

# 新城市主义之缘起探析

吴小凡

(华东师范大学, 上海 200241)

**摘要:** 二战以来, 随着美国郊区化进程的不断加快, 郊区的低密度蔓延在全美形成一种趋势。这导致了城市中心的衰落、不同人群分化隔离加重等一系列社会问题, 新城市主义理论、实践运动在这样的社会背景下应运而生。如同所有的城市规划理论一样, 新城市主义的产生亦有其深刻的社会背景, 本文试图在梳理战后郊区蔓延进程的基础上, 对新城市主义的缘起做一探析。

**关键词:** 新城市主义; 郊区蔓延; 现代主义规划理论

**中图分类号:** TU 984

**文献标识码:** A

**文章编号:** 1008-7192(2014)05-0066-05

## An Analysis of the Origin of the New Urbanism

WU Xiao-fan

(East China Normal University, Shanghai 200241, China)

**Abstract:** With the ever accelerating process of the suburbanization in United States after World War II, the low-density extension of suburbs became a tendency, which led to a series of social problems, like the decline of city center and the increasing differentiation and isolation of different group of people. It was under such social circumstances that the New Urbanism and its practical movement emerged. Like other urban planning theories, the emergence of the New Urbanism has its profound social background. This article intends to have an analysis of the origin of the New Urbanism based on the carding of the extension process of suburbs after World War II.

**Keywords:** the new urbanism; extension of suburbs; modern planning theories

新城市主义的实践运动开始于 20 世纪 80 年代, 并于 90 年代初形成完整的理论, 是二战以来美国城市规划界试图以设计的力量解决郊区蔓延、城市病等问题的成效最为显著的一次尝试。

自上世纪 90 年代末, 新城市主义的理念逐渐被国内学者引入到城市管理、城市规划、城市设计等领域。在这一概念的引入时期, 国内有关新城市主义的文章及译著, 从基本概念入手, 在理论层面上, 对这一思想做了充分的介绍。在针对新城市主义的进一步研究中, 学者们一方面对新城市主义的起源、内涵等展开探究, 另一方面讨论新城市主义理念及其实施方法对中国的借鉴意义。笔者以为想要借鉴一种理论, 无疑要对其产生的社会背景、理论渊源进行深入的考察。不考虑国情地引入概念, 最终就只会流于形式、沦为单纯的概念秀。职是之

故, 下文中笔者拟对新城市主义的缘起做一探析。

## 一、城市郊区化之兴起及其社会背景

理解新城市主义起源的关键点在于梳理美国二战后近半个世纪的城市发展史。二战前后, 美国城市居住模式经历了从传统的邻里社区式向郊区化转变的历程。一直到第二次世界大战时期, 从圣·奥古斯汀 (St. Augustine) 到西雅图 (Seattle), 欧洲人在北美大陆的主要定居模式一直以传统的邻里社区式为主<sup>[1]</sup>, 但目前北美城市生长的标准方式却是郊区蔓延式。第二次世界大战结束后的半个多世纪以来, 美国城市全面向郊区发展, 郊区居住人口的数量在 1970 年首次超过市区居住人口。居住的郊区化作为一种现象, 早在工业革命时代就已

经开始出现了,而直到二战结束后,才在全美范围内发展成一种趋势。

二战后的郊区繁荣有其深刻的社会背景。首先,美国的大部分居民自始至终将郊区独立住宅视为居住、养育子女的首选,有花园的独立住宅被美国人认为是下一代健康成长的安全壁垒。社会学通常将下述几点描述成都市生活方式的显著特征:次要接触代替主要接触,血缘纽带式微,家庭的社会意义变小,邻居消失,社会团结的传统基础遭到破坏。所有这些现象都可以通过客观指数得到证明。例如,低且呈下降局势的都市人口繁衍比率表明,城市对传统的家庭生活没有益处,包括抚养孩子和维持家庭这个所有重要活动的场所。正是这样的想法使得中产阶级倾向于结婚后搬离城市,到郊区去生活。因此,许多生活在城市中的夫妇,一旦有了孩子就会考虑搬到郊区去居住。其次,工业革命在给城市带来繁荣的同时,也带来了城市居住环境恶化等一系“城市病”。工业革命以来,与城市景观越来越千篇一律形成对比的,是郊区的吸引力与日俱增。工业城市的各种弊端激起更多人愈发强烈的逃离城市的愿望,去过一种更加人性化的乡村生活。再次,美国文化本身潜藏着某种抵制城市的因素。早在18世纪时,新教就告诫信徒,远离土地会让人类的心灵萎缩,城市中的闲暇和社交生活无不诱感和腐蚀着人的精神,而不同社会阶层的人的混合居住也对家庭生活不利<sup>[2]</sup>。从Jefferson到Limbaugh都曾明确提出过有关乡村自治农庄的田园梦想,它贯穿了美国的历史,人们将其与那种视住宅拥有权等同于参与权的民主经济画作等号<sup>[1]40</sup>。最后,二战后美国政府推行的相关政策亦在客观上推动了城市居住郊区化的兴盛。一直以来,在郊区拥有独立住宅都只是少数人才能够实现的梦想。20世纪早期的近郊小镇一般很小,不超过一万人,围绕着火车站发展,半径在3—5英里,周围都是田野、农庄<sup>[3]</sup>。对于一般家庭而言,近郊居所(suburban living)只是一种梦寐以求的“理想环境”,但这种憧憬在二战后,对于大多数家庭来说突然变得近在咫尺。这一切得利于政府大力推行的“城市疏散”的政策,这一系列政策中尤以联邦住房管理局(FHA)和退役老兵管理局(VA)的贷款政策发挥的作用最为关键。在第二次世界大战结束后的一段时期内,这两个机构向超过1100万套新住房提供了抵押贷款,该贷款按月支付利息和部分本金,低于租房通常所需的月租金,但该贷款只适用于购买郊区新建的独立住宅<sup>[4]</sup>。这两个机构既不

鼓励人们翻新改造现有的旧房子,也拒绝为联排住宅、多用途建筑以及城市住宅提供资金支持。与此同时,联邦政府和州政府补贴修建了4.1万英里(约6.6万千米)的州际公路,但对公共交通系统的发展没有给予足够的重视,这些政策都促使汽车成为普通市民能够承受的便利交通工具<sup>[1]8</sup>。在这种新型经济架构下,年轻的家庭纷纷从经济角度做出十分理性的选择,迁到莱维敦(Levittown)这样的地方去,人们渐渐离开历史悠久的城市邻里社区,朝着离城市越来越远的周边地带迁移。在两者的共同作用下,汽车型、低密度郊区成为战后城市发展的标准模式。

## 二、郊区化所产生之问题

城市郊区化在让人们实现居住上的“美国梦”的背后,实则存在许多问题。这种蔓延式不同于传统的邻里社区式,即使在人口密度相对较低的地区,蔓延也使财政部门的收支情况入不敷出,同时,土地以惊人地速度被消耗,大量的交通问题涌现出来,社会的不平等与分化隔离现象愈加突出。不仅如此,由于环状的郊区地带在城市外围生长,市中心的发展反而被忽略了,城市“内环”(inner ring)的居民和商业正在向新开发的位于郊区边缘地带的居住区流失。所有这些恶果都是始料未及的。城市郊区化所带来的一系列消极影响具体可以体现为以下几点。

### 1. 地方政府机构的困境

大量的白人中产阶级迁往郊区,加速了地方政治的分散化和零散化,各个大都市区成立了许多互不隶属且各自拥有独立决策权的政府实体。郊区的地方政府深受郊区蔓延之苦,为适应汽车环境而导致行政效率低下,进而蒙受经济损失。政府必须为建于远处的住宅提供必要的配套服务,而这些住宅所缴纳的税款却不够这些服务的投入。地方政府为避免出现财政危机,就想出各种方法来减少蔓延所产生的种种费用,然而这其中不乏扬汤止沸的权宜之计,一时间解决了市政当局的资金危机,却丝毫无法避免蔓延开发模式所导致的本质上的浪费。郊区蔓延加重了地方政府这一层面上的贫富分化,产生了富裕城市和贫穷城市。富裕城市基础设施建设良好、公共服务系统完善,拥有高质量的学校、发达的商业和具有吸引力的投资环境,这些都离不开商业和居住税收的支持。与之形成鲜明对比的是,贫穷城市公共服务不完善、就业就会有限、城市投资环境缺乏吸引力。联邦政府原本出于弥合差距的

一系列措施,如修建康复中心、中途之家(halfway houses)、流浪庇护所等,反倒更进一步把穷人集中到了贫穷的地区,使得贫穷的特点进一步被制度化。

地方警署也为郊区的蔓延感到头痛,社区警察的巡逻曾是减少犯罪的最有效途径之一。但只有当城市布局达到一定密度,他们才能发挥效用。如今低密度的郊区蔓延,无疑使巡逻任务异常艰难。在郊区土地细分式的住宅区里,那种让社区警察在尽头路上来回穿梭的巡逻方式,比从前需要更多的人力,警方对报案的反应时间也大大增加,有些地区需要20分钟甚至更长。

## 2. 交通拥堵、对私家车的过度依赖

交通的发展曾为美国的郊区化进程提供了技术上的支持,在过去的几十年时间里,随着美国的郊区化以一种蛙跳式、低密度的空间方式迅猛发展,一系列的弊端也逐渐突显出来。其中最显著的就是交通拥堵和对私家车的过度依赖。居住模式对交通系统的依赖性是最强的,郊区社区的结构决定了人们远离日常生活需要的商店、购物中心。在没有公共交通的情况下,人们的出行不得不依赖私家车。郊区商场、超市的规模往往较大,这进一步大大增加了人们的出行里程。

为满足郊区生活的需要、解决道路拥堵问题,提高交通容量势在必行。政府通过修建更多的公路、拓宽原有道路的方式增强交通能力。但随之而来的,却是驾车人数的增加,后者甚至增加的还更多一些。这样一来,从短期看,新建道路所预期节省的行车时间,有一半都将化为乌有,而从长远来看可能一点时间都节省不下来。面对这种“诱增交通(induced traffic)”现象,交通工程师中间流行这样一句谚语:“试图用增加道路容量的方式来治理交通堵塞,就好像用放松腰带来治疗肥胖症一样。”不断增加的交通容量,鼓励了越来越多的人住到离工作场所更远的地方。自从1969年以来,人们驾驶里程的增长率是全国人口增长率的四倍<sup>[5]</sup>。汽车使用量增长最快的地区也就是蔓延最集中的地区。

然而颇具讽刺的是,交通拥堵却带来了更多的人对私家车的越来越依赖。驾车者每天对交通堵塞的抱怨程度,和他们继续开车的情绪一样高。拥堵的道路恰恰反应了人们依赖私家车和厌烦拥堵之间的某种平衡状态。对于生活在郊区的居民来说,郊区的汽车依赖不仅是理论上的,更是现实中必须面对的问题。一旦无法驾车,他们的日常物质需求和社会需求都变得遥不可及了。这也就解释了为何

一些老年人会伪造视力检查报告,他们恐惧驾驶执照被收缴,失去驾照意味着超市、商场的购物班车就成了他们出行的唯一选择。

对小汽车的过度依赖,使不能驾车的老人、小孩在郊区寸步难行,对于每天驾车的上班族来说,生活质量不但没有得到显著提高,费时费力的上下班通勤,甚至使他们感到精疲力竭。郊区化带来的交通问题,不仅侵占了上班族的业余时间、损害了他们的身体健康,还令他们蒙受经济损失。美国的燃油价格尽管只有欧洲的四分之一,但一个典型美国家庭花在交通上的钱却是欧洲家庭的4倍<sup>[1][127]</sup>。

## 3. 分化隔离加重、公共生活的缺失

将穷人排挤在郊区的领土之外,或许是郊区化最不平等之处。政府为人们提供了逃离城市的途径——完善公路系统和提供低廉的住宅贷款,却忽略了这些资源的合理分配。贫困人群滞留在内城(inner line)地带,现在的内城已经成为美国最弱势群体最集中的地方。政府非但没有制止——如出台鼓励融合不同住宅模式或是接纳不同收入阶层的社区建设政策,反而在很大程度上继续推动郊区蔓延。对新鲜事物的追捧自然会导致对旧事物的忽略,当我们的注意力不再停留在老的邻里社区时,那里的居民同时也被忽略了。有能力的人伴随着郊区化的大潮,迁往新的居所,而没有能力离开的人就陷在原地。美国历史上存在着由于各种原因所造成的隔离现象,但没有哪一种像现在所经的一样,如此泾渭分明地以收入的细微差距来隔离富裕家庭与贫困家庭。许多人都意识到了,美国社会正在分裂成一个个孤立的小集团,而每个集团关注的领域越来越狭窄,很少有人会去考虑社会整体的利益得失。这种按收入分割住宅区的模式会导致怎样的后果是很容易想见的,居住在高档住宅区的人们自然反对将上交的税款用于改善内城以及维护公共领域。

被分化隔离的不仅是收入存在差异的不同阶层,相同阶层间的交流也在变少,越来越多的人正在退出公共生活领域。美国人或许拥有着发达国家中最好的私人领域,但在公共领域方面却不尽如人意,从政治团体到公园甚至其他非正式的聚会场所,几乎所有的公共领域都在衰退。随处可见的是千篇一律的细分土地、集散路、停车场,居民很难找到值得一去的公共空间。兴建郊区没能给人们带来更多惬意的私人领域,随之而来的反而是之前不曾预料的公共领域的衰败。以现在的蔓延速度来估算,仅仅一个加利福尼亚州(California),每年生

长蔓延出来的面积就相当于整个帕萨迪那市(Pasadena),十年后就相当于整个马萨诸塞州(Massachusetts)的大小<sup>[1][2]</sup>。虽然每年开发建设的社区规模可观,但却很难建出诸如传统邻里社区一般打动人心的新社区。新建的居住区仅仅是把各种标准化的、单一用途的土地纠集到一起。在那里,很少有人走动、参与社区公共生活,也很难使人产生认同感。

由于过分强调功能分区,类似传统社区中的那种有机联系遭到了破坏。无所不达的电讯网络为人们之间的联系提供了方便,有人就曾提出电话培育出了“心理社区”,认为它把我们的社会网络从物理空间的限制下解放出来<sup>[6]</sup>。还有人认为互联网能有效的替代公共空间,但显然他们都严重低估了电话、电脑和真实人体的差别,这些都无法满足人们希望把握清晰确定的社会交际的需要。

#### 4.内城的衰落

美国内城的衰落并不是偶然的,二战结束后的半个多世纪以来,它饱尝了郊区蔓延所带来的苦果。政府为服务郊区而投资兴建的快速公路系统,其设计初衷是为了让住在郊区的人们更便捷的出入市区,这些公路大多设置在最贫穷的邻里,因为那里的土地最为便宜。但这样做的后果是极具破坏性的,低收入人群居住的社区,很多街道被加宽,并取消了路边停车。原本充满活力的街道变为危险的快速道路,将很多内城邻里社区割裂。不仅如此,城市中心还到处修建停车场。虽然这一举措缓解了车流压力,但也将城市变成了只剩下完备的路面设施的无人地带。

滞留在内城的人更为关心的是越来越多的工作机会正在流失。市内公司的迁出与撤资,致使市区居民的就业机会锐减。从前,人们在市区工作,工人从郊区赶到市区上班,市内的商业区生机勃勃。但这种情景随着市内人口向郊区流动,很难再维持下去。商场、公司陆续搬到靠近职工居住的地方。生活各组成部分都从城市迁往郊区,人们的工作、生活主要往返于郊区与郊区之间,城市的中心地区的地位不可避免的下降了。

### 三、新城市主义之出现

现代主义城市规划理念盛行的年代,政府的政策和城市规划都对郊区蔓延起到了推波助澜的作用。规划师们热衷于单一用途的土地分区,而政府则全情投入到住宅和公路建设之中。城市规划中这种将日常生活不同内容分割开来的“土地分区制”,

被当成了万能药。这些现象的背后还有另一个更微妙的时代特质作为支撑,那就是二战期间从海外学来的管理方式的广泛应用。大批的专业人士带着一套全新的方法从战场归来,准备完成一项规模宏大的任务。该方法的核心内容只有两步:分类和计算。这一方法在军需品制造和部队调配领域的运用非常成功,于是这些专业人士每到一处都如法炮制,无论工业、教育还是管理,几乎所有领域都用上了这种方法。由于上述观念一直处于主导地位,因此蔓延现象不但没有得到控制,反而得到了持续发展。

郊区蔓延现象和城市病的根源既然可以归咎于政策和规划,这一点其实是令人鼓舞的,因为这意味着,好的政策和规划就能改变这一切。为了破除这种主流的城市规划理论以及上文所述郊区化所带来的恶劣影响,20世纪80年代,一种新的城市规划理论即新城市主义(New Urbanism)在美国应运而生。新城市主义的发起人是城市规划师和建筑师。在面对郊区的低密度蔓延和中心城市衰败等一系列问题的情况下,加州地方政府委员会在1991年召集六位杰出的规划师起草了一套社区规划原理这套原理意在“把二战前美国城市设计的理念与现代环保、节能的设计理念结合起来,建造具有人文关怀、用地集约、适合步行的居住环境”<sup>[7]</sup>。在这一新型城市设计理念形成之后,100多位政府人员在约塞米蒂的阿瓦尼酒店召开会议专门对这套原理进行商讨,这套原理后来被称为“阿瓦尼原理”。1993年美国“新城市主义大会”(Congress for the New Urbanism)正式成立,1996年新城市主义大会在阿瓦尼原理的基础上发布了《新城市主义宪章》(Charter of the New Urbanism),这一宣言的通过在美国城市规划领域产生了很大的影响,标志着新城市主义运动走向成熟。

“新城市主义”的“新”是相对18、19世纪工业革命浪潮下的城市主义而言的<sup>[5][2]</sup>,提倡合理的复兴那些从20世纪30年代起就逐渐被现代主义城市规划所取缔的传统设计原则。新城市主义的目标十分明确:首先是经济目标,通过调整城市化的模式,改变二战以来美国郊区低密度蔓延和功能分离的发展模式,减少基建投资,提高经济效益。其次是社会目标,创建的社区必须有明确限定的公共领域,保障建成环境在用途与人员方面的多样化,改善城市和郊区在阶级、种族等方面的隔离现象,增强不同人群之间的社会交往。第三是生态目标,提高社区的建筑密度和功能的混合,从而减少土地浪

费、环境污染,建筑业要反映所在地区的建筑风格和生态特征。

作为一个由建筑师发起的设计运动,新城市主义能够引来众多其他领域的关注,成为一项大众性的运动,这在现代主义之后是第一次。当越来越多的建筑师怀疑甚至反对以设计影响社会时,新城市主义者依然乐观地相信设计能够成为强大的社会政治力量,相信合理地运用这种力量能够帮助美国人走向更好的生活。新城市主义者作为改革主义者,他们的目标远远超越了空间设计领域,扩大到了与建造环境有关的公共政策。从这个意义上看,以新传统主义著称的新城市主义,实质上参与了一项具有现代主义的精神的、以谋求进步为己任的社会改造活动。

新城市主义原则起初是针对美国郊区提出的,

虽然 CNU 通过许多实践已经证明,它同时也是一套适用于其他建造空间的好的设计原则和理论系统。新城市主义的原则对于中国的城市问题也许没有直接针对性,但在全球化的进程中,美国作为最发达社会的象征,它的生活方式正在销往世界各地,尤其是发展中国家。不可否认的是,美国社会所经历的一切,无论其好坏,对其他国家和地区都具有巨大的示范效应。事实上,我们可以看到许许多多的美国现象正在被模仿,比如出自 80 年代美国的封闭式居住区,正在成为当下中国住宅产品的常见形态。事实上,新城市主义理论自身也在不断发展,它已经在不同的规划层次上衍生出各式各样的新城市主义:关于小城市、村庄、邻里的新城市主义<sup>[8]</sup>,我们应当理性的引入、借鉴并加以恰当的运用。

### 参 考 文 献

- [1] (美)DUANY, PLATER-ZYBERK, SPECK. 郊区国家蔓延的兴起与美国梦的衰落[M]. 苏薇,等,译. 武汉:华中科技大学出版社,2008:4,8,12,40,127.
- [2] 单皓. 美国新城市主义[J]. 建筑师,2003(3):44.
- [3] 梁鹤年. 城市理想与理想城市[J]. 城市规划,1999(7):69.
- [4] (美)彼得·卡尔索,威廉·富尔顿. 区域城市—终结蔓延的规划[M]. 叶齐茂,倪晓辉,译. 北京:中国建筑工业出版社,2007:2,61.
- [5] (美)PETER CALTHORPE. The Next American Metropolis[M]. New York:Princeton Architectural Press, 1995:27.
- [6] (美)罗伯特·帕特南. 独自打保龄球:美国社区的衰落与复兴[M]. 刘波,等,译. 北京:北京大学出版社,2011:192.
- [7] 王丹,王士君. 美国“新城市主义”与“精明增长”发展观解读[J]. 国际城市规划,2007(2):78.
- [8] 叶齐茂. 新城市主义对解决中国城市发展问题的启迪:对新城市主义创始人Peter Calthorpe的电话采访[J]. 国外城市规划,2004(4):22.