

一本解读城市崛起与衰落、现状与未来的颠覆性著作

2011年《经济学人》非虚构类最佳图书

2011年《金融时报》最佳商业图书提名

TRIUMPH OF THE CITY

How Our Greatest Invention Makes Us Richer,
Smarter, Greener, Healthier, and Happier

城市是人类最伟大的发明与最美好的希望

城市的胜利

城市如何让我们变得更加富有、智慧、绿色、健康和幸福

[美] 爱德华·格莱泽 (Edward Glaeser) 著

刘润泉 译



上海社会科学院出版社

TRIUMPH OF THE CITY

How Our Greatest Invention Makes Us Richer,
Smarter, Greener, Healthier, and Happier

城市的胜利

城市如何让我们变得更加富有、智慧、绿色、健康和幸福

[美] 爱德华·格莱泽 (Edward Glaeser) 著
刘润泉 译



上海社会科学院出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

城市的胜利 / (美) 格莱泽 (Glaeser, E.) 著; 刘润泉译.

—上海: 上海社会科学院出版社, 2012

书名原文: Triumph of the City

ISBN 978-7-5520-0197-6

I. ①城… II. ①格… ②刘… III. ①城市学—研究

IV. ① C912.81

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 254854 号

Triumph of the city: how our greatest invention makes us richer, smarter, greener,
healthier, and happier / Edward L. Glaeser.

Copyright © 2011 Edward Glaeser

Simplified Chinese edition copyright © 2012 Beijing Green Beans Book Co., Ltd.

through Andrew Nurnberg Associates International Limited

All rights reserved

上海市版权局著作权合同登记号: 图字 09-2012-191

城市的胜利: 城市如何让我们变得更加富有、智慧、绿色、健康和幸福

作 者: [美] 爱德华·格莱泽

译 者: 刘润泉

责任编辑: 唐云松 李 慧

出版发行: 上海社会科学院出版社

上海淮海中路 622 弄 7 号 电话 63875741 邮编 200020

http: //www. sassp.org.cn E-mail: sassp@sass.org.cn

开 本: 710 × 1000 毫米 1/16 开

印 张: 22.75

字 数: 341 千字

版 次: 2012 年 12 月第 1 版 2012 年 12 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5520-0197-6/C · 056

定价: 49.80 元

版权所有 翻印必究

来自媒体和读者的精彩评论^①

■ 格莱泽先生的基本论点是，城市的繁荣会放大人类的优势——人与人之间的互动能够推动创新、吸引人才、鼓励创业，进而促进社会与经济的流动性。格莱泽针对雅典、伦敦、东京、班加罗尔、休斯顿、波士顿、新加坡等城市的状况进行了深入调查，仿佛一次世界城市的经济学巡回展。……他对城市所保持的热情令人耳目一新。

——《纽约时报》

■ 《城市的胜利》是一部令人心潮澎湃、广受好评的力作。透过这本书，你会发现很多令人惊奇的观念。如果你是一个讨厌城市并对乡村生活充满向往的人，那么格莱泽一定会让你改变自己的想法。

——《文学评论》

■ 哈佛大学经济学教授格莱泽异常聪明，其学术研究涉猎广泛，诺贝尔经济学奖得主乔治·阿克洛夫称他为“一个天才”。格莱泽的创造性魅力在于，他能将深奥的宏观的经济理论变得通俗易懂。他用自己的新作《城市的胜利》热情洋溢地赞赏了城市这一伟大奇迹！

——《展望杂志》

① 评论来自 <http://www.amazon.com>, <http://www.goodreads.com>, <http://www.literaryreview.co.uk>, <http://www.prospectmagazine.co.uk> 等网站。

本书脚注均为编者所加。

■ 格莱泽是都市生活的倡导者。在他的著作《城市的胜利》中，格莱泽引经据典地驳斥了以往那种认为都市存在疾病、贫穷、犯罪等诸多问题的观念，并指出城市才是最健康、最绿色、最富裕、最宜居的地方。

——哈佛大学网站

■ 《城市的胜利》指出：所有城市都面临共同的挑战与巨大的机会，人们渴望能够实现全球一系列有关城市问题的对话，这对于推动城市的发展至关重要。

——尼尔·皮尔斯，《城市的时代》等书作者，《华盛顿邮报》专栏作家

■ 如果你想改造贫民窟、变贫困为富足，或者想要把握城郊的情况，那么就读一读这本深思熟虑和发人深省的书吧。

——西蒙·约翰逊，美国经济学家，麻省理工学院教授

■ 格莱泽的学术专长使他得以开展关于全球城市盛衰的调查，他从历史、传记、经济研究、个体经历等领域分析了城市获得成功的原因。本书定会引起城市研究人士的深思。

——吉尔伯特·泰勒

■ 哈佛经济学教授格莱泽沉迷于城市研究。……本书选材广阔、娓娓道来，诸多内容都引人共鸣。即使是那些认为自己绝不会住在城市里的人，也一定愿意阅读本书。

——罗尔夫·多贝利

■ 爱德华·格莱泽纵览城市历史，辨明其发展利害，并探究了某些城市繁荣与衰落的内在原因。他始终关注使城市得以繁衍的人力资本，并坚信在高科技时代，人与人之间的亲密接触反而更加重要。

——桑德拉·柯克兰

■ 哈佛大学教授格莱泽在他的著作《城市的胜利：城市如何让我们变得更加富有、智慧、绿色、健康和幸福》中，雄辩地向我们证明：城市发展对于人类的进化具有独一无二的意义。本书打破了人们长久以来对城市生活的诸多误解。你或许不会同

意他提出的所有观点，但你会愿意换一个角度来看待城市的生活。作为一名城市居民，我很赞同格莱泽教授的分析，也很欣赏他在书中体现出的细腻、优雅的研究作风。

——格斯·桑切斯

■ 这是一本饶有趣味的书，它提供了一种从经济学与生态学层面来审视城市的视角。作者的结论简单平常，却往往被多数人忽视，他那种基于常识的逻辑对于环保领域的人士而言大有启发。

——乔治·库尔特·冯·乌费尔

■ 《城市的胜利》将格莱泽作为城市经济学、微观经济学和政治经济学的卓越领军者所作的广泛研究与其对历史、社会和文化的热情有机地结合在一起。你很难将本书仅仅视作一本城市经济学著作，因为它所描绘的是一幅经济学和社会学的全面图景，展现出了城市作为经济、技术、社会交换和创新中心的重要性。

——尼莫

■ 要想让一本论述城市价值的书通俗易懂、生动有趣，就需要一名有着长期城市生活经历的学者，而其背景和写作技巧又不拘于传统的社会科学陈规。幸运的是，我们有爱德华·格莱泽教授。《城市的胜利》一书将历史叙事与现代生活、严谨的实证研究与政策建言有机地结合在一起。在学院派经济学家将研究通俗化的潮流中，格莱泽表现得相当出色，不仅因为其学术能力，也因为其研究课题对社会的重要意义。

——DRDR

■ 《城市的胜利》带来了引人入胜的新鲜视角。无论是自由主义者还是保守主义者，可能都将面临观点被挑战的局面，但也都将从本书中获益良多。那些以怀疑乃至敌视眼光看待大都市的人将会更宽容地对待城市，那些始终热爱城市的人则会找到新的理由。《城市的胜利》无疑已让作者跻身顶级通俗经济学家的行列。

——克里斯廷·D. 朱尔根斯

■ 爱德华·格莱泽对于城市的赞颂驳斥了长久以来人们关于“城市是贫困、犯罪和苦难的温床”的观点。就像简·雅各布斯一样，格莱泽认为城市将天才聚集和联系起来，为那些寻找财富与幸福的人们提供了更多的机会。……那些对城市问题感兴趣的人们都应该读读这本书！

——吉尔

■ 这是一本充满智慧、挑战传统的书。对某些人来说，也许书中的某些观点很难令他们接受。但我认为，作者并没有刻意强调所有的结论，而是尽可能地提供更加详尽的数据和事例，以及自己在此之上得出的观点。

——安德鲁·卡派勒

■ 爱德华·格莱泽这本著作歌颂的是我们伟大城市所形成的社会、文化、经济和政治氛围，字里行间洋溢着精明、富有启发性的意见。……它适合所有对城市生活有兴趣或身在城市中的人阅读！

——保罗·弗兰德努

■ 本书言简意赅、通俗易懂，很适合我这样的外行人阅读。如果你想从中挖掘更深层次的话题，后面还有大量的参考文献供你浏览。我认为，格莱泽教授在书中提出的一些观点非常合理。第一，城市的成败通常超出了政治家的控制，但政策却对城市的发展起到了重要的作用；第二，书中讨论的重点不是城市中的建筑，而是其中的人；第三，政府不应该强迫人们选择在哪里定居，但应通过政策来激励人们选择居住在城市中。

——乔纳斯

■ 这是一部非常有意思的作品，它谈论了为何城市在发展中总是充满大量有趣的历史印记与经济信息。我很喜欢这本书，主要是因为它对以往的许多观念提出了挑战，对城市的兴衰作出了独到的分析。

——瑞恩·安德森

序 言

城市胜利了吗？

薛涌（学者、耶鲁大学历史博士）

哈佛大学经济学家爱德华·格莱泽（Edward Glaeser）于2011年底出版了一本新书《城市的胜利》，引起了从《经济学人》到《纽约时报》等严肃国际媒体的广泛注意。他在《波士顿环球报》上也发表了文章，题为《如果你热爱自然，就搬到城里来》。正是在这篇文章中，他把我们心目中的环境主义先知梭罗描绘为一个罪恶昭彰的环境破坏者（梭罗的一次野炊就烧毁了300英亩的森林！），解构了瓦尔登湖的神话。在他看来，人类是对自然有极大破坏力的物种。如果人类热爱自然的话，最好的办法不是到自然中去，而是离自然越远越好。

他和另外一位经济学家马休·卡恩（Matthew Kahn）的研究揭示，美国的碳排放有40%来自家用能源和交通，其中私家车又是最大的排放源。私家车的使用和人口密度紧密相关；人口越密集，私家车的使用越少。在家庭收入和住房面积同等的情况下，居住在人口密度大于10,000/平方英里地区的家庭，平均每年使用的汽油为687加仑；居住在人口密度小于1,000/平方英里地区的家庭，平均每年使用的汽油为1,164加仑。以波士顿地区为例，仅就开车这一项而言，都市家庭平均每年的二氧化碳排放量比起郊区家庭来就要少6,700磅。如果把家用能源算进去，差别就更大了。从市区移居到郊区，往往是离开公寓搬进独门独户的大房子，这意味着家庭用电量将增长88%。标准的郊区家庭比都市家庭每年多排放6吨二氧化碳，其中包括4,400磅的取暖排放和1,800磅的电力排放。

所以，格莱泽呼吁，如果你热爱自然的话，就远离瓦尔登湖，到拥挤的波士顿市中心去定居。住在钢筋混凝土建筑中比住在森林中更环保。无巧不成书的是，最近《波士顿环球报》报道，因为梭罗的崇拜者过多，瓦尔登湖人满为患，自然生态和景观都面临着危机。

在格莱泽看来，高密度的城市生活，不仅有利于保护自然生态，而且还能刺激创新。高密度都市中面对面的人际交流、多元文化的碰撞，自古以来就是人类进步的引擎。但是，战后美国的都市化，实际上是在否定“城市胜利”说。因为郊区化稀释了城市人口，造成了大都市的贫困和犯罪等诸多社会问题。中产阶级厌烦城市的多元性，宁愿搬到郊区，和与自己经济状况类似的人生活在一起。表面上，美国战后废除了种族隔离，但郊区化却创造了新的社会隔离，不同种族和阶层的人照样各过各的日子。

看看人口数据就知道，战后美国的传统城市普遍处于衰落状态。最大的城市纽约，1950年时的人口为789万多，到1990年时降至732万多；芝加哥1950年时的人口为362万多，到2010年时不足270万；费城1950年时的人口超过200万，如今只有152万出头；底特律最为明显，1950年时的人口接近185万，如今只剩下71万；我所在的波士顿属于中等城市，1950年时的人口为80万，如今才61万多。而从1950年至今，整个美国的人口整整翻了一倍。不错，一些新兴城市，如洛杉矶、休斯敦，在这一时期都经历了高速扩张，但它们都属于铺张型的汽车社会。洛杉矶居民使用公交的比例仅为10%，休斯敦才5%多一点。毫无疑问，增长的人口大多数还是跑到了郊区，或郊区和市区难分的大都市圈。这还不仅仅是居民。1942年，企业巨头AT&T-Bell把电话实验室从拥挤的曼哈顿迁到了新泽西州郊区。战后，各大企业纷纷效仿，那势头颇像今日的“外包”。在一望无际的郊区，企业盖的远不只是一两栋楼，而是工业园、科技园。这使其工作空间一下子扩大了数倍。白领职工从富裕的郊区家的车房内一路开到办公室前空旷的停车场上，无处不是梦幻般的田园景色。这种奢侈得超出前人想象的“田园资本主义”，成为战后美国的标志。

然而，美国的城市病、贫富分化等一系列问题也由此而来。“田园资本主义”可以使中高产阶级从自己的车房直接到达办公室门口，与一路所经过的社会隔绝开来；孩子全在本阶层所居住的富裕社区内读书。美国的公立学校大部分由本地房地产税支持，高房价的郊区自然教育经费充足。城市的贫民窟和郊区的世外桃源

源彼此老死不相往来，使富裕和贫困都世代化。美国原有的高社会流动消失了。

到了70年代，石油危机使人们意识到“田园资本主义”的能源瓶颈，环保运动的崛起也使人们对汽车社会开始反省。于是，80年代初期，“新城市主义”兴起了，其要旨是回归汽车社会以前城市设计的原则。比如，注重创造步行空间，以公共交通特别是轮轨通勤设施为核心来设计城市，强调密集型的发展，最大限度地减少汽车的运用等。这样，人口集中在中心城市和主要的卫星城，彼此靠轮轨连接。轮轨车站成为都市和卫星城的中心地带，各种商业和公共设施林立，大部分人口可以步行或骑自行车到达这样的中心地带。如今，“新城市主义”已经成为城市理论的主流，其建筑和规划师承担着越来越多的社区和城市设计工作。

90年代，虽然郊区化愈演愈烈，乃至发展成远郊化；但“新城市主义”的潜流也越来越强，都市的复兴使市区的环境变得越来越可以接受。其中比较成功的例子大概当属纽约市。在90年代，纽约的治安大为改进。从1990年到2010年，人口从732万猛涨到817万多。纽约居民通勤使用公交的比例接近55%，在美国大城市中名列第一。近年来，市长布隆伯格大力推行自行车，也取得了显著效果。这次经济“大衰退”导致了远郊房市的彻底崩溃，而都市和近郊则率先开始复兴。城市的吸引力越来越大。爱德华·格莱泽此时推出宣告“城市的胜利”的新书，可谓生逢其时。

不过，区区几年的“大衰退”真的能对半个多世纪的郊区化盖棺论定吗？恐怕不会这么简单。事实上，对抗“新城市主义”、支持郊区化的新建筑和规划理论——“景观都市主义”正在蓬勃崛起，并在哈佛这样的学术重镇安营扎寨。不过，这里的曲折也只能是后话了。



目录 CONTENTS

序 言	城市胜利了吗？	1
引 言	我们的城市人群	1
Chapter 1	他们在班加罗尔制造的是什	15
	么？	
	知识输入的门户：雅典	17
	巴格达的智慧之家	19
	长崎的学习	21
	班加罗尔是怎样成为一座新兴城市的？	22
	教育与城市的成功	26
	硅谷的崛起	27
	明天的城市	32
Chapter 2	城市为什么会衰落？	38
	铁锈地带是如何崛起的？	40
	汽车出现之前的底特律	43
	亨利·福特和工业城市底特律	45
	为什么会发生骚乱？	48

城市的复兴：1970 年之后的纽约	51
科尔曼·扬的义愤	55
科利效应	57
宏伟的建筑群	58
留守铁锈地带	60
收缩规模，寻求成功	61
Chapter 3 贫民窟有何好处？	64
里约热内卢的贫民窟	67
进步的平台	71
理查德·赖特的城市之旅	75
美国贫民区的兴衰	77
内城	80
政策是如何加剧贫困的？	81
Chapter 4 居住环境是如何受到制约的？	86
金沙萨的困境	89
治疗患病的城市	91
街道的整洁与腐败	94
道路越多，交通问题越少？	97
让城市变得更加安全	99
健康方面的好处	106
Chapter 5 伦敦是一个奢侈的度假胜地吗？	109
规模经济和全球大剧院	111
劳动分工与咖喱羊肉	114
鞋子与城市	117
作为婚姻市场的伦敦	118
高薪从什么时候变成了坏事？	120

Chapter 6 摩天大楼有什么好处？	125
摩天大楼的发明	126
勒夫考特的雄心壮志	131
纽约的管理	133
对高度的恐惧	135
保护的危险性	138
关于巴黎的再思考	142
孟买的管理不善	147
三条简单的法则	151
 Chapter 7 为什么平面扩展会大行其道？	 154
汽车出现之前的平面扩展	156
阿瑟·莱维特和大量建造的住宅	162
围绕汽车重建美国	165
欢迎来到伍德兰兹	168
解释人们的喜好：为什么有 100 万人搬到了休斯敦？	171
阳光地带的住房为什么如此便宜？	175
平面扩展有什么不足？	180
 Chapter 8 还有什么比柏油路更环保？	 185
田园生活的梦想	188
肮脏的足迹：碳排放的对比	192
环保主义导致的出乎预料的后果	195
两种环保愿景：亲王和市长	197
最大的战役：印度和中国的绿色化	202
寻求更加明智的环保主义	204
 Chapter 9 城市是如何取得成功的？	 206
帝国之都：东京	208

管理有方的城市：新加坡和哈博罗内	210
聪明的城市：波士顿、明尼阿波利斯和米兰	214
消费城市：温哥华	221
成长中的城市：芝加哥和亚特兰大	223
过犹不及的迪拜	226
结 语 平坦的世界，高耸的城市	228
给城市提供公平的竞争环境	230
通过全球化来实现城市化	232
重视人力资本	233
帮助贫困人口，而非贫困地区	235
城市贫困的挑战	237
消费城市的崛起	239
邻避主义的诅咒	240
对于平面扩展的偏见	243
绿色城市	246
城市的礼物	247
致 谢	249
注 释	253
参考书目	301
索 引	333

引言 我们的城市人群

在美国，有 2.43 亿人口拥挤在仅占全国总面积 3% 的土地上，那就是我们 1 的城市。生活在东京及其周围的人口高达 3,600 万，这里是全球生产效率最高的城市区域。孟买的中心城区居住着 1,200 万人口，上海的人口规模与其相差无几。在一个空间如此辽阔的星球上（全球所有的人口可以全部住在得克萨斯州，而且每人拥有一套私人别墅），我们选择了城市。尽管长途旅行或者从密苏里州到阿塞拜疆的远程办公已经变得非常方便，但还是有越来越多的人正在越来越近距离地聚集在大型的城市地区。每个月有 500 多万人口迁居到发展中国家的城市里，截至 2011 年，城市人口已经占到了全球总人口的一半以上。

自从柏拉图和苏格拉底在雅典的一个集会场所展开辩论以来，作为分布在全球各地的人口密集区域，城市已经成为了创新的发动机。佛罗伦萨的街道给我们带来了文艺复兴，伯明翰的街道给我们带来了工业革命。当前伦敦、班加罗尔和东京的高度繁荣得益于它们产生新思想的能力。漫步在这些城市——不论是沿着用鹅卵石铺就的人行步道还是在四通八达的十字街头，不论是围绕着环形交叉路口还是高速公路——触目所及的只有人类的进步。

在西方较为富裕的国家，城市已经度过了工业化时代喧嚣嘈杂的末期，现在变得更加富裕、健康和迷人。在较为贫穷的国家或地区，城市正在急剧地扩张，因为城市的人口密度为人们从贫困走向繁荣提供了最为便捷的途径。尽管技术 2 方面的突破已经导致了距离的消失，但事实证明这个世界并不是平坦的，它经

过了铺装。

城市已经取得了胜利。但是,正如我们许多人通过自身的经验所看到的一样,城市的道路有时会通向地狱。城市可能会获胜,但居住在城市里的市民似乎往往会遭遇失败。每一个在城市里长大的孩子都会受到独特的人物和经历的影响——其中有些是非常美妙的,比如说一个孩子首次单独乘坐地铁所产生的成就感;有些则不然,比如说第一次听到城市里的枪声(这是35年前我在纽约上小学时的一次至今难以忘怀的经历)。每出现一条第五大道,就会有一座孟买的贫民窟;每出现一所索邦大学,就会有一所依靠金属探测器来保证安全的哥伦比亚特区中学。

事实上,对于许多美国人来说,伴随着工业化时代的结束,20世纪后半期带给他们的并不是城市的辉煌显赫,而是城市的污秽肮脏。我们如何更好地吸取城市带给我们的教训将决定我们的城市人群能否在一个可以称之为新的城市黄金时代里实现繁荣发展。

我对城市的兴趣产生于埃德·科奇、瑟曼·曼森和雷纳德·伯恩斯坦执掌纽约的时期。由于我的童年是在城市中度过的,我已经为研究城市问题花费了大量的时间。我的研究依赖于经济理论和数据,但我也曾实地考察过莫斯科、圣保罗和孟买的街道,也曾研究过繁华都市的历史,以及在那里生活和工作的人们的日常生活。

我发现,研究城市问题是很有意思的,因为它们面临着引人关注、意义重大而且经常会产生麻烦的问题。为什么这个世界上最为富裕的人口往往会与最为贫穷的人口比邻而居?曾经盛极一时的城市是如何衰落的?为什么某些情景会反复地出现?为什么许多文艺运动在某些时期会迅速地出现在某些城市里?为什么如此之多的精英人士会制定出如此之多的非常愚蠢的城市政策?

要想研究这些问题,纽约无疑是最为合适的地点,因为许多人把纽约看作是城市的典型代表。就像我本人一样,土生土长的纽约人可能偶尔会稍稍地夸大这座城市的重要性,但纽约的确是一个城市的典范,因此也是我们研究世界各地城市的一个最为合适的起点。它浓缩了我们城市中心的过去、现在和未来,为研究今后可能会出现许多问题提供了一个跳板。

3 这个星期三的下午,如果你站在第47街和第五大道上,你将会遇到许多人。

有些人正赶往郊区去参加聚会，或者要到市中心的酒馆里小酌一番。有些人正向东行走，要进入纽约中央车站的地下空间，那里拥有比全球其他任何一座火车站都要多的站台。有些人可能正要去购买一枚订婚戒指——第 47 大街毕竟是美国首屈一指的珠宝市场。那里会有游客一边走向一座又一座的地标性建筑，一边不时地抬头仰望，而纽约人肯定不会这样做。如果你装扮成一位游客，并不断地向上仰望，你将会看到由两侧高高耸立的摩天大楼形成的熠熠生辉的峡谷，这就是第五大道。

在 30 年前，纽约市的前景看起来并不是那么地光明。就像几乎每一座寒冷而又古老的城市一样，哥谭镇（纽约市的别名）似乎就是一只恐龙。在一个围绕着汽车重建的世界里，这座城市的地铁和公共汽车似乎落伍了。这座城市的港口曾经是东海岸的荣耀，此时却显得无关紧要了。在约翰·林赛和艾比·毕恩的领导下，纽约市政府几乎走到了破产的边缘，尽管它的某些税率是全国最高的。不仅仅是格里·福特，历史本身似乎也在宣告纽约市即将走向没落。

纽约，或更加准确地说是新阿姆斯特丹，奠基于全球化时代的早期，它是荷兰西印度公司的一个前方基地。它当时是一个贸易村落，大量冒险家来到这里，用珠子交换皮毛，试图发上一笔横财。那些从事贸易的荷兰定居者聚集在一起，因为接近性使得商品和思想的交流更加方便，而且这个小镇的保护墙（即现在的华尔街）给人提供了一种安全感。

18 世纪，纽约超越波士顿成了英国殖民地最为重要的港口。它专门承担向南方运输小麦和面粉的任务，以便养活在那里生产蔗糖和烟草的殖民者。19 世纪前半期，随着业务的蓬勃发展，纽约市的人口从 6 万增加到了 80 万，纽约成为了美国的城市巨人。

人口激增的部分原因在于运输技术的进步。在 19 世纪初期，轮船基本上是小型的，300 吨的轮船最为常见，而且就像今天的小型飞机一样，它们主要适用于点对点的运输，比如说从利物浦到查尔斯顿，或者从波士顿到格拉斯哥。在 1800—1850 年间，由于技术的进步和财力的充裕，人们建造出了规模更大的轮船，它们能够以更高的速度和更低的成本运输更多的货物。

如果要让这些快速的“巨型”帆船沿美国海岸从事前往每一座港口的运输，那是很难赚到钱的。就像今天的波音 747 飞机一样，它们只是往返于主要的交通枢纽之间，然后由小型飞机把乘客运送到目的地。大型快船把货物运送到一个