

中华美国学会

中华美国学丛书

王旭著

美国城市史

中国社会科学出版社

中华美国学丛书

美国城市史

王旭著

中国社会科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

美国城市史/王旭著. —北京: 中国社会科学出版社,
2000.10

(中华美国学丛书)

ISBN 7-5004-2837-5

I. 美… II. 王… III. 城市史—美国 IV. C912.81

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2000) 第 47009 号

责任编辑 周晓慧

责任校对 林福国

封面设计 王 华

版式设计 李 建

出版发行 中国社会科学出版社

社 址 北京鼓楼西大街甲 158 号 邮 编 100720

电 话 010-84029453 传 真 010-64030272

网 址 <http://www.cass.net.cn>

经 销 新华书店

印 刷 北京新魏印刷厂 装 订 丰华装订厂

版 次 2000 年 10 月第 1 版 印 次 2000 年 10 月第 1 次印刷

开 本 850×1168 1/32

印 张 11.75

字 数 286 千字 印 数 1-3000 册

定 价 24.00 元

凡购买中国社会科学出版社图书, 如有质量问题请与本社发行部联系调换
版权所有 侵权必究

本书的出版得到由美国福特基金会赞助的中华美国学会美国学著作出版补贴基金的资助,特此致谢。

The publication of the book is made possible partly by the Chinese Association for American Studies Publishing Subsidy funded by the Ford Foundation.

目 录

上篇 殖民地时期至 1920 年——美国 成为城市化国家

序言.....	(3)
第一章 殖民地时期——城市的兴起.....	(9)
一 以经济活动为主的港口城市.....	(9)
二 殖民地的四大经济中心	(17)
三 城市与美国革命	(22)
四 市镇会议——城市政府的雏形	(23)
第二章 19 世纪上半期——区域范围的城市化	(29)
一 工业革命和交通运输网的形成	(29)
二 区域城市化及其主要特点	(32)
三 纽约成为全国首位性城市	(35)
四 中西部的“城市边疆”	(40)
五 城市空间结构的变化	(48)
第三章 19 世纪后期——城市化的鼎盛时期	(52)
一 “美国由农村搬入城市”	(52)

二	中西部与芝加哥的兴起	(54)
三	“城市边疆”推进到西海岸	(61)
四	“速成式”的矿业城镇	(66)
五	横贯大陆的铁路与铁路城镇	(75)
六	西部与中西部城市化道路比较	(85)
七	稍逊一筹的南部城市	(97)
八	从有轨马车到有轨电车	(106)

第四章	城市改革与进步运动	(115)
一	把持市政的无形政府	(115)
二	那一半人怎样生活	(120)
三	揭开城市黑幕	(127)
四	深入贫民窟的社区改良运动	(129)
五	取缔城市老板的市政体制改革	(134)
六	经理入主市政厅	(137)
七	走出教会大门的“社会福音”	(141)

**下篇 1920 年至今——美国
成为大都市区国家**

序言	(149)
-----------------	-------

第五章	从大萧条到新政——联邦政府干预城市事务的 开始	(154)
一	大萧条前的城市	(154)
二	国外新移民及其影响	(157)
三	黑人大迁徙与黑人聚居区的形成	(160)
四	新政——联邦政府开始涉足城市事务	(164)

第六章	新的空间结构模式——大都市区化 ·····	(173)
一	大都市区和郊区·····	(173)
二	“马唐草边疆”·····	(181)
三	汽车与郊区的横向扩展·····	(188)
四	零售业重心转向郊区·····	(196)
第七章	新科技革命与城市的重新定位 ·····	(213)
一	新科技革命的发源地·····	(213)
二	“硅谷”的神话·····	(218)
三	高科技产业带动下的城市经济·····	(225)
四	圣何塞——北部的洛杉矶·····	(229)
第八章	市区与郊区的矛盾和城市更新运动 ·····	(233)
一	郊区与市区：相互隔离的两个世界·····	(233)
二	城市更新运动究竟解决了什么问题·····	(239)
三	重建匹兹堡金三角·····	(247)
四	第一次城市危机·····	(254)
第九章	80年代——“冰雪带”与“阳光带”	
	此消彼长 ·····	(262)
一	新移民高潮及人口的主要流向·····	(262)
二	“阳光带”城市生机勃勃·····	(264)
三	菲尼克斯——绿洲里的金凤凰·····	(273)
四	从工业城市发展周期看中西部·····	(282)
第十章	跨世纪的美国城市 ·····	(294)
一	经济重心持续西移·····	(294)

二	老工业城市走出低谷·····	(300)
三	西海岸大城市——通向太平洋的门户·····	(306)
四	市政管理企业化思想的进一步强化·····	(314)
五	城市危机的阴影挥之不去·····	(318)
六	联邦政府的城市政策面临考验·····	(322)
附录一 美国城市史研究评介·····		(334)
附录二 主要中英文参考书目及因特网址·····		(354)
后 记·····		(363)

图 片 目 录

- 1722 年的波士顿地图 (18)
- 伊利运河开通时的情景 (36)
- 1834 年纽约街头繁忙的景象 (38)
- 19 世纪 30 年代的圣路易斯 (45)
- 19 世纪 50 年代纽约街头的有轨马车 (49)
- 1891 年芝加哥采用钢架结构建造的协和大楼 (59)
- 1852 年，华人与其他白人淘金客一起在金矿工作 (68)
- 1890 年克罗拉多州的格里利银矿区新镇 (72)
- 1869 年 5 月 10 日，第一条横贯大陆的铁路在犹他
州普罗芒托雷峰接轨 (77)
- 1876 年纽约第九大街的高架铁路 (107)
- 有轨电车的普及使中产阶级居民得以居住在郊区，
到市中心区购物和工作 (108)
- 1871 年讽刺特威德的漫画 (118)
- 19 世纪末芝加哥市中心的交通状况 (121)
- 19 世纪末纽约东区贫民窟状况 (122)
- 简·亚当斯与移民儿童在一起 (130)
- 20 世纪初年，纽约亨利街会所工作人员前往下曼
哈顿区看望穷苦移民 (131)
- 1910 年，芝加哥密歇根大道和格兰特公园附近的

建筑物	(155)
圣路易斯居住区安全程度分级示意图	(163)
1935 年，华盛顿州朗维尤市一个家庭搬入联邦政府资助的住房，这类住房刺激了郊区化	(170)
1975 年，华盛顿特区外建造的雷斯顿城，是一个功能俱全的新型郊区城镇	(185)
1967 年，华盛顿州一白人家庭正在选择郊区的住房	(187)
“T”型汽车在纽约街头亮相	(189)
1920 年圣路易斯街头的汽车长龙	(190)
二战期间西雅图的波音飞机公司在生产 B-17 型战斗机	(226)
战后初期在郊区建造的退伍军人住房	(234)
1954 年圣路易斯建造的普鲁伊特—艾戈住宅区	(242)
高速公路的建设加剧了居住区的分离	(245)
改造前的匹兹堡三角区	(251)
改造后的匹兹堡“金三角”	(252)
瓦茨骚乱时的情景	(255)

上 篇

殖民地时期至 1920 年——

美国成为城市化国家

序 言

城市化是一个变传统的乡村社会为现代的城市社会的自然历史过程。这个自然历史过程，作为人类走向现代社会的必由之路，是一个特定的历史现象，是不以人们的意志为转移的。城市化首发于率先产生工业革命的英国，而后相继出现在其他国家。其主要表现是：农村人口不断地向城市地区集中，城市数目增多，城市人口在该国总人口中的比重不断上升，同时农村生活方式向城市生活方式转变。这些变化有其规律可循，是能够为我们所认识的：即当城市人口达到总人口的 10% 以上为城市化起点，达到 20% 以上即进入快速城市化阶段，到了 50% 左右则成为城市化国家，在此阶段开始出现市区向郊区扩展的现象，但此后城市化仍保持一段增长时期，到 70% 左右开始放慢下来。这就是说，城市化过程要经历发生、发展和成熟三个阶段。这三个阶段的基本变化规律是：发生阶段变化速度缓慢，发展阶段变化速度加快，成熟阶段变化速度又趋缓慢，全过程呈“S”形曲线运动。美国城市化的历史，同样经历了这三个明显的发展阶段。本篇所要探讨的就是由城市化起步阶段到实现城市化，即城市人口占总人口 50% 的这一发展过程。

近代初期的北美大陆，除少量印第安人部落居住区外，大部分为尚未拓居的处女地。英国殖民者在这块空旷的大陆上开辟殖民地的过程中，主要是以城市为先导及中坚的。与当时欧洲殖民地国家在南美等地的殖民地不同，英属北美殖民地的这些城市几乎清一色

的都是以经济活动为主，而非政治中心或军事中心乃至宗教中心。尽管城市的数量及其人口都有限，但以波士顿、费城、纽约和查尔斯顿为基础形成四大经济中心，带动了殖民地社会经济的兴盛和文化的初步繁荣，并逐渐成为与宗主国抗衡以至彻底摆脱其控制的斗争基地。美国革命之所以很快获得对英斗争的完全胜利，并在独立后顺利地向联邦制过渡，与城市政治经济及文化生活的多年熏陶似有内在联系。也正因如此，美国革命带有很强的城市色彩。

19世纪初，美国工业革命开始，交通运输方面随之经历了几次重大变革，即出现所谓的“运河时代”、“汽船时代”和“铁路时代”，城市因之得以长足发展，这在40年代以后尤为突出。这些因素导致国内贸易由南北流向改为东西流向，确立了大西洋沿岸城市在全国经济中的主导地位，并在东北部形成经济核心区，为进一步的区域性开发打下坚实的基础。此后，美国开发的边疆不断向西推进。城市化在各区域的发展体现了明显的梯度性特征。在“边疆”向西部的不断推进过程中，城市再次起了中坚作用。而且，在这一过程中，城市的规模和空间结构也发生了阶段性变化，城市间经济联系日益增强，促进了全国经济一体化。纽约脱颖而出，成为美国不容置疑的首位性城市，并向国际性大都市迈进。

19世纪下半期，伴随工业化的迅猛发展和西部的大规模开发，美国城市化也进入鼎盛时期，“美国由农村搬入城市”。在此过程中，中西部和西部分别形成两大热点地区：在中西部，若干分散孤立的中小城镇迅速发展成为一个联系完整的城市体系，与东北部城市共同构成美国工业布局的心脏地带；在西部，城市从无到有，某些城市甚至一跃成为较大规模的地区性经济中心，横贯大陆铁路的到来，更使它们如虎添翼。中西部和西部分别位于美国经济区划的核心地区（core）和边缘地带（periphery），它们的城市化有其自身的特点和发展规律，道路各异，分属两种不同的城市化类型。中西部是在整体经济环境较成熟地区工业化和城市化相互作用的结果，

以其整体性见长；而远西部是工业化时期边远地区城市化的典型。到 19 世纪末，在全国初步形成了以城市为中心的经济体系，进而美国的经济重心、人口流向和城乡结构等也出现一系列相应的变化。

1790—1920 年城市化情况及各种规模城市所占比重

年份	所有城市		2500—24999 人口城市		25000—249999 人口城市		250000 人口以上	
	数量	占美国 人口%	数量	占美国 人口%	数量	占美国 人口%	数量	占美国 人口%
1790	24	5.1	22	3.5	2	1.6		
1800	33	6.1	30	3.7	3	2.4		
1810	46	7.3	42	4.1	4	3.2		
1820	61	7.2	56	3.9	5	3.2		
1830	90	8.8	83	4.7	7	4.1		
1840	131	10.8	119	5.3	11	3.7	1	1.8
1850	236	15.3	210	6.4	25	6.7	1	2.2
1860	392	19.8	357	7.9	32	6.7	3	5.2
1870	663	25.7	611	10.5	45	7.0	7	8.2
1880	939	28.2	862	11.0	69	8.4	8	8.8
1890	1348	35.1	1224	12.9	113	11.2	11	11.0
1900	1737	39.7	1577	13.6	145	11.6	15	14.5
1910	2262	45.7	2034	14.7	209	14.2	19	16.8
1920	2722	51.2	2435	15.5	262	16.0	25	19.7

城市的大规模兴起，也带来一系列新的社会问题。当时美国市政体制尚不完善，在联邦政府自由放任政策的纵容下，握有市政实权的“城市老板”与各大企业沆瀣一气、互相利用，腐败之风充斥于市政管理，市政建设出现严重无政府状态，与城市经济的高速发展极不协调。急剧膨胀的城市问题，造成尖锐的社会矛盾，引起整个社会的关注。自八九十年代起，各种改革运动纷纷涌现，其中以社区改良运动和市政体制改革最令人瞩目。在改革过程中，妇女发挥了不可替代的作用。各派教会也开始走出教会大门，程度不同地参与社会事务，致力于城市改革，成为进步运动中一支独特的改革力量。在层层改革浪潮的推动下，两种全新的市政体制——城市委员会和城市经理制应运而生，其中的城市经理制，是将企业管理模式嫁接到市政管理上的一个成功的尝试。进步运动是美国历史上第一场发生在城市中、以城市为阵地的全国性社会改革运动。这场运动在某种意义上可被看成是确立城市在美国社会经济政治生活中主导地位的一次调整。经过这场运动的洗礼，美国方名副其实地跨入现代社会。

1920年是个划时代的年份。这一年，美国人口突破了一亿大关；而在这一亿人口中，已有一半居住在城市中，即所谓城市居民。至此，美国成为一个城市化国家，城市的发展进入新的阶段。

本篇共分四章，试图勾画出美国从一个英属殖民地发展为世界一流强国过程中城市发展的梗概，并尽可能充分地展示当时城市社会生活的各个层面。第一章简要叙述殖民地时期城市发展的一般状况，并侧重介绍具有较大影响的四大城市波士顿、费城、纽约和查尔斯顿，试图以此透视殖民地时期社会经济发展的基本情况。在本章第三部分，集中探讨了城市与美国革命的关系这样一个被人们忽视的问题，勾画了城市对美国革命乃至建国后政治体制形成的影响。

第二章涉及 19 世纪上半期区域城市化。这一时期城市化主要是在区域范围，以东北部为重点，向中西部渐次铺开。本章共分五大部分：第一部分简要总结了工业革命和交通运输方面的几次重大变革对城市的影响。在第二、三部分集中论述了这一时期城市性质、布局 and 空间结构的变化等，发现这一时期城市空间布局已出现城市功能分区，形成市中心商业区。第四部分侧重介绍向西开发过程中几个较有影响的 城市如匹兹堡、辛辛那提、圣路易斯和新奥尔良。在这里，笔者用较多笔墨描述了这些城市是如何兴起发展的，它们和工业革命、运河、汽船、铁路及地区开发又是怎样一种关系，而不是仅仅抽象地罗列史实。最后一部分把视角放在这一时期最有代表性、重要性不断增长的纽约。该部分在详细探讨纽约得以超过费城和波士顿的主要原因时，还应用了地理学界首肯的“中心地学说”加以诠释。

第三章论述 19 世纪后期这一工业化、城市化的鼎盛时期。有关这个向城市“大搬迁”时期的资料非常丰富，本章筛选最具说服力的数据反映这一现象的全貌。本章用较大篇幅对中西部和西部这两个典型地区进行对比分析，归纳总结了两种城市化道路的特点。在阐述中西部时，对专业化城市和城市体系等均有论及，并侧重剖析了公认的工业化城市典型芝加哥。这部分论述与上一章专论纽约的部分有异曲同工之处，都是分别剖析两个典型。对西部城市化与地区经济的关系，则分别以密西西比河以西地区淘金热到深层采矿、横贯大陆铁路的铺设等为题进行详细论述。此外，本章还辟一节专门描述了八九十年代以后逐渐升温的南部城市化。

第四章题为“城市改革与进步运动”，试图用环环紧扣的叙述，展示在城市化高速发展的时期城市政府和市政管理的状况，城市问题的具体表现，以及城市是如何一步步走向改革之路的。对城市老板把持市政的原因、城市下层居民的生活状况、黑幕揭发者的活动、以年轻妇女为主的社区改良运动、教会的社会福音运动、资产