澳洲城市历史、发展、现状及其启示： 评《澳洲城市：延续和变化》

The History, Evolution and Status Quo of Australian Cities with Implications:
Book Review of *Australian Cities: Continuity and Change*

周江评
Zhou Jiangping

谈起澳大利亚，人们通常会想起什么呢？阳光、沙滩和悉尼歌剧院？对于大多数城市研究者来说，要研究中国之外的城市对于中国的启示，似乎欧美日才是首选，澳大利亚是不会想到的。对他们而言，澳大利亚的全国人口加起来才2 300多万，还不如北京或上海的人口，和中国的总人口相比，实在不是一个量级的。因此，澳大利亚的城市和城市化似乎没啥研究价值。笔者也是或多或少带着这样的想法开始阅读《澳洲城市：延续和变化》。但是读完，便觉得这本书带来的启示，远比最初期待的要大。

在这本书的前言里，作者介绍了为何要写这本书。当然，他首先说到了人们对于澳洲城市的系统研究还是太少。这一点毫不意外——除了澳洲本土人士，其他国家的人确实很难对偏居一隅的澳洲城市感兴趣。但是作者笔锋一转，说到了澳洲城市独特性。首先一个重要的特征，就是澳洲在一片原来只有少量土著居民居住的蛮荒大陆，创造出了好几座杰出的城市——澳洲的几个主要城市经常排列在世界上最宜居城市的前列。其次是澳洲的城市虽然和欧美城市有相近之处，但也有显著不同。例如，如果控制住人口总数，澳洲的城市用地规模要普遍比欧洲城市大。再如，澳洲虽然也是移民国家，但澳洲的基于居住地的种族隔离远没有美国严重，澳洲没有美国那样大片的新移民和少数族裔聚集的贫民窟。因此，以上的独特性也说明澳洲城市还是值得研究的，能够带来与欧美城市不一样的启示，告诉我们如何建设出不同于欧美的城市——也许是更好的城市。

作者在前言里回答了他怎样统领各个章节这一大问题，

也非常有启发。他提到城市是很复杂的对象，可以有很多的切入点。他觉得一个地理学家的视野会带来一个清晰的框架，为研究澳洲城市带来便利。在这之后，他毫不拖泥带水地指出如何组织全书。他首先认定城市是人们对于空间的创造和使用，世界不同地方会因此有不同的城市结构^①，不同的城市结构进而对日常生活产生影响，显然，这和列斐伏尔（Henri Lefebvre）的观点很接近。其次，他认为城市是一种人工加自然的环境，这种环境影响人们的生活。最后，他认为可以从经济、社会和技术力量对城市的塑造的角度来分门别类地研究城市的变迁和未来。读到这，我想到如果让我来写美国城市或者中国城市，上述地理学家的视野是很值得借鉴的。

书的第一章是对澳洲百余年城市化进程的回顾。按理说，这很难写——一个国家百余年走过的道路，多少风云人物，多少此起彼伏的大事，多少的经典工程和项目，多少重要的公共政策……如何取舍就是个大问题。但是作者显然经过了深思熟虑，把百余年的事情讲得很有条理，很有吸引力。我仿佛看了一部长短焦镜头不断切换、主人公不断切换，但是主线明晰的纪录片。我知道了澳洲因为与英国的特殊关系，其城市化有很多跨越式的特征。最明显的是，澳洲早期定居点的最大人口增长源泉是源源不断的新移民。这些新移民带来了经验、技术、人脉和资金，使得澳洲的城市并不需要像欧洲的城市那样付出很多的探索成本，而是本身就有较高的起点。例如，澳洲不需要重新发明电车、火车和汽车，新移民把这些技术都带进来了。澳洲的城市形态因为新移民带来的新的交通技术和工具出现过几次明显的跨越式发展。还有

作者：周江评，香港大学建筑学院城市规划与设计系副教授

① 在前言中作者没有定义城市结构。但在后边的章节里，他指出城市结构有几层含义：（1）土地利用和活动的位置；（2）人、物和信息在不同位置的流动；（3）交通和通讯系统对上述流动的支持。

就是澳洲的贸易，因为移民带来的人脉、资金和技术，很容易与欧美实现对接。作者指出，另外一股影响澳洲城市化的力量是企业。对于影响力最大的企业，他点到了通用、Kmart 等大公司如何与政府、居民一道重新塑造了澳洲的机动化出行和购物习惯。除了这些看得见的力量，作者模仿新马克思主义研究者的理论框架，提到了资本自身的需求，这其实才是塑造澳洲城市化的最根本的力量。简单的说，资本有追逐利润的冲动，这种冲动影响到企业和政府的行为，城市化就是有关行为的物化。从第一章开始，作者在恰当的地方插入了很多照片，这些照片就像英文谚语里说的，每一张又带来了至少一千字的信息量。之后的各章也有很多这样的照片。因此，就算不通读全书，一一看完书中的照片，便能了解到澳洲的种种历史、人物、事件和城市风貌，也是一种很好的视觉享受。

书的第二到第五章其实类似于一篇篇独立的文章。作者分别介绍了澳洲城市里的就业构成及其百年演变历程、通勤、住房和人口问题。因为笔者研究通勤，尤其是职住平衡视角下的通勤，因此感觉这几章益处很大。澳洲的城市是很有意识地从上至下地规划和引导城市化进程的。这一点与美国市场主导的城市化有很大不同。所以，作者在对照澳洲城市和美国城市后，指出美国那样的边缘城市（edge cities）在澳洲是不会有的，这一点，笔者也很赞同。澳洲的城市中心，至少布里斯班仍然是很强大的，没有任何郊区的就业中心能替代得了。

以笔者目前最熟悉的布里斯班来作例子也可以佐证作者在第2到第5章中的很多论点或论据。例如，布里斯班虽然采矿和农业的产值很高，但它已经完全具备一个后工业化的就业结构，第三产业已经吸纳了最多的就业人口。本地的矿采完以后，绝大部分是以原矿的形式运出澳洲进行深加工。另外，小汽车出行是澳洲城市主导的通勤方式。公共交通确实也有，也还比较方便，但在蔓延的城市结构之下确实不是最便利的。这点和笔者在布里斯班的感受一致。

第二到第五章的另外一个精彩之处，就是作者几乎每一章都会非常简明扼要地告诉读者，这一章主要讨论的问题是哪些以及为何。例如作者在提到城市住房问题时，指出了住房问题其实就是四个问题：经济上的可承受性如何；住房的类型和位置是否恰当；不同的居民在购买和租住住房的时候，是否享受平等的待遇或者补贴；住房需要怎样设计和规划，才能提高环境上的可持续性。作者按照这四个问题来组织材料和回答问题，组织结构非常清晰，读者跟上其思路真是毫不费功夫。

书的第六章介绍了澳洲各级政府对于城市事务的分工和合作。从大的方面看，澳洲的联邦政府负责教育和卫生保健

工作，其余的工作由州政府和地方政府承担。但是为了体现联邦政府的一些诉求，偶尔也有联邦政府的特别基金用于激励地方做一些联邦政府认为是对和好的事情。例如，作者提到了联邦政府曾经用几亿澳元作为激励，鼓励各个城市改善老城的形象和服务，进而吸引更多不同的就业和居民。悉尼举办奥运会一定程度也是此种激励的结果。但是，因为各州的情况千差万别，不是每个州都能对联邦政府的激励作出很好的反应。例如，墨尔本也曾有过类似于悉尼办奥运这样的想法，力图通过大型活动改善城市形象，带动就业。但墨尔本的有关计划，在地方就被一些居民组织起来的反对声打压下去了。所以，在第六章的结尾，作者很殷切地希望，地方政府更有能力一些，除了为百姓管理好道路交通，搜集好垃圾，还要在经济发展和环境保护上下更大功夫，出更多业绩。很可惜的是，作者在这一章里更多地是提希望，对于具体的政策建议，他似乎有意在回避。但也可以理解，毕竟作者不能在一本旨在全面介绍澳洲城市化的书里，过多地讨论个别城市的政策绩效和得失。

书的第七章介绍了澳洲城市在可持续方面的努力。多数内容，例如垃圾处理、汽车尾气处理、污水处理、雨洪管理等，应该说是全球城市面临的共同问题和挑战。但作者使用了相当多的定量数据，一方面把问题的讨论变得更加具体和量化，另一方面也为我们对比澳洲城市与其他国家城市带来了方便。其中令人印象最深的一点是澳洲的污水处理。作者提到了澳洲污水确实会作集中的处理，但是对处理的效果似乎存疑。他因此提到了澳洲直接向周边的海洋排污水的做法对澳洲周边的海洋生态的影响，还需要进一步观察。但奇怪的是，食品生产供给的绿色化、绿色建筑、环境正义等领域的作者研究城市可持续经常会提到的专题，作者在这一章里并没有提及。

书的第八章是收尾和结论篇。作者力图在就业、城市结构、住房、居住分异、城市管治和环境保护几个方面给出自己的一些建议。作者大的观点是这些问题的共同背景是全球化以及全球化背景之下的城市重构。换言之，他觉得澳洲城市化需要重新梳理出新的思路 and 对策。他点到了澳洲各个城市提出的主要规划，总体上对这些规划表示了赞许，但是没有给出很多点评。他把更多的笔墨放在了有关规划执行的讨论上。他指出，全球化既是规划能够执行的一个有利因素，也是带来有关问题的一个重要原因。例如，全球化以及其引发的移民和海外投资给澳洲城市带来了更多投资和人才，但是这些投资和人才也拉大了本地居民之间的贫富差异及相关后果，例如居住空间的分异。在作者看来，政府的规划还是能够有所为的。例如，他特别点到了新南威尔士州的城市巩固（urban consolidation）规划。这个规划的主旨就是要在已

有的建成区容纳更多的居民，同时削减城市边缘新住宅的平均占地面积。他认为这个规划与美国提出的新城市主义是契合的。

社会排斥 (social exclusion) 是第八章中作者除了全球化谈及最多的一个问题。作者认为除了收入的差距，空间（尤其是设施和就业）的可达性也会带来社会排斥。他引用了英美的很多作品来佐证他的消除社会排斥的对策。例如英国的《邻里更新策略》(UK Neighbourhood Renewal Strategy) 一书。这本书对于社会排斥给出了四个大的努力方向：重振本地经济；复兴社区精神；确保基本服务；培养领导力和合作精神。

统揽全书，笔者认为作者做了很了不起的工作——在一本 200 多页的书里，把澳洲城市化的历史、特点、问题和对策进行了全面而且有一定深度的介绍。而且，在介绍的过程中，他始终没有忘记在恰当的时候，与英美的主流文献和政策举措进行对照。因此，笔者认为值得向每一位想更多了解澳洲城市化的读者推荐此书，甚至于那些对澳洲城市化不是很感兴趣的读者，也会从作者如何介绍澳洲城市化的过程当中，获得很好的思路和框架，甚至获得一些经典参考文献的有价值的应用思路。UPI

(本文编辑：许玫)

(上接 60 页)

闲聊的人需要马路边上禁止停放小汽车。“闲聊的人成排地站在人行道上，最常见的是沿着马路牙子站着，在这种时候，这些聊天的人的脚可能正在演绎一场复杂的芭蕾。”

人们需要街头巷尾摆设的食品摊。“我曾经参加过达拉斯市政府举办的一场听证会，讨论解除对食品小贩街头经营的禁令。市民们很支持这一措施，他们认为，小贩在街头经营食品可以让城市街头有更多的生气。餐馆老板则说那是一场灾难。不仅面临食品中毒，而且还会让大街上充斥垃圾。”“这个措施成了过去。纽约市中心街头生活明显得到改善，包括两个大街角落不无益处的拥挤。垃圾问题合理地得到了处理。餐馆老板们也没有破产。”

行人需要宽敞的人行道。“加宽人行道的好处似乎不只是减少拥挤。”“在列克星敦大道行人和车辆之间所做的空间划分是它们承载容量的逆，2/3 的道路面积用于机动车，而 1/3 的道路面积用于行人。人车分离不错，而这种空间划分不佳。许多人挤在不大的空间里，哪怕相对增加一点点空间，都会产生很好的效果。例如，减少一个车道，就可以给两边的人行道各增加 1.5 m 的宽度。虽然看上去没有增加多大的空间，不过区区 1.5 m，可是，人行道的实际通行容量会扩大一倍。这样，就需要种树，需要增加公用设施，如长凳。”“实际上，扩宽关键人行道是一个比较初级的阶段，然而，很遗憾，大部分美国城市

的发展还没有达到这个初级阶段。它们也没有解决占道沿路停车的问题。实际上，采取这些方式的成本并不高，而且可以逐步实现。”

“只是关注停车的人是不够的。如果单纯增加停车位，那些停车位很快就会被填满。如果不能很快地把空间转交给行人，车辆很快就会占用它，有效空间会引来更大的车辆交通量。”

人们需要公交步行街，如果步行街太长。“许多城市已经把他们的的主要大街改造成公交步行街。公交步行街与步行街不同，公交步行街允许公交车通行，留下 1 条车道或 2 条车道供公交车使用……有些公交步行街运行良好，公交车不仅让人们容易到达市中心，而且也让那里承担起步行街的活动。对于公交步行街来讲，发展零售业很关键；有些公交步行街的确吸引了零售商，有些还在那里挣扎。”武汉最近已经把中山大道南京路—六渡桥段改造成了公交步行街（这只是规划长度 4.7 km 的中山大道步行街的一段）。公交步行街是一种前景广阔的方式。

“与广泛预想的情形相反，封闭市中心的一条路并没有造成其他道路的拥堵。车辆非常快地就调整了它们自己，寻找可以通行的道路。”

“供车辆使用的空间减少了，车流也减少了。”UPI