

# 行动中的女性：驱除烟雾组织 与 20 世纪 60—70 年代洛杉矶的 空气污染治理

阮晓逖

---

**【摘要】** 20 世纪 50 年代末，为了应对严重的空气污染，洛杉矶的一批中上层家庭妇女成立了驱除烟雾组织。该组织在 20 世纪 60—70 年代为治理南加州的烟雾问题做了大量工作，是当时最为活跃的民间环保组织和最具代表性的女性环保组织。该组织通过在行政和立法机关展开大量游说活动，并积极向公众宣传，对许多环保政策与法律的制定产生了影响。尽管她们发起的“共享出行日”活动遭遇失败，但仍具有独特的价值。驱除烟雾组织不仅为南加州的空气污染治理事业作出了重要贡献，而且是当时女权运动和环保运动相结合的突出代表，展示了民间团体和女性群体在环保改革事业中的重要价值。

**【关键词】** 驱除烟雾组织 中上层家庭妇女 洛杉矶烟雾 空气污染治理 女性环保组织

**【作者简介】** 阮晓逖，武汉大学历史学院 2016 级博士研究生。

**【中图分类号】** K153 **【文献标识码】** A

**【文章编号】** 2097 - 1125 (2024) 02 - 0135 - 20

---

在对美国环境正义问题的研究中，虽然一些学者已经开始将目光投向女性群体，但学界更多关注的还是非主流的环保运动，集中考察有色人种、中下层劳工和性少数群体对与其相关的环境问题的关切和应对措施，<sup>①</sup> 对女性在主流的环境正义运动如大规模的环境保护、污染治理等领域发挥的作用，

---

<sup>①</sup> 参见 Rachel Stein, ed., *New Perspectives on Environmental Justice: Gender, Sexuality, and Activism*, New Brunswick and London: Rutgers University Press, 2004。

缺乏足够的研究。同时，作为美国女性群体的重要组成部分，白人中上层女性也未得到学界的充分关注，目前的少量研究也未能充分发掘这些女性在环保运动中的独特贡献。而就洛杉矶的空气污染治理这一美国环保运动的典型案例而言，传统研究主要从政治史的角度切入，考察当地行政和立法机构采取的举措，<sup>①</sup>对民间环保团体等环保事业的重要参与者亦缺乏应有的重视。

成立于20世纪50年代末的洛杉矶女性环保团体驱除烟雾组织（Stamp Out Smog, SOS）堪称填补以上两项研究空白的极佳研究对象。该组织由当地中上阶层的白人家庭妇女主导，是最早参与洛杉矶烟雾治理事业并作出突出贡献的民间环保团体。

自20世纪60年代末以来，只有为数不多的学者在其研究中涉及驱除烟雾组织，他们普遍认为该组织是当时最典型且最重要的民间环保团体，但同时也指出，由于没有充分地组织动员公众，包括驱除烟雾组织在内的民间环保团体总体上作用有限。<sup>②</sup>这些研究虽然对驱除烟雾组织有所关注，但是未能全面认识到它的独特价值。直至聚焦洛杉矶空气污染治理的著作《洛杉矶雾霾启示录》出版，这一情况才有所改观。作者在书中首次以较长篇幅向读者介绍了该组织的起源，并多方面展示了其在对抗烟雾的斗争中的努力，认为该组织的成员是對抗烟雾的群众运动的领头人。<sup>③</sup>只可惜该书并非学术著作，而更接近纪实文学作品，叙述也仅限于相关事迹。

在国内史学界，对美国环保运动的关注虽较少触及具体的民间环保团体和女性群体，但已有学者注意到女性群体在推动环保事业发展方面的先锋作用。例如，徐再荣等就在其著作中指出，20世纪60—70年代是美国资源保护和环保运动兴起的时代，在这个过程中，“妇女的作用不可低估”，而且“和男性相比，妇女更关注环境对家人健康的影响，往往会投入更多的时间

① 参见 Wyn Grant, *Autos, Smog and Pollution Control: The Politics of Air Quality Management in California*, Brookfield: Edward Elgar Publishing Company, 1996; James E. Krier and Edmund Ursin, *Pollution & Policy: A Case Essay on California and Federal Experience with Motor Vehicle Air Pollution, 1940 - 1975*, Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1977; Jeffrey Fawcett, *The Political Economy of Smog in Southern California*, New York and London: Garland Publishing, Inc., 1990。

② 参见 James E. Krier and Edmund Ursin, *Pollution & Policy: A Case Essay on California and Federal Experience with Motor Vehicle Air Pollution, 1940 - 1975*, Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1977, pp. 272 - 277; George A. Gonzalez, *Urban Growth and the Politics of Air Pollution: The Establishment of California's Automobile Emission Standards*, *Polity*, Vol. 35 (2), 2002, p. 230。

③ 参见 [美] 奇普·雅各布斯、威廉·凯莉：《洛杉矶雾霾启示录》，曹军骥等译，上海科学技术出版社2014年版，第133~155页。

参与环保活动”。<sup>①</sup> 然而，相关研究均未详细展开。

对空气污染的治理涉及洛杉矶和整个加州的社会各界，除了公权力的施展，还离不开各个社会阶层的共同参与。值得注意的是，民间环保团体和女性群体在其中都扮演着重要角色，而驱除烟雾组织的成立与发展无疑是这两股力量合流的突出表现。该组织活跃的 20 世纪 60—70 年代正是美国环保运动和女权运动同时兴盛的时期，这两个有着相通内涵的运动在一定程度上相互结合。<sup>②</sup> 这一时期由女性发起和领导的环保运动层出不穷，成为一个鲜明的时代特征。<sup>③</sup> 因此，无论是考察洛杉矶当地的空气污染治理，还是放眼当时整个美国的社会变革，驱除烟雾组织都有足够理由受到更多关注。研究该组织可以帮助我们理解民间环保团体和白人上层女性在长时间、大规模的环境治理工程中的地位和作用，以及肩负环保运动与女权运动双重任务的团体所能产生的影响。

## 一、中产阶级女性与驱除烟雾组织的成立

自 20 世纪 40 年代起，南加州的洛杉矶地区<sup>④</sup>就遭受着光化学烟雾的侵袭。迄于 20 世纪 50 年代末，“大气污染对美国西海岸多年以来悠闲的乡村式生活的猛烈冲击，从未得到有效的治理”。<sup>⑤</sup> 当地政府虽然并非毫无作为，但其面对的是一种不同于以往的新型烟雾。在整个 20 世纪 40 年代，官方对污染成因的探索都处于盲人摸象的状态，始终未找到真正的源头。<sup>⑥</sup> 迟至 1955 年美国化学学会的一次会议上，学界才逐渐达成共识，肯定了阿里·扬·哈根-斯米特教授（A. J. Haagen-Smit）在 20 世纪 50 年代初的研究成果。哈根-斯米特指出，烟雾最大的来源是机动车，其燃烧油料产生的氮氧

① 参见徐再荣等：《20 世纪美国环保运动与环境政策研究》，中国社会科学出版社 2013 版，第 152 页。

② 参见 Carolyn Merchant, *Earthcare: Women and the Environment*, New York: Routledge, 1995, p. 139。

③ 参见 Carolyn Merchant, *Earthcare: Women and the Environment*, New York: Routledge, 1995, pp. 139 - 166; Adam Rome, “Give Earth a Chance”: The Environmental Movement and the Sixties, *The Journal of American History*, Vol. 90 (2), 2003, pp. 525 - 554。

④ 本文所说的“洛杉矶地区”包括三个范畴：一指加利福尼亚州南部的大洛杉矶地区（Greater Los Angeles），包括洛杉矶县、奥兰治县在内的五个县区；二指洛杉矶县，包括洛杉矶市在内的数十个城市；三指狭义的洛杉矶市。

⑤ [美] 奇普·雅各布斯、威廉·凯莉：《洛杉矶雾霾启示录》，曹军骥等译，上海科学技术出版社 2014 年版，第 133 页。

⑥ 参见 [美] 奇普·雅各布斯、威廉·凯莉：《洛杉矶雾霾启示录》，曹军骥等译，上海科学技术出版社 2014 年版，第 28 页。

化物和碳氢化合物在大气中发生光化学反应，形成了笼罩南加州的烟雾。<sup>①</sup>然而，即便如此，加州在20世纪50年代也没有出台任何针对机动车尾气污染的减排措施。直到烟雾出现近20年后的1960年，加州才成立了第一个专门应对机动车污染的机构——机动车污染控制委员会（Motor Vehicle Pollution Control Board）。

对光化学烟雾这一新型环境问题的治理，需要通过行政和技术手段进行探索，这是一个较长的过程。机动车污染控制委员会在最初制定污染控制装置的标准时便意识到，在这个全新的领域，其知识和技术能力都是有限的，标准也是需要不断修改的。<sup>②</sup>尽管考虑到客观困难的存在，烟雾治理工作进展迟缓或有可以理解之处，但饱受烟雾之苦的洛杉矶居民已不堪其扰，其中率先挺身而出的是一群来自社会中上层、自称“穿着花裙的业余爱好者”<sup>③</sup>的女性，她们成了民间对抗烟雾的先锋力量。

在美国城市治理空气污染的历史中，中产阶级妇女一直作为先驱出现。早在1891年，匹兹堡和圣路易斯的社会中上层妇女就成立了自己的环保组织，以应对当时严重的煤烟污染。她们的游说推动了控制污染排放的立法的通过，显著改善了城市空气质量。<sup>④</sup>此后，女性团体的身影长期活跃在进步主义时代的环境治理舞台上，并成为推动相关改革的重要力量。

中产阶级妇女成为治理空气污染事业的先锋，大致有三方面原因。

其一，从她们自身的心理层面来看，这些女性常赋予清洁和健康以道德层面的意义，并倾向于将烟雾与城市的道德水准联系起来。20世纪早期，芝加哥妇女俱乐部主席约翰·舍伍德（John B. Sherwood）总结道：“芝加哥的黑烟遮挡了阳光，使这座城市变得黑暗、阴郁，在其范围内导致了大多数卑鄙、龌龊的谋杀和其他罪行。肮脏的城市是不道德的城市，因为肮脏滋生不道德。烟雾和烟灰因此是不道德的。”<sup>⑤</sup>这显示出女性尤其是社会中上层女性对肮脏空气的无法容忍。而影响女性心理的另一因素，则是对家人健康

① 参见 A. J. Haagen-Smit, A Lesson from the Smog Capital of the World, *Proceedings of the National Academy of Sciences*, Vol. 67 (2), 1970, p. 890.

② 参见 Diana Clarkson and John T. Middleton, The California Control Program for Motor Vehicle Created Air Pollution, *Journal of the Air Pollution Control Association*, Vol. 12 (1), 1962, p. 27.

③ [美] 奇普·雅各布斯、威廉·凯莉：《洛杉矶雾霾启示录》，曹军骥等译，上海科学技术出版社2014年版，第133页。

④ 参见 [美] 大卫·斯特拉德林：《烟囱与进步人士：美国的环境保护主义者、工程师和空气污染：1881~1951》，裴广强译，社会科学文献出版社2019年版，第52~55页。

⑤ [美] 大卫·斯特拉德林：《烟囱与进步人士：美国的环境保护主义者、工程师和空气污染：1881~1951》，裴广强译，社会科学文献出版社2019年版，第57页。

的担忧。进步主义时代的改革者认为：“过度的肮脏造就了公民对清洁的好处视而不见，也无法维持家庭的健康。”<sup>①</sup> 由于妇女往往负有照顾家庭的责任，她们对周遭的环境问题十分敏感，故而常常联合起来采取行动，以确保其身边的亲人尤其是儿童，不至于因环境问题而罹患疾病。<sup>②</sup> 自 20 世纪 50 年代以来，随着医学的进步，越来越多的证据表明空气污染对人体的健康有严重危害。<sup>③</sup> 面对愈演愈烈的烟雾污染，此时的洛杉矶妇女再也无法坐视不理。正如驱除烟雾组织的成员（同时也是一位知名演员）塞布丽娜·席勒夫人（Mrs. Sabrina Schiller）所说：“我的动机在哪里？……我讨厌这种空气。我的丈夫在圣费尔南多谷（San Fernando Valley）工作，我害怕那里的烟雾会恶化到一定程度，导致有一天他因心脏病而死亡。”<sup>④</sup> 该组织的主席迈克尔·莱维夫人（Mrs. Michel C. Levee Jr.）也正是为了自己孩子的健康着想，才毅然投身环保事业。对家人健康的关心成为妇女行动起来直接动力，也是让她们克服困难、坚持不懈的精神支柱。

其二，从 19 世纪末的进步主义时代开始兴起的“市政管家”（Municipal Housekeeping）理念，将家庭妇女的职责范围拓展到社会生活中，推动她们积极参与公共事业。“市政管家”理念鼓励女性将她们的特殊道德品质及家庭管理技能运用于家庭以外的活动。<sup>⑤</sup> 该理论的倡导者、著名女权活动家简·亚当斯（Jane Addams）认为，“女性如果想保护其家庭的完整，就需要扩大自己的职责范围，延伸到自家之外的许多事情上”，“女性如果想承担好照顾家庭与子女的传统职责，就必须花费一些精力关注家务事之外的公共事务”。<sup>⑥</sup> 该理念促使女性将对洁净环境的追求从家庭延伸到整个城市，并将对其家庭成员健康的担忧上升为对全社会乃至地球家园的担忧。

① [美] 大卫·斯特拉德林：《烟囪与进步人士：美国的环境保护主义者、工程师和空气污染：1881~1951》，裴广强译，社会科学文献出版社 2019 年版，第 57 页。

② 参见 Rachel Stein, ed., *New Perspectives on Environmental Justice: Gender, Sexuality, and Activism*, New Brunswick and London: Rutgers University Press, 2004, p. 11。

③ 参见 Mary O. Amdur and Philip Drinker, Inhalation of Sulfuric Acid Mist by Human Subjects, *A. M. A. Archives of Industrial Hygiene and Occupational Medicine*, Vol. 6 (4), 1952, pp. 305 - 313; John R. Goldsmith and Lester Breslow, Epidemiological Aspects of Air Pollution, *Journal of Air Pollution Control Association*, Vol. 9 (3), 1959, pp. 129 - 132; Lester B. Lave and Eugene P. Seskin, *Air Pollution and Human Health*, Baltimore and London: Johns Hopkins University Press, 1977。

④ Lynn Lilliston, Smog Foes Take Aim at the Lone Rider, *Los Angeles Times*, September 15, 1971.

⑤ 参见李婷：《美国进步主义时期城市公共卫生改革中的女性——以城市环境卫生为视角》，《四川师范大学学报》（社会科学版）2020 年第 2 期，第 148 页。

⑥ Jane Addams, Why Women Should Vote, *The Ladies' Home Journal*, Vol. 27 (2), 1910, p. 21.

正如环境史学者卡洛琳·麦茜特（Carolyn Merchant）所说：“对生态主义者和女性主义者来说，地球家园和人类家庭都是需要珍爱的生存之所。”<sup>①</sup>对家庭妇女而言，这种理念无疑更能激发她们的责任感与使命感。洛杉矶的社会中上层妇女便继承了这一进步主义时代女权运动的遗产，并予以发扬光大。

其三，考虑到现实条件，中产阶级妇女往往具备一定的经济能力、社会关系和闲暇时间，这为她们投身环保运动提供了基础。当谈及驱除烟雾组织的活跃成员大多是女性时，席勒夫人坦承：“因为女性在白天有更多的时间发传单、做办公室工作以及打电话。”<sup>②</sup>同时，中产阶级女性不仅大多接受过良好教育，拥有不少专业知识，还掌握一定的人脉资源，这些都是她们从事社会活动的重要基础。

基于以上原因，当洛杉矶的烟雾问题长期未见好转时，一批社会中上层妇女便率先行动起来，建立起对抗烟雾的组织。1958年下半年，驱除烟雾组织正式成立，<sup>③</sup>组织全名 Stamp Out Smog 的缩写“SOS”与国际通用求救信号恰好相同，既有了双关之意，也能起到非常好的宣传效果。

驱除烟雾组织的发起者和主席莱维夫人是当时著名的好莱坞制片人阿夫顿·斯莱德（Afton Slade）的妻子。当因为孩子患哮喘病而被医生建议搬离洛杉矶时，她选择留下并与空气污染做斗争，她和几位好友于是成为驱除烟雾组织的核心成员。<sup>④</sup>该组织还有不少成员来自娱乐圈的名人或高管家庭，其社会地位与影响力可以帮助她们接触到政商两界的实权人物。很快，驱除烟雾组织便成为当地最为活跃的反烟雾团体。

驱除烟雾组织在成立之初本质上是一个游说集团，其核心成员希望该组织能成为一个召集者，引领广大家庭妇女团结起来，以彻底消除烟雾。<sup>⑤</sup>在开展工作的最初几个月，该组织提出了治理烟雾的七点建议，具体内容包括协调官方和民间的研究工作，建立各地区的空气质量控制区，建设一套遍及

① Carolyn Merchant, *Earthcare: Women and the Environment*, New York: Routledge, 1995, p. 146.

② Lynn Lilliston, Smog Foes Take Aim at the Lone Rider, *Los Angeles Times*, September 15, 1971.

③ 根据相关文献的记载，驱除烟雾组织于1959年9月24日举办了其成立一周年的纪念活动，由此推测，该组织或成立于1958年9月24日。参见 Anti-Smog Plea to State's Mayors Set, *Los Angeles Times*, September 25, 1959.

④ 参见 James E. Krier and Edmund Ursin, *Pollution & Policy: A Case Essay on California and Federal Experience with Motor Vehicle Air Pollution, 1940 - 1975*, Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1977, p. 272.

⑤ 参见 Women's Group Joins Fight on Air Pollution, *Los Angeles Times*, January 8, 1959.

整个盆地的快速公共交通系统，由州健康部门的官员颁布最严格的废气排放标准，通过法律来确定燃料的成分，建立汽车监察系统，以及强化所有针对工业和公众的控制烟雾立法等。<sup>①</sup> 这些建议充分汲取了前人积累的正确经验，虽然在科学性上基本没有漏洞，但以当时的条件而言，要付诸实现有较大的难度，因为这既需要政府主管部门的积极参与和有效执行，又会不可避免地损害工业部门的利益，还将影响市民的日常生活。可以说，上述建议在具有科学性的同时，又显示出激进的一面，足以打破人们将驱除烟雾组织成员视作“无知女人”的刻板印象，令人刮目相看。

## 二、驱除烟雾组织的发展壮大与积极作为

1959年，驱除烟雾组织迅速展开对抗烟雾的活动。当时该组织的成员尚不多，缺乏环保活动经验。虽然她们提出了一系列目标，但在如何落实到行动方面还缺乏具体方向。新年伊始，驱除烟雾组织的骨干成员拜访了三位洛杉矶县的官员，分别是县巡视员<sup>②</sup>沃伦·多恩（Warren M. Dorn）、县法律顾问哈罗德·肯尼迪（Harold W. Kennedy）和空气污染控制区<sup>③</sup>（Air Pollution Control District）的官员史密斯·格里斯沃尔德（Smith Griswold）。在会谈中，她们直言希望提升驱除烟雾组织的号召力，使之成为一个致力于减少烟雾的社会基础广泛的家庭妇女团体，并向官员们请教如何在这方面作出贡献。她们还表达了通过政治手段施加影响的愿望，称自己虽然是“政治新手，但很愿意去学习”。三名官员顺水推舟，对她们的行动给予肯定，并提供了具体建议，指导她们“如何作出贡献”。建议主要包括两个方面：一是应关注针对空气污染的立法，维护已通过的法规，并支持正在讨论与起草的法规；二是要与污染企业尤其是石油工业企业进行直接交流，了解其情况和立场。<sup>④</sup>

在拜访活动结束后不久，驱除烟雾组织便考察了标准石油公司的炼油厂和爱迪生公司的火力发电厂，以了解这些污染企业的生产及减排情况。两家企业都十分重视，派出高层接待并详细介绍了工厂的技术革新，还展示了自家的减排成果：炼油厂经过治理后，排放的有机污染物只占污染排放总量的

<sup>①</sup> 参见 *Anti-Smog Group Set to Storm Supervisors*, *Los Angeles Times*, May 21, 1959.

<sup>②</sup> 巡视员（Supervisor）作为洛杉矶县委员会委员的职务名称，是县一级政府最高级别的行政官员之一。

<sup>③</sup> 空气污染控制区是20世纪40年代中期洛杉矶市政厅为应对烟雾事件专门成立的一个新部门。

<sup>④</sup> 参见 *Women's Group Joins Fight on Air Pollution*, *Los Angeles Times*, January 8, 1959.

6.5%；<sup>①</sup> 火力发电厂则已将燃料更换为清洁的天然气。组织成员还参观了火力发电厂为哈根 - 斯米特博士提供的研究设施。<sup>②</sup>

在向社会宣传并推动环保立法的战线上，驱除烟雾组织也毫不懈怠。她们号召市民写请愿信，支持各项反烟雾法案的通过，同时呼吁洛杉矶地区更多的团体加入反烟雾的斗争。在1959年5月的一次由驱除烟雾组织发起的集会中，就有大约20个女性社会团体派出代表参加，她们决定向当地官员和立法者施压，敦促他们制定更为严格的污染控制标准。<sup>③</sup> 同年10月，驱除烟雾组织召集了一次规模更大的立法请愿活动，她们联合以花园俱乐部为主的422个团体，计划拜访南加州地区的每一位市长，要求出台专门治理烟雾的法规。<sup>④</sup> 在不到一年的时间里，驱除烟雾组织就实现了其成立之初的目标，即成为一个活跃的召集者，其社会影响力也显著提升。虽然驱除烟雾组织以女性成员为核心，但它欢迎任何愿意参与环保的男性加入。在组织成立一周年的庆典上，莱维夫人宣称，这一最初由9人发起的组织，当时已经有超过62000名注册会员。<sup>⑤</sup>

在接下来的十多年里，驱除烟雾组织始终是当地最为积极的民间环保组织之一。无论是在社会生活的各个场合，还是在抗议活动中，都能看到其活跃的身影。驱除烟雾组织长期保持着极强的行动力，“在60年代的烟雾抗议运动中起到了主导作用”，<sup>⑥</sup> 主要表现在四个方面。

其一，驱除烟雾组织积极参加政府部门的各项听证会议，通过发表意见来施加影响。例如，在城市交通运输署（Metropolitan Transit Authority）与县议会讨论公共交通建设的一次会议上，驱除烟雾组织的成员旁听并提交了声明，主张建立一个无烟雾的交通系统，“不论其在商业上的可行性如何”。如果确实不可行，则建议由联邦津贴给予补贴。<sup>⑦</sup> 而在加州公用事业委员会（Public Utilities Commission）关于建设天然气管道项目的听证会上，该组织对这一项目表示明确支持，希望向南加州的火力发电厂供应天然气作为燃

① 参见 Smog Group Makes Tour of Refinery, *Los Angeles Times*, January 24, 1959。

② 参见 Smog Foes See El Segundo Power Plant, *Los Angeles Times*, February 11, 1959。

③ 参见 Anti-Smog Group Set to Storm Supervisors, *Los Angeles Times*, May 21, 1959。

④ 参见 West Siders Ask Laws to Fight Smog, *Los Angeles Times*, October 4, 1959。

⑤ 参见 Anti-Smog Plea to State's Mayors Set, *Los Angeles Times*, September 25, 1959。这一注册会员数与后文提及的统计数字（5000）有明显差异，很可能囊括了所有被驱除烟雾组织动员的团体的成员，而不只是组织自身的正式注册会员。

⑥ [美] 奇普·雅各布斯、威廉·凯莉：《洛杉矶雾霾启示录》，曹军骥等译，上海科学技术出版社2014年版，第134页。

⑦ 参见 MTA Promises Action in Year on Rapid Transit: "Showdown" Meeting with County Board, *Los Angeles Times*, December 17, 1959。



料，取代污染性更大的油料。受到她们支持的县法律顾问大卫·米克斯 (David D. Mix) 在听证会上指出，之前减少烟雾的努力遭遇挫折的原因之一便是缺乏足够的天然气。<sup>①</sup> 最终，加州完成了大规模输气管道系统的建设，向全州供应天然气。<sup>②</sup> 在此过程中，驱除烟雾组织虽然并非起到决定性作用的力量，但其贡献也不容忽视。

其二，驱除烟雾组织不遗余力地推动限制空气污染的立法，并助力既有法令条例的贯彻实施。在 1960 年洛杉矶县议会关于第 62 号烟雾条例 (Smog Rule 62) 的听证会上，面对工业企业提出的修改条例以放宽限制的要求，驱除烟雾组织的代表坚决站在巡视员沃伦·多恩一边，反对修改条例。该代表声称，尽管第 62 号烟雾条例已经减少了一些大气污染，但是烟雾问题并没有明显好转，<sup>③</sup> 因此有必要采取更多限制措施。而在与洛杉矶县相邻的奥兰治县 (Orange County)，驱除烟雾组织在当地的分部也积极参与地方法令的制定。在 1969 年县议会关于订立第 67 号烟雾条例 (Smog Rule 67) 的一次听证会上，她们联合其他环保组织派出共 200 名代表参加，敦促议员们通过这一旨在严格限制化石燃料工厂排放废气的法令。<sup>④</sup>

其三，为了取得更好的社会宣传效果，驱除烟雾组织采用了不少略显出格的手段。1964 年 11 月，莱维夫人专门举办了一场以“庆祝烟雾生日”为主题的记者招待会，作为烟雾问题在加州出现已达 21 年的“纪念”。她在招待会上切开了一个上面画有骷髅头、写着“祝烟雾 21 岁生日不快乐”的黑色蛋糕。莱维夫人不仅通过这种近似行为艺术的举动引来了足够的关注，还在招待会上向媒体介绍了两种汽车尾气控制装置，希望它们尽快通过法律认证，从而使控制旧车尾气排放的法律得以实施。<sup>⑤</sup> 除此之外，由驱除烟雾组织策划的各种示威游行和议会请愿活动也从未中断。例如，在 1969 年的一次示威中，该组织成员带领一群佩戴医用口罩、高举反对烟雾标语牌的孩子来到洛杉矶县议会的听证室，呼吁议员采取行动消除烟雾。<sup>⑥</sup> 由妇孺构成的请愿群体很容易博取舆论的关注和同情，女性的身份则让组织成员们在策略

① 参见 Richard L. Vanderveld, Smog Obscures PUC Hearing over Pipeline, *Los Angeles Times*, March 26, 1965。

② 参见 Natural Gas and California, [https://www.cpuc.ca.gov/natural\\_gas/](https://www.cpuc.ca.gov/natural_gas/), 2023 年 11 月 7 日。

③ 参见 Hearing Set on Revising Smog Rule: Supervisors to Take up Plea for Change in Oil Burning Ban, *Los Angeles Times*, June 29, 1960。

④ 参见 County Studying Tighter Smog Laws: New Restrictions Due on Fossil-Fueled Plants, *Los Angeles Times*, December 23, 1969。

⑤ 参见 On a Clear Day: 21st Anniversary of State Smog Marked, *Los Angeles Times*, November 17, 1964。

⑥ 参见 Youngsters Join Appeal to Stamp Out Smog, *Progress-Index*, June 26, 1969。

上有了更多的选择。

其四，驱除烟雾组织对污染企业的关注度以及对治理工作松懈的警惕性往往超过官方机构。1969年，人们普遍认为经过此前的长期努力，针对固定污染源的治理已经可以告一段落。以加州空气资源委员会<sup>①</sup>（California Air Resources Board）为代表的行政主管部门也将工作重心转移到了汽车上，对发电厂等污染企业经常网开一面。然而，驱除烟雾组织的代表并不认同以上做法，她们指责政府管理变得过于松懈，认为那种“90%的烟雾都来源于机动车的认知是错误的”，“工厂的污染排放仍然是不可忽视的”。<sup>②</sup> 尽管这种说法未必符合科学事实，<sup>③</sup> 但更重要的是，该组织借此表达了对污染企业毫不妥协的态度。加州空气资源委员会主席哈根-斯米特教授也赞成该组织的意见，并主动将其代表邀请到委员会会议的现场。驱除烟雾组织的发言人在会上批评当局给予发电厂等污染企业过多的豁免权，并指出政府已经失去了10年前对抗空气污染的决心和积极性。该组织还特别强调，不会降低对汽车污染源的重视程度，并要求对旧车的尾气排放给予更加严格的限制。<sup>④</sup> 可见，彼时的驱除烟雾组织扮演了“吹哨人”的角色，对各种污染源都保持着密切关注，容不得对烟雾治理有丝毫放松。

驱除烟雾组织的一些立场和诉求，有时也会显得过于激进而缺乏足够的可行性。在同样饱受烟雾之苦的帕萨迪纳市<sup>⑤</sup>（Pasadena）的一次市议会讨论中，驱除烟雾组织的发言人查尔斯·麦肯尼（Charles McKenney）提出对市民在家中的用电予以限制，认为鉴于空气污染问题的紧迫性，限制公众的能源消费是一项合理的措施。<sup>⑥</sup> 这一主张的提出主要是为了展示一种态度和立场，虽然本身难以实现，还有招致更多批评的风险，但不应完全予以否定。只要能推动政策有小的进步，或是引起更多人的重视，就仍有值得肯定的地方。

① 加州空气资源委员会成立于1967年，统筹负责全州空气污染治理的相关工作。

② Ray Zeman, County Too Lax on Control of Pollution, Antismog Unit Says, *Los Angeles Times*, June 25, 1969.

③ 根据加州机动车污染控制委员会的估算，1962年洛杉矶县的光化学烟雾污染有80%来源于机动车，而到了1969年，随着对固定污染源的有效治理，上述比例很可能不降反升。因此，“90%的烟雾都来源于机动车”或是较为接近事实的说法。参见 Diana Clarkson and John T. Middleton, The California Control Program for Motor Vehicle Created Air Pollution, *Journal of the Air Pollution Control Association*, Vol. 12 (1), 1962, p. 28.

④ 参见 George Getze, Mothers Charge Laxity in Smog-Control Fight, *Los Angeles Times*, July 17, 1969.

⑤ 帕萨迪纳市位于洛杉矶市东北部，亦属洛杉矶县辖区。

⑥ 参见 Bert Mann, Smog Casts Pall over Pasadena Power Plan, *Los Angeles Times*, June 20, 1971.

驱除烟雾组织并不仅仅满足于口舌之争，为了提升自身的行动能力和反应速度，该组织还建立起一套高效的电话情报网络体系，准确实时地报告与治理烟雾相关的重要事件。当一项关键立法在萨克拉门托或者华盛顿进行讨论时，该网络体系中的每个知情成员都会写信给相关决策者，然后再通过电话联系至少 10 个朋友，让他们每个人都重复以上步骤。有赖于此，信息得以“即刻泛滥”（instant deluge）。<sup>①</sup>“反烟雾邮件潮”对最终决策的影响是不可忽视的，它也成为驱除烟雾组织最重要的建设成果和活动手段之一。在电话情报网络体系的辅助下，任何有关治理空气污染的立法都能迅速受到该组织的影响。这样一套反应灵敏的系统的有效运行，是驱除烟雾组织巧妙利用当时的信息传输技术的结果，展现了她们的智慧与行动力。

在与政府的一系列合作和交锋中，驱除烟雾组织的成员充分发挥了女性身份的特质，彰显了女性在环保运动中的能量。环境史学者辛西娅·汉密尔顿（Cynthia Hamilton）认为，女性是一股强大的社会正义力量，因为她们有时比男性更不满于现状，更不相信当局向她们抛出的观点，而更致力于追求她们自己眼中的社区的美好未来。<sup>②</sup>雷切尔·斯坦（Rachel Stein）也持类似观点：“妇女的眼界使她们一旦开始行动，就会成为一股不可忽视的力量，因为她们不愿意相信空洞的承诺，不会接受不符合她们愿景中真正的环境和社会正义的可怜的妥协。”<sup>③</sup>

驱除烟雾组织通过令人印象深刻的工作成果有效提升了影响力，并逐渐壮大了组织规模。除了自身的吸引力，在招募会员方面，该组织同样表现出积极的工作态度。它会“往各个杂货店派遣工作人员（招募新成员），并要求每个新成员再招募至少 10 个人。虽然并非每个人都会付 5 美元的会员费（成为正式成员），但他们都会收到一封宣传邮件”。在不懈的努力下，到 1971 年 9 月，驱除烟雾组织在洛杉矶地区已拥有 5000 名正式注册会员，并在通往好莱坞的日落大道上设有一间办公室。同时，该组织还在邻近的奥兰治县、圣贝纳迪诺市（San Bernardino）和凡吐拉市（Ventura）成立了分

---

① 参见 Lynn Lilliston, Smog Foes Take Aim at the Lone Rider, *Los Angeles Times*, September 15, 1971。

② 参见 Cynthia Hamilton, Concerned Citizens of South Central Los Angeles, in Robert D. Bullard, ed., *Unequal Protection: Environmental Justice and Communities of Color*, San Francisco: Sierra Club Books, 1994, p. 214。

③ Rachel Stein, ed., *New Perspectives on Environmental Justice: Gender, Sexuality, and Activism*, New Brunswick and London: Rutgers University Press, 2004, Introduction, p. 4.

部。<sup>①</sup>可以毫不夸张地说,此时的驱除烟雾组织是整个南加州规模最大、影响力最强、作用最突出的民间环保组织,正处于鼎盛时期。

### 三、“共享出行日”活动与驱除烟雾组织的后续发展

在一系列州以及联邦立法的基础上,<sup>②</sup>1970年联邦《清洁空气法》的颁布标志着洛杉矶的烟雾治理迎来了阶段性胜利。在此背景下,经过十多年耕耘的驱除烟雾组织有充分理由相信其事业可以取得更大突破——既要推进烟雾治理事业的发展,也要进一步展现组织自身的作用和价值。为此,该组织将目光投向了烟雾的主要来源——汽车,一个名为“共享出行日”(Share a Ride Day)的活动构想由此诞生。

#### (一)“共享出行日”活动的筹备工作

所谓“共享出行日”,即号召洛杉矶市民在一天的时间里,尽可能放弃驾车出行,而选择和他人拼车或搭乘公共交通工具,以减少当日出行的车辆数量和尾气排放,具体日期定在1971年10月6日。驱除烟雾组织此前的工作侧重于宣传和游说,常以公权力的监督者形象示人,但在这项活动中,她们是不折不扣的主角,准备亲自带领市民实现目标。《洛杉矶时报》就此评论道:“虽然驱除烟雾组织自1958年起就已经投入了与烟雾的斗争,但这次号召公众参与的活动将是该组织实施力度最大的一次行动。”<sup>③</sup>

在活动的筹备过程中,驱除烟雾组织获得了多方支持。在公共交通方面,南加州快速交通运输区<sup>④</sup>(Southern California Rapid Transit District)十分配合,预备开设从市中心分别通往三个主要购物中心的巴士专线。另一个名为氧气行动(Operation Oxygen)的组织设计了拼车系统(Car Pools),计划使用计算机帮助企业员工们找到可以搭乘的共享汽车。只需要拨打电话,就可免费获取计算机提供的拼车上班方案。<sup>⑤</sup>对当地高校的学生,驱除烟雾组织则建议他们使用自行车代替汽车出行,诺瓦克拉米拉达学区(Norwalk-

① 参见 Lynn Lilliston, Smog Foes Take Aim at the Lone Rider, *Los Angeles Times*, September 15, 1971。

② 主要包括1960年加州《机动车污染控制法》、1963年联邦《清洁空气法》、1965年联邦《机动车污染控制法》、1967年加州《马尔福德-卡雷尔空气资源法》、1967年联邦《空气质量法》、1968年加州《纯净空气法》等。

③ Lynn Lilliston, Smog Foes Take Aim at the Lone Rider, *Los Angeles Times*, September 15, 1971。

④ 南加州快速交通运输区系成立于1964年的官方机构,负责运营南加州各城市的公交线路。

⑤ 参见 Lynn Lilliston, Smog Foes Take Aim at the Lone Rider, *Los Angeles Times*, September 15, 1971。

La Mirada School District) 和喜瑞都学院 (Cerritos College) 的学生都表示愿意参与活动。在宣传方面,“共享出行日”活动还得到了美国广播公司 (American Broadcasting Company) 的支持。<sup>①</sup> 同时,为驱除烟雾组织贡献了不少骨干成员的好莱坞也出了一份力,派拉蒙影业公司答应为活动免费拍摄广告,其他为活动拍摄宣传片的艺人和工作室也不在少数。<sup>②</sup>

为验证活动的成效,一些官方机构也提前做好了准备。加州公路巡警会对车流量的变化做出统计,空气污染控制区则会跟踪监测污染指数,以确认拼车系统是否有助于减少尾气排放。<sup>③</sup> 拼车系统的使用者多达上百家公司,所有共享汽车的车主都被要求打开前大灯以示意。此外,活动组织者还大力倡导驾车出行的洛杉矶市民为邻居提供座位。为了更广泛地发动市民,她们在活动前一周“通过报纸、电台和电视反复宣传”,可谓尽其所能。<sup>④</sup> 她们还颇有信心地表示,如果活动当天(对公共交通工具和共享汽车)有更大的需求,还会有更多的设备投入使用。<sup>⑤</sup> 可以说,驱除烟雾组织和各合作机构为了将“共享出行带来洁净空气”<sup>⑥</sup> 的口号付诸实践,为“共享出行日”活动的筹备做了最大的努力。

## (二) “共享出行日”活动的失败与反思

然而,事与愿违的是,“共享出行日”活动遭遇了惨痛的失败,根本无法实现预期目标,这一结果给所有环保人士当头一棒。在活动当天,几乎没有市民响应组织者的号召:三条通往购物中心的快捷巴士专线,一共只迎来五位乘客;<sup>⑦</sup> 一个实时监控的画面显示,在滚滚车流中,只有一辆打开前大灯的车;<sup>⑧</sup> 交通观察员也几乎捕捉不到有人参与拼车的迹象。环保部门的监测显示,空气质量只是跟随气象条件变化而正常波动。例如,某地空气中的固体颗粒物指数与前一天的相同时段相比,虽然上午8点至9点下降了10%,但是仅仅1小时后又上涨了15%。虽然在某些时刻,“洛杉矶盆地的空气确实变得相对干净了,但这其实归功于南加州的圣塔安娜风,而不是那

① 参见 Public Agencies Join Antismog Day Project, *Los Angeles Times*, October 3, 1971。

② 参见 Lynn Lilliston, Smog Foes Take Aim at the Lone Rider, *Los Angeles Times*, September 15, 1971。

③ 参见 Public Agencies Join Antismog Day Project, *Los Angeles Times*, October 3, 1971。

④ 参见 Public Ignores Effort, Campaign to Stamp Out Smog Flops, *Town Talk*, October 7, 1971。

⑤ 参见 Lynn Lilliston, Smog Foes Take Aim at the Lone Rider, *Los Angeles Times*, September 15, 1971。

⑥ “Share a Ride” Project on Oct. 6: 2 Groups Planning 1-Day Smog Attack, *Progress Bulletin*, September 26, 1971。

⑦ 参见 Drivers Sink Car-Pool Day, *Los Angeles Times*, October 7, 1971。

⑧ 参见 Public Ignores Effort, Campaign to Stamp Out Smog Flops, *Town Talk*, October 7, 1971。

些共享车主”。<sup>①</sup>

面对残酷的现实，活动组织者的第一反应是抱怨市民。氧气行动组织的主管杰克·诺瓦克（Jack Novack）说：“对市民反馈的结果，我们无法感到高兴。我们不认为他们意识到了当前情况的严重性。”<sup>②</sup> 驱除烟雾组织的协调员安杰利斯·萨尔德（Angeles Sald）总结道：“活动对整个交通的影响似乎可以忽略不计，或许洛杉矶的市民们并没有认识到当前空气污染的严重性。”<sup>③</sup>

以上言论充分流露了活动组织者在受到重大打击后的沮丧和气恼，但活动的失败显然不是因为市民们没有认识到空气污染的严重性。在经历了20余年与烟雾的斗争之后，洛杉矶市民对空气污染的危害性必然是有一定认识的。当时就有一些媒体做出了颇为深刻的分析，密歇根州的一家报纸评论道：“在洛杉矶发生的事情向我们道破了环保运动中很重要的一点——公众总是对治理环境污染十分敏感和在意，可是当需要具体的个人做出努力时，就畏缩不前了。”<sup>④</sup> 宾夕法尼亚州的《傍晚先驱报》（*Evening Herald*）也认为：“公众或许现在能敏锐地认识到减少污染的必要性，正如他们经常声称的那样，但是当每个个体需要为之行动时，便开始避而远之了……我们看到的事例极具代表性，它展示了公共需求在转化为个人职责时通常都会失败的事实。”<sup>⑤</sup>

这些评论揭示了部分真相，环境治理作为一项社会公益事业，在没有强制公权力保障的前提下发动民众参与，本就不易。如果在参与的同时还会影响民众的切身利益，以至于改变其生活习惯，那就更是难上加难了。洛杉矶市民热衷于驾驶私人汽车出行，让他们改为拼车出行注定困难重重。驱除烟雾组织发起“共享出行日”活动确有挑战这种生活习惯之意，席勒夫人就解释道：“我们有义务去破冰，去改变那种公路上的汽车里往往只有一个乘客的出行习惯……如果‘共享出行日’成功了，我们会感受到交通拥堵的缓解，而烟雾污染问题也会好转。”<sup>⑥</sup> 但事实是，洛杉矶市民既要求获得清

① 参见 Drivers Sink Car-Pool Day, *Los Angeles Times*, October 7, 1971. 圣塔安娜风是一种典型的南加州季节性强风。

② Drivers Sink Car-Pool Day, *Los Angeles Times*, October 7, 1971.

③ Public Ignores Effort, Campaign to Stamp Out Smog Flops, *Town Talk*, October 7, 1971.

④ Los Angeles Learns a Bit about Smog—And People, *Herald-Press*, October 13, 1971.

⑤ Duties on Smog, *Evening Herald*, October 13, 1971.

⑥ Lynn Lilliston, Smog Foes Take Aim at the Lone Rider, *Los Angeles Times*, September 15, 1971.

洁的空气，又不愿意为此承担责任，尤其是涉及限制汽车使用的责任。<sup>①</sup> 由此不难发现，“共享出行日”活动的尝试虽有远见，对这些困难的认知却存在明显不足。人们既抱怨空气污染，又不愿为减少烟雾做出生活方式上的改变，这反映了一个深层次的矛盾，即面对一个未知结果的远大目标，人们很难牺牲眼前的利益。如何在环保事业与居民生活的习惯和便利之间建立平衡，将是环保工作者长期面临的问题。尽管“共享出行日”活动未能达成其目标，但从长远来看，它仍然是一个了不起的开端和尝试，组织者强有力的宣传在人们心中播下了种子，并为后来者提供了具有启发性的思路和宝贵的经验。在随后几年，当石油危机来临时，拼车出行一时间在美国许多城市得到推行，洛杉矶的实践也得以开出新枝。

### （三）驱除烟雾组织的后续发展

在 1971 年之后，驱除烟雾组织逐渐萎缩。尽管“共享出行日”的失败的确对该组织造成了打击，但不能简单地将其衰落归因于此。一方面，进入 20 世纪 70 年代后，空气污染的治理取得了很大进展，光化学烟雾的出现频率已大大降低。加州空气资源委员会的数据显示，虽然人口持续增长，但一些空气污染物从 1975 年开始已逐渐减少。<sup>②</sup> 尽管对洁净空气的追求不能一蹴而就，但空气质量已在好转是不争的事实，驱除烟雾组织的事业可以说已取得相当程度的成功。另一方面，在经历了十多年的无私付出后，该组织的核心成员们也已感到疲惫与倦怠。这是完全可以理解的，因为她们为公益事业牺牲了太多个人生活。执行秘书埃德斯·科赫（Edythe C. Koch）直言自己付出巨大，放弃了日常社交，忽略了家庭事务。<sup>③</sup> 席勒夫人在 1980 年也曾回忆道：“在一段时期内，驱除烟雾组织的确是一支生力军，但它的成员们后来逐渐累了。要花费那么多时间去做那么多事情，而且都是无偿的……这只是这类组织正常的生命周期循环罢了。”<sup>④</sup> 可见，老将归隐、新人崛起，这是一种自然规律。此后，为清洁空气而战的大旗也传递给了诸如清洁空气联盟这样的新组织。<sup>⑤</sup>

当然，驱除烟雾组织并没有消亡。到 20 世纪 70 年代中期，人们仍能不时看到该组织奔走的身影。1974 年，该组织成员曾募集资金举办自行车赛，

① 参见 [美] E. 梅勒尼·迪普伊：《烟尘与镜子：空气污染的政治与文化视角》，沈国华译，上海财经大学出版社 2016 年版，第 183 页。

② 参见 James C. Cramer, Population Growth and Air Quality in California, *Demography*, Vol. 35 (1), 1998, p. 46.

③ 参见 Victor Boesen, Everybody Talks about the Smog..., *Los Angeles Times*, August 30, 1970.

④ Will Blue Skies Ever Smile on L. A. Once Again? *Los Angeles Times*, October 9, 1980.

⑤ 参见 [美] 奇普·雅各布斯、威廉·凯莉：《洛杉矶雾霾启示录》，曹军骥等译，上海科学技术出版社 2014 年版，第 151 页。

用所得收入购买空气污染监测车。<sup>①</sup> 1975年，她们多次为校园的防烟雾工作发声，要求教育部门在一级烟雾警报发出时停止学生的户外活动。<sup>②</sup> 到1976年，该组织仍在建言献策，为娱乐与公园管理局（Department of Recreation and Parks）设计了一套“黄旗烟雾警报系统”，用于在一级烟雾警报发出时警示市民户外活动的风险。<sup>③</sup> 同年，驱除烟雾组织的主管伊夫琳·达伦夫人（Mrs. Evelyn Dahlen）荣获了著名环保组织塞拉俱乐部（Sierra Club）颁发的生活质量奖（Quality of Life Award），以表彰她为对抗空气污染所做的工作，<sup>④</sup> 这是对该组织长期努力的肯定。总之，在该组织逐渐趋于沉寂的日子里，还在坚守的成员们依然以仅存的力量作着贡献。虽然不再是民间环保运动的领导者，但驱除烟雾组织及其联盟组织始终在倾听，“在对烟雾之城的最终批评中，他们对公众健康问题费尽心力”。<sup>⑤</sup>

#### 四、驱除烟雾组织的影响与意义

驱除烟雾组织在长达十几年的时间里一直是洛杉矶地区最活跃、最富影响力的民间环保组织，具有不可磨灭的价值，其影响与意义可大致总结为四个方面。

其一，驱除烟雾组织在对环境治理起主导作用的行政和立法领域有其独到贡献。虽然这一点过去被多数学者忽视，但亦有人指出“她们总是参与加利福尼亚污染治理政策的制定过程并产生影响”。<sup>⑥</sup> 考虑到民间团体主要是通过各种渠道发声来影响政府决策，驱除烟雾组织对各项法规的制定起到的作用无法精确量化，但其影响力是毋庸置疑的。该组织在多年的斗争中从未松懈，具有很多官方机构都无法比拟的行动力。只要联系她们的执行秘书埃德斯·科赫，就会立刻得知什么工作已经完成，什么工作尚未完成，以及什么工作应当

① 参见 Bike-A-Thon Slated to Fight Smog, *Los Angeles Times*, November 10, 1974。

② 参见 Jack Birkinshaw, School Panel Told Play Must Halt in Smog Alert, *Los Angeles Times*, September 14, 1975; Suburban Letters: Trustees Blamed in Smog Issue, *Los Angeles Times*, October 26, 1975。

③ 参见 Ken Lubas, L. A. Parks Initiate Own Program for Smog Alert, *Los Angeles Times*, November 25, 1976。

④ 参见 Environmentalist Honored, *Los Angeles Times*, January 25, 1976。

⑤ [美] 奇普·雅各布斯、威廉·凯莉：《洛杉矶雾霾启示录》，曹军骥等译，上海科学技术出版社2014年版，第154页。

⑥ James E. Krier and Edmund Ursin, *Pollution & Policy: A Case Essay on California and Federal Experience with Motor Vehicle Air Pollution, 1940 - 1975*, Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1977, p. 272.



完成。她们甚至还会告诉咨询者最新的选举信息，涉及各级议会以及与治理空气污染相关的委员会。<sup>①</sup> 她们建立的那套行之有效的电话情报网络体系，也可以在第一时间对各项法规的制定产生影响。有学者指出，在 1970 年联邦《清洁空气法》出台的背后，“大规模的环境保护群众运动是根本动力”，<sup>②</sup> 而驱除烟雾组织正是这场运动中的杰出代表——在那些最终使加州空气变得洁净的政策和法规中，凝结了其大量心血。此外，在能源革新、公共交通建设、空气污染预警、居民健康防护以及科学研究等与大气污染相关的各个领域，都有驱除烟雾组织积极参与的身影。当然，对该组织的作用也不宜太过高估。中产阶层妇女的身份给她们带来独特的便利和力量，但单一的性别和阶层结构也不可避免地具有局限性。该组织成员承认“缺乏能量和资源去组织强有力的主流劝说活动”，<sup>③</sup> 这就使她们难以在空气污染治理中成为真正的主导者，而更多扮演的是协助者、激励者和监督者的角色。

其二，驱除烟雾组织成功地将洛杉矶分散的民间团体联合起来，曾与将近 600 个民间团体建立正式的联系。<sup>④</sup> 哈根 - 斯米特教授在总结加州的污染治理经验时，就曾提到“仅依靠科技手段，是无法应对日益增长的人口和污染的……大众的积极参与是可以改变平衡的力量，行政机关应当与民众保持沟通和联系，教育他们，并帮助他们了解那些为控制污染而必须采取的措施”。<sup>⑤</sup> 这些原本对行政机关提出的要求，却被驱除烟雾组织很好地践行了。该组织最大限度地发动了民众，尤其是号召广大妇女参与环保事业，很好地动员了这些曾被忽视的力量。因此，当驱除烟雾组织在 20 世纪 70 年代走向衰落时，民间环保运动非但没有式微，反而有了更多的参与者。1972 年，在《洛杉矶时报》刊发的一篇文章中，作者列举了多达 38 个专门从事环保活动且表现活跃的民间团体。<sup>⑥</sup> 作为先驱者，驱除烟雾组织为后人开辟了道路。在她们之后，“环境维权行动不再是一个边缘运动：这是一种

① 参见 Victor Boesen, *Everybody Talks about the Smog...*, *Los Angeles Times*, August 30, 1970。

② 谢伟：《美国清洁空气法若干问题研究：从命令—控制的视角》，厦门大学出版社 2015 年版，第 69 页。

③ 转引自 James E. Krier and Edmund Ursin, *Pollution & Policy: A Case Essay on California and Federal Experience with Motor Vehicle Air Pollution, 1940 - 1975*, Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1977, p. 272。

④ 参见 Paul Houston, *Air Pollution Chief Assails His Critics*, *Los Angeles Times*, August 15, 1969。

⑤ A. J. Haagen-Smit, *A Lesson from the Smog Capital of the World*, *Proceedings of the National Academy of Sciences*, Vol. 67 (2), 1970, pp. 895 - 896。

⑥ 参见 *Organizations Active in Environment Field*, *Los Angeles Times*, May 14, 1972。

火热的训练”。<sup>①</sup>

其三，驱除烟雾组织策划的“共享出行日”活动绝不只是一次失败的尝试，而具有超越活动本身的意义。尽管“共享出行日”活动的失败证明民间环保团体的力量有限，在大规模的环境治理事业中尚不足以成为支柱，但是该活动很好地弥补了主流社会治理模式的某些不足。活动组织者具有突出的前瞻性和创造性，体现了女性群体在社会活动中的独特优势。正如环境史学者雷切尔·斯坦总结的那样，在环保运动中，“妇女往往以创造性和非常规的方式发挥作用”。<sup>②</sup> 驱除烟雾组织的目标不仅是解决眼前的烟雾问题，还希望对人们严重依赖汽车的生活方式有所改造。汽车文化是“20世纪美国生活的核心特征”，<sup>③</sup> 而“个体自主的交通则是美国乌托邦理想的重要组成部分”。<sup>④</sup> 人们钟爱自驾出行，这导致了燃料和道路资源的浪费，同时也带来影响生活质量的噪音和事故，而由此产生的大量污染更是不可避免的。“共享出行日”活动是对这种根深蒂固的习惯的一次挑战，虽然一次性解决这一难题并不现实，但其尝试本身即意义非凡。它是解决汽车社会种种弊端的一次早期实践，女性改革者们向整个社会传达了这一愿景，播下了变革的种子，进而引起后世更多改革者对此问题的关注，这是政客与科学家们都未曾做到的。正如哈根-斯米特教授所说：“在社会层面的努力会面临种种困难，但它仍然比仅仅对汽车自身进行工程学改进更有效。”<sup>⑤</sup>

其四，20世纪60—70年代是美国环保运动与女权运动同时兴起的时期，而这两大运动也首次出现了系统性的相互联系，<sup>⑥</sup> 驱除烟雾组织正是这一浪潮中的佼佼者。中产阶级女性日益增长的不满和环境主义勃兴的关键因素之一，从20世纪50年代末到整个60—70年代，为解决环境问题而奔走呼喊的女性数量呈激增之势。<sup>⑦</sup> 驱除烟雾组织的出现，恰好顺应了时代的发展。

① [美] 奇普·雅各布斯、威廉·凯莉：《洛杉矶雾霾启示录》，曹军骥等译，上海科学技术出版社2014年版，第151页。

② Rachel Stein, ed., *New Perspectives on Environmental Justice: Gender, Sexuality, and Activism*, New Brunswick and London: Rutgers University Press, 2004, p. 4.

③ Wyn Grant, *Autos, Smog and Pollution Control: The Politics of Air Quality Management in California*, Brookfield: Edward Elgar Publishing Company, 1996, p. 1.

④ David Rieff, *Los Angeles: Capital of the Third World*, New York: Simon and Schuster, 1991, p. 45.

⑤ A. J. Haagen-Smit, Smog Control—Is It Just around the Corner?, *Engineering and Science*, Vol. 26 (2), 1962, p. 13.

⑥ 参见 Carolyn Merchant, *Earthcare: Women and the Environment*, New York: Routledge, 1995, p. 141.

⑦ 参见 Adam Rome, “Give Earth a Chance”: The Environmental Movement and the Sixties, *The Journal of American History*, Vol. 90 (2), 2003, pp. 527, 535.

作为一个完全由女性成立并领导的民间团体，驱除烟雾组织和其他从事女权运动的团体并肩奋战，“使环境问题成为美国社会的一大议题”。<sup>①</sup>一些原本默默无闻的家庭妇女逐渐成长为意见领袖，显示出这种“基层政治参与可以对性别角色和整个社会产生变革性乃至根本性的影响”。<sup>②</sup>

如果只从表面上去认识驱除烟雾组织，容易产生她们缺乏女性主义自觉这样的直观印象——该组织的唯一目标是治理烟雾，既无明确的女权诉求，也不拒绝男性成员参与。这同典型的女权主义运动确有区别，也体现了相当一部分女性环保组织的特点。因此，鉴于女性环保组织并没有直接挑战传统的性别定位，早期女性史的研究者往往较少关注环境议题。然而，这种忽视未免有失偏颇，已有学者认识到，女性环保运动可以为我们提供一种全新视角，去深入了解女性中的一个重要亚群体。<sup>③</sup>驱除烟雾组织虽然没有给自己贴上女权主义的标签，但其成员和女权主义者一样打破了传统社会为女性设置的定位。无论是对环境污染问题的揭露，还是对公众的宣传教育，都体现了她们作为女性的独特价值。在长期实践中，她们充分展现了女性的精神面貌和行动能力，证明了她们在社会重大事务中能够作出卓越贡献。这些都是对女性主义的阐释和对女权的伸张，驱除烟雾组织在不自觉中践行了女权的内涵，彰显了女性群体的力量，对打破性别偏见进而提高女性的社会认同和社会地位，具有不可忽视的价值。

## 五、结语

一直以来，环境史学者眼中的洛杉矶烟雾治理都是一部政策史、立法史，但事实上，每一个生活在那里的人才是履行这些政策法规的主体。因此，像驱除烟雾组织这样取得独一无二成就的民间环保团体更应当被铭记。该组织继承进步主义时代以来女性意识觉醒和女性环保运动的余绪，并通过长期活跃在洛杉矶烟雾治理的第一线将之发扬光大，对洛杉矶烟雾治理发挥了不可替代的作用。加州机动车污染控制委员会在最初拟定烟雾治理的方案时，就意识到公众对治理措施的理解、接受和服从程度是影响治理效果的决

① Adam Rome, “Give Earth a Chance”: The Environmental Movement and the Sixties, *The Journal of American History*, Vol. 90 (2), 2003, p. 535.

② Rachel Stein, ed., *New Perspectives on Environmental Justice: Gender, Sexuality, and Activism*, New Brunswick and London: Rutgers University Press, 2004, p. 4.

③ 参见 Adam Rome, “Give Earth a Chance”: The Environmental Movement and the Sixties, *The Journal of American History*, Vol. 90 (2), 2003, p. 537.

定性因素之一。<sup>①</sup> 当地学者也曾呼吁，当行政机构无法解决问题时，必须允许公众去采取有效的行动。<sup>②</sup> 民间环保团体在这方面无疑有相当大的施展空间，堪称融通政策法规与市民的最佳媒介，既能对民众展开知识的宣传普及工作，又能反映民众的某些诉求。

驱除烟雾组织的事迹证明，在大规模的环境治理事业中，女性群体是不可忽视的存在。面对长期难以根治的环境问题，驱除烟雾组织的成员是当时美国民众中最早发起行动且意志最为坚定的一批人。在环保运动的实践中，她们不仅成为公权力的重要补充，还下沉至基层，努力唤醒大众。同时，作为社会中上层女性，她们的身份和地位也带来了促使其组织迅速发展壮大的独特资源，“共享出行日”这样的大型活动能够得到社会各界的支持，同样受益于此。当然，驱除烟雾组织也不可避免地存在一些不足之处。例如，该组织成员特定而单一的身份有其局限性，个别请愿活动对政策法规的制定可能构成干扰，一些不切实际或不科学的主张也会造成负面影响，而“共享出行日”活动的失败更说明她们虽然将目光投向基层，但未免操之过急，要取得环保事业的真正突破，还须付出更长久的努力和采用更具智慧的策略。值得注意的是，正是在其自身经历的这些曲折之中，驱除烟雾组织起到了承前启后的作用。自20世纪70年代末起，更多来自不同阶层和种族的女性开始觉醒，纷纷把目光投向自己身边的环境问题，投身于争取环境公平正义的斗争。她们关注的议题既包括从前那种波及范围很广的环境公害，也可细化到她们生活的每一个社区或村庄，乃至每个人自己的身体。随着这些女性的日益成长及其斗争策略的不断成熟，<sup>③</sup> 一场更为广泛且深刻的环境正义运动正逐渐席卷整个美国。

(责任编辑：张梦晗)

---

① 参见 Diana Clarkson and John T. Middleton, The California Control Program for Motor Vehicle Created Air Pollution, *Journal of the Air Pollution Control Association*, Vol. 12 (1), 1962, p. 27。

② 参见 Ellyn Adrienne Hershman, California Legislation on Air Contaminant Emissions from Stationary Sources, *California Law Review*, Vol. 58 (6), 1970, pp. 1497 - 1498。

③ 参见 Carolyn Merchant, *Earthcare: Women and the Environment*, New York: Routledge, 1995, pp. 139 - 166。