

<<城市的秘密>>

图书基本信息

书名：<<城市的秘密>>

13位ISBN编号：9787108029430

10位ISBN编号：710802943X

出版时间：2008-07-01

出版时间：生活·读书·新知三联书店

作者：（美）马歇尔

页数：219

译者：周洁

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<城市的秘密>>

内容概要

《城市的秘密：地下万象》是一次神奇的旅行，12个城市的地下世界向我们展示了自然条件，政权更迭和技术进步是如何决定了城市的过去、现在和未来。

纽约、芝加哥、洛杉矶、墨西哥城、巴黎、罗马、伦敦、莫斯科、东京、开罗、北京、悉尼。

<<城市的秘密>>

作者简介

亚历克斯·马歇尔（Alex Marshall），美国《纽约城市》杂志的独立撰稿人，匹兹堡卡由基梅隆大学政治经济学和西班牙语双科学士，纽约哥伦比亚大学新闻学硕士。他是《纽约城市》杂志地区规划委员会的资深会员，他的工作曾被《纽约时代杂志》、《大都市》、《沙龙》等众多媒体报道。

<<城市的秘密>>

书籍目录

序言 纽约 芝加哥 洛杉矶 墨西哥城 巴黎 罗马 伦敦 莫斯科 东京 开罗 北京 悉尼 结束语

<<城市的秘密>>

章节摘录

纽约 在全世界最富有国家的最豪华的城市里，纽约摩根大通财团掌握着拥有最大财富的银行。安德鲁·霍夫曼是该财团的一名高级经理人。霍夫曼的玻璃结构办公室设在纽约下城60层高的大通大厦，远离市井的喧嚣；从下面偶尔传来出租车若有若无的喇叭声，提醒人们真实世界的存在。

某个工作日的清晨，出租车被困在水泄不通的车流中，这种事司空见惯。从霍夫曼办公室的窗户望下去，街道仿佛绵延不断的黄丝带。然而出租车的烦恼对霍夫曼来说与己无关，他像大部分纽约人那样搭乘地铁，从联合广场旁的公寓前往办公室。

“纽约的大气就体现在这儿，”霍夫曼说，“每个人都搭乘地铁。从建筑工人到高级白领，形形色色，却人人平等。”

他和其他乘客们一起挤在相对干净的空调车厢中，在拥堵的街道下面迂回地穿行。“没有地铁，就没有我们所熟悉的纽约，”纽约城市交通管理局的前计划部主任罗伯特·奥姆斯特德说，“没有地铁，纽约肯定是另一副模样……没有地铁，纽约不可能有这样的密度。”

地铁和城际轨道穿梭于庞大的地下世界里，它们把纽约五大区的各个岛屿以及相邻的新泽西、康涅狄格和长岛连接起来。美铁公司的列车通过哈得孙河下的双轨隧道和东河下的四轨隧道，将远途客户运往宾州站，这座车站本身也全部位于地下——麦迪逊广场花园之下。轿车和卡车则另有通道：荷兰和林肯隧道位于曼哈顿和新泽西之间、哈得孙河之下，中城隧道处于曼哈顿与皇后区之间、东河之下，而纽约港下面的布鲁克林-巴特利隧道把曼哈顿与繁忙的布鲁克林区联系在一起。

这些隧道仅仅是纽约庞杂的地下世界的一部分。那些街道下面，纵横交错地铺设了九万英里长的电线电缆（能源有的是从城市北部的印第安人岬核电站输送而来）；600英里长的天然气干线；几万英里长的电话线、供水管和排水管；以及还在不断扩充的光纤电缆网络，大量的数字信号通过它们被输送至计算机和电话机。与这些高科技网络比肩而邻的还有各种离奇古怪的系统：100英里长的高压蒸汽管道，至今仍担负着将热力输送给2200栋建筑的重任；以及55英里长的气动输送管管道，它们曾经在邮局和办公楼之间每小时传送20万封信件（其工作原理类似吸尘器）。

这些气动输送管从1953年起被废弃不用，虽然偶尔还能听到重新启用它们的呼声。逝去的年代里，它们在一系列事件和商业行为中被淘汰，从此归入曼哈顿地下废弃物的行列。

地下世界无所不包，大通大厦需在地下建筑六层空间以承载全部必要的地下设施。它的下面是岩床——存在了五亿年的曼哈顿片岩。确切地说，大通大厦和曼哈顿的众多摩天大楼都建在片岩之上。而片岩之内还另有一座迷宫：宽度足够牵引拖车通过的隧道，从100英里之外的卡茨基尔山脉将水引进城来。

在纽约的纪念品商店里，很难找到描绘那些隐秘洞穴的明信片。世人眼中的纽约是地面以上星光耀眼的摩天大楼和风姿绰约的吊桥。但是没有地下世界，就没有纽约。曼哈顿岛上常住居民尽管只有150万，每天进出的人口却达到760万，他们中的大部分在此工作，也有些来此上学、观看百老汇的演出或参观博物馆。为这些工人、学生和旅游者迎来送往，为他们提供水、电、热以及电话、计算机的互联，对于城市生活乃至美国的整体经济来说，都是前提基础。

纽约的年经济产值为5000亿美元，大都会区总产值则达到一万亿。

财富500强企业中约有二百家总部设在纽约。

在全世界面前，这座城市代表了美国的经济实力，是市场经济的成功典范。

<<城市的秘密>>

仅摩根大通管理的资产就已达到7500亿美元。

城市严重依赖于地下基础设施，而它的建设却来之不易。

自19世纪初以来，纽约人口由于移民和工业化而呈爆炸性增长，地下世界事实上就是一个战场。每次增加供水、排污、地铁、电话线、输电线路等新的公共设施，都伴随着激烈的纷争，围绕必要性、修筑方法、谁出资、谁受益等问题而争执不休。

种种纷争也反映出美国人对政府又爱又恨的复杂情感。

尽管供水、排污、火车和地铁线路对于维持城市健康的财务状况功不可没，但没有一个项目能够逃脱商人们的诟病，他们不是指责政府浪费财政预算，就是批评政府不正当干预私营市场。

多数情况下，都是先由私营公司在不同地段建设互为竞争的地下系统，但结果往往不尽如人意。

1900年，纽约共有12家以上的电力和天然气公司参与竞争，其中包括由托马斯·爱迪生创建的爱迪生电气照明公司。

他们分别铺设各自的管线，谋取对周边设施的控制权。

最后，这些公司互相兼并，有些被收买后退出，联合天然气公司宣告成立。

纽约目前的电力供应商联合爱迪生公司是它的一个派生公司，同时经营着纽约的天然气和电力管网。

这些电力网线在19世纪末期刚刚安装的时候，像蛛网一样笼罩在街道上空。

1888年的一场暴风雪把它们吹倒，造成城市停电数周。

第二年，将电网布入地下的工程开始实施。

争夺控制权的斗争常常使开发停滞不前。

直到1841年，纽约始终没有一套公共供水系统，而公共排污系统直到20世纪才建立起来。

它的第一趟地铁线路于1904年建成，比伦敦晚了41年，也落在格拉斯哥、布达佩斯、波士顿、巴黎和柏林之后。

但是地铁一旦建成，便彻底改变了纽约人的工作和生活方式，一座新的城市诞生了。

纽约快速轨道交通局的总工程师W·巴克利·帕森斯看得十分透彻，发达的交通将制造出没完没了的新需求。

“城市就像一个吸毒成瘾的人，吸的越多，要的越多，”他说道，“到地铁修完，现在放牧牛羊的地方就会盖起房子，然后，它自己的交通网就会围绕新地铁线而生。

每条新完工的线路都是这样过来的，这和城市的正常扩容无关。

这条线路刚修完，对新线路的需求就冒出来了，没完没了。

城市向北延伸，越过哈莱姆河，才停止一路向北而往其他方向发展。

”帕森斯所料不差。

在布鲁克林和皇后区新地铁线完工的几年时间里，沿着地铁线路便建起成片的联排别墅和公寓楼。

地铁带来的繁荣导致了对新的地铁线路的需求，进一步刺激新的增长。

到今天为止，以客流量计算，纽约地铁已成为全美最大的网络，在世界上排名第二。

每个工作日大约有五百万人次乘坐地铁，这一使用频率超过全美商业航空系统。

纽约地铁共有490个地铁站，6210节车厢（1700节新车厢也会很快投入运营），27条不同线路。

和许多城市的大型冒险项目一样，纽约市第一条地铁的建设也伴随了一个精明企业家和一名腐败政客之间纠缠不清的关系。

但这次，他们却是道不同不相与谋。

事情发生在1870年，政客是势力强大的民主党纽约帮的领军人物，人称“老板”的威廉·马西。

特威德。

企业家名叫艾尔弗雷德·埃利·比奇，他是气动输送管的发明者、报纸出版商，又是《科学美国人》杂志的创办者，他坚信纽约需要地铁。

比奇的想法虽然不错，但特威德并不买账，他反对建设地铁，他和他的同伙们大概已从纽约的大批私营公交公司那里赚得盆满钵满。

特威德理直气壮地断定，地铁系统将使公交公司的业务走上绝路，因此对地铁的开发百般阻挠。

但是，比奇没有轻易服输。

他曾以递送邮件的名义获得建设地下气动输送管系统的许可证，于是，他不动声色地在市政厅附近的

<<城市的秘密>>

百老汇大街下修建了一条大到足以承载列车车厢的管道。

这段最早的“地铁”的长度跨越了约三个街区，候车室装饰豪华。

管道类似枪管，底部开槽，一台巨大的风扇将车厢从管道一头吹到另一头，再从另一头吸回来。

比奇大事张扬地掀开了第一条地下列车的盖头，然后便胸有成竹地隐入幕后，静等公众呼声鹊起。

到那时候，他就可以建设一条完整的地铁线路了。

他的计谋几乎得逞。

纽约州议会越过特威德向比奇拨款，并批准了建设地铁的许可证。

但是，与有权有势的特威德狼狈为奸的州长否决了这项议案。

这或许不失为一件好事。

在细管中用真空方式传送信件不成问题，但以真空装置推动成百节车厢却略显力不从心。

时间又过去了34年，纽约市才建成第一条完整的地铁线路。

很多私营公司都曾试图建造地铁，却碰上各种各样的政治和财务上的一名衣着整齐的绅士正准备搭乘阿尔弗雷德·埃利·比奇的气动输送管式的地铁。

地铁内饰豪华，子弹头形的车厢在汽缸式的管道中通过空气压力和吸力被推过去、拉回来。

1870年制作的演示系统非常成功，但这个方案很快被声名狼藉的市长——“老板”特威德——枪毙了。

困难，最大难题莫过于建造地铁所需要的巨额资金。

19世纪90年代，著名钢琴制造公司的总裁威廉。

施坦威在东河下修建地铁隧道，以连接曼哈顿和皇后区（公司厂房至今仍设在那里）。

就在项目几乎完工的时候发生了爆炸，工程停工之外，爆炸还在投资人中引起恐慌，项目最后只得作罢。

最终，选民们在1894年的公投中以压倒优势通过议案，要求市政出资并兴建地铁系统。

议案的基本框架包括：市政府和州政府提供资金挖掘隧道，而由一家私营公司供应列车和轨道，以此换取地铁50年的租赁期并有权收取5美分的车票费。

第一条线路是IRT，全称“区际快速轨道”，从曼哈顿下城的市政厅出发，沿东路北上至大中央总站，在此横穿至时代广场，再顺曼哈顿西线北上。

地铁延长线和其他线路随后建成，包括通往相邻的布鲁克林区、皇后区和布朗克斯区的线路。

到1930年，地铁每年的使用率超过20亿次，远远多于如今的13亿次。

但地铁的资金问题在政府财政上始终是块烫手的山芋。

每一条新线路的建设都采用了不同的公用资金和私人资本相结合的方式。

1940年，市政府出资从私营公司手里收回所有地铁线路的经营权。

在统一划归市政管理之前，类似IRT、BMT（布鲁克林-曼哈顿城轨）和IND（独立地铁系统）这些耳熟能详的缩写字母是地铁运营公司的代号，至今仍能在某些车站见到写着这些字母的牌子。

1900年在设计纽约的第一条地铁线路时，工程技术人员之间发生了争论。

一种意见认为，应该像波士顿那样把地铁建在地下浅表层，这种模式至今被工程师们称为“明挖法”（cut and cover）；另一种意见则认为应该像伦敦那样深挖。

深挖相对简单，因为可以避免已有的电缆、管道和地下室。

但深挖却给乘客带来不便，因为他们必须乘坐电梯进入更深的地下。

纽约的工程师们在大部分地段都采取了浅挖法。

他们的决定，使数百万乘客每天的出行更快、更方便。

纽约地铁又以宽度见长。

值得一提的是它与众不同的四轨隧道，快车、慢车可以同时运行。

清晨，某名乘客从第125街乘坐A线，一站直达第59街；与此同时，另一名乘客乘坐平行轨道上的C线，随时在线路中的任一慢车站上下车。

在浅隧道的火车线路中，有一条距派克大街地表只有几英寸。

派克大街虽在世界上向以时尚著称，它的存在却很大程度上得益于位处其下的城际轨道。

那些线路每天将15万乘客从纽约的北部郊区运载到大中央总站。

<<城市的秘密>>

1913年，现在的大中央总站落成，取代了原来的大中央车站，派克大街成为今天绿树成荫、鲜花掩映的步行街。

在这之前，那里却是另一番景象：蒸汽机车轰鸣着穿过街道中央（那时叫做第四大道，一个平淡无奇的名字），在建筑上蒙上一层煤灰，这些火车进站后，分别并入车站北侧占据了几十条轨道被熏得黝黑的铁路站场。

由范德比尔特家族和市政府合作经营的纽约中央铁路公司修建了大中央总站，包括铺设两层地下轨道。

派克大街从此变成令人向往的地方，车站也顺理成章地带动了周边全新的综合建筑群的建设。

不久之后，大型的豪华商场和酒店如雨后春笋般发展起来。

（地下轨道于第96街附近露出地面，派克大街从这里开始又变得坑坑洼洼了。

）由于地铁线路的存在，派克大街上的时髦建筑不得不在布局上做出某些不同寻常的调整。

派克大街上的沃尔多夫—阿斯托里亚酒店（Waldorf-Astoria Hotel）占据了第49街和第50街之间的整个街区，由于地下储藏室被轨道挤占，酒店只得把酒“窖”安置在五层楼上。

但是酒店拥有专用轨道和为专用车厢准备的专用电梯，它们曾服务于来访的总统们和权贵们。

而如今，有头有脑的人物都由车队直接护送至酒店。

纽约市的亿万富翁市长迈克尔·布隆伯格经常乘坐地铁，纯属异数。

作为一个聪明的市民，他知道这是出行最快捷的方式。

或许有一天，纽约市长将能从上东区的市长官邸格雷西公寓就近乘上地铁。

曼哈顿东部的地铁不够发达，只有一条拥挤的线路位于列克星敦大道之下。

在第二大道下修建一条新的地铁线路的项目已经规划了很久，到现在实际上也已建设了一部分。

20世纪50年代初期，选民们已在公投中通过了这条地铁的建设，但是资金却被分流到现有地铁的维护上。

到20世纪60年代后期，几段隧道已经建成，工程却在20世纪70年代的城市财政危机中再度搁浅。

近年来，纽约城市交通局又对第二大道地铁线重新进行规划。

项目预算达到150亿美元，由谁出资建设至今还是个谜。

如果地铁给纽约人带来出行的方便，城市的地下供水系统则为他们提供了基本的卫生条件和健康保证。

纽约在建城后的前225年中一直没有公共供水系统，老百姓为此吃尽苦头。

如果当时人们已有所觉悟，也只是隐约感到各种疾病与劣质水源有关，但霍乱、黄热病等流行病和其他疾病已席卷纽约，劣质水源和排污设施的缺乏使之进一步蔓延。

.....

<<城市的秘密>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>