

空间研究中的基础设施景观

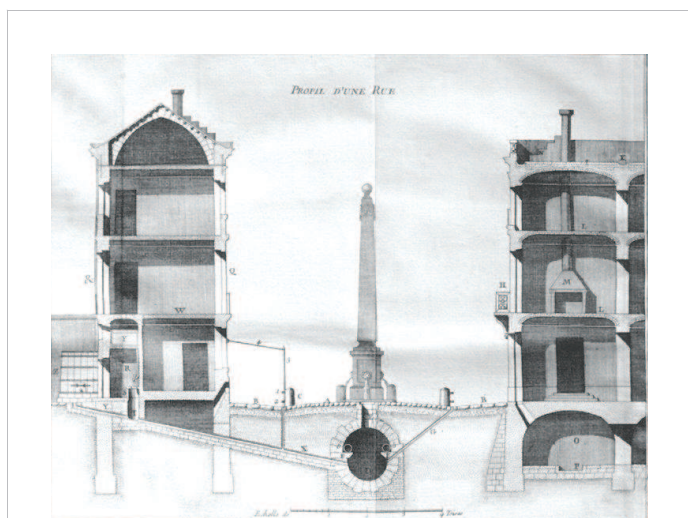
谭峥

“基础设施”(infrastructure)是以分配公共资源,协调公共关系,改善公共环境为目的的物质技术设施的统称。在韦氏英语词典中,“基础设施”词条的含义是“使一个国家、一个区域或一个组织正常工作的基本设施”。其英语单词“infrastructure”由“infra”(地下的)与“structure”(结构)构成,意指地下的隐蔽设施。基础设施常常表现为各种有形的管道,但是它输送的内容——物质、人力、资本与信息是不断流动的。作为一种无定形的网络系统,基础设施无法被整体认知,因此,观察基础设施有几种方法:或观察它的局部,或将其描绘为一种图示,或介入它的日常运作。基础设施需要被分解、转译并在与使用者的互动中逐渐显示其运作机制。

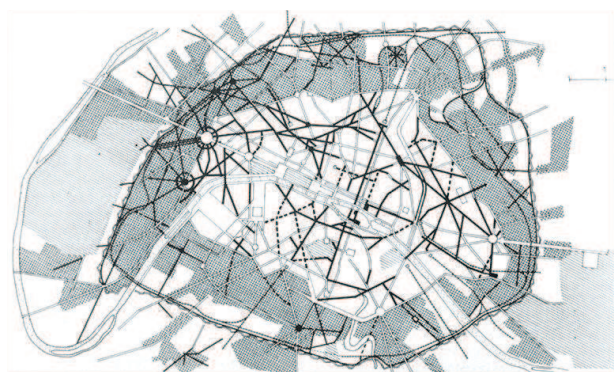
法国建筑师皮埃尔·帕特(Pierre Patte)的1769年巴黎街道断面图,第一次将建筑与街道的给排水设施置于一个统一系统中。帕特揭示了城市的“场所”(place)与其背后工作机制的紧密关系,即街面上的喷泉纪念碑与地下的给排水设施是同一种装置的两面,场所意义的基础是场所的功能。在帕特之后的工业革命时期,基础设施逐渐融入日常景观,城市的林荫大道与串联成网的公园构成了净化城市、维护市民健康的装置物,景观与基础设施融为一体。

在现代化进程中,基础设施是城市不断增长的密度、流通性与可达性的保证。一方面人们追求不断加速的运动,另一方面在不断的运动中,传统的情感与场所的意义逐渐稀释。社会学家齐美尔(Georg Simmel)在《大都会与精神生活》中指出:现代人受控于各种精密的计时计数工具,“精确”与“计算”成为社会的公认价值。当代马克思主义学者马歇尔·伯曼(Marshall Berman)认为19世纪不断涌现的林荫大道是资本主义的内在矛盾的标志,无数追求理性的个体在城市的笔直大道上奔走,构成一个非理性的整体。对“现代性”的研究摆脱不了“基础设施”的纠缠。

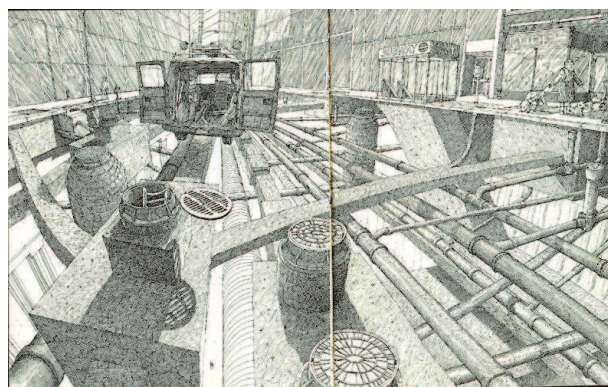
近20年,一批建成环境研究学者试图创建关于基础设施的理论术语体系,比如斯坦·艾伦(Stan Allen)的“有深度的二维”(Thick 2D)与“基础设施都市



法国建筑师皮埃尔·帕特(Pierre Patte)的1769年巴黎街道断面图



奥斯曼对19世纪巴黎路网系统的重新规划



美国漫画家大卫·麦考雷对纽约地下基础设施的描述

主义”(Infrastructural Urbanism),德·索拉·莫拉雷斯(de Sola Morales)的“模糊领域”(Terrain Vague),凯勒·伊斯特林(Keller Easterling)的“组织空间”(Organization Space)与“超国家治术”(Extrastatecraft),格雷汉姆与马文(Stephen Graham & Simon Marvin)的“分包的基础设施”(Unbundled Infrastructure)与黛娜·卡夫的“塑性生态”(Plastic Ecology)等。如果按照态度与立场划分,那么斯坦·艾伦基本上还是在践行现代主义建筑学关于“物质实践”(material practice)的许诺并建构了一种新的地形学;德·索拉·莫拉雷

斯是将马克思主义的“异化”理论(estrangement)延引到空间研究;凯勒·伊斯特林从空间政治经济学视角发现了超越审美与符号的组织性协议,并探寻超越体制边界的超国家基础设施;格雷汉姆与马文将现代主义失败的过程理解为基础设施从一体分解为多系统的过程;黛娜·卡夫则从美式实用主义汲取营养,从城市触媒角度介绍了建筑学介入城市的可能。所有这些研究都是基于现代主义的失败与基础设施的主体性这一主要背景,通过对晚期现代主义时期建筑学脱离城市关切的批判来重建一种扎根工具

性的城市建筑学。同时,所有的理论都建立在与后现代主义符号学划清界限的基础上,它们都将建筑学的符号化历程视为昙花一现的插曲,并意图重新兑现现代主义对公共领域,技术进步与个人自由的许诺。

“基础设施”及这个概念所衍生的一些空间问题,来自西方新千年以来对里根—撒切尔时代新古典自由主义政经策略得失的反思,来自对建筑学符号化倾向的抵制,更是来自对建筑师脱离城市公共领域的批判。触发基础设施话语热潮的导火索是新千年后一系列欧美基础设施崩塌的事件。建筑学对基础设施的关注与对现代性研究有着密切的关系,基础设施的效能被视为现代化的重要指标,它在现代建筑史中的地位浮沉标志着建筑思潮的历史流变,基础设施对当代日常生活的渗透是空间研究的重大机遇。因此,基于基础设施的空间研究是重工具性、反符号性的,这使它与现代主义建筑的理想保持一致。同时,基础设施与公共政策的天然姻亲关系,决定了它是建筑学介入城市公共生活的主战场。

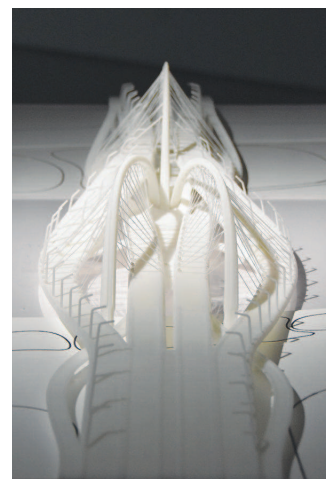
现代化的进程并没有因建筑学的暂时缺席而停止,只是它与资本、技术与媒介的结盟方式发生了改变,而建筑师对此既缺乏认知,也少有作为。建筑活动所需要的资本密集程度已经不能承担以往的建造风险,空间干预以一种更分散的、渐进的、精致的方式呈现。为了更紧密地介入公共空间与建成环境的质量,建筑学开始向环境、资源、效能与材料等学科学习最新的方法,同时开始反思建筑学在广泛的公共空间讨论中的地位。

自20世纪晚期以来,“现代性”是以复数形式出现的,作为一系列更广泛的历史进程来区分强势现代主义叙事背后的不同文化之现代化过程中的特点。在后结构主义与后殖民主义的语境中,至今没有就现代化进程中的多样性与普遍性之间的关系达成共识,尤其各种第三世界的现代化叙事都被认为是现代主义话语的“例外”。在此情况下,基础设施作为一种超越领域与边界的系统,是理解不同文化的现代化历程的关键,它能够吹散弥漫在现代性讨论上的意识形态迷雾与文化差异阴霾。

在当代,基础设施积极介入现代生活形态,并将传统的街道、广场、市场纳入其体系,将自身转化为新的公共空间。各种以通道、枢纽、厢体为代表的交通基础设施空间,已经成为具有共同集体记忆的场所,信息与文化基础设施构成的虚拟公共空间也呼之欲出,基础设施的机械性面目已经开始柔化。同样的,大量与基础设施相关的场景如“春运”、“村村通”、“包邮”等已经演变为春晚等大众媒介中牵动丰富情感的符号。

现代化之前的基础设施(关、驿、桥、渡等)固然展示了民族共同体掌控其领域的意愿,却因为历史的沧桑流转徒留符号功能。现代化进程开始之后,不断扩张的基础设施成为地景的主导。巴黎、纽约、洛杉矶与东京等世界级都市无一不是建立在精密繁复的基础设施网络上,基础设施保证各种生产要素的流动、再造与分配。在激发建成环境的局部更新的条件下,维系治域的整体连续性,并将全部自然地改造为容纳、插拔、运转各种机器的基层。基础设施不仅是各种空间事件发生的现场,其组织形式也为空间的批判与实践提供了充沛的方法论支持。它构成了本雅明所说的不可逃脱的“内部”(intérieur),并已经开始摆脱冷峻、隐匿的形象,走向文化生产的前线。

(作者为同济大学建筑与城市规划学院助理教授;相关展览“基建江山——公共话语的空间根基”即日起至9月9日在华侨城当代艺术中心上海馆展出,逢周一闭馆)



同济大学建筑系毕业班供展作品“桥舍”,体现了城市桥梁与居住、物流、休憩的结合