



在几天前上海出台的新一轮城市更新三年行动计划中,攻坚外滩“第二立面”是年度重点之一。

在全球范围内,许多历史名城都有着与上海外滩类似的结构——“第一立面”是矗立在滨水沿岸、主街核心的标志性建筑群,是城市递给世界的第一张名片;而“第二立面”,则是位于前者身后的历史建筑腹地,铭刻着当地的记忆与烟火。

绘就最美的“第二立面”,也成为纽约、汉堡等地发展中的课题。

本报记者 彭德倩

“第二立面”的建设绝非简单的穿衣戴帽,而是一场关于城市空间、功能与文化的深度重构。

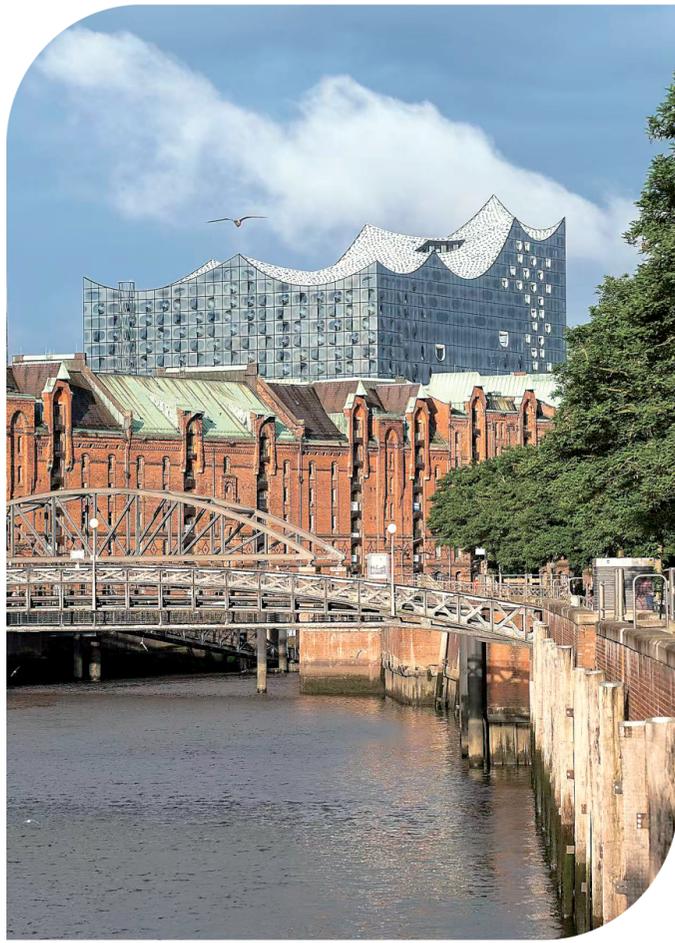
“只有坚持空间重塑、功能引入、技术赋能、腹地打通的系统性策略,才能真正让上海的历史建筑在保护中发展,在传承中创新,最终实现从风貌再现到价值重生,打造出具有全球影响力的城市新场景。”上海应用技术大学城市建设与生态技术学部教授陈飞说。

在全球范围内,多个城市的更新实践为上海提供了宝贵经验,其共同点在于强调“片区统筹”与“场景营造”。

铸铁建筑的重生 从工业腹地到活力高地

纽约曼哈顿下城是全球金融与文化的核心地带,其“第一立面”是华尔街、百老汇沿线的摩天楼群与历史地标——纽交所、联邦大厅、三一教堂,这些建筑撑起了纽约作为全球金融中心的形象,是世界瞩目的城市名片。而其“第二立面”,则是华尔街以北、哈德逊河以东的翠贝卡、苏荷、西村三大片区,这片区域曾是19世纪纽约的仓储与工业区,遍布着铸铁结构的仓库、厂房与联排别墅,随着20世纪制造业的衰落,这里逐渐沦为破败的工业腹地,建筑老化、功能空置、环境杂乱,成为隐藏在金融繁华背后的“城市伤疤”。

绘就最美的『第二立面』



汉堡易北爱乐音乐厅。 本版图片均为视觉中国供图

化内部结构以适配现代功能。

针对苏荷区的铸铁建筑,政府专门出台了《苏荷铸铁建筑保护条例》,明确规定建筑的铸铁立面、窗框、檐口等构件必须原样保留,修缮需采用与原有材质、工艺一致的材料,确保工业遗产的原真性。

作为纽约“第二立面”更新的标志性项目,高线公园的前身是1930年代修建的高架货运铁路,全长2.3公里,横跨曼哈顿西区,连接翠贝卡、苏荷等片区,曾是纽约工业运输的重要通道,1980年完成最后一次运输后被废弃,铁轨锈蚀、杂草丛生,成为城市中的“废弃廊道”。1999年,当地居民约书亚·大卫和罗伯特·哈蒙德创立了“高线之友”非营利组织,发起高线公园改造倡议。经过长达10年的游说与筹备,2009年高线公园第一期正式开放,2014年全部建成投入使用。

该项目的核心亮点是“工业遗产再利用”,设计团队没有拆除废弃铁轨,而是保留了铁轨遗迹、桥梁结构等工业遗存,在铁轨两侧种植本地植物,打造线性生态景观,同时设置步行道、休息座椅、公共艺术装置、观景平台等设施,将废弃铁路改造为集生态、文化、休闲于一体的公共空间。改造过程中,严格遵

循“最小干预”原则,最大限度保留工业建筑的原始风貌,例如保留了铁路的钢桁架、混凝土桥墩,甚至将部分锈蚀的铁轨作为景观元素融入设计中,让人们在休闲的同时,能够感受到纽约的工业历史记忆。

以其为核心的线性公共空间生长起来,串联翠贝卡、苏荷、西村三大片区,打破片区之间的空间壁垒,同时修复街巷空间,增设步行道、口袋公园、公共座椅等设施,提升片区的可达性与舒适度,吸引市民与游客停留、交流,激活片区的整体活力。

工业遗产的焕新 从港口锈带到城市客厅

汉堡作为德国北部的港口城市,其“第一立面”是易北河畔的仓库城红砖建筑群,这片建筑群始建于19世纪末,是汉堡历史港口的门面。它以红砖哥特式风格为主,规模宏大、风格独特,2015年入选联合国教科文组织《世界遗产名录》,是汉堡城市形象的核心符号。而其“第二立面”,则是仓库城后方的港口新城,这片区域曾是废弃的港口与工业用

新视野

让城市多些“气泡”

上海应用技术大学城市建设与生态技术学部教授 陈飞

新时代的“第二立面”建设需确立两大核心观念转变:不再将立面视为孤立建筑的附属品,而是将其置于整个街区的系统中考量,作为连接建筑内部与城市公共空间的界面;同时,历史建筑的保护不应止步于建立“室外博物馆”,更要通过植入当代城市功能,使其成为融合海派文化与现代消费理念的活力承载区。

上海外滩及周边区域的“第二立面”建设,首要任务是打破封闭的空间格局,释放内在活力。

目前的许多历史建筑呈现封闭、内向的状态,行人只能看到冰冷的“街墙”,无法感知其内部的历史厚度与文化气息。

为此,我们需要引入并深化对“气泡效应”的应用。它是指在原本线性、单调的街道界面中,通过节点营造形成一个个向内部纵深延伸的开放空间,如同在致密的细胞组织中吹入一个个充满活力的气泡——它们可以是通透的入口、下沉的广场或是半开放的庭院,打破街道与建筑内部的物理阻隔,将人流自然地“吸”入建筑腹地。

在这种模式下,立面不再是隔

绝内外的屏障,而是内外能量交换的渗透媒介,在打破目前相对封闭内向的空间格局中,将尘封于“街墙”背后的记忆释放出来。通过对沿街底层空间的梳理与重构,串联起可达性强的慢行步行网络。

在空间重塑的基础上,须同步引入多元的生活功能和消费场景,以点亮夜间经济。

外滩区域夜间活力不足,主要因为缺乏生活体验类功能。应将上海本土品牌、咖啡文化、艺术画廊等具有公共性和展示性的业态植入建筑内部,通过功能置换,让这些业态的自然气质渗透至立面,在构建一种基于“日常性”和“偶然性”相结合的空间叙事中,赋予立面以历史厚度和当代内涵。

与此同时,技术赋能不可或缺。要避免“千楼一面”的统一粉刷式改造,尊重建筑的多样性与历史信息真实性。

最后,根据建筑的历史价值和风貌特征,实施分级分类的更新指引。对于具备条件的区域,打通庭院阻隔,让腹地的生活场景与主干道的商业氛围融为一体,通过肌理织补,编就一张连续而富有层次感的城市街景。

鲜明对比又和谐共生。音乐厅内部设有三个音乐厅,一个餐厅、一个酒店和一个观景平台,其中观景平台免费向公众开放,可俯瞰易北河与汉堡城市全景,成为汉堡的文化新地标,每年吸引数百万游客前来参观,推动了汉堡文化旅游产业的发展,也成为全球工业遗产活化的标杆。

仓库城周边片区同样是“第二立面”的重要组成部分。作为曾经的港口工人的聚居区,建筑老化、基础设施落后、环境脏乱,与仓库城的世界遗产风貌不相匹配。在更新过程中,汉堡市政府坚持“风貌协调”原则,对周边的老旧住宅进行修缮,采用与仓库城一致的砖红色材质,确保建筑风格与仓库城协调统一;同时,完善供水、供电、排污等基础设施,新建学校、医院等公共服务设施,改善居民的生活条件。

此外,项目引入文化、旅游业态,打造仓库城文化街区,将周边的老旧建筑改造为精品酒店、特色餐厅、旅游纪念品商店等,与仓库城的旅游资源联动,吸引游客停留,同时优化片区的交通布局,增设步行道、自行车道,限制机动车通行,打造“慢行优先”的交通环境,实现“第一立面”与“第二立面”的功能融合。

阿拉木图：“苹果之城”二三事

越洋漫笔

■ 盛红生

都说西部邻国哈萨克斯坦非常值得一去,但是苦于一直没有找到机会。不久前终于成行——赴该国东部城市阿拉木图参加会议,也正好借此了解我们这个友好邻邦。

哈萨克斯坦是位于中亚的内陆国家,也是世界上最大的内陆国,其国土面积约占地球陆地表面面积的2%,领土横跨亚欧两洲。

阿拉木图是哈萨克斯坦乃至整个中亚的金融和教育中心,也是中亚最大的贸易中心。阿拉木图在哈萨克语里是“苹果之城”的意思,这个名字的源头,有人说是因为这里是栽种苹果树的地方,也有人说是因为盛产好吃的苹果。

在“苹果之城”工作之余,我们尝到了好吃的当地苹果,也经历了不少意外。

阿拉木图有气派的大道和不少宏伟的建筑物。我住的地方叫大使酒店,虽然房费适中,但是条件很一般,使用老式木制地板和楼梯,用钥匙开门,脸盆和浴缸里泛着厚厚的水锈,说明当地的水质比较硬。

作为中亚地区最发达国家,哈萨克斯坦的物价比较高,我去阿拉木图超市里转转,小罐装鱼子酱和中等大小盒装的巧克力单价都在32000坚戈以上,相等于人民币420元左右。



哈萨克斯坦阿拉木图即景。

此行的意外,就发生在“吃、住、买”之外的“行”上。

1月14日晚7时许,我们的航班准时降落在阿拉木图国际机场。出了机场想打的,竟然看不到一辆车,车顶有灯箱和出租车标志的车,一问才知道,原来当地人都使用一种叫Yandex的软件打车,类似国内的滴滴打车。

由于我们的手机不方便下载和安装这个软件,打车就是个大问题了。有个身穿服务胸卡的人主动上来搭讪,询问是否需要介绍出租

车。我们跟着他上了辆车往酒店开,一路顺利,到了地方,司机举着手机给我看了车费,3000坚戈,我用信用卡付了车费。

到了酒店仔细检查才发现,这一趟我的信用卡上实际被他刷走了32500坚戈。去阿拉木图之前我曾简单做了准备,查到这段车程的车费一般是7000坚戈左右,合人民币100元。下车前付款时我还在想,是不是司机走了当地人知道的捷径,谁知他却收了我400多元人民币,显失公允。

因为要开会,时间很紧,我们暂

时把这烦心事放在一边。到了16日返程那天,正遇上海大雾,阿拉木图大雪,航司通知航班晚点5小时,这才偷空去机场跟有关部门交涉、申诉,希望解决多收车费的事情。

我们一行人到了机场,先去问讯处,被告知无权解决,建议报警。在机场报警后,几位警官立即展开调查。由于事发当晚下大雪,一行人没人记清楚车牌号码和司机的样貌,警官带着我去上车的地方查监控。刚到了上车区,几位网约车司机就凑上来打听调查什么事。这时,事发当晚给我们

介绍出租车的人出现了,对我说或许那个司机弄错了,马上联系司机退还20000坚戈。我宁可信他确实是弄错了而不是欺生宰客。此外,考虑到虽然车费太高但是毕竟也把我送到了地方,况且他认错态度较好,最终也同意了这个解决方案。

阿拉木图之“行”,也有暖心事。我住的大使酒店和阿拉木图国际机场之间,公共交通其实非常方便,从酒店门口的92路公交车到机场距离14公里,但是公交车费只要区区200坚戈,相当于不到3元人民币。在返程之前我们事先做了功课,准备乘公交车去机场。

谁知准备的信息并不完全准确——有人说上了公交车可以付现金和找零,但是实际上公交司机拒收现金,坚持要么扫码付车费,要么刷卡。这两项对于外国旅客来说都不方便。我上车后递给公交司机1000坚戈等待找零时,就遇到了这样的尴尬。

这时,有位当地女孩走近笑着说:“我来给你刷卡付车费吧。”说完,她不仅迅速刷了卡,还细心提醒我拍下刷卡记录下车时备查。我连连道谢,递给她1000坚戈,可她坚决不收,没几站就跟我道别了下车。

最近听说,国内8个城市已开通了直飞阿拉木图的航班。如果从乌鲁木齐起飞,更是只需一个多小时,乌鲁木齐甚至还有直达当地国际长途汽车。我想,有机会一定会再去那里看看,为了异域苹果的香甜和那个女孩的微笑。

(作者为上海政法学院教授)

搜城记

巴黎 西红柿、香蕉登顶 法国蔬果销量榜

近日在巴黎举行的法国国际农业博览会上,法国果蔬行业协会发布《2025年消费者晴雨表》。统计显示,香蕉和西红柿分别是法国人购买最多的水果和蔬菜。

其中,香蕉以占水果总销量18.4%的成绩当上“水果状元”。紧随其后的是苹果(14.4%)、橙子(10.8%)和小柑橘(8.3%)。李子和樱桃则在最受欢迎水果排行中名次垫底。

相关研究还统计了法国人水果消费习惯的变化。如,芒果的销量增长了35.8%,牛油果(+22.2%)和猕猴桃(+9.8%)的销量也同样实现了增长。而葡萄柚(-7.5%)、菠萝(-9%)和梨(-10%)的销售份额正在下降。

在蔬菜部分,西红柿以18.4%的销量占比居首。胡萝卜(11.6%)位居第二,其次是西葫芦(7.9%)和黄瓜(7.3%)。这两种蔬菜的销售额在2025年实现了显著增长。另一方面,大葱、生菜和小红萝卜在2025年面临“困境”,销售额分别下降7.2%、2.4%和5.2%。

从消费趋势上看,番薯虽销量排名靠后,但在2025年较往年有了大幅增长,增幅达24.4%。

值得注意的是,法国人购买的新鲜水果和蔬菜比上一年略有增加(+4%),56%的人表示每天都会食用新鲜水果和蔬菜。

(摘编自:欧洲时报网)