



《城市：重新发现市中心》是威廉·怀特 2016 年直接的和持续地观察城市公共空间的结晶。怀特使用录像机，记录下城市中心地区的广场、街道、小公园和市场里人的行为，然后再做具体分析，从整体上评估城市中心的健康。本书可谓美国城市思想核心的一部分，其重要性堪比《美国大城市的生与死》《模式语言》和《城市史》，至今仍然是许多国家城市规划协会推荐给它们会员们必读的经典著作之一。

市区如何被废黜

《城市：重新发现市中心》

(美)威廉·H.怀特 著

叶齐茂 倪晓晖 译

上海译文出版社

【作者简介】

稻威廉·H.怀特

(William H. Whyte, 1917—1999)

《财富》杂志编辑，美国关于城市、人与开放空间领域最有影响力的评论家。通过他的著作，特别是《有组织的人》《最后的景观》和《小城市空间的社会生活》，威廉·怀特教育了一代城市规划者和设计师，应该把城市看作是人的居住地，而不是简单地作为经济机器、交通节点或巨大的建筑展示平台。

郊区与市区的界限越来越模糊

郊区与市区的界限越来越模糊了。市中心走向何方？可能有两种相反的倾向。一方面，正在整理市中心的城市强化道路的作用，从总体上重新强调市中心的主导地位。但是，越来越多的城市正在走向反方向。它们扩展市中心，让市中心更加依赖小汽车，道路不再适合行人行走，零售业不再沿街布置了。它们实际上尽其所能地消除市中心过去形成的优势。

作为区分一个城市属于哪个阵营的一种方式，我准备了一个包括 8 个问题在内的检测表。在这 8 个问题上，没有任何一个城市都答“是”，当然，的确有很多城市的得分还是很高。相反，有些城市的得分很低。似乎有一个趋势，各城市很确定地走这个方向或走另一个方向。

1. 在城市更新中，市中心大部分被成功地夷为平地？
2. 至少半个市中心成了停车场？
3. 市政府和县政府办公室是否已经搬到办公园区去了？
4. 道路是否已经重新被规划成了超大街段开发场地？
5. 这样的开发是否包括了封闭的购物中心？
6. 这些超大街段开发场地是否用天桥连接起来？
7. 这些超大街段开发场地是否用地下通道连接起来？
8. 是否正在计划使用自动人行道系统？

分数越高的城市，越有可能是那种丧失了自己特有价值的城市，丧失了城市感的城市，丧失了值得骄傲的地方的城市，受伤害最大的就是这些城市，它们是跳跃式开发和建筑杂耍的牺牲品。不知自己从何而来和走向何方的城市。正是那些几乎没有保障的城市正在寻找称之为冒险的新方式，搜索所有种类的建筑杂耍。

中小规模的城市似乎更易于受到伤害。就一件事而言，它们的市中心常常比非常大的城市受到公路更大的制约。非常大的城市在依然缺少对其内部实施改造的情况下，可以对公路采取反制措施。可是，许多比较小的城市从来就拧不过公路，因为顺从公路而摧毁了它们自己大部分的中心区。小城市的首蓓叶形公路交叉口可以消耗掉很大比例的中心区，而大城市则不然。首蓓叶形公路交叉口可以对市中心的布局结构造成严重破坏。

中午时分的街角行人

我在第一次参观一座城市时，喜欢在中午时分到 100% 的街角观察行人状态。如果每个人行道上人流低于每小时 1000 人的话，这个城市将无计可施。它丧失了它的引擎。

许多城市的问题源于它们的布局。那些城市布局分散。一件事本来在一个小区里是可以运转的，但是，一旦把它分散到一个很大的区域里，就运转不起来了。步行街就是一例。有些步行街运转良好，例如，科罗拉多州博尔德市的步行街，佛罗里达州坦帕的步行街。但是，很多步行街运转得不好。失败的原因有很多，不过，基本原因只有一个，那就是空间很大却没有活动。有些城市马路很宽，尤其是在西部城市，有些街竟有 100 英尺宽。除了汽车使用的部分，那里看上去空空荡荡，行人寥寥无几。那里有一个真空，石头花园和雕塑没有填满它。

还有一些步行街太长了。当一些城市建设一条步行街时，它们可能竭尽全力，让这条街的长度达到 6 个—8 个或 10 个街段。这样的步行街太长了。没有几个城市可以承受这种规模的步行街。如果一条步行街的长度不足几个地块，可是它真的运转不好，我倒想看看这样的步行街。限制在 3 个街段的长度上可能不错，实际上，许多城市在资金短缺时才发现它们兴建的步行街太长了。

另一种扩散是，离开原有的中心，再建设一个新的中心。在市区边缘聚集一些土地常常不困难而且比较便宜，有时，那里有非常巨大的开放场地可以开发。如果在那里建设一个卫星市区，支持者会说，他们会开发两个市区之间的那片空间，让两个市区联合起来。

但是，两个市区可能没有联合起来。堪萨斯城就是一个例子。它的皇冠中心距市中心 12 个街段。这个中心覆盖了 85 英亩，大小几乎等于市中心本身。但并不完全就是市中心。市中心也没有向皇冠中心偏移。这个中间空间没有开发多少，许多堪萨斯城的居民认为，如果这两个中心真的合在一起，堪萨斯城会更好一些。

有足够的停车场吗

那些不赞成中心选址的理由的基础是小汽车。那里会有足够的停车场吗？在西雅图会展中心选址上就有过这个大问题。西雅图会展中心的一个选址是市区之外的博览会场地，西雅图会展中心的另一个选址在市区边缘上。西雅图会展中心的最后一个可能选址是市中心的一处公路遗址。那个地方紧邻西雅图公路公园，西雅图会展中心本身就成为了市区的一处吸引

引人的地方，包括阳台、屋顶花园、商店和露天咖啡馆。在一次关键公众会议上，选址委员会听取了 17 位会展中心专家的论证。所有人无一例外地反对市区选址。他们说，偏远场地会给公交汽车提供很多空间，把人们从市区的酒店里拉到那里去。不过，那里就谈不上屋顶花园和商店了，所需要的就是一个封闭起来的盒子。选址委员会深深地吸了一口气，最终选择使用那个公路遗址建设西雅图会展中心，并建设了许多屋顶花园和商店。

我们现在一直都在讨论的隐患涉及城区的扩散。然而，更糟糕的隐患在另一个方向上，那就是把市区封闭起来。一些城市可能开始考虑，我们无法战胜它们，所以，我们可以加入它们。为了避免衰退，它们欢迎在市区建设郊区的购物中心。它们放弃商店而得到购物中心。

购物中心会是独立的，所以，它会很大程度地影响周边地区。顺从的城市可能首先抹掉一条路，这样，购物中心就可以延伸，占据更大的空间。类似购物中心的郊区模式，这种市区购物中心也会以汽车为导向，会在规划上要求更大数量的停车位。更大范围地拆除市区老建筑，给建设更多停车位腾位置，通常是建设市区购物中心所要付出的代价。

我们已经提到过建设市区购物中心所要付出的另外一个代价可能是第 2 层步行系统。建设一座天桥的出发点没有什么不好，例如，在车库和写字楼之间架一座天桥。但是，随着这类设施的发展，最终把商店和服务设施连接成为一个完整的系统。于是，出现了两座城市：街上面一层的使用者是白人中产阶级，街面系统的使用者则是黑人和低收入的人。

接下来的后果可能是高大空白的墙壁的比例增加。因为第 2 层步行系统吸引了更多的人，所以，当街面层吸引不了几个人的时候，人们认为第 2 层步行系统不错。格雷欣法则发生作用了。作为废黜的结果，窗户被封闭了起来，坏的替代了好的。空白的墙壁繁衍了空白的墙壁。

最糟糕的中断是停车场。尽管停车场不一定是丑陋的，但是，停车场一般都很难看。用以停车的建筑物的几何造型可以因其异样而让人忍俊不禁。可以用店铺来填补那些建筑物留给街面层的空白的墙壁。停车场可以种上一些树和灌木。停车场的有害之处在于那里没有人，没有活动，没有功能。日间的车库并不是价值最高和最好的使用方式，不过，人们真把停车场当成了价值最高和最好的使用方式。

在一些美国城市，市中心的很大一部分空间都被清理出来变成了停车场，以至那里的停车场比以前更多了。的确太多了。有些城市，如堪萨斯的托皮卡，已经达到了峰值水平。如果那些城市再清除一部分剩余的空间用来停车，我们就没有什么理由去那些城市和停车场了。

减少对新增停车车位的规划要求是放开的第一步。社区没有像以前那样要求停车位，但是，它们依然很大程度上放纵停车的人，比较小的城市尤为如此。新写字楼每 1000 平方英尺办公空间要求提供 3 个—5 个停车位，而且，车库一定在写字楼内或相邻的地方。结果，车库至办公室的距离非常短，整体步行活动水平很低。

如果不新增停车位会发生什么呢？在纽约，南街海湾安排了 30 万平方英尺的零售空

间，挤满了顾客却没有新增停车位。一些顾客坐地铁来，一些人乘公交车来。大部分办公室的雇员们是走来的。

至此，唯一有希望的行动就是不新增停车位。不久以后，我们可能真的开始削减停车场。这样做可能产生经济意义。热情支持小汽车的开发商和市政当局夺得了市区一些最佳区位的街段。印第安纳波利斯就是一例。这个城市不错，纪念碑圆形广场里有一个很好的核心区域。但是，它周围的很多地方都变成了停车场，所以，很难想象未来发展会不去清除停车场。清除圣路易斯的普鲁伊特—艾戈住宅大楼就是一个具有象征意义的事件。所以可能首先清除的是市区停车场。在那些水泥地面下藏着很多有价值的土地。

清除市区停车场的行动已经来临。对于那些由停车位和停车场主导的城市而言，一个关键的市政问题是缺少停车空间，令人遗憾。还是拿达拉斯来讲，达拉斯的停车空间与办公空间的比在全美是最高的。但是，研究继续提出增加停车场，而且，停车费用要保持中等水平。

一位参加有关停车问题调查的访问者很惊讶，达拉斯有如此之多的停车场，停车费用如此低廉。在两家报纸的帮助下，我给市民们拟定了一组问题。第一个问题，市区有足够的停车场吗？回答是，没有，不够，而且太贵了。第二个问题，停车的位置与上班的位置有多远？回答是，平均距离为 2.5 个街段。

2.5 个街段。达拉斯的街段不长。其他城市的经验类似。供应限制了需求，所以，停车本身已经成了一个目的，停车问题对人们的影响更多的是心理上的，而不是实际上的。假定，仅仅是假定，如果美国人真把他们的步行半径扩大哪怕几百英尺，结果可能是市区的解放。停车场可以向外推，这样就可以给市区减少压力；不是把车库隔绝起来，而是把那些空间释放给其他积极的活动使用。代价呢？停车的人必须比现在多走 5 分钟，如果真是那样，对他们不无益处。

路边停车更浪费空间

路边停车比以往更浪费空间了。与马路牙子平行停车正在成为一种丧失掉的技巧。许多 30 岁以下的人习惯郊区购物中心的头进泊车方式，他们不能使用其他方式泊车。因此，一些城市不得不把平行停车改成头进泊车。

道路用地是很有潜力的基本空间资源。一个超出想象数量的道路空间没有用来行车，有着不少多余的道路用地。正如许多项目显示的那样，这类空间常常有很好的区位，它们可以用来营造公园和坐一坐的地方。减少一个车道，把它改造成人行道，不仅让街更适合于行人，也让交通的功能更加有效率。

总之，浪费之中有机会。不愿意多走几个街段，过分供应给不良使用的车辆空间，供应不足的、使用或好或坏的步行空间，为存储汽车而侵占市中心空间，这一连串的不良方式不能不让人兴奋。只要我们智慧地去观察，城区其实有大量的空间等待开发。就拿列克星敦大道来讲，在那些最拥挤的地方，其实还有许多空间可以利用。

(标题为编者所加，有删节)