

景观与效率之争：纽约市公园道的演变与异化

金昱昊

(山东师范大学 历史文化学院, 山东 济南 250358)

摘要：纽约市公园道的发展史是城市现代化过程中景观美学与交通效率两者博弈十分清晰、有层次的示范：始于19世纪50年代中央公园的下沉式道路，继而以19世纪末布鲁克林公园道的正式应用为契机，把该理念升格为向城市延伸的线性公园，由此引导郊区化有序展开。进入20世纪汽车时代，以布朗克斯河公园道为转折点，公园道从景观首先异化为服务于汽车通勤的专用通道。罗伯特摩西主导的大规模建设时期，公园道的空间规模达到顶峰，但此时其已舍弃高速通行之外的诸种价值，更甚者因实行社会隔离而直接背离了奥姆斯特德最初的设计初衷，故而在二战后效率至上的工程伦理冲击下被正式并入高速公路体系。因此，对公园道从兴到衰的演变逻辑的梳理，实质上也是对公园道功能演变背后社会价值观变迁的极好考察，也因而给当代城市构建宜居景观、人性化交通系统以明确的历史启示。

关键词：公园道；纽约市；景观设计；交通效率

DOI: doi.org/10.70693/rwsk.v2i7.601

一、引言

纽约市公园道 (parkway) 是美国景观设计史中极为重要、又颇具匠心的线性公园，既是美学与交通功能结合的典范，也是现代城市空间演变典型的样本。自19世纪50年代奥姆斯特德在中央公园首次提出其雏形之后，其从最初作为连接自然景观的线性公园，逐步演变为服务高效率现代交通的功能性道路。汽车社会全面到来以后，其设计初衷在效率至上的工程伦理冲击下发生了异化，因此景观美学功能被边缘化，公园道系统也日趋衰落。

国外学术界对公园道研究已经取得了一定成果，宏观层面主要关注公园道的景观设计、开发公园道时的政治博弈以及美国公园道的发展历程；微观层面则主要关注某一具体公园道的建设发展。国内研究则是更多关注某一具体公园的建设发展^[1-4]，对公园道的研究则相对较少。故而国内外研究都存在重设计轻规划、重表象轻思想的明显局限。因此本文以纽约市公园道的发展史为切入点，对不同时期景观美学与交通效率的博弈逻辑加以细致分析，由此厘清城市基础设施现代化进程中效率与景观平衡的复杂轨迹，也据此为当代绿色廊道建设及人性化城市空间设计提供有益的历史参照。

二、纽约市公园道的雏形

广义地说，公园道是指通向、穿过或位于公园内的道路^[5]。弗雷德里克·劳·奥姆斯特德 (Frederick Law Olmsted) 与其合伙人卡尔弗特·沃克斯 (Calvert Vaux) 于1868年向布鲁克林公园委员会提交的报告中，引入“公园道”一词，这是公园道概念的首次正式应用^[6]。“在奥姆斯特德的设计中，公园道不仅承担着交通的功能，它还纳入了更多的自然环境，使道路形成线性的公园，串联起不同的公园使其形成一个整体，从而形成公园系统”^{[7]53}。但是公园道的雏形以及起源却早在19世纪50年代纽约市修建中央公园时便已经初见端倪。19世纪50年代纽约市由于公共公园严重缺乏，在瘴气理论流行的19世纪，公园不仅被看作是维护市民健康的城市之肺，还被看作是具有调节社会矛盾、促进社会公平、提高市民素质多重作用的复合体。并且，此时纽约市经济虽然得到了巨大的发展，但因缺乏大型公园而被视为文化荒漠，纽约精英阶层为了品味不被诟病而纷纷支持纽约市大型公园开发^{[7]25-35}。在纽约市精英阶层的推动下，纽约市决定修建一个大型城市公园。1851年5月纽约市市长安布罗斯·金斯兰向市议会提交了特别咨文，提议纽约市应创建一个公共公园^{[9]78}。在选址竞争中，中央公园方案最终胜过琼斯林地 (Jones's Wood)，其设计与建设随之被提上日程。在1857年举办的中央公园设计方案的国际竞赛中，奥姆

作者简介：金昱昊(2002—)，男，硕士研究生，研究方向为美国史。

斯特德与沃克斯的“绿草地”(Greensward)方案则是获得了竞赛的一等奖,中央公园的设计建造便交给了二人。方案中体现的景观与交通合一更是首创,这一设计成为方案脱颖而出的关键创新点。19世纪50年代,纽约正处于野蛮扩张期。当时曼哈顿东西城区的通勤已经成了刚需,中央公园这块地,横竖都绕不开跨区交通。在“绿草地”方案出现前,市政府的立场更突出实用性,计划直接用几条横向干道,打算生硬地切开公园^{[9]39-41}。如果按这个路子走,公园会被肢解。运货的商业马车会跟散步的市民撞在一起,噪音、粪便和灰尘横穿绿地,景观的完整性根本无从谈起。奥姆斯特德和沃克斯没有把城市交通看作景观的敌人。曼哈顿东西向的通勤是刚需,所以这四条横穿公园的干道必须留着。“绿草地”方案的核心技术不是排斥交通,而是通过空间分层进行剥离。设计者把这四条横向道路整体下沉,打造成地平线以下的深槽。这意味着公园内部的步行路径可以直接从车流上方跨过。为了彻底切断干扰,他们在道路两边修筑了掩映挡墙,并加厚了植被栽植。最终的效果则是车辆在低处穿行,游客在高处散步^{[10]11-12}。“下沉式的道路交通设计,让人们行走在公园里,游步道系统不会被斩断,同时更加安全,视野也更加开阔”^{[11]14}。

因此,奥姆斯特德的中央公园设计理念中最突出的设计非下沉式道路莫属。“绿草地”方案中的道路设计则是奥姆斯特德的首创,明显区别于欧洲公园的地面道路,是美国城市公园功能与美学平衡的首次尝试。“绿草地”方案的横向贯穿道路,不仅是19世纪城市公园设计的技术突破,更奠定了城市基础设施与公共空间融合的典范,它证明交通功能与自然景观并非对立,而是可通过创新设计实现共赢,同时奥姆斯特德的道路设计也同样适应了纽约市城市扩张的趋势。虽然此时奥姆斯特德还没有将中央公园的下沉式景观道路命名为“公园道”,但实际上纽约市中央公园的下沉式景观道路设计可以被视为是公园道的雏形。但是中央公园的景观道路却只是局限于公园内部,并且此时的道路也多为富裕阶层乘坐马车所用,普通民众则因距离公园较远而无法享受,因此中央公园常被诟病具有精英色彩,这与奥姆斯特德的设计理念相悖。后续奥姆斯特德以及沃克斯则是延续了这种景观与交通结合的道路设计方式并将其进行推广,企图能让景观能被所有民众享受。

三、纽约市公园道的正式应用

在19世纪60年代末,奥姆斯特德与沃克斯在为布鲁克林展望公园制定规划时,创造“公园道”一词。之所以创造这个词,则是因为19世纪60年代房地产推广商已开始援引欧洲传统称谓“林荫大道”(boulevard)与“大道”(avenue),以提升争议性开发项目的声望。但是这些房地产推广商所说的大道更多是名不副实,“大道”一词的语义退化令奥姆斯特德尤为不满,他指出斯塔滕岛某条所谓“大道”实际上仅是通向马厩的狭窄小巷并痛斥“林荫大道”一词在纽约被滥用为宽仅五十英尺的劣质土路^[12]。而奥姆斯特德创造的“公园道”一词指代连接城市中心、精英住宅区与大型公园的林荫道路。这类道路不仅承担交通功能,更通过两侧精心种植的树木、草坪形成景观廊道,将公园的自然景观延伸至城市肌理中。延续了建造中央公园时“绿草地”方案的精神,严格区分城市交通车用途与公园休闲用途。在公园道的设计中,他试图创造一种承载尊严与财富联想的空间,拒绝当时纽约街头那种空洞浮华且混杂着马厩与劣质土路的环境。

虽然公园道的设计参考了巴黎的奥斯曼式林荫大道,特别是其多路分隔的形式以提高交通效率,但奥姆斯特德不仅对公园道进行了本土改造,更是将公园道视为引导和塑造未来的郊区发展而预先建设的基础设施。与中央公园的下沉式道路不同的是,布鲁克林公园道的伟大之处在于它不再局限于公园内部而是向城市延伸,并且与欧洲许多建立在平坦或规则地形上的大道不同,奥姆斯特德和沃克斯在布鲁克林充分利用了当地不规则的配置和多样的地形,他们并没有强行推平土地,而是顺应地势设计蜿蜒的道路和景观,这使得公园道成为了美国自然景观主义的典型代表,而非欧洲几何式大道的简单复制。不同于欧洲“林荫大道”注重通往公园的交通功能偏向,而在布鲁克林奥姆斯特德和沃克斯将公园道本土化为线性公园本身,不再将道路视为公园的附属品,公园道被设想为公园的延伸,提供开阔视野和新鲜空气。居民不仅能够通过优美的林荫大道轻松到达公园,解决公园可达性问题,甚至公园道本身也具有公园的特点,其本身就是市民休闲的目的地,而不仅仅是通道。而公园道的道路设计也符合美国当时的交通模式,中间是快速车道,两侧是慢速服务车道,中间通过宽阔的绿化隔离带分开,且最外侧还有人行道和自行车道^{[13]108-109}。这种复杂的三车道、两林荫带形式在欧洲的大道中极为罕见。它是为了适应美国当时混合的交通模式而专门设计的。此时,布鲁克林还未进行大规模的城市扩张,两条最著名的公园道东部公园道(Eastern Parkway)和海洋公园道(Ocean Parkway)在建成时沿线的许多区域仍然是未开发的乡村、农田或沼泽地,海洋公园道通往的区域在当时主要是康尼岛附近的度假地和未开发的沙丘;东部公园道穿越的区域在当时也多为农村地带^{[13]256}。因此,布鲁克林公园道的设计实际上是对美国郊区化发展趋势的前瞻性规划。为应对城市郊区的无序扩张,建造的公园道提供高质量的景观基础设施,吸引中上层阶级向外迁移,从而引导城市向有序、美观的方向扩张,试图用公园道来定义未来社区的品,而不是连接已经形成的郊区。住宅地块通常直接面向公园道的绿化带,居民推窗即见绿景,这种设计创造了一种独特的“公园道社区”(Parkway Neighborhoods),其

中住宅与公共绿色空间紧密交织,打破了传统街道住宅紧贴人行道的密集模式^{[13]246-248}。公园道与住宅的结合,催生了一种新的生活方式,居民既能享受家门口公园道的自然景观,又能便捷地通往城市中心或工作地点。

因此,公园道并非对欧洲道路的简单模仿,而是将欧洲的“林荫大道”转化为一种服务于美国快速城市化、强调公共性与自然景观融合的体现美国特色的创新设计。

四、纽约市公园道的异化与衰落

19世纪公园道主要服务乘坐马车的精英,是满足景观的需求和引导城市郊区化发展方向的景观大道,那么20世纪的公园道就演变成了服务于汽车大众、交通效率逐步压倒景观审美功能的现代道路系统。20世纪20年代随着技术的发展,汽车产量不断增加,例如福特公司1913年将移动流水装配线引入汽车生产,使T型车底盘装配时间由12.5小时缩短至约1.5小时。福特T型车之所以价格大幅降低,本质上是装配效率对成本的极限收割。1908年刚上市时,单车售价高达850美元,这在当时仍属中产阶级的奢侈品。随着流水线对装配时间的极限压缩,到1925年售价已降至300美元以下。这种价格倒逼出的爆发力极其惊人,在1927年停产前,福特工厂累计吐出了超过1500万辆T型车。在其市场统治力最强的巅峰期,全美国每卖出10辆车,就有约4辆产自福特的流水线。1927年美国注册量冲破了2330万辆。对照1.19亿的总人口,这意味着全美平均每5个人就拥有一辆车。汽车的普及,让驾驶从一种贵族式的消遣,彻底降级为平民的日常。原本带有精英门槛的公园道,如今成了普通家庭逃离城市、投身自然的通用入口。然而这种对自然的向往,在当时的普通公路上却处处碰壁。公路景观极度混乱,层层叠叠的商业广告、简陋的加油站和修车铺,甚至还会穿过肮脏的贫民窟。更糟糕的是当时的公路上完全没有分流概念,汽车、马车与行人挤在同一条道上,安全隐患如影随形。这种支离破碎、危机四伏的路况,让所谓的驾驶乐趣在混乱的现实面前,显得极其苍白^[14]。1923年布朗克斯河公园道(Bronx River Parkway)的落成终结了纽约道路上车马混杂的旧纪元,标志着一种全新的、以汽车为核心的空间秩序正式降临。作为全美首条为机动车量身定制的封闭式道路,它不仅通过立交桥彻底消除了平面交叉的阻碍,更以法律手段将商业卡车与公共巴士拒之门外。这种对通行权的筛选,配合消灭交叉口的工程创新,使私家车主得以在景观与速度中获得前所未有的效率体验。然而在这层高效、优雅的现代性外壳之下,公园道建设实际上是一场精准的社会手术。对于当时的公园委员会而言,沿河谷而居的少数族裔社区被贴上了环境退化与贫民窟的标签,成为必须被切除的病灶。多达370栋建筑在环境整治的旗号下轰然倒塌,这种大刀阔斧的土地征收远非单纯的工程需要。它更像是一次空间上的种族与阶层过滤,通过物理意义上的清理,这条公园道不仅连接了地理上的布朗克斯与威彻斯特,更在社会版图中划出了一道屏障,为白人精英及中产阶级的郊区扩张扫清了障碍^[15]。在这种全新的秩序下,设计的重心已悄然完成了从大众游憩向通行效率的挪移。自然景观被剥夺了主体地位,退化为疾驰车窗外一闪而过的视觉缀饰。公园道也不再是城市中的线性公园,而是正式化身为现代高速公路的雏形,开启了汽车文明对公共空间的重塑进程。

布朗克斯河公园道成为典范,更是激发了公园道的建造热潮。在罗伯特·摩西的主导下,纽约市进行了大规模建造公园和公园道活动。自1934年以来,纽约市利用接近3亿的市政、州和联邦资金,将公园及公园大道区域扩大到超过2万英亩,这一成就被视为大规模市政规划的杰出典范。1934年1月,罗伯特·摩西接管公园部,合并了五个独立的区级部门。面对7万名失业工人和缺乏规划的现状,摩西组建了强大的设计与施工部门。如设计部从私人事务所招募人才,巅峰时期达1842人,负责制定所有计划、规范和材料申请。施工部由知名承包商组成,高峰期监督人员达3960人^[16]。景观建筑师、建筑师和工程师从总体规划初期即紧密合作,确保设计与施工的统一。但是摩西故意将跨越公园道的桥梁高度设计得低于标准公共巴士的高度。这并非工程失误,而是摩西的有意设计,旨在阻止公共巴士通行,从而防止依赖公共交通的主要是非裔美国人和移民低收入群体前往琼斯海滩等由公园道连接的休闲场所^{[17]318-319}。

经济危机同样进一步加剧了公园道的异化,公路工程师倾向于认为景观是昂贵的装饰,主张更直接高效的道路设计。尽管有联邦资金支持,但许多工程师仍深受效率至上和成本最小化的传统工程伦理影响。他们认为道路的核心功能是通行,而蜿蜒的路线、保留原生植被、人工种植树木以及建造石砌护墙等景观措施,不仅增加了直接的建设和材料成本,还延长了工期。1939年成为了传统公园道演进史上的分水岭,通用汽车在世博会上推出的“未来世界”(Futurama)展览,则是一份关于未来城市面貌的激进宣言。在这份由资本与技术共同拟定的蓝图中,交织如网的高速公路与随之而来的郊区扩张,彻底取代了早期公园道的审美趣味,跃升为定义现代都市愿景的核心脊梁^[17]。罗伯特·摩西正是这个愿景的狂热崇拜者和实际执行者。随着联邦公路局《收费公路与免费公路》(Toll Roads and Free Roads)报告的发布,一种以效率为核心的铁律开始重塑道路建设的灵魂。这份报告不仅是技术转型的标志,更是一场职业地位的残酷清洗。在唯工程论的绝对统治下,曾经作为空间灵魂的美学考量与游憩功能被悉数剥离^[19]。

尽管罗伯特·摩西始终以奥姆斯特德精神的唯一正统继承者自居,但他实际上对公园道进行了一场深刻的范式重写。在摩西的逻辑里,奥姆斯特德主义的精髓被浓缩为接触自然。然而这一理想在不同时代有着截然不同的物理载体。如果说19世纪的答案是像中央公园那样向内开掘的“城市之肺”,那么在20世纪的汽车文明下,摩西坚信其正解应当是向外延伸的通勤动脉,即通过高效的道路系统,将庞大的城市人口输送至郊野的远方。为了

实现这种他眼中更具民主色彩的休闲愿景——让数百万工人阶级家庭能够跨越城市边界抵达海滩，摩西构建了一套冰冷的实用主义天平。在他看来，为了达成这一群体性的普惠目标，局部景观的破碎与特定社区的利益牺牲，不过是通往宏大进步必须支付的溢价。这种以速度换取空间、以局部换取整体的理念，最终在 20 世纪 60 年代凝固成纽约大都会区长达 400 多英里的柏油路网^{[17]7-8}。他认为自己建造的 400 英里公园道和琼斯海滩，实现了奥姆斯特德梦寐以求的“大众休闲”，其规模远超奥姆斯特德时代的想象。但实际上摩西的观念根本背离了奥姆斯特德的初衷，奥姆斯特德设计的公园道强调道路本身即是公园，车速慢，景观是体验的核心，道路顺应地形，服务于行人和马车。摩西的公园道虽然风景优美，但核心是高速交通。为了追求速度和流量，他削平了山丘、填平了湿地、切断了社区。更重要的是，奥姆斯特德倡导社会融合，而摩西利用公园道进行社会隔离并认为这是必要的代价。他认为如果不建这些高效率的道路，穷人永远去不了海滩。他用更多人去了海滩这个看似民主的结果来辩护建设公园道过程的反民主性和对环境的破坏。因此，虽然摩西在纽约市进行了大规模的公园道建设，极大扩大了公园道的范围与规模，但终究背离了公园道线性公园的设计初衷，道路的快速通行功能成为了主要功能。

将公园道这一线性公园理念异化为高速公路就已经是公园道不断衰落的过程，而在二战后公园道可以说是完全衰落。二战后美国社会普遍崇尚现代性、速度和新技术，认为公园道美学已经过时。公众和媒体迷恋流线型的高速公路带来的刺激感。传统公园道那种蜿蜒曲折、强调自然和历史的设计被视为与现代生活节奏不符。新建公园道项目因无法获得政治支持和资金而停滞，资金优先流向新的高速公路建设，现有公园道的维护预算被削减。这导致植被过度生长、历史建筑失修，整体环境质量下降。并且为了适应战后激增的车流量和更高的车速，许多原有的公园道被强行改造，失去了原本的设计精髓。弯道被拉直，路面被拓宽，原本精心设计的自然景观被削减或因管理不善而退化。质朴的护栏和路灯被标准化的钢梁和高杆灯取代，大型高可见度标志牌破坏了景观和谐^[20]。

至此，公园道这一适应了美国本土化改造的线性公园彻底衰落或者说被彻底异化为只注重效率的高速公路。公园道从奥姆斯特德的理想蓝图，历经摩西的实用主义改造，最终在二战后的效率狂热中走向衰落，这一历程似乎宣告了传统线性公园模式的终结。但是二战后公园道的衰落并非对道路即公园这一核心理念的彻底抛弃。随着 21 世纪环保意识的觉醒、对步行友好城市的渴望以及对社会公平的重新审视，曾经被斥为过时的公园道理念正显现出新的价值。公园道的真正复兴，不在于恢复马车时代的缓慢，也不在于复刻摩西时代的扩大规模，而在于汲取奥姆斯特德的智慧精髓，将交通基础设施重新定义为连接人与自然、融合不同社群的绿色走廊。只有不再将效率视为压倒一切的唯一指标，而是将其置于生态可持续和社会公正的框架之下时，公园道才能摆脱衰落的宿命，在现代城市中以一种全新的姿态获得重生。

五、结语

纽约市公园道的发展史实质上就是美国城市景观与效率博弈极其清晰、有层次的缩影：从 19 世纪中叶奥姆斯特德在中央公园设计下沉式道路作为公园道的雏形开始，其设计就带有明确而自觉的意图，即平衡城市交通与自然景观。布鲁克林的实践把公园道定义为一种向城市延伸的线性公园，将欧洲林荫大道本土化，也自然地用作引导美国有序郊区化、提高市民生活品质的工具。但进入 20 世纪之后，交通技术进步带来的休闲驾驶民主化及汽车社会的全面到来，使公园道的含义发生重大异化，功能重心发生剧烈偏移。以布朗克斯河公园道为起点，公园道逐渐转变为服务于中产阶级通勤的汽车专用道。罗伯特摩西主导的扩张时期，公园道达到规模的高峰，却也在此时彻底偏离了奥姆斯特德的设计初衷：原本主张慢速体验、促进社会融合的线性公园，被异化为追求高速通行、造成社会隔离的准高速公路。二战后在效率至上的工程伦理及现代性审美的双重影响下，传统公园道的景观审美功能被彻底边缘化，故而公园道逐渐衰落，最终被完整并入高速公路体系。尽管 20 世纪 60-70 年代以来社会对公园道文化遗产价值已有更积极、更自觉的反思，但是早期大量景观已在长期改造、拆除中消亡。因此，纽约市公园道百年兴衰的历程给出了十分明确而动人的教训：景观与交通的融合绝不是简单的功能叠加，实质上是特定时代社会价值观的具体体现。奥姆斯特德最初提出的景观与交通合一的思想固然在工业效率时代遭遇挫折，但是其对宜居社区、人性化交通系统的探索，至今仍是现代城市绿色发展重要的历史借鉴。

参考文献：

- [1] 吕攀, 杨芊芊, 高飞, 等. 基于场景理论的城市公园的运营效益分析——以纽约中央公园为例[J]. 园林, 2025, 42(09): 62-68.
- [2] 张苏卉, 吴丹, 占稀瑞. 美国纽约高线公园公共艺术的生态性解析: 可持续城市更新路径研究[J]. 公共艺术, 2025, (04): 22-33.
- [3] 戴代新, 刘子瑜, 王佳菲. 美国城市历史公园保护更新中的公众参与研究——以纽约展望公园为例[J]. 园林, 2024, 41(06): 62-71.
- [4] 吕凉. 城市滨水工业遗产景观改造启示——以纽约高线公园为例[J]. 房地产世界, 2023, (09): 163-165.
- [5] ELIOT C W. The influence of the automobile on the design of park roads[J]. Landscape Architecture, 1922, 13(1): 27-37.

- [6] OLMSTED, VAUX. Observations on the Progress of Improvements in Street Plans: With Special Reference to the Park-Way Proposed to be Laid Out in Brooklyn [M]. Brooklyn: I. Van Anden's Print, 1868.
- [7] 燕大立. 波士顿公园系统发展史与公园城市建设的策略研究[D]. 广州: 华南农业大学, 2020.
- [8] ROSENZWEIG R, BLACKMAR E. The Park and the People: A History of Central Park[M]. Ithaca: Cornell University Press, 1992.
- [9] NEW YORK (N.Y.). BOARD OF COMMISSIONERS OF THE CENTRAL PARK. Annual Report of the Board of Commissioners of the Central Park for the Year 1857[R]. New York: Chas. W. Baker, 1857.
- [10] OLMSTED F L, VAUX C. Description of a Plan for the Improvement of the "Greensward"[R]. New York: Central Park Commissioners, 1858.
- [11] 田丽萍. 阿姆斯特德城市公园规划理念的形成与发展[D]. 太谷: 山西农业大学, 2014.
- [12] DAVIS T. "A Pleasant Illusion of Unspoiled Countryside": The American Parkway and the Problematics of an Institutionalized Vernacular[J]. Perspectives in Vernacular Architecture, 2003, 9: 228-246.
- [13] MACDONALD E S. Enduring Complexity: A History of Brooklyn's Parkways[D]. Berkeley: University of California, 1999.
- [14] BUGGE W A, SNOW W B. The Complete Highway[M]//SNOW W B. The Highway and the Landscape. New Brunswick, NJ: Rutgers University Press, 1959: 3-32.
- [15] MASON R. Bronx River Parkway: Modern Highway, Environmental Improvement, Memory Infrastructure[M]//The Once and Future New York: Historic Preservation and the Modern City. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2009: 177-231.
- [16] MOSES R. Some Parks and Parkways of New York City: Recreational Development since 1934[J]. The Annals of the American Academy of Political and Social Science, 1940, 207(1): 123-130.
- [17] CARO R A. The Power Broker: Robert Moses and the Fall of New York[M]. New York: Alfred A. Knopf, 1974.
- [18] GEDDES N B. Magic Motorways[M]. New York: Random House, 1940.
- [19] UNITED STATES. Bureau of Public Roads. Toll roads and free roads: report of the administrator of public works to the Congress[R]. Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, 1939.
- [20] Davis T. The Rise, Decline and Potential Rebirth of the American Parkway[C]//23rd Piarc World Road Congress Paris, 2007: 17-21.

A Brief Discussion on the Application of World History Theory in Historical Research

Jin Yuhao

(School of History and Culture, Shandong Normal University, Jinan, Shandong, China)

Abstract: In the history of New York City's urban growth, the parkway stands as a striking testament to the long-standing tug-of-war between beauty and utility. What started as an experiment with sunken roads in the 1850s matured into Brooklyn's 19th-century linear parks—green corridors that provided a blueprint for orderly suburbanization. However, the rise of the car transformed the parkway's DNA; beginning with the Bronx River Parkway, the focus drifted from the landscape to the commute. By the time Robert Moses took the helm, the system had expanded to an unprecedented scale, yet it had largely lost its soul. By prioritizing speed over all else and weaponizing infrastructure for social exclusion, work of Moses represented a total betrayal of Olmsted's original vision. By the end of World War II, under the thumb of a utilitarian engineering ethos, these once-scenic routes were swallowed by the highway system. To trace this evolution from prosperity to decline is to examine the shifting social values beneath the surface of the city, providing essential insights for those striving to create livable, landscape-oriented infrastructure in the modern era.

Keywords: Parkways; New York City; Landscape Architecture; Transportation Efficiency