

城市发展之路

How Cities Work

Suburbs, Sprawl, and the Roads Not Taken

【美】Alex Marshall 著

王晓晓 柴洋波 施瑞婷 译



科学出版社

江苏省重点学科（风景园林学）和江苏省品牌专业（园林专业）联合资助项目
江苏高校优势学科建设工程资助项目

城市发展之路

How Cities Work Suburbs, Sprawl, and the Roads Not Taken

[美] Alex Marshall 著

王晓晓 柴洋波 施瑞婷 译

科学出版社

北京

内 容 简 介

这部著作是美国著名记者亚历克斯·马歇尔（Alex Marshall）基于个人对美国新城建设的观察所写。书中介绍了 20 世纪后半叶美国新城建设的四种模式：波特兰的增长边界模式、硅谷的郊区化模式、纽约市的移民社区模式以及塞利布雷申镇的新城市主义模式，并从民众体验的角度对这四种模式进行了解析和评价。以此为基础，论述了政治、交通与经济三者对城市形态的影响以及不同城市发展过程中三者角色的转变。作者重点批判了“新城市主义”理念及其所导致的以“过境模式—机动车—排他因素”为特征的城市建设模式。最后，强调了社区对于城市建设的重要性并总结了如何建设良好城市场所的三条经验：场所发展取决于公共决策、制定增长边界以控制交通形式及强调有效的政策引导。

Originally published as *How Cities Work: Suburbs, Sprawl, and the Roads Not Taken*. Copyright © 2000 by Alexander C. Marshall. All rights reserved.

图书在版编目（CIP）数据

城市发展之路 / (美) 亚历克斯·马歇尔 (Alex Marshall) 著；王晓晓，柴洋波，施瑞婷译. — 北京：科学出版社，2017.12

书名原文：How Cities Work: Suburbs, Sprawl, and the Roads Not Taken
ISBN 978-7-03-055983-8

I. ①城… II. ①亚… ②王… ③柴… ④施… III. ①城市—发展—研究—美国 IV. ①F299.712

中国版本图书馆 CIP 数据核字（2017）第 312647 号

责任编辑：胡 凯 沈 旭 / 责任校对：彭 涛
责任印制：张克忠 / 封面设计：许 瑞

科学出版社 出版

北京东黄城根北街 16 号

邮政编码：100717

<http://www.sciencep.com>

三河市书文印刷有限公司 印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2017 年 12 月第 一 版 开本：720 × 1000 1/16

2017 年 12 月第一次印刷 印张：14

字数：282 000

定价：89.00 元

（如有印装质量问题，我社负责调换）

译者简介

王晓晓 南京林业大学风景园林学院副教授，硕士生导师，民政部行政区划调整论证专家，江苏省“六大人才高峰”高层次人才，江苏省科技咨询专家，美国伊利诺理工大学（IIT）建筑学博士，研究方向：①城市扩张与节能战略；②行政区划调整对优化城市空间布局的影响与作用；③绿地系统与生态城市；④城市记忆研究。国际学术刊物*Finance and Market*编委，国外学术刊物*Land Use Policy*, *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*和*Housing Policy Debate*国际审稿人，国内学术刊物《中国人口·资源与环境》《遥感学报》《同济大学学报（自然科学版）》《世界经济》和《生态学报》审稿专家，主持和主要参与国家级、省部级和江苏省教育厅重点科研项目5项，以第一作者或独立作者身份发表中英文学术论文25篇，被SSCI、A&HCI和SCI收录5篇（其中SCI一区论文2篇，期刊影响因子：8.050），接受中央媒体采访1次，获民政部民政政策理论研究三等奖1项（排名：1/3）。

柴洋波 南京林业大学风景园林学院讲师，东南大学城市规划与设计学博士。其研究方向为城市历史与理论，曾完成“宁波城市空间文脉研究”和“大运河沿线城市空间形态研究”等课题。

施瑞婷 南京大学社会学院博士研究生。其研究方向为情感社会学，发表学术论文6篇，获中国社会学会2014年学术年会青年博士论坛论文二等奖。

城市的起源

父母们有时需要面对孩子们天真的问题，并想好如何回答。例如：“爸爸（妈妈），小孩子是从哪里来的？”

但我觉得没有哪个孩子会问出以下的问题：“爸爸，场所是从哪里来的？”或者“爸爸，城市是从哪里来的？”这些，正是我希望人们去发问，也正是我在本书中试图回答的问题。

在20世纪上半叶，关于我们的城市、乡镇、郊区和邻里有着非常多的讨论，其中，人们对于郊区化的飞速发展存在着很多不满，郊区化已成为战后时代的特征。或许人们会喜欢他们那在死胡同的三居室房屋，但是他们讨厌堵车、被破坏的乡村、环境污染和对汽车的依赖。所以，在我们定义一个场所的好坏，或准备设计新场所之前，必须对它们有一个充分的理解。这就意味着我们要先讨论一些基本的问题，比如：是什么促使我们的街道、邻里、乡镇、城市和区域形态产生的？我们能否控制这股力量？如果不理解这些问题就贸然实行规划和建设，注定无法得到理想的结果。

新生的婴儿来自男女的结合，那么场所来自哪里？场所是由什么结合在一起的？人类和自然是如何共同创造了我们的城市、郊野以及我们家园的环境的？如果社会能够允许开展广泛的性教育活动，我是否可以提倡进行更为广泛的场所教育？

我相信我们混淆了城市、邻里和居住场所这三者之间的关系。我们不了解它们是如何运作的，是什么创造了它们以及它们形成或停止的原因。即使我们想要改变它们，我们仍然不知道该如何去做。因此在这本书中，我想要向自己和读者们解释，为什么会有人类定居地的出现，什么塑造了定居地的形态，以及它可能成为何种形态。**在这本书中，我讨论了场所的本质和这种本质是如何被改变的，以及我们如何塑造场所的本质。**我并不主张以特定的模式重新设计我们的城市，我只是想让别人知道自己的主张。我的目的是弄清楚各种可能的选择及其方式与代价。我们如何改变我们的世界？如果我们想改变它的建设方式，哪些手段是我们应该掌握的？

大多数书里明确地或是含蓄地提及了在所谓的城市和郊区环境之间或在停车场用地和街道用地之间发展的二元论。这两种类型的场地代表了不同的理想，并且被不同的系统所管理着。我希望可以找到一些可靠的线索来帮助理解城市和郊区的运作模式。虽然它们在日常生活中确实存在着很大的差别，但如果我们拓宽视角，就会发现城市和郊区是被同样的场所规律控制和创造的。如果我们能掌握这些规律，就可以进一步理解场所和城市是如何被创造的以及它们是如何运行的。

场所是什么？

所有人类定居地的结构都构建在交通、政治和经济这三方面的基础之上。这三种力量，正是我试图在本书中研究和解释的东西。如果我们想要改变世界，这就是我们必须去撬动的相互关联的杠杆。

交通出行

以上三点中，交通对于塑造场所的影响是最容易看到的，也是最有效的。道理很简单：我们如何出行决定了我们如何生活。但其实我们还没明白这个道理：交通系统直接决定了我们的场所形式。

我住在弗吉尼亚州诺福克的根特，这里有着不同寻常的结构，密集的公寓住宅楼紧邻一些很大但非常局促的房屋，因为它建在诺福克第一条有轨电车线路的周围。有轨电车线路提升了房地产的价值，因此开发商即便是把楼盖得很密集却

依然能够卖出去。人们既想要居住在城市外围，又想与城市有所联系，为此人们宁愿住在低层的公寓楼内。这使得一种新型的城市开始出现。

由另一种不同的交通系统所产生，位于诺福克市中心的一些更加老旧和狭窄的街道，多数已因拆迁而消失。在17世纪和18世纪，狭小的路网围绕码头逐渐形成，棉花、咖啡和煤炭等所有的货物都从这里进进出出。这些街道之所以非常狭窄是因为它们主要是为步行建造的，当时步行是陆地上的主要交通方式。第一批街道修建于1680年，由州测量师根据皇家执政官约翰·卡尔佩珀领主的命令实施，当时英国查理二世指示他建立更多的城镇以促进贸易。¹正如我下面将要讨论的，一个政治法令对于城镇的发展建设是十分重要的。

我所在城市的郊区是围绕着汽车建造起来的。因为汽车只需要停车场和高速公路，因而它们对形式是没有需要的，况且毫无形式可言。

正如不同种类的土壤能轻松地生长出不同类型的灌木丛、鲜花和树木，不同的交通运输系统也会创造出不同类型的城市及场所。交通系统决定街道的宽度，甚至决定是否要有街道。这种动态关系几乎是无法改变的，如果我们想要了解自己的城市和场所，就应该理解这一点。

在1800年之前，城市形态的变化十分缓慢。在过去的两千年里，陆地与海上的旅行方式几乎没有什么变化。即便发生了改变也是由于战争技术的变化，而不是受交通变化的影响而改变。但是工业革命带来大量新的交通系统，在接下来的每一个时代，每一个交通系统都重塑了其所处的城市。因而，大多数人仍在不断适应这种剧烈的变化。因为好像我们每个人都曾置身于一个沿主干道建造有房屋和沿街服务设施的城镇或社区之中，这种城镇模式至少存在了两千年，却在仅仅五十年间消失了，因此适应这种变化是一个艰难的过程，或许我们真的不应该这么做。这种惊人的改变速度，即一些人所谓的现代主义，是前所未见的。即使它已经存在了两个世纪，我们仍处于不断适应它的过程中。

政体的力量

如果交通系统决定城市的形态，那么谁来决定交通系统的形态？大部分时候是政府决定的，无论是国王、独裁者还是民主选举的政府。交通系统受经济的调节，表达了政府的政治意愿。在美国，地方、州和联邦政府制定交通办法来塑造

我们的城市。他们建设公路、铁道、港口和机场。政府的主要职责之一就是确立交通系统，其他经济体系则建立于这些积极的外部因素之上。

政府与场所的关系和政府与私营企业的关系一样，但在这两种情况中，它们的关系都被完全误解了。在普遍定义中，政府置身于场所塑造和市场经济之外，在它们的外围去调控一些脱离政府仍能继续发展的自然现象，然而这种定义是错误的。在现实中，政府是这个系统的缔造者，它不仅创造了市场经济和场所，还创造了可以容纳这两个系统的建筑。

政府通过建立交通系统来实现对场所的创造。对于市场经济来说，政府则创造市场经济必须遵循的法规。当然，私营企业很重要，但是它的手工产品无论是在法律层面还是在物质层面上，都是建立在一个由公众所制定的结构基础之上的。私人商业对政府的依赖性不太强，这里只谈几点必不可少的。首先是法律和法庭的系统；其次是资金的供应；然后是基础设施的建设，如水的供给、污水系统、交通道路网、暴雨排水系统；最后就是一些软基础设施，如公共教育。私人商业在都市生活层面是无法独行的，没有政府的财政支持和法庭系统，私人商业在经济层面无法发展，场所的发展也同样无法离开政府。

创造财富

如果由政府来决定应该建设什么样的交通系统，那么是什么决定政府选择哪种交通系统呢？是否有一些不变的规则或是压力会左右交通系统的选择，从而改变我们建设的城市结构？这就是我们讨论经济的起点，也是城市的本质所在。

城市的存在是因为它们创造了财富。再明确一次，我所说的城市包括市中心和郊区，指任何脱离了自给农业并进一步发展的由人类创造的定居点。我们喜欢的关于城市的其他事物（即城市所创造的文化、艺术和美），它们的存在仅仅是因为财富的产生允许城市的存在而已。

创造财富意味着创造任何可以使社区与外界进行交易并获得产品和服务的东西。从生产陶器到生产电脑芯片，但这并不仅仅局限于制造业，大学城售卖的是它的知识和教育。我不是说城市就没有其他的角色了，城市仍有其他的角色。人类是社会动物，他们群居在一起相爱、结婚、交谈、跳舞，还一起下棋。但人们之所以会选择群居，是因为只有这样人们才能生存下去。这里就要说到工业的重

要性了，这是商业无法带来的。开一个杂货店或者是购物中心并不能像开工厂一样产生经济基础，也就是说商业是以工业生产为基础的，而工厂的存在并不依赖于商业中心。

交通系统是城市创造财富能力的基础，是城市最重要的棋子。即使在互联网时代，城市一般也都是建造在与其他城市或区域的交通联系便捷的节点周边。在18世纪以前，这种节点通常是港口。而在当代，这种节点通常是铁路、机场或者州际公路的接入点。一个城市的主要交通节点是其垄断的一部分，其特权是能够做到其他任何地方所做不到的事，这里能吸引人群与工作机会的到来。但是，一个城市内部的交通系统（街巷、地铁和有轨电车的布局）会决定城市的特征以及居民的生活和工作方式。这些并不是创造财富的直接动力。建造地铁，人们就会选择居住在高密度的社区里，步行到达街角的商店；建造宽阔的郊区林荫大道，人们就会选择住在独栋的房子里，开着车去沃尔玛购物。这个选择是一种体验，是由政治决定而非经济选择所表达出来的。城市内部交通系统的建造是建立在经济发展状况良好的基础上的，并且因此有许多种风格。但是即便我觉得这主要是一种体验，也并不代表我认为这个选择不重要。典型的郊区扩张模式是会破坏环境的，而且住在里面毫无乐趣可言，即使其在经济层面上是可持续的。更高密度和城市化的模式也是如此。

这种选择使我非常开心。我们都喜欢在自己的愿望上烙上科学与必要性的印记，但是城市仍是一种规模巨大的艺术，高速公路和火车轨道就是我们的画笔和颜料。城市是一种艺术还意味着人们对想要的场所的选择恰恰就依赖于公众的选择。它既是一种权利也是一种责任，既会让我们开心又会给我们造成负担。

场所变迁

交通、政治和经济这三种力量的相互作用，大体上决定了城市和场所的形态。在我们当前的时代，令人困惑的是场所的稳定性越来越差。这三种力量在上两个世纪的快速发展正在加速创造新的场所形式。首先，在19世纪，街道的风格发生了变化；接着，在第二次世界大战之后，停车场和行车道彻底取代了街道成为场所的基本单位。这是一场让旧元素扮演新角色的舞会，也正是我想在这本书中揭示和展现的。

郊区与城市

郊区是扮演新角色的元素之一，其最初是指大都市区域的边缘地带，完全位于都市区的外围，所以地位不是很重要。但是现在郊区处于支配地位，它成为大多数人居和工作的主要区域。因此，郊区和城市的环境发生了转换，它们所扮演的角色也发生了反转。现在郊区变为商业、贸易和工业的中心，更有甚者，尖端的商业和贸易在郊区不断涌现。城市的一些区域实际上正在成为郊区的“郊区”。

这种角色的转变改变了我们对于城市和郊区的认知方式。郊区曾经是一个远离贸易、贪婪、政治、盲目打拼的世界的家庭避难所。现在的郊区却发生了翻天覆地的变化。现如今的郊区已演变成充满盲目的市场竞争和非人性化的场所，主要由高速公路、购物中心和办公区域组成，而具讽刺意味的是，这恰恰是过去的城市所代表的。城市变成了避难所，郊区变成了空旷的和风暴肆虐的“大海”。在埃里克·勃格森的戏剧《郊区》(*Suburbia*) 中，7-11超市的停车区域已经替代了街角成为人们闲逛和与异性会面的场所，且呈现出“堕落”的景象，就像我们曾希望小孩能够远离俗话里所说的“街头”这一场所，现在商场和7-11超市的停车场已经成为孕育低俗文化的场所，丢失了文明准则。这正是市中心或城市的街角曾经代表的。

同时，传统的市中心和城市商业街变成一个更加稀有的地方，也变得更加可控和自控。市中心现在是充满专业的时装店、美术馆、咖啡厅、厨具商店和饭店的场所，可能多数都是饭店，然而便利店、电器行、理发店和平价的小餐馆都消失了。这些街道现在希望吸引那些更加高级的有钱又有品位的顾客来光顾。曾经，“街头”一词是腐败与不道德的标志，而现在却成为精致与文明的范例。城市无情地、盲目地扩张已经一发不可收拾了。

社区

场所的不断变化也改变着我们与其他人的基本关系。对于“社区”你可以用多种方法去定义，然而随着场所的不断变化，现在它的含义也发生了变化。当我提到社区时，我是指那些生活中特有的事物、我们与邻居和亲友的关系，以及这

些关系是否发生，又是如何发生的。

在“社区”中发生的最大变化就是社区和物质空间的联系比以前任何时候都弱得多。在一些因素的共同作用下，导致人们比以前不太可能也不太愿意通过家庭、友情和经济的关系与特定的邻里或城市联系起来。汽车与高速公路制造了一些完全被割裂的场所，与之相关联的商业和贸易的形态也不例外。20世纪上半叶财富的大爆发意味着更多的人能够根据自己的意愿离开某个场所。全球性的经济发展也意味着人们受限于某一个特定城市或场所的可能性越来越小了。

由于这些因素，社区在生活中已然不是必不可少的存在。社区就像是一种人们可以选择或购买的附属品，像是一种生活方式或是一辆吉普切诺基。支持这一趋势的有佛罗里达州的塞利布雷申镇这样的新城地区，在那里人们只要购买一套房子，就可以融入一个自带游泳池和健身俱乐部的极其舒适的社区。

在以前，社区不是一种你可以选择的东西，人们与社区的关系是十分紧密、难以轻易分开的。在许多方面这样的改变是一件好事。商品房的居住者如果只能是一小部分初次置业就被固定在一个特定场所的人，那这些项目就毫无意义。但这种改变也是一件坏事。我们是住在一个真实的世界中，而不是在网络空间中。我们都要在晚上回家睡觉，大多数时候在某种循环的场所之间过着生活。商业行为的剥离尽管增加了个体的财富，但是正在消耗和伤害着我们。我们最终都需要一个能够把我们联系起来的真实场所，它对一个社区而言是无可替代的，比如我们需要朋友、孩子们需要接受正规教育，婚姻生活也可得到保障。社会组织里最重要的线索并非来自市场，而是生活在市场之外的东西，而且其价值无法衡量。创造更加稳定的真实场所是创造更加稳定的真实社会的必经之路。

四座城市

如果把两个城市或城市的两部分的选择对照着来看，我们对那些涉及场所建造选择的看法就会更符合实际，但是每个城市或地区都会选择用不同的方式把经济、政治和交通这些创造场所的最重要的要素结合在一起，因此每一个地方从根本来说都会有所不同。

我选择了俄勒冈州的波特兰、加利福尼亚州的硅谷、纽约市的杰克逊高地移民社区以及在佛罗里达州奥兰多外围的塞利布雷申镇作为案例。不论这些地方在

审美、实用性、环境或者在其他方面是否成功，至少它们在经济上都是健康繁荣的。

以波特兰这个大都市为例，它已经开始注重把握城市发展的实际力量。这座城市为无限的扩张设立了一个边界，换句话说，就是政府（这一城市开发的领导者）已停止向城市的外围继续拓展基础设施和服务。它已拆掉了高速公路和已建成的火车线路，集中力量去发展城市内部。也就是说，它已经选择了停止城市的无限扩张发展。波特兰的这一举措得到了嘉奖。这座城市如今已成为一个更加美观、生态和宜居的地方。但是，这样做需要我们能够更正一些错误的观念：其一是相信城市中的建筑大多应该掌握在个人房地产所有者手中；其二是相信更小的郊区城市是实际可行的，而不是一个更大的、占优势的实体的附属物（这个实体就是大都市区自己）。这种斗争仍然未分胜负，因为要一个独立的参与者为自己的命运做主以及维系人们和他们对政府所作所为之间的艰难关系都是非常困难的事情。

硅谷这座城市则恰恰相反。它选择了让我们这个时代的主导力量（汽车与高速公路以及破裂的政治结构）作为城市发展的主要动力。硅谷的领导者们忙于制造微芯片而无法顾及其他方面。一系列的政府实体制定了一系列的重要决策，但是这些决策没有整体性。地方当局延长了道路和污水管道；州交通部门建造了高速公路和铁路；大大小小的城市和地方当局为了追求发展和增长忙着实施多种互相冲突的方案。结果造成了一个典型的美国式郊区的形成，但是其最大的区别就是这里产生了21世纪最重要的产业——芯片产业。事实上硅谷根本不是一个郊区，它也不是任何东西的边缘，它是庞大工业和巨额财富制造者的中心。硅谷就是一个城市。这里既创造财富，同时也消耗财富，而这一切都发生在普通的购物中心、居住区和超市之中，这一切会使得它更加有趣。硅谷向我们展示了场所如何被选择所影响。虽然波特兰和硅谷都生产电脑芯片，但是这两座城市的特点却截然不同。

当前纽约市的杰克逊高地在一个落伍的，同时又是一个帮助创造了新中产阶级的城市地段。当代的城市化进程已经加剧了贫富差距的扩大。杰克逊高地展现了一种早期的形式（20世纪早期的地铁郊区）在以汽车和高速公路为主要的时代中是如何生存甚至繁荣的，其稀缺性在于这种城市形态是由一个工薪阶层或低收入阶级的邻里社区构成的，也在于这里展示了我们的城市和场所发生变化的剧烈程度。

塞利布雷申是佛罗里达州的一个城镇，一个小地块，同时也是一个社区，注

意它是由迪士尼在其所持有的奥兰多外围的土地上建造的，因此也算是迪士尼世界的一部分。在那里，我们可以看到人们热爱着这片土地，却不必知道它的起源。塞利布雷申是一块典型的伪装成小镇的郊区住宅用地。它是高速公路出口的附属物，就像其他高速公路的附属物一样，这里的人口密度很低，而且这里的居民为了满足需求而依赖于一条排列着购物中心和连锁商店的郊区林荫大道。塞利布雷申镇是新城市主义设计哲学的范例，其倡导者希望能够同时在郊区与现有的城市中体现出复兴传统乡镇与城市的形态。通过了解塞利布雷申镇，我们能初步了解到这个设计哲学的哪些部分是正确的。

新城市主义是一种非常值得去反思的哲学，毫无疑问它是20世纪上半叶城市设计中最有影响的运动，因此获得了大量的关注和支持者。许多新城市主义的理论家和拥护者对于新城市主义的理解都是从一个广为接受的概念开始的。他们认为像我家乡那样的社区营建模式不仅可用于市区，而且可运用于对城镇以外的开发。只要合理地模仿我家乡的设计，那也能获得和我家乡一样快乐的邻里关系。

不幸的是这种观念是错误的。

如果我们想模仿或者创造城市区域，我们必须重视创造城市区域的底层系统，而并非场所本身的设计。大多数新城市主义的研究与试图通过研究玫瑰的叶子和茎来种植玫瑰的手段是相似的。然而这是行不通的，你真正需要研究的是玫瑰的种子和种子生长所需要的土壤条件。如果我们想要构建被新城市主义者所推崇的城市场所，我们就得建造有轨电车、地铁和自行车道。我们就要停止在大都市内建造高速公路，甚至于开始拆掉一些东西来满足这种城市场所建造的要求。通过这一系列的政策，在宏观上我们将人们聚集起来并限制了其行动力，然而在微观层面却拓展了这些能力。城市化就是使人及其活动处在压力之下的结果，也是限制购物、生活以及其他活动场所数量的结果。为了再生或创造那种步行的生活所需要的徒步环境，就意味着在每平方英里^①要有更多的人居住。

但是概念的东西落实到政策上是很困难的。因为这些政策关系到限制廉价房屋的供应，并最终对廉价商品的供应进行限制。这些政策很难实施是因为其涉及改变美国人的生活方式，比如增加人们对于公共交通的依赖度，涉及市政府与州政府之间的合作水平，尽管他们之间很少尝试合作。虽然这些政策本身并不难理解，但是又涉及重新思考政府与房屋所有权之间的真实关系。

① 1 平方英里 = 2.589 988 平方千米。

大多数诞生于新城市主义旗帜下的作品和想法都试图推动规划师、建筑师和市民一起建造更加协调的城市和区域。基于这点,从某种程度上说,我也是一个新城市主义者,但是在大多数时候,新城市主义在现实中出现的方式就是一种伪装成其他东西的郊区住宅。这是郊区的一种样式革新,就像是改变了裙子的边脚,但实际上并没有改变设计本身。作为掌控我们所处场所的一种方式,新城市主义是有害的,因为它把复兴真正的城市遗产这种困难的政策问题简单化了。在政策上停止建造高速公路也不太现实,因为许多开发商、筑路者和政治家会联合起来推动高速公路的建造。增长边界和类似的精明增长机制会阻止基础设施的延伸以推动包括州政权所在地在内的许多城市发生巨大的变化。基于新城市主义理论,我们并不去争论是否应该阻止更多的耕地变为住房,而应该讨论是否允许私人开发商去建造稍微被重新改造的房屋。这些讨论比起是否要在某个城市地区设立增长边界、是否要对公共运输加大投资或者是否要增收汽油税简单多了。

如果说这本书有什么主题,那就是我们的场所结构的真实变化既富有成效,也能恢复场所的活力,但是折中的办法和外表的改变既没必要也不会产生任何有益的效果。只有做出真正的选择才能带来真正的改变。如果我们能够做出真正的选择我会很开心,即使不能,我们也要认清它并接受后果。

走向场所

这本书主要讲的是如何去理解而不是寻找解决方法。我希望我们可以通过更清晰地理解我们这个人造的世界是如何运作的,以此来找到解决方法。我偏向于加大对公共交通的投资,包括从市内公交线到城市之间的高速铁路等在内的所有方式。我主张控制大都市区域向外的扩张,通过增加其他的出行方式逐步减少汽车的使用。我推荐用提高汽油的价格来增加高速公路系统以及汽油供应的使用成本,这最终会重新塑造建筑环境。这种政策会使市中心复兴,同时让社区更加成熟,我认为这是保护环境的最有效的方法。他们也应该推出更多的农业政策来鼓励当地农民自己种植作物并加以销售,但是这些政策的推行是要付出代价的,而我也不希望将自己的想法强加给别人。我更希望人们能够理性地看待城市的扩张和控制城市扩张所需要的代价。有人希望更少的增长,但有人却向往更多的增长。有人希望建设更多的高速公路,而有人却持相反意见。有人喜欢城市主义,有人

却喜欢郊区主义。然而，我注意到无论是支持哪一种观点的人，他们通常都不明白这些选择代表了什么，他们需要放弃什么并因此得到什么。虽然我的洞察力有限，但即使是公众、建筑师、规划师或者执政者们都普遍缺乏对这方面的理解。

我不是一个建筑师，也不是一个专业的规划师，更不是一个专业的学者。我只是一个记者，一个有着这份职业所有的优点与缺点的普通记者。我的想法大体上来自于这十多年来对于我们城市所发生变化的观察，无论是对郊区还是市中心，还是关于这些变化的相关文章。我已经试图去理解为什么会发生这些事情。

在那十年的大多数时间中，我是位于诺福克的《弗吉尼亚导报》(*The Virginian-Pilot*)杂志的专职写手。我观察并参与了弗吉尼亚海滩市这个扩张中的城市郊区的成长过程与对诺福克被孤立的市中心进行重建的斗争运动，不管是好是坏，我的写作都是这场斗争的一部分。各方都希望把握住这场斗争来支撑他们的想法。有时候，我的写作会使斗争中产生新的立场和支持者，因为我的文章能够提出新的观点和事实。一个合格的新闻工作者就该做到这一点。我在这两个城市长大和生活，并且我家里的上几代人都生活在诺福克，这使我的报告更加有趣。

同时，我还从一个走过欧洲和国内大部分地方的记者的视角来写作，其中许多的故事我都发表在了纽约的《大都会杂志》(*Metropolis Magazine*)以及其他一些期刊上。正是因为我见得足够多了，所以能明白诺福克的市民绝不是唯一感到困惑的群体。另外，我也发现在不同的区域，人们的观念和知识会有很大的差别。每个大城市都有自身传播观念和知识的平台，这个平台又是多种多样的。这就是为什么虽然每个人对波特兰的理解不尽相同，但又可以在报纸上讨论如何通过增加人口密度来节省耕地。对于弗吉尼亚海滩市，由于发展不够成熟，它将要研究如何通过降低人口密度的发展形态来节省耕地。或用其他的例子来说就是，波特兰将要研究如何通过限制停车区域缓解市中心的压力，然而诺福克要研究如何通过增加停车区域来保护市中心。在这两个案例中，这些论点形成了完全相反的观点，如城市是如何运作的，以及到底是什么因素促进或者损害了市中心和耕地的发展和保护。

在我探寻塑造场所和城市的原因的过程中，我发现政策起到了重要的作用。它们对社会资源的不同分配方式就是政策服务的目标。通过建造更多的铁路，同时减少高速公路的建设能够使人们减少对于汽车的依赖，从而更多地使用地铁或是步行。从审美的角度出发，每个人的喜好都不一样。而从经济层面来看，它会

使购物中心的老板变得更加贫穷，而让城内的商人更加富有。同样的情况也发生在那些同时拥有市内外土地的所有者身上。这些就是政治的选择。

如果我们想更有效地塑造我们的城市，我们必须认识到社会的破碎化源于每一次自私的选择。我们使个人凌驾于集体之上，从而导致集体利益的受损。进而导致了集体财富的不足，而不是个人财富的不足。如果我有足够的财富，我可以在乡下的任何地方买下一座房子，但是我的财富却买不来一次畅通无阻的出行；买不来周末轻松的出城方式；也买不来当我无法开车时的便利的公共交通。即使我能买得起一座很好的房子，我也买不到一个安全法制的城市让我的孩子成长于其中。如果我们想要复兴被大肆赞扬的社区实践，我们就必须明白只有通过分享政治抉择才能获得社区的认可，而这些并不能够通过私人买卖来获得。

城市还是一块任人设计、涂抹的迷人画布。无论是州际公路、铁路线、汽车，还是自行车道，它们都是这块迷人画布上的一种大型的艺术创作，是人类最大的艺术品。这种艺术工作之所以如此艰难是因为它们的实施依赖于政府这一集权系统所采取的决定。在任何社会中达成共同的目标都是困难的，而在我们这里尤其困难。我们不愿意承认作为一个政体达成共同目的就是我们的责任之一。相反，我们都坚持认为需要做的唯一的共同决定就是要认可我们都有自由获得财富的权利。

这些都导致了在20世纪上半叶发生的两场对城市环境塑造影响巨大的运动。第一个是环境运动，它提倡的是停止以毁坏农场和森林为代价去建造房屋，比起其他那些关注建筑环境的运动，它对于塑造城市环境起到了更大的作用。俄勒冈州发展的边界非常醒目，它对塑造城市的影响巨大，对森林与农场起到了很好的保护作用，而发展边界对城市生活良好的、彻底的影响，人们只有朦胧的理解和领会。

第二个就是历史保护运动，从最初的保护个人房屋的想法，逐渐成长为保护和促进整个城市环境的运动。保护一个古老教堂就会渐渐地变为保护那些能塑造环境的因素，这种环境能让城市教堂成功地发挥作用。就像环境运动一样，它对于城市环境已经产生显著的影响，因为它的提倡者是少数一致反对城市过度开发的群体。

最终，我产生了这样的一个想法。我们如何塑造我们的场所很重要吗？建筑师认为场所和建筑会塑造人类的行为，而其他的事物则不会。健全、卫生的社区

可以建立在高楼大厦、独立洋房或是街上带有能停三辆车的大车库的房子中。片面地说，这是有关美的问题。那些花费心思去设计的场所有时就是比那些没有用心设计的要和谐。因此，我们应当勇于尝试，而不该害怕或畏怯。虽然我很担忧，但我们场所的本质和我们自己的本质至少还有一些关联。塑造我们创造的场所的本质将在某种程度上有助于我们自身的提升。

我们今天所面对的负担和喜悦就是我们需要比以前更加认真严肃地对待场所的建设。我们像是体验派的演员，随着年龄的增长，必须开始有意识地去做那些曾经凭直觉和条件反射就去做的事情。这似乎是走向成熟的一个不可避免的结果，也是前提条件之一。