筑师。
Ying-Chun HSIEH: Director of Architect Hsieh Ying-Chun and Associates, Taiwan.

您大部分的项目都在农村地区，为何有这样的选择？

谢英俊（以下简称谢）：在1999年之前，我做的许多工作是集成电路芯片生产工厂设计，也就是所谓的高科技厂房。这些年来我对建筑专业的理解与思考并没有太大转变，工作方式也没有太大差别。主要是由1999年“九二一地震”的机遇跨进了这个领域。随着时间慢慢地积累，对这个领域有了比较深入的理解。这个领域太大，慢慢地做开以后，我认为这是可以做十辈子的事业，无法他顾，所以常规的建筑设计工作基本上都停掉了，全力投入到这项工作中来。

“互为主体、协力造屋”是您工作相当重要的理念，能否简述一下它的内涵？

谢：“互为主体”是西方近代哲学家花了近100年时间在探讨的课题。什么叫做“他者”？另外一个主体是什么？哲学家写了一堆像天书一样的东西，还是没有办法讲清楚。现在的建筑设计思维跟米开朗琪罗时代其实没有太大差别，服务对象是少部分的精英，例如开发商的老总、政府的领导。也就是说，主体是建筑师，或者是专业者，其他不是设计者直接面对的对象，就如使用者，对于设计者而言可说是不存在的，因而成为消失的“他者”、客体。建筑专业或者现代的科技进不到70%人类居所这个领域，这70%的人类如同消失，成为“他者”。协力造屋，是让原本被视为“他者”的人群参与进来，发挥对于其居所的想象，透过行动展现其主体。看起来好像很简单的事情，其实背后隐藏了根本上的矛盾。

但“互为主体”的“互”应该是两者之间的一种关系，您这里指的是设计者和使用者之间的关系吗？

谢：是70%的农民，或者说是大部分的使用者，这是一个大的社会架构的概念。现代建筑的设计思维方式，是专业者必须把作品创作意念完整贯穿。但我们的想法完全不一样，我们只做部分的、具有开放性的架构，而不是把整个房子做好，要把其他的部分留给农民自己去完成。

这样参与的方式，是您先通过了解他们，知道他们想要什么样的生活、想要什么样的房子？再协助他们建造出他们自己心仪的住所吗？

谢：不是，那些方案没有经过他们同意。因为同意不是那么容易的。若问所有的农民要什么房子，他们肯定要欧洲式的别墅。大部分的人

对自己房子没有选择权，哪怕是千万、亿万豪宅，也没有选择权。同样的道理，因为灾区各别房屋重建资金少，他不得不接受这么简陋的房子，怎么让他认同？只有接受，然后慢慢去体验接纳，尤其是透过自主的参与劳动力的投入。难道要与灾民谈可持续、谈环保、谈文化存续、谈协力互助吗？这些是要有策略有技巧地让它自然发生。

您在“人民的建筑”北京展的开幕式上，也提到过与村民“沟不通就不沟了”，这很让人费解。

谢：这就是所谓的互为主体概念。当你沟通不了，但是可以相互在一起，另一个主体就出现了。沟通以后如果有共识，主体性就丧失了；



沟通以后如果没有共识，相互的两个主体相互碰撞，但仍旧能在一起，这就是和谐社会。

至于怎么体现出差异性，那是他的事。我的责任是保证房子的安全性等等统一的、专业性的部分。我们要做的就是尽量不影响另外一个主体，让他有自由度，这就是所谓的开放性。

我们一直强调“社区自主”，“换工”是自主的一种，可以让整个盖房费用减少三分之一，或者一半。比如说，盖一间房要15万元，其中5万元是工资，用换工的方式就可以把这5万省下来。其实，农村有富余劳动力，农闲的时候大家都没事干，劳动力来源不是问题，盖房时，只要讲好你帮我，我帮你，就能解决建房的经费问题，也保障了村民的工作。如果这个房子是大家参与的，整个工地就像嘉年华会一样。如果采用承包，整个工地像警察抓小偷，就是说，承包者借机从里头揩油，另外一半的人处处提防承包者，像在抓小偷。如果这房子是自己的活，就会充满和谐与激情，积极性、创造力也被激发出来。所以我们要把这个建房的技术简化，人人都可以做，而不是只有施工队可以做。

您这类项目的资金来源一般是哪里？

谢：有不同的模式。若是援建，钢料及设计加工、施工管理、运费等由慈善单位支付，中间就涵盖我们的工作费。除了重建项目之外，一般状况下，我们是总承包，从设计、材料加工以及现场施工，资金由屋主提供，如果屋主主要自力造屋或几户联合协力造屋，就购买我们设计的钢构件自行组装，这些费用就涵盖了我们的工作费与设计费。

我们认为农村的项目带有一定公益的性质，是这样吗？

谢：我们通常用一句公益性或慈善，把所有的内涵，全部给笼罩了。一个帽子把它盖下，你不觉得太可惜了吗？如果说这是公益性、是慈善事业，那就很少人干了，也难以持续发展。

举个例子，两年前的全球金融海啸，台湾的高科技产业原本快要倒闭，正好中国大陆施行家电下乡政策，每个家电里都有一个小小的芯片，台湾的高科技产业就是靠这重新活起来。台湾的旺旺集团，可以说是中国农民养的，你看，再偏僻的农村、学校前面的小摊子都有旺仔小馒头、牛奶，旺旺集团靠此可以拥有私人飞机。农村供养了全中国的都市发展，

农民怎么会养不活我们？为农民“服务”没有错，但农民一点都不吝啬，保证可以养活你。

中国的农村现在也发生着非常迅速的转变，需要更多的建筑师投入到这个领域中去。

谢：不急。我们是为下一个世代的建筑做准备。10年、20年之内，农村大部分的房子得拆掉重做。接下来的“十二五”计划，农村还是重点。

除了农村地区以外，您有没有考虑过在城市中实践您的这种理念？

谢：农村有农村课题，都市有都市课题。都市有其自己特性，都市里的就业分工状态与农村不一样。都市有更多建筑师在花脑筋，那我们就到农村去，因为农村是一个非常庞大的“空白”领域。

但同样的理念经过一些演变在都市也可以施行，比如格鲁吉亚有一栋烂尾楼，只做好一层一层的楼板，居民自力救济，在每一层当中自己把房子搭起来。都市里也可以用类似的方式施行，开发商只需提供一层一层的平台、解决公共设施，比如安全隐患、逃生梯、防火隔断，然后居民根据自己的需要，进行再一次的创作。

您最近有两个非常重要的展览，一个是在内地的“人民的建筑”，一个是在台湾的“朗读连章”，这两个展览都是对社会基层的关注，您希望通过这个展览为观众带来怎样的启发？

谢：这次展览是我们十几年工作的汇整。虽然我们有这个、那个的想法，但是从各个单项建筑，无法见着全貌。我们把这些项目整理出来，将观点和作品结合，就能更清楚地呈现整体的思维，借此回应社会对我们关注，以及作为和业界沟通讨论的依据和平台。

那您是如何定义“人民的建筑”的呢？

谢：这个议题非常大，这里的“人民”并不一定是指农民，而是涵盖了大部分的人，没有比“人民的建筑”这词更恰当了。■（孙志彪、杨颖、涂先明 采访，涂先明 整理）

19. 四川“五一二地震”重建项目：阿坝州汶川县草坡乡码头村 © 谢英俊
20. 台湾“九二一”地震后邵族安置社区 © 谢英俊

