

(增订版)

采访本上的 城市

王军著

图例 图例图-西北图例

老中子由

新中轴

五律 即前

生活·讀書·新知 三聯書店

王 军 著

采访本上的 城市

(增订版)

生活·读书·新知 三联书店

Copyright © 2016 by SDX Joint Publishing Company.

All Rights Reserved.

本作品版权由生活·读书·新知三联书店所有。

未经许可，不得翻印。

图书在版编目(CIP)数据

采访本上的城市 / 王军著. —增订版. —北京: 生活·读书·新知三联书店, 2016.5

ISBN 978-7-108-05632-0

I. ①采… II. ①王… III. ①文化遗产—保护—研究—北京市②文化遗产—保护—研究—南京市 IV. ①K291 ②K295.31

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 020538 号

策划编辑 张志军

责任编辑 刘蓉林

装帧设计 宁成春 曲晓华 韩 宇

封面设计 薛 宇

责任印制 宋 家

出版发行 生活·读书·新知 三联书店

(北京市东城区美术馆东街 22 号 100010)

网 址 www.sdxjpc.com

经 销 新华书店

印 刷 北京瑞禾彩色印刷有限公司

版 次 2008 年 6 月北京第 1 版

2016 年 5 月北京第 2 版

2016 年 5 月北京第 4 次印刷

开 本 720 毫米×1000 毫米 1/16 印张 25.5

字 数 426 千字 图 238 幅

印 数 25,001—35,000 册

定 价 68.00 元

(印装查询: 01064002715; 邮购查询: 01084010542)

再版前言

定格二〇〇八

作为大学新闻系的毕业生,《采访本上的城市》在我心中有着不同寻常的分量。

这本书汇集了1999年至2008年,我在新华社北京分社和《瞭望》新闻周刊工作期间完成的与城市建设相关的新闻作品,它们瞄准了一个主题——正在中国发生的人类有史以来最大规模的城镇化,是以何种力量、何种方式推动的?

还记得2008年2月,在北京光华路,我举起相机,为《采访本上的城市》拍摄刚刚合龙的由荷兰建筑师瑞姆·库哈斯设计的中央电视台新址大楼时,内心如潮水般的感受。

正是在这一年,全球城市化率达到了50%,中国的快速城镇化为人类这一里程碑时刻的到来贡献卓著;也正是在这一刻,人类第一次把摩天大楼建成了我摄入相机的影像,它与光华路南侧,正在我身边崛起的由美国SOM公司设计的一柱冲天式的摩天大楼——国贸三期工程形成对峙,试图宣告后者所代表的那个“旧时代”的终结,这确实是当代建筑史无法绕过的一幕。

放下相机,看着兴建中的国贸三期330米高、已拔地而起的形象,我又想起2003年,为了这幢北京第一高楼的建造,12幢住宅楼内约1400户居民被搬迁的场景。他们多是走向没落的国营工厂的工人,认为对自己脚下的土地享有权利,要求与资方协商,获得与市场重置价格相当的补偿。

可是,没有任何悬念,在市场经济时代,在强悍的资本面前,这些曾经的计划经济时代的王者,败下阵来。

2001年,北京成功申办奥运会,2800亿元建设资金随后投入,使这个城市“天翻地覆”。2008年,北京奥运会举办,中国GDP总量超过德国居世界第三(2010年中国GDP总量超过日本又升至世界第二)。同年出版的《采访本上的城市》试图锁定中国城市此刻的状态。

这本书的前五章“非常城市”、“非常计划”、“非常规划”、“非常建筑”、

“非常拆迁”，以解读中国城镇化的内在逻辑与外在形态为主旨；后两章“老北京”“老南京”，呈现了这样的逻辑与形态对两个伟大城市的改变。

将中国城市的故事，放在全球城市化的背景下书写，是我的一大心愿。2004年赴法国，2005年、2007年和2008年赴美国，我相继考察了十多个城市。多位中外著名规划师、建筑师与我谈论北京以及中国的文化，紫禁城是绕不开的话题。15世纪初，永乐皇帝营造的这个世界现存最大规模的宫殿群，为《采访本上的城市》提供了历史的线索。

上世纪五六十年代故宫的改建计划鲜为人知，我试图探查内情；书中最后一张图片，是为古都南京的保存而献身的朱偕先生1935年拍摄的故宫午门影像，它与这些年活跃在紫禁城周围的推土机，形成历史的对话。

2004年，北京市启动工程浩大的总体规划修编，试图破解上世纪50年代以来拆旧城、建新城而形成的单中心城市结构之弊，中央行政区选址之争再次浮现，仿若半个多世纪前“梁陈方案”的重现。

中国国家大剧院、中国国家体育场“鸟巢”、中国国家博物馆改建等国家级工程相继展开，由西方建筑师执笔的这些项目，被视为中国崛起的符号，围绕它们的争议，亦是一大景观。

在北京奥运周期内，一系列重大建设事件发生。我试图留下原始记录。这些事件已成为历史的地标，与当下中国推动的新型城镇化深刻关联。这也是再版此书的意义。为此，附四篇新作于后，它们从不同角度延续着本书的线索。

我未做删改。就让它定格于二〇〇八吧。

王 军

2015年11月13日

前言

在常与非常之间

请原谅在这本书的目录里，我写下了太多的“非常”，这可能缘于我的职业偏好，当记者的总是好奇非常之事，这也是这个职业惹一些人生气的原因之一。

“非常”之“常”，乃“常识”之“常”。在大学新闻系读书的时候，在揣着记者证游走于大街小巷，去面对一位又一位“非常人物”，目击一场又一场“非常事件”的时候，我想得更多的却不是“非常”。

不知“常”岂知“非常”？我在想，人类能够走到今天，总是靠着一些常识的。

“常”与“非常”，就像“生”与“死”那样互为表里。孔子说：“未知生，焉知死。”我愿把它掉个过儿：“未知死，焉知生。”

1961年，新闻记者简·雅各布斯（Jane Jacobs, 1916—2006）出版了她那本在城市规划界引发一场“地震”的《美国大城市的死与生》，可贵之处就在于“死”在“生”前。我以为，这不是消极而是积极，因为它充满了一种希望，一种对生的希望——对于被异化的城市而言，你不知道它是怎样死掉的，又怎能让它活过来呢？

记者好奇“非常”也同此理。在确定选题时，他们是以“常”来裁量“非常”，而工作的结果，却是让读者品读“非常”来感知“常”。所以，记者往往以问题为导向来探解这个世界。他们不是向这个世界发难，而是基于对常识的忠诚。

这个常识要回答的问题是：一个个活生生的生命被摆在了什么样的位置？这确实是对人类的终极发问。

正是因为人类没有回避这一声发问，才有了文明的演进，并生出记者这个行当。

这并不意味着记者享有了某种道德优势。记者为“常”而“非常”，实是因为不如此便不得活命。这是人类社会的规律使然，也是这个职业的宿命所在。

曾记得1987年我迈入中国人民大学的校门后不久，老师给我们放了一盘录

像带，一位电视记者拍摄某国兵变，但见镜头内一列列士兵疾驰而过，杀气正酣，突然镜头出现一次剧烈的抖动，我们知道，这位记者中弹了，牺牲了，但是，镜头还在他的肩上，还在记录着。

我至今仍感谢我的老师，使我在懵懂成年之际有了这样一次灵魂出壳。这次经历使我不得不怀着一种神圣的情感来思考记者的意义。

每年都有新闻记者非正常死亡的报告，这个世界并不太平。人类文明在今天已达到一个空前的高度，但在这颗星球上，还有那么多人喜欢掏枪。这不是人类社会的必然，而是人类社会的局限。

对暴力的崇拜源于恐惧与贪婪，这是人性的短处，好在人类始终没有放弃爱与沟通的勇气。以忠实报道事实为天职的记者增进的是人类沟通的可能。一个容忍记者正常工作的社会，一个可以沟通的社会，才有对人类局限的超越。

《城记》出版之后，我有两大心愿，一是完成《梁思成传》的写作，二是从财产权与公共政策演变的角度，来探解上世纪50年代以来北京的危房问题：为什么一个城市在和平发展与经济增长时期，它的细胞——住宅——出现了如此大面积的衰败？这是人类城市史上罕见的现象，很值得研究。我如能为此写一本书，就叫《胡同之死》。

怀着这两个愿望，我一有空便扎进档案馆和故纸堆，那个世界着实迷人。无奈总有电话响起，把我拽到一个又一个“非常现场”，迫使我表现出记者的状态。

在昨与今之间，我的笔墨拉起了抽屉，好在这不是一种折磨。还是套用孔子的那句话：未知今，焉知昨？对今日城市的理解使我对历史有了更多的发现，这是多么丰富的乐趣，诚拜我的职业之赐。

我就这样在现实中寻找着历史的答案，手捧采访本踏访一个又一个城市，写下一篇又一篇报道。在这些报道的基础上，我完成了《采访本上的城市》，取这样的书名，是因为它代表了我的一种生存状态——拿着采访本到城市里去。

我好奇城市面对生命的态度。20世纪以来，人类的思潮翻江倒海，人类的技术一日千里，人类拥有了太多的利器，他们已能够轻易地把城市推倒重来，他们的本性在城市里酣畅地宣泄。“眼看他起高楼，眼看他宴宾客，眼看他楼塌了”，城市里诞生了太多的戏剧。

中国的城市化与人类的新技术革命被诺贝尔奖获得者、美国经济学家斯蒂格利茨（Joseph E. Stiglitz）认为是21世纪初期对世界影响最大的两件事情。

发生在中国的这件大事，被记者出身的CCTV大楼的建筑师库哈斯（Rem Koolhaas）描述为：“正处在一个不可能的状态下——改变着世界，却没有蓝图。”这样的判断是否像他设计的大楼那样不可思议？

约占世界人口五分之一的中国，正在进行一场人类历史上规模空前的城市

化实践。中国已成为当代国际城市规划和建筑界的大舞台，不同地区甚至是不同时期的规划思潮在这里骤然围聚，激烈交锋，这向中国的城市暗示了怎样的未来？

持续释放的巨大机遇，会使中国成为21世纪伟大城市与建筑作品的诞生地吗？

在这个世纪里，“伟大”将获得怎样的定义？它是对生命的俯视还是对生命的仰视？

一个个巨大的疑问鼓动着我的脚丫子，《采访本上的城市》就是用脚写出来的一本书，多是走到哪里就写到哪里，它包含了我在《城记》完成之后，对中国城市化浪潮的调查性思考，以及对相关历史问题的回顾。

我的探索从三个层面展开，宏观层面着眼于城市布局：单中心或多中心？破旧立新或新旧并存？中观层面着眼于城市街区：大街坊或小街坊？宽马路或窄马路？微观层面着眼于城市细胞——建筑、物权、税收，等等。

《城记》是在宏观层面上展开的叙事，《采访本上的城市》则试图将笔力渗透到中观与微观层面。

“布局——街区——细胞”及其背后的公共政策与文化含义，构成了我认识城市的体系。在这样的三个层次里，城市是敏感的，是可以有无穷变化的，但每一种变化都是可读的。这样，就可以用逻辑的方式来求证事物，而不必画符念咒用桃木宝剑去捉妖。

必须说明的是，《采访本上的城市》并不是为了阐释这样的理论，它表现的只是这种认识体系的可能性——看我能不能把城市的故事还原得更加本质？

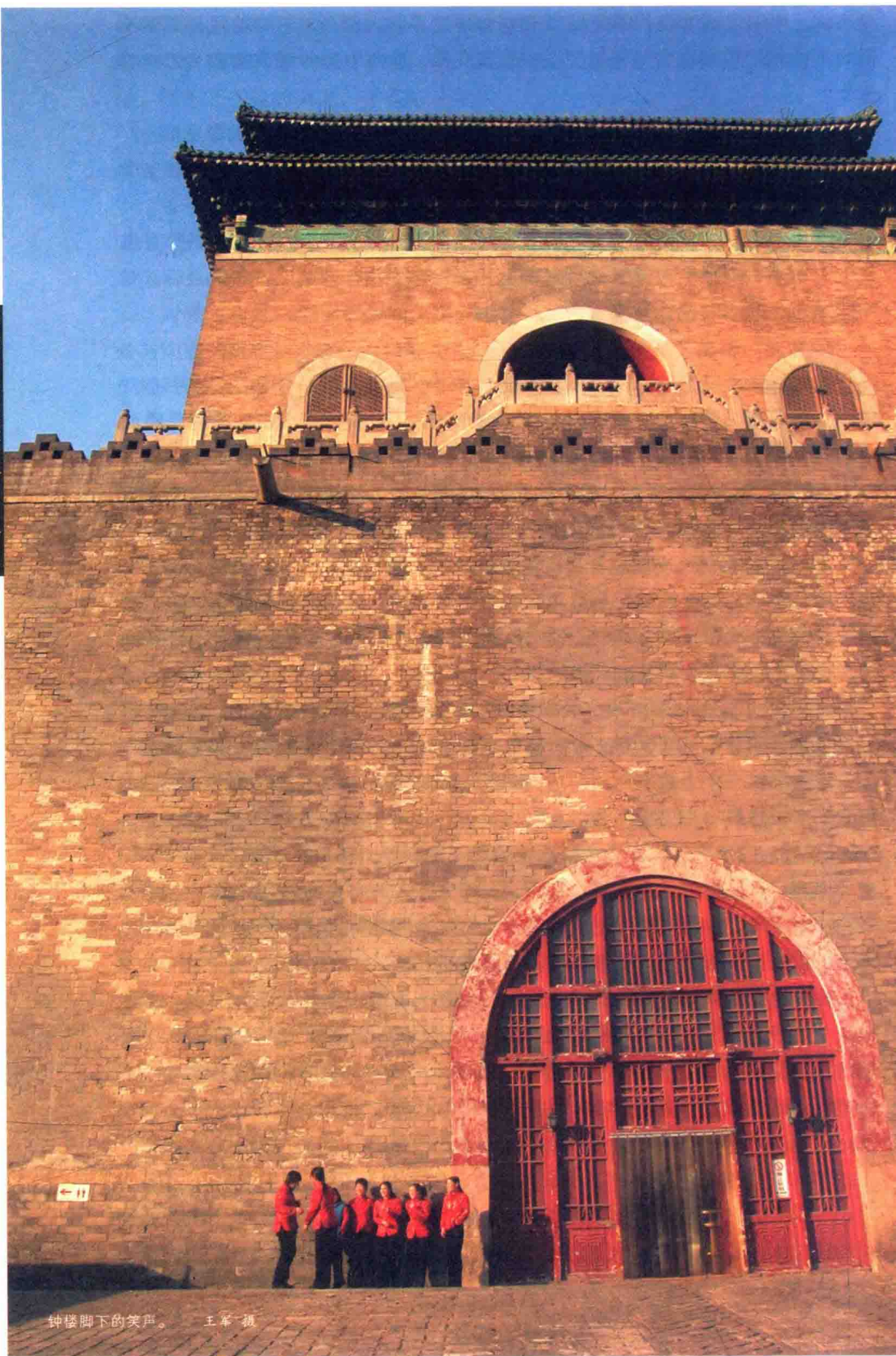
这本书以一个个故事连缀而成，故事与故事之间，情节上的联系或有或无，但它们多被这样一个“场”控制着。

《城记》完成之后，有一个问题我始终不能释怀，就是在过去的十多年间，房危屋破一直是拆除北京老城区的理由，却少有人关心是何原因导致了老城之衰，以至于是不是定于简单地把危房这样一个社会问题等同于一个物质问题，以为推土机一推便可了之，殊不知问题竟是越推越多。

我曾想在《城记》里展开这个问题，无奈一本书只能完成一个任务。我就把这个任务交给了《胡同之死》。但这是一个浩大工程，《采访本上的城市》只是朝着这个目标的进行时态，但仍有加以呈现的必要——如果它能够引起人们对热爱的这座城市更多的关心，我就可获得内心的安宁了。

王 军

2008年1月28日



钟楼下笑声。 王军 摄

目 录

再版前言 定格二〇〇八	1
-------------------	---

前言 在常与非常之间	1
------------------	---

Ⅰ 非常城市	1
--------------	---

当城市为汽车而造	2
----------------	---

老城市的瓦解	16
--------------	----

大马路之痒	23
-------------	----

街道的异化	36
-------------	----

波士顿“大开挖”	45
----------------	----

伟大城市之梦	51
--------------	----

Ⅱ 非常计划	61
--------------	----

故宫改建计划始末	62
----------------	----

水淹均州	87
------------	----

美国文化遗产保护传奇	98
------------------	----

老巴黎的天翻地覆	103
----------------	-----

北京与巴黎的“城市演绎”	111
--------------------	-----

Ⅲ 非常规划	119
--------------	-----

城市规划的圈地玄机	120
-----------------	-----

圈地博弈的政策基因	125
-----------------	-----

规划编制“三国演义”	136
------------------	-----

中央行政区迁移悬念	143
-----------------	-----

“单中心陷阱”	155
4 非常建筑	163
贝聿铭收官	164
大剧院的“孵化”	192
国家博物馆改扩建之争	210
奥运巨构的诞生	219
“9·11”后的 CCTV	229
5 非常拆迁	253
拆迁之惑	254
“拆迁也有 GDP”	262
住宅双轨制	268
人民城市喊不出来	275
6 老北京	281
老北京的死与生	282
宣南士乡之殇	310
从雅典到北京	327
7 老南京	333
最后的纠葛	334
朱偁之死	357
后记	371
附 录	375
城镇化模式之变	375
城镇化质量倒逼规划转型	382
韩俄国家行政中心调整之鉴	387
名城保护条例出台之后	391

非常城市

当城市为汽车而造

老城市的瓦解

大马路之痒

街道的异化

波士顿“大开挖”

伟大城市之梦

当城市为汽车而造

“我们必须作一个集体的决定来回答我们要怎样组织我们的生活。交通不是一个技术问题，它是一个政治问题。”

19世纪下半叶，人类发明的两样东西改变了城市，一是电梯，二是汽车。

电梯使城市向高空生长，汽车使城市在大地蔓延。

城市便有了两样东西，一是摩天楼，二是高速路。

摩天楼把街道立了起来，它腾出了空地，汽车便当然地侵入。

高速路让人类像寄生虫那样活在了车里。城市的步行空间被汽车统治。道路要足够宽，行人要足够少，一切以车速为尺度。

一个自然人失去了站在街道上的尊严，最“自然”的方式就是驾车狂奔。

人类的习性发生了变化。尽管统计数字表明美国人已过度肥胖，但人们仍然热衷于享受不需要步行的自由，再短的距离，也要握着方向盘去。

对石油的争夺更加激烈，战火吞噬了无数生命，而它被冠以各种高尚的名义。

2007年，英国的一项民意调查显示，汽车被列为十大最烂的发明之一，因为在全球气候变暖危及人类安全的今天，它仍一如既往地向空中排放尾气。

为汽车而造的城市甚至没有了逛街的乐趣，人们便追问城市的意义。

城市的“繁荣”

2007年5月26日，北京市机动车保有量突破300万辆。

当日晚高峰，全市时速低于20公里的拥堵路段不到30个，仅集中于东西二环及燕莎、中友等商业中心附近。

如果每天的情况都如此，交管局紧绷着的神经将大大舒缓，但这是一个星期六。

“到周一早高峰，一些易堵点段，

仍会继续呈现数百米车龙的常见场景。”北京市交管局的一位负责人说。

300万辆的记录，意味着北京每1.46个家庭就拥有了1辆机动车。《北京日报》发表评论称，这是“发展繁荣的标志”。

从200万辆提高到300万辆，北京用了不到4年的时间。

4年前，北京大学的一位经济学教授公开表示：堵车是城市繁荣的标志。

“十五”期间（2001年至2005年），北京市投入1000亿元建设交通基础设施，到2007年，城市主干路总里程达到955公里，高速公路总里程超过600公里。

配有大型停车场的购物中心开始在城市外沿的环线分布，那里更像是美国西部的城市——人们不再在街道上徜徉，要干点什么事，都得开车去。

这样的生活方式，随着道路工程的延伸，正朝着故宫的方向挺进。更准确地说，它是从故宫周围推土机的轰鸣声中溢出的。

悉尼大都市规划指导委员会主席爱德华·布莱克利（Edward J. Blakely）对这样的情况感到不适：“我在北京看到一辆美国的SUV，它像一辆坦克，坐在里面的却是一个小姑娘。这些车辆正在毁灭城市的街道。”

“城市应该为车还是为人？”他对我说，“哪一天没有了石油怎么办？难道我们不应该去想想如何建设一个不需要石油也能够生存的城市？这样的城市才是世界第一啊。”

玉米饼的愤怒

中国已成为世界第四大汽车生产国和第三大汽车市场，近十年汽车保有量以年均12%左右的速度增长，是世界上汽车保有量增长最快的地区。

照这样的速度，预计未来20—30年内，中国的汽车保有量将接近美国的水平。

仅占世界人口5%的美国，消耗了

芝加哥“玉米棒”公寓的下半部是汽车停车楼，那里是好莱坞“汽车样板戏”的经典拍摄场地，在这些电影里，时常有小汽车从这里的停车楼内飞驰而出，再冲入河里 王军 摄





汽车像人那样巢居在芝加哥“玉米棒”公寓里 王军 摄

世界石油产量的26%。在美国南部各州，即所谓“阳光地带”，平均每个家庭每天至少要做14次汽车出行，每年至少花1.4万美元来养两辆车，一年有6个星期的时间被困在汽车里，通常是因为堵车；每年因交通事故死亡约4.4万人，几乎与“越战”死亡的士兵一样多。

为确保石油安全，美国每年要投入巨额的军费在波斯湾，并急于寻找可替代能源。

当提高乙醇使用量的强制标准被写入美国能源法案之后，被用来制造乙醇的玉米变得像石油那样抢手。

国际市场的玉米价格节节攀升。2007年4月，愤怒的墨西哥人走上街头游行抗议，因为他们餐桌

上的玉米饼从每公斤7比索涨到了15比索。

在地球上还有十亿人吃不饱肚子的时候，汽车正在从人类的口中夺食。

“事情本来可以不必如此。”美国新都市主义协会主席罗伯特·戴维斯(Robert Davis)认为城市对此负有责任，“在20世纪20年代进入汽车时代时，我们兴建了许多多功能的步行尺度的社区，我们本应将这些传统继承下去。但是，一直以来我们却把自己深深地卷入激进的创造‘美妙新世界’的试验中，当年那部神奇的流动机器——汽车，已经变成生活中不可缺少的设施。而与此同时，它还是把我们与其他公民分隔开的监牢。”

美国梦的开始

罗伯特·戴维斯称，这一切始于1939年的世界博览会。

在那次展会上，通用汽车大出风头，他们的“未来世界”是最受欢迎的展台，那里向人们呈现了一幅乌托邦的图景：一幢住宅被茵茵的草坪包围，从没有几辆车行驶的高速路上分出一条私家路，舒适的私家车正朝着自家的小院驶来。

这样的景象很快成为了美国梦的最新版本。“二战”后，通用汽车公司主席查理斯·威尔逊（Charles E. Wilson, 1890—1961）就任艾森豪威尔（Dwight D. Eisenhower, 1890—1969）总统的国防部长，他的名言是：“对通用汽车公司好的东西，对国家就好。”

于是，工程浩大的国家州际和防御高速路计划从那一届政府开始施行。

福特公司为“二战”的胜利做出了贡献，政府便允许它在生产汽车的同时生产住房。对这两样东西的需求来自退伍的士兵，他们方便地从政府的计划中获得住房贷款，自己多年的积蓄则用在了购车上。

批量生产的住宅迅速散落到郊外的新镇，购物场所却是在其他的地方，车轮上的生活从此开始。

州际公路在建时，通用汽车和其他公司提出买断并拆除城市中的有轨交通系统。失去了这样的交通工具，城市就像断了气脉的巨人，迅速被滚

滚车流肢解。

越来越多的人开始逃离城市，散住在密度稀薄的郊区里。他们必须开车上下班，必须去买第二辆、第三辆车，这种场景通用汽车公司甚至也没有料到。

产业革命后的欧美城市聚集了太多的人口和资本，环境污染、疫病流行、交通拥堵，城市规划学家便主张面向乡村疏散城市功能。

这时，汽车派上了用场。

房子要像福特汽车那样

在美国梦开始之前，理论家们已在畅想汽车时代的城市。

福特公司1908年推出著名的T型汽车，1913年又以流水线装配，汽车价格陡降，不再是富人的奢侈品。

这样的汽车1924年被法国建筑师勒·柯布西耶（Le Corbusier, 1887—1965）写入了影响了世界的著作《走向新建筑》：“我已经40岁了，为什么我不买一幢住宅？因为我需要这工具，我要买的是福特汽车那样的房子。”

房子要像福特汽车那样，就必须批量化生产，所以，“必须建立标准”。

标准化生产的房子是塔楼。“塔楼之间的距离很大，把迄今为止摊在地面上的东西送上云霄；它们留下大片空地，把充满了噪声和高速交通的干道推向远处。塔楼跟前展开了花园；满城都是绿色。塔楼沿宽阔的林荫道排列；这才真正是配得上我们时

代的建筑。”

传统的城市遭到了诘难，因为，“房屋密密麻麻地堆积起来，道路错综交织，狭窄而且充满了噪声、油烟和灰尘，那儿房屋的每层楼都把窗子完全敞开，向着那些破破烂烂的肮脏垃圾。”

柯布西耶提出了一个改建巴黎市中心的方案，主张成片拆除那些“狭窄的阴沟似的街道”，代之以大草坪和大塔楼。

这个离经叛道的想法未在巴黎实现，却成为了一股思潮。

1933年，由柯布西耶主导的国际现代建筑协会《雅典宪章》把城市像机器那样定义，居住区、工作区、休闲区分布在不同的位置，它们只能以汽车联系。

美国人佩里(Clarence A. Perry, 1872—1944) 1929年提出“邻里单位”的概念——为使小学生不穿越车辆飞驰的街道，街坊的大小以小学校服务的半径来确定，街坊内的道路限制外部车辆穿行。

于是，街坊变得很大，路网变得很稀。

1942年，英国人屈普(Alker Tripp, 1883—1954) 又提出城市道路按交通功能分级设置的理论。

汽车时代的城市就这样被武装到了牙齿。

来自苏联的版本

“邻里单位”和“道路分级”于“二

战”后来到中国的城市，上世纪50年代，开始采用苏联的标准。

“邻里单位”即住宅小区，面积一般在20公顷上下，边长约400米乘500米，内部道路曲曲弯弯甚至不能贯通，这样，过境车辆就被排斥在外。

“道路分级”即按等级划分快速路、主干路、次干路、支路，它们相互不能越级相交，除了小区内的道路，其余皆被汽车主宰，路宽也按等级排列。

城市的商业被安排在两个地方，一是小区中央的服务站，二是以点状分布的商场。

满足日照成为第一法则，小区内的楼座必须保持足够的间距，它们只朝向阳光而不朝向街道，柯布西耶所痛恨的“两侧像峭壁一样的七层楼夹着的”街道消失了。

一同消失的是沿街的商业和逛街的乐趣。

尽管小区外侧的地段最有商业价值，可那里只有不连贯的楼房立面甚至是围墙。那里被规定为宽阔的城市干路，人流被视为障碍。

这样的安排更像中国北宋之前的城市——宽大的里坊以坊墙包围，四侧开门，如同住宅小区。

里坊之外的街道禁止买卖，要买东西得到集中供应的市场，如同购物中心。

北宋时拆除了坊墙，坊巷与城市贯通，沿街开设店铺，便有了《清明上河图》描绘的繁华。

元大都就以这样的方式从平地上