

· 专题研究 ·

# 芝加哥: 从传统城市化典型到新型城市化典型

王 旭

(厦门大学 人文学院, 福建 厦门 361005)

**摘 要:** 美国第三大城市芝加哥, 曾经是以集中发展为主要特征的传统城市化时期的典型城市。进入 20 世纪后, 在郊区长足发展的带动下, 相对分散化和多中心格局成为城市发展的主导趋势, 即所谓大都市区化或新型城市化, 后来居上的洛杉矶成为代表性城市。但是, 20 世纪中叶以后, 芝加哥也完成了从传统城市到新型城市的转变, 具备了新型城市化的典型特征, 与洛杉矶殊途同归。这种转变在美国和世界范围内, 都有典型意义。而且, 由于芝加哥在美国城市中所处的显要地位, 更增添了这种典型意义的分量。

**关键词:** 芝加哥; 传统城市化; 新型城市化; 城市; 大都市区

**中图分类号:** K712.0      **文献标识码:** A      **文章编号:** 0559-8095(2009)06-0084-07

美国城市的发展, 经历前后衔接但又各有特色的两大阶段。第一阶段, 从殖民地时期到 1920 年, 人口由农村向城市集中, 城市由小城市到中等城市, 再发展为大城市, 逐级递进。城市空间结构的主要形式是城市的集中型发展, 郊区在城市带动下缓慢发展, 即为传统城市化阶段。第二阶段, 1920 年以后, 郊区化成为拉动城市进一步发展的主导力量, 即开始“新城市化”, 构成以多中心、分散化、城市与郊区统筹发展为主要特征的大都市区。1940 年, 美国几乎有一半人口居住在大都市区内, 成为一个大都市区国家; 1990 年, 一半以上的人口居住在百万人以上的大型大都市区, 新城市化又向更高层次迈进。<sup>1</sup>

学术界一般认为, 传统城市化时期最有代表性的是工业化城市芝加哥, 而新城市化时期最有代表性的是以服务业见长的洛杉矶。在对这两个城市进行个案分析的基础上, 分别推衍出城市布局理论的芝加哥学派 (Chicago School) 和洛杉矶学派 (L. A. School)。产生于 20 世纪 20 年代初的芝加哥学派认为, 城市呈集中型发展, 由密集的核心区向周边地区在同一同心圆扩展, 密度渐次降低, 在此过程中, 核心区主导边缘地带发展。但是, 令芝加哥学派始料不及的是, 芝加哥随后的发展, 与此模式渐行渐远; 后来居上的洛杉矶却以相对分散而开阔的发展空间日益受到人们的推崇, 由此在 90 年代产生了洛杉矶学派。不过洛杉矶也往往因其人口密度过低、发展失控而受人诟病。但近年来, 洛杉矶人口密度也有所上升, 美国学术界对洛杉矶的看法来了个 180 度大转弯。而芝加哥在二战后、尤其是六、七十年代人口密度下降速度加快, 经历了向新城市化的蜕变, 与洛杉矶殊途同归。它的经历折射了传统城市向新型城市

收稿日期: 2009-09-08

作者简介: 王旭, 厦门大学人文学院历史系“闽江学者”特聘教授, 研究方向为美国历史、美国城市史。

<sup>1</sup> 关于新城市化的详细情况, 可参阅王旭:《美国城市发展模式: 从城市化到大都市区化》, 清华大学出版社 2006 年版。为节省篇幅, 本文有关论述, 尽量简化。

成功过渡的主要特征,令人信服地佐证了新城市化是城市发展的必然走向。姑且不论这两个学派理论体系完善与否,<sup>1</sup>但它们所揭示的现象确实存在,而且发人深思,值得专门研究。本文以芝加哥为典型案例展开讨论,希望以此佐证新城市化的主要特征和基本走向。

## 一、从传统城市化到新型城市化

芝加哥市,人口 285 万,在美国大城市中排行第三,是美国中西部的工业中心和重要港口;芝加哥大都市区,由芝加哥市和库克县(Cook)、杜佩齐县(DuPage)、凯恩县(Kane)、莱克县(Lake)、麦克亨利县(McHenry)、威尔县(Will)等 6 个郊县组成,面积 7214 平方英里(18 684 平方公里),人口 952 万,全称为“芝加哥-内珀维尔-乔利埃特-加里大都市统计区”(Chicago-Naperville-Joliet-Gary, IL-IN-WIMetropolitan Statistical Area)。<sup>2</sup>从芝加哥市扩展到芝加哥大都市区的过程,与传统城市化向新型城市化过渡的过程同步。

芝加哥位于密歇根湖西南岸,伊利诺伊州东北部的库克县,地理位置极其有利:处于全国地理区位的中点,东邻较发达的东北部,西接密西西比河以西的广袤地区,是沟通全国区域经济流转的枢纽;它也是纽约经伊利运河和五大湖的水上交通所能达到的最佳地点,辅以南、西、北三面辐射的铁路和高速公路交通网,水路、陆路运输便捷;它的资源条件更是得天独厚,地处美国最大的谷物种植和畜牧区,五大湖地区又有丰富的煤、铁矿藏及其他有色金属等资源,发展制造业潜力深厚。这里迟早会产生一个大城市,工业化的到来,使其成为可能。19 世纪初,芝加哥还是人迹罕到之处。伴随 30 年代后西部开发热潮,芝加哥日见兴隆,1837 年正式组建为市。40 年代开凿伊利诺伊-密执安运河,与著名的伊利运河对接,将大湖区、密西西比河和大西洋连接起来,远洋巨轮得以经圣劳伦斯湾直抵芝加哥码头。1848 年,第一条铁路线开通,开启了芝加哥的新时代,到 1860 年,已有 11 条铁路线,向东、南、西三个方向呈放射状分布,使其旋即成为中西部乃至全国最重要的铁路交通中心。随后工业化的大规模展开,又使其如鱼得水,制造业超常发展。到 1871 年时芝加哥已是 30 万人口的城市。1871 年大火虽是一场毁灭性的变故,却使芝加哥浴火重生,发展速度不降反升,1880 年人口再度恢复到 50 万,1890 年跨过 100 万大关,1900 年又跨过 200 万大关,每 10 年翻一番,一跃成为美国第二大城市,并跻身当时世界大城市前五名,成为美国城市发展史上一段佳话。<sup>3</sup>1893 年,芝加哥成功主办了世界博览会,更是锦上添花。

芝加哥的崛起,是 19 世纪后期美国城市化与工业化同步发展的最直接反映。这个时期为近代大工业城市提供了施展的舞台。由于工业资本和生产资料及劳动力的高度集中,企业规模大,城市起点高,与同一时期全国性首位城市纽约相比,更胜一筹。纽约工业结构形成于工业化初期,以独资经营或少量合资经营的小型企业主,而芝加哥大多数企业创办较晚,创建伊始规模就很大。如 1870 年时芝加哥钢铁业平均雇用工人数量相当于纽约同类行业的 6 倍,大规模肉类加工业相当于后者的 23 倍。即使在很多传统工业部门,芝加哥也比纽约略胜一筹。而且,这种差别随着时间的推移不断扩大。企业平均雇用人数,1870 年时纽约为 20 人,芝加哥为 25 人,到 1919 年,纽约上升到 25 人,而芝加哥则骤增至 48 人,几乎相当于纽约的 2 倍。<sup>4</sup>芝加哥由此成为名副其实的工业时代城市巨人。这样,以芝加哥为首、中西部城市为主干,形成了新的制造业带(Manufacturing Belt),以其重工业和机械工业见长,与东北部的轻工业区一道构成美国工业布局的心脏地带。很多学者认为,“如果说有哪一个城市最具有工业化时代城市化的典型特征的话,那就是蒸蒸日上的芝加哥”。<sup>5</sup>

<sup>1</sup> 洛杉矶学派的学者(大部分在南加州大学的洛杉矶城市化学院)自谦地表示,是否称其为学派可以商榷, [http://college.usc.edu/la\\_school/](http://college.usc.edu/la_school/), 但笔者认为,其学术价值是不可小觑的。

<sup>2</sup> 芝加哥大都市区(MSA)比整个康涅狄格州(4845 平方英里)都大,如果按联合大都市统计区(CMSA)计算,芝加哥大都市区的范围更大,包括 9 个县,但考虑到区域经济一体化区域内整合的程度,还是 MSA 更有学术意义。

<sup>3</sup> Constance M. Green, *American Cities in the Growth of the Nation*, New York: Harper & Row, Publishers, 1957, p. 100.

<sup>4</sup> San Bass Warner, *The Urban Wilderness: A History of the American City*, New York: Harper & Row, Publishers, 1972, p. 93, Table 2.

<sup>5</sup> Frank M. McGraw, *The Rise of the City: An Urban Approach to World Geography*, New York: Field Educational Publications, 1971, p.

这一时期城市建设重心在市区,是中心城市发展的黄金时代。19世纪80年代风行一时的摩天大楼就是芝加哥率先竖起的地标。在成群的摩天大楼周围,环绕着高架铁路,把芝加哥的西部、南部、北部连接起来,形成中心商务区(CBD),被形象地称为 Loop。1848年挂牌的芝加哥商品交易所很快成为全国期货市场的中枢,拉塞尔大街也成了财政金融一条街,Loop区当仁不让地成为芝加哥磁力场的中心。根据一项研究,1910年,每个工作日都有多达65万通勤者进入 Loop区;到1919年,每天进入 Loop区的车辆更是多达13万辆。<sup>1</sup>这样,到19世纪末,芝加哥市民生活和工作在高密度的市区,步行工作和购物,郊区处于起步阶段,这些都是典型的传统城市化特征。

城市集中化发展到一定程度,就开始向周边扩展。1900到1910年,市区和周边县的人口同时增长,但在下一个10年,芝加哥市区人口增长了24%,北部和西部郊区的增长却高达100%。铁路是推动这一进程的加速器。铁路郊区城镇埃文斯顿、凯尼尔沃思、多尔顿、东芝加哥都在这一时期崭露头角。工业卫星城也纷纷出现,如乔利埃特、加里、奥罗拉、沃基根。不过,这些郊区城镇依附于芝加哥,是芝加哥城市功能的外延,芝加哥可以通过兼并的方式不断拓展城市发展空间,宣示在区域经济中的主导地位。芝加哥最大的兼并发生在1889年,扩展了133平方英里,将今天的远南部囊括进来,成为美国第二大城市。恰恰是因为芝加哥的兼并,威胁到了纽约头号大城市的地位,纽约才于1898年匆忙地进行了几乎是美国城市史上最大的兼并,达到今天的规模。可以说,进入20世纪后,芝加哥进入一个新的以大都市区为主要形式的发展时期。所谓大都市区,由中心城市和郊区两个有机部分构成,在中心城市和郊区的交互影响中,大都市区发生着有规律性的变化。

20世纪初年至1945年是变化的第一个阶段。这个阶段的主要特征是:中心城市仍在区域经济中居主导地位,郊区化尚在初期,独立性不显,对中心城市仍有很大依赖性。但是,由于这段时间发生了两次世界大战和经济大萧条,因此,城市发展的正常进程被打断,但城乡关系此消彼长的苗头已潜滋暗长。

曾经最令芝加哥人自豪的制造业受该行业发展周期等因素的影响开始由盛转衰,地位下降,以工业为主导产业的中心城市基础受到侵蚀。很多公司向外搬迁,以寻求更多的发展空间,首当其冲的是大规模肉类加工。西部的郊区城镇由于靠近原料产地,有地利之便,发展势头很猛,甚至开始与母城竞争。Loop区的零售业也不乐观,20年代马歇尔菲尔德和其他百货公司在郊区开设分店,预示着新的竞争时代的来临。不过,中心城市在传统工业方面的优势地位还未彻底动摇。二战结束时,芝加哥的钢铁生产总量仍占全国四分之一,超过在此方面一直遥遥领先的匹兹堡,在机床加工、印刷出版、化工、食品加工、精细金属加工等方面在全国保持领先。除了制造业外,芝加哥市仍然是交通运输中心,有轨电车、地铁、高架铁路和公共汽车都通往市中心商业区,以中心城市为枢纽站。其次,芝加哥仍是零售业中心,尽管城市居民一般日用品在居家附近购买,但如果购置奢侈品或耐用品或品牌商品就必须到市中心商业区。此外,中心城市还是服务业中心,餐饮、住宿、旅游中心,市政府同时也是整个大都市区的行政中心。

但是,中心城市和郊区已走上了相互竞争的道路。1945至1970年进入剧烈变动时期,中心城市和郊区形成彼此分离、此消彼长的博弈局面。郊区的长足发展,以城市的衰退为代价,双方既相互对立、又相互依存。在中心城市,制造业和批发业的作用已大不如以往,尤其是制造业,出现所谓空心化现象。从1947到1961年,芝加哥在大都市区制造业的比例从71%降到54%。<sup>2</sup>很多工厂从市区搬到郊区。1961年,麦考密克收割机公司倒闭,转向芝加哥南部的欣斯代尔新建工厂;Sara Lee's冷冻食品加工也转到郊区;芝加哥牲畜围栏因生意清淡而关门;国际收割机之类的巨型公司也不复存在。钢铁工业几起几落,在20世纪末其就业人数仅为70年代的三分之一。当然,从区域外的因素看,也有“阳光带”兴起的影响,“冰雪带”城市普遍受挫,地处冰雪带中心的芝加哥首当其冲。

中心城市现在几乎完全依赖生产服务业和旅游业作为它的支柱。在芝加哥河流入密执安湖的地方,谷物仓库曾是这座城市醒目的标志,现在被巨型渡轮取代。尽管 Loop区还有其吸引力,但中心商务

<sup>1</sup> Ann Durkin Keating eds., *Chicago Neighborhoods and Suburbs: A Historical Guide*, Chicago: The University of Chicago Press, 2008, p. 34

<sup>2</sup> Ann Durkin Keating eds., *ibid.*, p. 73

区老旧失修,拥挤破败,其周围的居住区状况也不容乐观,数平方英里范围的工业和居住区土地被废弃。规划师们建议拆毁或重建部分建筑,在这些地方重建新建筑,作为“城市更新”运动的组成部分。50年代初,很多大公司将其总部从摩天大楼搬到郊区的工业园区,奥海尔机场把他们从 Loop区吸引到了大都市区的西北角。Loop区曾引为自豪的摩天大楼现有一半空置。

就在城市人口流失之时,郊区却是一派兴隆,芝加哥郊区化进入高峰期。战后长期繁荣是由大量的基础设施投资、特别是汽车和航空旅行所激发,区域范围的高速公路在联邦州际高速公路法的刺激下快速铺设,芝加哥汽车注册量从 1945年的 42.8万辆增至 1953年的 76.5万辆。航空旅行大量增长,新建的奥海尔机场不久就取代了中途机场全国最繁忙机场的头衔。

到六、七十年代,中心城市与郊区的分化加速,城市问题日益恶化,社会动乱频发。1967年,芝加哥郊区的工业卫星城加里出现首位黑人市长,全国其他大城市也相继有黑人当选市长。实际上主要是因为在这类城市,黑人选民基数大,并非种族关系和缓的标志。如加里市长选举,其黑人选民有 96% 推举黑人候选人,但在白人选民中这一比例只有 14%,这反倒使黑白之间界限更加分明,无助于缓解民族种族矛盾。另外,联邦政府发起城市更新运动和后来的向贫困宣战等改革试图防止中心城市的进一步衰退,效果均不明显。这样,到 70年代,芝加哥的新城市化大致告一段落,发展模式已基本定型,此后,新城市化仍有进一步发展,其重要性还在提升,但不具有质变的意义。

## 二、芝加哥新城市化的典型特征

新城市化与传统城市化的最大区别在于城市空间结构以及城乡关系的变化,其典型特征是分散化、多中心格局和城乡统筹发展。所谓分散化,是指人口和经济活动在整个大都市区范围相对分散的发展过程,有别于工业化时代的集中化发展;所谓多中心格局 (multi-polar or polynuclear structure),是指除原有的中心城市外,又出现数个或数十个次中心性城市,部分是在交通网络节点上发展起来的新兴边缘城市,部分由原有的城镇逐渐扩展而成;所谓城乡统筹发展,主要是在经济方面,中心城市与郊区一体化程度不断提高。这些在芝加哥都有突出的反映,不过,芝加哥的中心城市与郊区在经济布局方面向一体化方向发展,但政治、社会、文化方面相形滞后。以下分别就这几个方面予以解读。

**1、经济结构** 经过二战前后的调整,芝加哥中心城市经济具有典型的后工业社会的特征。到 1970年,芝加哥主要产业部门就业的比例是:制造业 28%,服务业 19%,零售业 15%,政府 13%,金融保险 7%,建筑、批发业和交通各为 5% 以下。<sup>1</sup> 可以看出,芝加哥的服务业有了长足的发展,制造业仍占有一定比重,商业、金融业地位稳中有升。实际情况也是如此,如芝加哥的批发零售额在国内名列前茅,有美国最大的期货市场——芝加哥商品交易所和芝加哥期货交易所,有美国零售企业大鳄西尔斯·罗巴克公司等,而且是世界主要的邮购中心。芝加哥的传统工业向高科技过渡,涌现出成片的高科技走廊,部分取代了处于低谷的夕阳工业,坐镇在这里的摩托罗拉公司引领着无线电通讯、半导体器件、高级电子系统和设施的走向。此外,芝加哥继续保持水、陆、空运输在全国的优势,美国联合航空公司总部、灰狗长途汽车公司总部都设在芝加哥。

与此同时,郊区经济地位已很稳固。七八十年代以后,随着通讯技术的成熟和互联网的普及,芝加哥许多小型专业服务公司相继搬往郊区,许多专业人才也离开了市中心的大公司,到郊区去创办自己的公司。中心城市在服务业方面的作用也在弱化,部分功能向郊区转移。1992年,西尔斯-罗巴克公司将其总部和 5000名办公人员从市中心区最高的西尔斯塔楼搬迁到西北郊占地 190万平方英尺的霍夫曼地产,曾轰动一时。<sup>2</sup> 与居住区开发同时出现的是购物中心、办公楼、商务楼和工业园区。有些地标是标志性的,如 1971年落户郊区城市肖姆堡的伍德菲尔德购物中心是全国最大的全封闭购物中心;紧靠奥海尔机场西部的森泰克工业园区在全国属于莘莘大者。

<sup>1</sup> Bruce Katz, *New Realities for Chicagoland* [http://www.brookings.edu/~media/Files/rc/speeches/2005/0909\\_chicago\\_katz/20050909-Chicagoland.pdf](http://www.brookings.edu/~media/Files/rc/speeches/2005/0909_chicago_katz/20050909-Chicagoland.pdf)

<sup>2</sup> Ann Durkin Keating, eds., *ibid.*, p. 30

这些产业部门选择郊区的主要考虑是: 1. 土地成本; 2. 靠近人才市场; 3. 靠近就业市场, 4. 投入和产出方面是否节省运输成本。在美国大多数地区, 人口向郊区的迁移先行一步, 所以, 郊区的人才市场条件成熟, 随后, 就业以更快的速度迁往郊区。有数据显示, 就业确实是跟随人口流动的, 1969年时人口增长较快的郊区在 1969至 1997年之间就业分散化的速度也很快。<sup>1</sup>

经过整个区域范围的一番调整, 经济布局更趋合理, 形成新的区域分工与定位。中心城市仍具有一定的影响力, 有一定综合性特征;<sup>2</sup> 郊区摆脱依附地位, 相对独立, 特色发展, 与中心城市经济形成配套。至于卫星城, 成为新的次中心, 与中心城市形成新的关系。大都市区城乡统筹发展, 经济一体化效益日益显现。据著名的区域合作组织“芝加哥 2020”的统计, 芝加哥大都市区年产值高达 3000亿美元, 如果把它视为一个独立经济体, 可以在世界排名第 18位, 超过台湾和瑞士。”鉴于其地域扩展和实力提升, 近年来人们形象地称之为“芝加哥大区”(Chicago land)。

**2. 空间结构** 与经济结构互为表里、同步发展的是, 大都市区空间结构也发生了明显的变化, 而这种变化又是新型城市化区别于传统城市化的最主要方面, 有必要详细分析。

第一, 人口分散化。从下表可以看出, 1950到 2008年间, 除了库克县(该县是芝加哥市所在地, 也称大都市区的中心县, 其人口走向与中心城市基本一致)以外, 其他各县人口都有不同程度增长。这些数据对人口分散化做了最好的诠释。

据相关统计, 1900年、1920年、1940年和 1990年这几个年份, 美国 10万人口以上城市的平均规模分别为 12 3万、22 8万、41. 3万、32 6万; 人口密度则分别为每平方英里 7377人、8461人、8425人、4233人。<sup>3</sup>就是说, 城市人口规模和人口密度都在下降, 这两个趋势都在 1940年以后加速发展。1990年, 芝加哥市人口跌破 300万大关, 回归到 1920年时的规模。这表明, 中心城市人口规模有一个门槛, 相对稳定。到 2000年, 芝加哥市区人口再降到 290万, 仅占其大都市区人口的 36%。这个下降趋势与全国大城市的情况是一致的。<sup>4</sup>结果, “芝加哥几乎和洛杉矶一样分散化了。我们看到, 城市的新旧与否和分散化之间的交互影响非常低, 地区的差异也比我们传统认识低, 开发较早的东北部和中西部与开发较晚的南部和西部一样分散化。”<sup>5</sup>

(1950至 2008年)芝加哥市与芝加哥大都市区各县人口变化比较 (单位: 万人)

	2008年		2000年		1990年		1980年		1970年		1960年		1950年	
	数量	%	数量	%	数量	%	数量	%	数量	%	数量	%	数量	%
芝加哥市	285	- 1. 5	290	4. 0	278	- 7. 4	300	- 10. 7	337	- 5. 2	355	- 1. 9	362	6. 6
库克县	529	- 1. 5	538	5. 3	511	- 2. 8	525	- 4. 3	549	7. 1	513	13. 8	451	11. 0
杜佩齐县	96	2. 9	90	15. 6	78	18. 7	66	33. 9	49	56. 9	31	10. 3	15	49. 3
凯恩县	51	25. 6	40	27. 3	32	14. 0	28	10. 9	25	20. 5	21	38. 4	15	15. 5
莱克县	71	10. 6	64	24. 8	52	17. 3	44	15. 1	38	30. 3	29	64. 0	18	47. 9
麦克亨利县	32	22. 5	26	41. 9	18	23. 8	15	32. 5	11	32. 4	8	66. 2	5	35. 8
威尔县	68	35. 6	50	40. 6	36	10. 1	32	30. 0	25	30. 2	19	42. 6	13	17. 6

资料来源: 根据芝加哥市和芝加哥大都市区所属各县网站统计数据计算而成。

[http://en.wikipedia.org/wiki/Chicago\\_metropolitan\\_area](http://en.wikipedia.org/wiki/Chicago_metropolitan_area) <http://en.wikipedia.org/wiki/Chicago#Demographics>

<sup>1</sup> Edward L. Glaeser, Matthew E. Kahn, “Decentralized Employment and the Transformation of the American City,” *Brookings-Wharton Papers on Urban Affairs*, 2001, pp. 1-63

<sup>2</sup> 根据罗伯特·朗的研究, 芝加哥与纽约、洛杉矶、迈阿密、休斯敦相比, 中心城市在办公空间所占比例仍较高, 说明尽管其他产业郊区化, 但中心城市的服务功能仍是主导性的。Robert E. Lang, *Edgeless Cities: Exploring the Elusive Metropolis*, Brookings Institution Press, 2003. 另据凯茨的研究, 中心城市芝加哥的就业量仍远远高于其他郊区城镇。Bruce Katz, *ibid*

<sup>3</sup> Metropolitan 2020, “Metropolis Plan: Choice for the Chicago Region,” <http://www.metropolisplan.org/main.htm>

<sup>4</sup> Sukko Kinn, “Urban Development in the United States: 1690-1990,” *Southern Economic Journal*, 2000, 66(4): 855-880

<sup>5</sup> 全国情况可参见: U. S. Bureau of the Census (1990-2000), 转引自 Bruce Katz and Robert E. Lang ed., *Redefining Urban & Suburban America: Evidence from Census 2000* Washington DC: Brookings Institution Press, 2003, p. 70.

<sup>6</sup> Edward L. Glaeser, Matthew E. Kahn, *ibid*

第二,从单核到多中心。与传统城市化时期依赖于中心城市不同,郊区部分城镇开始从单纯的居住区变成居住与就业综合的区域,成为人口和就业次中心,与中心城市共同构成复中心局面。

对此现象,有两方面数据可以佐证:一是通勤走向。根据布鲁金斯研究院大都市研究中心主任布鲁斯·凯茨对芝加哥大都市区通勤流向的个案研究,2004年,从芝加哥大都市区中心城市到另一中心城市通勤比例为26%,从中心城市到郊区为11%,从郊区到中心城市为14%,郊区到郊区为48%,大都市区到非大都市区为2%。<sup>1</sup>可以看出,通勤是多维走向,与传统城市化时期仅限于从郊区到中心城市有明显不同。最有意义的是郊区之间通勤,它说明郊区与郊区间联系在就业方面已相当密切,是郊区城镇经济独立、成为次中心的最明显指征。而从中心城市到郊区的逆向通勤,更说明郊区已反客为主,成为吸引就业的节点。二是服务功能的提升。新兴郊区次中心不仅发展最为迅速活跃,而且表现出多样化的经济结构和完备的城市功能,乔尔·加里尤把这些城市称为“边缘城市”(Edge city)。<sup>2</sup>这些边缘城市,一般拥有500万平方英尺的办公空间,且就业岗位多于居住人数的郊区社区,位于最初的城市中心三四十英里左右,在州际高速公路沿线,距机场近,交通方便。其他特征包括私人汽车交通,良好的公立学校,靠近大学研究中心,其企业和零售业多集中在新兴经济门类。根据这些标准,全国共有200多个边缘城市,其中包括芝加哥西北部的肖姆堡。也有学者把这类社区称为“兴隆郊区”(Boombubs)或“新科技郊区”(technobubs)。迈克尔和迈克唐纳索性把这类郊区城市直接称为次中心,他们认为,芝加哥大都市区除了中心城市的CBD外,还可分出20个大的就业次中心,根据年代、位置和产业构成,这20个次中心可以分为相当不同的六大类:3个老的卫星城市(19世纪末期出现);3个老的工业郊区(19世纪与20世纪之交出现);6个二战以后的工业郊区;2个新的工业和零售业郊区(1970年来成长显著);3个边缘城市;3个服务和零售中心。近年来,2个新的工业和零售业郊区和3个边缘城市就业增长迅速,并且3个边缘城市表现出最强的聚集效应,服务业就业所占比重最高。”<sup>3</sup>对此,美国人口统计总署出台主干城市概念加以限定,在芝加哥,此类主干城市有9个,分别是:内珀维尔、乔利埃特、加里、埃尔金、阿灵顿海茨、埃文斯顿、肖姆堡、德斯普兰斯、斯科基,它们如众星拱月般与芝加哥共同形成区域经济的支撑点。所以,笔者同意这样的结论:“我们有非常确凿的材料证明芝加哥已是多中心结构的大都市区。”<sup>4</sup>对于这种复中心的大都市区,芝加哥大都市区南部区域研究中心的一份报告有形象的描述:“150多年来,我们一直把这个区域看成是芝加哥及其周边地区,现在应该看成是一个包括芝加哥在内的区域。”<sup>5</sup>在这个区域内,县、市乃至州的行政界限的意义都已淡化,有意义的是大都市区这个概念。

**3. 社会结构** 在中心城市和郊区此消彼长的过程中,由于社会资源分配不合理,造成中心城市和郊区的明显分化。大量白人中产阶级居民迁到郊区,而绝大部分黑人和下层少数民族居民蜗居在市区里,形成隔都区,是居住区隔离的突出反映。由此在全国出现了两个社会分离而且不平等的格局。

贫富悬殊、两极分化与空间结构内在关联度是明显的。富庶郊区凯尼尔沃思文化上同质性特征鲜明,居民几乎都是新教徒。到1990年,凯尼尔沃思的2562个居民中只有60个是少数族裔。在1990年时人均国内生产总值为69814美元,在芝加哥大都市区所有社区中高居榜首,在全国最富庶的社区排名第9,每万人有163人入选《美国名人录》,在全国入选比例最高。在其某些高档社区,独户住房动辄占地一英亩。近郊地区,包括历史上黑人较集中的南部也有明显的社会问题,种族问题与贫困如影随形,福特海茨最为典型。福特海茨在芝加哥南部25英里,1990年被认定为全国最穷的郊区。2000年,96%居民是非洲裔美国人,单亲家庭为34%,全国最高,失业率却高达40%,其住房的私有比例也不过

<sup>1</sup> Bruce Katz, *Bill* 也可以将芝加哥的数据与全国进行比较,见 Bruce Katz, *American Metropolis: Divided We Sprawl*, September 29, 2004, [http://www.brookings.edu/~lmedia/files/rc/speeches/2004/0330metropolitanpolicy\\_katz/20040330\\_Yale.pdf](http://www.brookings.edu/~lmedia/files/rc/speeches/2004/0330metropolitanpolicy_katz/20040330_Yale.pdf)

<sup>2</sup> Joel Garreau, *Edge City: Life on the New Frontier*, New York: Doubleday, 1991, chapter 1 and 11.

<sup>3</sup> Daniel P. McMillen and John F. McDonald, “Suburban Subcenters and Employment Density in Metropolitan Chicago,” *Journal of Urban Economics* 43, 1998, p. 68.

<sup>4</sup> Daniel P. McMillen and John F. McDonald, “Population Density in Suburban Chicago: A Bid-Rent Approach,” *Urban Studies*, June 1998, v. 35, no. 7.

<sup>5</sup> Governors State University and the South Metropolitan Regional Leadership Center, “The Metropolis and the Regions of Chicago,” April 1997, <http://www.lincolnnet.net/metropolis/title-pg.html>

30%。1979到1989年人均收入下降22%，为4660美元，比较之下，芝加哥市人均收入为12889美元，凯尼尔沃思为69814美元。1989年，芝加哥大都市区最富有社区和最贫困社区中间家庭收入的比差是9:1，而1960年时不过是5:1。<sup>1</sup>

4. **政治结构** 传统城市化时期，中心城市可通过兼并扩大城市规模和影响，这是工业化时期城市扩大其自身规模的有效、也可能是唯一的途径，但进入20世纪后，由于城市周边地区多半已有正式的政府建制，可供兼并的地域越来越少，因此，兼并的现象日见减少。再加上郊区政治力量的增长，政治天平开始发生变化，政治零碎化成为客观现实，形成了美国社会特有的畸形发展的现象：小政府、大都市区。

芝加哥大都市区政治零碎化程度、中心城市与郊区之间的宿怨在全国都很有名。它有940个有征税权的地方政府，其数量在全国大都市区中高居榜首。在全国15个最大的大都市区中，芝加哥大都市区内的地方政府数量最为庞大，达1458个。<sup>2</sup>相应地，其政治零碎化程度也位居前列。<sup>3</sup>而且，随着时间的推移，并未有好转的迹象。<sup>4</sup>

大都市区经济发展出现集中化需求，地方政府却在分散化道路上越走越远，大都市区统筹治理与地方自治似乎成为鱼和熊掌不可兼得的问题。90年代形成了遍及全国的大都市区治理(metropolitan governance)运动，芝加哥大都市区商界精英人物于1999年倡议组建了“芝加哥大都会2020”(Chicago Metropolitan 2020)，成为该运动颇有影响的一个组织。该组织并不是仅仅就某些区域性问题进行协调，而是着眼长远的战略性考量。<sup>5</sup>在其网站上醒目的徽标是“同一个区域，同一个未来”。该组织在其起草的《芝加哥大都市区2030年规划》中明确指出：“区域政策被人为地划分成几个部分：土地使用、交通、经济增长、环境、税收、教育。但是 these 问题是交织在一起的，如果我们要想保持一个有力、健康的区域发展，就必须从区域角度统筹。”<sup>6</sup>这确实点到了问题的关键，但如何化解这些问题，还有很长的路要走。芝加哥能否在这些全国大都市区面临的普遍问题上有所作为，有待于跟踪考察。

责任编辑：宋 鸥

## Chicago: A City Exemplifying Both the Traditional Urbanization and Neo-Urbanization

WANG Xu

(The Department of History, School of Humanities, Xiamen University, Xiamen, Fujian, 361005 China)

**Abstract** Being the third largest city in the United States, Chicago was a typical city during the traditional urbanization. However, relatively decentralization and multi-polar model have become dominant pattern of urban development since early of the 20th century, which can be defined as metropolitanization or neo-urbanization, with Los Angeles as the typical city. In the middle of the 20th century, Chicago also transformed from a traditional to a new city, exemplifying the neo-urbanization. Such transformation, although following a divergent path compared with Los Angeles, reflects common trend of urban development in the world.

**Key words** Chicago; traditional urbanization; neo-urbanization; city; metropolitan areas

<sup>1</sup> Ann Durkin Keating, *eds.*, *ibid.*

<sup>2</sup> Alan Alishuler, etc (ed.), *Governance and Opportunity in Metropolitan America*, Washington D. C.: National Academy Press, 1999, p. 23

<sup>3</sup> 凯茨和迈伦·奥菲尔德对芝加哥大都市区政治零碎化程度都有详细的研究，只是得出的政治地理零碎化指数略有不同。Bruce Katz, *ibid.*; Myron Orfield, *American Metropolitanities: The New Suburban Reality*, Washington DC: Brookings Institution Press, 2002, table 7-1, table 7-2

<sup>4</sup> 也可参见 Clyde Mitchell-Walker, David Miller, Ronald Deal Jr., “Multilevel Governance and Metropolitan Regionalism in the USA,” *Urban Studies*, (May 2000): 851.

<sup>5</sup> David K. Hamilton, “Regionalism in Metropolitan Chicago: A Work in Progress,” *National Civic Review*, Spring 2002, vol. 91

<sup>6</sup> Metropolitan 2020 “Metropolis Plan: Choice for the Chicago Region,” <http://www.metropolspan.org/main.htm>.