

象。這些先後被譽為最高建築物的摩天大廈，不但在視覺和功能上顯著，而且附帶着舉足輕重的象徵意義。城市的天際輪廓綫常常被看作為具體化的城市公共領域，市民與旅客都能在其中找到其魅力與生命力；它們成為當代發展卓越的公司企業的模範，並幫助從視覺與美感的角度調和社會與階級間的衝突。

從維多利亞港對望的香港，大概可以號稱是世界上最壯麗的城市天際輪廓綫之一。它那些豐富而宏偉的城市建築外觀的組合是香港形象的最佳引證。在過去的半世紀，尤其在二十世紀末端，這天際輪廓綫急速發展。不像紐約和東京以金融經濟為主調所發展而成的城市天際輪廓綫，香港那天際輪廓綫的競爭還受到政治、身份背景與意識形態等價值的影響。這在太平山下形成的大片緻密織理的、多變和多樣化的“垂直織理”展示着各個層面的權力角逐：金融或工業的資本、中、英或本地的資本、殖民意識或愛國主義、填海造地或土地投機²。

特別是貝聿銘與福斯特在97前設計的兩個對立的象徵地標，在這場競爭角力中最重要，是大家眼中其殖民反殖民，或國家認同意義，遠遠大於建築本身其美學與技術的形式論述。

本文主要是回顧香港回歸前後天際綫的轉變，不單是從政府政策與意識形態構建的角度看城市認同象徵的重塑與市民認同轉換的問題，而且還希望能從下而上探討市民意識與集體記憶的崛起與抗爭所造成的影響。在中央大力延續香港經濟及金融中心的重要地位的同時，重構港人對城市認同和建築象徵的意識形態構築，更被認定是回歸後不可缺少的思維工程。一方面，特區政府着力透過大型公共基建項目為新政府建立嶄新的形象；另一方面，拆除帶有殖民政治含義的歷史遺迹，也被視為一項解構帶有殖民象徵的空間結構的措施。

回歸以後，對香港的城市天際輪廓綫影響最大的項目大概包括於2003年落成的國際金融中心、位於維多利亞港灣對岸的西九龍文娛藝術區發展計劃、以及擬於2007年開始的添馬艦政府總部大樓、立法會綜合大樓，以及海濱休憩用地的發展工程。同時，對城市議

32 競爭的香港天際綫 ——政治、經濟及後97的城市認同

王維仁

王維仁，建築師，王維仁建築設計研究室主持，任教於香港大學建築系，現居香港。

天際輪廓綫是城市的標誌。一個城市的定位和發展潛力，都顯現於其中。外形獨特的地標逐一於城市中崛起，標誌着屬於該地人民的信心、力量與成就。漸漸地，它們塑造出城市的外形，同時突顯出城市的形象。這形象往往針對着外界。從中世紀建築藝術家在繪畫中創作城市的天際輪廓綫之始，他們心中的觀眾，是異地的朝聖者，外交官以及一般的旅客；他們一點一點地改變並重塑在人們心中的景觀形象。直到有一天，我們察覺到高高屹立的火車站及酒店已蓋過了昔日巍峨的大教堂；市中心被摩天大樓所佔據，我們才漸漸意識到我們的價值正被取代，被壓垮在私人企業的龐大宣傳攻勢之下。最終，我們的天際輪廓綫，是一個競爭與協商產生的符號。凡是能脫穎而出的，就能夠站在城市的前綫，成為城市剪影的一部份。

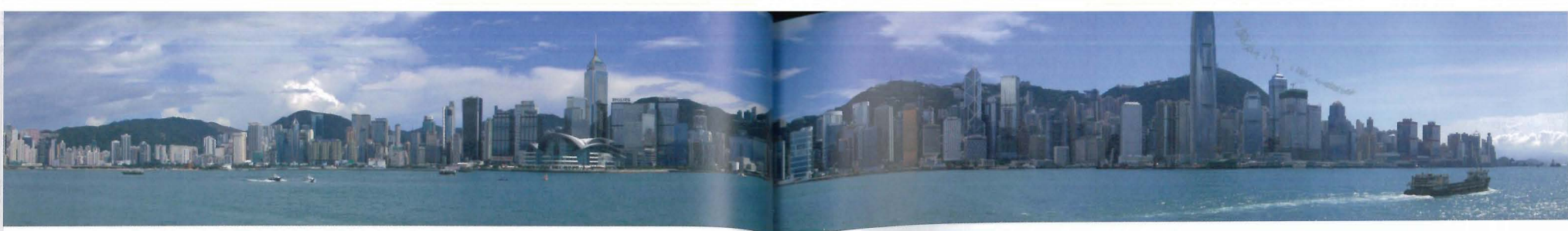
——考斯多夫《城市塑形：歷史的都市模式與意義》

前言

“天際輪廓綫”一詞傳統上是指“土地與天空接合點所連成的綫”。直到十九世紀，“摩天大廈”成為當時建築革命的新名詞，它們快速的擴散使城市與自然有了全新的關係，並使其傳達的公民訊息有了重新的定位，“天際輪廓綫”才因此被重新定義為“由城市中高樓大廈所構成的整體結構”，或是“由許多摩天大廈構成的局部景觀”。層層疊起的高樓建築，是私人企業為求達到最高土地經濟效能的產物¹，儘管如此，它們還是主導了一個城市視覺上的形

¹ Spiro Kostof, *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History* (Bulfinch Press Book, 1991), p. 279.

² Wang Weijen, “Hong Kong Viennae-Learning from Antipodes”, Map Publishing, 2002.



題向來漠不關心的香港市民也在這段時間逐漸改變，社會對於保護維多利亞港灣和反對大規模填海計劃的聲音不斷增長。這兩年間，公眾因拆毀天星及皇后碼頭和大會堂等歷史建築的抗議意外地增加。也許這正反映出一個成長中的公民社會正在界定新的市民意識與城市定位，而這些議論的結果很可能影響到以後香港城市景觀的發展。

殖民城市的天際綫

比較十九世紀末香港、廣州、上海或澳門等沿海中國租界城市的外銷油畫，我們會發現它們的主題均離不開其繁華的港口：二至三層樓高的殖民式建築並列在海岸綫上，配襯着海港上來往的商船與舢舨(圖1)。具影響力的洋行與公共建築都希望標誌着它們身份的建築物能躋身於這城市展示之中。紀念碑與公共空間、公園和林蔭大道、廣場和城市節點等建設逐漸順着海岸沿綫展開，成為城市標示的重要構成。宏偉的城市立面形式與天際輪廓綫不但反映了政治與經濟權益在城市的角力，而且是文化跟意識形態協商的結果，也是市民對於城市空間想像的投射。

香港跟其他於十九世紀中國沿岸歐洲人建立的租界港口一樣，由洋行、公共建築以及軍事的建設在沿海的狹長平地上發展出初期的城市面貌。隨着港口的發展，沿岸的建築物逐漸向內陸及東西兩側地區擴展，形成與海岸綫平行的街道與街區模式。而沿着斜坡與海岸綫垂直的道路則貫穿了寧靜的內陸街區與活躍的港口活動，形成早期的城市織理。

二十世紀初期，位於香港城市天際輪廓綫前排的標幟性建築幾乎全部是英資企業，其中包括香港上海匯豐銀行、渣打銀行、怡和大廈、太子大廈以及皇后酒店。這些建築物以聖約翰教堂為背景，

圍繞着皇后像廣場而建，並與其他殖民建築設施如香港會所大廈、大會堂以及前最高法院(現為立法會大樓)等，組構成為一幅展現大英帝國榮耀的城市形象(圖2)。從十九世紀直至二十世紀中葉，這種城市外觀一直是英國海外殖民地鮮明的標幟。跟與香港遙遙相對競爭的上海外灘上的建築群一樣，這些建築主要由來自倫敦或英資事務所如巴馬丹拿公司(前公和洋行)和利安顧問有限公司的建築師負責設計。這些新古典主義或殖民主義樣式的城市建築可說是這一時期殖民建築在東亞與東南亞的最佳範例。在這華麗的殖民建築的背後，則是一掛排的華人貿易行與店鋪街屋，從皇后大道東一直延展至皇后大道西，以活躍的貿易活動作為前排的華麗建築在經濟上的重要腹地。

新聲音的崛起

於1935年剛落成的香港上海匯豐銀行是香港的天際輪廓綫邁向現代性的一個重要里程碑，其裝飾主義的風格是當時建築藝術與技術的潮流代表。1950年代中國銀行大廈、天星碼頭與海港填海工程的完成，再加上隨後興建的現代主義風格建築如大會堂高座、文華東方酒店、太子大廈及希爾頓酒店，於1960年代所發展出的天際輪廓綫，已不再僅是殖民霸權的展示了(圖3)。

站在香港上海匯豐銀行選址旁邊的，是由國民政府興建、於1949年後被中華人民共和國接管的中國銀行大廈。整個1960年代，對於香港的華人來說，它是中國民族主義的標誌。其地址鄰接着皇后像廣場，被周圍英資企業環繞，是左派人士對抗保守派殖民政府的最具象徵的陣地。文化大革命期間，其外牆一直被印有毛主席肖像的紅色橫幅所遮蓋；勞工運動的激進主義者、愛國主義者與銳意



圖1 1855年香港天際綫 (油畫City of Victoria, 1854, 香港藝術館藏)

改革的學生們常在門前集會抗議，使香港華人每看到這幢座落於大英帝國殖民領土上的建築物，就會立刻清晰地聯想到中國的社會主義(圖4)。

1960和1970年代戰後的經濟上揚幫助帶動了香港的工商業發展，促進了其天際輪廓綫的逐漸現代化。於1973年落成的怡和大廈是香港首座摩天大樓，並一度為亞洲最高的建築物，隨後美國銀行中心與和記大廈相繼落成。跟位於中環精華地段的英資企業不同，這一時期香港華人公司多半將他們的辦公樓設於中環旁邊次要的新填海區，例如位於金鐘的海富中心及遠東金融中心，位於灣仔的新鴻基中心、鷹君中心及合和中心，以及位於上環的永安中心等。這些主要來自工業資本的本地廠商從1970年代末期開始投資房地產，至1980年代以後，他們終於在香港的天際輪廓綫佔上一席之地。

97前加速的天際綫

中國於1978年實施的開放政策不但保障了香港在中國市場作為國際金融和貿易中心的地位，更令香港的天際輪廓綫躍升至另一個高度層次(圖5)。於1984年簽定的中英聯合聲明擬定於1997年香港將回歸於中國的主權之下。鄧小平保證政治及經濟“五十年不變”的

結果掀起了新一波填海造地與市區建設發展的浪潮。1988年由香港置地集團興建的交易廣場，樓高52層，租戶包括香港交易所及美國銀行。它的落成標誌着香港對前景的信心以及其當時作為東南亞金融中心無庸置疑的地位。同時，在中環有不少原址重建的項目，如渣打銀行、麗嘉酒店等，迎接着97後下一代經濟景氣的再臨。

伴隨新一波對房地產發展的信心，建築項目開始從中環向左擴展至金鐘一帶。以分別於1983年及1985年落成的花旗銀行大廈及金鐘道政府合署為首，繼有由太古集團投資的太古廣場及三座酒店綜合發展，還有由保羅·魯道夫(Paul Rudolph)於1987年設計的力寶中心，以及於1989年落成的君悅酒店。這些大型的混合功能式項目，令傳統的城市中心從皇后像廣場延伸至金鐘，穿透到幾棟包含了地鐵站、商場、辦公室於一身的超大結構裏面。至於中環的西方，由澳門賭場大亨何鴻燊投資的信德中心也於1986年落成。這個含了辦公室與商場的混合式建築跟香港多種交通運輸系統接合，包括地下鐵、汽車、輪船以及直升機，連接香港與鄰近珠三角的各個城市。

華潤大廈(香港展覽中心)為首座在香港完成的中資建築物，1983年於灣仔填海區竣工，標誌着國內資本進入香港房地產的開始。中國國有企業開始於香港投資並參加了香港天際輪廓綫的形成。為避免與隸屬於英資的發展商競爭中環精華地段的土地，中資企業大都選擇把辦公樓建於上環及西環一帶。這些建築物大多選擇後現代形式作為建築設計的語言，從那些通俗形式與簡化細部的外牆設計上，可見他們均意圖以符號化的形式來加入這天際輪廓綫的組合。97前加入中資企業辦公樓的，位於這個天際輪廓綫最西端的一棟大樓，是中央政府中聯辦的所在。頂部閃閃亮的圓球令人想起上海浦東電視塔的金色圓球，或許，這是他們市場改革下新中國的自我形象(圖6)。

前97天際綫的競爭

1987年，由英國建築師諾曼·福斯特(Norman Foster)為香港上

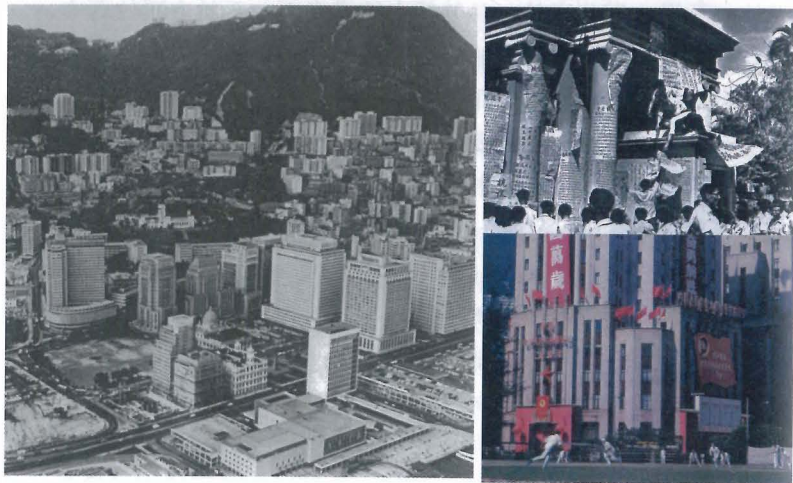


圖2 20世紀早期的皇后像廣場和維多利亞港

圖3 1960年代的皇后像廣場和中環

圖4 1960年代的中國銀行

海匯豐銀行總行所作的設計起，建築政治象徵在天際輪廓綫上的爭奪戰才正式開始。位於面向具歷史及象徵意義的皇后像廣場，業主以破天荒史無前例的造價讓此建築成為大英帝國在這片最後的殖民土地上的一个紀念碑。這棟建築以其精緻的細部與前衛的形式順理成章地贏得全球的注目，並成為教科書中現代科技建築宣言的典型

例子。儘管如此，其揉合高科技美學與精確的建築技術的設計，論公眾的受歡迎程度，卻遠遜於在三年後落成、由美籍華裔建築師貝聿銘設計的中國銀行大廈(圖7)。

面對着強勁的競爭者，中國銀行沒有太多的選擇，他們聘用了在當時唯一的國際著名華人建築師來為他們設計這棟重要的具象徵性的建築。抱着要建得比匯豐銀行更高的清晰目標以及有限的造價預算，貝聿銘選擇以他熟悉的三角構架建築語言來結構鋼結構與玻璃幕牆。這座樓高315米，以三維三角構架組成的高層建築簡單直接，很快成為香港天際綫的新地標(圖8)。

中銀大廈在理論層次上或未必就比福斯特的建築論述來得前衛，但在香港市民心目中所建立的形象卻比貴族式現行品味的匯豐銀行鮮明得多。在中英談判爭執有關香港基本法的問題期間，一些風水術士曾將它的銳利尖角比喻為一把利刀，瞄準港督彭定康所居住的港督府。在97以前，中銀大廈在夜裏發出的冷冷白光遠眺海港的影像，的確讓人聯想到中國就香港回歸問題上的姿態。

在這場競爭下脫穎而出的大眾品味，大概要算到由本地發展商新鴻基集團及信和集團合資、於1992年落成的中環廣場。這座由香港建築事務所負責設計、樓高374米、位於灣仔的辦公室大樓，除了以深綠色花崗岩為連底部石材，和以對稱的金邊作為玻璃幕牆的襯托之外，這座建築物並沒有太多的建築表述。它以後現代金字塔形式的框架為頂部裝飾，其簡單而直接的標誌性外觀達到惹人注目的目標，迎合了一般高樓建築的主要需求。作為當時香港最高的建築物，在夜裏，它的通俗品味與外牆四周的霓虹燈跟旁邊香港會議展覽中心的流綫形屋頂相和應，吸引了無數港人的注意，它也是97回歸時期最受大眾認同的香港地標³。

舉行七一回歸交接儀式的基址座落於灣仔新填海區的香港會議展覽中心，而帶有殖民意識的傳統中環精華地段，理所當然地從考慮之列中被剔除。這建築物的方盒式佈局由王董建築師事務所設

3 Wang Weijen, "The Urban Typology and Urban Phenomena of Hong Kong", *Dialogue*, July, 1997

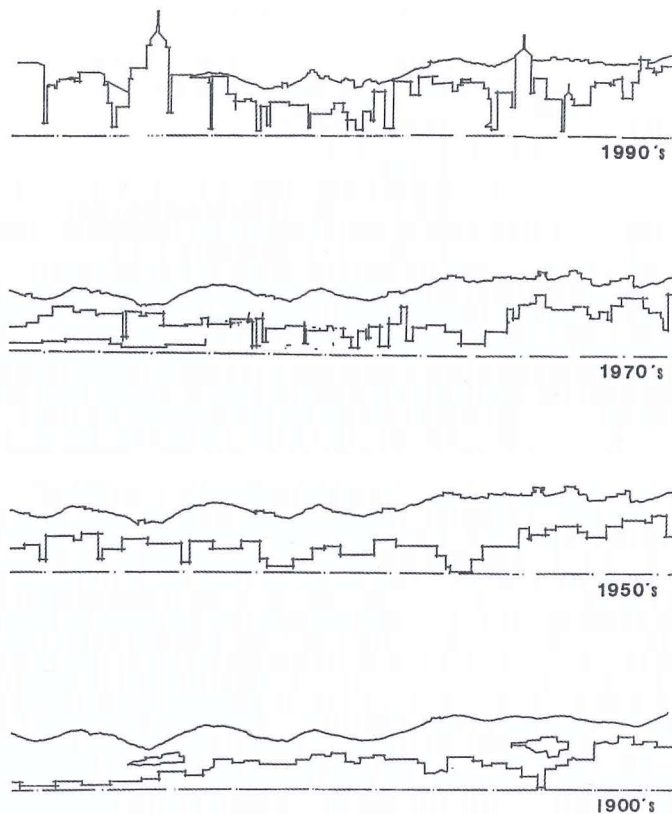


圖5 歷史中香港天際線的變遷

計，外觀以及波浪形的屋頂則由SOM 設計，其流綫形的性感屋頂順理成章地成為回歸的地標。建築物正面的廣場，以中國贈予香港以紀念回歸的金紫荊雕塑命名，並從此成為內地旅客來港的必訪之地。金紫荊廣場更成為中央政府領導人到訪香港舉行各項紀念儀式的重要場所(圖9)。

後97新天際線的崛起

世紀末的亞洲金融風暴，使部份人對這小島的經濟發展前景產



圖6 香港中聯大廈

生了瞬間的觀望態度。但隨着國際資金不斷流入中國，以及中央政府在回歸後加緊穩定經濟的政策，香港經濟因此得以在短時間內複蘇。97後的辦公樓發展主要由香港華人發展商注入資金，不管從外觀角度還是象徵意義的層面，均為天際輪廓綫帶來了一番嶄新的氣象⁴(圖11)。

由香港大亨李嘉誠投資的長江集團中心於1998年落成，打破了香港置地集團公司或英資發展商在中環獨佔的專利。這座樓高70層，283米高，外形優雅，由西薩·佩里(Cesar Pelli)設計，其座向刻意向路段略為偏移，從兩側夾着的中銀大廈和香港上海匯豐銀行總行中突圍而出。它精緻的玻璃幕牆設計與清晰簡潔的現代幾何形式吸引了不少國際金融公司進駐，如高盛集團、麥肯錫公司以及彭博新聞社等，奠定了它在這傳統金融區域中作為第二最高建築物的地位。

97後於中環的新發展項目說明很多新的本地公司也有足夠的能力創造中環神話：同樣屬於長江集團的中環中心於1998年落成；新

4 Xie Jing, "Mapping of Hong Kong's Skyline", Report coordinated by Weijun Wang, 2007



圖7 1987年Foster設計的匯豐銀行



圖8 1990年貝聿銘設計的中國銀行

世界發展有限公司的中遠大廈於同年落成；香港置地集團的利景酒店於2002年竣工；以及由SOM建築事務所設計、於2005年落成的AIG大樓等。儘管如此，它們加起來對香港天際輪廓綫的影響與震撼卻都遠遠不及2003年國際金融中心的崛起(圖12)。

國際金融中心第一及第二期分別於1998及2003年竣工，加上於2005年落成的四季酒店，至少在未來一段時間內，它們會持續標誌着中環高度競賽的頂峰。這座再度由西薩·佩里(Cesar Pelli)負責設計的建築物共有90層，樓高416米，是全球第六高的摩天大樓，比貝聿銘設計的中銀大廈還要高出一百多米，這挑釁性的高度令它輕易成為天際輪廓綫上的唯一地標，但其突出的比例也惹來社會的關心與爭議。佔地5.7公頃的第一期中環新填海工程計劃把所有的渡輪碼頭從中環的中心位置遷離，這傳統空間佈局的重新配置，引起公眾對未來填海計劃的關注，同時亦激起了保護海港的抗議運動。

不論這計劃引起多大的爭議，商業發展的成功始終蓋過了純粹都市形式美學上的不足。這群建於機場鐵路終站上的大型的混合式發展項目把機場站延伸至市區，使它成為在國際金融機構工作的高薪白領購物與商住的新天堂。作為回歸以前一連串前瞻性的發展計



圖9 1997年前落成的香港會展中心和金紫荆廣場

劃當中不可或缺的一環，這計劃集合了各大財團與企業的投資，包括香港發展商新鴻基集團、地鐵公司以及中國銀行。從這例子可見今天崛起的地標不再單由個別的財團或國族支撐，而是多重身份投資與全球資本集合的結果。

特區政府總部：城市認同的重塑

對於中國這樣一個長期受帝國主義欺凌，努力建設民族國家尊嚴的國家來說，香港主權的回歸是一項再建國家意識的偉大工程。香港特別行政區政府跟許多解放殖民地的政府一樣，在面對其自身的殖民背景時應該也希望能在短時間內實施一系列打破殖民形象與重塑身份認同意識的政策。在實用主義與持續性發展的大前題下，移除殖民建設遺迹的策略在巧妙地進行。改變的可能性與動機不可謂不存在，卻不能只為改變而改變，或是為了一個純粹的政治觀點而變。

新政府總部的建築計劃首於2002年提出，其後受到因金融風暴導致的2003年50萬人民大游行影響而被擱置。這個計劃於2005



圖10 2000年間香港中環的天際綫 (木木攝)

年再次被特區政府提出，並於2006年在立法會會議中正式通過。這個作為新任行政首長重要施政計劃之一的開發位於金鐘旁填海的地皮，佔地4.7公頃，面積為130,000平方米，發展項目包括立法會議事廳以及新政府總部的辦公大樓。這塊原址為英國軍事碼頭的填海區，是維多利亞港灣的視覺集中點，也是被選作為建立新的政府標幟建築與身份認同象徵的最佳地點(圖13)。

由國際知名的香港建築師嚴迅奇設計的獲選規劃方案，以“門常開、地常綠、天復藍、民永繁”為題，並以開放的城市門戶為形象，隱喻新政府開明的態度。計劃前方的空地將會用作舉行大型公開活動的場地，並與海邊綠帶相連。相比於西九龍文娛藝術區的建議計劃，新政府總部顯然能以較務實的方案去利用這塊精華地段中最後一塊填海造地的地皮。

夾在國際金融中心以及添馬艦政府總部兩項偉大的後97工程的中間，曾經作為香港最具政治象徵的皇后像廣場將成為永遠的歷史。未來的香港空間組織和天際輪廓綫的想像將變得不同，但那改變並不是激烈的大幅拆除式重新構建，而是巧妙的轉化。新的遠景



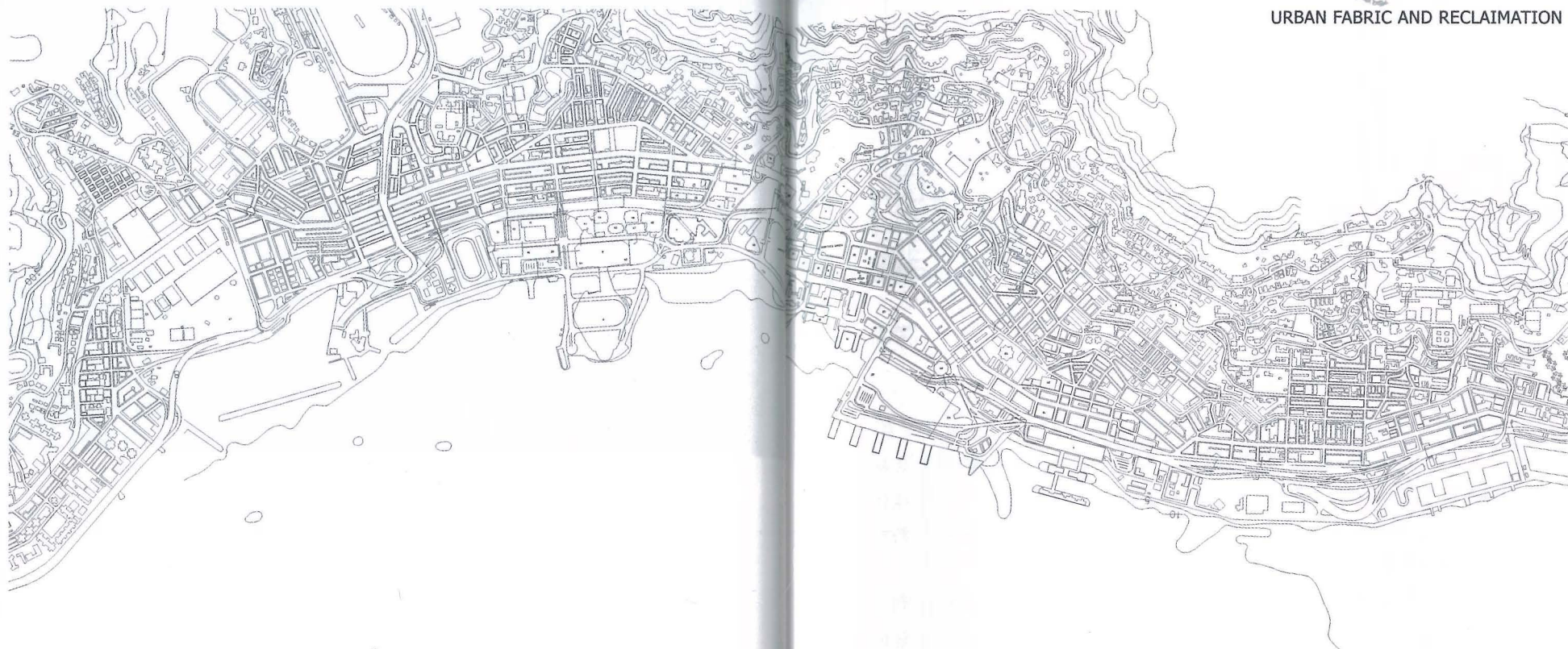
圖12 從尖沙咀遠眺香港IFC國際金融中心 (木木攝)

與地標必定會逐漸出現，但其改變的痕迹將受香港整體發展因素所影響；帶有殖民色彩的舊風光與影像不一定會被完全抹去，但一定會被重新詮釋⁵。

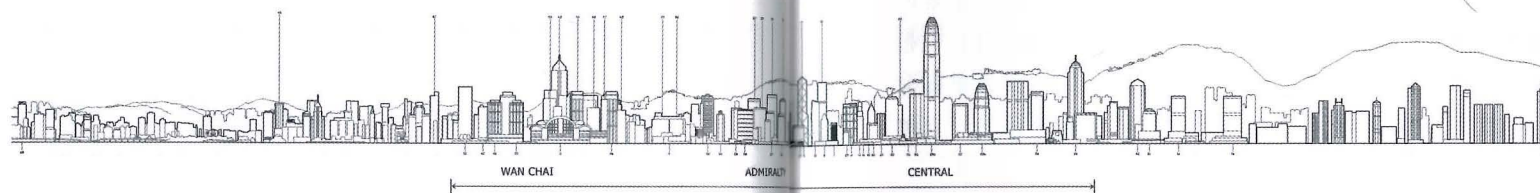
填海造地與空間秩序的轉移

1842年，當英國人剛來到佔領土地時，測量土地與填海批地是他們從殖民經驗學來的首要任務之一。十八世紀中葉以後，海岸邊的平地已被耗盡，填海工程開始於香港島北岸以及九龍半島南邊的沿海地區進行。儘管維多利亞港經過整個世紀的填海造地過程，在地圖上，我們還是可以找到沿岸不同層次的城市織理的發展證據：皇后大道南側的戰前唐樓；沿着軒尼斯道興建的1970年代現代主義形式的街區與1980年代的平台群樓與塔樓，繼而有告士打道以北填

5 Kan Tang, "Hong Kong and Macau: History in search for a future", Symposium Proceedings: Culture Dialogue Toward a New Millennium; Wong Hoi Ming: "Colonial Imagery after Handover", *Report for Design of Chinese Cities 2007*, coordinated by Wang Weijen.



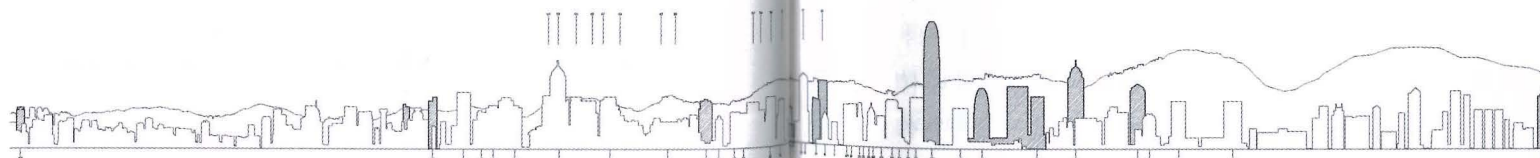
SKYLINE OF 2007



SKYLINE OF 1997



NEW DEVELOPMENT
AFTER 1997



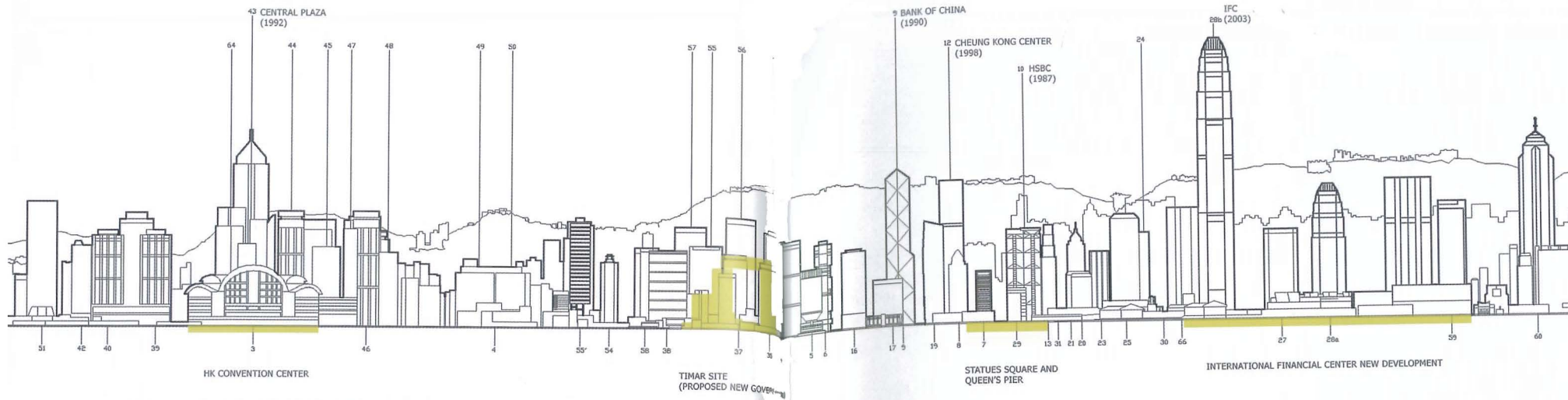


圖13 香港97後天際綫的空間秩序重構(王維仁、謝菁作圖)

海區的大型發展與大樓。

每個時代的填海工程與城市織理均有各自代表它們的公共建設：如電車、隧道、沿海公路及機場鐵路等。新一層的海岸綫地標建築往往重疊在舊的一層之上，享受短暫的榮耀光景，繼而被新的填海發展與新的建築項目所掩蓋。

最具野心與最大規模的填海工程要算是1980年代規劃的計劃，意圖供應中環及灣仔更多發展與公共建設空間所需的土地。主要的計劃大多已在97回歸以前開展並完成。第三及最後一期填海工程是皇后像廣場面前水岸的填海，包括天星及皇后碼頭的拆卸計劃即將實施。根據政府於1999年發出的中環海岸發展計劃裏提出的，具歷史象徵的據點皇后像廣場將成為一個大平台綜合商場(圖14)。

規劃中大型的海濱綠帶將成為貫穿中環與灣仔，包括當中150米寬的軍事碼頭。這個空間秩序的轉型及轉移，或去殖民地化的工程，並不一定是刻意的政治政策，而是一項在香港發展前景的實用主義前題下，將被順利地實行的巧妙的實用性方案。

皇后碼頭與遲來的公民意識

持續不斷的填海工程終於在2004年因政府與民間保護海港團體的一場法律訴訟，於終審法院的裁定下暫時告一段落。政府宣佈

第三期的中環填海工程將由原來的32公頃減至18公頃，但工程仍可能因法院提出“超越公眾需要”而繼續進行。儘管如此，2006年12月，拆除天星碼頭的工程行動卻激起民眾保護古迹的熱潮，並將市民對公共空間的關注推至頂峰。

2003年的市民民主大游行是香港公民意識與社會參與的一個重要里程碑。50萬人上街游行不單是因為對經濟政策不滿或對基本法二十三條解釋，還是為了爭取對公共事務參與的權利。諷刺的是，香港華人長年面對殖民政府由上而下的管治機制，在英治時期一直沉寂壓抑，卻在回歸祖國後的數年間被引爆。這遲來的公民意識也成為政府實施空間組織改革工程的主要阻力(圖16)。

天星碼頭建於1957年，是一個簡單實用現代主義形式的公共設施，40多年來是外地旅客與香港人心目中城市生活的一部份。它的鐘樓雖然不過是一個簡單的混凝土結構，多年來卻成為往返香港九龍的乘客認同的地標之一。吊詭的是，天星碼頭於1960年代曾因渡輪加價五毛而觸發草根階層出來向殖民政府抗議，成為香港開埠以來一次最具影響力的反殖民社會運動。

這座建築物的樓齡與美學規格或許與政府所訂下的古迹保護規範標準不相符，可是，那出乎意料的拆卸行動卻引起很多激進的示威行動與社會各階層的反對。事件引起社會大眾對香港市民集體記憶的討論，當中包括他們殖民時代的回憶與日常生活的經驗。討論

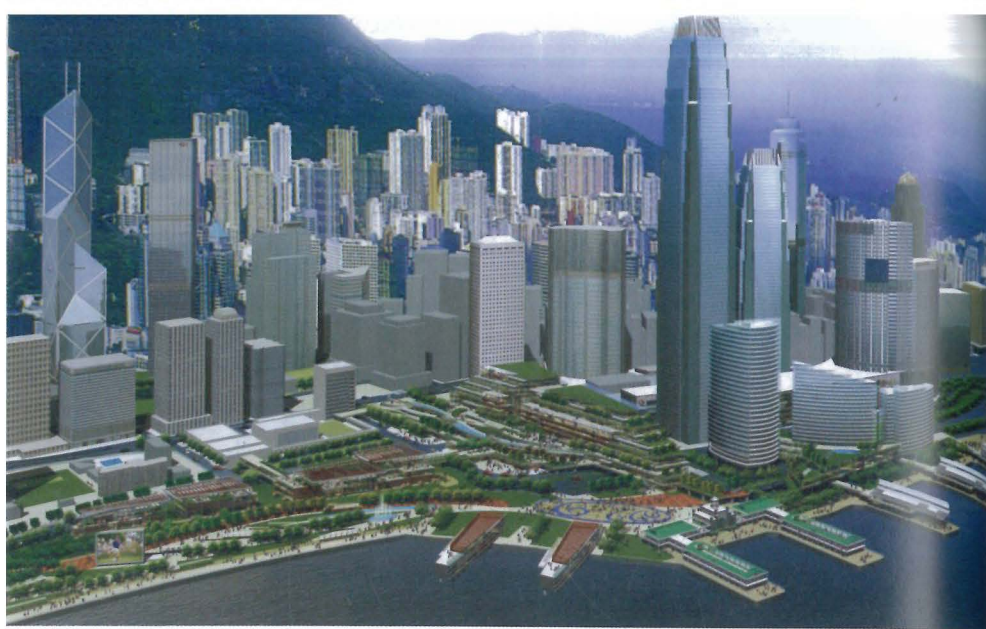


圖14 皇后像廣場基地上的新中環提案

亦擴展至剩下的數個殖民時代的建築，包括皇后碼頭、愛丁堡廣場以及大會堂建築。

建於1925年的皇后碼頭無庸置疑地是大英帝國管治的標記。它是所有港督抵達香港的首站，在它旁邊的大會堂，就是歷任港督就職宣誓、效忠女皇管制香港的場所⁶。它更是當年英女皇駕臨本港的著陸碼頭，以及香港最後一任港督彭定康離去的地點。不管百年來他們的公民權益是如何被剝奪，在殖民時期透過報紙電視，這些影像記憶與印象始終是香港市民生活的一部份，不管他們如何被塑造教育，這是不能改變也難以忘記的歷史。參與公共事務的決策權被剝奪，其實是殖民時期長期的被壓迫，市民對碼頭拆卸行動的抗議不單是對拆古迹的控訴，還在於爭取保護那帶有苦澀味的集體回憶。

西九龍的真正地標

回歸後第三年，後97特區政府計劃中最大規模的形象工程建設

⁶ Chan Sui Shan, "A Survey Report of Historical Buildings and Structures within the Project Area of Central Reclamation Phase III," Antiquity and Monuments Office, SAR Government, Hong Kong, 2001.



圖15 頂部仍在建設中的西九龍ICC國際商務中心 (木木攝)

設與土地開發，西九龍文娛藝術區，在2001年4月主辦了第一次的建築概念競賽。繼匯豐銀行和新機場的工程後，英國建築師諾曼·福斯特以一條兩公里長，隱喻着龍的造型的天幕設計得到政府的青睞。(圖17) 在“一個文化與休閒的地標符號”(an icon for culture and leisure)的宣傳口號下，特區政府結合了地產開發與形象和文化建設的第二輪建築競賽，於2004年堂堂推出，吸引了長江、新鴻基、信和、九倉等大地產商的大力投入與動員。然而，經過了2003年民主大游行洗禮的港人，已經不再是昔日港英政府統治下只求溫飽的順民了。由於牽涉的地產開發利益太大，文化活動的內容與經營方式不明確，以及港人對公共空間自主性的期盼，開發計劃經過長達一年的公眾諮詢後，在學術、文化、藝術、環保等各界人士的嚴厲批評下，引起了廣泛的討論。最後這片面臨維多利亞海灣的50多公頃土地，計劃由一個大財團壟斷的文化項目，不得不在不同利益團體及社會大眾的聲討中收回，先緩再議。

2009年，經過四年的準備與協商之後，當政府再度精英式地邀請幾位國際知名建築師，準備進行第三輪的西九龍文娛藝術區設計競賽之際，我們由港島抬頭回望維多利亞港對岸，九龍的天際綫早

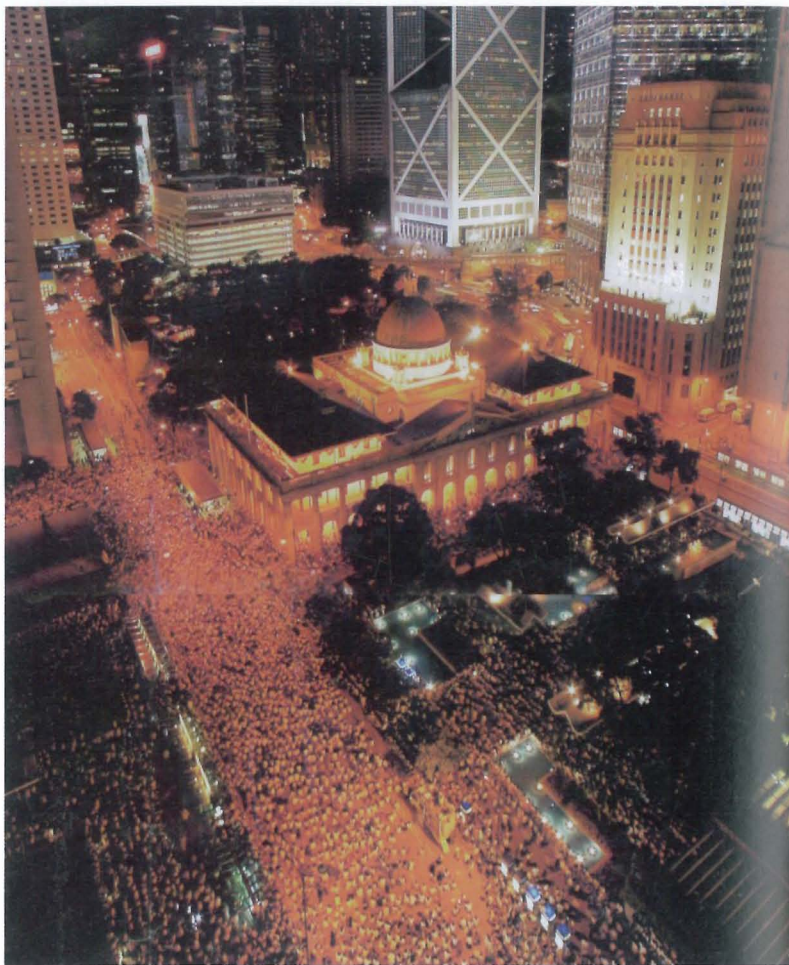


圖16 2003年皇后像廣場上的公眾抗議

已不是97前後的另類它者了。啓德機場移址後解禁的九龍建築高度限制，不但帶動了由尖沙咀到東九龍一帶的地產開發，高樓建築如雨後春筍般地拔地而起，西九龍的天際綫更在西九文化藝術的政策爭議中，悄悄地被資本與市場全盤改造了。沿着機場地鐵快綫車站上的大型高層住宅開發，在97後的十年間，不但在地面層形成了與周遭城市機理隔絕的大地盤，更在天際綫上形成了如巨型都市屏風

般的景觀遮蔽。擎天半島，君臨天下，凱旋門、玉璽等一系列的豪宅命名，一方面宣示了它們房價的檔次，一方面也說出了它們的城市姿態。

在這一群新富豪當中突出群雄而即將完成的，是118層高的國際商務中心 ICC (International Commercial Center)。這棟由新鴻基地產主導，Kahn、Peterson and Fox 設計的超高層辦公樓及酒店，完工後將挑戰維港對岸90層高的國際金融中心IFC，使九龍首度超越港島，成為香港天際綫的霸主。在西九文化藝術地標未完成的爭議中，資本與市場早已再度奪魁，靜悄悄地完成它的地標建構(圖15)。

2007首屆香港建築與城市雙年展的主題“城市再織”所揭示的議題，與所批判的大型開發帶來的城市空間危機，已經在西九龍的開發中得到最負面的示範。巧合的是，2009年的香港建築與城市雙年展的主題“城市動員”，正計劃在西九龍文化藝術區尚未動土的基地上舉行。這一次雙年展期望以建築文化的活動來動員城市，成為文化先行、開發在後的前衛宣言，而雙年展建構的臨時棚架也將成為西九文化藝術區的第一棟建築物。籠罩在財團資本的地標天際綫之下，屆時這個由民間團體建構的臨時文化地標，或許能對香港的公民社會與公共空間開啓一扇新的大門。

香港以外的天際綫：真正的城市競爭

透過歷史去了解考察香港城市織理與天際輪廓綫的形成過程，本文希望能對香港城市天際綫的標幟建築的崛起和興衰及其對城市形態產生的改變有一個比較完整的描述。通過分析主要的在不同歷史階段參與塑造城市天際輪廓綫的各個權力：企業、銀行、機構或是經紀等，這個競爭的天際綫與建築不單只是商業機構之間的競爭，也是公民跟國家身份矛盾的角力。香港在97的政治交替成為殖民前後城市地標的分野，而且開展了在其天際輪廓綫上對於城市認同的競賽。可是，關於城市未來的真正競賽很可能發生在香港以外、另一個跟她遙遙相對的殖民港口城市——上海。



圖17
圖18

Foster and Partners 2004年提出的西九龍文娛藝術區設計提案
太平山鳥瞰



中國的經濟開放政策促使上海在黃浦江的兩岸迅速發展。新興的浦東大都會形象的天際輪廓綫，於十年前看起來可能還令人覺得表面刻意，但當愈來愈多跨國企業進駐發展，香港跟上海作為東亞金融中心的競賽也因此愈見劇烈。這數年間，香港或上海被學者與政治家作為引證以突顯其作為地區性的全球中心地位的例子屢見不鮮⁷。上海將於何時取代香港成為中國唯一的世界級大都會，上海將如何分享香港在殖民時期享有的專利，成為了97後港人最關注的問題之一。

各個城市與其建築物之間的競賽不僅是經濟性的，也是文化與想像性的，後殖民和後現代成為豐富城市元素中不可或缺的字詞。時間與空間的視覺消費從生產的邏輯中同時被加速與構建，迫使傳統空間特徵的瓦解並於新的紋理上重組⁸。後現代都市空間因此同時存在於社會過程的解體以及在這個經驗中的文化暗喻。

從高處眺望香港中環太平山，可見一幢幢大樓從半山開始一路連綿至海岸綫的邊緣。它們在海港的前端散開，從中環蔓延至灣仔及銅鑼灣，一直到北角以至柴灣，最後消失於地平綫上，看上去好像是一排生長得茂盛的竹筍。唯一能打破其垂直性的，只有那橫向的高架高速公路及各種水平向的元素：公路、地鐵、渡輪和行人天橋等，重疊或相交着穿過垂直面，暫時打亂了垂直的織理，產生了多層交匯節點。相對昨日的唐樓，今天垂直的城市織理並不怎麼擾亂我們的視覺，卻形成一種複雜與整體互補的關係。這樣的織理不斷地尋求自身的基因改造，如同一個強烈的機會主義者，力圖推陳出新，義無反顧地拆解過往所努力建立的秩序，尋求更新的空間組織。像紐約、倫敦、東京及其他全球性資本流動的核心城市一樣，香港的都市形態，也由一種充滿着交易和消費的投機性辭匯結構而成，而其獨特的不同點，大概是殖民與反殖民的鬥爭，將在都市形式中留下鮮明的痕迹(圖18)。

(本文原稿於2007年以德文及英文刊載於 *Stradt Bauwelt* 175 期及同年12月WA-Bauwelt，現經作者改正後再發表。)

7 Jeffrey Wasserstorm, "The Politics of Exclusion in Old Shanghai and Colonial Hong Kong: Public Space, Municipal Governance, and Social Life" Conference Proceedings: Repositioning Hong Kong and Shanghai in Modern Chinese History, University of Hong Kong, 2002.

8 Sharon Zukin, "Postmodern Urban Landscape: mapping culture and power."