

学校编码: 10384

分类号_____密级_____

学 号: 10320110153857

UDC_____

罗伯特·摩西与纽约城市发展

厦门大学

博士学位论文

罗伯特·摩西与纽约城市发展

Robert Moses and the Urban Development of New York

李文硕

李文硕

指导教师

王旭教授

厦门大学

指导教师姓名: 王旭教授

专业名称: 世界史

论文提交日期: 2014年4月

论文答辩日期: 2014年5月

学位授予日期: 2014年 月

答辩委员会主席: _____

评 阅 人: _____

2014年 月 日

厦门大学博硕士学位论文摘要库

厦门大学学位论文原创性声明

本人呈交的学位论文是本人在导师指导下,独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考其他个人或集体已经发表的研究成果,均在文中以适当方式明确标明,并符合法律规范和《厦门大学研究生学术活动规范(试行)》。

另外,该学位论文为()课题(组)的研究成果,获得()课题(组)经费或实验室的资助,在()实验室完成。(请在以上括号内填写课题或课题组负责人或实验室名称,未有此项声明内容的,可以不作特别声明。)

声明人(签名):

年 月 日

厦门大学学位论文著作权使用声明

本人同意厦门大学根据《中华人民共和国学位条例暂行实施办法》等规定保留和使用此学位论文，并向主管部门或其指定机构送交学位论文（包括纸质版和电子版），允许学位论文进入厦门大学图书馆及其数据库被查阅、借阅。本人同意厦门大学将学位论文加入全国博士、硕士学位论文共建单位数据库进行检索，将学位论文的标题和摘要汇编出版，采用影印、缩印或者其它方式合理复制学位论文。

本学位论文属于：

1. 经厦门大学保密委员会审查核定的保密学位论文，
于 年 月 日解密，解密后适用上述授权。

2. 不保密，适用上述授权。

（请在以上相应括号内打“√”或填上相应内容。保密学位论文应是已经厦门大学保密委员会审定过的学位论文，未经厦门大学保密委员会审定的学位论文均为公开学位论文。此声明栏不填写的，默认为公开学位论文，均适用上述授权。）

声明人（签名）：

年 月 日

中文摘要

罗伯特·摩西是 20 世纪纽约城市史上的重要人物。他身兼数职、权倾一时，在纽约大都市区兴建公园、建造桥梁、清理贫民窟、开发公共住房、策划大型公共建筑，并成功举办了两次世界博览会，对纽约大都市的发展影响至为深远。因此，本文选取被称作“大纽约缔造者”的摩西为研究对象，试图结合时代背景，探讨他在城市公共娱乐设施、交通设施和城市更新运动三个领域的影响。本文所使用的资料主要来自报纸、政府文件和相关学术论著。文章分六部分展开论述。

绪论简要回顾了国内外学术界对摩西、对 20 世纪纽约城市史的研究和代表论著，并对本文的写作动机和研究意义做出说明。

第一章主要对摩西的少年时代和同时代的纽约做了简要介绍。20 世纪初是美国历史的转折期，工业化和城市化相继完成，同时，纽约逐步赶超伦敦，成为全球首屈一指的大城市，人口迅速增长，并通过与周边县市的合并扩大了地域面积。在这样的背景中，摩西生于纽黑文一个犹太富商家庭，幼时举家迁入纽约，先后就学于耶鲁大学和牛津大学最终在哥伦比亚大学获得政治学博士学位。甫一毕业便投身公共服务，凭借对英国文官制度的研究致力于纽约市政改革。

第二章主要论述摩西对纽约公共娱乐设施建设、尤其是公园建设的影响。从 19 世纪中期开始，纽约各界不断呼吁建造更多公园，但却迟迟不能实现。1924 年摩西出任纽约州立公园委员会主席后，利用手中的权力推进公园建设，在长岛建立起琼斯海滩州立公园等一系列公园和游泳池。同时，这也是摩西在政治上更为成熟的时期，可以娴熟地运用政治技巧。

第三章着重探讨摩西对纽约道路交通的影响。从 20 年代到 60 年代，摩西最初利用州政府用于建设公园的经费、继而利用新政拨款、最后依靠路桥费和联邦政府高速公路资助建设了联通整个纽约大都市区的园林大道、高速公路和桥梁。与此同时，也不乏批评者指责摩西的道路交通规划阻挠了纽约公共交通的发展。虽然他致力于缓解交通压力，但不断新建高速公路的方法并没有达到预期效果，甚至在一定程度上加重了交通拥堵。

第四章重点分析了摩西在战后城市更新运动时期的所作所为。所谓城市更新运动，是自 1949 直至 70 年代中期联邦政府资助的改造中心城市的活动。在冷战的背景下，通过与自由派政治力量的合作以及其他政治手段，摩西使得纽约市在开建工程数量、利用资金等方面走在美国城市更新运动的前列，并将焦点集中于为中产阶级提供住房、推动高等教育发展和兴建大型文化设施上。但与此同时，摩西对种族问题采取了模棱两可的态度，为了推进项目开发迫使大量人口流离失所，也使他饱受批评。

第五章集中介绍了摩西的反对者。随着摩西将建设重点从周边逐渐移入市区，受影响的人口也随之增多，因此从五六十年代开始，反对摩西的声音日益强烈。在华盛顿广场公路建设受阻之后，摩西支持的下曼哈顿快速路也在反对声中流产。60 年代后，媒体对摩西的批评越发强烈，1964 年的纽约世界博览会成为摩西在政坛最后的壮举。

结论部分概括并分析了摩西对纽约的影响及其功过得失。摩西在纽约的建设活动虽然破坏了许多人、尤其是社会下层居民的正常生活，但正是得益于摩西的努力，纽约虽然在战后一度陷入萧条，却没有重蹈中西部大城市深陷危机的覆辙。而纽约能够成长为首屈一指的全球性城市，与摩西主持的大型工程是分不开的。除此之外，摩西也是一扇观察纽约的窗口，透过这个“大纽约缔造者”的一生，我们或许会看到历史迷雾下的真实。

关键词： 罗伯特·摩西； 纽约； 城市发展； 美国城市史

Abstract

This work including six parts presents a critical history of Robert Moses, the Master Builder of New York, who built parks, bridges and public housing, carried out slum clearance, took charge of culture facilities such as the New York World Expos of 1939 and 1964, and was of great importance in 20th century New York City, and examines his impacts on public recreation facilities, transport infrastructure, and Urban Renewal in his age, based on newspapers, government documents and academic monographs.

The introduction elaborates the origin and academic significance of this work, and contains a review of literature on Robert Moses and 20th century New York.

Chapter I mainly introduces early life of Robert Moses and the contemporary New York City. During the early time of last century, the United States came to a critical period through which industrialization and urbanization finally completed. Taking place of London as the top of the world, New York City, also the premier city of U.S., experienced great influx of immigrants as well as enlargement of geographic and administrative area through merger with neighbor cities. It was in this context that Robert Moses was born into a rich Jewish family in New Haven, and moved to New York still a boy. Having passed through a perfect education, he graduated from Columbia University as a doctor and threw himself into public service immediately, hammering at municipal reform of New York City.

Chapter II carries Robert Moses into 1920s and 30s. Since middle 19th century, New Yorkers dreamed of and appealed to new parks but no significant results yielded. After entering politics as chairman of New York State Park Commission in 1924, Moses wielded his power to construct parks, leaving many state parks such as Jones Beach State Park over the City. During this time, his statesmanship came into maturity. This part investigates his impact on public recreation facilities from which parks hit the first.

Chapter III explains his influence on transport infrastructure. Between 1920s and 60s, Moses successively completed a huge communication network of parkways, expressways and bridges to connect the New York Metropolitan together by virtue of

capital derived first from New York State's appropriation for parks, then New Deal funds, and finally toll revenues together with Federal allocation for highways. Although aimed at relief of traffic pressure, the congestion became even worse to some extent while critics arose accusing of negative effects on the mass transportation.

Chapter IV focuses on his experience during Urban Renewal which means redevelopment of central cities by support of the federal government between 1949 and mid-1970s. By use of his political skills like allying with liberals, Moses' Urban Renewal spearheaded other cities in construction starts and capital utilizing and was focused on middle-class housing, high education and large cultural facilities. But at the same time, his ambiguity on minorities and displacement problem incurred great attacks.

Chapter V discusses Moses' revolts. Since 1950s, Moses started to transfer his focus from periphery to core areas and grand discontents arose as a result. The failure of the road through Washington Square came first, and then was the abandon of Low-Manhattan Expressway. As time went on, Moses was confronted with popular discontents in 1960s, and the 1964 World Expo declared his exile from politics.

Epilogue summarizes and analyzes Moses' impact on New York and his merits. This work insists that Moses' activities did disturb lives of many people especially the bottoms, but owing to the Master Builder, New York City did not repeat the history of Middle West which means long last depression during the postwar years. Almost, Moses' work was nothing but the key stone of New York City's success as a top global city. Besides, Moses provides a window through which we could observe the City more comprehensively. Maybe we can walk out of the myth and know more about New York urban history with this guy.

Key Words: Robert Moses; New York; City Construction; American Urban History

| | |
|-------------------------------------|------------|
| 目 录 | |
| 绪 论 | 1 |
| 第一节 选题缘由 | 1 |
| 第二节 学术史回顾 | 5 |
| 第三节 存在不足 | 34 |
| 第四节 谁是罗伯特·摩西 | 35 |
| 第一章 罗伯特·摩西的早年生活及其时代 | 39 |
| 第一节 世纪之交的纽约 | 39 |
| 第二节 少年摩西的生活 | 46 |
| 第三节 初入政坛的摩西 | 59 |
| 第四节 本章小结 | 69 |
| 第二章 罗伯特·摩西与纽约的公园建设 | 70 |
| 第一节 纽约公共休闲娱乐设施的发展历程 | 70 |
| 第二节 罗伯特·摩西与大萧条前的纽约州立公园 | 90 |
| 第三节 新政时期纽约市的公园建设 | 115 |
| 第四节 本章小结 | 136 |
| 第三章 罗伯特·摩西与纽约的道路交通 | 140 |
| 第一节 20 世纪初的纽约交通 | 140 |
| 第二节 长岛公路工程 | 147 |
| 第三节 纽约市环道系统 | 155 |
| 第四节 本章小结 | 189 |

| | |
|----------------------------------|------------|
| 第四章 城市更新运动时期的罗伯特·摩西 | 195 |
| 第一节 城市更新运动和战后纽约 | 195 |
| 第二节 摩西的城市更新运动 | 220 |
| 第三节 城市更新运动的终结 | 262 |
| 第四节 本章小结 | 275 |
| 第五章 阻止罗伯特·摩西 | 283 |
| 第一节 摩西的城市交通规划及其批评者 | 283 |
| 第二节 阻挡跨曼哈顿干线公路计划 | 288 |
| 第三节 告别：1964年世界博览会 | 306 |
| 第四节 本章小结 | 311 |
| 结 论 | 314 |
| 附 录：罗伯特·摩西所建项目 | 319 |
| 参考文献 | 322 |
| 后 记 | 347 |

Table of Contents

| | |
|--|------------|
| Introduction..... | 1 |
| Section I. The Beginning of the Research | 1 |
| Section II. A Review of the Field..... | 5 |
| Section III. Inadequacy | 34 |
| Section IV. Who is Robert Moses..... | 35 |
| Chapter I. The Early Life of Robert Moses and the Contemporary New York..... | 39 |
| Section I. New York in the Turn of 19 th and 20 th Centuries | 39 |
| Section II. Robert Moses' Early Life..... | 46 |
| Section III. First Days of Politics | 59 |
| Section IV. A Brief Summary | 69 |
| Chapter II. Robert Moses and Park Building in New York | 70 |
| Section I. History of New York's Public Recreational Facilities..... | 70 |
| Section II. Robert Moses and New York State Parks before the Great Depression..... | 89 |
| Section III. New York City Parks during the New Deal Era..... | 115 |
| Section IV. A Brief Summary | 136 |
| Chapter III. Robert Moses and Road Transport of New York..... | 140 |
| Section I. Transportation of New York in Early 20 th Century | 140 |
| Section II. Highway System of Long Island | 147 |
| Section III. The New York Belt Way | 155 |
| Section IV. A Brief Summary | 189 |
| Chapter IV. Robert Moses and the Urban Renewal..... | 195 |
| Section I. Urban Renewal and Postwar New York..... | 195 |
| Section II. Urban Renewal of New York in the Control of Robert Moses . | 220 |
| Section III. The End of Urban Renewal..... | 262 |
| Section IV. A Brief Summary | 275 |
| Chapter V. Resisting Robert Moses..... | 283 |

| | |
|--|------------|
| Section I. Robert Moses' Planning of Transportation and His Revolts | 283 |
| Section II. Blocking the Cross Manhattan Arterials..... | 288 |
| Section III. Farewell: 1964 World Expo..... | 306 |
| Section IV. A Brief Summary | 311 |
| Conclusion | 314 |
| Appendix: The List of Projects by Robert Moses..... | 319 |
| Bibliography | 322 |
| Acknowledgment..... | 346 |

厦门大学博硕

绪论

第一节 选题缘由

从 17 世纪的阿姆斯特丹到 21 世纪的大苹果，纽约在不到三百年间从北美海岸的殖民小城成长为傲视全球的巨型城市。纽约的历史并不乏人问津，保留下来的文献资料甚至可以追溯到荷兰人之前的探险家乔瓦尼·达·韦拉扎诺(Giovanni da Verrazzano)。纽约在影响力上升的同时，受到的关注也越来越多，对这座城市的研究在美国城市史、区域史中占据重要地位，而政治史、经济史以及战后勃兴的文化史也常常以纽约为案例。在谈到纽约的重要意义时，沃尔特·惠特曼说，“对于当代纽约精神的透彻研究可以最直接地证明民主的价值，可以解决充分而自由的个体与统御万物的集体二者之间的矛盾”。(Walt Whitman, *Specimen Days*, 1882)

20 世纪见证了纽约的繁荣和灰暗、动荡与变革，从美国的首位城市成长为一座全球城市，高居全球经济文化网络的顶端。1898 年，纽约与周边市县合并，成为包括曼哈顿、昆斯、布鲁克林、布朗克斯和斯塔腾岛的大纽约。曼哈顿与其他各区的交通线路随着东河上一系列桥梁的落成也更加便利，带动了周边地区人口的增长。纽约是一座移民城市，来自世界各地的移民带着自己的文化和生活方式来到这里，共荣共生，多民族共存是纽约也是美国的最突出的人口特征。在 1920 年代，曼哈顿形成了大大小小为数众多的移民聚居区，“这里的德国人超过柏林以外任何一座德国城市，爱尔兰人几乎是都柏林的两倍，犹太人数量不亚于华沙，意大利人甚至比那不勒斯和威尼斯还多”(Eric Homburger, *The Historical Atlas of New York City*, 2005, p. 136.)。移民推动了人口增长，从 1900 年到 1930 年，纽约人口增长了一倍有余，并向外围扩散，周边四区的增速明显超过曼哈顿。在地域面积扩大的同时，纽约也在不断向天空索要土地。20 世纪初的纽约已经成为美国和世界的金融中心，保险公司、大型银行和咨询等金融机构云集曼哈顿，推动着摩天大楼建设。1930 年克莱斯勒大厦落成、1931 年帝国大厦和洛克菲勒中心投入使用，一再刷新高层建筑的世界纪录，曼哈顿中城的摩天大楼办公区就

在此时形成。1901年，约翰·海(John Hay)曾言，“世界的金融中心，从幼发拉底河到泰晤士河再到塞纳河的历程经过了数千年，却一天之间就来到了哈德逊河”。1929年发端于纽约的大萧条重创这座城市，但随之而来的罗斯福新政也为纽约恢复元气提供了诸多机遇。联邦政府的公共工程建设项目既缓解了纽约的失业压力，也在很大程度上改变了城市面貌，公园、游泳池等休闲娱乐设施以及道路桥梁等得到很大完善。战后纽约经历了新一轮发展高峰，大批企业、政府机构、社会团体聚集城中，博物馆、歌剧院和图书馆等文化设施星罗棋布，1952年联合国总部的落成更使纽约成为名符其实的世界之都。战后联邦政府更广泛地参与到地方事务中去，纽约又一次抓住机遇，利用城市更新运动、公共住房建设项目和州际高速公路计划改造城市景观、完善基础设施和公共服务。

但战后的郊区化浪潮对美国城市而言几乎是一场劫难，强大如纽约者亦未能幸免。郊区在战后持续增长，不但吸引城市居民举家搬迁，即使依赖密集人口的商业和工业也不断迁往郊区，导致中心城市因地产价值下降而税收下降，同时却因公共服务支出上涨而开支增加，引发了严重的城市财政危机。此起彼伏的城市种族骚乱和连续增长的失业率困扰着几乎每一座美国城市，“城市危机已在美利坚民族心中确凿可见”（乔治·兰科维奇：《纽约简史》，2005年，第259页）。1960年代，布朗克斯从二战前环境优雅的居住区变为纽约著名的贫民窟，屋舍破败，住房空置，许多房主为了甚至有意纵火以骗取保险公司赔款；曼哈顿的苏荷、格林威治等社区也走过了类似道路。财政赤字更是纽约的顽疾，甚至纽约城市大学也一度不得不关闭并大幅裁员，最终在1975年爆发财政危机，只是在联邦政府的短期贷款担保下才勉强度过困境。然而在危机的艰难中，纽约再度迎来了复兴。许多社区重现活力，服务业和高技术促进了城市经济走向繁荣，林肯中心等文化设施在纽约复兴中扮演了重要力量。

在20世纪的纽约城市史上，罗伯特·摩西(Robert Moses)是一个绕不开的人物。他是著名的城市规划者，也是美国、尤其是纽约城市史上的重要人物，在城市基础设施建设方面享有盛名。他身兼数职、权倾一时，共担任过14个政府职位，早年曾投身市政改革，在主持纽约州立公园建设的过程中奠定了自己在城市建设领域的地位，二战后利用城市更新运动和州际高速公路提供的资金，在纽约大都市区兴建公园、建造桥梁、清理贫民窟、开发公共住房、策划大型公共建筑，

并成功举办了两次世界博览会，对纽约大都市的发展影响至为深远。然而他的一生却充满争议，毁誉参半，支持者谓之实现了美国历史上最大规模的公共工程，反对者称其为实现目的不择手段。他性格中的傲慢和上流社会出身都使得他无视低收入者和少数族裔居民的利益，而且摩西精于权术，深谙政治之道，常常通过幕后交易绕开反对者的阻挠，直接与利益集团达成协议，再通过自己的影响力和关系网确保开发进程的顺利实施。此外，摩西通过控制公共工程积累了巨大的影响力，使他得以免于反对者的约束，甚至超越城市政治体制的控制，俨然纽约大都市区城市建设的王者，市长乃至州长也难以阻挠摩西支持的工程。不但如此，摩西坚信城市改造和再开发是一个自上而下的过程，是一个依靠政治强人和规划专家的过程，普通居民无权参与。因此，摩西不可避免地破坏了社区原有的文化氛围和有机生活，这也是他深受后人诟病之处。作为影响纽约城市景观举足轻重的人物，摩西既不是建筑师，也不是工程师，并且没有受过城市规划的专业训练，但他作为一名公共官员，却在其长达半个世纪之久的职业生涯中凭一己之力深刻影响了纽约市，摩西本人及其团队也多次应不同美国城市（如匹兹堡、波特兰）的聘任为其规划与再开发出谋划策，取得了不小的成就。

与种族、性别、文化等重要学术领域相比，对摩西的研究只是美国学术大潮的支流余脉，但作为纽约这个美国乃至全球首位城市中权倾一时的人物，摩西从来不乏关注。从 20 世纪五六十年代起，关于摩西的传记、研究论文等不断问世，几乎每一个谈论 20 世纪纽约城市史的学者都离不开摩西，而新闻报道中的评论更是汗牛充栋。随着摩西本人形象和地位的不断变化，研究者对他的介绍和评价也各有不同，大概经过了肯定、否定和重新肯定三个阶段。2007 年初，在纽约举办了“摩西与现代城市”的展览和研讨会，展出了摩西主持的公共工程，探讨了摩西的生平事迹，总体基调以赞扬为主，这也是美国学术界对摩西的最新认识。然而，美国学术界的相关研究却颇为凌乱，对于摩西的功过做出了许多道德评判，往往归咎于他的个性和品格，笔者希望能将他放回历史的时空中，系统地探讨摩西究竟所作何为，尽力还原一个真实的摩西，尽力利用手中资料展现一个有影响的历史人物的人生道路。其次，在历史研究中，城市史可谓是纷繁复杂的综合体，政治、经济和社会融合其中，难以区隔；而美国学者看待美国历史的视角和思路必然与中国学者有很大不同，在许多美国人看来习以为常的事情，在中国人看来却颇感新鲜，这种差异是

笔者在阅读和论文写作中时常感受到的，也是本文写作的动力。摩西是纽约这座巨型城市的管理者，通过他的所思所想和所作所为，可以管窥一座美国大都市的运转和日常生活，近距离地理解城市和城市的历史，尽可能地看清美国的政治、经济和社会生活，从而理解中美文化之间的差异。促使笔者选择摩西作为研究对象的第三个动因，在于他只是美国政治体系中的中层人物。当我们提到美国历史，浮现在眼前的往往是华盛顿、杰斐逊、里根等美国总统，或是福特、洛克菲勒、乔布斯等经济巨擘，甚至是“飞人”乔丹、“老虎”伍兹、安妮·海瑟薇等社会名流，却很难想起亨培克、丹尼尔·伯汉姆、柯林妮·德玛斯这样影响虽然不小、但却处于中间位置的人。比起总统，他们没有亲临左右美国乃至世界的重大决策的现场；比起财阀，他们没有足够的财富令人侧目；比起明星，他们也没有充分的光芒吸引粉丝。罗伯特·摩西就是这样的人，他虽曾担任 14 个政府职位，但无不局限在纽约州和纽约市内，影响力和名声当然无法与总统相比，甚至在文官体系中也不如市长和州长。但笔者以为，摩西这样的中层人物对于我们深入细致地理解美国历史更有帮助，他们直接参与到决策的执行中去，体验并反馈具体的操作，是一个个具体事件的参加人，因此通过中层人物，更容易认识和理解美国生活的方方面面。套用战后新史学的常用词汇来说，中国的美国城市史研究，往往是自上而下地看历史，对于重大历史事件如大萧条、关键历史人物如奥巴马和重要社会集团如移民从不缺乏关注，对于费城、纽约、波士顿和芝加哥等典型城市虽然不乏探讨，但工笔式的深入研究却并不多见。以笔者之力，显然无法走通马丁·盖尔式的“底层路径”，只是希望通过摩西，能够吃力地从中间看历史。最后，纽约这座流光溢彩的大都会也吸引着笔者关注。它不断地变换身姿，不断地创造和改变自己。笔者常常想起尼克·卡拉韦与盖茨比驾驶着黄色跑车从长岛穿过昆斯区大桥时的内心独白，“我们穿过了这座桥，现在没什么不可能的了”。好像这正是纽约的隐喻，预示着纽约的变化多端。1994 至 2004 年播出的美剧《老友记》(Friends)是笔者的最爱，6 个主人公在格林威治一栋旧公寓里的生活全景般展现了纽约客的生活，当笔者在 Google Maps 上看到 Washington Arch 时，仿佛是在街角转弯处重逢老友，恍惚间感受到的，是岁月吹过的温情。

笔者的研究和讨论，既不是在为摩西树碑立传，也不在于研究他的“思想”或“理念”，更无意于为摩西的生平事迹做盖棺之论。笔者只想把摩西放在 20 世纪纽约城市发展与变迁的大背景和他自身的周遭小环境中，试图考察并分析摩西

如何理解、适应和影响一座大都市的变迁，以及为何有这样或那样不同的方法达成其目的。笔者相信，对历史和历史中的人，首先是正本清源，然后才是理解和评价。从某种意义上来说，正本清源也正是中国的世界史研究面临的首要任务。

纽约是一个庞然大物，在这个沉淀了几百年历史的老城面前，笔者的研究无疑只是渺小的沧海一粟；即便影响力之大如摩西者，也不过是纽约史上无数座丰碑中的一座。笔者的研究，就是要跟随他走进这个庞然大物的内部，看一看她的血息，理一理她的脉络。只是笔者能力有限，也许此番探查只能是走马观花了。

好了，我们的旅程就要开始了。

第二节 学术史回顾

罗伯特·摩西是 20 世纪 20 至 60 年代影响纽约城市建设的重要人物，利用州市和联邦政府的支持和资助，兴建公园、构建城市交通体系、清理贫民窟、建设大型公共中心，在建造现代纽约的过程中居功至伟。然而，大型公共工程的建设难免破坏原有社区、影响居民生活，因此对他的批评也长期存在，尤其是 1960 年代以后，大规模清理贫民窟和社区重建遭到越来越多的质疑和批判，纽约在 70 年代中期遭遇严重危机，财政枯竭、治安混乱，摩西的所作所为也更加为人所诟病，摩西本人也在 60 年代中期黯然离开政坛。

在影响城市的诸多因素中，城市建设者和管理者无疑是重要一环，摩西就是这样的建设者和管理者，因此，梳理摩西在纽约的活动、理解其对纽约城市发展的影响，对于我们理解城市建设者、管理者在城市发展中的作用、认识纽约这座全球城市的历史、思考城市的衰败与复兴、考察政府在城市化过程中的地位与作用，以及探索城市发展的方向和途径，进而为我国城市化进程提供借鉴和经验，都有不可替代的学理价值和实践意义。本文的研究旨在探讨摩西对纽约的影响，因此涉及摩西与纽约两个方面。

一、关于罗伯特·摩西的研究

摩西生于 1888 年，卒于 1981 年，他的生命近乎百年，一生见证了纽约的繁荣与萧条，经历了这座大都会的剧烈变迁。随着摩西政坛地位的凸出，媒体也给

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士