

王 军 著

采访本上的城市

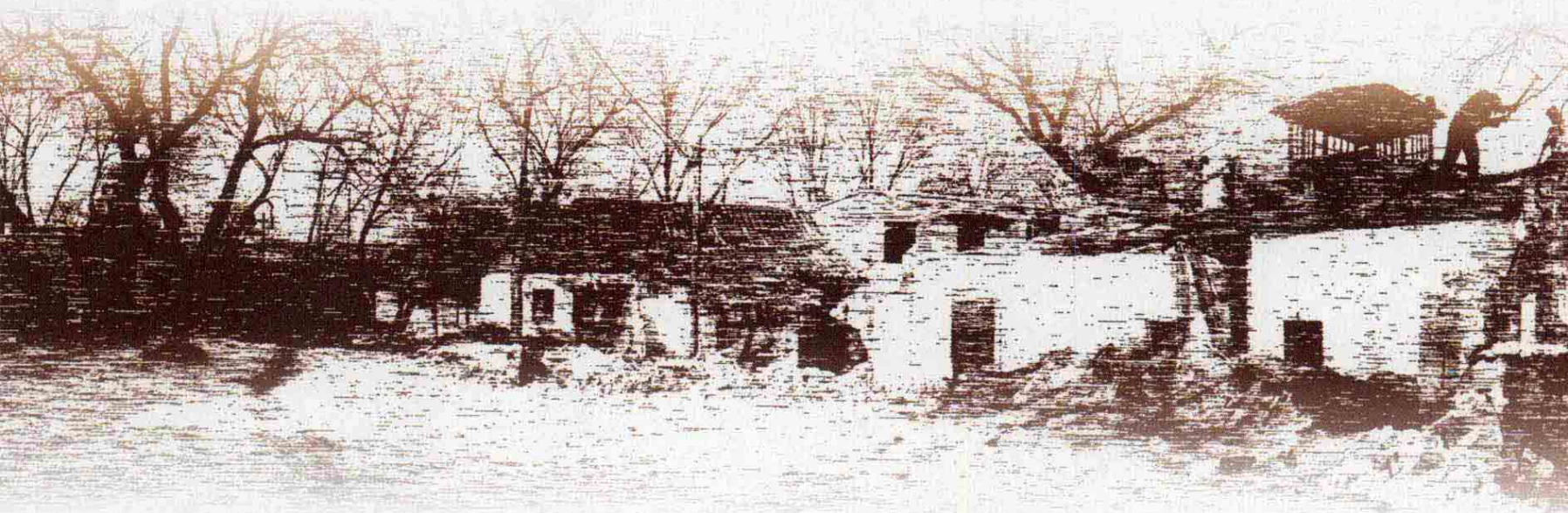


生活·讀書·新知 三联书店

TU984/171

2008

王 军 著



采访本上的
城市

生活 · 讀書 · 新知 三联书店

Copyright © 2008 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. —北京: 生活·读书·新知
三联书店, 2008.6

ISBN 978-7-108-02903-4

I. 采… II. 王… III. 城市—文化遗产—保护—研究—
北京市②城市—文化遗产—保护—研究—南京市 IV.

K928.7

中国版本图书馆CIP数据核字 (2008) 第018859号

采访本上的城市 王 军 著

责任编辑 张志军

装帧设计 宁成春 曲晓华 韩宇

电脑制作 **平面** 工作室

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

邮 编 100010

经 销 新华书店

印 刷 北京盛通印刷股份有限公司

版 次 2008年6月北京第1版

2008年6月北京第1次印刷

开 本 705×995毫米 1/16 24.25印张

字 数 426千字

印 数 00,001—10,000册

书 号 ISBN 978-7-108-02903-4

定 价 69.50元

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。”我愿把它掉个个儿：“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。

对暴力的崇拜缘于恐惧与贪婪，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，以致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我热爱的这个城市更多的关心，我就可获得内心的安宁了。

王 军

2008年1月28日

目 录

前言 在常与非常之间	1
Ⅱ 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
	911 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
	朱偕之死	357
	后 记	371

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。

300万辆的纪录，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人数约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密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，把充满了噪音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。

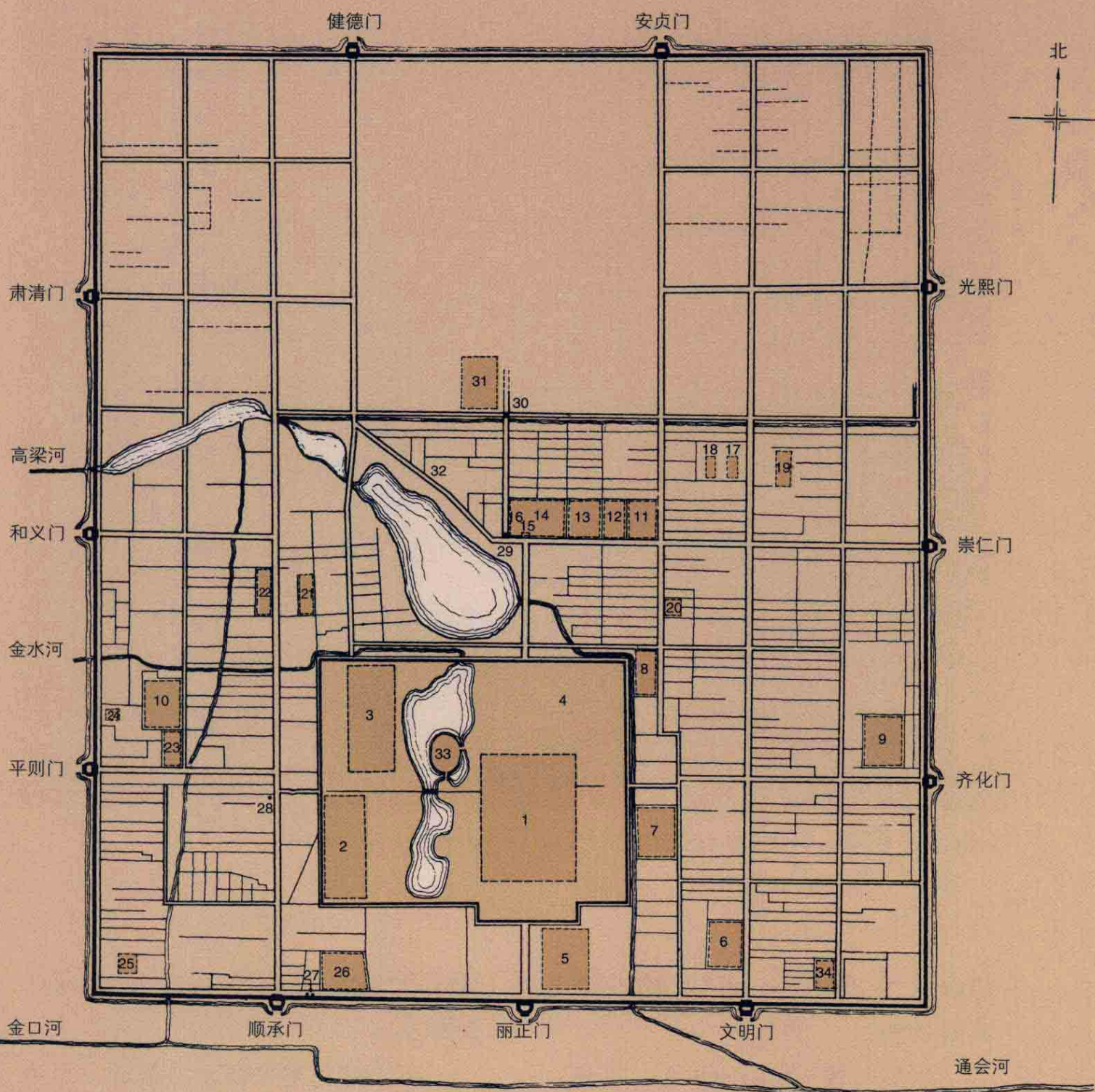
尽管小区外侧的地段最有商业价值，可那里只有不连贯的楼房立面甚至是围墙。那里被规定为宽阔的城市干路，人流被视为障碍。

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。

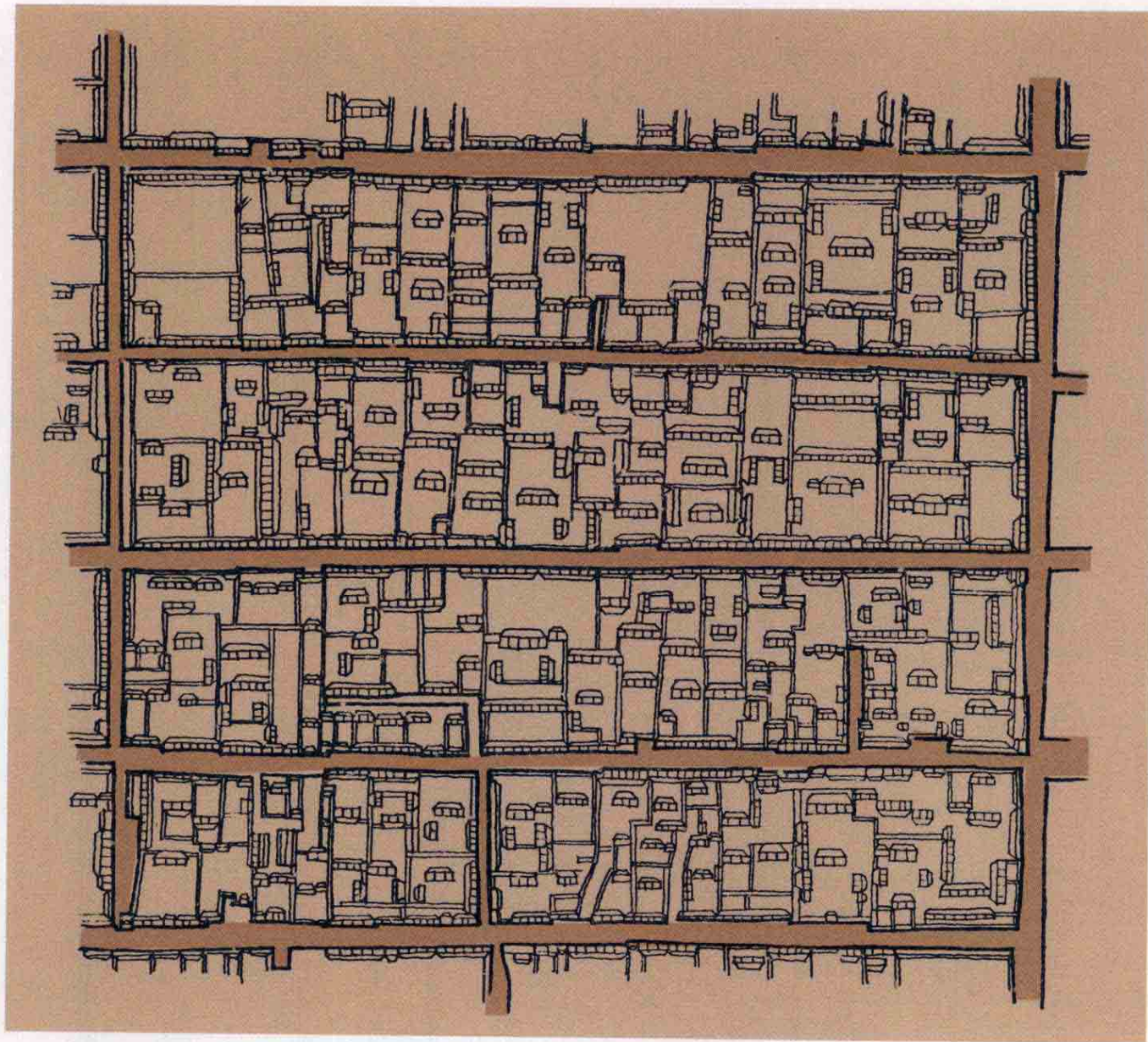
元大都就以这样的方式从平地上



- | | | | |
|----------------|------------|----------------|-----------|
| 1. 大内 | 10. 社稷 | 19. 柏林寺 | 28. 万松老人塔 |
| 2. 隆福宫 | 11. 大都路总管府 | 20. 太和宫 | 29. 鼓楼 |
| 3. 兴圣宫 | 12. 巡警二院 | 21. 大崇国寺 | 30. 钟楼 |
| 4. 御苑 | 13. 倒钞库 | 22. 大承华普庆寺 | 31. 北中书省 |
| 5. 南中书省 | 14. 大天寿万宁寺 | 23. 大圣寿万安寺 | 32. 斜街 |
| 6. 御史台 | 15. 中心阁 | 24. 大永福寺 (青塔寺) | 33. 琼华岛 |
| 7. 枢密院 | 16. 中心台 | 25. 都城隍庙 | 34. 太史院 |
| 8. 崇真万寿宫 (天师宫) | 17. 文宣王庙 | 26. 大庆寿寺 | |
| 9. 太庙 | 18. 国子监学 | 27. 海云可庵双塔 | |

0 500 1000 1500 M.

元大都图 (来源:《中国古代建筑史》, 1984年)



《乾隆京城全图》中典型的元大都时代的胡同 (来源:《中国古代建筑史》, 1984年)

建起,城内设50坊,坊内以等距离的胡同贯通。

胡同与城市混合使用,不像如今小区内的道路,街坊因此融入了城市而不是孤岛,城市也获得了高密度的路网。

路网密度高,“金角”、“银边”多,商机也多,就业也多。

如果路网被小区撑大了,不少“金角”、“银边”就被吞没在400米乘500米的“草肚皮”内。

商业与就业做出这样的牺牲是

为了行车畅快——街坊越大,红绿灯就越少。

可一堵起车来便无法疏解,因为你只有一个方向。

“对城市的洗劫”

纽约曼哈顿棋盘式的路网在汽车到来之前便已划定,它与北京街巷胡同的密度惊人地相似——东西向的街相隔60米,南北向的街相隔240米,

简·雅各布斯2006年4月25日在加拿大多伦多逝世。生前她在家中与世界银行专家交谈。方可 提供



这是一个步行者的尺度。

这样的路网使临街面增加，城市就业容量扩大。

1949年纽约为满足城市交通，出台单行线政策，提高了交叉口的通过率，并以发达的公交系统支撑城市。

可是，纽约公共工程局的“沙皇”罗伯特·莫斯（Robert Moses，1888—1981）对小汽车充满幻想，他要把高速路插入市中心。

一场街道保卫战开始上演，《建筑论坛》的女记者简·雅各布斯成为

这场“圣战”的“贞德”。

1961年，她与她的支持者参加规划委员会的听证会，他们从座位上跳起来，冲向了主席台；1968年，她因扰乱建设高速路的听证会而被拘禁，警方说她试图撕毁速记员的文案。

“我们曾经是淑女和绅士，可我们只在那里推来搡去。”雅各布斯对这样的恶作剧非常开心。

她无法忍受用车轮去碾碎纽约的街道，那里有那么多营生，她正是在那里徜徉时找到了第一份工作。

纽约曼哈顿的路网与北京旧城惊人地相似，并未因摩天大楼的发展而被肢解。王军 摄

