

从城市更新到绅士化：纽约苏荷区重建过程中的市民参与

郭巧华

(杭州师范大学人文学院 浙江 杭州 310036)

摘要：20世纪五六十年代，美国各大城市掀起了大规模以拆除贫民窟、重塑中心城市为目的的城市更新运动。大拆大建的城市更新运动虽然使城市焕然一新，却也造成了很多问题，引起民众强烈的不满。在城市更新运动的背景下，纽约苏荷区的市民积极参与到城市的发展规划中，自发形成多个团体，组织多种活动，反对政府主导的城市更新方案，在市民的积极参与下，纽约苏荷区走出了一条以艺术家为主导的绅士化之路。

关键词：纽约；苏荷区；城市更新；绅士化；市民参与

中图分类号：K712.54；C912.81

文献标志码：A

文章编号：1674-2338(2013)02-0087-09

20世纪五六十年代，为缓解美国大中城市住房、交通及城市衰败等问题，联邦政府出台了一系列法案，鼓励地方开展贫民窟清理和再开发，从而掀起大规模的城市更新运动。城市更新运动中的大规模拆除重建对于制止内城衰败起到了一定的积极作用，但这些举措也破坏了传统的邻里社区，造成大批人口和小产业迁移，招致社区市民的强烈不满。在城市更新运动的背景下，纽约苏荷区市民积极参与到城市的发展规划中，自发形成多个团体，组织多种活动，反对政府主导的城市更新方案，在市民的积极参与下，纽约苏荷区走出了一条以艺术家为主导的绅士化之路。

哥伦比亚大学建筑和城市规划学院的研究生做的一项调查发现，苏荷区居民中有76%从事艺术或者受雇于与艺术有关的行业^[1] (P.152)，艺术家赋予苏荷区高雅的文化氛围，吸引了大量中产阶级和富裕阶层前来，开启了苏荷区绅士化的进程。本文拟就苏荷区城市更新运动的出台、不

同利益集团对苏荷区内城改造的不同意见以及这些意见如何相互碰撞、并最终走向绅士化等问题进行探讨，以期为我国的城市更新运动提供某些参考。

一 苏荷区城市更新运动的出台

苏荷区，英文SOHO，是South of Houston Street的缩写，是指纽约市休斯敦街以南、运河街以北的区域，地处曼哈顿岛的西南端。这个地名产生于20世纪60年代，著名的建筑师、学者切斯特·拉普肯在1962年对这一地区的研究报告中首次将这一地区命名为苏荷区。这一地区之所以得名也源于第二次世界大战后这一地区的市民共同抵制大规模拆建的城市更新运动以及市民主导的内城改造的成功经历。

早在19世纪60年代，制造业在苏荷区兴起并逐渐成为纽约市的主要工业地带。很多企业纷纷在这一地区投资建厂，铸铁制品以其低成本和规模生产而成为工厂主、商人首选的建厂材

收稿日期：2012-09-10

作者简介：郭巧华(1981-)，女，河南漯河人，杭州师范大学人文学院讲师、博士，主要从事美国城市史研究。

料到19世纪末,铸铁建筑风靡整个苏荷区。然而,制造业带给苏荷区的繁荣不过几十年,随着宾州火车站的建成以及郊区化进程的加快,苏荷区很多企业开始撤离这一地区,前往靠近火车或郊区的地点营业;第二次世界大战后,金融业取代制造业成为纽约市经济的支柱产业,苏荷区仅剩一些规模很小的企业。

据哥伦比亚大学教授切斯特·拉普肯的调查,至20世纪五六十年代苏荷区城市更新运动计划出台之前,苏荷区在百老汇、西百老汇、西休斯敦街和布鲁姆街之间大约有650家小企业,有12700多名工人在这里上班。其中,26%的企业从事纺织和服装业,雇佣的工人占这一地区总工人人数的42%。^[2]与曼哈顿第七大道知名的服装业不同,苏荷区的服装业规模都不大,以生产标准化、时尚程度不高的服装为主,如妇女内衣、小孩衬衫等。除服装业外,苏荷区的另一大产业是小型批发业,其所占市场的份额是21%左右,由于不需要太多的技术,这些企业吸引了大量新来的移民和没有技术的人。据一家当地工会的调查,1967年,有大约30%的工人都是说西班牙语的拉美裔移民。^[3](P.53)随着制造业的衰落,除了仅有的这些小企业外,苏荷区原有的大量厂房空置下来,或被用作回收垃圾、或被当作仓库,由于年久失修、风雨剥蚀而残破不堪。

这些已废弃的厂房在20世纪30年代被艺术家们发现,他们在低廉房价的吸引下,纷纷涌入该地区寻求发展。这些铸铁风格的厂房,也被称为“统楼房”(Loft),他们的面积和房屋结构难以适应战后大工厂的生产流程,但对于艺术家来说,却是他们从事艺术工作的最佳之地。统楼房每个房间平均可达260平方米的面积,自然光非常充足,极为适合艺术家们从事艺术创作;更为重要的是,这里房租便宜且相对集中,为艺术家们提供了一个相对自由的空间。他们租用这些空置的统楼房,将其改造成集工作与生活于一体的住房。由厂房变为住房和工作室虽满足了艺术家的需求,却违反了纽约州《多功能住房管理法》和纽约市《分区规划法》(New York State Multiple Dwelling Law and the city's zoning ordinance),属于非法行为,这也是困扰艺术家们的一个最大难题。根据这两项法律,纽约市被划分为不同的区域:居住、商业和工业区,由于居住区的建筑标准和基础设施等方面要高于其他区域,因此被划

分为商业和工业区的地方不能用来居住。而苏荷区作为工业区,这些废弃的厂房是不能用来居住的。业主在与他们的艺术家租户签订合同时,往往是将统楼房作为商业活动的场所而非住宅。既然不是住宅,艺术家居住在统楼房里就是非法行为,如果被城市消防与建筑等部门发现,他们就很容易遭到驱除。尽管如此,还是有众多的艺术家源源不断地前来寻求发展的机会。

苏荷区这种传统的社区生活被全国范围内大规模开展的城市更新运动打破了。为振兴城市经济和解决住房匮乏问题,1949年联邦国会通过了《住房法》,授予地方城市政府征用土地的权利,“定点清除”萧条的住宅区和衰败的工业区,在联邦政府的援助之下,“为每一个美国家庭都提供体面的住房和适当的生活环境”。^[4]在纽约,被誉为“现代纽约的缔造者”的城市规划师罗伯特·摩西^①主导纽约城市发展近半个世纪,他身兼数职,手握重权,利用联邦城市更新运动和州际高速公路计划等多项政策和资金,开启了他塑造纽约的尝试:大规模清除贫民窟,兴建公园,构筑区域道路交通体系,开发公共住房,策划大型公共建筑等。在摩西的带领下,贫民窟清理委员会在十年间完成了16项更新工程,清理了约127公顷的街区;然而,清理出来的大部分土地并没有用作公共住房的建设,在大约50万被迫搬迁的居民中,仅有不到15%的人迁入公共住房。^[5]摩西主持的大型项目,对巩固中心城市的职能和地位起到了重要的作用,也推动了现代纽约的形成;不过,这些项目对于解决城市贫困和城市问题收效甚小,而摩西的大规模开发和不合理的规划干预遭到了民众的质疑和批评。

在如火如荼的城市更新运动的背景下,尽管苏荷区及其周边有“上千个小企业、给予数万人从邻近社区步行工作的机会”,并被一些支持者誉为是“有活力的商业中心”^[3](P.58),该区还是不可避免地被大多数政治家和市领导者定位为落后的、没有效率的、衰败的工业区。在他们看来,艺术家们蜗居于此,并不利于纽约经济的发

^①罗伯特·摩西(1888-1981)是20世纪30-60年代纽约城市建设中举足轻重的人物,也是一个非常有争议的人物。他在城市更新运动的过程中,对纽约进行大刀阔斧的改革,对现代纽约的缔造做出了巨大的贡献,但他大拆大建的规划思想引起了市民及其他规划师的强烈不满,至60年代末,摩西的权势逐渐消失。

展,反而会出现更多的城市问题。而60年代初在苏荷区发生的两起较大的火灾,更是引发了广泛的关注:一起发生于1960年11月,导致3名消防员死亡;另一起发生于1961年2月,导致一名租户死亡。由于铸铁建筑易引发火灾,加上厂房设施不完备,该地区火灾频发,被市消防队斥之为“地狱一百英亩”,并承诺对曼哈顿下城进行全面调查。[6](P.100)

对苏荷区安全隐患的忧虑也促使一些富有社会良知和同情心的私人团体和个人要求改造苏荷区,而作为五六十年代最为流行和行之有效的拆除贫民窟的举措也得到了他们极大的认可。他们向纽约城市规划委员会施加压力,要求拆除苏荷区附近的贫民窟,建造更舒适的住房,吸引中产阶级和上层人士前来定居。1962年,一个名为“纽约城市俱乐部”的民间团体对苏荷区进行了详细调查,声称苏荷区有近15.4%的房子闲置,有50%以上的房子破旧不堪,是一个不折不扣的“商业贫民窟”,而这些“破房子却占据着最有价值的地产”,那里有该市“最便捷的地铁、最好的下水道系统、最好的电力供应和消防设施,以及最好的警力”,然而这一切都被毫无道理地浪费,“是时候对其进行再开发了”。[7](PP.6-11)以“纽约城市俱乐部”为代表的民间团体和个人,积极呼吁拆除苏荷区破旧的建筑,尽管其在具体的方案中可能有所不同,但这些举措和方案皆为吸引中产阶级和上层人士、振兴城市经济。

不过,早在消防部门对苏荷区进行全面整治之前,在联邦城市更新运动的带动下,纽约市的领导者,包括主导纽约城市规划近半个世纪的罗伯特·摩西、石油大王戴维·洛克菲勒以及纽约大学的董事们等,就对苏荷区的发展改造提出了完整的计划。该计划主要包括两部分,一是住房计划,他们主张将苏荷区改造成中产阶级的住宅区,或者说是纽约大学的住宅区,以支持城市的知识经济;而将这一地区推倒重建,对于曼哈顿下城的许多公司和大财团来说,也非常有助于他们扩建自己在华尔街狭小的办公场所。二是提出一项高速公路计划,也即曼哈顿下城高速公路(the Lower Manhattan Expressway),它主要是为了缓解曼哈顿岛上的交通拥堵问题,同时对于纽约中心区的发展来说,也有助于郊区居民回迁,进而促进中心城市的发展。该计划得到了纽约市政府、城市规划部门、洛克菲勒集团以及其他大

财团的鼎力支持。早在1958年,由戴维·洛克菲勒任主席的“纽约曼哈顿下城商会”(Downtown Lower Manhattan Association, DLMA)成立,它作为商界的一个主要组织,密切关注纽约城市的发展,并积极起草相关的发展计划,与纽约市有关部门商讨城市重建计划;而早在该商会成立不久,它提出的曼哈顿更新计划主要就涉及住房和交通问题:

曼哈顿下城已经失去了纽约市水陆枢纽的作用。由于许多建筑建于19世纪,甚至18世纪,年久失修,拥挤不堪,光线不足,街道狭窄,最好的办法是将这些工厂区的统楼房夷为平地。”“街道需要加宽,以便兴建规模更大的办公室,靠河边的地方需要填平。为金融区的白领们兴建高级的住宅区。这些住宅区将由开发商按照市场规则建设。

[1](P.157)

作为纽约市政府的重要智囊,“纽约曼哈顿下城商会”对纽约市政府、城市规划部门的影响非同一般。实际上,该组织就是在摩西的建议下成立的,对纽约发展有重大影响的项目,大都源于该组织的研究和报告。一些人甚至认为,纽约的发展更多受到与该组织有关的“仁慈的强盗”的影响,而非政府官员和城市规划者的影响。[8]不过,即便如此,该商会也并不是总能达成它想取得的成效,而在苏荷区的城市更新方面,更是遭遇了前所未有的挑战,直至其计划最终搁浅。

二 苏荷区城市更新过程中的市民参与

包括摩西在内的纽约市领导者对于苏荷区的城市更新运动充满信心,拆除贫民窟、为中产阶级提供适宜的住房、改善市内交通拥堵,以及为适应后工业化时代的要求重点发展教育产业的理念,得到了诸如美国劳工党、纽约曼哈顿下城商会、国际女装工人协会、纽约大学、哥伦比亚大学、全国城市联盟等各种各样组织的支持和协助。在备受争议的华盛顿广场东南(Washington Square Southeast)更新项目成功之后,苏荷区的城市更新似乎不会引起更大的不满,因为这里的建筑更为紧密,更为破旧,没有格林尼治村密集的人口,且缺乏格林尼治村丰富的历史资源,将之改造为中产阶级的住宅或更富有活力的经济场所也许更符合城市的发展需求。然而,令市领导

者和城市规划者想不到的是,他们的城市更新计划在苏荷区遭遇了全盘失败。

为平息因华盛顿广场东南项目被迫搬迁的下层民众的怒火,市政府决定在苏荷区兴建一批中低档住宅——Simkovitch 住宅区,该项目若成功运行,将拆除该地区大部分的工厂和企业。对市领导者及支持该计划的人士来说,该地区就是一块贫民窟,“没有保留的价值”,“本应得到更好的利用”。^[7]苏荷区工业最主要的支持者是切斯特·拉普肯,他受城市规划委员会主席詹姆斯·菲特的委托,前往苏荷区调查,结果发现该地区的企业不仅为低收入阶层提供了众多的工作机会,而且这些企业在某种程度上依然具有活力,是下层人士向上流动的缓冲器。尽管这些企业或多或少都存在着这样那样的问题,但若将这些工厂拆除,不仅使该地区大多数的少数族裔失去工作,对纽约市的经济发展也不利。拉普肯的报告打动了瓦格纳市长和城市规划委员会的成员们,对他们来说,保住就业机会比“服务于当地人需求而创建一个多样化、丰富多彩的社区更为重要,而创建一个这样的社区不过是围绕格林尼治村延伸而成的更大的社区而已”。^[3](P. 93)

而早在苏荷区住房计划出台之前,由简·雅各布斯在格林尼治村领导的大规模的反对城市更新运动,以及她在1961年11月份出版的重磅炸弹式的著作《美国大城市的死与生》,不仅引起民众对城市更新的强烈质疑、怨恨,而且从根本上否定了当下流行的规划价值观。^②雅各布斯反对城市更新运动的行动吸引了众多市民参与,她的著作更是引起了很多有识之士对城市规划的思考。而调查苏荷区情况的拉普肯也深受雅各布斯的影响,在调查过程中将城市发展的多样性、工人工作的便利程度、传统的邻里价值等作为重要的要素。城市规划委员会主席詹姆斯·菲特、市长罗伯特·瓦格纳等对摩西清除再建的强硬态度也极为不满,在这样一种情况下,1963年6月,市长瓦格纳决定不再支持苏荷区的这一住房项目,苏荷区工业得以继续保存。不过,瓦格纳的这一决定并没有导致这一地区工业大规模发展,相反,苏荷区工厂免于城市更新运动给予了艺术家们大规模入住苏荷区的机会,进而促使苏荷区成为一个高收入阶层、绅士化的社区。

苏荷区城市更新中的住房项目计划因就业

机会丧失等众多因素很快就失败了,但市领导们倡导的另一项城市更新项目——纽约曼哈顿下城高速公路计划,却前后绵延数十年之久,在支持与反对之间不断徘徊,最终归于失败。早在1929年,作为一项地区规划项目,曼哈顿下城高速公路计划就被提出来,因战争原因,直到1941年才获得城市规划委员会的批准,计划投资2300万来完成这个项目。^③计划中的曼哈顿下城高速公路将东起“中国城”途径“小意大利”、苏荷、格林尼治村等,将荷兰隧道和曼哈顿、威廉斯堡桥连接起来,穿过布鲁姆街、马尔伯里街、莫特街、鲍厄里街,进入下东区。高速公路一旦开工,将使道路附近近2000个家庭和大约800户商家被迫搬迁,近1万个工作岗位丧失。^[6](P. 108)而附近众多的古建筑也将被拆除:

曼哈顿下城高速公路的修建将使位于布鲁姆街克里夫兰广场雄伟壮观的意大利风格的警察厅、八个教堂,包括美丽的小洛可可风格的圣萨尔瓦多教堂和具有文艺复兴风格的五十五消防分队都面临灭顶之灾。同样被推倒的还有小意大利地区的糕点店和餐馆,以及在鲍厄里街附近的照明和餐饮供应店等。^[6](P. 108)

也正因为如此,该计划自1941年官方批准后,一直未能付诸实施。直到1946年,布鲁克林系列隧道(Brooklyn-Battery)、东河快车道和哈勒姆河快车道都完工之后,曼哈顿下城高速公路才再次提上日程。经修订后的曼哈顿下城高速公路计划投资7200万美元,其中2800万用于土地征收。随着1956年《联邦高速公路法》的通过,曼哈顿下城高速公路计划再次修订,1960年最终修订后计划投资数额上升至1亿美元,而且因为该条高速公路是连接纽约和新泽西,在某种程度

^②简·雅各布斯著、金衡山译《美国大城市的死与生》,译林出版社2006年版。在摩西等城市规划者看来,贫民窟是城市的毒瘤,只有清除和建设新的街区才能有效解决这个问题。“当你应对一个过度拥挤的大都市时,不得不用‘斧子’砍出你的路。”引自Stephen Petrus, From Gritty to Chic: the Transformation of New York City's SoHo, 1962-1976, <http://www.sohoalliance.org/documents/sohorevised.pdf>。而对雅各布斯来说,城市规划者不是在改建城市,而是在洗劫城市,因为多样性是城市的本质,而他们正在摧毁城市的多样性。

^③Lower Manhattan Expressway Unbuilt <http://www.nycroads.com/roads/lower-manhattan/>。

上属于州际高速公路,因此,其资金 90% 将由联邦政府资助,10% 由纽约州政府资助。^④ 为了使该计划顺利进行,摩西不断宣讲曼哈顿下城高速公路的经济价值,甚至认为它是“拯救经济的良方”。^[9] (P. 177)

高速公路的建设将缓解街道交通,使这个地区呈现正常的发展模式,也即鼓励改善住房条件,增加商业活动,促使财产升值,进而促使这一地区整体繁荣,市政府所得房地产税也由此提高。^⑤

摩西的经济攻势的确吸引了大多数进出曼哈顿的商业集团,以及与商业集团相关的组织。1968 年 4 月 30 日,纽约时报的一篇社论就报道说“显而易见,在东河大桥和荷兰隧道之间建设一条高速公路是必要的,自四十年前荷兰隧道开通伊始就有这个必要。”^[9] (P. 195)

尽管曼哈顿下城高速公路的开通确实对于缓解交通拥堵和经济发展有着重要作用,但该计划的实施还是遭到了众多市民和组织的反对。首先反对该计划的是那些被迫要搬迁的市民。1960 年 4 月,纽约市规划委员会通过决议,动员夷平 416 幢楼房。该决定做出后,立即遭到被搬迁社区民众的激烈反对,而市政府对于那些被迫搬迁的市民们的再安置工作也很不完善。布鲁姆街的牧师杰拉德·拉·芒廷所在的社区即将被一个公园和喷泉取代,他的呼声代表了大多数被迫拆迁人的心声“林赛市长的承诺似乎并不代表着什么,他也很少出现在公开的会议上。我的教友们都是穷人。这个城市要他们搬到哪里去? 给他们在库伯广场提供住房? ……听证会是一场骗局。”^[10]

市民们除了关心其住房问题外,对于邻里社区的关注也渐渐增多,特别是当摩西强有力的反对者简·雅各布斯也参与到反对曼哈顿下城高速公路修建的运动之后,市民们对于时下流行的城市规划观念的质疑不断。雅各布斯激烈地抨击高速公路计划“快车道(高速公路)抽取了城市的精华,大大地损伤了城市的元气,这不是对城市的改建,这是对城市的洗劫。”^[11]在她的呼吁下,阻止曼哈顿下城高速公路联合会(Joint Committee to Stop the Lower Manhattan Expressway)成立。该委员会尤其反对以小汽车为中心的城市规划理念,认为正是小汽车造成了交通的拥堵现象,单纯修建一条十车道的高速公路并不

能解决交通问题。“而高速公路的修建将使纽约变成另一个以汽车为主导的洛杉矶……纽约洛杉矶化是很可怕的。”^[3] (P. 136) 在这一点上,与雅各布斯在很多观念上不一致的城市规划学者路易斯·芒福德也撰文予以支持,他认为摩西的高速公路计划是将“纽约变成洛杉矶的重要一步……而洛杉矶的经验已经证实牺牲生存空间换取高速公路和停车场是徒劳的,纽约为何还要追求其错误的路线呢?”^[9] (P. 186)

在雅各布斯的领导下,“阻止曼哈顿下城高速公路联合会”组织多次活动,抗议政府修建高速公路的计划。环保团体也加入其中,他们从环保的角度说明曼哈顿岛的空气质量已经达到了极限,如果再建一条高速公路,纽约市的环境问题势必更加恶化。在环保人士、艺术家等的帮助下,1968 年,雅各布斯组织了以污染和死亡为主题的抗议活动。他们在街道上布满墓碑、头骨和骨头,以及防毒面具等,沿布鲁姆街举行葬礼游行。活动吸引了大批民众,也促使政府官员、城市规划者等对清除再造的城市更新运动予以深思。纽约市议员埃德·科克深有同感,他在 1968 年给《纽约时报》的信中写道“高速公路将带来更多的小汽车,排放更多有毒气体,加剧交通拥堵,污染空气。它将破坏健康的邻里社区,而且这种影响还将扩及诸如格林尼治村和中国城的邻近社区。”^[10]

在反对修建高速公路的浪潮中,苏荷区的艺术家们也积极参与其中,保护自己工作和生活的空间,并借此机会呼吁立法部门修改在苏荷区统楼房的居住规定,允许艺术家们合法居住。早在 1961 年,苏荷区的艺术家们为抗议政府的驱除政策就成立了艺术家承租协会(ATA),并多次组织活动,督促政府给予艺术家合法居住苏荷区的权利。在艺术家承租协会和 1963 年新成立的艺术家住房协会(CAH)的共同努力下,纽约州议会于 1964 年修改了《混合住宅法》(Multiple Dwelling Law),使格林尼治村和第十二街之间的建筑住房合法化,并允许艺术家在纽约制造业和商业建筑里工作和居住。他们承认收入微薄的艺术家在纽约生活不易,而较大的空间对于他们的工作也

^④Lower Manhattan Expressway, http://en.wikipedia.org/wiki/Lower_Manhattan_Expressway.

^⑤http://www.basilisk.com/L/lowrr_NYC_exprssway_347.html.

是必需的。不解决艺术家的住房问题,“将导致艺术家的流失,从而对该州的文化及其相关产业造成很大损失”。然而,计划中的曼哈顿下城高速公路的修建却使得近600名艺术家被迫搬迁,艺术家承租协会和艺术家住房协会不遗余力地反对高速公路的修建,特别是那些受影响的艺术家的更是积极地参与其中。“曼哈顿下城高速公路将毁掉城市里最后一块适宜的住处。城市生存空间将越来越少,房租将愈来愈贵。我们反对城市更新。”^[10]1968年,艺术家反对修建高速公路联盟(AAE)成立,他们不仅将苏荷区附近的艺术家组织起来,还向纽约、全国、乃至全世界的艺术家、艺术机构以及有较大影响的非艺术人士和机构寻求支援。他们的活动取得了很大的成效,越来越多的人士参与到这个活动中,如德国的一位出版商在给《纽约时报》的一封信中就写道:

我是一位艺术品爱好者和收藏家,因为业务关系经常来纽约。我认为,将苏荷这个现代艺术的中心变为十个车道的快速路,将会给纽约市带来无法弥补的损失。我相信,纽约市的城市问题专家和建筑师有足够的想象力,来找到既解决交通问题又满足艺术家们居住问题的办法,而后者的需求乃是这座伟大的城市最需优先考虑的。^{[1] (P.160)}

在众多反对修建高速公路的呼声中,由建筑学家、历史学家等提出的保护历史性建筑的呼声也获得了广泛的支持。20世纪五六十年代全国范围内的城市更新运动,使得许多历史建筑被拆毁,其中,在纽约遭到最为强烈的反对、而最终又被拆毁的是宾夕法尼亚火车站。这座被誉为20世纪纽约最优秀的折中主义风格的建筑在大拆大建的城市更新运动中被拆除。宾州车站的拆除,在纽约产生了巨大的反响。很多知名人士对政府和开发商的行为表示强烈的愤慨。“纽约即将失去这座城市里最好的一幢建筑,这是仅存的几座可以反映世纪之交的‘黄金时期’的珍贵建筑之一,所有的原因只有一个:一小撮人想要赚钱”《纽约时报》的专栏作家也表达了自己的失望之情。“这是一个贫穷的社会,除去那些将人们推入更加恶化的城市之中的高速公路以外,我们贫穷到什么也买不到,什么也付不起。”^[12]宾夕法尼亚火车站的拆除唤醒了纽约人保护古建筑的意识。“拯救宾夕法尼亚火车站或许为时太

晚……但拯救纽约并不晚。我们——建筑师、艺术家、建筑历史学家们、纽约的市民们——正告天下,我们将竭尽全力地反对每一个破坏文化遗产的人。”^[13]苏荷区是美国铸铁建筑最为集中和最具特色的地区,对之进行保护义不容辞。高速公路的修建对铸铁建筑将造成极大的破坏,由建筑师、工程师组成的民间团体——“铸铁建筑之友”积极活动,呼吁人们支持保护纽约市苏荷区的铸铁建筑群。

迫于来自各方面的强大压力,1969年7月19日,林赛市长终于宣布曼哈顿下城高速公路计划永远“胎死腹中”。其实,林赛本来就对曼哈顿下城高速公路计划持怀疑的态度,迫于商人和建筑工人的压力予以支持,而他之所以最终决定反对该计划,除了他竞选连任的需要外,更因为民众震耳欲聋的反对声。这样,这场耗时十年之久的拉锯战终于以苏荷区以及周边地区居民、艺术家、铸铁建筑保护人士和环保人士的胜利而告终。

三 苏荷区的绅士化运动^⑥

政府主导的城市更新运动在苏荷区遭遇了完全的失败,可苏荷区的复兴依然处于未知之中,特别是因曼哈顿下城高速公路计划长时间的僵持,使得苏荷区的经济发展更是处于一种停滞的状态。东城商务部执行副主席巴尼特·奥古斯特就认为“这个事情耽搁太久了,政府应为创建出的贫民窟负责。因为银行认为该社区会被拆除,业主无法取得贷款以便修缮房屋,这里的建筑愈加破旧了。”^[10]建筑破旧及将被拆除的威胁导致房租不断下降,具有讽刺意味的是,房租的下降促使更多年轻的艺术家的到来,艺术家成为苏荷区的主要居民,他们充分利用其专业优势,将这些废弃的工厂、车间、仓库进行改造,以高雅的文化氛围和超现实主义风格的艺术作品吸引了大量旅游者和投资商前来,开启了苏荷区绅士化的进程。

艺术家们为苏荷区宽大、敞亮而廉价的统楼

^⑥一般而言,绅士化是指中产阶级迁移至中心城市某些衰败街区,并对之进行修缮和改造,进而使其社会地位不断上升,城市面貌焕然一新。但伴随而来的是房产价格和各项生活费用也相应上涨,迫使较为贫困的原住民向其他街区迁移。本文主要探讨的是绅士化过程中市民参与与苏荷区重建的关系,对绅士化后期原住民的迁移不作探讨。

房而来,他们来此第一件要做的事情就是运用他们独特的构思和精巧的设计,将这些破旧的工业厂房转变为集工作与生活一体的具有吸引力的、舒适的住宅。由于来到苏荷区的大多数艺术家生活都较为贫困,通常请不起专业的维修公司来工作,改造统楼房的工作大都是他们自己亲自动手,也正是在艺术家们的手中,统楼房的面貌焕然一新。他们没有改变统楼房原有的结构和基本面貌,而是通过对外部的清理和内部设计来达到这一效果的。他们将室内的材料和色调经过特殊处理,配以特殊的灯光照射,门大、窗大,室内陈设简单、明快,颇有一番苏荷区独有的纽约后现代主义风格。这种新型的住宅方式——居民统楼房,将艺术与工业、城市与乡村有机地结合起来。混合多种元素、别具一格的住宅方式,与苏荷区具有浓厚历史感的铸铁建筑交融在一起,加上艺术家们精美的艺术作品,吸引了成千上万的游客慕名来到苏荷,感受苏荷区艺术的气息和勃勃的生机。一位参观完艺术家住宅的人士非常兴奋地说“这里的客厅、卧室、工作室都让人耳目一新、令人振奋,似乎一个新社区诞生了,与纽约其他地区死气沉沉的模样完全不一样。”^[3](PP. 230 - 231)

艺术家们对统楼房的改造,本身就是一个去贫民窟的城市更新的运动。他们将废弃的工业厂房重新利用,不仅降低了苏荷区统楼房的闲置率,提高了统楼房的房产价值,促进了苏荷区经济的快速发展,而且吸引了大批郊区中产阶级前来参观与定居,促使郊区居民回迁到市中心。可以说在某种程度上,艺术家以一种几乎没有任何代价的方式,实现了摩西通过大拆大建的方式意图达成的振兴中心城市的目的。艺术家们的行为向市政府、城市规划委员会以及其他各类人士证明,他们也可以成为城市更新运动的主力,他们才是苏荷区经济发展的动力。1968年成立的苏荷区艺术家协会(SAA)在谈到艺术家的经济价值时说道:

艺术家的经济价值不仅在于它为艺术产业创造了多少个就业岗位,创造出多少交易量——可能大概值1个亿吧,更重要的是艺术家的存在有助于使纽约成为一个有魅力的城市。这种“魅力”将吸引办公人员和行政精英前来,而这些人逃离将会把城市经济结构

中最为健康的因素肢解掉。^[10]

艺术家们为苏荷区创造出了巨额的经济价值和浓厚的人文环境,对苏荷区的发展做出了独特的贡献,然而他们入住统楼房的问题依然没有得到法律上的认可。苏荷区艺术家协会多次组织活动,试图说服市政府和民众,允许工业厂房改造为合法的居民统楼房。1970年5月份,在城市公园部门和娱乐文化部门的协助之下,苏荷区艺术家协会举办的第一次“苏荷区艺术节”正式开幕。艺术家们在他们修缮改造后精美的统楼房里、新开的画廊里以及街道上,展出他们的艺术作品,供游客前来参观。“为期三天的艺术节使苏荷区每一条黯淡的街道都充满了生机,不断壮大的艺术家社区正在曼哈顿商业区兴起。大批游客前来参加艺术节,音乐在空气中飘荡,街道上随处可见人们在跳舞。”艺术节“是为了庆贺苏荷区崛起为纽约的一个新中心而举办的”,苏荷区昔日周末的宁静被“从上城和郊区来的游客给打破了,他们走在苏荷区的大街小巷,穿梭在艺术家居统楼房狭窄陡峭的旧楼梯上”。据统计,有70多幢艺术家的居民统楼房向游客开放,有大约1万人参加了此次的艺术节。

艺术家协会在艺术节上不断向游客们展现他们尴尬的处境,请求他们的援助“所有这些富有创造性的工作都是秘密进行的,因为艺术家们尚未取得合法的权利使用这些统楼房,而这些统楼房却是艺术家们工作、住房和存储艺术品的最好的地方。”^[3](P. 216)艺术节收到了良好的成效,大多数游客对艺术家的处境深表同情,特别是那些经常在市中心和郊区往返的游客更是希望苏荷区成为艺术的中心。艺术家们还积极寻求政界和文化界人士的支持,他们的努力终于赢得了市政府及州政府的关注,同年9月份,市长林赛在一次公开的听证会上就表示“苏荷艺术家社区的创建将确保纽约成为全国乃至世界上最富有创造性的艺术中心之一。”^[3](P. 224)在各界人士的共同推动下,1971年6月份,州议会通过一项修正案,改变了僵死的分区规划,允许艺术家们合法使用统楼房。同时,市政府为了加强苏荷区的艺术氛围,规定非艺术家不能迁入苏荷区居住,为此还专门成立了“艺术家资格审查委员会”来审查申请人的资格。但是,这一规定并不怎么奏效,艺术家们对此不屑一顾,很少去申请,而“艺术家”的身份该如何界定也存在着诸多的疑

问,这一规定最终于1980年取消。

艺术家们争取合法入住居民统楼房的运动最终赢得了胜利,他们不仅在这里生活和进行艺术创作,而且还举行画展,进行艺术品的商业活动,苏荷区的画廊骤然增多,到1978年,共有77家画廊在那里开业,苏荷区因此也获得了“艺术家的苏荷”、“艺术家的拓殖地”的美誉。^[14]在艺术家和古建筑保护协会等各类人士的努力下,1973年,苏荷区被纽约市文物局宣布为历史文化遗产,这也是纽约市第一个属于商业区的古建筑保护区。艺术家们和其他市民们再也不用担心会被驱除出去,大大小小的画廊和各类店铺纷纷开张营业,极大地促进了苏荷区的经济发展。

苏荷区经济的复兴和浓厚的文化氛围,吸引了大量非艺术家人士前来参观,苏荷区逐步形成以艺术产业为主,高雅艺术与大众消费相结合的经济发展模式。由艺术产业带动的餐饮业、旅游业、时装业等产业蓬勃发展,前来参观定居的人士大增,物业升值、房租上涨。如1969年在苏荷区主街道西百老汇未经改造的3600平方英尺的合租公寓,售价在1万元以下;而到1974年,其价格升至2.5—4.5万元之间,每个月的维修费用从250到500元不等;稍加改造之后的住房价格则在2.8—10万元之间。^[10]苏荷区高昂的房租也使得一些青年艺术家难以支付,不得不到其他地区寻求发展,苏荷区绅士化进程最终完成。

不过,总的来说,在艺术家们的带动下,苏荷区成功地走出了一条独特的更新道路。1974年,《纽约杂志》(New York Magazine)就将苏荷区称之为“纽约最富有活力的地方”。^[15]“苏荷区的出现改变了这个国家看待与估价城市的方式……在这个国家再也找不出一个更加时髦和现代化的街区了,苏荷区体现了一种进步而巨大的变化。”每个城市特别是中心城市都希望有自己的苏荷区,有的地方甚至还模仿它的名字,比如丹佛的LoDo、西雅图的SoDo、旧金山的SoMa、芝加哥的SuHu等。^[16]

结 语

在20世纪五六十年代美国全国范围内大拆大建的城市更新运动的背景下,纽约苏荷区的民众积极地行动起来,反对由政府主导的城市更新运动,并相继挫败了政府制定的住房、高速公路

等城市更新项目,显示出草根阶层的巨大威力。也正是在草根阶层的带领下,苏荷区几乎没有承受任何代价就实现了城市的完美转变,由一破旧的工业贫民窟成长为美国乃至全世界知名的艺术中心。苏荷区的成功转型,是其市民积极参与城市更新的典范,也是对20世纪五六十年代流行的清理再建城市规划思想的反叛。在苏荷区城市更新和绅士化的过程中,民众参与城市问题的意识被唤醒,社会公众的利益得到进一步关注,古建筑得以留存,环境问题得到缓解。可以说,苏荷区的成功经验不仅在于各种利益集团相互博弈、最终取得最佳的城市改造方案,更是以社区为基础、公众参与城市规划的结果。

参考文献:

- [1] 谢芳. 回眸纽约[M]. 北京: 中国城市出版社, 2002. 152.
- [2] Chester Rapkin. *The South Houston Industrial Area: a Study of the Economic Significance of Firms, the Physical Quality of Buildings, and the Real Estate Market in an Old Loft Section of Lower Manhattan* [M]. New York: city of New York City Planning Commission-Department of City Planning, 1963. 12.
- [3] Aaron Peter Shkuda. *From Urban Renewal to Gentrification: Artists, Cultural Capital and the Remaking of New York's SoHo Neighborhood, 1950 - 1980* [D]. Chicago: Doctoral Dissertation of Chicago University, 2010.
- [4] 王旭. 美国城市发展模式——从城市化到大都市区化[M]. 北京: 清华大学出版社, 2006. 216.
- [5] 洪文迁. 纽约大都市规划百年——新城市化时期的探索与创新[M]. 厦门: 厦门大学出版社, 2010. 154, 162.
- [6] Alice Sparberg Alexiou. *Jane Jacobs: Urban Visionary* [M]. New Brunswick, NJ: Rutgers University Press, 2006.
- [7] I. D. Robbins. *The Wastelands of New York City: A Preliminary Inquiry into the Nature of Commercial Slum Areas, Their Potential for Housing and Business Redevelopment* [M]. New York: City Club of New York, 1962.
- [8] Peter Blake. Who Will Own New York? [J]. *New York Magazine*, 1974, 7(19).
- [9] Anthony Flint. *Wrestling with Moses: How Jane Jacobs Took on New York's Master Builder and Transformed the American City* [M]. New York: Random House, 2009.
- [10] Stephen Petrus. From Gritty to Chic: the Transformation of New York City's SoHo, 1962 - 1976 [EB/OL]. [2012 - 04 - 11]. <http://www.sohoalliance.org/documents/sohorevised.pdf>.
- [11] 简·雅各布斯. 美国大城市的死与生[M]. 金衡山译. 上海: 译林出版社, 2006. 2.
- [12] Eric J. Plosky. *The Fall and Rise of Pennsylvania Station: Changing Attitudes toward Historic Preservation in New York City* [EB/OL]. [2012 - 04 - 11]. <http://www.subjectverb.com/>

- www/writing/thesis. pdf. 25.
- [13] Andreas Georgoulas , Ali Khawaja. *Lower Manhattan Expressway , Harvard Graduate School of Design* 2010 [EB/OL]. [2012 - 04 - 11]. http://www.gsd.harvard.edu/research/research_centers/zofnass/pdf/Lower%20Manhattan%20Expressway.pdf.
- [14] Richard Kostelanetz. *SoHo: The Rise and Fall of an Artist's Col-*

- ony* [M]. New York: Routledge 2003. 31 ,39.
- [15] Dorothy Seiberling. SoHo: The Most Exciting Place to Live in the City [J]. *New York Magazine* ,1974 ,7(27) .
- [16] Roberta Brandes Gratz , Norman Mintz. *Cities Back from Edge: New Life for Downtown* [M]. New York: John Wiley & Sons , Inc. ,1998. 303.

From Urban Renewal to Gentrification: Citizen's Participation in the Reconstruction of New York's SoHo District

GUO Qiao-hua

(School of Humanities , Hangzhou Normal University , Hangzhou 310036 , China)

Abstract: In the 1950s and 1960s , American cities set off a large-scale urban renewal movement in order to remove the slums and revitalize the central city. This movement made the central city brand-new , but it also caused many problems which made citizens dissatisfied strongly. In the context of the urban renewal movement , the SoHo citizens of New York actively participated in urban development planning , formed spontaneously multiple groups , and organized a variety of activities against the government-led urban renewal programs. With the active participation of the citizens , the SoHo district of New York went out of an artist-dominated road of the gentrification.

Key words: New York; SoHo District; urban renewal; gentrification; citizen's participation

(责任编辑: 沈松华)

(上接第 86 页)

“Shanghai's Remaking”: A Study of Chinese Cities from the Perspective of Communication

SUN Wei

(School of Journalism , Fudan University , Shanghai 200433 , China)

Abstract: City and communication are premises for each other in the process of human history. Especially since the modern time , both of them have become the outstanding representations of the common construction of modernity. The various dimension of communication , including information transmission , public communication , meaning generation , etc. can be fully displayed in the context of modern city. This paper takes “Shanghai's remaking” as a case study to make an exploration from the perspective of communication , in terms of the renewal of urban physical space and reconstruction of urban spiritual culture , as well as the reproduction of physical space and new interpretation of abstract spirit.

Key words “Shanghai's remaking”; study of Chinese cities; city communication

(责任编辑: 沈松华)