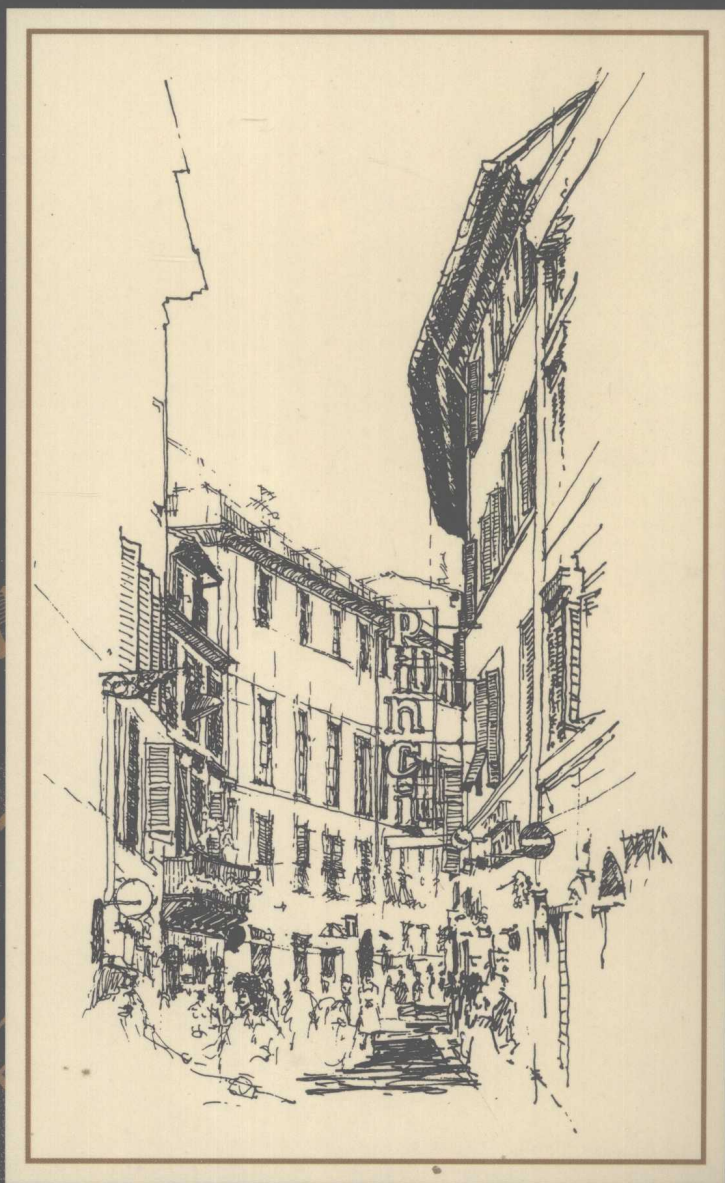


伟大的街道

[美] 阿兰·B·雅各布斯 著
王又佳 金秋野 译



中国建筑工业出版社

Allan B. Jacobs

[美] 阿兰·B·雅各布斯 著
王又佳 金秋野 译

Great Streets

伟大的街道



中国建筑工业出版社

著作权合同登记图字：01-2007-0884号

图书在版编目 (CIP) 数据

伟大的街道 / (美) 雅各布斯著; 王又佳, 金秋野译. —北京: 中国建筑工业出版社, 2008

ISBN 978-7-112-10460-4

I. 伟… II. ①雅…②王…③金… III. 城市道路—城市规划 IV. TU984.191

中国版本图书馆CIP数据核字 (2008) 第173244号

Copyright © 1993 Massachusetts Institute of Technology

Translation Copyright © 2009 China Architecture & Building Press

本书由美国 MIT 出版社授权我社翻译、出版、发行本书中文版

责任编辑: 戚琳琳

责任设计: 郑秋菊

责任校对: 王 爽 梁珊珊

伟大的街道

[美] 阿兰·B·雅各布斯 著

王又佳 金秋野 译

*

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京西郊百万庄)

各地新华书店、建筑书店经销

北京嘉泰利德公司制版

北京建筑工业印刷厂印刷

*

开本: 850×1168 毫米 1/16 印张: 20 1/2 字数: 588 千字

2009年1月第一版 2009年1月第一次印刷

定价: 65.00 元

ISBN 978-7-112-10460-4

(17384)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

(邮政编码 100037)

谨以此书献给：

珍妮特 (Janet)

马修 (Matthew) 与莱斯莉 (Leslie)

艾米 (Amy) 与多米尼克 (Dominique)

扎迦利 (Zachary) 与丹尼尔 (Daniel)

致 谢

自 20 世纪 70 年代中期以来，我的学生们就在本人的研究和写作事业中扮演着重要的角色，这部著作当然也不例外。

这部书的源头可以追溯到 1984 年春，加利福尼亚大学伯克利分校 (University of California, Berkeley) 的一门课程设计。该设计的题目是位于旧金山的范内斯大道 (Van Ness Avenue) 上的狭长地带，这一地域的范围从市场街 (Market Street) 一直延续到海湾地区。在我的印象中，范内斯大道从来都有成为一条美丽街道的潜力，现在也是如此。它理应成为一条能够漫步的林荫道，沿路布置有商店、公寓、办公楼以及电影院和餐厅。在范内斯大道上，市民中心将会是一个重要的节点；与加利福尼亚大街的道路交叉口将会形成另一个节点，而位于其尽端的市政码头也是一个节点。它与市场街的交会处将会是街道重要的起始部分。华美而古老的自动售货机将会恰如其分地安置于街道之中。在旧金山，能让人留连其间的步行街为数甚少，而范内斯大道则无论是在过去还是现在都是为数不多的可以通过改造而焕发活力的街道之一。在课程设计中，我们对学生提出的要求之一，就是要花上一段时间去搜寻并整理一些方法，它们须在其他城市多年来的实践中被证实为切实可用，从而可以为我们提供参考。毫无疑问，我们可以得到一张对我们或许有所帮助的街道清单，但是找寻它们的相关信息，尤其是那些确切的信息，例如它们的宽度、设施布置情况、建筑的位置与高度、树木间距、铺地图案，甚或更多的信息——则是一项难上加难，甚至通常不可能完成的任务。我们大家的记忆与印象，甚至草图和速写，也只能提供微不足道的帮助，与那些通常从高处向下拍摄的、非常规的视角的照片相比，它们或许更有用，但也可能更没有用处。我们无法将尺度加注于我们的记忆之中。可是从另一方面来说，即便我们只能找到少量的信息，它们却相当的有用，虽然不足以令我们复原街道的实际，却可以让我们对街巷生出亲历亲闻的感受，以便了解到不同尺度的街道上可能会发生的行为，并与我们的记忆及平时熟知的街道相互印证比较。即便我们并未真正涉足其间，通过现有的工作环境，也可以做到这一点。学生们建议我应该将这些相关的信息收集起来。这就是写作本书的初衷。

吉尔·本宁赫文 (Jill Benninghoven)、特里·鲍特雷 (Terry Bottomley)、朱迪斯·切斯 (Judith Chess)、帕特·尤班克斯 (Pat Eubanks) 与迈克尔·弗里德曼 (Michael Freedman) 都是这项工作起步阶段的项目组的成员，我对他们满怀谢意。在此之后，又有许多课程设计牵涉这项关于街道的研究，讨论也在不断进行。其中还有些学生成为研究助理，整个研究的过程中少不了他们的协助。卡拉·塞德曼 (Cara Seiderman) 帮助我完成了早期文字部分的工作，并且还完成了最初的职业设计人员的广泛调查，以收集他们关于“最优秀街道”的看法。拉吉夫·巴蒂亚 (Rajeev Bhatia)、迈克尔·波兰德 (Michael Boland)、彼得·卡洛杰罗 (Peter Calogero)、汤姆·福特 (Tom Ford)、朱迪·科特爾森 (Jodi Ketelsen)、杜尔加·库马 (Puja Kummar)、卡尔·麦克西 (Carl Maxey)、谢丽尔·帕克 (Cheryl Parker)、约丹·罗非 (Yodan Rofé)、劳拉·沙贝 (Laura Shabe) 以及瑞克·威廉姆斯 (Rick Williams) 都作出

了自己贡献,尤其是在地图以及街道平面图的绘制中都贡献了力量。而毕马尔·帕特尔(Bimal Patel)在脑力与体力两方面的帮助则特别提及并感谢。毕马尔参与本书时间最长,且投入了最多的热情。除却他在脑力与体力上的贡献,如果说有一个人是这本书早期的“职员”,并且自始至终协助完成全部的图片整理编辑工作的话,那么这个人就是毕马尔。彼得·卡洛杰罗在我们进入汇总阶段的时候也参与了工作。克里斯·麦克唐纳德(Chris McDonald)在绘图方面帮了很多的忙,回想起1991年的夏天,我总是觉得很温暖,在准备街道平面的时候,我们都把自己当成了“点画大王”。

除了以上特别提及的学生外,这些年中还有很多其他的学生在我与彼得·波瑟曼(Peter Bosselmann)老师教授的课程[这门课是由唐纳德·阿普尔亚德(Donald Appleyard)老师发起的]中提交了分组研究报告,其中的很多工作都让我们受益良多。

我的同事彼得·波瑟曼从这项工作之初就对我的方法与见解提出了建议和批评,我向他表达我最诚挚的感谢。过去的这些年里,我们在许多项目中并肩作战,有了他的帮助,这本书无疑更加完善。我们彼此交流,一起进行实地调查,这些经历无一不是格外的深入且格外的愉快,在这样令人难忘的过程中,我们对街道的理解也日甚一日。

本人以往著作的原稿都是由杰克·肯特(Jack Kent)审阅的,这次也不例外。汤姆·埃德拉(Tom Aidala)、唐林·林顿(Donlyn Lyndon)、杰伊·克莱布朗(Jay Claiborne)以及彼得·豪(Peter Hall)也做了审阅的工作,他们都帮了不少忙,我应该对每个人称谢才是。其中唐林与杰伊始终都是这部著作的顾问,理查德·班德(Richard Bender)也是如此。我还曾经花费数小时与杰姆·林纳(Jaime Lerner)讨论优秀街道的话题,特别深入讨论了他所在的城市库里蒂巴(Curitiba)的情形,他的建议充满建设性,对本书有着积极的意义。

皮耶·路易吉·卡西(Pier Luigi Carci)、詹·葛黑尔(Jan Gehl)、毛里乔奥·马切洛尼(Maurizio Marcelloni)、弗朗切斯科·罗西(Francesco Rossi)、卡尔·奥托·施奈德(Carl Otto Schmidt)、朱塞佩·坎普斯·维努蒂(Giuseppi Campos Venuti)以及里卡多·沃勒克(Riccardo Wallach)都曾帮我收集过重要的信息资料,并提出了自己的想法。而洛伦佐·布鲁诺(Lorenzo Bruno)在图纸绘制方面总是能给我很多有价值的建议。

凯伊·博克(Kaye Bock)在所有书稿的工作中都是我忠实的合作者,并在这些年中提供了很多的建议与帮助。而安妮·麦克尼尔(Anne MacNeil)与艾米·雅各布斯-卡洛斯(Amy Jacobs-Colas)则对于我的终稿提供了强有力的技术支持。

在这部著作的筹备期间,我得到了加利福尼亚大学伯克利分校研究委员会(the Committee on Research of the University of California at Berkeley)、国家艺术捐助基金会(The National Endowment for the Arts)、弗雷什亥克基金会(the Fleishhacker Foundation)以及罗马美国学院(the American Academy in Rome)的资助,他们的友好让我难以忘怀。通过贝娅特丽克丝基金会远程分部(Beatrix Far-rem Fund),伯克利分校景观建筑学系的全体老师的帮助保证了最终出版物的质量。我要向所有的人表达我的感激之情。

目 录

致谢	viii
引论	1
第一部分	
伟大的街道	11
第 1 章 我们曾经居住过的伟大街道	13
罗斯林街 (Roslyn Place), 匹兹堡	
第 2 章 至今尚存的中世纪伟大街道	18
朱伯纳里大街 (Via dei Giubbonari), 罗马	
步行街 (Strøget), 哥本哈根	
第 3 章 气势恢宏的伟大街道	33
格拉西亚大道 (Paseo de Gracia), 巴塞罗那	
米拉博林荫大道 (Cours Mirabeau), 普罗旺斯地区的艾克斯 (Aix-en-Provence)	
蒙田大道 (Avenue Montaigne), 巴黎	
圣米歇尔大街 (Boulevard Saint-Michel), 巴黎	
第 4 章 作为伟大街道而存在的大运河	60
第 5 章 昔日的伟大街道	72
香榭丽舍大街 (Avenue des Champs-Élysées), 巴黎	
科索大街 (Via del Corso), 罗马	
市场街 (Market Street), 旧金山	
第 6 章 兰布拉斯大街 (Ramblas) ^①, 巴塞罗那	90
第 7 章 伟大的居住性街道	97
纪念碑大街 (Monument Avenue), 里士满, 弗吉尼亚州	

^① Ramblas, 兰布拉斯大街, 又译作流浪者大街, 在本书中统一采用兰布拉斯大街的译法。——译者注

第 8 章	仅由树木成就的伟大街道	104
	位于米尔斯学院 (Mills College) 的理查兹路 (Richards Road), 奥克兰, 加利福尼亚州	
	卡拉卡拉浴场大街 (Viale delle Terme di Caracalla), 罗马	
	北京的街道, 中国	
第 9 章	伟大街道的协奏曲	112
	巴斯	
	博洛尼亚	
	第二部分	
	街道纵览: 可供学习的街道	129
	第三部分	
	街道与城市肌理: 街道与人赖以存在的环境	197
	第四部分	
	创造伟大的街道	265
第 1 章	不可或缺的条件	266
第 2 章	锦上添花的品质	289
第 3 章	结论 伟大的街道与城市规划	305
	附录 列选街道步行人数的统计	310
	注释	312



引 论

总有一些街道，要比其他街道更不一般：置身其间，你胸中了无挂碍，可以随心所欲地做自己想做的事情。拿巴黎的圣米歇尔大街（Boulevard Saint-Michel）来说，街道两边依次排布着店铺、书摊与咖啡馆，建筑的尺寸大小相若，抬头张望，叶影参差其间，光斑点点跃动。相比之下，它就要比旧金山的市场街（Market Street）令人愉快多了，在市场街，无论你驱车通过还是步行其间，都感觉浑身不自在。在爱丁堡（Edinburgh）的王子街（Princes Street），建筑和商场都位于街道的一侧，视线可以穿过街道，看到公园以及远处小山上的旧城和城堡。这要比伦敦的摄政街（Regent Street）更引人注目，即便后者的建筑风格更加统一，而皮卡迪利广场（Piccadilly Circus）的新月区域也是那么动人。两者皆可看作是了不起的街道。匹兹堡（Pittsburgh）的罗斯林街（Roslyn Place），在一条短径两侧排列着参天大树，树下是古老的红砖房屋，此外没有任何特别的炫耀，可若你漫步其间或有幸住在那里，则会油然感到这里比世界上数不清的城郊居住区街道不知要好上多少倍。沿着康涅狄格州（Connecticut）的梅里百汇（Merritt Parkway）驱车通过，要比在俄亥俄州的收费公路（Ohio Turnpike）令人愉悦得多，这是一条铺着古老的俄亥俄红砖的三车道乡间快速路，当轮胎驶过之时，砖块会发出咯咯轻响，让人感觉铺路石或许有些松动，实际上却异常的扎实。

有时候，你总是选择去往某几条街道，你在那里出现的几率比在其他街道要高。你这么做，也许并不仅仅是因为想做的事情总是集中在这几条街道上；或者即便如此，你的生活图景确实总是在某些街道上展开，其起因却不见得一定是出于经济或效率方面的考虑。也许一条特别的街道会开启记忆的闸门，或者给人以同赏心悅目之事不期而遇的渴望，又或者，你在这里漫步，更容易碰见一些熟识的或陌生的人；街道带来了那么多偶然的际遇。我宁愿在慢车道上从城里开车回家也不愿意走高速公路。虽然那条路更长，但那里有更多的事物能引起我的兴趣，能吸引我的目光。从洛克菲勒中心（Rockefeller Center）到中央公园（Central Park）的纽约第五大道（Fifth Avenue）与美国大道（第六大道）相比，在相同的距离上会有更多可看的東西。第五大道已经不复往昔风貌——川普大楼（Trump Tower）的浮华与尺度是没有办法与第五大道上原先那些具有代表性的、精益求精且谦逊优雅的石灰石建筑相媲美的——但是它的围合感更好；且与建筑整体退后的美国大道及其不受欢迎的前广场相比，第五大道上有着更多可看的趣味空间。我们可能会回想起一些街道，在其中感觉如何，它们看上去怎样，可以在街道要做些什么事情，而且还会遐想，如能在那里度过一段时间，该是多么美妙的经历。

这是一本关于伟大的街道的书，书中谈到的都是世界上那些最了不起的街道。具体而言，本书所论及的是那些最好的街道的物质属性与设计特征，同时也讨论了街道的范式，例如城市生活的物质环境及街道中的设施，有的堪称伟大，有的则恰恰相反。

本书的写作意图之一，便是搜集整理一些可资比较的、关于最了不起的街道的物质属性方面的信息——平面、横剖面、尺寸、细部、肌理、城市环境——以便给设计者以及城市决策者的工作提供参考。有些人或许希望自己来确定哪一条是最好的街道，而不依赖于他人的判断。在林林总总的现象中，我们大都认为有一部分因素对伟大街道的塑造起到至关重要的作用，而其他那些却有待观察，需要从街道中提取必要的信息来加以分析。如果这些信息能让我们对不同街道的物质属性进行比较并指出彼此之间的异同，那就是有用的信息。本书采取了相当多的措施以达到上述目标，即提供充分的信息，来帮助人们自己作出判断。为此，除了将一系列了不起的街道呈现于读者面前，还提供了很多其他街道的平面与剖面图，这些图纸在本书中都是以相同的比例呈现出来的，以方便比较、加深理解。但是，笔者写作此书的目的并非仅仅意在提供知识与解读，虽然这些也都是非常重要的事。本书最终的目标，是利用手边的这些资料为人们创造未来的伟大街道——那些人们愿意光顾的街道——提供些许帮助。

街道在城市生活中扮演的角色

在枝繁叶茂的季节里，夏日午后，走在哥本哈根步行街（Strøget），或巴塞罗那的兰布拉斯大街（Ramblas）、里士满（Richmond）的纪念碑大街，或者是其他那些美好的街道中的任何一处，当然如果是在家的附近就更好了，人们往往会惊叹道：“噢，这是一个美好的下午！这是一条伟大的街道！”正是在这种意义上，最好的街道会被人们称为“伟大”。在字典中关于伟大的定义是“尺寸上特别的大，巨大”，或“数量上庞大”，或“尊贵的，重大的”，在本书中，这些概念都不合用，更合适的说法则是“优秀的、历史悠久的、卓越的，在程度、效果等方面都是非凡的，手法非常娴熟的”，或者“通常用作一种赞美性的语汇”。另外，对伟大街道的最恰当的表述是指那些“在特征与品质方面都非常优秀”的街道。¹

街道不仅仅是一种公共设施，也不仅仅是像给排水管或电缆一样的公共设备，尽管这些管线经常能够在街道中找到自己的位置；街道也不仅仅是一种线性的物理空间，不只是允许人流或货流经由通达的途径。或许对于一些公共道路、高速公路、收费道路而言，上述那些功能都是其主要或唯一的目的，但绝大多数街道都不只是为了那个简单的目的而存在。因此，那种纯功能性的街道并不在我们的考察范围之内。交通一直是街道最主要的用途之一。可是，随着街道成为大家可以自由使用的公共资产，它的这一用途日益受到了超乎寻常的关注，尤其是在 20 世纪后半叶，而其他的用途则日渐式微。

街道调节着都市社区的形式、结构及舒适度。它们的尺度与布局可以为路人提供遮蔽、调节光线与阴影，相信任何一位游览过菲尼克斯城（Phoenix）与费城（Philadelphia）、博洛尼亚与巴塞罗那或乌代布尔（Udaipur）与昌迪加尔（Chandigarh）的人都会感受到这一点。它们可以有效地将人的注意力与活动集中在一些中心节点、一些角落或街道沿线，或者它们也并不是简单地将人们的注意力集中在任何一个特定的地方。例如在罗马，从人民广场（Piazza del Popolo）出发的三条街道中位于中

央的科索（Via del Corso）大街，就仅仅是为了突出城市的中心，而没有任何其他的目的。而位于旧金山的市场街、数以百计的遍布美国众多小城市中的主要街道以及圣彼得堡（St. Petersburg）的涅夫斯基大道（Nevsky Prospekt）也都是如此。

街道以一种最基本的方式为人们提供了户外活动的场所。许多生活在都市中的人没有或不需要封闭的私人花园，或者他们也无法快捷地到达郊外以及公园，对于这些都市人来说，街道也就成为一种户外活动的场所；一种人们不在室内时可以停留的户外环境。此外，街道也是社交与商业活动的空间。置身其间，你可以与人会晤——这也是我们之所以依恋城市环境的基本原因。那些真正不喜欢与其他人交往，甚至不希望见到任何陌生的人们，他们应该有权利远离城市，或者居住在城市中那些远离街道的地方。街道是一种运动：人们四处观望、穿行其间，因此街道更是一种人的运动：那些擦肩而过的人们的脸孔和身形，那些变化的姿态与装扮，都在不间断地运动着。你可以举目向前，也可以左顾右盼，看看那些走在周围的路人，或者什么都不看，只是随意地让自己的目光停留在那些能够引起你注意的目标上，但每当你意识到有人出现，也就能够获得惬意的感觉。你可以站在某个地方，也可以坐下来去欣赏街头的一幕幕场景，街上的风景并不总是令人愉悦，也并不总是充满着微笑或是相互问候着的人们，还有那些手牵着手的情侣。街上还会有跛子，还会有乞讨者，还会有变态的人，但这些人都会像情侣一样使人驻足片刻：他们能引发我们的思索。每一个人都可以在街道上行走。因此，站在街道上，看着其中川流不息的行人，就有可能遇到其他的人，那些你已经认识或新近结识的人。了解了一条街道的节奏，就会知道谁或许会出现在街道上，或者说在街道上某个特定的地点，在某个特定的时间段内谁会出现，知道在那里可以见到谁，或者可以避开谁。你大概会认为，在街道中的相遇是偶然而短暂的，但这也足以让人心满意足了。罗马的艾仁纽拉大街（Via Arenula）并不是一条特别精致的街道，但在其中行走，可以听到从身旁驶过的巴士上传来的“你好，阿兰（Allan）”这样的招呼声，我认出那是毛里齐奥（Maurizio）在喊我，所以向他招手，他在车窗内挥舞着手臂，这些都让我倍感温暖，让我感受到自己是属于比自身更大的一个世界。街道不仅仅是看人的地方，也是被人观看的场所。城市之所以存在，在很大程度上是因为社交，而街道即便不能说是唯一的，也会是非常主要的社交场所。同时，街道也是一个可以享受独处，获得私密感的空间。置身其中，人们可以探究它昔日的风采，想像它未来的面貌。街道是一个可以让人心游神驰的地方，或许为街道上的某些事物所触动，或许这种触动是来自心灵内部的某种东西，非常的个人化。在街道中行走，人们能够一次又一次揭开自己内心的世界，街道就是这样的一个场所。

有些街道存在的目的是为了交换商品与服务，街道是个生意场。这样的街道就是一种公共生活的橱窗，用以展示社会所提供的诱人商品。零售商提供这些商品，展示它们，依据许可范围向外、向街道扩展展示空间，使自己的商品能被街道上的行人看到。而逛街的人则不住观看、比较、盘算、与同伴商量，继而最终决定要不要进入卖场，要不要离开公众领域所带来的匿名优势与保护感，而进入私人交易领域。

街道也是一个政治空间。居住在榆树大街（Elm Street）上的人们就会讨论行

政分区或即将到来的国家主权变更问题，而在中央大街（Main Street）上，7月4日国庆（the Fourth of July）游行会与反核示威同步进行，政治庆典在其中上演。马歇尔·伯曼（Marshall Berman）在其大作《一切坚固的东西都烟消云散了》（*All That Is Solid Melts into Air*）中曾经谈及过涅夫斯基大道（Nevsky Prospekt），他这样评价道：“政府可以监视街道，但是它无法促成该地区的活动与人之间互动的发生。因此当涅夫斯基大道以一种自由区域的姿态出现时，各种社会与政治力量则会自发地展开……在转瞬之间，彼得斯堡人就可以在街道上感受到政治冲突的气息。这些街道也就成了政治空间。”在这些论述之后，马歇尔·伯曼就将街道定义为个人生活与政治生活的交汇之处。²无论是作为激发想像或交换看法与愿望的会面场所，还是作为游行示威或表达公众意志的舞台，公共街道都是一个特别的政治空间，它最难于掌控，就像广场与城市的公共空间一样，都能够表达出人们最珍贵的理想。而侦探小说则告诉人们，间谍们最喜欢在街道或公园中接头，也就不足为奇了。在购物中心中散布非主流的理念殊非易事，在其中进行公开演说则难上加难。为了避免我们忽视街道作为政治场所的重要性，我们可以借助于最新的电子通信手段，去回忆20世纪80年代末期发生在东欧的示威、抗议与游行：它们大多发生在公共场所，尤其经常发生在街道上。

城市中的人们理解街道的象征性、仪式性、社会性以及政治性等方方面面的角色，他们眼中的街道绝不仅仅是活动与进出的场所。通常，如果他们知道将来的规划构想，就会抵制拓宽街道或开挖新路，特别是那些意味着动迁，或造成社区交通量增加的措施都会遭到反对。他们反对在自己的街区中设置大量的快速交通。而在另一方面，那些改进现有街道，使其变成特殊的、“伟大的”场所的建议则会获得投票者一致的、完全的赞同，他们愿意用自己上交的税款去实现这一愿望。1967年在旧金山，超过三分之二的投票人都赞同花费2450万美元将市场街塑造成一条伟大的街道，要知道那在当时可是一笔大得吓人的投资。政府没有收购或变更土地所有权，也没有建造新建筑，他们所做的只是将街道变得更加美丽。设计的初衷是使街道能够容纳庆典游行的队伍。随着时间的推移，整个城市都会承认市场街是一条伟大的街道。其他的城市也是如此。芝加哥、丹佛（Denver）、明尼阿波利斯（Minneapolis）、圣克鲁斯（Santa Cruz）、萨克拉门托（Sacramento）、托莱多（Toledo）、艾奥瓦城（Iowa）等等，这些数以百计的大大小的城市也只是到了不久之前才开始关心起主要街道的设计问题。

有一段时间，街道是城市建设关注的焦点——在此，我们谈论的是街道而不是单体建筑。比如说，假如要为博洛尼亚大街添加一条柱廊，人们可以提出很多理由来反对。但是随着时间的流逝，它却成为城市中最有特点的一道风景，从而获得大家的喜爱与理解，同时也提高了街道本身的可居住性。在这样的街道上，就很难完整看到大多数建筑的立面。所以说，是街道、而不是独栋的建筑在发挥影响力。在19世纪末，法国人醉心于将街道作为城市设计的焦点，并且制定了一套严格的建筑规章制度，以确保城市整体的协调感，这些规范的影响时至今日仍随处可见。虽然这些街道的整治工作所取得的成果在很大程度上是因为贫民的迁徙（并不是所有的街道都是这样做的），但法国许多最美丽的街道却都产生于那个时期。这些街道的设

计师完成了他们的心愿。与此相应,到了 20 世纪的后半叶,私人建筑的雕琢或“修饰”获得了更多的关注,设计者与业主的独特风格也都开始体现在单体建筑上。

毋庸置疑,在城市生活中,街道被赋予了多重角色,而且街道也需要用去大量的城市土地。在美国,一个城市中 25% 到 35% 的已开发土地都属于公共道路设施,而占其中绝大部分的就是街道。这个比例在欧洲的城市中或许会有很大的差异,但是量还是很大。街道几乎都是公共的:它属于公众,而且当我们谈论公共领域时,我们大都是在讨论街道。比这个话题谈论得更多的则是关于街道的变化。街道一直都在不断地修修补补:道路的边缘被改变,使得人行道变窄(这种情况比较少见)或变宽,它们被重新铺砌,重设街灯,被挖掘开来以更新水管系统、下水道设施或者电缆,而后再被重新铺砌一新。沿着街道两侧的建筑在发生变化,随之也改变了街道的面貌。街道上发生的每一次变化都会带来改善街道品质的机会。如果我们可以不断开发并设计街道,使它们变得美丽,具有场所精神,使它们成为具有公共社区感,且对于城市与居民区中所有的人来说都是有魅力的公共空间,那么我们就相当于直接成功地设计好了三分之一的城市,同时也会对城市中其他的地块产生非常良好的影响。

关注于那些有形的、可设计的街道品质

在都市背景中找寻那些对于街道布局最有利或者最为重要的具体特征,你很快就必然会面对一个问题。大家通常会认为,设计师可以掌控的都是些具体的设计手法,而这对于街道成为伟大的或美好的场所来说,都不是不可或缺的或至关重要的因素;你也必须面对这样的现实,即这样的断言通常很难被证实。诚然,有些人认同在街道或城市环境中几乎所有的东西的有形设计与街道的好坏几乎都没有多大关系,而那些社会的与经济的特征则是关键的变量。或许事实的确如此,但是这种说法回避了问题的所在。街道仍然是布置与设计的结果,而且至少非设计者与设计者一样都会关心街道的形式,也会一样关注街道的社会经济发展。

人的活动与场所的物理特征之间的相互作用,与街道能否成为伟大的街道之间有着很大的关系。很难,或者说不可能将两者分开来考虑,也几乎没有人尝试做这样的事。由于人们的活动,街道会展示出来一定物质特征,而对于这些特征描述则更是少之又少。正如伯曼(Berman)所揭示的那样,果戈里(Gogol)在“涅夫斯基大道”上所采用的华丽词藻描述了这条街道的韵律、活动、幻想、神秘、诱惑与危险,但却很少描写街道本身的物质属性。伯曼帮助我们将街道放置于城市环境之中进行考察,还为我们提供了一些重要的细节,例如街道的长度、在其中可以看到的一些建筑、从桥上看到的景物以及永远都处于视觉焦点的海军部尖塔(Admiralty Tower)。他向我们阐释了街道本身与更广阔的城市生活以及现代主义图景之间的关系。³这已经是我们目前所能找到的最敏锐的分析了,但即便熟读此书,我们对街道本身仍然所知寥寥,例如街道有多宽,两侧的建筑有多高,街道中是否植有树木,在长长的街道沿线哪里是最新开发的部分;如果两者之间确有关联,那么这些因素和其中发生的人类活动之间会有怎样的关系,跟这条街道的独特记忆之间又会有怎

样关系。卡尔·修斯克 (Carl Schorske) 在他的著作《维也纳的环城大道》(Vienna Ringstrasse) 中, 对于维也纳的这段历史进行了阐释, 他将其与 19 世纪末社会政治的变迁联系起来, 将其与以历史核心为起点的城市扩张联系起来, 与街道沿线的建筑属性联系起来, 而其中地标性建筑的设计与这段历史的联系则是他阐释的重点。⁴ 在西特 (Sitte)^① 与瓦格纳 (Wagner) 之间的意识形态的冲突代表了现代主义思潮的初露端倪, 笔者以此来阐释世纪末的诸多特征, 但是在其中仍然没有尝试寻找街道的使用以及人类的日常活动与其细部设计之间的关联。

有一项针对职业设计者的调查, 旨在发现在他们的职业生涯中对那些塑造伟大街道的物质因素的看法。建筑师多尔夫·斯奈布利 (Dolf Schnedli) 在强调其中设计难度的同时, 回避了针对这个问题的确切回答。他这样写道:

最伟大的街道存在于我们的心中——在这条街道中我也许……碰巧遇到你正在与苏格拉底 (Socrates)^② 讨论问题, 或者可以等待帕拉斯·雅典娜 (Pallas Athena)^③ 来指引我, 步入哪个咖啡店中, 碰巧看到正在跟柯布西耶 (Corbusier)^④ 讨论问题的萨特 (Sartre)^⑤, 在什么地方我又可以找到跟福克纳 (Faulkner)^⑥ 一起喝啤酒的梅尔维尔 (Melville)^⑦, 等等, 诸如此类。他接着写道:

一条好的城市街道永远都是在某种语境中才能具有良好效果的。它的美好可以发生变化——如果希特勒 (Hitler) 在统治一座城市, 那么其中所有的街道都是坏的……在一个美丽的场所中品尝食物是美好的, 但是如果食物很糟糕的话, 那么我宁愿去一个丑陋的地方去吃可口的东西。当然我希望能够在美好的地方品尝美食。但糟糕的服务将会毁掉所有的这些美感。因此最理想的情形是——美好的食物、美好的空间、优质的服务以及意气相投的同伴。这样我们的美好心情才能够延续下去。⁵

那么, 对于斯奈布利来说, 空间或场所的品质本身似乎远没有其他因素更具决定意义, 这些因素包括政治系统、食物品质、服务质量, 等等。这么说似乎有道理, 但仍然回避了实质性的问题。那就是无论在食物好吃与不好吃的场所里, 究竟是什么元素构成了美好的空间? 或许有人在 20 世纪三四十年代之间会拒绝去柏林的库弗斯坦达姆大街 (Kurfürstendamm) 以及其他令人不愉快的街道, 那是因为他们厌恶或许在街道上会遇到的人, 但是这会抹去他们在这条街道中留下全部的记忆与美

① 这里是指美国建筑师卡米洛·西特 (Camilio Sitte), 在《城市与广场》一书中他曾对广场的尺度进行了一系列定量的分析。——译者注

② 苏格拉底 (公元前 469 年—前 399 年) 是古希腊著名的哲学家。——译者注

③ 帕拉斯·雅典娜是希腊神话中的智慧女神, 也司职战争。——译者注

④ 勒·柯布西耶 (1887 年 10 月 6 日—1965 年 8 月 27 日), 原名 Charles Edouard Jeanneret-Gris, 现代建筑大师, 是 20 世纪最重要的建筑师之一, 现代建筑运动的激进分子和主将。——译者注

⑤ 让·保罗·萨特 (Jean Paul Sartre, 1905—1980 年)。法国 20 世纪最重要的哲学家之一, 法国存在主义的主要代表人物。他也是优秀的文学家、戏剧家、评论家和社会活动家。——译者注

⑥ 威廉·福克纳 (William Faulkner, 1897—1962 年), 美国著名作家, 曾获 1949 年诺贝尔文学奖。——译者注

⑦ 这里是指让-皮埃尔·梅尔维尔 (Jean-Pierre Melville), 法国著名导演, 独立电影开创者之一, 是世界影坛最负盛名的黑色电影大师。代表作有《血环》等。——译者注

好的时光么？固然，这是一个复杂的问题，而政治的、经济的以及社会的现实，个人的记忆、印象、愿望，阳光是否明媚，个人的价值观以及那一瞬间的感触都会是人们认为一个地方优于另一个地方的最具决定性的因素。即便是斯奈布利，也像其他人一样，在一开始的时候也不愿意说明是什么因素造就了伟大的街道，实际上，就相当于说“因情况而异”，到最后才说出最好的组合是——“美好的食物、优质的服务、意气相投的同伴”——构成了“美好的空间”的组成元素。无论周边的环境如何，这些都是参与塑造美好空间的必要条件，这才是问题关键之所在。

即便我们假设街道的物理特征并不是决定街道好坏的关键因素，设计师仍然会竭尽所能去设计与安排每一个细节，以使得街道变得更美好，使得自己最终的设计与其他的布置方式相比能够更加令人愉悦振奋或吸引路人，或者更能够实现理想中的价值。当设计师面临着要决定街道的宽度、人行道的尺寸、街道中是否要栽植树木或布置座椅，并且要将它们放置于何处，以及其他诸如此类的思量时，任何反对或者认为这些思考都无关紧要的说法都是站不住脚的。即使这些因素真的无关紧要，与之相关的种种可能情况将会直接影响到街道的品质，使之成为无法回避的问题。那么，最终，设计师到底是该决定在什么地方栽植树木呢，还是该决定是否真的需要栽植树木呢？这显然是问题的关键。人们去一些街道的频率以及对一些街道的喜爱要远远超过其他的街道，这并不是没有原因的。物质空间的好坏、人们在其中活动的方式，以及空间是否能给人带来内心的平安，这三者几乎同样重要。这样一来，我们就需要回过头来讨论街道的设计。

伟大街道的标准

综上所述，要准确地指出是哪些物质属性使得一些街道优于其他街道，并不是那么容易的事情。在现实中，不同的人对于这个问题会有不同的回答，因此，要为街道优越之处的判定提出合理的、切实可行的标准是非常重要的。伟大的街道应该满足什么样的标准呢？

首先且最为重要的是，一条伟大的街道必须有助于邻里关系的形成：它应该能够促进人们的交谊与互动，共同实现那些他们不能独自实现的目标。因此，那些面向所有人开放、容易找寻并且易于到达的街道，将会比不具备这些特征的街道要更优秀些。在最优秀的街道中，你可以看到其他的人，可以与他人会晤；这些人涵盖了所有的类型，不仅仅是同一个社会阶级、一种肤色或一个年龄阶段的人会出现在这条街道上。这个标准在各种不同的地理尺度上都能适用，大到城市，小到社区，这样就揭示了伟大的街道在类型上的可能性。在一个比较小的地理区域，令人信服的说法是在与街道同样大小的区域中，而不是一座城市的范围内，伟大的街道、健全的社区将会是人们活动的中心。一条伟大的街道应该是人们最想去的地方，人们愿意在其中打发时间、生活、娱乐、工作，与此同时伟大的街道对于城市形象的塑造应该有显著的作用。街道是一个场所，它将人们聚集在一起，并为人们的活动提供了环境与背景。

一条伟大的街道在物理环境上应该是舒适与安全的。在炎炎夏日，伟大的街道

与其他的街道相比，应该有着更多的清凉与更多的遮蔽，为置身其中的人们带来更多的愉悦感。在这样的街道中，不能有突如其来的横风为患于建筑群。街道中也许会有很多人，却不会多到难于行走的程度；街道不能给行人带来约束感。人身的安全是另外一个重点所在，它能够引发许多问题；但在这方面，涉及的问题都是基本层面的。例如，在街道中人们应该不用去担心撞上小汽车或卡车，不用担心在人行道上被绊倒，也不用担心街道中有什么物体是不安全的。至于潜伏的人身攻击威胁或强盗跟路贼？不，这些问题不在考虑之列：不建议砍伐树木，或仅仅种植矮小的树木来提防不良分子的滋扰，也不用禁止那些可以令盗贼藏匿其间的隐蔽入口。足够的光线可在任意时段确保行人看清道路与他人，而坡道与台阶的设置比较而言则更有助于残疾人与老人的舒适与安全；但是却没有哪种街道的整治措施可以避免不良分子厕身其间。

最好的街道会鼓励大众共同参与。人们会主动停下脚步来相互交谈，或者会坐下来四处观看，成为街道上所提供的一切活动的被动式参与者。街道中也可能会有游行庆典。在过去 15 年上的时间中，巴西的库里蒂巴（Curitiba）的主要街道上，每逢周六的早晨都会在路面上铺设很长、很长的纸，每隔一米的距离用木棍压住，这样就创造出数以百计的独立的白纸画卷。来到这里的孩子都会得到画笔与颜料，他们在白纸上作画，父母与朋友们则在一旁观看。这项活动没有任何社会与经济地位的要求，只要有愿望就可以参加。对街道日常生活的参与还反映在街道两侧房屋（包括住宅与商铺）业主给街道添加东西的才能，无论其行为是个人的或是集体性的，添加的东西都会成为街道的组成部分。人们通过这种方式对街道作出贡献，其形式可以是招牌，可以是花草，可以是遮阳篷，可以是色彩，甚至可以是建筑本身的改造。与参与活动相伴产生的是居民对于街道的责任感，其中还包括对街道的维护工作。

最好的街道能够深深印在人们的脑海。民众对它们会有深刻、持久的美好印象。回想一座城市，包括自己所居住的城市，脑海中浮现的或许是某条特定的街道，并且很想去那里转转；如果有这种情况发生，这种街道就可说是令人难忘的。

最后一点，真正的伟大街道是有代表性的：它是某种类型的典范；它能够代表其他的街道；它是最了不起的。为了满足上述几点，伟大的街道的组织必定是美好的、巧妙的。

确定最好的街道的标准是我们的一项目标。而知道这种街道什么时候会出现则是另外一件事情。虽然评判通常都会比较困难，但“舒适”这项标准相较于其他的因素来说，还是更容易具体化一些。尽管如此，这个问题本身还是很有意义的。为了获得答案，我们要对这一目标进行持续不断的探索，无论是标准本身还是满足这些标准的品质，这两方面都需要我们坚持不懈的努力。这就意味着，需要依靠来自其他人的、专家的，以及街道使用者的判断和观点，而且还要将街道进行比较，以期尽可能地接近实际情形。最终，从根本上来说，虽然已经有了大量的体验与判断为基础，要理解最好的街道的最好的品质所在，还是要容纳一些非客观的因素。

体验与评判

在这些类似的努力中，我们经常可以看到主观随意的判断。无论是解释难于界定的标准，还是从头开始设立这些标准，以及对于任何指定街道的体验，从方方面面来说，人们的观点往往都各不相同。为什么是街道而不是集市或者广场，成为社区塑造中最重要的关键因素呢？或者，“我在兰布拉斯大街上被抢劫了——那么它怎么会是伟大的？”街道因为什么而伟大？因为哪里而伟大？而又在什么时期是伟大的呢？所有的这些问题都会在某种程度上使我们的结论变得模糊不清。我经常在询问他人：“对于您来说，世界上最伟大（或者最好的）街道是哪一条？”人们对于这个问题的回答通常是：“最伟大或者最好是因为什么？”每一个人都根据自己的喜好来理解这个问题，但要提醒读者的是，这里重要的关注点是城市及城市里最好的街道。在城市中，有各种不同类型的街道：生活型的、购物型的、办公型的、步行或车行的、娱乐休闲型的以及用于任何其他类型的其他活动与交往的街道。这样就可以弄清楚居住型的伟大街道在物质特征上与购物型的街道是否有明显的差别。至于“何时？”这个问题，可以这样说，在一个黑暗、寒冷、多雨的春日的星期六夜晚走出位于罗马坎切莱里亚（Cancelleria）广场上的音乐厅，沿着朱伯纳里大街（Via dei Giubbonari）前行，绕过路旁违章停放的车辆，穿过地面上大大小小的水坑，避开在这条街道上不经常能遇到的行驶车辆，路旁商铺装饰着栅格的橱窗已经熄了灯，这样的街道并不十分令人舒服，也不是其他街道所模仿的榜样。那么你为什么不在其他任何时候再来看一次这条街道？当你的思绪随着它的形态及其方位的转变而发生变化，你欣赏着它的开端与收束，欣赏街道中形形色色的建筑，随着你的脚步所有的这些元素都有机会展示出自己美好的一面，甚至可以让你忘却黑暗与阴雨。

“但是你曾经见过某某街道么？”这是一个最不容易回答的问题，因为没有人会尽自己所能去了解世界上全部的街道。去读马歇尔·伯曼（Marshall Berman）关于涅夫斯基大道的描述，追溯其中的原型，就会令人想亲自去看一看它。除非这条街道是伟大的街道，要不然怎么会有人将它描写得如此美丽？深谙此道的朋友告诉我，那确实是一条伟大的街道。但若说亲眼目睹，甚至将全世界的伟大街道统统看个遍，本来就是天方夜谭。因此，那些我从未去参观过的伟大街道，在本书中没有提及。

最后要说的是，还要容忍那些主观武断的结论。对于街道中专业人士与普通人群进行的长期调查，以尽可能多的调查视角来检验各种假想，核实文献，听取学院机构的建议，并且通过地图、田野调查与测绘尽可能多地收集相关信息，这些手段都可以帮助我们减少主观臆断的成分。尽管如此，主观的成分仍会存在。

伟大街道的配置

每一条街道都有自己的配置，它们存在于街道的肌理中或街区当中，在更加精细的尺度上，则存在于建筑之间与场所当中。或许一条街道与周边其他街道的差别就在于尺度、方向、形式以及在街道上出现的建筑的特征与规模，我们正是依靠这