

## 32. 毕尔巴鄂地铁站：悬挂的站厅

Bilbao Metro Stations: Suspended station hall

张路峰 | ZHANG Lufeng

中图分类号: TU-201 文献标志码: A 文章编号: 1001-6740 (2024) 01-0138-02 DOI: 10.12285/jzs.20240131005

设计: 诺曼·福斯特事务所

地点: 西班牙毕尔巴鄂市

时间: 1988—1995年

规模: 13500m<sup>2</sup>

毕尔巴鄂市最出风头的建筑要数弗兰克·盖里设计的古根海姆博物馆(1991—1997年)。通常认为,这栋建筑一举带动了这座老工业城市的转型与复兴,而以奇观建筑改变一座城市命运的现象,被媒体称为“毕尔巴鄂效应”(The Bilbao Effect)。事实上,毕尔巴鄂的城市复兴并非“一招鲜”带来的奇迹,而是一套“组合拳”在起作用,古根海姆博物馆只是一连串动作中的最后一击。1988年开始设计的地铁L1和L2线,就是这套“组合拳”中最关键的一招。英国建筑师诺曼·福斯特事务所通过竞赛赢得了这两条线路上29个车站的设计权。尽管各站所在城市区位不同,设计条件各异,但设计逻辑和技术方法具有明显的一致性,作品呈现出系列化的特点。

先看地上部分。出入口的设计追求最小化,以减少对既有城市空间的影响。人行道上仅现一段金属骨架的玻璃管道,弯曲的形态仿佛是从地下爬出来的玻璃虫子,将人流自然导入地下。白天,这段玻璃虫子呈现出透明的效果,很好地融入了城市街道景观之中;夜晚,这段玻璃虫子发出光芒,又像灯笼一样把街道照亮,成为夜色中引路的灯塔。福斯特设计的出入口被当地人昵称为“Fosteritos”(西班牙语中-itos后缀表示小巧

的、可爱的),充分表明毕尔巴鄂市民对建筑师及其作品的认可和喜爱。

地铁标志(logo)与出入口的关系也不同寻常。通常,地铁标志一般会出现出入口建筑之上。但是由于场地限制,出入口建筑体量较小,而地铁标志又要求醒目,若将二者绑定在一起,则必然互相牵制,各自打折。与常见做法不同,福斯特没有将标志放在出入口建筑上,而是由一根独立的钢柱高举在空中。如此一来,无论出入口多么低调,无论周围环境如何杂乱,地铁标志都会非常醒目。这种将地铁标志和出入口建筑解除绑定、各自独立的做法,成就了彼此,值得借鉴。

再看地下部分。地下部分一般由站台层和站厅层组成。站台层指与轨道直接相连的空间,而站厅层则是进入站台之前人流集散的空间。通常这两部分空间分开设计,但在福斯特的方案中,二者合而为一:在近似椭圆截面的管状空间中,站厅作为夹层,悬挂于站台之上(图1)。附着在管壁上的金属拉杆承载了夹层的重量,如此一来,不但使站台空间做到了无柱,同时也使结构逻辑与空间特征一目了然。建筑师认为,地下空间中的人容易迷失方向,保持隧道工程的真实属性,对于地下空间的“易读性”(legibility)格外重要。还需要提及的是,管状空间内表面覆盖了一层统一尺寸的预制混凝土装饰面板。面板层与结构层之间的空隙用于隐藏管线,而板缝所形成纵横网格线,对管状空间的形态有提示和强化作用(图2、图3)。

作者:  
张路峰,中国科学院大学教授。

录用日期: 2023-12

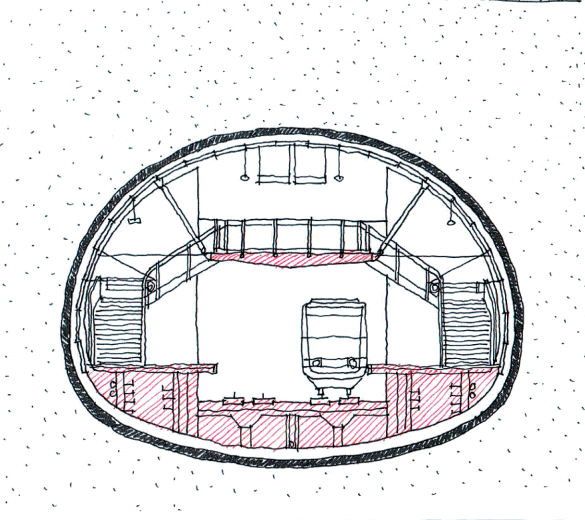
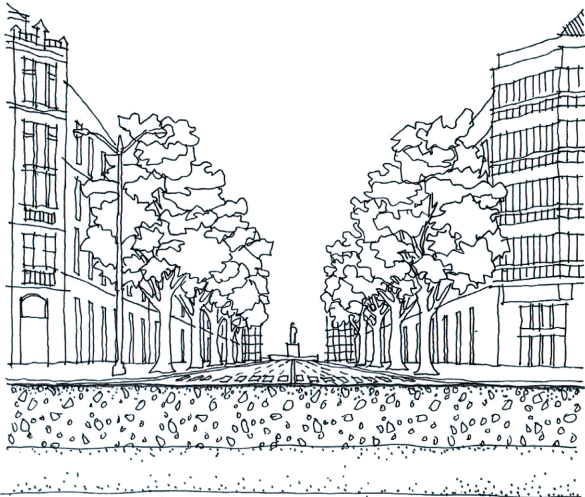


图 1: 毕尔巴鄂地铁站横剖面图

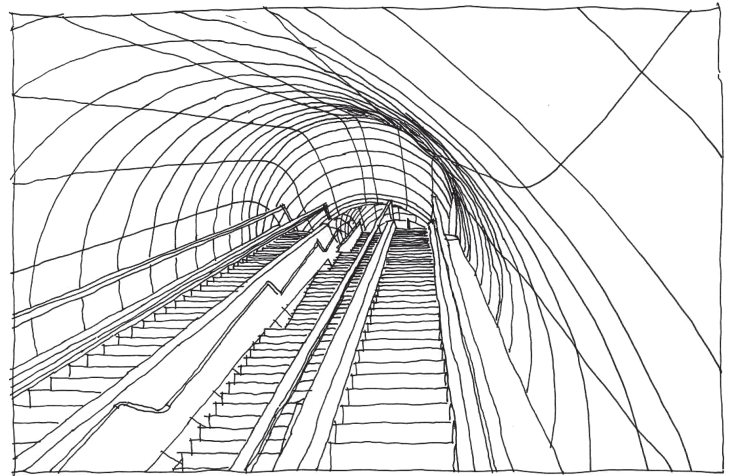


图 2: 毕尔巴鄂地铁站内景之一

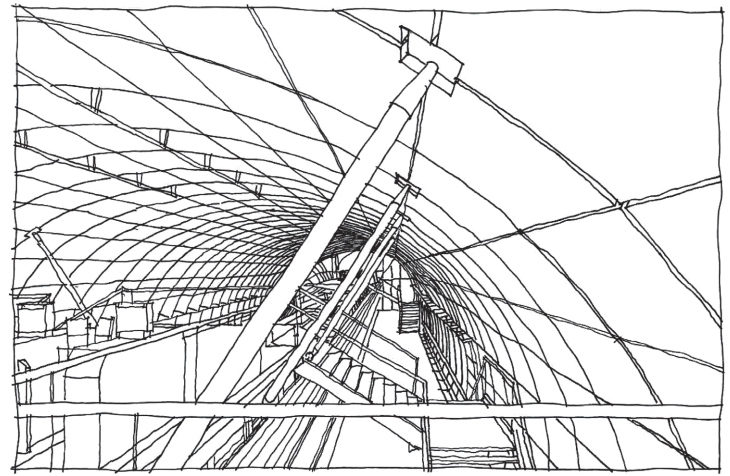


图 3: 毕尔巴鄂地铁站内景之二

福斯特的地铁站设计启示我们：地铁站既是交通设施，又是公共建筑；地铁站设计的复杂程度并不亚于地上建筑，不能因为地下空间没有外部形态就把它当成室内设计或装饰装修工程。地铁站设计要解决的问题，本质上是地下建筑学问题，甚至是城市设计问题，而不仅仅是室内设计问题。用修饰、掩盖手法将地下空间“艺术化”

或“美化”是地铁站设计的误区。成功的地铁站设计需要建筑师将建筑、结构、施工、导向标识设计等不同专业目标整合为一体。

参考文献：Telefonia Foundation. *Norman Foster. Common Futures Exhibition Catalogue*. Madrid, 2017: 140-147.