

● 国外城市规划与设计理论译丛

CITY PLANNING & DESIGN THEORY

都市生活的选择

——回归市中心生活

THE OPTION OF URBANISM

Investing in a New American Dream

[美] 克里斯托弗·莱茵贝格尔 著
陈明辉 范源萌 等译

Christopher B. Reinberger

中国建筑工业出版社

国外城市规划与设计理论译丛

都市生活的选择

——回归市中心生活

[美] 克里斯托弗·莱茵贝格尔 著
陈明辉 范源萌 等译

中国建筑工业出版社

著作权合同登记图字：01-2017-6875号

图书在版编目（CIP）数据

都市生活的选择——回归市中心生活 /（美）克里斯托弗·莱茵贝格尔著；陈明辉等译. —北京：中国建筑工业出版社，2017.10

（国外城市规划与设计理论译丛）

ISBN 978-7-112-21186-9

I. ①都… II. ①克… ②陈… III. ①城市—社区—研究—美国 IV. ①D771.283

中国版本图书馆CIP数据核字（2017）第215944号

Copyright © 2009 Christopher B. Leinberger

Published by arrangement with Island Press

Translation copyright © 2017 China Architecture & Building Press

本书由美国Island出版社授权翻译出版

责任编辑：段 宁 姚丹宁

责任校对：李欣慰 焦 乐

国外城市规划与设计理论译丛

都市生活的选择

——回归市中心生活

[美] 克里斯托弗·莱茵贝格尔 著

陈明辉 范源萌 等译

*

中国建筑工业出版社出版、发行（北京海淀三里河路9号）

各地新华书店、建筑书店经销

北京京点图文设计有限公司制版

北京富生印刷厂印刷

*

开本：787×1092 毫米 1/16 印张：8½ 字数：163 千字

2017年10月第一版 2017年10月第一次印刷

定价：40.00 元

ISBN 978-7-112-21186-9

（30801）

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）

目 录

序.....	1
前 言.....	4
第 1 章 未来世界展和 20 世纪美国梦	12
第 2 章 依赖汽车郊区的兴起	23
第 3 章 标准化房地产产品类型.....	32
第 4 章 汽车依赖型城市发展的后果.....	44
第 5 章 市场再次发现了适宜步行城市生活	58
第 6 章 定义适宜步行的城市生活：为什么更多更好	75
第 7 章 意想不到的后果——来自适宜步行的城市生活	91
第 8 章 实现下一个美国梦——整平改造游戏场地，推行适宜步行的都市生活.....	99
注 释.....	116
译后记.....	130

序

当我还是小孩，母亲带我位于费城近郊区的家到费城市中心，去父亲的办公室找他，之后还去了商场购物。那时是20世纪50年代中期，城市中心区仍然是整个大都市区中最具生气活力的地方。妈妈和我，从我们单门独院的家走过三个街区到有轨电车站，下车后再在地铁终点站搭乘地铁，经过这样一个流程，我们就到了城市中心区。这一天的旅行无疑让人印象深刻，即使已经过了半个世纪。

看望父亲后，我们去逛了约翰·沃纳梅克^①开的位于市场街的规模宏大的零售商场，在当时国内的百货商场中，这是建设得最好的，在其4层高的中心庭院中伫立着当地家喻户晓的20英尺高、2500英镑重的青铜鹰雕塑，鹰的两侧是全世界最大的乐器——沃纳梅克管风琴，竖起的管风琴琴管有3层楼高。直到今天这座建筑仍然庄严美丽，现在里面经营的是梅西百货^②商店。

但是，当时记忆最深的是步行去沃纳梅克百货商场的路上。我紧紧地抓住母亲的手，只有两英尺高的我费力地看着母亲。在我之前短短的几年经历中，大概这是我第一次被这么多人完全包围。我想象着我浮起来，浮到几百尺的高度向下俯瞰我和母亲所在的地方。我看到了这里拥挤的人群，在向某个地方涌去。但是在不靠近商场的小巷的人行道路上却看不到什么人。我好奇地想：“为什么这么多人聚集到这里，而不是其他的地方呢？”那时几乎摸不着头脑，但是我愿意用我职业生涯的绝大部分来探索这个问题。这是我们如何组织建成环境和房地产经济的基础。

我们所在的近郊社区建于20世纪20年代，在那个时期，许多观察者认为这是有史以来建设最好的郊区——是今天被我们称为新城市主义的实践先驱。在这片区域青年人需要的一切都在步行或骑自行车的范围内。当地的药店，百货、食品店在3个街区外，而拥有电影院，A&P超市，邮局和中高层的公寓大楼的当地“中心区”在8个街区以外。小学、初中和高

① 约翰·沃纳梅克 (John Wanamaker, 1838年7月11日~1922年12月12日)，第一家百货商店“沃纳梅克氏”的创始人，被认为是百货商店之父。——译者注

② 梅西百货公司 (Macy's) 是美国的著名连锁百货公司，其旗舰店位于纽约市海诺德广场 (Herald Square)，1924年梅西百货公司 (Macy's) 在第7大道开张时曾被宣传为“世界最大商店”。——译者注

中全部在步行范围内，以至于在我上公立学校的 12 年期间，我步行了大概 2200 英里。

时光匆匆，20 世纪 60 年代中期我已经是一个青少年了，还是住在老地方，我母亲带我去另一个地方购物，这次我们去了新开的普鲁士国王商场^①，这是这个地方第一个区域性购物商场，位于宾夕法尼亚州收费公路和斯古吉尔河高速公路的交叉口。普鲁士国王商场与去市中心区的方向相反，而且只能开车前往。当我们到达目的地，我感觉我都已经驾鹤西游进了天堂；我曾经迷恋于所有的商店聚集在一个地方。我们开车走高速前往那里通过高耸的入口匝道进入宾夕法尼亚美国 1 号国道（City Line Avenue），这是这片区域内最主要的立体交叉道。我也曾经迷恋于这些斜坡和高速公路，认为费城某一天会变成像洛杉矶一样的大城市。之前我在电视中好几次看到洛杉矶市中心 4 条高速公路重叠形成的立体交叉道，希望那就是费城的未来。

我所崇尚的用新的、与之前完全不同的方式建设我们大都市区也受到了其他人的崇拜。我的愿望只是国家中势不可挡的欲望和对激进的、史无前例的未来需求中的一部分。市场希望这样，而且市场也能实现。

当我长大成年，我居住过的范围已经扩充到城市、郊区和城市远郊。我们首先在城市定居，在我小孩出生之后搬去典型郊区。当我小孩长大一些，我们搬到了空地很多的城市远郊，虽然那里的小学、乡下商店和邮局都在步行范围内需要穿过道路才能到达。今天，作为空巢家庭，我和妻子居住在紧凑的适宜步行的城市，几乎能够靠步行或者乘坐公共交通完成每件事情。我们家的那辆车使用频率大概是一周一次的。我的家庭几乎经历了大都市中可以居住的所有形式的居住区，每一种我们都很享受。

为了尝试回答我自己在费城市中心的市場街第一次形成的疑问，我最终选择的第一份职业是房地产咨询行业。作为公司的总经理以及罗伯特·查尔斯·莱塞公司（全国最大的独立房地产咨询公司）的合伙人，我关注大都市区域的生长，关于这个课题的方方面面我写了很多文章，发表在了国家级的杂志、学术期刊以及与房地产产业相关的出版物。这个疑问还驱使我通过房地产开发公司的战略计划，协助他们应对大都市发展趋势。我的第二份职业让我实现了成为房地产开发商的愿望，在 20 世纪 90 年代早期，第一次用西方引领的开发模式去复兴俄罗斯圣彼得堡市中心区的一部分。1990 年代末，我们开始启动帮助美国新墨西哥州的阿尔伯克基市中心的重建工作，到了 21 世纪初，在堪萨斯城和费城开发新城市主义项目。

① 普鲁士国王购物中心于 1963 年对外开放，拥有比美国其他任何商场更多的零售店铺，共约 400 多个，并唯我独尊，有些商店是在本地区其他地方找不到的。——译者注

业余时间兼职的研究生教学工作,加上我在前两份工作期间写的作品促使我从事第三份职业。我帮助密歇根大学筹办了研究生房地产课程,还成为华盛顿特区布鲁金斯研究所的访问学者。

为什么人们愿意去一些地方落脚而不是另外一些,关于这个问题的答案至关重要,它影响了我们生活的各个方面。但是就像我们即将看到的,虽然这个答案还没有得到应有的重视,但是它明显地影响了 21 世纪我们面临的社会、经济、环境、政治、财政和国际关系方面的很多关键性问题。现在比之前任何时候理解我们的社会是如何继续回答这个问题都重要,我们需要考虑可选的选项,并且非常谨慎地做出精明的决定。

前言

当我开设研究生房地产课程讲座时，我留给学生的第一个作业是让他们观看拍摄于1985年的电影《回到未来》。这部电影反映了美国经过60年建设后发生的根本性变化。这部电影由迈克尔·J·福克斯领衔主演，他扮演的是一个1985年成长在山谷镇（Hill Valley）郊区的少年。虽然迈克尔能够骑着滑板紧紧抓住保险杆搭一程顺风车，但那时汽车几乎是当地居民唯一的出行方式。1985年代的山谷镇中心是无家可归的人睡觉、色情电影被公映的地方，没什么其他事情了。

在电影中迈克尔·J·福克斯穿越回了与当时迥然不同的1955年的山谷镇（图0.1）。镇中心区是生活的中心，青少年在酒吧里闲逛，许多电影院上映着家庭剧，商店、就业、住房都在步行的范围内，中产阶级和工人阶层的居民都在人行道上行走。如果那时这虚构的城市中心区确实存在，那么1955年的山谷镇真真切切地反映了第二次世界大战前的城市。在



图0.1 在《回到未来》中，1955年的山谷镇的中心区是整个城镇的中心，当地居民步行，骑自行车或开车到那里。一旦到了中心区，各行各业的人们基本上在商店和办公室之间都是步行穿梭，就像迈克尔·J·福克斯在电视上横穿广场一样。（来源：得到全球影院制片公司的支持）

20 世纪 30 年代大萧条时期，除了联邦政府资助的救济项目，这片土地上几乎没有开展建设，或者说第二次世界大战时期，除了军队资助的开发项目，城市没有开展什么建设。因此，1955 年的山谷镇中心区反映了 20 世纪早期这个国家小城镇典型的生活面貌。

但是一项在联邦、州和当地层面实施的非官方政策，带来了一场大规模的社会实验，使整个国家在 20 世纪晚期发生了翻天覆地的变化。这个国家的市民愿意并且渴望参与到这场社会实验中。1985 年的山谷镇就是这项政策的产物（图 0.2）——在美国和世界上其他都方都未曾出现过的人类聚落形式。

两个时期的山谷镇只是展现了建设我们的大都市区建成环境两种具有差异的选择，包括住宅、道路、自来水和污水管道、警察局和消防站、办公楼、商店、工厂、公园和其他所有构成大多数美国人居住、工作和休闲娱乐在内的建成环境。

曾经基于建成环境的很多争论和讨论都是关于城市和郊区。实际上主要原因是美国普查数据最主要的分类已经被分裂成城市和郊区之间的人口变动趋势。这本书将为您展现的建成环境分类方法更加中肯。

可以把 1955 年山谷镇中心区的选择看作适宜步行的都市生活，意味着你能在距家步行或乘坐公交的范围内满足你的日常需求，比如上学、购物、逛公园、交友，甚至是工作。适宜步行的都市生活是以本地区最具特征的交通方式——步行来进行描述的。步行距离通常是指以



图0.2 1985年的山谷镇镇中心上映着色情电影，几乎没有写字楼或商店营业，无家可归的人在镇中心睡觉。广场已经变成了沥青停车场。原来的镇中心变成了郊外的购物商场。（来源：得到全球影院制片公司的支持）

1500~3000 英尺（大约 0.25~0.5 英里）为半径的范围内，这意味着这个区域内建筑密度相当高，使上述所有日常出行目的地能够紧邻，因此这也就是所说的都市生活。超出这种距离，一般就需要考虑其他的交通方式出行，纵观历史，包括马、轨道交通、自行车、公共汽车以及最近出现的私人“骑驾”赛格威^①。在第二次世界大战之前，对于居住在美国大都市区的居民来说适宜步行的都市生活是首选。这正是自人类开始建设城市以来，建设城市的方式，这一直持续到 60 年前。

依赖汽车都市生活的崛起

过去的 60 年中我们建设城市的方式，也就是 1985 年山谷镇的选择，可以被描述为创造依赖汽车的郊区生活，由于建筑密度非常低，几乎每趟出行我们都需要开车前往，这就是我们所谓的郊区。就像适宜步行的都市生活，依赖汽车的郊区生活也是以本地区最具特征的交通方式——小汽车出行来进行描述的。在 20 世纪早期阶段，也就是由 20 世纪 30 年代的大萧条和第二次世界大战引发的城市建设减缓前，只有屈指可数的依赖汽车的郊区生活案例，但这可谓是之后半个世纪的热身，之后依赖汽车的郊区生活成为美国经济的基础，成为非官方的国家政策和“美国梦”。

然而依赖汽车的郊区生活主要出现在大都市区域的郊区，在目前既有的城市中有很多存在依赖汽车郊区生活的例子：比如高收入的谢尔曼奥克斯和低收入瓦茨，两个地方都在洛杉矶依赖汽车出行的郊区区域。同样，郊区也有很多地方是适宜步行生活的，或许未来大多数适宜步行的城市区域将会建在郊区。这就是为什么最近人口学调查把美国大都市区域分成城市和郊区已经不能完全反映真实情况了。

依赖汽车的郊区建设密度非常低，意味着这里汽车和卡车是唯一实用的交通工具。这种发展模式已经被鄙夷地称为“蔓延”，但是这明显是一种市场可接受的组织社会生活的方式。实际上，在今天看起来这像美国梦中不可动摇的一部分。这是大部分美国人习以为常的居住形式，因为这基本上是我们给上两代人的唯一选择。假如我们在过去的半个世纪想在亚特兰大或凤凰城买一座中产阶层或中上阶层的住宅，那么一座独栋住房加一个小院大概是唯一的选择。当我们去杂货店购物的时候，大多数人可以选择去 20 世纪 80 年代或者 20 世纪 90 年代的商业街，随便你，美国商店会提供丰富的物品。但是在近些年，对大多数人来说，生活、工作和休闲娱乐的环境只能选其一。

^① 国内也叫体感车、思维车、平衡车等。是一种电力驱动、具有自我平衡能力的个人用运输载具，是都市交通工具的一种。由美国发明家狄恩·卡门与他的 DEKA 研发公司团队发明设计。——译者注

摇摆不定

建成环境好像开始摇摆不定(图0.3),建成环境首先迷恋适宜步行的城市已经几千年了,直到第二次世界大战之后才对它失去了兴趣,并且一直摆向新的可选项——依赖汽车出行的郊区生活。现在这看起来和预期一样,像是在这个方向上摆动得过劲了,但这刚好是来回摇摆的一个开始,第一次为城市开发提供了两种选项:适宜步行的城市和依赖汽车的郊区。

这很大程度上归因于20世纪90年代早期至中期市场对适宜步行都市生活需求的兴起。在城市娱乐活动的驱使下,接着是住房供给(包括出租房和出售房)以及当地零售服务的兴起,从20世纪90年代早期开始大多数规模较大的城市中心区都经历了令人惊讶的复兴。在几个城市的中心区,新的基于办公室的就业机会正在增加,扭转了60年来在区域中市场占有率下降的趋势。同时期出现的以城市设计和规划运动而著称的新城市主义,为规划和开发行业带来了一场风暴,它通常关注位于郊区的适宜步行区域的发展,一开始在一些主要规划师和建筑师推动下这项运动如宗教般狂热,之后这些人成为美国很多州,现在还包括国外一些地方修改区划条例和变革郊区开发方式的主要力量。除此之外,还将废弃的带状商业区和区域性商场改造成了由适宜步行的城市街道网络紧密连接在一起的高密度住宅、零售商店和工作区域。这些新开发和再利用的很多地方包括了在15~20年前,许多中产阶层的居民甚至都没有勇气到访的城市中心区和毗邻城市中心区的区域,这些地方见证了租金水平和每平

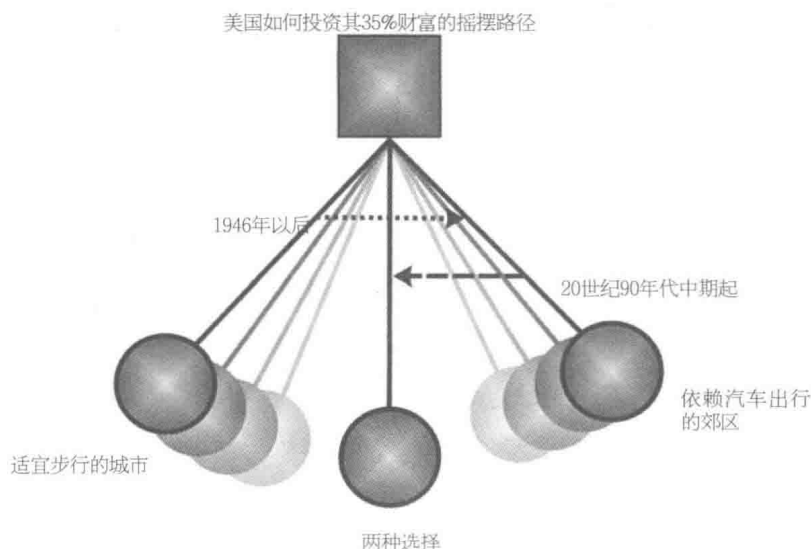


图0.3 在建造建成环境的两种选择之间的摆动,从大萧条时期之前的适宜步行的都市生活摇摆到20世纪下半世纪依赖汽车的郊区生活。摇摆运动只是摇摆会有两种选择点的一个开始。

方英尺的售价变成了其所在大都市区中最高的。最近消费者调查显示在所调查的大都市区有 30%~40% 的家庭的居民想要居住在适宜步行的区域，但是大部分区域供应的住宅中只有 5%~20% 被认为是处于适宜步行的区域。

在这本书中，我坚信这种喜好的改变意义深远，因为在适宜步行的区域，开发强度越大，社区越宜居。通过在适宜步行的城市社区中加入新的开发项目使这些地区复苏了，更多的开发项目支持了更多的商店，更多的公共交通，更多的街道生活，增加了房地产价值和税收。依赖汽车出行的郊区就不是这种情况。新建的依赖汽车出行的郊区社区，零售商业区和商务花园（office park）^① 导致了更多交通流量、更多的污染物和更少的开敞空间，结果经常与促进新增长的预期背道而驰。美国遇到了如何改善和提供可持续的高品质生活质量的难题，而适宜步行的都市生活就是问题答案中关键的一部分。

我们未来将是这样。2006 年美国人口数量超过了 3 亿，预测结果显示在之后的 36~42 年将增加 1 亿人（美国人口调查署预测为 2043 年；联合国预测为 2049 年）。¹ 美国新增加 1 亿人口所用的时间除了中国和印度，将比地球上任何一个国家都要短，按绝对值算几乎和巴基斯坦速度差不多。

现在大多数美国人都住在哪里？下 1 亿的新增人口又将住在哪里？答案是美国大都市区。目前，根据美国人口调查署公布数据显示 83% 的美国人居住在美国 361 个大都市区中。² 还有 6% 的人居住大都市区外围³，并且这些人依靠毗邻大都市区的区位谋生⁴，居住在大都市区及大都市区外围地方居民人口的比例预计还会增加，并且这一趋势会持续 200 年。

很多原因能够说明改变建成环境是很紧要的，但是对于大部分人来说没有比能够促进经济增长更重要的了。经济增长是大部分人拥有个人成就感、创造社会和个人财富、缓解全球紧张局势和保护环境的基本需求之一，但并不广为人知的是建成环境——住宅、办公楼、制造厂、高速公路、运输线路、公园、政府大楼、电厂和其他所有的基础设施——在支撑着它们，在我们的经济中扮演着重要的角色。假如你凑巧要买下美利坚合众国，那么你要开一张超过 200 万亿的支票。这包括了一张大概 70 万亿的支票用来购买建成环境，换句话说这些资产占到了美国经济的 35%。⁵ 建成环境是经济中最大的资产，超过了所有类型交易所中交易的所有贸易公司之和，超过了所有私人公司之和，超过了所有公众和私人艺术收藏品价值之和，或者其他资产类别（图 0.4）。福布斯刊登的美国财富排行前 400 富豪中，越来越多的富豪将

① Office Park 是指低密度、花园式办公的泛称，在国内一般称为商务花园、商务别墅等。和传统的写字楼相比，Office Park 突出的特征是地理位置位于郊区，建筑密度和容积率较低，产品形态为独栋为主。——译者注

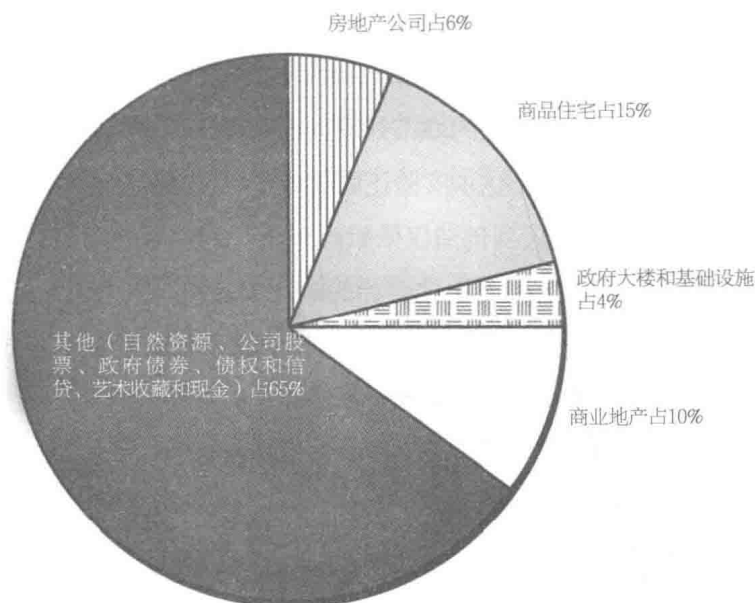


图0.4 建成环境（公司、商品住宅，政府大楼和基础设施、商业地产）占到了美国经济资产的35%，是规模最大的资产类别。（来源：Roulac Global Places地产公司）

他们的资产投资于房地产，而不是其他产业。美国普通家庭中最大的金融资产是房地产。

今天，我们可能正在走向基于知识的虚拟经济，但是我们仍然还在某个地方停驻和沉睡。大都市区提供了各种可选的生活方式，包括占主导的依赖汽车的郊区模式和适宜步行的城市模式，现在吸引和留下受过教育的劳动者比之前任何时期都重要。假如没有适宜步行的都市生活方式可选，很多企业和家庭就会在其他地方落户。根据2006年对费城和底特律中心城区的消费调查，受过教育的消费者更偏向于居住在城市中适宜步行的区域。⁶2006年25岁以上的美国人中有超过25%拥有大学文凭。在底特律和费城复兴的城市中心区新来的居民中有超过80%的人接受过大学教育。

这本书试图探明我们是如何发展到这种地步的——20世纪后半叶，依赖汽车的郊区生活是唯一的发展模式。这个在历史上出现的新的、激进的、看似先进的生活方式造成了过激的反应，促使发展的摆锤径直摆向相反方向的顶点，并持续了几十年。这确实满足了很多人的需要，但在美国大都市区只能提供这一种选择却是好事过度了。

我仔细研究了这项在运输、法律、住房和财政方面的社会实验所引起的住宅、商店和办公楼成倍增长的根源。这项大胆的、大规模的社会实验并不是什么邪恶的阴谋；而是得到了美国民众的拥护和欢迎。实际上，依赖汽车的郊区生活和经济驱动力基础（汽车制造业、石油产业和以高速公路为基础的基础设施建设）是密切相关的。依赖汽车的郊区生活帮助美国

创造了更多的经济财富，成为 20 世纪中期至末期的“美国梦”不可或缺的一部分。

正如我们即将看到的，这项实验已经进行了太长时间以至于很多房地产业和金融业知道如何筹措资金并只进行依赖汽车出行的城市开发。我们现在拥有的融资体系和建造技术使如今如此多的社区看起来非常相似。这项实验还固化成了我们今天仍然在为之掏腰包的补贴制度。我们把国家财富的 35% 投入到创造仅依赖汽车出行的郊区生活已经出现了很多未预料到的，可以说是负面的后果，包括对土地资源的消耗成几何级数增长，社区生活的衰退，另外肥胖症和哮喘病患率的增多与生活在郊区之间的联系已被证实。这些后果是全球性的。国家对中东地区的外交政策特别地受到了对石油需求的推动——石油是我们汽车的动力之源。依赖汽车的郊区开发和温室气体排放之间的关系是最直观的了。

适宜步行的都市生活之再现

然而，我们要谈论的主题是关于未来的市场需求——适宜步行的都市生活的复兴并且保证我的社区生活能得以保存。由于人口统计数据的变化，消费偏好的变化，以及我们对依赖单一模式开发所产生的意想不到负面后果的认识越来越深刻，在摆锤从一个极端疯狂地摆向另一个极端后，现在看来是要回归中间点了。当代一些大都市观察家把美国和全球出现的土地扩张模式描述成有史以来始终以扩张的方式持续开发。社会必须要认识一种更加复杂的、不同的开发模式。

很多美国人开始了解到另一种生活方式，这种生活方式不用每天在堵车上花费大量时间，明白了用家庭购车和维护的费用去购买房产是生财之道。步行去商店或工作可以无意中进行了锻炼，路上还可以看到左邻右舍们，这对于某些人来说可能是一种更好的生活方式。另外，适宜步行的城市地区非常有利于环境的可持续，因为每个家庭需要的汽车数量以及行车里程将大幅度减少。更高的建筑密度与更加友好的环境有着内在的联系，高建筑密度区与独栋住宅区相比用在取暖和制冷的燃料更少。除此之外，由于更多的家庭收入会投资于升值资产（比如住宅）而不是贬值资产（比如私家车），还会产生经济效益。

尽管显然有潜在需求，我们在建设新的适宜步行的城市区域过程中还是需要克服大量阻碍。使适宜步行作为可选项，基本与分区法则是背道而驰的；由于其相对复杂，很难得到资金上的支持并建立上规模的发展产业。同样，依赖汽车出行的郊区开发通过敏锐的基础设施包销持续获得充足的补贴，在建设密度低的地方每栋住宅或商业大楼基础设施上的花费要比密度高的地方高。但是大多数情况下，无论人们所在社区的密度如何，其在基础设施上的支

出基本上是一样的。这就意味着紧凑的城市开发在补贴低密度的依赖汽车出行的都市生活。

然而，如果市场想要一些东西，它总是会得到。日益庞大的开发者、投资者和城市规划师不顾法律、财政和管理方面的阻碍以及补贴竞争，正在尝试适宜步行的城市开发。在本书倒数第三部分的关注焦点就是如何使适宜步行在更多的社区变成可能，特别是通过改变财政、投资和管理政策。

这本书解释了下一个美国梦出现的原因以及如何出现。下一个美国梦不是基于对 1955 年山谷镇的怀旧——这种记忆我们匆匆忙忙地去进行依赖汽车的郊区开发而遗失；也不是基于认识到 1985 年山谷镇（依赖汽车出行的郊区生活）在社会、环境、财政和经济方面出现难以计数的需要处理和解决的意外后果。下一个美国梦是与新出现的经济形式一起出现，基于市场想要建成环境能够为人类提供选择的认识的基础上产生的，并且在环境、财政和经济方面更加可持续。这本书还指出了下一个美国梦可能会产生的一些意料之外的后果——如果我们不留给我们的子孙一些问题让他们去解决是不公平的。

第1章 未来世界展和20世纪美国梦

想象一下自己在1939年的美国城市中过着中产阶级的生活，比如在费城、芝加哥或西雅图。那时的经济大萧条看起来已经有些缓和，失业率降到了仅有的17%，而在20世纪30年代早期的失业率是令人惊愕的23%¹（为了方便比较，2006年失业率为4.5%）。²你大概居住在联排住宅、公寓或小型的独栋别墅中，因为家里只有一部车，去大多数地方都需要步行+有轨电车，或者步行+地铁。邻里之间有名副其实的亲密感：你经常会无意间听到隔壁人家在做什么，隐私是一种奢望。但是这种社区感基本上被大家认可。步行大约五个街区外去当地开的A&P市场、瑞克苏尔药店和伍尔沃斯的廉价商品店就可以满足日常购物需求（图1.1），除此之外，那里还有当地形形色色的商人贩卖糖果、礼物、工作服、校服、快餐（如汉堡）。你会认识大部分的商贩，他们也认识你，即使是全国连锁商店也会如此。对于重要的消费项目，比如正装和珠宝店，或者去银行、法律援助机构、看剧场演出或去雅致的餐厅用餐，可以花费五分钱乘坐电车或地铁前往市中心。挣钱养家的人日常通勤也是搭乘电车或地铁。

假如你是工人阶级家庭，你的生活也不会有什么根本不同。商贩都在你的步行距离内，他们都认识你，也有去往市中心的公交，虽然你能承受市中心所带给你的各种合适或不合适

的快乐，你仍然没啥理由去那里。你住的房子离能够挣钱养家的工作地的距离很可能在步行或乘电车可达的范围内。工人阶级的住宅环绕着工业区是典型模式，因为工人阶级家庭基本都没有私家车。虽然这样够方便，但靠近重工业区意味着你所在的社区是有噪音、被污染并且难闻的。住宅比中产阶级狭小很多，个人隐私更是不要奢望了。

总体来说，中产阶级和工人阶级家庭可能都会感觉自己每天的生活受到了限制——人与人之间离得有点太近了，让人



图1.1 在1930年大萧条之前，当地的零售商，如ASP杂货店，其他的全国连锁店，和当地品牌商店一般都坐落在距住宅最密集区的几个街区步行距离的范围内。（来源：费城市档案）

感觉不舒服。尽管1939年欧洲的战事阴云越积越厚，但大萧条经济风暴看起来最终会过去，你有理由对国家经济形势和自己的生活质量有更好的预期。



图1.2 市中心到处灯火通明，人行道上挤满了行人。（来源：费城天普大学图书馆，城市档案）

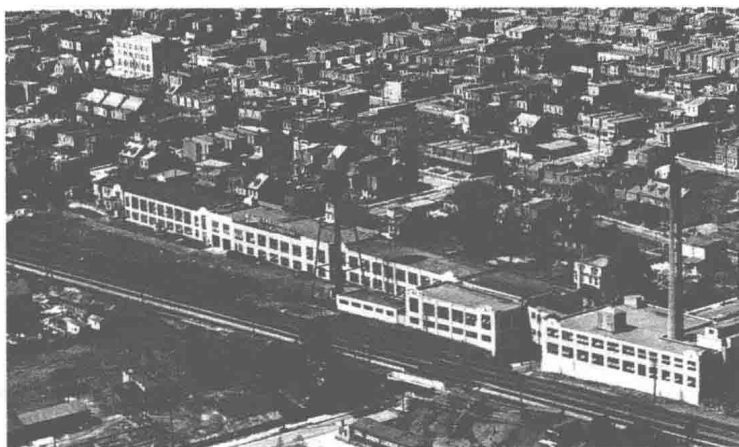


图1.3 好消息/坏消息故事：很多工人阶级雇员上班地点离家只有几个街区距离。（来源：费城免费图书馆，印刷品和图片收藏区）

明天的世界

如果你足够幸运去了1939年或1940年夏天纽约举办的城市世界博览会，你会看到一种完全不同的居住方式。根据官方指南手册，世博会“将形象地展示更加美好的‘明日新世界’之梦”，这也是世博会的主题。大萧条带来了破败，不仅如此，美国人还生活在战争酝酿带来的焦虑中，他们准备好迎接新的生活、工作和娱乐方式；本质上讲，就是准备好迎接崭新的美国梦。这场世博会吸引了4.5亿人参观，打破了往年的记录。^{3, 4}

展览会的亮点要数“高速公路与地平线”，称为“未来世界展”更贴切。你需要排队一个小时，甚至可能两个小时。官方实时播报员用低沉的嗓音广播“未来世界展像一盏阿拉丁神灯带你穿越时间和空间……很多奇观在不远的将来都可能被开发出来……奇妙的1960年”⁵，这个声音盖过了在600把可移动椅子中熙熙攘攘的人声。最后，你被吸引来到可以乘骑的室内观看玩具火车大小的美国乡村和城市模型。对于21世纪的人类来说，观看在只有足球场大小的场地上跑着的微型汽车模型实在不能激发他们的兴奋点。但是对于我们生活在20世纪30年代的父母，祖父母和曾祖父母来说，这是如此的惊奇。

未来世界展是世博会最受瞩目的，吸引了超过2.7亿人次。⁶可能有10%的美国人参观了未来世界展所展示的“明日新世界”（数据已排除了多次观看的可能和外国参观者）。⁷布兰登·尼