

废弃与重生：铁路上的城市韧性

包亚明

铁路传奇演绎的城市韧性，犹如生命本身一样，“有过光明与黑暗、挚爱与哀愁，然后脆弱得好似掉进银河的一颗星，瞬间沉没于无垠的浩瀚”。



巴黎的绿荫步道

沃尔夫冈·希弗尔布施在《铁道之旅：19世纪空间与时间的工业化》一书中认为，19世纪出现的火车和铁路业，改变了欧洲城市的中世纪特征。随着铁路的出现，在城市水平方向上创设的一些专门区域，比如居住区、商业区、工业区、中产阶级区和无产阶级区等等，打破了欧洲城市传统的空间封闭性。这当然是工业革命的结果，但同时也是铁路带来的运输革命的结果。在火车发明地英国，19世纪的英格兰铁路赋予了维多利亚时代城市紧凑的形态，塑造了城市中心和内部区域的地形与特征，清除了老旧和废弃的区域，影响了郊区及城市增长的方向和特征。对于19世纪的城市土地市场而言，铁路可能是最强有力的影响因素。

威廉·克罗农在《自然的大都市：芝加哥与大西部》一书中认为，在19世纪50年代的美国，同样的情况也发生了，这是美国历史上最迅速的铁路扩张时期，在1850年到1860年的十年时间里，美国的总轨道里程翻了三倍，从9000英里快速增长到3万英里。1850年芝加哥主要报纸《每日论坛报》在“年度综论”中，虽然认为铁路已经超过了其支持者们的乐观期望，但仅仅用了两段文字来评论芝加哥唯一的铁路，却用了几乎两倍的篇幅描述运河，用了大约三倍的篇幅评论湖运贸易。仅仅过了一年，舆论风向就发生了大反转，在1851年的“年度综论”中，《每日论坛报》断言：铁路已经成为城市繁荣的关键，并认为城市如果不能利用铁路这种新的力量元素就必然会衰落。1852年芝加哥另一份主要报纸《每日民主报》的“年度综论”宣传册的标题，索性就是“芝加哥：商业与铁路”。铁路在美国已经被看成是自然的和必然的力量。1862年，一位芝加哥人这样写道：铁路是能产生奇迹的魔杖，它们有迷人的魔力，能产生奇观、创造奇迹，它们胜过法律，在本质上、政治上与宗教上都是文明的先锋与先驱。

铁路以多种灵巧的形式从

地理限制中解放出来，除了通向潜在需求大的几乎任何地方，铁路的运行还几乎不受天气因素的影响。在希弗尔布施看来，铁路不仅改变了人们体验一年四季的方式，也改变了人们与一天24小时的关系。威廉·克罗农把这种对于时间的新感知，称为“铁路时间”。铁路不仅降低了运输的成本，增加了时间的价值，还提升了人们对运输服务的规律性与可靠性的期望。

不过，铁路对于传统的时间-时间意识的改写，并没有带来普遍的欢庆。海因里希·海涅感受到了新技术造成的迷失。1843年正是巴黎到里昂和奥尔良的铁路开通的时候，海涅在《卢荅齐亚》中写道：“惊人的预兆，就像一个巨大的、闻所未闻的、后果也无法估量的事件正到来时，我们常有的那种感受。”铁路“让人类转到了一个新的方向，也改变了生活的颜色和形状”，海涅称之为“一项如有神助的事件”，他写道：“在我们看待事物的方式上，在我们的观念里，现在一定会发生变化的，甚至最基本的时间与空间的概念都开始摇动起来，空间被铁道杀掉了，我们只能感觉到时间。现在你要去奥尔良只需要四个半小时，去里昂的时间也差不多。那就来想象一下。当去比利时和德国的线路建成，并将这两条铁道连接起来，会发生什么吧。我觉得所有国家的山川森林，似乎都在向巴黎进发，就是现在我都能闻到德国榭树的气息，北海的骇浪就在我的门口咆哮。”

1844年面对铁道对于英国湖区的入侵，湖畔派诗人华兹华斯写道：“实际上，这个地区的主要产品，就是它的美，就是它僻静、隐逸的特征。”铁路助推了大规模旅游开发，把中产阶级轻松送达了过去贵族专属的遥远地区，贵族不得不从南英格兰的海滨小镇一路撤退到苏格兰、爱尔兰、湖区等遥远的地方，但是原本那些排外的、极为偏远的地区，在新技术的威胁下，已经难以维持其僻静、隐逸的价值。

30年后的1874年，法国

作家马拉美在他编辑的期刊《最后时尚》中，这样描述那些搭乘火车去南方越冬的巴黎人：“平静而又自私的人，对于旅途中看不见的景观，他们漠不关心，他们的愿望，只是要离开巴黎，去那些天空澄澈的地方。”那些渴望蓝天和大海的巴黎人，其实不再是旅行者，而只是人肉包裹，他们通过铁路把自己派送到目的地去，到达就像离开，与他们穿越的时空无涉。

作为马拉美的下一代人，普鲁斯特在他的《追忆似水年华》中，讨论了火车旅行和汽车旅行的区别：“从巴黎到巴尔贝克这段路程，如今人们一定会坐汽车走，以为这样会更舒服一些。这么走在某种意义上，这段旅程甚至会更真实，因为会更亲切地、更深切地体会到大地面貌的各种渐变。但是归根到底，旅行特有的快乐并不在于能够顺路而下，疲劳时便停下。而是使人尽可能深刻地体会到起点与到达地点之间的差异，而不是无动于衷。完全地、完整地感受这种差异，正如我们想象一个跳跃便把我们自己生活的地方带到了一个向往之地的中心时，我们心中所设想的两者之间的差异那样。这一跳跃，在我们看来十分神奇，主要还不是因为穿越了一段空间距离，而是它把大地上两个完全不同的个体连接在一起，把我们从一个名字带到另一个名字那里，在火车站这些特别的地方完成的神秘活动，将这一跳跃图像化了。火车站几乎不属于城市的组成部分，但是它包含着城市人格的真谛，就像在车站的指示牌上写着城市名一样。”艾米莉·迪金森认为铁路是用“将英里折叠起来”的方式，达成了一套新的行为体系：旅行与交流、思想与感觉、期望与想象，都已经物是人非了。这意味着铁路所具有的抽象特质和力量的胜利。

作为时代进步的引擎，19世纪五十年代的铁路无疑暗含了以速度为核心的乌托邦的许诺，成功展示了机械与机器工具有导向的现代技术的可视性，并成为了现代性最生动、最瞩

目的标志。但是仅仅过去了50年，从海涅到普鲁斯特埋下的疑虑的种子，就已经开花结果了。以速度作为公共生活的新准则遭到了挑战，铁路对于自然景观的支配不再被认为理所当然，相反铁路对于经济和政治秩序稳定的威胁浮出了水面，铁路公司也被视为残忍而不负责任的商业力量的象征。

普鲁斯特早就深刻地意识到了铁路的城市人格，铁路与城市相结合的节点，在其初生和发展的阶段，展示了新的旅行方式对交通与城市空间的塑造，对于身体行为与文化感知的重新定义；在其衰落和消亡的阶段，则开启了我们对于城市盲区的迷恋，那些被无情废弃的铁轨和车站，在时间之旅中、在我们日常的注视之外，悄悄编织着另类的城市空间。有意思的是，铁路交通的发达，将遥不可及的远方变得触手可及，而当铁路交通衰败之时，近在眼前的地方，却变为偏远的秘境。随着城市化进程的推进和交通技术的更新换代，世界各地出现了很多被废弃的铁路遗产，这些承载着文化记忆的独特城市空间，越来越引起政府、建筑师、设计师、环保组织和城市居民的注意，如何让它们重新融入城市环境并得以重生，似乎成为了一份全球性的城市更新作业。

全世界最经典和最著名的废弃铁路改造案例，大概要算纽约高线公园了，这段上世纪60年代起被废弃的铁道，位于曼哈顿西侧第十大道南段，悬空25英尺、长达2.3公里，历史可上溯到1847年。1999年当铁路面临被拆毁的压力时，一个名为“高线之友”的非营利性组织挺身而出，提出了“空中花园”的改造设想，得到了政府出资5000万美元的支持，该组织另外又筹集到了1.5亿美元的捐助。2014年全面建成的高线公园成为了年参观人数达800万的纽约标志性地标。公园汇集了废弃铁路改造的几乎所有必备要素，包括节能环保、循环利用、铁路遗产保护、环境友好、生物多样性

等等，但是高线公园的巨大成功，也大大推进和加速了街区士绅化的进程。改造者初心因为资本、时尚、媒体等力量的加入，已经难以得到体现，原本是想改善邻里街坊的生活质量，现在反而把他们变成了改造过程的被挤出者。在高档公寓和餐厅蜂拥而来之时，地价也随之飞涨，而之前社区中很高比例的低收入者和有色人群却更加边缘化了，社会不平等反而加剧了。莎朗·佐金把街区士绅化概括为ABC的组合：艺术画廊（art galleries）、精品店（boutiques）和咖啡馆（cafes）。当纽约时装周在这里走秀，蔻驰在这里开夏日派对，谷歌纽约分部搬到这里的时候，很多街区原住民不得不打包离开了。

在这个意义上，我更喜欢巴黎的绿荫步道（La Promenade Plantée），而不是纽约的高线公园。巴黎绿荫步道是世界上第一个废弃高架铁路轨道的改造项目，也是纽约高线公园的灵感来源，它的城市公共空间品质丝毫不逊于纽约高线公园，知名度却远不及它的后继者们，这不能不说是一件非常幸运的事情。绿荫步道位于巴黎市12区，全长4.5公里，是始建于1858年的巴黎-文森铁路线的一段，1969年12月15日被弃用。1986年，巴黎市政府从法铁买下这段废弃铁路后开始规划设计和施工，1994年全线完工开放。全长1.4公里的艺术高架桥是整个绿荫步道的第一段，也是最知名的部分。拱券式的高架桥有71个拱，改造者清除了桥洞中原有杂乱建设的部分，把桥洞变成了一个店铺，而桥顶则是种植了大量海棠、连翘、樱花的公园。艺术高架桥的改造，同时消解了原来的街区隔离氛围，桥的北面是由传统手工业区衰落而成的平民街区，南面则是靠近里昂火车站和河岸的新兴中产阶级社区。现在拱券中的每一个店铺都成了传统手工艺展示的橱窗，边界的跨越与消融，延续了街区的传统和多样性，同时又创造了新的透明性，

（下转6版）➔