

城市蔓延简史

Robert bruegmann (美) R.罗伯特.布鲁格曼 著

吕晓惠 许明修 孙 晶 译



中国电力出版社

www.cepp.com.cn

SPRAWL 城市蔓延简史

Robert bruegmann (美) R. 罗伯特·布鲁格曼 著
吕晓惠 许明修 孙 晶 译



中国电力出版社

www.cepp.com.cn

Robert Brueggemann

Sprawl

ISBN:0-226-07690-3

© 2005 by The University of Chicago All rights reserved. published 2005 Printed
in the United states of America

Simplified Chinese translation edition copyright © 2007 by china Electric power press

本书中文简体字翻译版由中国电力出版社出版。未经出版者预先书面许可，
不得以任何方式复制或抄袭本书的任何部分。

北京市版权局著作权合同登记号:01-2007-1318

图书在版编目(CIP)数据

城市蔓延简史/(美)布鲁格曼(Brueggemann, R.)著;吕晓惠,许明修,孙晶译. —
北京:中国电力出版社,2008

书名原文:Sprawl

ISBN 978-7-5083-7422-2

I. 城… II. ①布…②吕…③许…④孙… III. 城市史—美国 IV. K712.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 088814 号

中国电力出版社出版发行

北京三里河路 6 号 100044 <http://www.cepp.com.cn>

责任编辑:涂 鹏 责任印制:陈焊彬 责任校对:闫秀英

北京市同江印刷厂印刷·各地新华书店经售

2009 年 1 月第 1 版·2009 年 1 月第 1 次印刷

710mm×980mm 1/16·14 印张 215 千字

定价:48.00 元

敬告读者

本书封面贴有防伪标签,加热后中心图案消失

本书如有印装质量问题,我社发行部负责退换

版权专有 翻印必究

本社购书热线电话(010-88386685)

目 录

引言	1
第一章 跨世纪的城市蔓延	
1 城市蔓延的定义	15
2 早期的城市蔓延	19
3 第一次世界大战和第二次世界大战期间繁荣时期的城市蔓延	31
4 战后迅速发展时期的城市蔓延	40
5 从 20 世纪 70 年代开始的城市蔓延	48
6 城市蔓延的原因	93
第二章 反城市蔓延的三次运动	
7 早期的反城市蔓延论据	111
8 第一次“反城市蔓延”运动:20 世纪 20 年代的英国	113
9 第二次“反城市蔓延”运动:战后的美国	116
10 第三次“反城市蔓延”运动:从 20 世纪 70 年代开始	132
第三章 城市蔓延的补救	
11 前期的补救:从反对城市萎缩到反对城市蔓延	163
12 战后反城市蔓延的补救	167
13 20 世纪 70 年代以后的反城市蔓延的补救方法	191
结 论	210
致 谢	216

引 言

飞机从芝加哥起飞,飞行一个半小时之后,在向左急转弯的时候,我意识到我们开始向纽约拉瓜迪亚(LaGuardia)机场下降,向下望去,我看到绵延数里,林木葱郁的山脉由西南向东北延伸,山间宽阔的河谷时隐时现。俯瞰新泽西的西部是如此美丽。夏季,山脉顶部深绿色的橡树林和枫树林与山谷中一块块浅绿色的土地形成强烈对比。乍看之下,玉米地、农舍、道路和溪流等景观似乎在几个世纪以来毫无改变。

当然,这种景观不是天然的,而几乎全部是人工的,并且都是在近期产生,几乎全部形成于过去的一百年间。此外,如果仔细看的话,即使在15 000英尺的高空,也会明显发现最近已经发生了相当大的变化。山谷中的房屋越来越多,比少数仍旧务农人口的房屋占用的土地还要多,在整个被茂密的树林覆盖的山坡上,许多其他房屋明显与农业生产毫无关系,原有的乡村景观已经完全消失。所有证据都显示,住在这里的大多数人几乎都不从事农业或者任何传统的乡村活动。

至少乍看之下,很难想象居住在这些房屋里的是些什么人,他们在哪工作、购物以及娱乐,因为这里看不到办公大楼、购物中心或者电影院。很可能他们中许多人在家工作,完全依赖电话、因特网以及快递服务(delivery services)与都市世界保持联系,并且也有可能有些人开车到附近的小城镇上工作。然而,郊区的房屋数量,意味着大多数人必须每天通过一定距离去上班,或许到附近隐藏在起伏的山脉中的公司上班,或者远离住所,到沿着公路的和伯克利(Berkeley)普林斯顿(Princeton)附近的Route 1 strip 一样的大型商业中心上班。还有人可能每天到特伦顿(Trenton)或者中心城市费城(Center City Philadelphia),这两个位于住所西南方向各20英里和40英里的地方上班。或

者到纽布朗斯威克(New Brunswick)、纽渥克(Newark)甚至曼哈顿的城市商业区,这三个位于住所东北方向30英里、40英里和60英里的地方上班。然而,和窗外明显的乡村景象相比,事实上每一个家庭,不管客厅的窗外是怎样的乡村景观,这里的居民都与都市世界保持着紧密的经济和社会联系。

确实,他们与都市世界的联系,只要花上几分钟时间从飞机窗户旁就能清楚地看到,随着第一个房屋用地进入视野,然后是几十个这样的房屋用地,每一个都整齐地位于曾经是一个农场或小规模农场占用过的土地上。之后高速公路的边缘进入视野,再往后是商务别墅,然后是更多的房屋用地,直到城市用地占据统治地位,只有偶尔出现的一片绿色——预留的农业用地、高尔夫球场或者公园。随着城市节奏的加快,这种景象很快充满了地平线,一片几乎是连续的、面积巨大的郊区,其可供再出售的小块土地包括有购物广场、有着交叉往来的公路和铁路的工业园以及星罗棋布的公园和绿地。

城市蔓延!几乎任何人都把新泽西州(New Jersey)中心的这部分定义为城市蔓延。“城市蔓延”曾经主要是城市规划师和研究者使用的一个具有神秘色彩的词,最近作为日常用语的一部分显现出来。通常,“城市蔓延”描述为无计划的、分散的、低密度的、依赖汽车的郊区外围的发展。如今城市蔓延在国家新闻杂志的封面上作为一个长期存在的“大”问题占据一席之地,并且和卫生保健、种族关系一样,已经成为电视谈话节目“脱口秀”(talk shows)和竞选活动(campaign trail)中的一个突出问题。美国受到来自于各个方面的城市蔓延改革者的攻击。他们认为城市蔓延危机会毁坏绿地,消耗农业用地,抬高利用成本,破坏都市社会生活,扩大不平均,耗尽自然资源,破坏环境,并且,蔓延也是丑陋的。

根据这些评论,新泽西州中心的扩张,代表着一种高成本的不具有可持续性的发展模式。这种发展模式广泛分散的特性,使每个人都必须依赖汽车,从而导致使用过多能源、制造污染,拉响了全球的警钟。此外,反城市蔓延主义分子认为,如今正在形成的蔓延将会不可避免地损害到被蔓延侧翼包围的原有社区。他们主张我刚刚描述的景观应该为许多老社区的衰落负责,也就是那些随着飞机继续向东穿过新泽西、向北穿过斯泰顿岛(Staten Island),然后穿过布鲁克林

(Brooklyn)西部和皇后(Queens)市进入拉瓜迪亚(LaGuardia)时进入视野的社区。大量沿着新泽西州贝央(Bayonne)以及泽西城(Jersey City)的商业街分散的曾经繁荣的商店消失了,见到这些,他们会说,当远处的郊区购物中心出现时,在布鲁克林和皇后市密集分布的许多邻里社区,由于富裕的中产阶级居民的离开并迁往位于长岛的更新和更宽敞的房屋中,这里的房价将停滞或者下降。在某些情况下,这种迁移运动确实导致了种族骚乱、放弃,并且贫穷的少数民族居民开始集中在古老的、不受人欢迎的房屋中。

根据这些评论,城市蔓延损害到了每个人的利益,必须停止。代替在纽约地区边缘看到的无计划的、浪费的发展模式,他们提倡新式的、周密规划的“理性增长(smart growth)”,包括更密集的城市填充物以及需要建设绿地的地方,具有更紧凑布局的“可负担的”的社区,较少依赖汽车、更符合传统的城市模式。许多持这种观点的评论家为许多正在进行的反城市蔓延的努力欢呼,这些努力发生在和俄勒冈州(Oregon)和马里兰州(Maryland)一样的地方,或者和科罗拉多州(Colorado)布德(Boulder)社区一样的地方。

迄今为止,大多数关于城市蔓延的描述都是抱怨。讨论的问题通常都是如何找到破坏蔓延以及阻止蔓延的最适宜方法。在这本书中,我决定做的是,从历史的角度思考这一问题,调查城市蔓延这一概念产生的方式,以及过去是如何使用的。毕竟,城市蔓延,像“城市枯萎(urban blight)”“贫民窟(slum)”,或者其他许多与城市发展相关联的术语一样,不是一个文化概念,而是客观事实,并且产生于特定的历史时期、特定的地点,变成了许多年来被广大的个人和团队为了特殊目的而使用的一个术语。在此过程中,它周围堆积的完全是理念和假设。

即使是最粗略地研究一下过去“城市蔓延”使用的途径,我们也会发现其中最令人震惊的事是,约束一个普遍的定义或者将其与现实相联系是如此的困难。例如,我刚才描述的新泽西州中心的多样化景观,应该称之为城市蔓延吗?我们从飞机窗户中看到的最远处的发展带,那片地区或许最好称之为“远郊”地带,位于规则的高楼林立的郊区和城市设施之外,这些密度相当低的城市半影应该被称为城市蔓延吗?或者是新出现的传统的房屋用地、高尔夫球场、学校以及离城市

很近的购物商场区域的郊区带呢？如果后者属于城市蔓延，那么把这些老社区排除在外合理吗？当然，这些老社区，甚至许多位于布鲁克林和曼哈顿的密集的街区内部的老社区，与之后他们成为的城市中心相比，曾经密度有些低，并且它们在特征上很像郊区。为什么他们不被认为是历史的城市蔓延呢？

或者像曼哈顿下东区的街区，那些处于中心位置并且极具城市特征的地方，它在许多描写城市蔓延的人眼中不属于蔓延，为什么？难道不能把这样的地区视为蔓延的原因和结果？当然，考虑到下东区已经向外迁移了大量人口，认为这一区促进了蔓延是合理的。或者，从影响城市蔓延因素的另一角度看，下东区人口的减少，以及当前由于新一批居民的入住而导致的人口增长，都可以看成是城市蔓延的结果。难道这些都是紧随在市区外围建造新房屋之后的反作用具有的长久影响链导致的结果？由于新房屋建造完成之后，吸引那些当时原有街区的家庭，因此他们把自己的房屋卖给仍旧生活在靠近市中心的人们。这条作用链的最终结果是导致许多下东区非常贫穷的人们不顾一切地离开。就在大多数贫穷的家庭离开之后，这一地区对新兴的、更富裕的人们产生了吸引力，他们欣赏这里下降的土地价格、中心的位置、城市街区的“传统”感觉，甚至此处有些破烂不堪的气氛也得到他们的欣赏。其结果是城市绅士化——言下之意是社会和经济形象的提升。

市中心的城市绅士化和城市边缘的蔓延是同一枚硬币的两个面。在一种典型的荒谬的情形下，不管是新兴的还是比较富裕的居民都表示喜欢市中心的“坚韧不拔”的城市特征，与他们想象中的远郊房屋用地非常不同，如今使老街区具有吸引力的不是传统城市的特征，而是那些不像城市的特征。最重要的是显著降低的人口密度，没有贫穷的居民，没有制造业活动，并且下东区最终与郊区一样共同具有一些设施：可靠的管道系统，有优质农产品的超级市场，以及相当多的中产阶级居民。

总而言之，我认为那些使用“城市蔓延”这个术语的个人和团体实际是在描述一些非常不一样的景观，他们忽略了包含在这个标题之外的其他许多可能合理的因素。我要表明的是，这不是一个过失，主要原因之一是定义城市蔓延确实存在很大困难，虽然一直以来改革家都

认为这个词有用。城市蔓延允许大量反城市蔓延的人联合起来,但是这些人的观点竟然也不一致。

此外,许多普遍用来批评的证据都是一些过时的或者不够充分的证据。尽管大多数人认为郊区蔓延在加剧,大多数富裕人口不断向外迁移,迁到曾经低密度的地区,事实上,美国城市的郊区,如果说与原来有什么区别的话,那就是变得越来越密集。郊区用地规模,于20世纪50年代达到高峰之后,一直在下降,虽然房屋总用地规模增加了,但是在过去的10年间,郊区边缘新开发的房屋的平均占地面积明显下降。大多数美国城市的极边缘地带出现数量惊人的新房屋,他们都是面向工人阶级的联栋房屋和花园公寓。当飞机飞过新泽西州的郊区边缘时,这一景象清晰可见,甚至美国南部和西部发展最快的城市边缘更加明显,这些地方通常都成为城市蔓延最严重的地方。

菲尼克斯(Phoenix)、拉斯维加斯(Las Vegas)以及洛杉矶(Los Angeles)都属于城市蔓延观念最严重的城市,也存在最多疑问。例如洛杉矶,通常作为城市蔓延的典型,在过去的50年里,已经变得相当密集,根据人口统计局的统计,如今其人口密度在美国都市化地区中最高。比方说,它已经比纽约或者芝加哥的城市化地区密集很多。尽管这看似很荒谬,因为洛杉矶没有像曼哈顿一样高密度的街区,但是洛杉矶在一片相当广大的地区上,其人口密度相对很高。并且洛杉矶没有和纽约地区一样的密度非常低的远郊外围发展带。事实上,洛杉矶与东部城市非常不同,几乎完全没有远郊蔓延,因为高成本的水供给不可避免地造成了相对紧凑的发展。

从郊区蔓延到远郊蔓延,画面明显不同。远郊蔓延明显处于加速过程中,越来越多的人以低密度的形式占据更多土地,但是我们对远郊蔓延仍旧知之甚少。我们也很难明确远郊发展的那些部分是否可以称之为彻底的蔓延。的确,新泽西中心的一排四栋房屋,占地两英亩,位于长长的车道后面,拥有精细修建的前草坪,根据大多数人的定义,这就是蔓延。但是,当飞机飞过新泽西时,我们从窗口中看到的那些房屋属于蔓延吗?他们明显都不是新的,但是这些农舍由不再耕作这些土地的城市居民接管。最后,还有那些占地广阔的房屋属于蔓延吗?他们隐蔽在树林中,从空中或从周围的道路上都看不到。这些地区本可以很好地作为野生生物重要的避难所,把蔓延这个词用于这样

的地方有意义吗?

我常常想起,我对城市蔓延的兴趣一开始是研究巴黎中心的副产品,这多么具有讽刺意味啊!最近这些年里,我意识到这其实是一个典型的过程,只要有人试图了解那些和城市以及城市系统一样复杂的东西的意义,就会和我一样。就我而言,当我忙于我的学位论文的时候,以巴黎为中心飞来飞去,研究题目的狭小强烈地打击了我,巴黎的历史核心地位,与其周围广大的郊区和远郊地区形成鲜明的对比。那里拥有高楼林立,异常拥挤的公寓街区的市中心,与昂贵的低密度房屋、工业园、绿地和超级高速公路组成的大多数城市地区的其余部分相比,是如此不同。巴黎都市化地区边缘有许多最近发展的地区,事实上,当飞机降落在辛辛那提(Cincinnati,俄亥俄州重要工业城市和河港)或者费城(Philadelphia)的时候,与我从飞机窗户中看到的景观非常相似。

20世纪70年代末,我完成学位论文迁到芝加哥之后,想解释我在频繁的郊区旅行中看到的巨大变化的想法刺激了我,我对城市外围景观的兴趣日益增加。尽管我一生都很熟悉美国城市及其郊区,但是我意识到不论是我原先的经历还是现有的文献都不能在描述我周围发生的巨大变化中给我帮助,更不用说解释这些变化。例如,20世纪90年代中期的芝加哥地区,在距离芝加哥中心商业区洛普区(Loop)60英里的地方,数千英亩的农村农业用地,从威斯康星州(Wisconsin)的肯诺夏(Kenosha)到印地安那州(Indiana)的湖县(Lake County),共同组成的一个大拱形,都变成了房屋用地和工业园。光鲜的办公大楼,沿着州际88号收费公路走廊,靠近内珀维尔(Naperville)和欧若拉(Aurora),洛普区以西20到30英里的地方,组成了一条直线型的主要道路(Main Street)。斯康伯格(Schaumburg)地区巨大的Woodfield商业区,位于芝加哥市中心西北25英里的地方,已经成为全州的第二大重要商业区,开始出现高楼林立的地平线,游人在飞往奥黑尔(O'Hare)的途中,很容易误以为这里是芝加哥的洛普区。

我看到的许多景象都与传统的城市和郊区相矛盾。想象中的郊区应该是佛教庙宇位于欧若拉(Aurora)外面的玉米地里,日式的购物中心开设在Arlington Heights郊区的西北面。实际上,哈维(Harvey)的地区购物中心的关闭标志着这片郊区南部的大片区域上的经济灾难

(economic woes)和种族变化。此外,这些变化不仅仅局限于郊区。在远离郊区的各尔尼镇(Gurnee)或者Tinley Park,距离芝加哥有40英里或50英里的地方,就在我居住的地方,建立相同的大方盒式(Big-Box)的零售购物商场,出现连栋住宅。这里原先是一个德国工人阶级的社区,但是现在正处于快速的城市绅士化过程中。原有的工人阶级随着制造业工厂的离开而离开,他们被开着沃尔沃汽车、带着求购车牌照制作(license plate frames)为郊区汽车代理做广告的新居民取而代之。随着越来越多的富裕人口的迁进,居住密度垂直下降,而汽车使用率则飞速上升。逐渐的,尽管我所居住的社区看起来像一个传统的城市社区——但是事实上,近年来的居住社区越来越传统,是因为新迁来的居民把用沥青油毡和铝合金建成的梁柱式房屋夷为平地,取而代之的是有前石(stone-fronted)的大型房屋,看起来古老而庄重——各方面的职能开始与郊区相似,慢慢地形成了一个可比得上人口统计学的外形。总而言之,我看到的发生在我周围的几乎没有与传统城市和郊区一致的情形。怎么解释这所有的事呢?

我去图书馆查阅是否有历史书、旅行指南、社会学研究,或者地理学分析,以有助于我明白这些变化。但是在浩瀚无穷的论述里,我发现在所有涉及美国城市中心的出版物中,没有任何文章的主旨与郊区有关,并且几乎没有关于郊区之外的更大范围的分散地区的文章。许多文章看起来是20世纪60、70年代的城市知识分子猛烈抨击“郊区”时的产物,紧接着其他人就匆忙开始抵制“郊区”,这一传统延续了下来。20世纪80年代末,确实有越来越多关于郊区的文献开始登上郊区发展的早期历史舞台,还出现了一些涉及远郊的文献。

然而,考虑到与中心大城市或者乡村相比,尽管越来越多的美国人和欧洲人生活在郊区和远郊,文献资料仍旧相当有限。并且大多数学者处理现实情况的时候,他们往往会墨守成规。我注意到从20世纪90年代早期开始,许多作者的文章焦点从郊区开始向城市蔓延转移。尽管术语不断变化,但是理念都非常相似。大多数对城市蔓延的诊断仍旧基于形成于20世纪60年代晚期的假设,那时美国郊区正处在繁荣发展时期,城市中心看似处于崩溃的危险中。“城市内圈”被描绘成贫穷的、满是少数民族的地方。郊区则被描绘成白人、富人的天堂。不管这些描述是否正确,城市绅士化的效果大约出现于20世纪

70年代末——虽然当时效力甚微——到20世纪90年代,此时都市化地区已经完全不同。和南布朗克斯区(South Bronx)一样的地区,战后几十年间已经腾空,之后又重新入住了人口。许多城市中心也处于声势浩大的重建当中,城市外围由于房屋用地的增加而导致密度上升,其中许多由于工人阶级和少数民族家庭的增多而增加。相当多的美国都市杂乱无章的地区都位于郊区,通常是远郊。

就我所看到的而言,城市蔓延运动已经产生了大量热度但是还没有发光,并且主要是一小部分学者感兴趣。之后,令我吃惊的是,20世纪90年代中期,在我做了大量工作,忙于一本关于美国城市分散化的书之后,反城市蔓延运动迅速兴起。相关文章出现在航空杂志上,并且城市蔓延登上新闻周刊的封面。事实上,几乎是一夜之间,反蔓延改革家的新标语“理性增长”随处可见。好像全国范围内每个正直的个人和组织都坚信蔓延导致经济效率差、环境有害、社会不幸,并且从审美观点上看蔓延是丑陋的——总而言之,蔓延是一种不可缓和的灾难。事实上,相当多“正直的”人在蔓延这一问题上擂鼓喧天,我开始怀疑这个问题本身一定存在一些令人可疑的方面。所以,我决定转移我的研究中心,集中在城市蔓延概念的形成上,以及那些引起反对城市蔓延运动的假设上。

本书中,我主要通过历史的镜头,回顾了城市蔓延以及有关城市蔓延的公共政策(public policy)。之所以从事这部分工作是因为我曾经是一名历史学家,并且我做这些工作是因为我认为所有政策分析都应以说出历史真相为基础,不管是否出于自觉,就像所有历史都是以说出现有环境变化真相的设想为基础的。我试图认真地把城市蔓延视为一个文化问题。尽管存在许多客观问题——低密度居住区的支出或者城市蔓延对通勤时间及全球变暖所具有的影响,这些无疑都非常重要,但是我认为这些并不是促进反城市蔓延运动的真正原因。事实上,真正危险的是更严重的问题,关于规划和民主、审美、宇宙哲学以及基于不同阶级的设想,即关于什么创造了美好的城市生活的设想。最后,由于我相信城市系统的每一部分都与这一系统的其他部分密切相联,因此我曾试图把蔓延视为某些不仅是在城市边缘发生的现象,而是视为一种影响都市化地区每一部分过程的现象。由于这一原因,我认真考查了城市分散化对城市、郊区和远郊的影响。

从事这项研究的主要困难之一是如何找到充足的信息资源。现有文献明显不足,不仅仅因为信息不完全并且过时,也因为许多文献是以什么构成了城市生活这一狭隘的设想为基础的。许多关于城市问题的文献都是向城市“观光角度”观点的妥协,集中在城市的历史中心和在那段城市历史中最富有和最有权力的人物创造的地方。当我想知道典型的、平均的、特别是内部郊区的城市问题时,我几乎不能发现任何实质性的资料。还有个问题是,相当多的观察家非常快速地跳过了分析城市地区实际运转的艰辛过程,以至于他们不能继续从事更深入的研究内容,即告诉所有人城市地区应该如何运转。

以我的观点看,我发现最好的信息资源是城市本身的建设环境。我的大量研究都是由旅行和到处观察构成的。在过去的50年里,不管我在芝加哥还是在新加坡、巴黎或者圣保罗,我都是租辆车,从市中心开车到城市外围看看那里有什么。或者我会确保我有个靠窗户的座位并且是日间航班,这样当飞机起飞或者降落的时候,我就可以看看并且从空中拍下这个城市建设的环境。首先我得承认我通过观察的研究方法不够全面,但是我希望这至少提出了一种不同的方法,不同于仅仅查阅城市历史和那些围绕着“城市蔓延”问题之文献的方法。

本书的第一部分,我提供了一部城市分散和蔓延的简史。利用研究城市蔓延的最普遍公认的和客观的特性——包括低密度,非综合性的地区土地利用规划的分散发展,和许多改革家主张的一样,我试图说明城市蔓延既不是最近才有的现象,也不是美国特有的现象。城市蔓延不仅仅是城市历史的最后章节,而且和城市本身一样古老,早在罗马帝国时期,巴黎的路易十四国王时期就出现了,或者两次战争期间的伦敦,就像今天的亚特兰大(Atlanta)或者拉斯维加斯,或者和城市蔓延有关的还有同时代的巴黎或者罗马。我试图说明可悲的是,我们对城市发展历史的了解已经过时,因为那时的历史知识都是以古老而且陈旧的关于城市、郊区和乡村地区的假设为基础的。事实上,我主张许多通常用于谴责城市蔓延的问题,例如交通拥挤,其实都是减慢城市蔓延以及增加城市地区密度的结果,如果这有区别的话。

我进一步论证了城市蔓延不能完全解释为具体的政府政策、经济制度或者技术进步的简单结果。我认为城市蔓延是由汽车的广泛应

用或者美国税收政策、或者反城市态度、或者种族主义导致的的结果的观点,无疑都是不充分的。事实上,城市蔓延现象早于汽车出现,并且在有大量少数民族的城市和几乎没有少数民族的城市里,城市蔓延以基本相似的方式进行。城市蔓延在世界范围内的富裕城市随处可见,甚至在那些政策与美国非常不同的城市里。或许这不是必然的,但是这看起来确实是一种合理的甚至或许是财富增长和社会民主化过程中的可预见的结果。在这一过程中,其他许多市民能够行使那些曾经只有富有的和有权力的特权阶级才能享有的选择权。

本书第二部分调查了三次主要的反城市蔓延运动。在第一次运动中,铸造了“城市蔓延”这个名词,伴随着一些与它现在意义相似的一些东西,这次运动发生在两次战争期间的英国,作为对开始于20世纪20年代的建筑繁荣时期出现的空前分散化的回应。令人好奇的是,这次反城市蔓延运动中包含了此前反对高密度“城市枯萎”运动中的诸多看法。第二次反城市蔓延运动始于20世纪50年代后期,主要是一种美国现象,也是对战后美国市民对其享有的繁荣浪潮的反应。最晚的一次运动始于20世纪80年代,90年代达到高峰,由20世纪最后20年的经济繁荣触发。在最后一次运动期间,反蔓延激进主义从北美和欧洲蔓延到澳大利亚、日本、以色列(Israel),以及世界上其他的发达国家。我试图说明的是,尽管城市蔓延明显引起了相当多各种各样的问题,但是任何居住模式都会(引起这些问题),并且,那些由城市蔓延引起的实际客观的问题,几乎像许多改革家们使我们相信的一样严重,但是所有这些证据都不够牢固。此外,仔细查阅反城市蔓延文献就会强烈感到,尽管反对城市蔓延的情况已经通过它引起的问题制定成一种客观评估,例如,低密度造成房屋下水道成本的持续增长,或者较远的通勤距离造成的污染加剧。事实是,任何时期,在这些抱怨背后的推动力都是一套以不同阶级的审美观和形而上学的假设为基础的,这种推动力几乎一直存在但却很少引起讨论。

第三部分简述了试图停止对城市蔓延进行补救的历史,以及在实践中如何解决。本书此部分说明,即使环境明显改变,每次运动中提出的解决方案也都相似。实际上,不仅每次这些补救方法都毫无效果,而且有时已经导致了无意识的后果,甚至可能比原有的问题更糟糕。不管是第二次世界大战之后的伦敦还是俄勒冈州的波特兰(美国

俄勒冈州西北部港市,Portland),在过去几十年里,反城市蔓延政策的结果确实没有阻止向外分散的人口和工作岗位,并且或许已经使某些事情更恶化了,例如交通拥挤,原本是想减轻,如今却更加恶化。我认为这并不令人吃惊。在这个非常复杂的系统中,对这一系统的任何部分进行干涉,都可能引起整个系统的变化,虽然通常都是无意识的,但是却遍及整个机制。除此之外,反城市蔓延政策往往都是非常不公平的。尽管许多家庭通常由于那些“现有居民的俱乐部”受益——那些已经享受着许多他们想要的城市舒适环境的家庭,以及那些伴随着反城市蔓延条例,从土地价格的上升中受益的家庭。相同的政策却给那些几乎不能保护自己的一部分人身上加上了沉重的负担。

我在本书中谈及的故事主要是发达国家中富裕城市的故事。我很少涉及美国公共房屋项目中的贫困居民,那些人口总数上亿,如今居住在临时搭建的陋屋区的居民,以及拉丁美洲、非洲或者亚洲的“不正规”社区中的居民。不是因为这部分人不重要或者是其历史令人不感兴趣。也不是因为圣保罗有众多贫民区,与位于纽约州威斯彻斯特县(Westchester County)的富裕郊区相比,它们的发展动态(dynamics)完全不同。相反,许多现行的经济、社会和政治力量看起来惊人的相似,并且所有社区都是城市集中化和分散化的结果,都是城市历史这个完整故事中的一部分。我对此问题讨论很少,是因为我对这些处于经济主流之外的社区了解较少,也因为城市蔓延问题看起来还不是此处居民的当务之急。

我不是说这本书就代表着一次公平对待城市蔓延问题的尝试。因为我讨论的归根到底还是城市蔓延问题,以及阻止城市蔓延的好处,我强调的是这枚硬币的另一面,也就是城市蔓延的益处以及改革措施导致的问题。尽管我试图准确介绍城市蔓延的历史以及改革家们试图阻止这种蔓延的努力,在此,我的一个目标是,在某种程度上重新调整各种观点之间的平衡。我希望每个关心城市问题的人们,担心他们看到的周围巨大发展的人们,每个人都能先暂停做出判断,直到他们能够没有偏见地看待一些实际可见的证据为止。

总之,我希望本书能够激发起一些对城市景观的尊敬,即我们这些城市居民,不管是中心城市的、郊区的、抑或远郊居民创造的城市景观。本书开篇第一页描述的是我在飞往纽约的班机上看到的景象,实

际上与飞往世界上任何大城市的班机上看到的景象一样,这是一种可怕的经历。很难理解一个像纽约这样的城市地区的规模和复杂性,横跨一百多英里,其铁路、超级高速公路、传输线路、房屋用地和工业园,从密集的曼哈顿、布鲁克林、纽沃克和泽西城的老街区向外穿过新泽西州,纽约州和康涅狄格州郊区房屋用地,以及延伸到远郊边缘,扩展到巨大的弓形的长岛的东端,横跨康涅狄格州西部到东北部,从休斯敦河北部,完全跨过新泽西州进入宾夕法尼亚州(Pennsylvania)的波克诺(Poconos)西部,并且到达特伦顿(Trenton)、费城(Philadelphia)以及派恩巴瑞恩(Pine Barrens)南部。同样值得注意的是,所有这些发生得如此之快。尽管城市一直具有活力,但是都市地区在过去的一百年里向外的蔓延程度也是巨大的。一个世纪以前,西方世界里最富裕的城市都有一个密集而又拥挤的中心,以及一系列定义明确的郊区和工业卫星带,都沿着铁路线排成一列,就像项链上的珠子。如今,这些古老的建筑物都淹没在辽阔的、多中心的、通常低密度的、完全不同类型的都市地区中。

尽管城市蔓延的具体形式不同,但是迅速分散的过程实际上在全球每个主要城市中都可见——从波士顿到曼谷(Bangkok),以及从布宜诺斯艾利斯(Buenos Aires,阿根廷首都)到柏林——所有收入提高的地方,以及有活跃的房地产市场的地方。毫无疑问,持续的快速变化为许多市民带来了问题。但是,从总体上看,好像对大多数城市居民有益。如今我们很难想象,在一百年前的工业城市里,数百万城市居民被迫忍受狭小局促并且不卫生的房屋,交通拥挤和令人窒息的满是污染的街道和致命的工厂。如今,相比之下,大多数富裕的都市化地区的居民生活在相对低密度的郊区,那些和他们的曾祖父母居住的地方比起来干净、绿色、安全的街区。他们也享有着大量财富、隐私权、灵活性和选择性。至少在我看来,在我们急于得出这样一个结论,那就是说城市蔓延的诸多可怕之处在完全形成之前,这些高度分散的城市地区值得格外关注。

第一章 跨世纪的城市蔓延