

街道设计

打造伟大城镇的秘诀



【美】维克多·多佛 (Victor Dover) 著
【美】约翰·马森加尔 (John Massengale)

【英】查尔斯王子 (HRH The Prince of Wales) 序

【美】詹姆斯·霍华德·孔斯特勒 (James Howard Kunstler) 跋

程玺译



中国工信出版集团



电子工业出版社
PUBLISHING HOUSE OF ELECTRONICS INDUSTRY
<http://www.phei.com.cn>

街道设计

打造伟大城镇的秘诀

[美] 维克多·多佛 (Victor Dover)

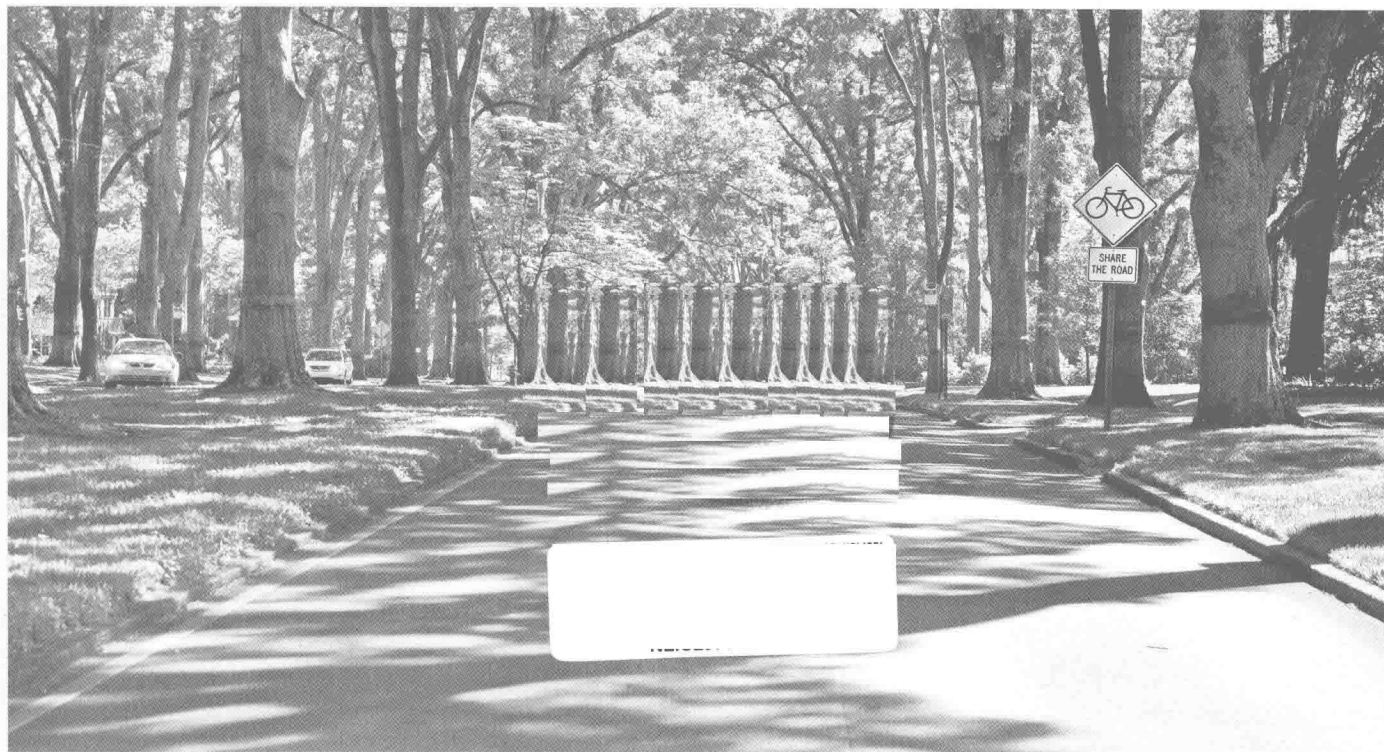
著

[美] 约翰·马森加尔 (John Massengale)

[英] 查尔斯王子 (HRH The Prince of Wales) 序

[美] 詹姆士·霍华德·孔斯特勒 (James Howard Kunstler) 跋

程 玺 译



電子工業出版社

Publishing House of Electronics Industry

北京·BEIJING

Street Design: The Secret to Great Cities and Towns

978-1-118-06670-6

John Massengale and Victor Dover

Copyright © 2014 John Massengale and Victor Dover

All Rights Reserved. This translation published under license.

No part of this book may be reproduced in any form without the written permission of John Wiley & Sons, Inc.

本书中文简体版专有翻译出版权由美国John Wiley & Sons, Inc.公司授予电子工业出版社。未经许可，不得以任何手段和形式复制或抄袭本书内容。

版权贸易合同登记号 图字：01-2014-8181

图书在版编目(CIP)数据

街道设计：打造伟大城镇的秘诀 / (美)多佛(Dover,V.)，(美)马森加尔(Massengale,J.)著；程玺译。

— 北京：电子工业出版社，2015.9

书名原文：Street Design: The Secret to Great Cities and Towns

ISBN 978-7-121-27252-3

I. ①街… II. ①多… ②马… ③程… III. ①城镇—城市道路—建筑设计 IV. ①TU984.191

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第226115号

策划编辑：胡先福

责任编辑：胡先福 白俊红

印 刷：北京嘉恒彩色印刷有限公司

装 订：北京嘉恒彩色印刷有限公司

出版发行：电子工业出版社

北京市海淀区万寿路173信箱 邮编 100036

开 本：880×1230 1/20 印张：20 彩插：16 字数：716千字

版 次：2015年9月第1版

印 次：2015年9月第1次印刷

定 价：128.00元

凡所购买电子工业出版社图书有缺损问题，请向购买书店调换。若书店售缺，请与本社发行部联系，联系及邮购电话：(010) 88254888。

质量投诉请发邮件至zltts@phei.com.cn，盗版侵权举报请发邮件至dbqq@phei.com.cn。

服务热线：(010) 88258888。

前言

我们（约翰和维克多）花费数十年时间来观察和思考街道。我们会将钟爱的景致定格在速写本中，并探讨其中的众多差异之处。与此同时，我们逐渐认识到，塑造一条优秀街道的条件，并非如一些人认为得那么主观，或者那么复杂。事实上，对人类来说，打造优秀街道是自然而然的事，且已有数千年的历史。

研究显示，当人们拿到一幅乡镇或城市地图，并被要求在地图上标出喜欢和不喜欢的场所时，他们给出的结果会呈现高度的一致性。当然，有些人的品位取向更为规整，也有一些其他偏好会表现在每个人的选择差异上。但随着样本数量的增加，偏好部分会落在一个可预见的范畴内，呈现大量的重叠。尽管有个人喜好之差，但关于哪些场所最好以及哪些最差，总是存在一定的共识。基本上，人人都认为威尼斯的圣马可广场和巴黎的左岸地区是美丽的。这种相似反应也可见于世界各地的城镇、社区和乡村之中。

既然对优秀街道的构成存在如此多共识，为何我们仍造了这么多糟糕和丑陋的街道呢？个中因由是可以确认并得到化解的。今天，很少人还会首先去费心思量，是什么让他们在一条街上感到舒适自在。只要花一点时间观看，人人都能注意到那些构成优秀街道的建筑、树木和舒适的空间模式。

本书列举了我们钟爱的一些街道，并检视了它们各自的独特之处。我们也向同事们请教了他们欣赏的街道，也在图书馆和网上搜寻了一些杰出街道的清单。随后，我们又实地检视了这些街道，拍照，测量，观察了民众在其间的行为和互动方式。我们很高兴去参观大量的杰出街道，我们能感觉到今天的走访体验与我们的往

日记忆，或与我们同事的推荐之间的差异。我们能看出其中是否有变化，是向好还是转差。

有一个问题是在我们各地都发现了的，即机动车夺走了我们的街道。彼得·诺顿（Peter D. Norton）等作者已经展示出，组织化的汽车王国（Organized Motordom）将司机及其坐骑以外的所有一切都推向了道路两侧，有时甚至霸占了边道空间。¹为了道路的畅通，心怀善意的有关部门重新设计了街道，移除了阻碍车辆通行的障碍物，如行人。如此，对驾车的重视往往会破坏原本很适于步行的公共空间。一些我们最钟爱的街道，故地重游时已经不再怡人。在巴黎的圣日耳曼大道（Boulevard St. Germain）上度过几个小时令人筋疲力尽，无休无止的喧嚣、刺鼻的气息与呼啸而过的车辆如影相随（图0.2）。英国马尔堡镇（Marlborough）原本宽敞舒适的高街（High Street）也不再像一片城镇中心，数不清的轿车和卡车奔驰而过，从别处来，到别处去。新建造的街道往往更不怡人。

如此，伴随成功的案例，我们也看到了许多问题，也将目光投向了那些被公认为失败案例的新老街道之上。其中一些也记录在了本书中。我们希望每位读者最终都能借此建立起敏锐的感觉，识别出那些造就优劣街道的差异元素，前者引人前去，后者令人却步。

好消息是，今天的全美各地正经历一个重新探索古老城镇和重新打造街道的时期，越来越多的民众意识到，应当削减汽车对外在环境带来的激进影响。完善街道（Complete Street）²即这一新的社区愿景的一个集结号——在完善街道中，行人、司机、骑行者和大众交通用户的需求均会被体现来。

图 0.2 圣日耳曼大道, 巴黎, 法国。
圣日耳曼大道曾是巴黎波西米亚生活的中心, 如今则被拥挤的车流霸占。浪荡者们 (Flaneur) 的步伐也已转往其他街道。



坏消息是, 美国人在打造完善街道的尝试中, 总是忽略场所营造的基本法则。形形色色的交通条带被设计出来, 并常常彼此冲突。人们根据专业化的标准来打造街道, 这也是如今我们的街道每况愈下的主要原因之一。黄色的人行横道、红色的巴士线路、绿色的自行车道、丑陋的凸块 (bumpouts), 以及更丑陋的白色塑料柱桩均被程式化地使用, 无所不在。在专家狭窄的关注层面上, 这些元素具有存在的意义, 但如果我们像过去那样, 将目光投向世上最棒的街道, 我们就会发现, 那些

街道均无此类专门化的东西。取而代之的是车道和人行道上几种有限材料的组合。参观这些街道时, 映入眼帘的是场所的美丽与和谐, 而非人行横道或长椅等细节。

在接下来的各章中, 我们将探寻为何街道如此重要。我们会检视众多历史街道、改造街道、新街道及街道网络。希望读者能借由本书体认到, 我们可以创想出更好的场所, 可以通过设计来改善我们的街道。在打造更适宜步行的城镇这一新的光辉机遇中, 我们必须大展拳脚, 创造人们真正愿意置身其间的街道场所。

注 释

1. Peter D. Norton, *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City* (Cambridge, MA: The MIT Press, 2011). Also see Tom Vanderbilt, *Traffic: Why We Drive the Way We Do (and What It Says About Us)* (New York: Vintage, 2009).
2. “Now, in communities across the country, a movement is growing to **complete the streets**. States, cities and towns are asking

their planners and engineers to build road networks that are safer, more livable, and welcoming to everyone. Instituting a **Complete Streets policy** ensures that transportation planners and engineers consistently design and operate the entire roadway with **all users** in mind—including bicyclists, public transportation vehicles and riders, and pedestrians of all ages and abilities.”—from the website of the National Complete Streets Coalition at <http://www.smart-growthamerica.org/complete-streets>.

鸣谢

首先，我们要感谢各自的妻子，玛丽丝·夏尔（Marice Chael）和梅勒妮·霍夫曼（Melanie Hoffman），感谢她们的指导和不竭的耐心，梅勒妮也是本书任劳任怨的校对者。非常感谢多佛·科尔与伙伴事务所的艾米丽·格拉维（Emily Glavey）和肯尼斯·加西亚（Kenneth Garcia），他们辛苦完成了大量不可或缺的调研、制图和编辑工作。感谢我们的编辑艾莉丝·特鲁阿克（Alice Truax），在其指导下，我们又重写了书中的大部分内容。感谢威立（Wiley）出版社的劳伦·波普瓦夫斯基（Lauren Poplawski）和科尔斯汀·纳斯迪奥（Kerstin Nasdeo），他们引领我们走过了一个一个创作阶段，并任由我们在每个阶段笨拙地修修补补。

感谢理查德·德里豪斯（Richard Driehaus）及德里豪斯慈善信托（Driehaus Charitable Lead Trust），慷慨提供了关键的资金支持，使我们得以完成本书的调研工作。感谢保拉·麦克梅纳明（Paula McMenamin）、凯罗·怀恩特（Carol Wyant）、埃里克·亚历山大（Eric Alexander）和愿景长岛（Vision Long Island），他们从初期就加入进来，支持了整个项目。感谢罗伯特·拉塞尔（Robert Russel）和麦琪·希尔（Macky Hill）为我们讲解查尔斯顿（Charleston）的历史。感谢克里斯蒂安·索蒂尔（Christian Sottile）和托马斯·威尔森（Thomas Wilson）增进了我们对萨凡纳（Savannah）网格布局的了解。感谢纽约大都会历史办公室（Office for Metropolitan History）的克里斯·格雷（Chris Gray），他一直是了解这座城市的信息源泉。感谢史蒂芬·科克兰德（Stephane Kirkland），他知晓关于巴黎街道历史的一切。感谢马特·香农（Matt Shannon）为我们介绍了芝加哥的街道类型划分。感谢大卫·斯克里布纳（David Scribner）、安德鲁·布雷奇曼（Andrew Blechman）和安德鲁·沃斯（Andrew Vorce）在我们最钟爱的两个城镇方面提供了帮助，即位于马萨诸塞州的大巴灵顿（Great Barrington）和楠塔基特（Nantucket）。

此外，我们要感谢客座作者们的巨大贡献，他们拓宽了本书的视野，有些作者也在其他方面为我们提供了帮助。王子殿下下的基金会的汉克·迪特马尔（Hank Dittmar）在项目初期提供了关键指导。保罗·莫林（Paul Murrain）带我们在伦敦展开了一次极不寻常的全天候漫步。加布里埃尔·塔利亚文蒂（Gabriele Tagliaventi）帮我们找到了看待博洛尼亚（Bologna）的新眼光。道格拉斯·杜安尼（Douglas Duany）带我们参观了奥尔维耶托（Orvieto）和罗马的中世纪街道，并足足忍受了我们两周时间。在此还要感谢瑞贝卡·马丁（Rebecca Martin）、吉姆·埃瓦茨（Jim Evarts）、托马斯·马森加尔（Thomas Massengale）、伊丽莎白·普拉特-齐博科（Elizabeth Plater-Zyberk）和劳拉·希里·普罗茨（Laura Heery Prozes），他们分别在我们到访巴塞罗那、伦敦、迈阿密和纽约时，为我们提供了帮助。

新城市主义协会（Congress for the New Urbanism）的同事在众多讨论中贡献了他们的智慧。彼得·卡茨（Peter Katz）执行了培训和激励工作。里克·霍尔（Rick Hall）分享了他在工程（及工程师）方面的洞察和不懈的热情。比利·哈特维（Billy Hattaway）、诺姆·加里克（Norm Garrick）、德韦恩·加弗（Dewayne Carver）和盖里·托斯（Gary Toth）也贡献了他们的工程智慧。鲍勃·吉布斯（Bob

Gibbs）分享了在成功零售场所方面的非凡知识。伊丽莎白·普拉特-兹伊贝克和拉司蒂·布拉德沃斯（Rusty Bloodworth）帮我们介绍了一些之前不了解的伦敦街道，pro-urb（都市倾向）、Urbanists（都市主义者）和Trad-Arch listservs（特雷德建筑邮件列表）帮助我们探索了各种想法。弗雷德·肯特（Fred Kent）、丹·伯顿（Dan Burden）、麦克·莱登（Mike Lydon）、理查德·雷曼（Richard Layman）、迈克尔·龙金（Michael Ronkin）等人也在广泛的电邮讨论中提供了同样的帮助。艾龙·纳帕尔斯德克（Aaron Naparstek）和本杰明·弗莱德（Benjamin Fried）让我们关注了关于自行车的新闻和观点，马西·麦克伊奈利（Marcy McNelly）掌管的新城市主义协会的交通改革计划（Project for Transportation Reform）为这项工作打下了充满启发的根基。还要感谢美国精明增长联盟（Smart Growth America）和完善街道联盟（Complete Streets Coalition）的杰夫·安德森（Geoff Anderson）、伊拉娜·普雷乌斯（Ilana Preuss）、芭芭拉·麦凯恩（Barbara McCann）和罗杰·米拉儿（Roger Millar）。在街道设计方面，美国交通部的贝丝·奥斯伯恩（Beth Osborne）和华盛顿规划总监哈利特·特雷格宁（Harriett Tregoning）是华盛顿最睿智的两人。在纽约，柯沈捷（Janette Sadik-Khan）和乔恩·奥卡特（Jon Orcutt）充满智慧，鼓舞人心，且分外慷慨。

很多人贡献了他们的原创照片或老照片。其中一些至少应在此提及一下：桑迪·索尔林（Sandy Sorlien）、史蒂夫·茂佐恩（Steve Mouzon）、史蒂夫·布鲁克（Steven Brooke）、约瑟夫·叶（Joseph Ip）、彼得·佩诺叶尔（Peter Pennoyer）、安·沃克（Anne Walker）、大卫·迪克逊（David Dixon）、大卫·费诗曼（David Fishman）及詹姆斯·莫瑟（James Mercer）。爱荷华州立大学图书馆的史蒂芬妮·萨伊尔（Stephanie Sayre）、楠塔基特历史协会（Nantucket Historical Society）的玛丽·汉克（Marie Henke）、英厄姆县交通部（Ingham County DOT）的罗伯特·彼得森（Robert Peterson）、纽约市博物馆（Museum of the City of New York）的尼尔达·里甫拉（Nilda Rivera）、纽约交通博物馆（New York Transit Museum）的托德·吉尔伯特（Todd Gilbert）、纽约大都会运输署（Metropolitan Transportation Authority）的拉里·古尔德（Larry Gould）、迈阿密历史博物馆（HistoryMiami）的员工们、肯辛顿-切尔西皇家区（Royal Borough of Kensington and Chelsea）的詹姆斯·拉贝（James Labey）以及伦敦英国皇家财产局（Crown Estate）的塔卢拉·莫里斯（Tallulah Morris）均为我们提供了帮助。詹姆斯·道尔蒂（James Dougherty）、肯尼斯·加西亚（Kenneth Garcia）、麦根·麦克劳林（Megan McLaughlin）、多佛·科尔与伙伴事务所的安德鲁·乔吉亚迪斯（Andrew Georgiadis）贡献了他们的照片，詹姆斯（James）参与了（与齐克·默梅尔/Zeke Mermell协作的）为约克维尔长廊（Yorkville Promenade）、简·雅各布斯广场（Jane Jacobs Square）和温斯洛·荷马步道（Winslow Homer Walk）所做的设计工作。多佛·科尔与伙伴事务所的全体员工给予我们不懈的帮助，特别是克里斯顿·托马斯（Kristen Thomas）、贾斯汀·法兰哥（Justin Falango），当然还有约瑟夫·科尔（Joseph Kohl）。

目 录

序 (查尔斯王子)

前 言

鸣 谢

第1章 引 言 1

第2章 历史街道 48

第3章 街道系统与网络 164

第4章 改造街道 216

第5章 新街道 302

第6章 结 论 362

跋 (詹姆士·霍华德·孔斯特勒) 391

第1章

引言

街道和广场构成了我们所称的公共空间，这是对公众福祉的实体展现。当公共空间遭到侵蚀，公众福祉便受到损害。

——詹姆斯·霍华德·孔斯特勒

城市设计起始于街道设计。造一座好的城市，需要好的街道，即人们乐于置身其中的场所。街道应当安全而舒适，应当有趣，也应当美观。街道应该是场所。

◀ 图 1.1 宽街（Broad Street），纽约市，纽约州。从纽约市商业区的一条主街向北张望，1905 年左右。国会图书馆，印刷品与照片部，底特律出版公司摄影作品收藏，LC-D4-33881

我们思考城市设计时，脑中往往会浮现出建筑，这是理所当然的。杰出的街道需要杰出的建筑。尚可的街道可以容纳一些尚可的建筑。不论杰出或尚可，建筑艺术显然都是不可或缺的。而街道是建筑之间的空间，这些空间需要场所营造（placemaking）的艺术。场所营造可将街道空间打造为一个民众乐居其间的舞台。只有当民众置身其间时，场所才成其为场所。

我们将在本书中审视一些杰出街道，探寻是什么让它们成为杰出场所的。其中的大多数街道都是美丽的，在此有必要指出，“美生于观者眼中”这句陈词滥调并不正确；当置身其中时，我们每个人对美丽场所都会有一种直觉感知。当我们走过威尼斯的一段拱廊街，进入圣马可广场时，无须他人提醒，我们知道自己正经历一种深刻而振奋的体验。在日常经历中也一



图 1.2 一处“车流下水道 (auto sewer)”干道，除其中的棕榈树外，这样的街道在美国随处可见。“如今的道路和电视一样，暴力而恶俗。道路在大地上穿行，抛下众多卡通建筑和商业话语的垃圾。我们则以每小时 55 英里的速度从这些垃圾旁边呼啸而过，不会留下什么记忆，这家便利店和那家便利店别无二致。除售卖商品的机械性能外，这些建筑没有任何要弘扬的东西。我们不想记住它们。我们不会享受在路上的过程，也不会感到抵达终点的愉悦，下一次，下次次，永远如出一辙。不管来到哪里，都没什么抵达感，每个场所看上去都没什么特殊的。”——詹姆斯·霍华德·孔斯特勒，《不知所终的地理》(The Geography of Nowhere)



图 1.3 一处无场所感的断头路 (cul-de-sac)：居住区的车流下水道，在美国四处可见。

图片由麦根·麦克劳林授权使用

样存在大量的美，如我们在众多美国小镇的“普通”主街上见到的那样。当街道两旁的建筑和树列营造围拢感，比例和细节在此构造一个和谐整体，此时，主街便成为一处我们乐于停留的场所，与邻人和市民一起，在此分享共同的体验。

遗憾的是，今天我们很少打造这样的街道。美国绝大多数街道均建于二战以后，而大部分又都是为汽车而非为人建造的，如那些建于旷野中的六线干道，两旁林立着商店、购物中心、大型方块商场等现代郊区的垃圾设施（图1.2）。这些造价低廉、设计草率的场地和建筑，带来的并非货真价实的场所，而是一种无迹可寻之感。¹这些道路成为作家詹姆士·霍华德·孔斯特勒笔下的“auto sewers（车流下水道）”——郊区“要道”，其规格由工程师确立，以便让交通如管道中的水流一般畅行无阻。有时，它则更像下水道中的烂泥。

如此造就的街道长得一副为汽车而生的模样，这一点毫不令人意外。只要有选择，就没人会走在这些街道上（图1.3）。附近除购物中心和大型方正的商场以外一无所有，不过，它们的问题还不止于选址。这些街道的设计和建造也非常与民不便。庞大的规模令人却步，汽车在其中呼啸而过。本应设置边道的位置上是宽大的隔带，人们过马路困难重重，交通灯之间跨度很长。即便成功过街，仍要穿过一大片停车空间，其中无边道或树荫。它们丑陋不堪，令人沮丧。

幸运的是，在逃离城市和旧城数十年后，美国人再次投入了适宜步行的城镇和社区的怀抱。人们普遍认识到，从许多方面来看，相比老式的基于行人的建筑模式，基于机动车的建筑模式会让实体环境等而下之，因此，我们应以人为目标来重造我们的城镇和街道。相应地，联邦政府和地方政府也开始投入数十亿美元的资金（虽然分配不够平衡，也不够连贯），通过善意的努力来重塑这个国家的道路。

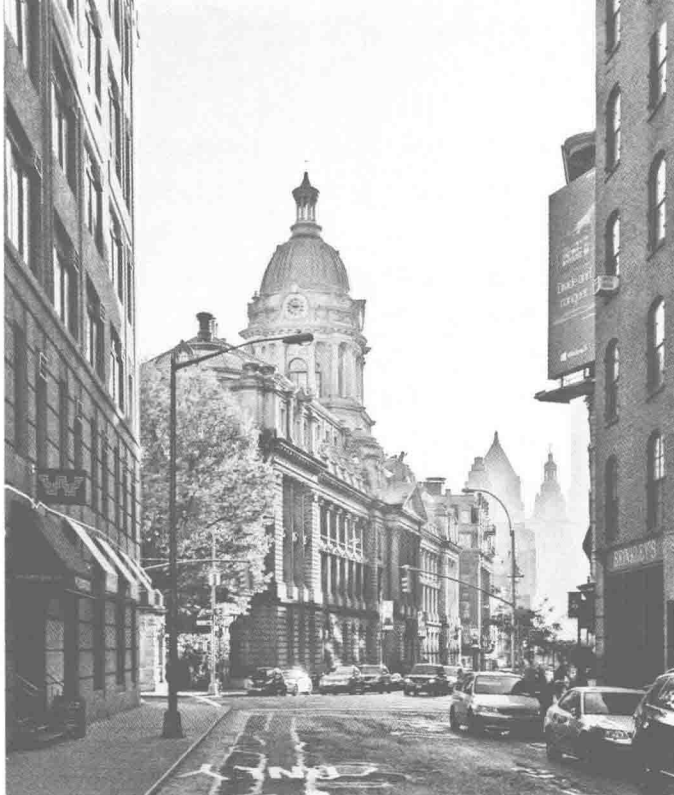
不太令人鼓舞的是，许多参与街道重建的专业人士

带来了各自专业中的标准和偏见，这些标准和偏见往往构成阻碍，让他们无法设计人们乐于居住的街道。自行车专家、行人专家、交通专家，甚至完善街道专家，可能理解加设一条自行车道或一条有轨电车线路的需要，但他们常常不能理解场所营造，或不理解公共空间的重要性。掌权的专业人士常会延续20世纪末的做法，将路面的大部分空间分配给车辆和车流，如今又加入自行车和巴士的车流。他们引入了一些创新做法，让街道成为更安全的骑行、甚至步行空间，但与此同时，他们又持续削减行人脚下的空间和眼中的美感。而当公共空间遭到侵蚀时，公众福祉便受到损害。

传统街道

西方文明中，都市设计和街道设计起源于古代的罗马和雅典。对古希腊人和古罗马人来说，城市是男女们聚集起来，构建优良而文明生活的所在。“civil（公民）”、“civilization（文明）”、“citizen（市民）”等词语都源于古罗马语言中的“civitas（城市）”一词。古希腊语中的城市一词“polis”则引申出了“polite（礼貌）”、“political（政治）”和“police（警察）”等词语，由此反映一种古典理念——城市是市民组成的政治实体，也是大家以礼相聚，共建文明的场所。千百年来，建筑师设计新建筑时的首要任务就是构建或强化公共空间（图1.5）。

古罗马人将公共领域称为res publica，视之为城市（polis）中的市民聚会场所。它由私人领域（res privata）的建筑围拢而成。在《社区建筑》（The Architecture of Community）一书中，建筑师和城市设计师雷昂·克利尔（Leon Krier）用图表方式展示出，在缺少彼此的情况下，公共领域和私人领域都是不完整



的，两者加在一起才可构成一座完整城市（图1.6）。²除了开放空间（街道、广场和公园），公共领域同样包括公共建筑，比如教堂和市政厅。大部分传统城市设计艺术和城镇规划包含两件事：将公共领域塑造和规划成一个行人愿意置身其间的地方，以及策略性地安置公共建筑（比如市场、礼拜场所或剧院）以便人们理解它们比私人建筑更重要（图1.4）。

图 1.4 过去的纽约警局总部，中央大街 240 号，纽约。霍平 & 科恩事务所（Hoppin & Koen），1905—1909 年。“最大胆的市政艺术概念令其不仅拥抱单独的建筑群以及相应的街道和花园，而且一举囊括整座城市。将精良的公共建筑群在城市区域中分散开来，然后将它们高效地连通起来，这一点并非难事。但要以此类机制将整座城市连通起来则困难得多。”——沃纳·海琦曼（Werner Hegemann）和埃尔伯特·匹茨（Elbert Peets），《美国的维特鲁威：建筑师市政艺术手册》（*American Vitruvius: An Architects' Handbook of Civic Art*）

图 1.5 巴黎，法国。右岸地区的俯瞰图，20 世纪初期。马德莱娜教堂（Church of the Madeleine）位于画面中心，下方为协和广场（de la Concorde）。

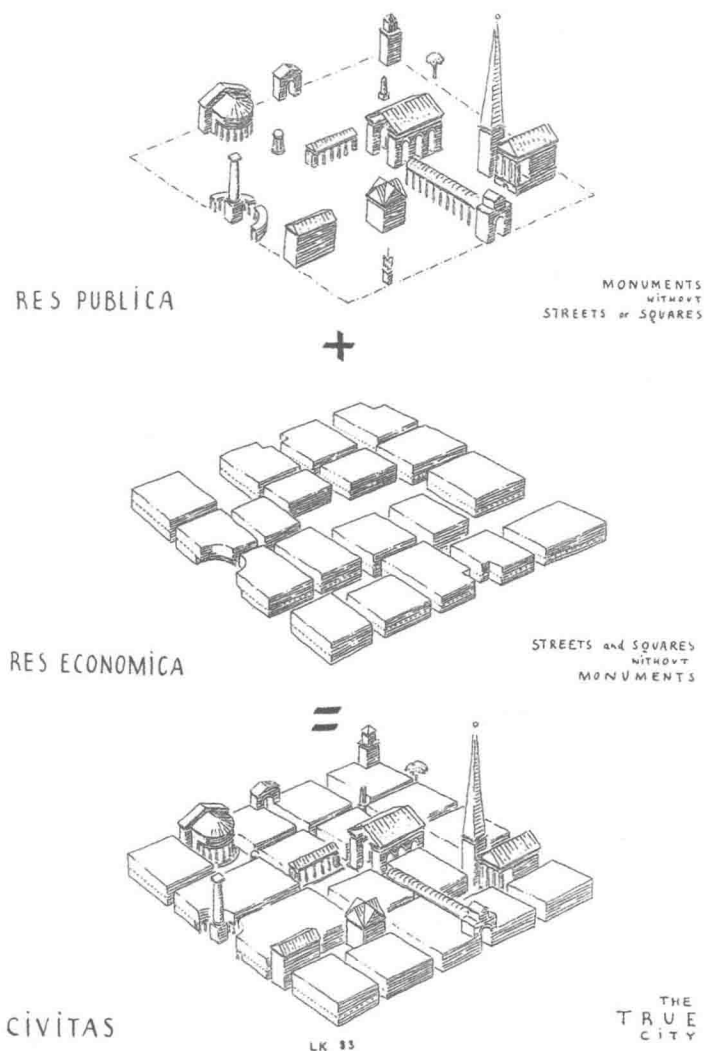


现代世界还有半公共领域，包括店铺、商业空间及娱乐空间，如电影院、餐馆、夜店等。过去，教堂尖顶常常构成城市中最高的天际线，而如今，写字楼往往在高度上更胜一筹。一些企业总部建筑，如芝加哥论坛报大厦（Tribune Tower）和纽约的伍尔沃斯大楼（Woolworth Building）则因恢宏和装饰性的风貌，在众多

写字楼建筑中脱颖而出。所有这些建筑在营造民众乐居的都市场所方面，都扮演着重要角色。此类空间其中一些意图展现宏伟感；另一些则致力于营造亲密氛围。但最重要的一点是，不论我们漫步在古罗马广场（Roman Forum）的废墟之间，还是走过波士顿后湾区（Back Bay）的街道，所有这些环境都是依照人类比例建造的。

图1.6 真正的城市。雷昂·克利尔，1983年。要构建完整城市，必须既有公共领域，又有私人领域。

图片由雷昂·克利尔授权使用



网格布局

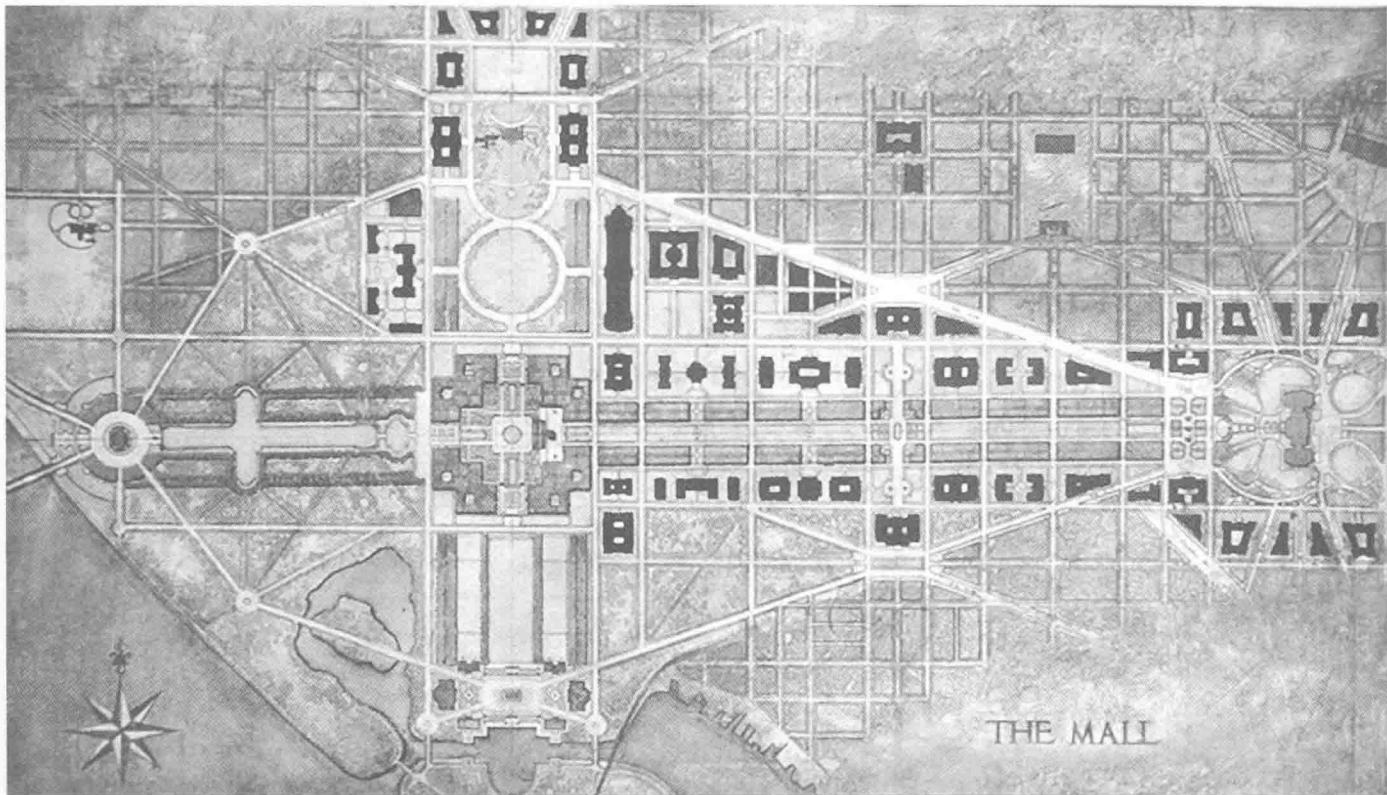


图 1.7 麦克米兰规划方案，华盛顿特区。参议院公园委员会（Senate Park Commission）：丹尼尔·伯恩汉姆（Daniel Burnham）、弗雷德里克·奥姆斯特德（F.L. Olmsted）、小查尔斯·麦金（Jr., Charles F. McKim）等，1901年。在城市美化（City Beautiful）运动的巅峰时期，参议院公园委员会聘请了重要的建筑师和景观建筑师，以重新塑造 1791 年皮埃尔·查尔斯·朗方（Pierre Charles L'Enfant）的华盛顿城市规划的明晰感。参议院公园委员会更为人们熟知的名称是麦克米兰委员会，以此纪念参议员詹姆斯·麦克米兰（James McMillan），他的幕僚长是该项目的牵头人。

一本美国的街道设计书籍不能不谈及网格布局，哪怕只是简单提及。城镇规划中对方正网格的使用至少可追溯至公元前15世纪，中国人在那时开启了沿用至今的网格规划传统。在西方世界，城镇规划中对方正网格的运用则至少可追溯至公元前2600—公元前2500年，古罗马人为罗马帝国的殖民地打造了一套系统化的标准网格方案。古罗马城市、要塞和殖民前哨均围绕著名的cardo和decumanus设计。Cardi

为南北向街道，Decumani为东西向街道：两条中轴线构成最宽阔的街道，分别称为cardo maximus和decumanus maximus。这两条大街交会的地方就是城镇中心，通常设一座会场，或者公共广场。欧洲、中东和北非城镇中许多最重要的街道至今仍坐落在当年古罗马人建设cardo maximus和decumanus maximus的位置上。

美国的许多初期城镇均依照商业利益布局打造，在该思

路下网格被视为一种高效简洁的方式，可将空地划分为边界明确的矩形地块，便于确立地契。十七八世纪的定居地通常建在平地上，邻近河流或海岸。因为没有什么地形起伏，规划可轻易得到施行，水岸附近往往呈现崎岖的边线。这些规划中规模最大的位于费城（1682年）和萨凡纳（1733年）。

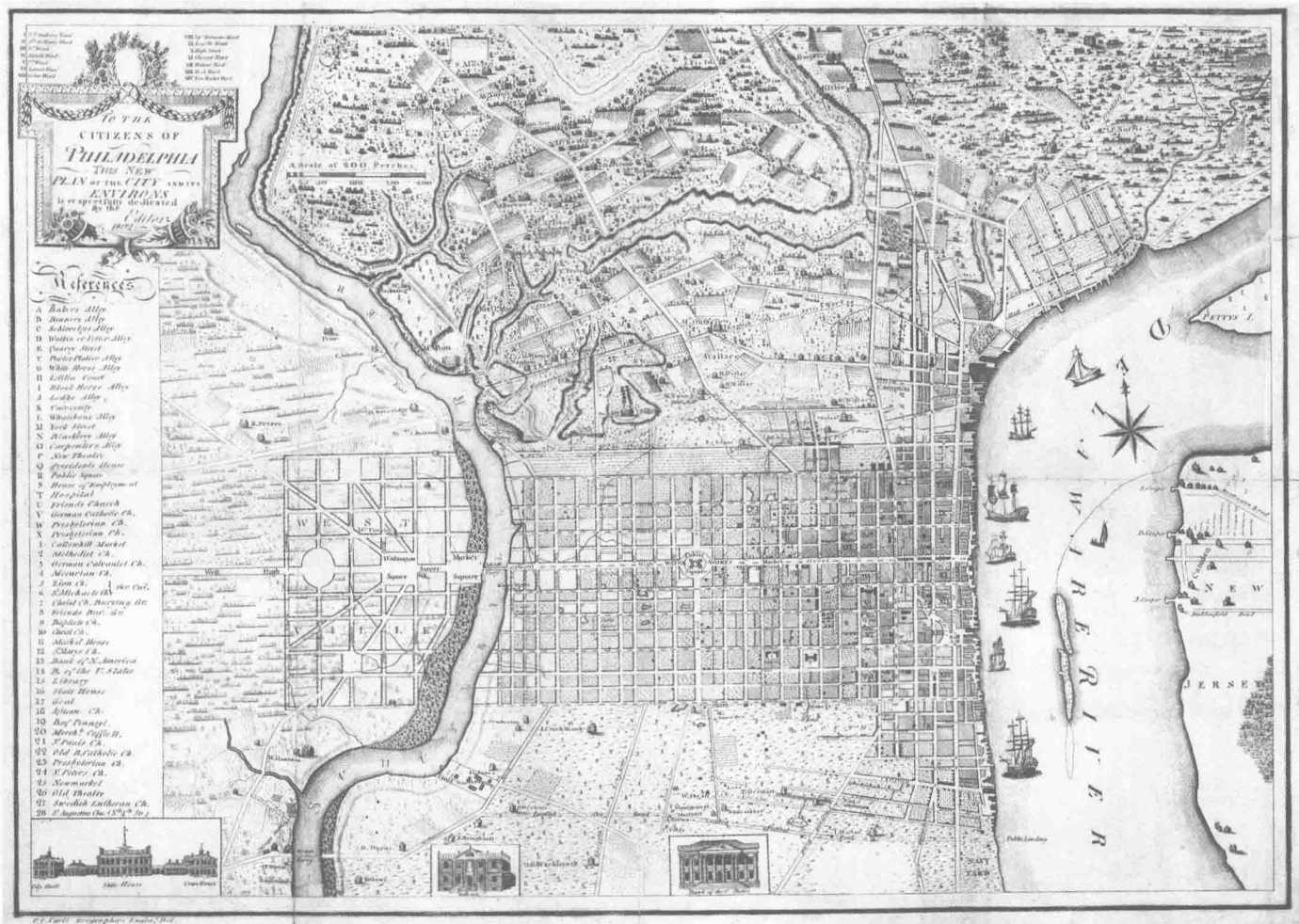
费城那份影响广泛的规划方案（图1.8）开启了美国网格

布局的一项传统：南北向街道以数字排序，东西向街道以树木名称命名。

萨凡纳和费城的建造起始于河岸区域，经过数十年时间，逐渐成长到扩充后的规划规模。费城和萨凡纳（图3.1）的规划图中纳入了规律重复的方格；在费城，城市壮大成形以前，其中一片方格地块租赁给了木材厂使用。萨凡纳的规划方案则更加丰富和多元，城市可以更容易地在岁月中成长壮大（见第3章中的“查尔斯顿和萨凡纳的街道”）。

网格布局在塑造开发项目时带来了可预见性，这也是它

图1.8 费城，宾夕法尼亚州。威廉·佩恩（William Penn），1682年。发表于1802年的费城规划图。这是一个影响广泛的早期的美国网格规划方案。



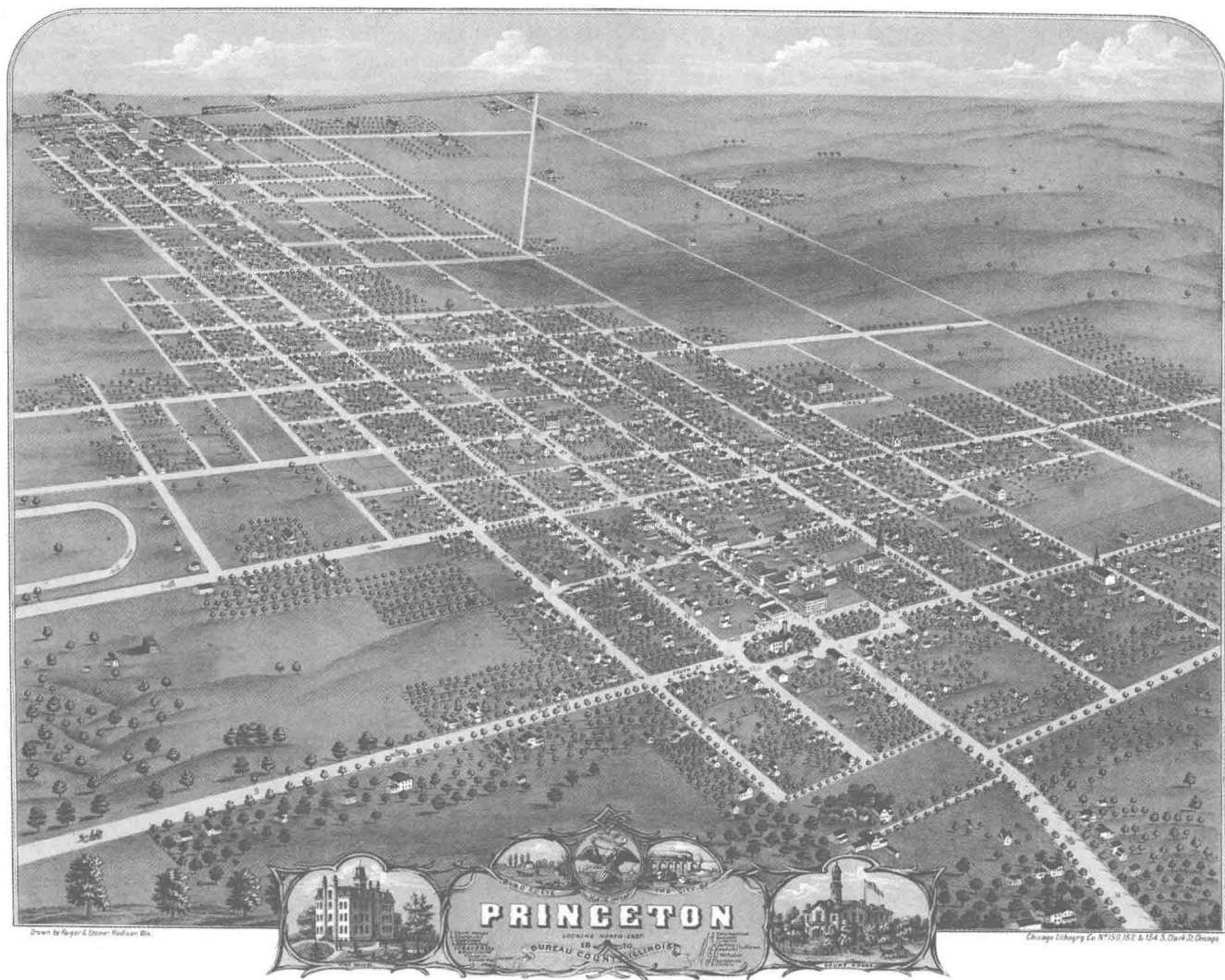


图 1.9 普林斯顿，伊利诺伊州。1870 年的普林斯顿俯瞰图。一个北向视野的透视地图，未依照比例绘制。类似的俯瞰图基本上是在 19 世纪为美国城镇打造的。国会图书馆，Geography & Map 部，Ruger Map Collection，g4104p pm001800

的另一项优势。1811年，纽约市的创建者们在曼哈顿岛上铺开了一张网格，当时岛上还大都是农田、林地和湿地。和众多因商业利益而创立的美国城镇一样，纽约的网格布局也让

地块的测量和销售非常清晰简洁、直截了当。土地投机迅速跟进，截止到19世纪末，曼哈顿一地的人口就增长了近13倍。1811年的委员会方案（Commissioners' Plan）沿用了

应用于曼哈顿下城的街区尺寸方案，由此下城发展出的建筑类型也可轻易套用在新的城市区域中，如此进一步刺激了投机事业和人口增长。“一座城市主要由人的栖居地组成，侧面狭窄、垂直布局的住房造价最为低廉，也最便于居住，”一个委员会方案的报告中如是说。³

网格不只应用在城镇规划中。1785年，美国国会通过了一项土地条例，根据前一年托马斯·杰弗森（Thomas Jefferson）起草的类似条例扩充而来。该土地条例（1785 Land Ordinance）在整个国家铺开了一张方正的国家网格，将国土划分为一片片6英里见方的“镇区（township）”。这些方形镇区又进而被划分为36个640英亩的地块。接着继续一分为二、二分为四，诸如此类，直到最终分为60英尺见方的地块（图1.9）。国会确立了一项测量方案来布局整张网格，然后以每英亩1美元的最低价格出售了大部分土地。

今天，中西部和太平洋地区的卫星图清晰展现了国家网格（National Grid）在大地上的铺展。芝加哥等新建城镇均构建在这一网格框架中，现代郊区和远郊干道也往往遵照国家网格进行布局。不过，在西部和西南部地区，该网格有时也会与原来西班牙属地的开发模式构成冲突。当地的新城镇依照印第安法（Law of the Indies）规划，即西班牙殖民地的皇家规范。规范中涉及城镇的方位和格局，由12条街道组成一套方正网格，中心处设立广场。

新墨西哥州的圣达菲即依照印第安法规划建设。这里是美国富人购买二套房的选择之一，美丽的城镇催生了这一需求，并将房价推高至离谱的地步。如同许多经典的美国小镇一样，这里也配备着简单的网格布局。缅因州的威斯卡西特、马里兰州的伊斯顿、密歇根州的马歇尔以及内华达州的弗吉尼亚城是全美众多此类城镇中的几个例子。北卡罗来纳州的梅伯里和纽约州的贝德福德福尔斯则是电视和电影中的两个虚构案例。所有这些城镇里均有很好的主街，民众乐于漫步在简单的网格布局之间，树木成荫的街道旁林立着舒适的独栋住宅（图1.10）。

当然，并非每座网格布局的小镇都是人们乐居的经典场



图1.10 旧南道（Old South Road），南港（Southport），康涅狄格州（Connecticut）。从旧南道和雷科大道（Requot Avenue）的交会口向东张望。这是一条经典美式街道，邻近南港火车站，村庄中心处的住宅有开阔的前院，路面一侧设有边道。

所。在《游美札记》（American Notes）中，查尔斯·狄更斯（Charles Dickens）曾写道：“费城是一座俊秀之城，但其规则感令人烦乱。步行一两个钟头后，我已经觉得若能给我一条蜿蜒的街道，我愿交出整个世界。”“不关注和考量细节的网格系统会非常刻板、令人不快，但通过一些简单方法，可软化此类系统的僵硬感。

驯服网格：

1. 美丽的树荫天棚是最简单的软化网格的方式之一。在康涅狄格州的纽黑文（New Haven）还被称为榆城（Elm City）时，那里的下城比现在更美。
2. 多样化的街道类型和街道宽度搭配短街区和广场，能够丰富一片网格。萨凡纳即精彩案例（见第3章中的插图）。

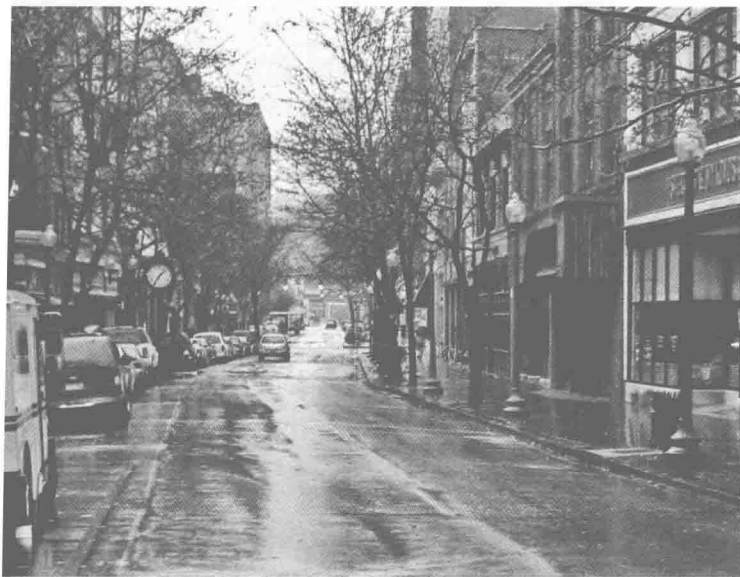


图 1.11 卡匹托街（Capitol Street），查尔斯顿，西弗吉尼亚州。卡匹托街周遭的网格几乎方方正正，但画面中的这条街展现几处轻微的弯折，呼应着城市平缓的地形起伏。

3. 在一座地形平缓起伏的城镇中，呼应地形、轻微弯曲的街道可软化网格布局（图1.11）。有一种传统的城市街道设计技巧，就是仅在与其它街道交会时，才改变其坡

度或方位。可参见纽约福尔顿街（Fulton Street）和华尔街之间的拿骚街（Nassau Street），这样做能营造十分美丽的空间效果。

4. 如果城镇内有剧烈起伏的山坡，比如旧金山，大体将网格上下铺展在山坡之间（搭配轻微变形），可营造有趣的外观和体验。即便在曼哈顿，构建网格时已经削平了许多山坡，那些长街中最怡人的部分往往仍是整合了山坡与高地的区域，在这些路段上，视野从望不到边的远景中偏离了出去。案例包括20世纪90年代的麦迪逊大街和20世纪70年代的莱辛顿大道（Lexington Avenue）。
5. 错开网格，使某些街道仅延伸三四个街区，可增添丰富性和多元性。第2章谈及的布鲁克林的西德尼广场（Sidney Place）是这方面的一个案例。
6. 在网格中加入对角线，然后在对角线中的显著位置巧妙纳入重要的建筑或纪念碑结构，可平添许多意趣，例如皮埃尔·朗方的华盛顿规划方案（图1.7）。不过，网格中的对角线也可能会打乱方位感，构成形状尴尬的地块，需要量身定制的建筑设计。
7. 向周边区域打开的街道能将景观纳入城镇之中。案例包括圣达菲那些朝向山景的街道，以及曼哈顿那些通向哈德逊河和东河的跨镇街道。

规整风、如画风及混搭风

传统上，城市规划和街道设计有三种主要类别：规整规划、如画规划，及融合两者的混搭设计。不同历史时期对规整和如画的侧重各异。如前文所述，简单网格的使用至少可追溯至公元前15世纪，但在古希腊和古罗马的古典世界开启以前，许多人类定居地均以非规整风格规划和建造。在古罗马和古希腊，古典建筑往往同时

涉及规整布局和非规整布局，我们现在已经了解在“黑暗时代”期间——罗马帝国覆灭到意大利文艺复兴开启之间的这段时期——规划布局并不完全呈现如今所称的“中世纪”风格。随着文艺复兴波及广大的西方世界，设计取向变得更为规整，但到19世纪，钟摆又开始朝向折中主义、浪漫主义及如画风格的一边。即便19世纪仍有一些崇尚规整的设计师、规划师和建筑师们有意将两者整合了起来，下文会有涉及。

19世纪中期，折中主义设计师（如杰出的景观建