

# 城市的勝利

愛德華·格雷瑟 Edward Glaeser 著

黃煜文 譯

別再以為《湖濱散記》的鄉居生活才環保，  
如果你愛地球，就該住在擁擠的城市裡！  
本書將大膽挑戰人們對城市的迷思，  
證明城市才是最衛生、最環保與最富裕的生活場所。



Triumph of the city:

How Our Greatest Invention

Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier

2011年《經濟學人》非文學類年度好書

2011年《金融時報》商業類年度好書

台灣大學建築城鄉研究所退休教授 —— 華昌宜

波士頓沙福克大學歷史系助理教授 —— 薛涌

專文推薦

時報出版

重新認識城市的光耀——華昌宜 008

人口集中利於節能環保——薛涌 014

導論：我們是城市動物 019

第一章：他們在班加羅爾製造什麼？ 043

思想的入口港：雅典 046 — 巴格達的智慧所 049 — 長崎：日本學習西方知識的門戶 052 —

班加羅爾如何成爲一座繁榮的城鎮 053 — 教育與城市的成功 058 —

矽谷的興起 060 — 明日的城市 068

第二章：城市為何衰退？ 077

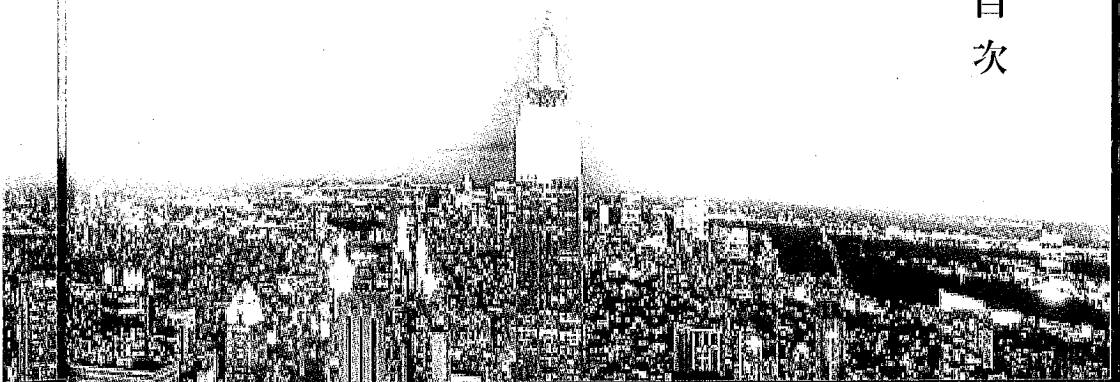
「鐵鏽地帶」是如何興起的？ 081 — 汽車時代之前的底特律 086 —

亨利·福特與工業城市底特律 089 — 爲何出現暴亂？ 094 —

城市改造：一九七〇年後的紐約 099 — 科曼·楊的義憤 103 — 科里效應 105 —

高樓建築群 107 — 繼續待在「鐵鏽地帶」 109 — 從萎縮到偉大 111

## 目次



第三章：貧民窟有何好處？ 117

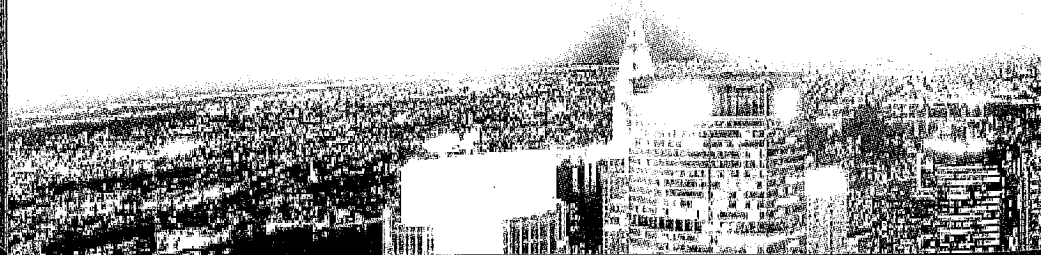
- 里約貧民窟 122 — 飛上枝頭 128 — 理查·萊特移居城市 133 — 美國貧民窟的盛衰 136 —  
內城 140 — 政策如何助長貧窮 142

第四章：如何創造無害的居住環境？ 149

- 金夏沙的苦況 153 — 治療生病的城市 156 — 街道的清潔與腐敗 161 —  
道路越多，交通越不順暢？ 165 — 讓城市更安全 167 — 衛生的好處 178

第五章：倫敦是個奢華的渡假勝地嗎？ 183

- 規模經濟與環球劇場 187 — 分工與咖哩羊肉 192 — 鞋子與城市 197 —  
做爲婚姻市場的倫敦 199 — 什麼時候高薪成了一件壞事？ 202



第六章：摩天大樓有何好處？ 209

發明摩天大樓 212 — 雷夫寇特的萬丈雄心 217 — 管制紐約 —

對高度的恐懼 224 — 保存的危險 229 — 巴黎的再思考 234 —

雜亂無章的孟買 241 — 三項簡單的原則 246

第七章：城市為什麼不斷蔓延？ 251

在汽車出現之前的城市蔓延 255 — 亞瑟·雷維特與量產住宅 265 —

以汽車為中心來重塑美國 268 — 歡迎來到伍德蘭 272 —

解釋人們的喜好：為什麼有一百萬人搬到休士頓？ 277 —

為什麼「陽光地帶」的住房如此便宜？ 284 — 城市蔓延有何缺點？ 291

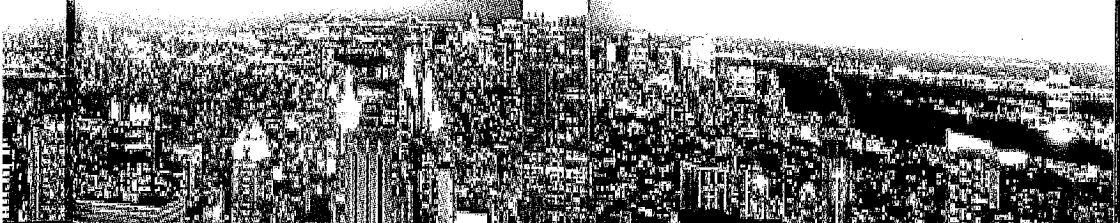
第八章：最環保的莫過於柏油路？ 297

田園生活的夢想 302 — 骯髒的足跡：碳排放量的比較 308 —

環境主義造成意想不到的結果 314 — 兩種環保觀點：王子與市長 317 —

最大的戰爭：讓印度與中國更環保 324 — 尋求明智的環境主義 328

目次

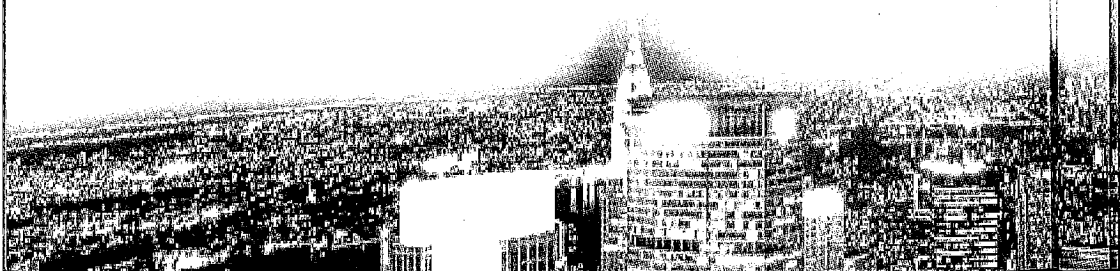


第九章：城市何以成功？ 333

- 帝國城市：東京 336  
— 管理完善的城市：新加坡與加伯羅尼 339  
—  
聰明的城市：波士頓、明尼亞波利斯與米蘭 345  
—  
消費城市：溫哥華 357  
— 成長中的城市：芝加哥與亞特蘭大 361  
—  
盲目求好的杜拜 365

結論：平坦的世界，高聳的城市 369

- 給城市一個公平競爭的空間 373  
— 以全球化來進行城市化 375  
—  
培養人力資本 377  
— 幫助窮人，而非幫助窮地方 380  
— 城市貧窮的挑戰 383  
—  
消費城市的興起 386  
— 鄰避主義的詛咒 387  
— 對城市蔓延的偏誤 392  
—  
綠色城市 396  
— 城市的禮物 397



## 重新認識城市的光耀

華昌宜

這是一本破除迷思、讚頌城市的書。它將長久留在城市研究者的書架上，因為作者的破立是基於與理論有關的各項實際數據論證，並且是在並列城市的缺失和它的光輝優勢後作出通盤評量後的結論。依此同樣精神，我想將此書之優劣並陳，而後向讀者大力推薦。

作者是哈佛大學經濟學教授，博學多才，著作等身，論文極豐（見維基百科之介紹）。迄今在學術上最重要者，也是本書的基礎，則是二〇〇八年出版的《城市、聚集與空間平衡》（*Cities, Agglomeration, and Spatial Equilibrium*）。而本書則是為一般讀者而撰，引用了無數實例，並不時以第一人稱來說明其城市經驗和觀察，特別著重在他居住過的紐約和波士頓。不過本書引證的範圍遍及全球並跨越歷史，涵蓋了成熟的歐美都市及快速發展國家中的城市，並對比了成功、失敗、以及轉型是否到位的城市範例。實際上本書即是以印度的班加羅爾（Bangalore）為第一章開始。瞭解此都市的讀者大概可猜到本書的基本論旨：國家和區域發展來自都市，都市發展來自聚集經濟，但要腦力和勞力聚集在一處必須供應便利生活機能 and 相對便宜的居住，而此二者均有賴聚集之規模和密度；不過後二者所引起的副作用較為人關注，且常導致不當政策，錯誤嚴重者甚至阻斷了城市生

機，導致了城市衰退。

城市可說是人類社會中發展出來最複雜的一個組織。它的機能及正面功能和負面副作用交替互動，使得人「不識廬山真面目，只緣身在此山中」，極難認識其整體而不偏不倚地評斷其功過是非。本書作者則憑藉其經濟學素養，將使人困惑的因果關係釐清後再作評斷，解釋了諸城市盛衰的原因。總體結論則是無論是已開發或開發中國家，城市相較於鄉村是「使我們更富庶、更聰慧、更環保、更健康 and 更幸福」（這也正是本書原文的副標題）。他的結論均有資料為證，但這樣清晰斷然的宣告也需要勇氣，因為長期以來對城市，尤其對工業化後的大都市的一般論述，基本上是以負面為主。這其中的代表作，應該就是劉易斯·蒙佛德（Lewis Mumford）的《歷史中的城市》（*The City in History*），此書五十年前出版，迄今仍為各國大學中有關城市史的必讀課本。（台灣有建築與文化出版社印行之大陸宋俊嶺及倪文彥的譯本。）讀者如能將此書與本書並讀，則可發現二書如何從方法學上之差異而導致了相反的結論：前者是人文主義學者奠基於詮釋上的描述，後者是社會科學家根據統計的分析。

對城市的評論者都不齊開出藥方，各個不同且多相互矛盾。本書作者當然也有他的政策藥方，其中有關原則部分其實是大家熟悉而無可非議的，如應發展教育、文化、交通、住宅等，並以財政政策為根本。在具體作為上，他反對過度以硬體建設投資在衰退城市內，呼籲減除不當土地使用管制及過度建物保存，贊同推展摩天樓等。這些較具體的建議



當然會引發爭議。關於都市的密度和建物高度，實際上是所有都市規劃和研究者避免不了的課題。我們可以拿三個最著名人士的大作（本書中都個別提及但未作相互間的比較）來說明其中有趣的演進和對照。

首先當然是一八九八年埃本內澤·霍華德（Ebenezer Howard）的《明日的田園城市》（*Garden Cities of Tomorrow*），這是作者對工業革命後烏煙瘴氣城市的反應，而解決之道是在都會郊區另建低密度小鎮。其次是一九三五年柯比意（Le Corbusier）的《光明城市》（*The Radiant City*），主張要在市中心挑高建造多座摩天樓，樓底正是公園，使居民享受陽光、空氣和綠地。第三本是一九六一年珍·雅各（Jane Jacobs）的《偉大城市的誕生與衰亡》（*The Death and Life of Great American Cities*），讚揚街道生活和混合土地使用，卻詛咒摩天樓。這三本書均有中譯本，倡導的是完全不同的理想。讀者們你如何選擇？至於本書作者，他目前自感矛盾地住在波士頓低密度的郊區（受賜於他認為錯誤的三項反城市公共政策：公路、稅制和學校），最推崇的卻是他曾久住的曼哈頓。可以說他的理想城市是結合了觀念對立的柯比意及珍·雅各，也就是說把地面留給熙攘街道，把上空建成摩天樓。唯有這樣才能供應得起各階層居民便利而充足的生活和消費空間，也唯有這樣才能藉緊密人際互動來激發創意性生產。

不僅為了更有效率的生活和生產，作者更從環保生態的觀點列舉數據證明高密度城市的優點，因為低密度的生活生產浪費了更多能源在交通上。傳統環境主義的主張實際造成



了更大環境傷害。作者從已開發國家的城鄉排碳現況，進一步投射到中國和印度發展後對全球的衝擊。而高密度大城市才是人類唯一的救贖。

本書會引發爭論，但無疑將帶來深遠的影響。《經濟學人》已將本書列為二〇一一年最佳書籍之一。但亞馬遜網站的一般讀者評論對本書也稍有微詞，不過其中尚未見到對其分析和結論有所異議，共同的抱怨只是全書結構鬆散、缺少聚焦。確實，我看後的感覺也好像本書是作者口述，由人錄音後轉成文字檔而集聚成章，再編章成書。因此雖然每段都很清晰，每節都順暢而有理，但每章的結構則缺少謹嚴。另一分析上的問題似乎在於作者將城市與郊區的對比和將各成敗都會之間的對比混在一起，使人在空間尺度上的思維較易混亂。（英文city一字含義過廣，而譯成中文的「城市」和「都會」卻有不同含義之便，有利思考。）但讀者對此等瑕疵如能諒解，而能將本書從頭至尾細細讀來，並順手做成筆記，則必大有收穫，因為書的內容是如此豐富，涉及了都市的各種課題（堵塞、房價、衛生、犯罪、貧民窟、學區、保存、移民……），不啻是一本有關都市問題的小百科全書。何況書中夾插了極多涉及人與事的趣味軼事之歷史資料，使人讀起來興趣盎然。且作者對每一課題的檢討都是基於犀利的經濟分析，將是／否（有資料證明）與好／壞的價值結合，使其結論難以駁斥。更重要的是這些分析結論是從全民和全社會的效果來著眼，而非從一部分人（特別是龔斷輿論的菁英市民觀點）來看事情全貌。隱藏在論述後面的是一個各類都市發展型態的統盤性社會益本分析。因為如此，本書未來會在全球各地都市計畫及

## 人口集中利於節能環保

薛涌

哈佛大學經濟學家格雷瑟於二〇一一年推出的這本作品，引起了從《經濟學人》到《紐約時報》等嚴肅國際媒體的廣泛注意。他在《波士頓環球報》(The Boston Globe)上也發表了文章，題為〈如果你熱愛自然，就搬到城裡來〉。正是在這篇文章中，他把我們心目中的環境主義先知梭羅(Henry David Thoreau)描繪為惡名昭彰的環境破壞者：梭羅的一個野炊，就燒毀了三百英畝的森林！解構了瓦爾登湖(Walden Pond)的神話。在他看來，人類是對自然有極大破壞力的物種。如果人類熱愛自然的話，最好的辦法不是到自然中去，而是離自然越遠越好。

他和另外一位經濟學家馬修·卡恩(Matthew Kahn)的研究揭示，美國的碳排放有百分之四十來自家用能源和交通。其中私人車又是最大的排放源。私人車的使用，和人口密度緊密相關。人口越密集，私人車的使用越少。在同等家庭收入和住房面積的情況下，居住在密度為每平方英里一萬人以上地區的家庭，平均每年使用的汽油為六百八十七加侖。居住在密度每平方英里一千人以下地區的家庭，平均每年使用的汽油為一千一百六十四加侖。僅在開車這一項上，在波士頓地區都市家庭平均每年二氧化碳的排放量比起郊

區家庭來就要少六千七百磅。如果把家用能源算進去，差別就更大了。從波士頓移居到郊區，往往是離開公寓住宅搬進獨門獨戶的大房子。這意味著家庭用電百分之八十八的增長。根據他們的估算，波士頓地區標準的郊區家庭比標準的都市家庭每年多排放六噸的二氧化碳，其中包括四千四百磅的取暖排放和一千八百磅的電力排放。所以格雷瑟呼籲，如果你熱愛自然的話，就請遠離瓦爾登湖，並搬到擁擠的波士頓市中心定居。住在鋼筋混凝土的結構中比住在森林中更環保。無巧不成書的是，最近《波士頓環球報》報導，因為梭羅的崇拜者過多，瓦爾登湖人滿為患，自然生態和景觀都面臨著危機。

在格雷瑟看來，高密度的城市生活，不僅有利於保護自然生態，而且更刺激創新。高密度都市中面對面的人際交流，多元文化的碰撞，自古以來就是人類進步的引擎。但是，戰後美國的都市化，實際上是在否定「城市勝利」說。因為郊區化稀釋了城市人口，造成了大都市的貧困和犯罪等諸多社會問題。中產階級厭煩城市的多元性，寧願搬到郊區，和自己經濟狀況類似的人生活在一起。表面上美國戰後廢除了種族隔離，但郊區化創造了新的社會隔離。不同種族和階層的人照樣各過各的日子。

看看人口資料就知道。戰後美國傳統城市普遍處於衰落狀態。其中最大的城市紐約，人口在一九五〇年時為七百八十九萬多人。到一九九〇年則僅有七百三十二萬多人。芝加哥的人口在一九五〇年為三百六十二萬多人，到二〇一〇年時不足二百七十萬人。費城人口在一九五〇年時超過兩百萬，如今才一百五十二萬出頭。底特律最為悲慘，一九五〇年

的人口接近一百八十五萬，如今只剩下七十一萬。我所在的波士頓屬於中等城市，一九五〇年時為八十萬人口，如今才六十一萬多人。而從一九五〇年至今，美國的人口整整翻了一倍。不錯，有些新興城市，如洛杉磯、休士頓，在這一時期都經歷了高速擴張。但這些城市都是鋪張型的汽車社會。洛杉磯居民用公車的比例僅百分之十，休士頓才百分之五多一點。毫無疑問，增長的人口大多數還是跑到了郊區或者郊區和市區難分的大都市圈。這還不僅僅是居民。一九四二年，著名的企業巨頭AT&T Bell把電話實驗室從擁擠的曼哈頓遷移到新澤西州的郊區。戰後各大企業紛紛效仿，那勢頭頗像今日的「外包」。在一望無際的郊區，企業蓋的遠不是一兩棟樓，而是工業園、科技園。這使其工作空間一下子擴大了數倍。白領職工從富裕的郊區家的車房內一路開到辦公室前空曠的停車場，無處不是夢幻般的田園景色。這種奢侈得超出前人想像的「田園資本主義」，成為戰後美國的標誌。

然而，美國的城市病、貧富分化等一系列問題，也由此而來。「田園資本主義」可以使中高產階級從自己的車房直接開到辦公室門口，與一路所經過的社會隔絕；孩子全在本階層所居住的富裕社區讀書。美國的公立學校大部分由本地房地產稅支援。高房價的郊區自然教育經費充足。城市的貧民窟和郊區的世外桃源彼此老死不相往來，使得富裕和貧困都跟著世代化，美國原有的高社會流動因而消失了。

到了七〇年代，石油危機使人們意識到「田園資本主義」的能源瓶頸。環保運動的囑

起，也使人們對汽車社會開始反省。於是，到了八〇年代初期興起了「新都市主義」。其要旨是回歸汽車社會以前城市設計的原則。注重創造步行空間，以公共交通特別是輪軌通勤設施為核心來設計城市，強調密集型的發展，最大限度地減少汽車的運用。這樣，人口集中在中心城市和主要的衛星城，彼此靠輪軌鏈結。輪軌車站成為都市和衛星城的中心地帶，各種商業和公共設施林立。大部分人口可以步行或騎自行車到達這樣的中心。如今，「新都市主義」已經成為城市理論的主流。其建築和規劃師承擔著越來越多的社區和城市設計。

九〇年代雖然郊區化愈演愈烈，乃至發展成遠郊化，但「新都市主義」的潛流也越來越強，都市的復興使市區的環境變得越來越可以接受。這裡比較成功的例子大概當屬紐約市。在九〇年代，紐約的治安大為改進。

從一九九〇年到二〇一〇年，人口從七百三十二萬猛漲到八百一十七萬多。紐約居民通勤用公車的比例接近百分之五十五，在美國大城市中名列第一。近年來市長麥克·彭博（Michael Bloomberg）大力推展自行車，也取得了顯著的效果。

這次全球金融危機，在美國導致遠郊房市徹底崩潰。而都市和近郊則率先開始復興，城市的吸引力越來越大。而格雷瑟此時推出宣告「城市勝利」的這本書，可謂生逢其時。

薛涌，旅美學者。現為波士頓沙福克大學（Suffolk University）歷史系助理教授。