

美国近代城市郊区化的历史演进

孙群郎¹, 韩宇²

(1. 南京大学 历史系, 江苏 南京 210093 ; 2. 厦门大学 历史系, 福建 厦门 361005)

[摘要] 美国近代城市郊区化步伐, 是随工业化的进程而向前迈进的。由于时序上的差别, 造成了郊区人口按照富人或上层中产阶级、中层中产阶级和下层中产阶级由外向内的空间分布模式, 而且这种模式呈波浪式不断向外推移, 又造成了原有郊区在生态和社会特征方面不断向城市特征演变。同时, 由于人口和机构的对流和置换作用, 原有城市的生态组织结构发生了巨大变化。

[关键词] 城市化; 郊区化; 城市交通; 生态组织

[中图分类号] F171.29 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1003-5478(2002)06-0073-04

美国城市的郊区化, 自 19 世纪早期悄然启动后, 经过百余年的发展, 至今已相当高的水平。它的演进过程, 固然离不开美国特定的社会历史条件(包括政治、经济和社会文化), 同时也在一定程度上反映了世界各国城市郊区化的一般规律。研究探索美国城市郊区化的历史演进, 对于推动当代中国社会城市郊区化的发展, 具有一定借鉴意义。

一、美国近代城市化的加速与郊区的普遍建立

18 世纪末和 19 世纪初, 美国城市伴随着工业革命和工业化的进程而加速发展起来。首先, 城市人口的增长率迅速提高, 尤其是许多主要城市, 其增长速度更为迅猛。美国城市总人口在 1830 - 1860 年短短的 30 年间增长了 4.5 倍。而某些新兴的城市增长更为迅速, 如辛辛那提增长了 5 倍以上, 圣路易斯竟增长了 26 倍以上。^[1] (P63) 其次, 人口的城市化率迅速提高。1790 年城市人口只有 5.1%, 到 1890 年迅速提高到 35.4%, 即 1/3 以上的人口居住在城市。而到 1920 年, 城市人口的比重达到 51.4%, 美国已经基本成为一个城市化的国家。某些地区的城市化率更高, 比如 1890 年, 新英格兰地区为 66.8%, 大西洋中部地区为 57.7%; 1920 年, 新英格兰地区上升到 79.2%, 大西洋中部地区上

升到 74.9%。^[2] (P47) 再次, 城市规模迅速扩大, 1790 年只有 5 个城市超过了 1 万人, 1830 年上升到 23 个, 1860 年猛增到 101 个。1860 - 1910 年间, 美国 10 万以上人口的城市从 9 个增加到 50 个, 2.5 - 10 万人口的城市从 26 个增加到 178 个。^[1] (P94 - 95) 由于城市人口的迅速膨胀, 其分散过程即郊区化进程也悄然启动并加速发展起来。

美国近代城市的郊区化, 与城市交通的产生和改进密不可分。以交通工具为特征, 可将这一过程分为三个阶段: 第一, 从 1814 年曼哈顿和布鲁克林之间开设蒸汽渡船到 19 世纪 50 年代为蒸汽渡船时代, 亦即郊区化的启动阶段, 其范围仅限于为数不多的几个港口和河岸城市; 第二, 从 19 世纪 50 年代至 80 年代末为有轨马车和蒸汽火车时代, 亦即郊区化普遍展开的阶段; 第三, 从 19 世纪 90 年代初至 1920 年为电车和汽车时代, 亦即郊区化的速度加快, 拓展新的领域阶段。

美国郊区的发展, 从地产商在郊区的投机中可见一斑。城市交通公司与地产投机商常常互为利用或两位一体, 在公共交通线路所到或即将到达的郊外大量收买廉价的荒地、农田, 然后进行郊区社区的规划和筹建活动。他们首先按照网状结构划出街道, 辟出公园, 然后再把各个街区

[收稿日期] 2002 - 06 - 07

[作者简介] 孙群郎 (1966 -), 男, 河北安新人, 南京大学历史系博士后、副教授。研究方向: 美国城市史; 韩宇 (1972 -), 男, 辽宁新宾人, 厦门大学历史系博士、讲师, 研究方向: 美国城市史。

分割为小块宅地进行出售。那些厌恶拥挤喧嚣的城市生活的中上层人士,受到郊区宽敞住宅和优雅环境的吸引,络绎不绝地到郊区来购置宅院并安家落户。所以,地产集团的投机活动就是郊区的创建过程。

在美国最早的通勤郊区布鲁克林,这种地产投机和郊区的筹建活动从 19 世纪前期就已经开始了。在曼哈顿和布鲁克林之间的通勤汽船开通以后,投机商皮尔庞特便在布鲁克林海茨购置了 60 英亩地皮,然后大做广告,宣称布鲁克林海茨“地势较高,四季宜人,作为一个居民区,它兼有乡村的诸多益处和城市的各种便利。”在皮尔庞特等地产商的努力下,布鲁克林的人口猛增,1800 年还只有 2378 人,1830 年增加到 15394 人,1860 年增加到 266661 人,到 1890 年竟达到 806343 人,成为美国第四大城市,于 1898 年合并于纽约市。^[3] (P31-32)

有轨马车、蒸汽火车和有轨电车向郊外的长驱直入,为郊区的伸展开辟了广阔的领域。在费城周围 10 英里范围以内的交通线旁,地产商们兴建了众多的郊区住宅,“成排的木屋和别墅,环以整洁的空地、绿树、冬青和鲜花。这些宅院既昂贵又阔气,既舒适又美观。”^[4] (P133) 芝加哥在 1873 年已经拥有近 100 个郊区,人口总计达 5 万。1890-1920 年,该市的边缘地带的宅地增加了 25 万块,市界以外增加了 55 万块。波士顿郊区人口在 1870-1900 年间从 6 万人增加到 22.7 万人。^[5] (P135) ^[1] (P85) 在洛杉矶,电车大王亨廷顿也不甘寂寞,在 1901 年成立了一个地产公司,大规模从事投机活动。在他的积极推动下,洛杉矶郊区迅速地蔓延开来。^[5] (P306)

在美国郊区发展中,一种富有浪漫色彩的郊区 (romantic suburbs) 很惹人注目。这种郊区首先于 19 世纪 20 年代出现于英国,后传入美国。它在社区环境设计上突出体现一种古典主义的温馨浪漫的格调,比如屈曲迂回的街巷、新颖别致的建筑、依山傍溪的选址,其间点缀着各式各样的花园,树木葱茂、花草飘香,具有浓郁的乡村气息。浪漫郊区主要是独户住宅,居民大多为上层社会和中产阶级,而且禁止商店和制造业的出现。19 世纪 50 年代,著名的浪漫郊区有纽约的卢埃林帕克 (Llewellyn Park)、宾夕法尼亚州的埃弗格林哈姆雷特 (Evergreen Hamlet)、俄亥俄州的格伦代尔 (Gendale)、纽约斯塔滕岛上的希尔帕克伊斯塔特 (Hill Park Eastate)、伊利诺伊州的莱克福里斯特 (Lake Forest) 等。

除了居民郊区的普遍建立外,在 19 世纪后期,随着重工业的发展和城市环境的恶化,在许多重工业城市周围还涌现了大量的工业卫星城。比如,芝加哥以南的普尔曼车厢厂就是一个典型的例子。厂方对该卫星城和工人实行家长式管理,为工人建造了经济公寓,并辅之以商店等设施。美国钢铁公司在芝加哥东南 25 英里处印第安纳州境内,建立了钢铁工业卫星城加里。此外,辛辛那提、底特律、伯明翰、匹兹堡等都曾涌现出大量的工业卫星城。到 1911 年,纽

约市郊区有“不可胜数的大型制造业工厂,构成了小型的工业社区”。^[6] (P99) 到 19 世纪末 20 世纪初,由于许多城市进行了综合规划和实行分区制,陆续将许多重工业有计划地向郊区迁移,从而促使更多的工业企业到郊区建立卫星城。因此,美国的住宅郊区和就业郊区在这时都有很大发展。

二、郊区的波浪式推移与生态特征的演变

郊区化的进程是有层次性和时序性的,人口的郊区化要比工业和商业等早得多。就人口的郊区化而言,最早由中心城迁居郊区的是社会的富裕阶层,一般分布在郊区的最外层。中产阶级的郊区化稍晚,由于他们经济力量较弱,一般接替富人所迁离的社区和二手住宅。而下层居民的郊区化最晚,他们的社区处于内层郊区或中心城,其住宅和社区环境也最为陈旧破败。由于近代郊区受交通手段的制约,其特点之一就是与中心城的邻近性,所以很容易受到中心城下等阶层的侵入和接替。每当下一个阶层侵入上一个阶层的郊区社区时,就会推动原有阶层的居民向更远的郊区迁移,以此类推,从而使郊区的发展呈现出一种波浪式的推移过程。同时,郊区的生态环境也随之发生很大变化,逐步由富裕阶层的具有浓郁乡村气息的同质性社区演变为中下阶层异质性较强的社区。

美国学者萨姆·B·沃纳对 19 世纪中后期波士顿南面的三个郊区小镇罗斯伯里、多切斯特和西罗斯伯里的研究,明晰地勾勒出这三个郊区在发展过程中推移和演替的发展轨迹,具有一定的代表性。根据沃纳的研究,决定大都市区人口分布模式的因素主要有三个:家庭收入、对通勤工具的依赖程度和社区环境。后者是指各阶层居民一般倾向于选择与自己的社会经济地位相同的人为邻,即选择同质性社区居住。沃纳将中产阶级以上的人口分为三个阶层:

首先是富裕阶层和上层中产阶级,包括大商店老板、大制造商、经纪人、批发商、高级律师等,大约占波士顿大都市区人口的 5%。由于他们具有较高的经济地位,他们可以在郊外建造乡间别墅,或两者兼而有之。又由于他们是“有闲阶层”,不必为生活所迫而疲于奔波,可以在远离市区的郊区过上一种清静优雅的生活,因而对于通勤工具的依赖性不是很强,只要乘坐运行次数较少的通勤火车就可以了。同时,他们又处于郊区的最外层,空间广阔,地价便宜,因此其社区规模一般很小,还有美丽的私人花园和公园,具有浓郁的田园风貌。

第二个阶层为中层中产阶级,他们主要包括在市中心就业的小店主、推销员、律师、教师等,大约占大都市区人口的 15%。他们虽不像上层阶级那样富足,但却有能力在郊区购置独户住宅或有独自院落的双户住宅,过上具有一定独立性和隐私性的家庭生活。由于他们要经常往返于市内工作地与郊区生活地之间,所以对于通勤线路的依赖性比

上层中产阶级要强。但他们的工作又比较稳定，只要有服务较好的线状街车线路 (Linear streetcar) 就可以了。他们的社区一般处于上层阶级郊区的内层，其住宅和社区比较宽敞，还具有一定的田园风貌。

第三个阶层属于下层中产阶级，主要包括技术工人、办公室人员、售货员、裁缝、印刷工人、木匠等，大约占人口的 20 - 30%。由于他们的经济地位比较低，一般居住在供三家居住的三层式楼房中 (three deckers)，即使建造了独户住宅，也比较矮小简陋。由于他们的工作不稳定，需要经常变换工作地点，因而他们对于通勤车辆的依赖性最强，需要四通八达的“贯通市区的服务” (crosstown service)，以便于寻求工作。因此，他们只能居住在交通线路稠密、街车运行频繁的内层郊区或市区。由于交通线路的放射性特点，内层郊区空间就比较狭小，人口密度较大，再加上各种服务设施的建立，地价上涨很快。因此，下层中产阶级的住宅一般为多户住宅，建筑日益拥挤、绿地不断减少，田园风貌被侵蚀殆尽，成为最具城市化特征的郊区。

19 世纪中后期，波士顿的上述三个郊区呈现出明显的波浪式推移的特点。在 70 年代至 90 年代期间，由于有轨马车和电车的发展，波士顿的通勤范围不断扩大，由距市政厅 2.5 英里的范围扩大到 6 英里的范围。同时，通勤车辆的运行频率也不断提高，由大约一个小时才有一辆街车通过缩短到 10 分钟。另外，通勤线路不断增加。随着通勤服务水平的提高和人口的增加，各阶层的郊区也呈波浪式向外推移。1870 年，波士顿下层中产阶级主要在步行城市的范围内营建他们的新住宅，如在波士顿西区、东区和南区等地。中层中产阶级的新住宅主要分布于距市政厅 2.5 - 3.5 英里的范围内，而上层中产阶级的乡间别墅主要散布于距市政厅 3.5 - 10 英里的广大地区。到 1900 年，由于波士顿市区居住环境的恶化和街车的延伸，下层中产阶级纷纷向外迁移到距市政厅 2.5 - 3.5 英里的范围内，即原中层中产阶级的郊区以内，他们的三层式楼房不断排挤着中层中产阶级的住宅。而中层中产阶级则向外扩展到距市政厅 3.5 - 6 英里的范围内营建他们的新住宅，上层中产阶级则进一步向外扩展到距市政厅 5 - 15 英里更为遥远的郊区定居。^[7] (P22, 35, 58 - 64)

在郊区社区呈波浪式向外推移的同时，郊区的社区环境和人口构成也发生了很大变化。由于下层中产阶级不断向中层中产阶级社区的涌入，使原中层中产阶级社区的住宅建筑模式发生了很大变化。这里既有旧日的独户和双户住宅，又有在原来的空地上建造起来的三层式楼房和联立式排房，甚至还出现了经济公寓，社区环境日益恶化。同样，中层中产阶级也不断涌入上层中产阶级的社区，其社区环境发生了类似的变化。19 世纪 70 年代和 80 年代，在罗克斯伯里的居民主体是爱尔兰人，而到 90 年代又有一批犹太人和加拿大人涌入。在另一个郊区多切斯特，1880 年外来移民及其子女占该郊区人口的 46.3%，其中爱尔兰人占

30%。到 1905 年，外来移民及其子女所占的比例提高到 57.3%，其中爱尔兰人的比例降到 25%，加拿大人以及来自俄国和法国的犹太人占了很大的比重。^[7] (P79 - 80) 由此可见，近代郊区在发展进程中，无论在住宅模式、阶级结构、民族构成和宗教文化等方面都经历了一个由同质性向异质性的转化过程。近代郊区在生态和社会特征上越来越城市化了。

三、郊区化与美国城市生态组织的变迁

近代郊区迅速发展结果，一是扩大了城市规模，二是导致城市形态、结构和功能等都发生了巨变。

美国城市规模迅速扩大，是与美国郊区的蔓延和中心城市对郊区的兼并连在一起的。1854 年费城市与费拉德尔菲亚县合并，使费城市的面积由 2 平方英里扩大到 130 平方英里。1868 - 1873 年，波士顿的街车郊区罗克斯伯里、多切斯特和西罗克斯伯里被合并于波士顿，使该城市的面积增加了 20 多平方英里。1868 - 1873 年匹兹堡的兼并活动使其面积从 2 平方英里增加到 27 平方英里，人口增加了 7.5 万人。1889 年，芝加哥兼并了 133 平方英里的郊区，使其人口增加了 20 万。1898 年 1 月，纽约市与其周围的县合并，新的纽约市包括 5 个部分：曼哈顿、布鲁克林 (金斯县)、昆斯 (昆斯县)、里士满 (斯塔滕岛) 和布朗克斯等，使纽约市的面积由 44 平方英里增加到 299 平方英里。1890 - 1920 年间，洛杉矶通过对 22 个郊区的兼并，使其面积由 29 平方英里增加到 364 平方英里。^[8] (P36 - 37) ^[9] (P57) 其它许多城市也通过兼并扩大了规模。

同时，美国城市的生态组织也发生了很大变化。按照芝加哥学派学者 L·沃思的定义，城市的生态组织“是指城市的人口和机构的空间布局，以及城市结构和功能的时间变化，这种空间布局和时间变化是受城市内部的各种选择、分配和竞争力量的支配而发生的。由于这些力量的支配作用，城市的结构和功能会逐渐形成各种典型结果。”^[10] (P187) 也就是说，城市的生态组织是在各种力的推动下而逐步形成并不断演进的。

早期的美国城市，由于交通十分落后，除少数富人拥有马车以外，绝大多数人的通勤方式是步行，因而被称作“步行城市”，其生态组织呈现出某种原始性特征。首先，城市的规模受到了限制。直到 1850 年，纽约、费城、波士顿等大城市的半径也不超过 2 英里。其次，没有明确的区位功能的分化。由于城市交通和通讯技术的落后性，不可能出现巨大而快捷的人流、物流和信息流。为了方便起见，住宅、作坊、工厂、商店等一般都交错分布，虽然市中心商业性机构相对多一些，但还没有出现后来的中心商业区。再次，就人口的分布模式而言，有钱人一般生活于市中心，因为这里既安全又方便，而穷人则居住在城市的边缘。最后，步行城市的布局比较紧凑，人口密度较大，城乡界限分明。但是，随着美国近代郊区化的深入发展，步行城市的形态、结构和功

能都发生了变化,到 20 世纪初,单中心的大都市区生态组织结构初步形成。

首先,城市的形态发生了变化。由于近代城市有轨交通的一大特点是按固定线路呈放射状从市中心向外延伸,所以,郊区的分布也以交通线为轴心呈放射状延伸。1902 年美国人口普查局在一份报告中描述道:许多城市“是由从更加密集的市中心伸展出来的修长的手指或触须构成的,其发展(模式)决定于呈放射状的街车轨道。”^[6](P499) 这样,城市的形态逐步由早期的圆形逐渐演变为星状。其次,城市的结构和功能也发生了很大变化。就产业布局而言,在各种作用力的影响下,第三产业不断向市中心集中,形成了中心商业区,而第二产业,尤其是大型的工业企业却不断向郊区迁移,出现了众多的工业卫星城。就人口分布而言,穷人和外来移民不断向中心商业区周围的旧宅区汇集,久而久之就形成了贫民窟和少数民族聚居区,而中上层人士则络绎不绝迁离中心城而到环境优美的郊区去寻求“世外桃源”,从而形成了郊区居民区,单中心结构的大都市区逐步形成了。严格意义上的大都市区包括两个基本要素,其一为郊区,没有郊区就无所谓大都市区;其二为中心商业区,没有中心商业区,就没有将整个大都市区紧密联系在一起,大都市区就会成为一片散沙。

广义的大都市区,即中心城和郊区构成的共同体,虽然早已存在,但严格意义上的大都市区,即包括成熟的中心商业区和通勤郊区的大都市区,则出现于 19 世纪末至 20 世纪初。1910 年美国人口普查局正式提出了大都市区(Metropolitan District)的概念,并指出“我国所有大城市已经远远越过了城市的行政界限,而且有人口相对稠密的郊区地带与城市的边界相邻;而且这些郊区地带依靠不计其数的电车和街车线路与城市的中心商业区紧密相连,因而成为城市的一个特殊的组成部分。那些居住在郊区的工资收入者在城里就业,但由于城市界限的限制,却没有被人口普查局计算在城市人口之内。”根据人口普查局的定义,大都市区包括一个 20 万人口以上的中心城及其周围 10 英里以内的地区,或者某些地区虽然超过 10 英里,但却与中心城连绵不断,且人口密度达到每平方英里 150 人以上的地区,也应包括于该大都市区之内。^[11](P28-29) 简单地说,大都市区就是中心城及其行政界限以外与中心城有着密切的经济文化关系的郊区,它们在生态上构成一个统一体。

美国大都市区的形成是城市化和郊区化交错发展的结果,是城市生态组织走向成熟的标志。它比步行城市的结构更为复杂,功能分化更为明确,土地利用更为合理。而中心商业区的形成则具有特殊的意义,它将众多的商业机构聚集在一起,不仅产生了巨大的聚集效益,而且由于金融和商业机构的集中,还释放出巨大的影响力和辐射力,使城市的发展显示出强大的活力和后劲,有助于在城市的竞争中处于不败的地位。大都市区是在城市化和郊区化的过程中形成的,它也将随着城市化和郊区化的进一步发展而不断

发展演变。

总之,美国城市的郊区化随着城市交通的产生和改进而加速发展起来。由于人口在郊区化的过程中存在时序上的差别,造成了郊区人口按照富人或上层中产阶级、中层中产阶级和下层中产阶级由外向内的空间分布模式,而且这种模式呈波浪式不断向外推移,造成了原有郊区在生态和社会特征方面不断向城市特征演变,而中心城对郊区的兼并,使其规模日益扩大。同时,在郊区化的过程中,由于人口和机构的对流和置换作用,原有步行城市的生态组织结构发生了巨大变化,城市功能出现了明显的分化,到 19 世纪末 20 世纪初,大都市区的生态组织结构初步形成了。

参考文献:

- [1] Howard P. Chudacoff, *The Evolution of American Urban Society*, Second Edition [M], Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall, Inc., 1981.
- [2] U. S. Department of Commerce, Bureau of the Census: *Fourteenth Census of the United States Taken in the Year 1920: Population 1920, Number and Distribution of Inhabitants* [M], Washington, D. C.: U. S. Government Printing Office, 1921.
- [3] Kenneth T. Jackson: *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States* [M], New York, Oxford: Oxford University Press, 1985.
- [4] John R. Stilgoe, *Borderland: Origins of the American Suburbs* [M], New Haven: Yale University Press, 1988.
- [5] (美)丹尼尔·布尔斯廷著:《美国人——民主历程》(中译本) M, 三联书店.
- [6] Alexander B. Callow, Jr. ed., *American Urban History: An Interpretive Reader with Commentaries 3rd Edition* [M], New York: Oxford University Press, 1982.
- [7] Sam B. Warner Jr.: *Streetcar Suburbs: The Process of Growth in Boston, 1870—1900 M*, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press and The M. I. T. Press, 1962.
- [8] Raymond A. Mohl: *The New City: Urban America in the Industrial Age, 1860-1920* [M], Arlington Heights, Illinois: Harlan Davidson, Inc., 1985.
- [9] Ira Rosenwaike, *Population History of New York City M*, Syracuse, N. Y.: Syracuse University Press, 1972.
- [10] Robert E. Park, et al., *The City* [M], Chicago and London: The University of Chicago Press, 1967.
- [11] Kenneth Fox, *Metropolitan America: Urban Life Urban Policy in the United States, 1940—1980* [M], Jackson: University Press of Mississippi, 1986.

责任编辑:简明