

# 建筑师詹姆斯·卡纳和他的纽约高架公园

Interview: Architect James Corner On NYC's High Line Park

原文记者 / 吉尔·费伦巴赫尔 (Jill Fehrenbacher) 编译 / 王尔笙

2011年夏天，纽约城市高架公园全面开放，那些希望逃避市井喧嚣的当地市民和游客终于在空中找到了一块安宁的绿色飞地。高架公园项目精妙地诠释了城市资源的再利用问题，那些扔到角落里的设施、结构与空间自此获得了最大的生命周期。该项目将一段废弃高架铁路变成了公园，重新定义了纽约市的历史积淀，开启了前所未有的城市自然景观新视角并让人们既全面又细微地观察这个世界上最有活力的城市环境。随着高架公园项目剩余工作的完成，我们无法按捺自己的冲动，决心探索一下这个精美绝伦的公共空间背后所包含的非凡设计理念。最近我们有幸与负责高架公园项目的首席景观设计师詹姆斯·卡纳先生坐下来，听一听他是如何把一段废弃的铁轨改造成纽约市最受追捧的景观绿地的。下面是詹姆斯·卡纳先生 (James Corner) 接受记者专访的实录：

吉尔：高架公园项目最初是靠什么吸引您的？

詹姆斯：其实在我们介入之前，这条高架铁路已经创造了自己的神话。尤其是“高架铁路之友” (Friends of the High Line) 就如何围绕这段高架铁路创造出独具特色的景观提出来很多建设性的意见——他们希望通过这个项目传递这样一种理念：现代城市一直在不断演化、不断现代化的进程之中。在这样的背景下，一段后工业化时代的人工制品所传递的应当是一种忧郁的和超凡脱俗的气质。不过若想从细节上入手、将设计思路转变为人们可以漫步、休憩并可欣赏的公共景观，我们面临的挑战还是非常严峻的。

吉尔：我想全世界的人们在这段原生态的、未被触动过的高架铁路上所发掘出来的灵感部分源于纽约这样繁华大都市里竟然还存在一块荒野之地。您是不是把这些特质都融入到您的设计之中了？

詹姆斯：是这样的。从一开始，我们就受到多种因素的影响。其中一个因素应当是铁路线残留的后工业化铁路特征——铁轨、线性以及一个事实：它恰似一条薄薄窄窄的且极具延伸性的缎带，整条铁路线在高低错落的街区中穿行。我力图创造一个独特的并行区域，用一条绿色的缎带打破死板的网格状城市建筑格局。



我们还要面对的是此类地方弥漫着的忧伤、抑郁和沉静的气氛。作为一名游客，你可以坦然接受这种情境，想象你在一个广阔的城市景观中偶然发现了一件浑然天成的艺术品。你在景观空间中漫步，仿佛变成了一个偷窥者、一个局外人，而不是一个参与者。

这就是我们想要在设计中表现出来的那种体验性的或者感性的东西。无论是路径、座位数和垃圾桶的设置还是灯光和水景的设计，我们希望每个细节都在参与营造一个大气、安全

的空间,同时还要让人们感觉到他们是在无意中发现了这个神秘、魔幻的空中花园的。他们会大呼精彩,会急不可待地探寻这个花园的终点、探寻它的曲径通幽、探寻它的独特精致,最终他们会在探索的过程中品味发现之美。

**吉尔：您最喜欢高架公园的哪一段景观？**

詹姆斯：每个人都在问这个问题,不过它确实很难回答。我喜欢甘斯沃尔特这个节点是因为你可以在转身之间离开街角的钢铁混凝土森林,步入花园,看到久违的蓝天和全景,你内心会产生一丝莫名的悸动。不过我还想说“第14大街的阳光天台”利用大体量的城市家具带给你同样震撼的社交体验。另外高架公园还有一个很棒的节点——第10大街广场,那里设置的座椅可以俯瞰第10大街。说到底,这些景点都很漂亮。不过对我来说最重要的一点是这座高架公园就是一条绿色的纽带,所以每当有人问我“最喜欢哪一段景观?”时,我想抒发的是从甘斯沃尔特漫步到第20大街所经历的心灵感受。你会走入一系列富有魔力的情境之中。在我看来,这种景点的编排设计和带给人们的体验正是本项目最激动人心和最质朴的地方。

**吉尔：当人们到这座公园游玩时,您是不是希望他们获得某种特殊的体验或者希望告诉他们如何获得您所介绍的那种体验？**

詹姆斯：我认为你无法决定人们会想什么,他会做出什么表情或者他会体验到什么。不同的人来到这里会有不同的感受、不同的经历,但我确实希望他们在发现景观之美时能够收获愉悦。我想高架公园最伟大之处在于这里有角落、有缝隙,还有让你暂时消隐的地方。在这里你可以找到观察城市街景和远景的最佳位置。在公园的第10大街节点,你可以向北望一望这条长街,而当你转过身顺着另一个方向你可以看到自由女神像。如果人们到这里游玩,发现很多奇妙的东西,还找寻到久违的欢乐,那我们就心满意足了。

**吉尔：可以给我们讲一讲这座公园的可持续特征吗？你们是如何把设计思路与环境保护结合起来的？**

詹姆斯：把这种极端严酷又非常恶劣的环境改造成景观带难度很大。这里的土层非常薄,也就是15英寸(约合38厘米)厚。这里夏天非常炎热,冬天又寒冷刺骨,另外还有如何为植物提供充足水份和营养物质的问题,总之一句话,环境很苛刻。大多数高架公园上种植的植物都有耐逆性。它们都是引种自大草原或其它恶劣环境,它们在这里大部分都有望成功存活。我们将跟踪不能适应的品种,把它们清除掉,替换为那些适应能力强的品种。另外这个项目还存在景观如何动态管理的问题。高架公园一个最大的特征是它的甬路,我们把它们设计成有缝隙的,允许植物从底下钻出来。它还设计有明接口,下雨时,雨水会流入接口处收集储存起来并让它慢慢渗入植床。经过我们测算,80-90% 降落到高架公园的雨水都会被留在公园里。

**吉尔：真令人佩服！**

詹姆斯：可以自豪地讲,我们在高架公园中引入大量绿植会带来一些碳排放的减少,而绿荫也会带来自然冷却的效果。我们用到的所有材料都是可回收利用的或者来自可持续资源,因此没有任何铺张或不协调的地方。总之,我认为这是一个非常符合可持续发展理念的项目。

**吉尔：我们想证实一下,在某些景点,您是期望植物从缝隙中长出吗？**

詹姆斯：不,这样说不准确。在景观设计中我们把这种现象叫作渐缩(taper)或梳理(comb)。有人 would 希望仔细梳理一下甬路这样我们便不用刻意分隔开甬路和花园之间的界限了,不过实际上甬路会渗透到花园的景观区域,同样地,花园也会渗透到甬路的景观区域。所以显而易见的是,有些环节处理起来难度比较大——比如说主甬道、维修场地、应急车辆场地以及其它类似的点位。不过总的视觉效果还是要创造出铁路路基景观边缘相接的效果,就是要有一些甬路,还要有很多植物簇拥着轨道线。所以我们奉献的是一个全景景观而不是那种花园小径挨着植床的常规设计模式。



photo of the High Line in 2000 by Joel Sternfeld

