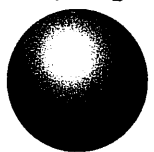


現代都市地景



EDWARD RELPH 著
謝慶達 譯



目錄

序言

緒論

回到未來：1890年代預測的二十世紀末地景

- 1 維多利亞時代的不公平 30
- 2 社會主義與新技術 33
- 3 愛德華·貝勒米之公元2000年的波士頓 41
- 4 威廉·墨里斯的未來英格蘭地景 41
- 5 真實的烏托邦 44

27

13

9

II

建築的舊樣式與新形式：1880-1930

- 1 維多利亞時代的建築 51
- 2 古典復興末期的式微 55
- 3 又大又高：水晶宮與艾菲爾鐵塔 61
- 4 芝加哥早期的摩天大樓 62
- 5 1930年代的摩天大樓樣式 64
- 6 市中心的崛起 72

49

III

現代城鎮規劃的發明：1890-1940

- 1 現代城鎮規劃的前例 80
- 2 城市美化與整體規劃 84
- 3 田園城市 88
- 4 田園城市的地景 92
- 5 鄰里單元 96
- 6 雷特朋原則 100
- 7 土地分區 102
- 8 不切實際的理想城市計畫：光輝城市與無垠城市 105
- 9 城鎮規劃發明的評論 111

79

IV

第一個機械時代的日常地景：1900-1940

- 1 公園道與快速道路 115
- 2 機械化街道與市政地景 119
- 3 早期的商業帶與大街的式微 124
- 4 炫耀性的大眾消費 131
- 5 煩人的科學管理 136

113

V

建築的現代主義與國際主義：1900-1940

- 1 現代主義的根源 145
- 2 機能未來主義 149
- 3 插曲：第一次世界大戰 153
- 4 包浩斯 155
- 5 現代主義的住屋計畫 159
- 6 柯比意 163
- 7 密斯作品中的現代主義原則 166
- 8 國際運動 169

143

VI

VII

- 1 錯覺時代的地景：1930迄今 173
- 2 精密操縱與匿名專家 176
- 3 新科技的視覺效果 177
- 4 適應性、模仿性、不透明性、短暫性 184
- 5 想像工程 186
- 6 街道的超大機械與電眼 188
- 核子主義 193

VIII

- 1 隔離城市的規劃：1945-1975 201
- 2 標準化規劃程序與數字規劃 201
- 3 清除式規劃與都市更新 214 205
- 4 徒步區、廣場與地下街 219
- 5 國家新鎮與公司新鎮 225
- 6 公路設計與街道死亡 232
- 如何辨識計劃性場所 219

城市的公司化：1945-

- 1 公司化的宣言 239
- 2 炫耀性管理的高塔 241
- 3 李維城與公司郊區 245
- 4 公司購物中心 252
- 5 商業帶——從混亂競爭到電視道路 260
- 6 公司化、規劃與建築 264
- 7 商品化與魅力公司城市 256

X

- 1 現代主義與晚現代主義的建築：1945- 269
- 2 密斯·凡·德羅與皮骨樣式 271
- 3 柯比意與混凝土籠子 276
- 4 平庸的現代主義與新蠻橫主義 280
- 5 表現主義 284
- 6 晚現代主義的建築 286

XI

- 1 後現代主義的規劃與建築：1970- 295
- 2 舊再度變新 299
- 3 商業與居住的上流化 301
- 4 傳統規劃與保存 307
- 5 後現代建築 312
- 6 都市設計 318
- 7 社區規劃 321
- 20世紀末的折衷主義 326

XII

- 1 現代主義的城市地景與後現代主義的城鎮地景 329
- 2 二十世紀城鎮地景的設計階段 331
- 3 現代主義城市地景的品質 335
- 4 後現代城鎮地景的品質 347
- 5 未來地景：現代主義和後現代主義 354
- 6 結論：不統一的統一 354

參考書目

索引

序言

二十世紀可能是人類歷史上，首度不需要掌握第一手的環境知識即可生存的年代。我們現在可以透過參閱導覽手冊和遵循各種標誌等外在資訊，盡情地暢遊另一個城市。由於生活之中的地景和場所都非常重要，因此，這的確令人留下了深刻印象。姑且不論是我們塑造了地景和場所，抑或是它們影響了我們，地景和場所都傳達了我們的形象。但是，由於地景和場所都滲透進入生活中的各個部份，以致於我們幾乎忽略了它們的存在。

地景就如同我們穿在身上的衣服一樣，它不僅遮掩我們，同時也透露了許多裡層與內在的許多訊息。《現代都市地景》(The modern urban landscape)一書鼓勵讀者以嶄新的角度重新檢視城鎮地景和城市地景，將本書視為理解這些現象的參考基礎。由於大城市的街道和建築物集中，且明顯地影響了當代的生活。因此，本書將焦點置於大城市。小城鎮和小城市對於二十世紀的都市地景，雖然具有一定的重要性。但是，由於它們往往附屬於大城市或是成為老城市的延伸，因

此，即使有影響力，但亦非全面。透過追溯1890年以來發生在建築、規劃、技術以及社會狀況等分隔，但卻又相關的變遷線索，本書探討現代城市及城鎮的新增部份，為何呈現今天的面貌。因此，本書不僅回顧了城鎮規劃的興起、現代主義建築樣式等大家熟悉的歷史發展，也以新角度將這些歷史發展置入社會脈絡之中予以檢討，重新詮釋其對城市整體外貌造成的影響。

如果不是同事與學生的大力協助，個人勢必無法獨力完成此一涵蓋範圍廣泛的研究。在此，對於提供資料來源與書籍、表達評論意見、邀請出席研討會、提供旅行協助、引導我進行現地參觀、參與部份研究工作以及提供其他各種協助的人士與機構，表達深摯的謝意。

這些人士與機構的名單如下：Kim Dovey、David Seamon、Randy Hester、Marcia McNally、Paul Groth、Peirce Lewis、Michael Bunce、Richard Harris、Jim Lemon、Deryck Holdsworth、Gunter Gad、Shoukry Roweis、Ed Jackson、Barry Murohy、Patsy Eubanks、Helen Armstrong、Chris Maher、Lucy Jarosz、Hong-Key Yoon、Peter Perry、Seamus Smythe、Madis Pihlak、John Punter、Rick

Pedie、Suzanne Mackenzie、Len Guelke、Neil Evernden、Rod Watson、Michele Bouchier、Miriam Wyman、Chuck Geiger、Dick Morino、Katy Oliver、Jane Bonshek、Robin Kearns、Mary Marum、Wayne Reeves、Evelyn Ruppert、Craig Hunter、Derek Dalgleish、Brain Banks、Ross Nelson、and Negil Hall。此外，也感謝Liz Lew的幫忙攝影工作，加拿大的社會科學與人文研究委員會，多倫多大學的研究生行政處，地景建築教育委員會，加拿大地景建築師協會，加州大學柏克萊分校的環境設計學院，Alberta大學，皇家墨爾本科技學院建築系，PAPER、Rutgers大學的地理系與Oberlin學院等。

我特別感謝多倫多大學Scarborough校區圖文系的David Harford在成堆的幻燈片、照片以及書籍之中，整理本書的圖面，以及Croom Helm圖書公司的Peter Soven與John Hopkins出版公司的George Thompson在編輯工作上的協助與鼓勵。

Irene、Gwyn、Lexy在無數他們並沒有興趣的旅程中，仍然表達了他們支持這項工作的熱忱。他們無疑將非常高興看到這本書的完成，也無時無刻地協助我堅持理想與遠見。

緒論

I

一個世紀之前，沒有摩天辦公大樓，沒有依賴汽車的郊區，沒有浸淫在萬家燈火之中的街道，沒有飛機場、停車場、快速道路、購物中心，沒有微波傳送塔與巨大的混凝土集會中心，也沒有國際連鎖速食店。這些事物以及許許多多我們熟悉的現代城市特色，當時都尚未發明也還沒有興建。起初速度較緩慢而後逐漸加快，這些事物逐漸於二十世紀下半葉組合起來，即使座落在既有街道或街廓之中，但是這些事物所形成的都市地景和以往的工業革命、文藝復興或是中世紀之前的先例，卻沒有多少類似之處。對於生活在城市之中的居民而言，這個新地景幾乎無所無在，即使是居住在老舊城鎮或是身處窮鄉僻壤之所，也無法擺脫這個侵入的真實世界。不論是仰望摩天大樓的天際線，在完全採用空調且明亮的室內購物中心之國際連鎖店吃個漢堡，瞥見反射在辦公大樓鏡面玻璃上的浮雲，或是對於飛機場的多重與特異空間感到困惑之際，更一般性的經驗則是來自我們搭乘汽車時，無時無刻都難以擺脫這些如影隨形的現代都市地景。

雖然，這些是我們熟悉也無法擺脫的現代都市地景，但是，由於大家都漠不關心，因此現代都市地景並無法令人感到愉悅或是吸引人們的注意力，以至於令人誤以為這些事物的原始設計目的，似乎就像

是不要引人注意。不論是學術論著或是通俗作品，難以計數的書籍都曾經檢討二十世紀城市的結構與形式，但是其中極少論及城市的外貌。即使在這些為數有限的著作之中，它們對於新事物大多不是採取輕蔑的態度，就是提出尖銳的批評。詩人與畫家也都幾乎完全忽視這些事物。即使是霍斯金斯(W.G.Hoskins)在《塑造英國地景》(The making of the English landscape, 1959)這本名著之中，對於所有的現代新事物也無任何讚賞之詞。他認為，英格蘭地景自十九世紀末以來，所出現的任何改變，「不是醜陋不堪就是破壞了它的意義，甚至同時兼具兩者」(p.298)。

當然這種說法並不公平。我們必須了解和欣賞現代地景。不論是就特色而論抑或是就規模而言，這些改變的影響力不僅鉅大，也已經延續超過了一個世紀之久。不論你喜歡與否，這些地景都是我們大多數人的日常生活脈絡。因此，至少值得付出一點點的關心與注意。此外，不論根據何種標準而論，都市地景也是現代的最重大建設成就。即使不易準確評估，但是已發展國家之中大約90%的居民生活與工作在1945年以後所興建的地景之中。都市地景建設需要投入大量的金錢、時間以及努力，因此我們可以確定地說，所形塑的這一切並非意

外也不是任意地。此外，由於現代地景的規模與使用耐久性材料，因此對後代子孫而言，這些都將成為重要的時代遺產。如同哥德教堂與中世紀城鎮告訴了我們中世紀的世界形貌一般，現代都市地景也將傳達了二十世紀社會的價值觀與能力。或許五百年之後，當觀光客目睹位於紐約市曼哈頓區的世界貿易大樓或是倫敦的巴比肯(Babican)的龐大高樓、空曠空間以及混凝土式柵欄時，可能大吃一驚，必然將對創造出這些事物的社會發出驚嘆之聲。光就這一項理由，就足以說服我探討現代都市地景的發展及其所隱藏與表達的價值觀。

本書的目的在於描述與闡釋過去一百年之間，城市外貌的發展過程。由於現代都市地景的某些影響可以回溯到1880年代的技術與社會變遷，因此，我將焦點集中在1880年代迄今為止。當然，鄉村的外貌也在這段期間發生了劇烈改變，但是因為現代發展的最主要影響還是集中在城市之中，且城市外觀才是真正令我感興趣的地方，因此本書仍以都市作為主要探討對象。

對於街道上的行動，或是穿過車窗所看到的景物等描述，雖然大多數人往往未正確的使用「地景」(landscapes)一詞。但是，地景即是日常生活所在的視覺脈絡。我們不僅操弄花園中的園景，滿心歡喜地

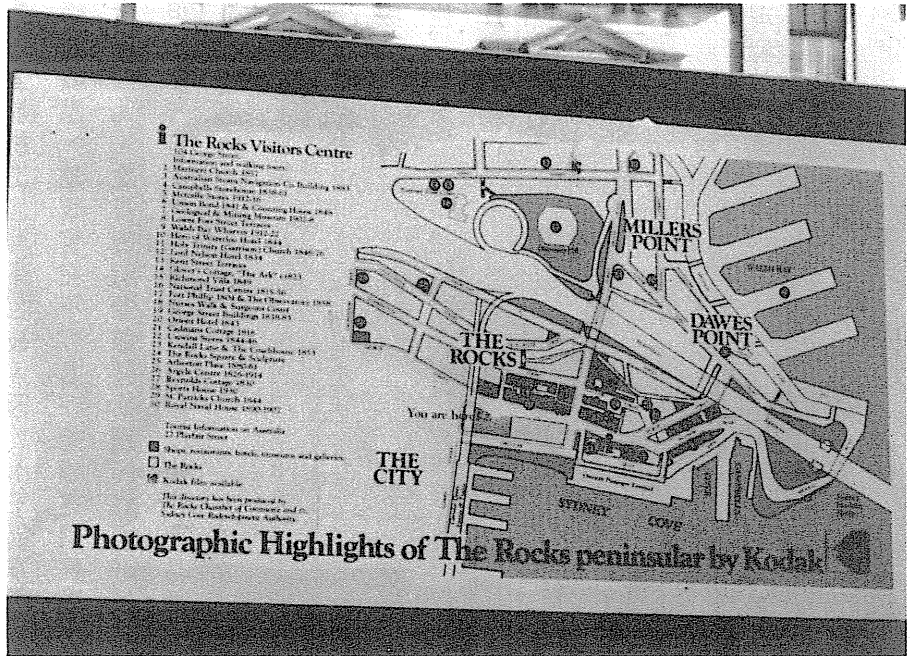


圖1-1：一種觀看的方式：雪梨Rocks地方的標誌牌，它告訴遊客應該從哪些地點拍照（以及購買底片）。有效的地景觀看應該避免這種計畫性經驗，而是應該依賴自己的知覺。

欣賞雨過天晴之後的山嵐或日出；遊客不僅消費這些景色，也將它記錄在底片之中（圖1-1）。只要將攝影機對準窗外（甚或是在封閉性購物中心或體育館室內，這樣做雖然可能引起警衛側目），我們就可以輕易地將地景記錄下來。上述文字清楚地表明了——一件事實，亦即地景是非常明顯可見的事物。然而，一旦我們打算進行分析，由於我們非常熟

悉這些景象也為其所包被，因此，不易掌握分析諸如建築物與道路之清晰觀點，地景實在不容易在兼顧整體觀點下一支解為各別分析元素。因此，地景既明顯卻又模糊，我們好像非常清楚知道它是什麼。但是，一旦我們開始進行思索、描述或是試圖改變它時，它們卻又像是一道難解的謎題。

不幸地是，掌握這個脆弱整體的最方便方式卻是忽視整體，將地景視為脈絡之中的個別孤立元素。舉例來說，建築工地中所樹立的看版（一般稱為藝術想像圖），為了說明完成之後的樣子，看版的畫法往往只是凸顯了主體建築物而將背景淡化處理（圖 1.2）。不論我如何努力，都無法改變或影響這種視而不見的作法。由於建築物應是技術發展與社會環境的產物，因此，我也無法如同建築史家一般，僅僅是以建築物本體作為研究對象，或是將規劃、社會條件或是其在地景變遷中扮演中介角色的其他各種因素排除在外。就一個非專家的立場，我認為建築物總是存在於脈絡之中，和周遭的空間與結構息息相關。在理解地景或是城市時，若僅是將某些部份孤立出來進行細部檢討，這種作法就如同盲人摸象一般，也無疑地將導致嚴重的誤解。

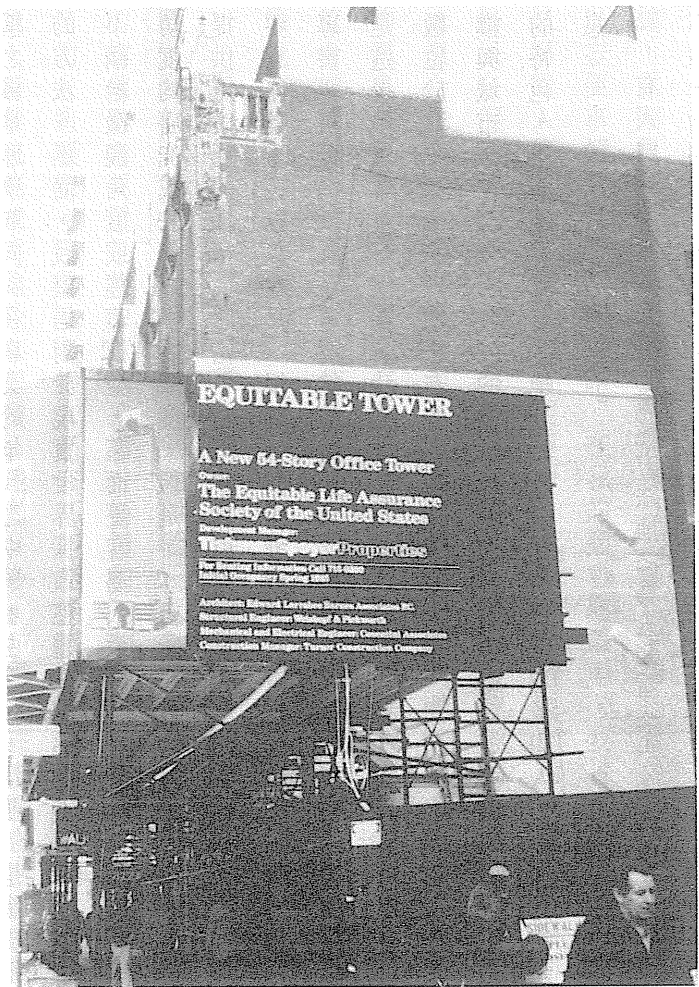


圖 1.2：建築師對於「宏偉的孤立建築物」抱持的觀點：紐約市時代廣場北面的第七街。

我傾向於從眼睛可以看到的整體著手，立即依循一些方向解開被外貌所掩蔽的謎團。這種將整體了解置於特定解釋之前的作法，可以稱之為地理學取向。在專業的年代之中，坦白地說，這並不是個流行的方法。然而，我堅信對於現實世界採取整體性觀點所獲得的效果將不輸給微觀角度或經濟模型，甚而更容易入手也更有效。單一和特定角度的研究或許可以提供深度。但是，本書所採取的整體性角度可以提供更廣泛的綱目與脈絡。對地景採取這種廣泛取向隱含的另一個重要意涵是：完全以建築、規劃、技術發展、社會史等作為探討對象的專書，可以提供許多重要的細節知識。但是，理解地景的最佳方式還是透過地景本身。因此，我耗費了數年的時間，就我所拜訪過的大多數位於北美洲與不列顛，有些則位於歐洲大陸、澳洲與紐西蘭等的城鎮與城市，仔細分析其中的現代成分。我不僅觀察外顯的形式和謎樣的特色，也不斷思索這些地景和創造城鎮特定地景的人士所透露的訊息。

有人曾經非常適切地將這種方法稱之為「觀看」(watching)，觀看不尋常的細節、新發展、洞察隱藏在流行背後的事物、標誌的諷刺性錯置(印象中最深刻的在一條名為生產街的街道名牌前樹立了死巷標

誌)。我會描繪廣場的不同片段，研究封閉性的戶外階梯(數量非常的多，這或許是受到消防法規的影響)，在高速公路上拍攝城市的天際線，試圖以步行者的角度，探討在以車輛為主的地景中，徒步和觀察以方便車輛角度設計的道路。在我的觀看經驗中，我曾經遇上許多足以揭露人們禁忌與炫耀的有趣事物。例如：美國賓夕凡尼亞州北部的居民在復活節用充氣兔子裝飾前院的習俗，或是澳洲南威爾斯的自助式複合住屋計畫等。我發現，所有的都市地景均傳達了某些非常有趣的訊息。但是，吊詭與悲哀地是，在投入大量時間與金錢之後，除了符合機能效率與展現材料特性之外，這些地景愈來愈難以提昇人們的愉悅感與個人自由。

藝術家或是寫實主義者無法一一詳細描繪每一塊玻璃和每一塊磚頭。當然，我也不可能巨細靡遺地討論現代地景中的所有部份。我關切的重點主要還是集中在構造物、街道和空間等城市之中，大家所注目的的人造環境。因此，諸如人們在不同產業領域中表達自我個性的方式，雖然已經成為倫敦、巴黎、紐約、多倫多以及許多都會地區市民日常生活經驗的一部份的地下鐵與人行地道等細節，均無法一一納入本書的討論之中。此外，由於我將重點放在勾勒現代都市地景發展

的綱目，因此，也較少討論比較不同區域或國家之間的差異。即使1980年代以來興起國際都市設計風潮或鼓勵地方建築樣式並吊詭地成爲一種標準化力量。但是，不同地方的差異仍然是存在。加拿大魁北克省的許多郊區住屋仍然保留了傳統的鐘型屋頂，澳洲的新建築物也還是具有廣泛使用白鐵細部的風土特色。即使是在國際現代主義巔峰時期，不論是受到各地不同的設計標準影響，或是基於可用材料的差異與成本考量等因素，全球各地的建築物和街道地景仍有差異。即使如此，就如同可口可樂在全球各地都使用相同的廣告一般，美國、不列顛或是北歐諸國的公共住屋並無多大差異。造成全球各地公共住屋之所以如此類似的的原因，在於它們皆同樣出自一個自認爲可以適用於全球各地而不需要考慮區域傳統的相同模式。

綜合我的觀察與文獻資料後，我認爲建築、技術發明、規劃以及社會發展等四項特別重要卻又相關的因素，共同影響了二十世紀城市的歷史特殊性與造成相似外貌。不論是建築師設計、自己動手、抑或是大量生產的產品，建築物都市地景之中最明顯可見的人造物，現代建築的非裝飾性、矩形形式等美學規則，將它和以往的世代明顯區分出來。而結構鋼材、商業化電力以及汽車等這些過去一百年以來出現

的技術進展，促成了嶄新的人造形式與生活方式。本世紀初出現的都市規劃，就其現代意圖與目的而言，部份原因是爲了保護我們免於遭受自我毀滅天性的殘毒，部份原因則是受到烏托邦主義者對城市抱持之健康、正義以及公平等觀點影響，其實務操作的結果，也決定了幾乎所有城市元素的配置與安排。由於文盲減少、住得更舒服、更健康、投入腦力勞動者增加（或說合理的失業比例）、即時的電子通訊網絡取代了親屬關係等，這些社會變遷，不僅造成已發展世界的現代都市社會與其祖先不同，其對郊區的消費地景以及摩天辦公大樓的公司化地景，同樣也造成了明顯可見結果。

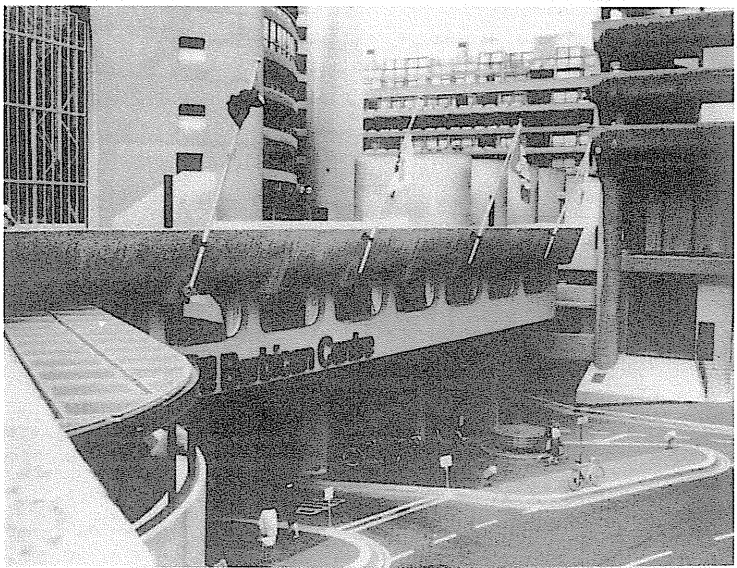
地景似乎是不可捉摸卻又是真實存在的。它們並不是單純或偶然地回應了虛幻的時代精神意象，而是具體的表現了世界如何運作，以及如何改變等觀念與信仰脈絡。在過去一百年之間，有兩個特別重要的觀念對都市地景造成重大衝擊。

其一是國際主義。雖然國家的疆域從來就無法完全限制思想與潮流的散佈，一般而言，觀念思想的傳播速度相當緩慢，即使地景具有全球性的特質，也夾雜與配合了不同的區域傳統。所造成的結果是，全球各地的地景相當程度的反應了當地習俗與建築等區域差異。法國

與英國的偏遠老地景中，仍然可以發現這種特性。然而，過去一百年之間出現的新營造技術和快速通訊發展，明顯地降低了地域特性出現的可能性。再由於主要的商業鉅子、建築師、規劃師等的旅行範圍擴大，也發揮了傳播與引介全球各地設計作品的效果。對於無法負擔昂貴旅行費用者而言，諸如《城鄉規劃》(Town and Country Planning)、《美國城市》(The American City)、《建築記錄》(The Architectural Record)等，1890至1910年之間創刊的重要專業雜誌，也提供了各式各樣的國際發展知識。這些雜誌加上其他許許多多的類似刊物、商業產品、建築風潮、規劃實務以及其所蘊涵的價值觀等，爲了滿足國際消費需求，皆快速的出口、進口以及引介、抄襲或經過細心的設計。所造成的結果是，舉目所見幾乎所有城市的新建部份都非常類似，除了極少部份的國家或區域差異之外，各地具體的模式與思考方式，幾乎都回應了國際性影響力。

另一個較不明顯，但同樣也是二十世紀主流思想一部份的，是大家都接受了理性自覺的優點。幾乎現在所有的事物都必須接受冷靜分析與技術操縱，大多數前工業革命時期地景背後，所隱含的既有傳統，幾乎都已經不復存在。即使是道路綠石、停車計時器等這些非常

普遍的東西，都是爲了解決某些特定問題且經過精心設計，在繪圖桌上決定了一個特定形式、經過委員會審查、符合物品設計標準，而後再由訓練有素的工人負責安裝與維護。建築物、鄰里、社會計畫以及



整個新市鎮，都是類似設計取向的產物。因此，即使現代都市地景不能吸引人們重視，但這些不僅符合合理性也是人造的事物。換句話說，它是人爲的、表達了人們的意志以及其中的深刻涵義(圖1.3)。和希臘神殿或中世紀英格蘭的哥德式教堂一樣，倫敦的巴比肯(Barbican)現代開發案同樣也傳達了當代主流的眞、善、美標準。

圖1.3：倫敦巴比肯中心。和希臘神殿或中世紀教堂一樣，它也傳達了當代主流的眞、善、美標準。

II

回到未來：1890年代預測的
二十世紀末地景

思想與構造物形塑了地景，而十九世紀的最後十年則是一個對未來社會與城市充斥著不同想法與期望的年代。各種技術創新似乎允諾了一個日常生活更加舒適、衛生條件大幅改善的未來，而當時仍然相當新鮮的社會主義哲學認為，很快地每個人都可以享受這些改善的成果。烏托邦主義者提出了各種新奇想法，試圖勾勒這個即將現身的光輝未來。

1888年愛華德·貝勒米(Edward Bellamy)出版了討論公元2000年波士頓生活的《回顧》(Looking backward)一書。這本書立刻吸引了大眾的想像與期待，售出數百萬本並翻譯成20種文字，許多地方也紛紛成立提倡這項觀念的讀書會。爲了回應貝勒米的未來觀點，威廉·墨里斯(William Morris)也於1890年出版了《天外之音》(News from nowhere)，它同樣也風靡了大眾。由於墨里斯曾經積極擁護手工藝匠同時也是英國社會主義運動的中心人物，因此早已享有盛名。所以，他的二十一世紀英格蘭生活的想法也獲得許多迴響。

這兩本書開啓了往後以未來取向思考城市與地景的先河。事實上，欣喜之情取代了種種憂慮，人們對於未來遠景滿懷期待。若是現在要求我們預測本世紀末可能出現的變化，我們可能憂心忡忡未來將

變得更糟而非更好。然而，1890年代則完全無此顧慮。貝勒米寫道，「黃金歲月即將展現在我們眼前，並且已經離我們不遠了，希望將寄託在未來而不是過去」(p. 222)。對當時的人來說，這種看法的確非常新鮮。長久以來，人們總是將歷史視爲靈感的泉源，當時想像力貧乏或是混亂的歌德與古典建築復興就是明證。現在，大眾充滿信心的面對未來，認爲只要透過重建人們生活場所這個簡單的方法，就可以解決經濟與社會問題。貝勒米與墨里斯無疑正是此一激進轉向的前緣。以往的烏托邦作家大多將理想社會放在天涯海角的一隅，然而隨著逐漸展開的地理探險，到了1880年代，幾乎已經踏遍了地球的每一個地方。但並沒有烏托邦的存在，烏托邦主義者的理想也一一幻滅。因此，貝勒米與墨里斯別無選擇，只能寄望未來社會可以解決當時的貧窮、汙穢及不公平。爲達到此一目的，他們唯有將希望寄託在當時出現的新政治思想與技術，賦予這些劇烈改變新的形式。當然，他們最關心的還是社會與經濟事務，他們構思未來的理想地景，只不過是整個想像的一部份，或作爲表達個人品味與智慧的表徵。即使如此，他們所憎厭的維多利亞晚期地景與想像的未來（現在則是變成真實存在的地景）之間的差距，仍可作爲衡量原創性與預測差異的重要指標。

維多利亞時代的不公平

貝勒米在《回顧》一書的前幾頁呈顯了十九世紀社會的陰暗面。他寫道，貧苦大眾像是羸弱的老馬一般，拖著笨重的馬車艱苦地行走在陡峭且崎嶇不平的路途中。坐在馬車上舒適座墊的則是社會中永遠的豪門鉅富，他們一面欣賞風景；一面聊到這些窮人因此得到了多大的好處。雖然這些乘客不時地對這些汗流浹背、精疲力竭的的苦力，拋下一兩句同情與安慰的話語。但是，他們還是盡力保護自己，以免自舒適且安全的座位上滾落下來，淪入貧苦大眾之列。

這幅景象並未誇張。約翰·羅斯金(John Ruskin)在《橄欖葉冠》(Crown of wild olive, 1865, p. 45)一文中引用了1865年1月16日電訊報(Telegraph)的一篇報，報導中描述「安托華(Andover)公司的貧苦勞工啃舐、吸食著他們受雇要壓碎的馬骨上面的殘存腐肉與骨髓」。社會上的另一個極端則是路易士·塔芬尼(Louis Tuffany)。塔芬尼在1890年代於紐約市興建了一棟房子，他在大樓梯轉折平台設置了一座進口的蘇丹樣式村落茅屋，提供賓客在上樓享用宴會廳的14道菜大餐之前略事休息之用。亦即一端是炫耀性消費(conspicuous consumption, T-

horstein Veblen 在本世紀初用來描述塔芬尼這類誇示行為的用語)，另一端則是極度貧窮(conspicuous poverty)。社會改革者與烏托邦主義者顯然無法容忍這種極端現象。愛華德·貝勒米在書中想像自己從公元2000年回到1887年的波士頓：

我發現自己置身在只有南灣(South Cove)租屋區才可能出現的骯髒與人性墮落景象之中。我看到瘋狂的浪費勞力，也看到這些苦力的生活。每一扇嘎嘎作響的門廊與窗戶之中，都飄過來一陣陣的惡臭。街道與後巷之中充滿了只有奴隸船艙之中才有的令人作嘔氣味。當我經過時，從窗戶中窺見的是臉色慘白的嬰兒在酷熱且難聞的環境中掙扎求生，以及那些被折磨地不成人形的絕望婦人……。(p. 213)

這種景象並不僅僅出現在波士頓的南灣，這是維多利亞時代都市窮人的普遍現象(圖2.1)。一位在南倫敦區為窮人服務，且具有相當影響力的改革者安德魯·摩恩(Andrew Mearns)所描繪的景象也和波士頓類似。1883年位在Bermoney的Long街上，650戶人家住在123棟房子中，每一個房間都由暗無天日的通道連接，有個污穢不堪的中庭以及36戶共用的4間廁所(p. 72-4)。十九世紀末的大多數城市都存在類似的地區。

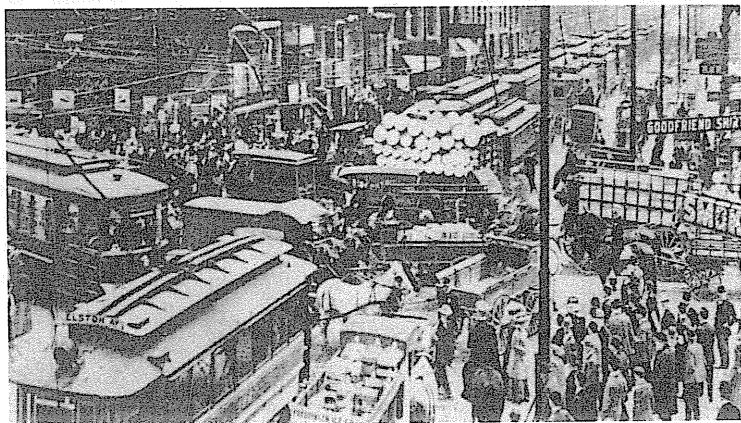


圖2-1：十九世紀末普遍存在的都市窮人與擁擠街道地景。倫敦Stepney的貧民窟以及芝加哥Dearborn街與Randolph街交叉路口。由於街道最容易凸顯都市問題，因此往後許多城市主要都是針對這些景象進行外貌改善工作。

資料來源：Whitehouse, 1980, p. 163。原先收藏在GLC - Mayer & Wade, 1969, p. 215。原先收藏在Chicago Historical Society (Number ICH104192)。

2

社會主義與新技術

(Karl Marx)與社會主義哲學上，因此，也提供了改革者可以參考的實質內容。愛華德·貝勒米顯然自認為他將社會主義引進了美國，而威廉·墨里斯本來就是社會主義在英格蘭的重要發言人。墨里斯在1894年在一篇短文中指出，「我所謂的社會主義是」：

社會處於沒有窮人也沒有富人；沒有主人也沒有僕人；沒有閒人也沒有苦力；沒有杞人憂天的腦力勞動者，也沒有不用大腦的體力勞動者等等的狀況。在這個新社會中，所有的人都生活在平等的條件之下各盡所能，所有的人都體認到傷害個人，也就是傷害了全體。

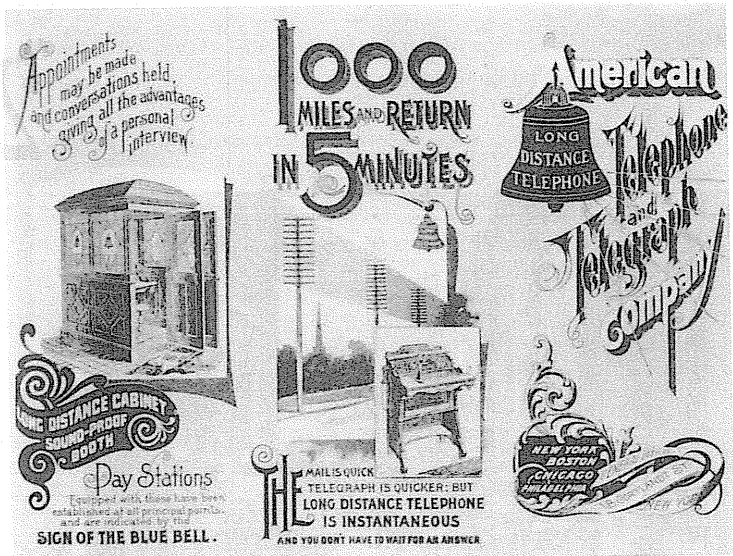
社會主義之所以可以再引起廣大共鳴的部分原因，或許在於當時的技術進步似乎指向一個全然不同的未來社會。公共衛生發展、自來水供應系統、罐頭食物保存方法、結構鋼材、柏油道路鋪面、大幅改善的電梯、電力有軌街車、旋轉門、中央暖氣系統以及商店櫥窗所使

對於貝勒米、墨里斯以及當時其他醉心

於行動派的改革者而言，這些社會狀況顯然

提供了必須進行改革的堅定理由。在從事城市整建與建制重組的工作之中，由於這些烏托邦小說奠基在當時剛成形的卡爾·馬克斯

用的大型平板玻璃生產方法等，這些都在1880與1890年代次第出現。1876年的費城百年博覽會(Philadelphia Centennial Exposition)首次公開展示電話，到了1900年全美已經有由電線桿相互連結在一起的



將近一百萬具電話。雖然，這些現在幾乎都已經看不到了，但這是五十年前都市景象中的最重要特色之一（圖2.2）。這些變化革命性地扭轉了中上階層的日常生活。冷凍貨車將過季的果蔬由不同氣候產地運送到其他地方，肉類製成罐頭保存，商店的大櫥窗中展示著新商品，至少有些街道免於遭受馬糞污染，傳染病減少了，電話與鐵路也縮短了彼此的距離。事實上，現代城市中心的摩天大樓、百貨公司以及保持乾淨的街道地景等所需之各種技術，大多已經於十九世紀末出現，並被納入都市織理之中。

圖2.2：十九世紀末的技術創新提供了一個嶄新的未來世界。消除距離的隔閡，1895年貝爾電話公司的廣告。
資料來源：Awan, et al, 1979, p. 127。

汽車大約也在這個時期出現，不過當時尚未能完全了解它對城市形式與外貌可能造成之重大衝擊。汽車最初只是投資客與鉅富的玩具，速度也不見得比騎馬或坐馬車快上多少，況且汽車還經常拋錨。1899年7月《科學的美國人》(Scientific American)雜誌刊登的Winton汽車廣告只是宣稱「它和馬一樣好」，但是短短不到十年之間，汽車已經不再只是個休閒玩具了。起初汽車還必需和馬車或電力有軌電車，在骯髒的圓石街道上相互爭先搶道，沒有交通號誌、人行穿越道、迴轉道等指標，也沒有停車設施，當然也還未訂定各種交通規則。

提供未來城市另一個完全不同遠景的各項技術之中，其中最重要的就是商業電力。電力具備神奇的特性，和以往所使用的瓦斯或煤炭相比，它既新奇又乾淨，不僅完全看不見輸送過程，也擁有無窮的可能性。1878年二萬名觀眾如潮水般的湧進雪菲爾德(Sheffield)足球場觀看早期的電弧燈實驗，倫敦的西敏寺區(Westminster)與滑鐵盧區(Waterloo)之間，以及美國克里福蘭(Cleveland)皆在1879年裝設了電力街燈。這雖然是一件劃時代的創舉，但是，由於弧光燈泡產生極大的眩光，因此用途有限。到了1870年代末期，英格蘭的約瑟夫·史

(Equality, 1897)中指出,「即使是在1887年之前,……電力就已經浮現了其他的可能性,預言家已經開始談論馬匹的大限之日」。同時,他也預測未來將出現電動飛行機器、「電眼」(電視)、飛馳在1890年道路一半寬度道路上的電動汽車(一項完美的邏輯,如果數目相同的車輛行進速度加快一倍,那麼只需要一半的空間)。就此而言,貝勒米的想像只不過比真實世界快了半步。到了十九世紀末,日常生活已經快速電氣化了。致力推廣電力的人士在紐約市成立了「電力俱樂部」,裝置了各式各樣的電動門、電爐、電梯、電動機械服務生、電燈等各種器具。烤麵包機、真空吸塵器、洗衣機等家用電氣設

束之前,美國某些城市已經設立好幾座這類型的發電廠,英格蘭同樣也有一些發電廠開始營運發電。1889年出現了第一部電力有軌街車,到了1900年它幾乎已經完全取代了馬拉的有軌街車。1890年代開始興建尼加拉瀑布發電廠,控制發電廠的工程師置身於遠離大眾視野之外的新古典建築物中,像是電力神殿中內室的高等祭司一般,操縱著神奇的轉盤與開關。歷史學者亨利·亞當斯(Henry Adams)在1900年的一封信中寫到,「這是一個新世紀,電力就是上帝」(p.301)。

貝勒米在《回顧》之外,另一本較不為人知的續集《公平》



汪(Joseph Swann)與美國的湯瑪士·愛迪生(Thomas Edison)幾乎同時發明了適合室內外使用的白熾燈泡,這項發明立即引發迴響並具有重大意義(圖2.3)。紐約市與愛迪生位於新澤西州的實驗室之間,排定了定期火車時刻表和旅客參觀路線,數以千計的觀眾興奮地注視夜晚的電燈炮展示表演。

1882年還特別指派了一群物理學家組成委員會,探討新照明形式對眼睛可能造成的傷害。自此之後,白熾燈泡更加清楚

呈現它在大规模商業與市政上的價值。事實上,愛迪生自己在備忘錄中,為他的燈泡發明所設定的標準是,它應該比瓦斯燈來得便宜。在獲得初步成功之後,愛迪生迅速設計了商業發電廠,在1880年代結

圖2.3: 1880年代的神奇電力。1881年照耀Mansion住屋外的街燈。
資料來源: Illustrated London News, Vol.1, 1881, p.349.

備都已經取得專利，城市街道上閃爍不定的瓦斯燈，也已經被耀眼的電燈與廣告招牌取代。1893年第一個電動廣告招牌豎立在紐約市百老匯區靠近格林威治村附近，電燈一明一滅之間出現的是「長島購屋計劃」以及「享受海風輕拂」等字眼。電力地景已經發明了，一切都已經不能再回頭了。

3

愛德華·貝勒米之公元2000年的波士頓

人翁仍然繼續昏睡不醒。直到公元2000年，人們發現並打開他的房間之後，他才甦醒過來。經過與喚醒他的家庭成員進行一系列談話，並對新波士頓展開一些短暫的探險之後，主人翁終於了解了這個未來社會。

貝勒米清楚指出，思考新社會的可能走向，並不是爲了提供一項動人的娛樂。對他而言，這是「針對人類下一階段的工業與社會發展所提出的預言」(p. 220)。在公元2000年，所有的資本都被統合成代

表整體人類社會的單一企業組合，整個國家因此變成根據最大效率追求公共利益的組織。由於國家係以理性與慈悲作爲行事的準則，因此每位國民都願意爲了追求社會的共同利益而放棄個別慾望。這是一個完全就業的社會，每個人首先擔任三年的手工工作，之後則根據個別的基本能力，取得「工業大軍」中的職位。每位國民都可以獲得就業保障與公平收入，甚至只要提出合理的理由，也可以加薪。

這個井然有序且高效率的社會，位在秩序完美的地景之中。公元2000年的波士頓包括：

好幾哩長的寬廣林蔭大道，兩側排列著精美的建築物，大部份的建築物並非是連續的量體，而是配置在大小不等的院落之中，……：每個單元都擁有綠蔭滿佈的大型開放廣場，……：採用四邊都有高大柱子，且優雅建築樣式的宏偉公共建築物(與1887年不同)(p. 43)。

這是一個乾淨與明亮的電力化環境，街道上到處都是樹木與噴泉，建築物以代表豐饒、效率以及工業的不同神祇雕像裝飾。這裡也沒有煙囪，所以沒有煙霧；也沒有監獄與火車。因爲貨幣已經被信用卡通行系統取代，所以沒有銀行。因爲人們可以徒步通達各處，所以也沒有馬匹。許多宏偉的公共建築物都作爲鄰里共用的倉庫使用，每

一個鄰里在步行十分鐘範圍內都有一座倉庫，倉庫內展示著各種產品的樣本，只要使用信用卡選定樣品之後，貨品就可以透過真空輸送管或由工人親自配送到家門口。其他的公共建築物則是會議室、休閒設施以及共用廚房與餐廳等。大多數的人都從自己的「獨棟花園洋房」步行到這些公共食堂用餐，萬一下雨或下雪時，人行道還有自動控制的連續布棚提供遮蔽。

貝勒米的公元2000年，波士頓有點像是田園城市美化(Garden City Beautiful)的期望。在貝勒米的第二本書《公平》之中，主人翁搭乘電動飛行機器旅行美國各地，每個城市都擁有巨大的公園與花園，曼哈頓看起來像是個大村落。十九世紀擁擠的城市，之所以發生如此巨大轉變的原因，是人們體認到城市以及罪惡與窮人等都正在不斷地吞噬鄉村，像是「不論是最富裕、最美好或是最邪惡的事物，一切都捲入了這個漩渦之中不可自拔」(Bellamy, 1897, p. 290ff)。由於鄉村同樣可以享受完全就業，與提供了良好居住條件等等經濟利益，城市的剩餘人口將可以重新遷回鄉間。村落和城市同樣提供了包括真空輸送管系統在內的相同共用設施，城市也因此獲得了鄉村的優點，重新變成一個低密度的環境。

4

威廉·墨里斯的未來英格蘭地景

墨里斯對於貝勒米所提出的絕對集權，與機械化未來社會主義遠景深感不安。因此，透過《天外之音》一書，闡述自己的分權社會主義社會思想，並將場景設定在二十世紀的南英格蘭地景中。這裡將是一個手工、共同以及類似合作社的場所，徹底清除了所有的工業建制與實質證據。除了重複性的工作使用機械之外，其他所有的工作都由手工完成。這裡沒有集權機構，沒有貧窮，沒有剝削，這是一個鄉村式的地景。這本書描述由倫敦步行以及乘船到泰晤士(Thames)河谷上流的一段旅程之中，主人翁親眼目睹的景象。

倫敦變成由蒼翠樹林分隔的村落簇群。大英博物館等一些舊建築物改爲紀念館使用，國會則改爲「某種補助市場與肥料倉庫使用」。由於墨里斯並不喜歡原本環繞著特拉法各(Trafalgar)廣場的新古典建築，那些建築物已經被「更優雅、更具裝飾性的建築物取代」。每一棟建築物都聳立在「細心照料而百花綻放的花園之中」，唯一保留下來的公共建築物，是具有美觀精巧裝飾的市場大廳(Market Hall)。但是，這裡並無商業活動的跡象，和貝勒米的波士頓一樣，墨里斯勾

勒的未來社會也不使用貨幣，位於皮卡德里(Piccadilly)附近，一條設置了「保護行人的優雅拱廊」與「精美房子」所組成的短短街道上，展示著各式各樣的貨品，供大家自由取用。大型的工業城市都已經不見了，曼徹斯特(Manchester)變成爲田野與農莊，其他城市也都改爲小型城鎮，經過重新改建並拋棄了十九世紀的醜陋形貌。革命之後，人們蜂擁回到村落之中，獲得了工匠這份令人滿意的工作，因此增加了村落數目。

城鎮延伸到鄉村，但是在拓展、延伸的過程中……環境的相互影響增加，城市人變成了鄉下人。隨著人數的增長，兩者之間產生了密切影響，因而也逐漸模糊了城鄉之間的分野。(p. 60)

在墨里斯的眼中，二十世紀末的英格蘭將變成「沒有浪費與糟蹋任何東西的花園，散落在鄉間的必要住屋、構造物以及工坊等，都非常地精緻、整潔以及美觀」(p. 61)。建築物都採取手工製作，並以雕像或雕刻加以裝飾。但這並不是直接抄襲以往的樣式，而是呈現了北歐帶有「阿拉伯與拜占庭」風味的歌德樣式等最佳品質。非常明顯地，一切的地景都源自於墨里斯所熟悉的英格蘭鄉村地景。

在不遠的地方，優美的古代建築物自樹林中升起，周圍環繞著一

些灰色房子；……靠近我們的……則是一棟相當現代的石造房屋，在單層的寬廣合院之中，建築物顯得相當低矮，和樹木一樣流露出自自然優雅的感覺(p. 161)。

《天外之音》真確地描述了墨里斯的未來理想主義觀點，這個未來奠基在重現墨里斯所崇拜的中世紀美好特質，再加上一些進步技術，整個構成一個溫文與分權的社會主義新社會，大幅地超越了墨里斯在其他作品中的表現。墨里斯也曾經預測，倫敦可能出現附設的公共洗衣房、廚房以及公共會議室等高層公寓建築物，他稱之爲「垂直街道」(引自 May Morris, 1966, p. 127-8)。他認爲，由於這些公寓大樓擁有寬廣的空間，因此每個人都可以分享清潔的空氣、陽光、花園空間以及遊戲場等(到了1920年代，包浩斯(Bauhaus)與柯比意(Le Corbusier)重新肯定這些原則)。雖然墨里斯希望理性與好品味，將成爲設計的準則。但是，他也有先見之明，知道這些建築物對於居住者而言，可能變成荒蕪、類似監獄的環境。

真實的烏托邦

主義思想中最廣泛被採用的是集權形態，技術改變了世界的外觀，鼓勵朝向大型化 (massiveness) 方向發展，而不是個人責任與裝飾藝術。即使如此，這兩位作者仍然指出諸如社會醫療、國家工業、完全規劃性城鎮等現代福利國家的許多特色，以及廣泛使用電力。更特別與更具體的是，本世紀之交的第一代田園城市建築師，以及1920年代初期的包浩斯，他們都肯定了貝勒米與墨里斯的貢獻。前者甚至將兩人的思想納入設計之中。

或許我們可以在某些地方，看到兩人思想的某些實質痕跡。即使如此，現代城市的外貌幾乎完全與墨里斯和貝勒米無關。若是他們經由時空旅行，真正看到今日的波士頓與倫敦，必然大失所望且痛心不已 (圖 2.4)。銀行與保險公司的無裝飾摩天大樓，新道路和舊馬路一樣地擁擠，特拉法各廣場四周還是圍繞著醜陋的建築物、性商店、無數

1980年代的地景，既不是貝勒米也不是墨里斯的預測。在他們兩人勾繪的烏托邦世界，既不需要貨幣也不需要大型城市。然而，在資本主義與商業唯物主義盛行的真實世紀之中，城市不僅往上也往外擴張，社會



圖 2.4：今日的波士頓與倫敦，與墨里斯與貝勒米的想像大不相同。從 Monument 往西北面所見之倫敦天際線，以及波士頓北郊的一號道路。

荒蕪且類似監獄的垂直街道、波士頓市中心巨大的政府集權辦公室，英國國會也仍然維持舊貌，並未改爲肥料倉庫使用。

事實上，即使他們絲毫不差地預測了所有的細節，也只不過是個巧合罷了。其實，貝勒米與墨里斯的預測是對是錯並不重要，這兩本烏托邦著作的重要性，在於它們首先提醒了我們現代城市並非無法避免的只有一種觀點，在另一種觀點下的現代城市將呈現出截然不同的地景。其次，他們提供了展望未來社會與地景的新思想觀念，而不然僅僅只是延伸現況罷了。這些想法在現在已經被視爲理所當然，但是身處在一直都向歷史尋找靈感的1860年代，這些的確是激進的洞見。規劃師與建築師迅速與熱烈地擁抱這種思想，其中甚至有些人努力地試圖將這些烏托邦想法變成真實構造物。田園城市、德國工藝聯盟、未來主義、包浩斯、柯比意的光輝城市、萊特的無垠城市、鄰里單元，即使是法定市政計畫等，都堅定地相信，未來可以一一解決當時存在的各種城市問題。

III

建築的舊樣式與新形式：

1880-1930

1884年位於芝加哥的家庭保險大樓(Home Insurance Building)正是完工啓用。就外觀而言，它和當時的其他商業大樓沒有什麼兩樣，都是混合了不同樣式的龐大石造構造物，即使它高達十層樓，卻並無特出之處。但是，它最特別的地方則是結構體，外牆由金屬框架支撐，底下六層樓採用已經使用了數十年之久的營建材料：鑄鐵；但是頂上的四層樓則由籠型鋼架支撐，這是第一次使用的結構鋼材。由於結構鋼的重量與支承载力相對

而言較為輕巧，這項特點改變了建築的本質：它使得摩天大樓變得可能，創造了新的建築原型，同時也戲劇性地改變了都市地景特質。

家庭保險大樓所形成的建築吊詭一直延續到二十世紀(圖3.1)。這其實非常容易了解，雖然新營建方法幾乎已經使得各種



圖3.1：家庭保險大樓。William Le Baron設計，1883年建於芝加哥的第一棟籠型鋼架摩天大樓，外觀為傳統的裝飾性立面。

新形式都成爲可能，然而它卻隱藏在傳統的立面背後。大多數的建築史都將現代主義的直角、非裝飾樣式等最終支配了1960年代以及1970年代的辦公與機構建築物的形式，視爲平順與合理的由結構鋼材發展演變爲反射玻璃盒子。然而，這些史家的看法，不過只是片面與偏頗的。因爲，根據過去一百年的事實，並無法確認非裝飾性的現代主義終將取得勝利，況且都市地景之中，有足夠的證據顯示裝飾樣式仍將持續受人歡迎。1950年代之前，這些裝飾樣式不僅愈變愈簡化、單純，隨著現代主義逐漸受到歡迎才漸漸消逝。

維多利亞時代的建築

1

處於十九世紀烏托邦主義者的臆想、技術創新以及經濟成長等情勢下，維多利亞時代的營建者，仍然依戀於精心雕琢的建築物外觀。蒸汽引擎以及大量生產各種財貨的機器，毫無例外地安置在看起來像是廉價希臘神殿，或中

紀大教堂翻版的建築物之中。到了1880年代，幾乎所有的建築副樣式(sub-style)都捲土重來，經過各種修飾或與其他樣式雜混爲一體。到了1970與1980年代，二十世紀初期的古典樣式與裝飾元素也再度現身。因此，若是欠缺建築史的基礎知識，將無法了解二十世紀的建築與地景。

直到1800年為止，西方建築可以分為風土、古典、歌德以及文藝復興等四種主要形式。諸如普羅旺斯(Provence)山巔城鎮的石造建築物，威爾斯、英格蘭廣闊鄉間的半木造構造等，各地域不同的風土樣式，係由工匠運用當地的材料且依據地方傳統建成。這些雖然經常成為郊區住屋設計的靈感泉源，但是直到最近，風土建築物仍然不為建築史家看重，他們普遍認為，相對於真正的「建築」而言，風土建築物不過是鄙俗與旁門左道罷了。

在這種帶有貴族與勢利的意識之下，只有諸如希臘神殿以及羅馬競技場等古典樣式才可以稱得上是建築。低平的斜屋面、對稱立面、數學比例以及精確的直角與半圓形等幾何形狀的古典建築特色，表達了「秩序」(order)的精義，每一種古典樣式也都有特定的柱式與雕像類型。到了中世紀，教堂的尖拱、尖塔、陡峭屋頂等直達天際的歌德樣式取代了先前的古典樣式。這些建築物相當自由地表現了偉大營造者的技巧、工匠的裝飾性雕刻以及瀟灑在中古社會的精神價值。相對地，雖然出現了教堂與宮殿等，新機能也添加了不少新的裝飾與窗戶形式。基本上，文藝復興建築試圖恢復古典樣式。自1500年至十九世紀初，文藝復興建築主宰了公共建築物，包括英格蘭的喬治亞式到美國的殖民式住屋等簡化形式，也受到大眾

歡迎。

十八、十九世紀之交，對於各種古典主義型式出現了廣泛的反彈。這時追求的是一個更浪漫、精神化以及具有情感的藝術、詩歌與建築。就建築而言，當時盛行的是歌德樣式。由於英國國會的建築師普金(A. W. N. Pugin)與藝術評論家約翰·羅斯金(John Ruskin)等人刻意與自覺努力的結果，歌德樣式再度興起。羅斯金的著作在英格蘭及北美都廣受歡迎，他嚴厲批評機械工業以及一切與機械類似的作品，哀嘆惡劣的環境，積極地鼓吹中世紀建築物的自由與振奮人心之工匠技藝。他結合了社會與美學的論點迅速被簡化，成為廣受大眾歡迎的觀念，亦即不論內部的使用機能為何，具有歌德裝飾的建築物就是美麗與浪漫地。或許是因為屋主希望透過精神性樣式，來彌補其市儈氣息。因此，不論是鐵路車站、辦公室、住屋、法院、市政廳、學校以及博物館等等，很快地都採用了新歌德式立面(圖3.2)。

歌德復興式的捲土重來，如同開啓了一道水閘，亦即如果某一種建築樣式可以重現，其他樣式當然也可以如此。在銀行和政府辦公建築物中，首先出現了古典樣式，爲了將建築物擺在狹小的基地內，當然免不了要割捨古典建築的一些嚴格規則與對稱性。十九世紀的後半世紀之中，復興

2

古典復興末期的式微

風景，他認為其中並無特出之處，也欠缺值得讚歎之處，反而是有許多值得批評的地方，他敏銳地將這些繁瑣地微小差異稱為「單調的多樣化」(monotony-in-Variety)。

或許是因為沈悶的精神形式，無法適用於電力時代；或許是因為它已經呈現江郎才盡之勢，歌德建築在十九世紀末期已經逐漸退色，人們也不再需要它了。不論原因為何，僅有少數的新歌德式建築物出現在1900年之後。其中

之一是位於海牙(Hague)的和平宮(Palace of Peace)，諷刺地是它於1914年落成。取代歌德復興式，並長期支配今日倫敦市中心區視覺特色的是修飾後的古典樣式。起初添加了天使以及各種柱式等細部裝飾，之後政府辦公室、百貨公司以及於發電廠等各式各樣的建築物，形式逐漸簡化並省略了裝飾特色。1950年代僅僅在少數新建建築物的柱子與比例可以看到古典樣式。即使如此，古典復興依然可說是二十世紀上半葉最流行的建築樣式，對現代都市地景造成了巨大影響。

二十世紀的古典復興，同時出現在歐洲與北美。但是，最大的動力則來自巴黎的布雜藝術學院(Ecole des Beaux Arts)。世紀之交，幾



樣式與修正版本更快速的出現，來源也愈加多樣。為了符合嚴格的建築物高度規範，以及增加上層的空間使用，由於第二帝國或稱為雙斜屋面(Mansard)樣式，因為可以保留傳統的屋頂外觀，因而於1870年代蔚為國際風潮；荷蘭山型牆也流行過一陣子；1880年代常見的則是厚重與帶有小塔的義大利式建築物；門窗上有著大圓拱的仿羅馬復興式，則在1890年代廣受歡迎。由於結合了小塔、仿羅馬式門廊、厚重壁體、怪異的古典柱子、各種材料以及不同形狀與大小的窗戶等等各種樣式元素，因此，安妮女王樣式(雖然原名稱有點令人費解)

風靡於十九世紀末。這更清楚說明了不同古典樣式復興所造成的混淆。

萊特(F.L. Wright)在1901年環顧各種古典復興樣式所造成的混雜都市

圖3.2：十九世紀的建築樣式復興。a) 倫敦艦隊街(Heat Street)法院採用Herculean歌德式；b) 多倫多的連棟街屋採用Queen Anne式；c) 康乃迪克州新倫敦的仿羅馬式(或稱為Richardsonian)住屋，特色在於量體與圓拱；d) 多倫多的安妮女王式住屋，特色為龐大牆瓦、圓塔、各式窗型、磚牆與石雕，大約建於1880年代(最近已經遷移了數百呎)。

乎全球各地方的建築設計教學都受到其價值觀支配。布雜藝術的哲學是爲了面對散漫的的折衷主義挑戰，所有的新建築物都必需完全抄襲以往的樣式，其中它特別鼓勵參考文藝復興的模型。布雜藝術學院的畢業生將這種哲學觀帶到各處，包括北美與歐洲在內。

1893年芝加哥的哥倫比亞世界博覽會(Columbian World's Fair)，更激發美國的古典復興主義興起。爲了慶祝哥倫布發現新大陸一百週年，博覽會擴大舉辦而以展覽會形式出現。不過，實際上卻是誇耀當時的技術與科學成就（由於其中也包括了巴伐利亞城堡與科羅拉多州戰石山(Battle Rock Mountain)的複製品以及當地居民興建的一座由波里尼西亞村落。所以，也可以說是狄斯奈樂園的前身）。先前1889巴黎的艾菲爾鐵塔(Eiffel Tower)、1876的費城博覽會展出第一具電話、以及1851年倫敦博覽會的水晶宮(Crystal Palace)等等，先前的一些博覽會已經樹立了高標準。芝加哥博覽會的規劃設計工作由曾經設計過許多銀行、辦公室以及學校的當地建築師丹尼爾·班漢(Daniel Burnham)負責。爲了震撼美利堅合衆國，他認爲這次展覽的特色將是建築，而這些建築必需採用古典樣式，每一棟建築物單獨聳立，展現宏偉、典雅以及其他古典文明的特質。因此，設計了列柱廊的建築物



一棟接著一棟，每一棟都有圓拱頂、欄杆與門廊，還有正義、豐饒、產業的神祇塑像，舉目所見無疑都是古典秩序(圖3.3)。芝加哥博覽會宣稱這將是一座宮殿之城(City of Palace)、電燈之城(第一次以電燈照明的博覽會)(City of Light)、白色之城(White City)。美國的民衆對此也趨之若鶩，一共有2,100萬名觀眾與記者穿梭在博覽會場

之中，將它視爲社會主義規劃性社會的樣板。其中一位記者甚至宣稱，它「向人們展現了大家以往未曾夢想過的，具有美觀、整齊等等特質的社會」(引自Hines, 1974, p.120)。它似乎將未來世界具體展現在人們眼前。

或許正是如此。芝加哥博覽會毫無疑問地在美國地景中，留下了一個難以磨滅的標記。在往後數十年之間，不論是各州首府或大學，都採用了古典建築樣式，並賦予了民主和理性等意義。包括華爾街的股票交易所、紐約市的新公共圖書館、最高的摩天大樓、大多數的郵局，甚至是尼加拉瓜大瀑布安置新發電機設備的電氣小神

圖3.3：1893年芝加哥哥倫比亞世界博覽會一角，它激起了往後四十年古典復興建築風潮。左邊的公牛塑像代表了「豐饒」，中央拿著號角的男孩代表「產業」，至於廢鹿的意義則不太清楚。

殿等，其他政府大樓或商業大樓，大多也是使用古典樣式。

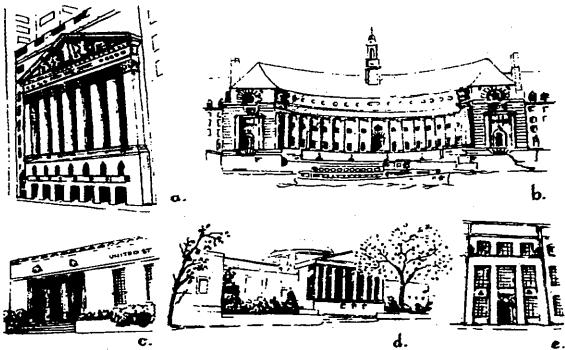
雖然一般社會大眾熱情地擁抱了哥倫比亞博覽會的新古典樣式，但是，其中並非毫無疑慮。即使愛華德·貝勒米(Edward Bellamy)也認為博覽會展現的未來城市，相當符合社會主義者的觀點。但是，仍然覺得它的裝飾太多也過於膚淺。法國評論家則輕蔑地宣稱，這不過是布雜藝術學院的學生作業展示罷了。路易士·沙利文(Louis Sullivan)設計了會場中一棟並非採用古典樣式建築物，他稍後批評「世界博覽會所造成的傷害，將至少持續半世紀之久」。1890年代具有舉足輕重地位的建築評論家蒙特高利·熊耶爾(Montgomery Schuyler)也同意沙利文的看法。熊耶爾於1894年出版的一本專門討論博覽會文集之中，謹慎地指出，展覽會奠基於整潔、宏偉與錯覺(illusion)等三者，其中又以錯覺最重要。所謂的「整潔」並非透過一般的建築樣式達成，而是規劃與執行完善景觀計畫的結果(紐約中央公園的設計師F.L.歐姆斯德(Frederick Law Olmsted)的另一項傑作)；博覽會之所以「宏偉」，是因為它儘可能地展現龐大所致；「錯覺」不僅是由於它使用了電燈與電力噴泉，更重要的是生活條件已經改變之際，卻仍然使用屬於另一個年代的建築，意即這些建築的

外觀和其中裝置的機械毫無關係。對於十九世紀末的工業社會脈絡而言，古典復興樣式已經不恰當了，這其實是一項騙術。對於參觀博覽會的建築師而言，它變成一道難以擺脫的沈重枷鎖。萊特後來宣稱，世界博覽會是「加諸於後代子孫身上的抵押品，後代子孫之所以不願意清償債務的原因，並不是因為它是高利貸，而是因為這是偽造地」(引自Mumford, 1952, p. 171)。

但是，這些評論並沒有產生多大影響。和美國一樣，古典復興樣式也風靡了歐洲，似乎成爲人們唯一的選擇。在十九世紀之初，包括1914年落成的Sacre Coeur在內，巴黎的許多新建築物都採用這類樣式。第一次世界大戰之前，倫敦西敏寺(Westminster)區的新政府大樓、Kingsway-Albany再開發計畫、牛津街的大百貨公司、法院等，都採用了各種新文藝復興樣式。傑佛利·史考特(Geoffrey Scott)在1914年出版了深具影響力的《人文主義的建築》(The architecture of humanism)一書，書中強烈地論斷文藝復興的優點超越了歌德建築，並清楚闡明古典建築將是最能符合二十世紀，理性與人性社會之建築樣式，而這也清楚地顯現在都市地景之中。

實際上，將建築與古典主義掛鉤的做法，不過是口是心非罷了。其

中又特別以大型公共建築物為然。即使是在1880年代，有些大型公共建築物已經使用鋼構架。到了1910年代，不論是歐洲或美國，這都已經成爲一項普遍的作法了。事實上，古典樣式只不過是表面裝飾罷了，柱子已經不需要支撐上面的建築物，只需要漂亮和比例正確而已。基於節省成本的考量，相當昂貴的雕刻裝飾與塑像逐漸地減少使用。第一次大戰之後，裝飾藝術(Art Deco)的簡化與淺雕樣式逐漸流行，即使仍繼續使用



古典樣式，也仍保持低調。到了1930年代，不過只剩下一些裝飾壁柱、花瓶形狀的欄杆或是蝕刻的壁板。德國和義大利的國家社會主義執政時期，紐倫堡(Nuremberg)、羅馬及其他一些地方，古典樣式曾經短暫地恢復一陣子，除此之外，簡化過程幾乎成爲表現必然衰微般的不斷進行。除了偶爾還可以在1950年代興建的建築物門廊或窗戶上，看到一些古典型式之外，到了1950年代末，古典樣式幾乎已經完全消逝無蹤了。近五十年來，流行於公共建築物之間的古典建築樣式，終於從人們的目光中消失(圖3.4)，幾乎沒有人注意到它的消逝。

圖3.1：古典樣式在二十世紀沒落的例證。a) 華爾街的股票交易所。1903年。b) 倫敦的市政廳。1920年代。c) 美國芝加哥橡樹公園的郵局。1933年。正對面是萊特的Unity Temple。d) 華盛頓特區的国家藝術西廂。1941年。e) 安大略學院。1940年。

3

又大又高：水晶宮與艾菲爾鐵塔

和運作的打字機與電話等發明，使得摩天大樓變得有利可圖，否則，它將不可能出現。事實上，由於摩天大樓與技術、商業等息息相關，因而使它成爲進步的宣言與資本主義的最重要象徵。

十九世紀之前的神殿、教堂以及宮殿等大型建築物，幾乎完全用來表彰宗教或政治權威。然而，摩天大樓並不僅僅只是展現權威而已，它之所以出現，主要還是因爲維多利亞時代的工程師爲了展現技術權力，一味的追求蓋得又大又高的動力所致。水晶宮就是其中的一個好例子。配合1851年舉行的世博覽會，水晶宮座落在倫敦的海德公園(Hyde Park)之中，基於象徵的考量，它的長度爲1,851呎，爲了容納成熟的棕櫚樹，高度由三個預鑄模距組成。從籌畫構想開始以至於開門迎接第一位參觀者，總共只耗費了六個月，成爲透過精確計算與大量生產技術展現結構力量與營建速度的工程宣言。爲了1889年巴黎

國際博覽會而興建的艾菲爾鐵塔，原先只是作為娛樂性高塔以及作為軍事觀測、通訊使用（觀察鏡面的反光）。但是，就像它的名字古斯塔夫·艾菲爾（Gustav Eiffel）所顯示的，它最重要的目的還是展現工程師的技巧。這棟在維多利亞晚期，出現高達1,000英尺的鑄鐵構造物，象徵了只要能夠運用科學及工程知識，那麼人力必定可以戰勝天意。當湯瑪士·愛迪生（Thomas Edison）沈浸在電燈泡的光暈之中仰望艾菲爾鐵塔時，他不禁感謝上帝賜予「這棟偉大的構造物」。然而，並非每個人都如此激昂。威廉·墨里斯（William Morris）曾說，只要他在巴黎，都儘可能地靠近鐵塔基座，因為，唯有如此才可以不看到它。相信這只是極少數人的意見罷了。

4

芝加哥早期的摩天大樓

由於1880年代已經可以興建既高且實用的建築物了。因此，艾菲爾鐵塔成為最後一棟單純只是為了追求高大的夢想而興建之大型建築物，且往後一個世紀之中，商業以及工業建築物愈來愈大。1850年代，伊利哈·

奧地斯（Elisha Otis）發明了第一座安全電梯，辦公大樓與旅館紛紛採用電梯，打破了原先顧客步行意願不超過五層樓的建築高度限制。

1873年落成的紐約市Tribune大樓即高達九層樓，並且設置了一座裝飾性電梯高塔。許多電梯大樓隨後陸續完工，遠遠超越了原有的五層樓高度。隨著相關營建技術改進，1880年代末期，芝加哥出現了高達十六層樓的全石造Monadnock大樓。但是，為了支承上層的磚塊與水泥沙漿，這類全石造構造物的地面層需要極厚的壁體，因此，既無效率也不經濟，因而1889年已經放棄興建全石造大樓的企圖了。芝加哥家庭保險大樓這種鋼構骨架外加石造面材的營造方式，早在十年前即已出現，並且迅速成為興建大構造物的最佳方法。

芝加哥於1880與1890年代期間，成為這種混合式建築方式發展的中心。事實上，1893年哥倫比亞博覽會之所以被批評為倒退，就是因為它和當地許多的進步象徵方向相反。芝加哥在1880年代發明了現代摩天大樓。然而為什麼摩天大樓為何出現在此地而不是他處，我們並不確知它的原因。這或許與1871年的芝加哥大火為往後的營建熱潮鋪路，以及自1870到1910年之間，芝加哥的人口由325,000人快速成長到2,100,000人有關。人口快速成長不僅造成地價上漲；1880年地價即暴漲了七倍，這也使得往上垂直發展比水平發展更為有利可圖。在此同時，由於鐵路、肉品包裝等大公司競相要求擴大辦公空間，使得

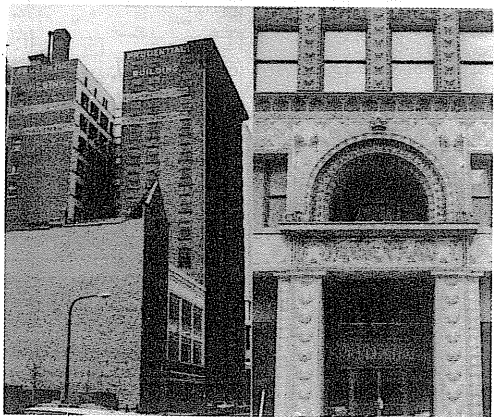
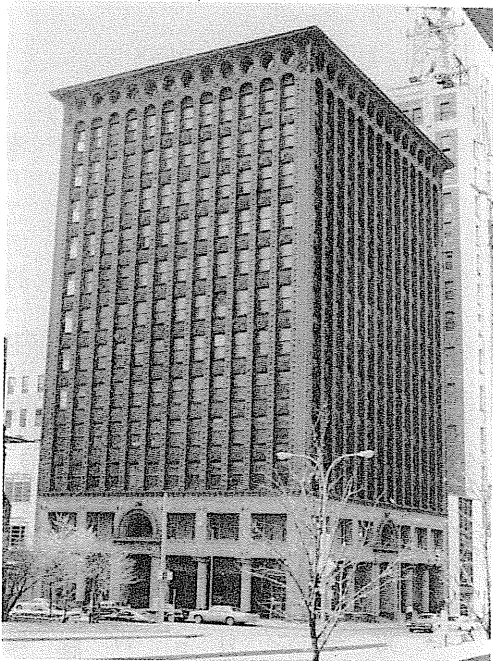
摩天大樓變成一項具有高利潤的投資。雖然，芝加哥具備了這些特點，但是，對於真正促成此地摩天大樓興起的原因，或許還包括了芝加哥的開發者並未受到其他主要商業中心資本主義的觀念限制，他們往往將建築裝飾視為浪費金錢。為了能夠真正獲利，因此，也願意以新的鋼架結構摩天大樓，作為代表他們進步的象徵。

路易士·孟福德(Lewis Mumford)將這些建築實驗稱之為「鋼鐵籠子與帷幕牆」。之所以稱為帷幕牆，是因為壁體不再承受重量，只是如同窗簾一般的阻絕內外氣候差異罷了，這開啓了現代建築的紀元。由於帷幕牆摩天大樓不僅可以增加房屋空間，特別是減少了租金最高的底層之牆壁厚度(Fryer, 1891)，這項優點迅速吸引了芝加哥頭腦敏銳的商人。往上興建顯然是未來的方向，1891年出版的《建築記錄》(Architectural Record)第一期就熱切地宣稱，「今日不僅需要高層建築，同時也打破了建築高度的安全限制」。

當時仍然不斷努力試圖找出適合摩天大樓的樣式。然而，樣式的發展，其實比結構困難多了。路易士·沙利文以及合夥人單克馬·艾德(Dankmar Adler)即是最先進行這種嘗試的建築師。沙利文以芝加哥的事務所為

5

1930年代的摩天大樓樣式



基地，在芝加哥及中西部其他城市設計了在磚石外表下，誠實與清楚表達鋼架結構的許多摩天大樓，建築史家一致推崇這項偉大的建築成就。水牛城的 Guaranty 大樓(1895年重新命名為 Prudential 大樓，但一般仍以原名稱之)就是沙利文的傑作(圖 3.5)。Guaranty 大樓共分為底座的商店、中間層的辦公室以及用來遮掩電梯間的頂層冠部等三部分。強烈的垂直線條表露而非遮掩鋼架結構，建築物表面則以赤褐色的細紋裝飾。沙利文透過結構與裝飾，自然地展現建築物的有機生命。對他而言，Guaranty 大樓採用渦卷形式的凹型圓孔簷線，不僅表

圖 3.5：艾德與沙利文設計於 1895 年落成的水牛城 Guaranty 大樓三景。雖然標誌說明它已經改名為 Prudential 大樓。但是，建築史家仍以原名稱之。反映內部鋼架構的早期摩天大樓形式。

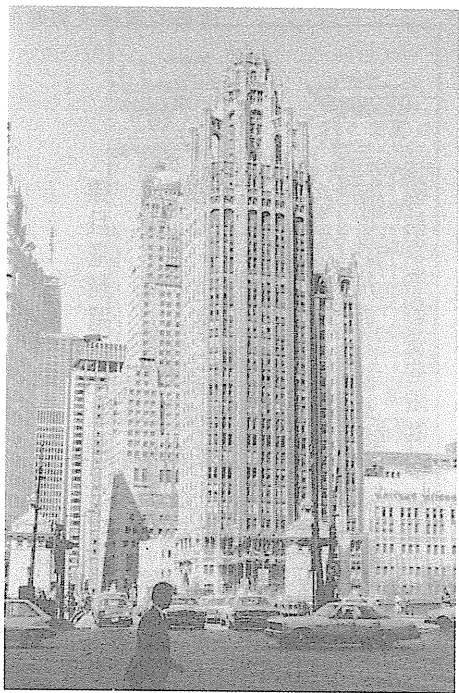
達了立面的「生命力」，也透露了建築物的機械系統，藉以「完成自身並使它造成巨大轉變、上升與下降」。

如果繞到這一棟有機哲學大樓背後，一切就不是那麼清楚了。除了外露的磚牆上面漆著褪色的 Prudential 字眼，以及一道提供辦公室採光的大縫隙之外，建築物完全沒有其他任何裝飾。這棟建築的另一項重要成就，是每一層樓都正好有 23 間辦公室，這也符合沙利文的想法。他指出，作為一棟辦公大樓「每一層樓都有相同數量的辦公室，層層疊接而上」，且「每一層樓都完全相同，所有的辦公室也都一樣，每一間辦公室都和蜂窩小室一樣，只是一個組件，除此之外，別無其他」。

沙利文的設計，對於當時其他建築同道並未造成多大影響。薛佛爾 (J. Schopfer) 於 1902 年《建築記錄》的一篇文章中，略感遺憾地指出，「在大多數的情況下，美國的建築師並沒有辦法向街道上的人們說清楚，即摩天大樓不過是堆鋼鐵架構罷了。相反地，他們設計的是具有住屋特色，高達二十層樓的龐然大物，這真是荒謬」。即使荒謬，但是卻大受歡迎。大約從 1890 年到 1916 年之間，某些城市甚至延續到 1930 年，當時的普遍作法，是建造帶有復古風味的摩天大樓。建築師只需要參考

布雜藝術或類似的建築物，將所有的屋頂細部拆開拼湊在第二層樓，連續複製到二十或三十層樓高，再加上相當簡單的柱子。因此，除非是仰頸張望，否則除了地面層的裝飾之外，你完全看不到上面的細部。因此，於本世紀前半葉興建高樓的所有城市之中，摩天大樓往往被稱為加長型的神殿、拔地而起的宮殿或是加長型的大教堂（圖 3.6）。

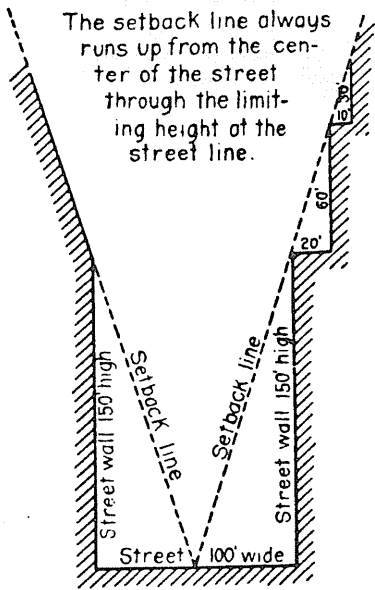
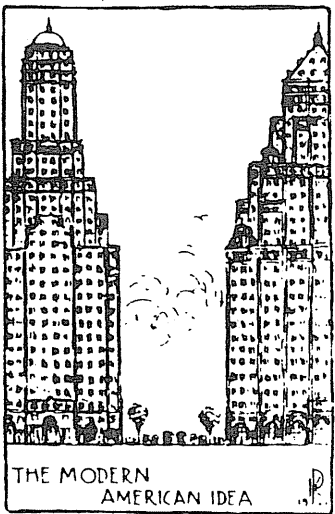
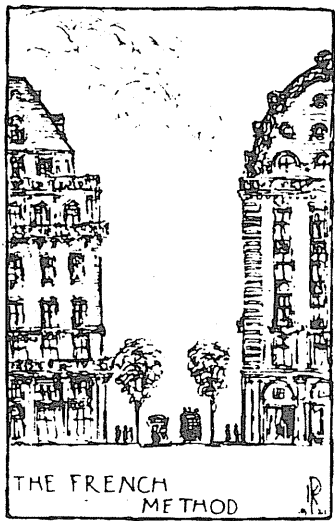
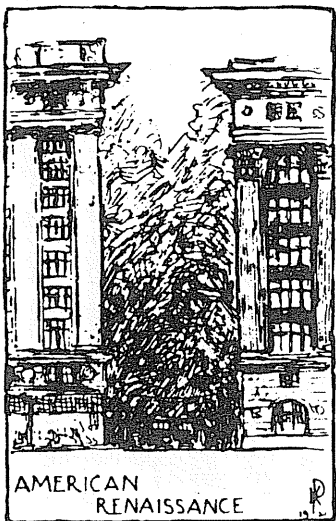
裝飾性摩天大樓的另一項特色，是變得愈來愈高，三十、四十、甚至五十層樓高。1913 年落成的紐約市下曼哈頓區 Woolworth 大樓採



用龐大的歌德式立面，共計 52 層與 792 呎。雖然某個委員會曾於 1913 年票選 Woolworth 大樓

為世界上最美麗的建築物。然而，並非每個人都同意這個看法。亨利·詹姆士 (Henry James) 旅居歐洲多年返回美國時，即對曼哈頓的摩天大樓大表不滿。他在《美國景象》

圖 3.6：加長型神殿的摩天大樓。1923 年落成的芝加哥 Tribune 大樓，這類具有裝飾性頂部的摩天大樓於 1900 至 1925 年之間大受歡迎。



(The American scene) 一書中寫到：「矗立在眼前的無數摩天大樓，……就像是已經插滿針頭的針包上，加上更多的大頭針，漫無目標且毫無選擇地亂插上去。」(p. 76) 就他的歐洲品味而言，這些摩天大樓不僅太庸俗也太廉價了。至於在摩天大樓內部，他則認為「不僅過大，也是一個過度壓抑的社區」。除了賺錢營利之外，完全找不出其他理由，大樓的各類裝飾，也像是喃喃低吟的片段遺囑一般。

由於這些摩天大樓的確太高了，因此，大多數的批評都著重在實際面向。芝加哥和紐約都會試圖限制摩天大樓的高度，但是，營造商總是能夠輕易地逃避這些限制(P.B. Wright, 1910, p. 15)。一位批評者就會說，問題的癥結在於，「對於建築所在的傳統街道而言，這些建築並未傳達任何建築價值」(David, 1910, p. 392)。因此，希望透過限制摩天大樓高度，維護街道的人性尺度。此外，這些人造峽谷底部也出現了採光和通風問題(圖3.7)。本世紀初，位於紐約市百老匯區的一棟大樓，不僅遮蔽率高達90%，也緊臨人行道高達36層樓。整個城市像是一個由街道分割的巨大與厚重結構物，街道純粹成爲行進通廊與通風管道。

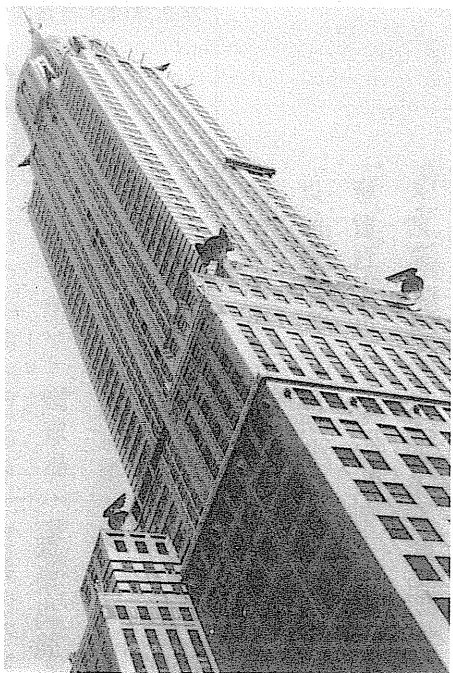
爲了處理這些問題，紐約市於1916年通過了土地分區規則，並自此對往後四十年的摩天大樓外觀，與北美城市天際線造成重大影響。

圖3.7：1916年結婚蛋糕樣式摩天大樓之起源與邏輯。1916年紐約市土地分區規則要求採用這類退縮型式，這種摩天大樓設計特色的影響，一直延續到1950年代。

早在1891年蒙特高利·熊耶爾(Montgomery Schuyler)即已提出，爲了改善街道的採光及通風條件，摩天大樓上部退縮興建的構想(1964, p. 387)(1890年代倫敦與巴黎通過的採光與消防法，已經多少納入此種考量)，紐約市於1916年的分區規則，即採納了這項原則。此外，爲了避免商業過度侵入某些住宅區，也開始規定不得於某些街道或使用分區中，興建摩天大樓。實施分區管制規則的目的，在於穩定地價，紓解街道與交通路線的擁擠情況，加強建築物與街道的安全，強化城市的商業效率以及提升市民健康等。然而，分區管制規則非常繁瑣，直到它終於廢止之前，實施規則的四十五年期間，幾乎每年都需進行若干修正。總體而言，分區管制規則對建築物造成的影響非常簡單，亦即根據公式演算，由連接街道中心點與簷高90呎處劃定退縮線，不僅建築物的上部必需由基地線開始退縮，建築物的任何部份也不得超越此一退縮線。

根據分區管制規定所興建的摩天大樓出現了鋸齒狀或結婚蛋糕狀輪廓。北美其他許多城市，也陸續通過類似的高度管制與分區管制規則。由於原先的加長型神殿無法符合新規定。因此，迅速的出現裝飾較少的樣式。特別是1922年的芝加哥Tribune大樓競圖之後更是如

此。許多歐洲和美國的建築師都參加了這次競圖，其中有些充滿了想像力，有些則正確預測了1950與1960年代的摩天大樓樣式。愛羅·沙利南(Elieel Saarinen)的作品獲得第二名，雖然並未真正依照他的設計興建施工，但是，它對摩天大樓樣式的影響一直延續到1950年代。這個作品並未添加太多裝飾，採用結婚蛋糕形狀與往上延伸似乎消逝在天際的強有力垂直線條。這個作品和路易士·沙利文一樣，都創造了結合鋼架構與高層建築物特色的摩天大樓樣式。事實上，在沙利文去世之前不久，他曾經稱讚這個作品是「美、信心、勇氣以及希



望的紀念碑」(1923, p. 157)。它也成爲克萊斯勒大樓(Chrysler Building)、102層的帝國大廈

(Empire State Building)、洛克斐勒中心大樓(Rockefeller Center Building)，以及1925年至1950年之間於紐約市與北美其他各城市興建的無數摩天大樓之主要設計構想起源。(圖3.8)

圖3.8：1928-1930年之間落成
的紐約市克萊斯勒大樓。1920
年代與1930年代誇大垂直樣式
的企業摩天大樓，承簷口成爲
巨大的主要裝飾物。

市中心的崛起

摩天辦公大樓群集市中心的結果，不僅鼓勵也強化了當代商業公司的成長。不論就資本額或是就運作規模而言，自十九世紀末以來公司企業的規模愈變愈大，擁有投資興建大型建築物的龐大資金。事實上，諸如家庭保險大樓、克萊斯勒大樓等中性的「大樓」(Building)一詞，都可以回溯到此一時期。隨著公司規模的擴張，許多企業總部由原先的工廠搬到了市中心。工人留在煙塵與污垢滿佈的工廠之中。但是，經理人則享受著大城市的美好生活。這些沒有工廠的商業活動，必需儘可能地接近銀行、股票交易所以及其他相關的金融服務。因此，不僅公司迅速擴張，餐廳、劇院、歌劇院以及倫敦的哈洛德百貨公司、芝加哥的Carson Pirie Scott等相關的娛樂與零售設施也快速成長。

喬治·西爾(George Hill)於1892年發表在《建築評論》(Architectural Review)的文章中，對市中心現象提供了一個簡單的經濟學和心理學解釋。他說：「高樓不僅提供了償還投資本金所需的更多零售空間，它也比低矮的構造物，提供了更好的服務。此外，它也符合『人們渴望接近中心與相互接近的慾求』。」這就是我們所理

解的都市中心的起源——在一個巨大且忙碌的建築物之中，匯集了辦公室以及各種娛樂與購物設施。

這種慾求對市中心造成的直接影響，是新形成的商人階級要求居住在工作地點附近。由於市中心已經大量地往上興建，因此解決這個問題的唯一辦法就是公寓。第一棟公寓大廈幾乎和摩天辦公大樓同時出現，這些公寓大廈係由十九世紀下半葉的居住性旅館演變而來。為了符合旅客的需求，旅館變得愈來愈奢華，提供餐廳、洗衣房、電梯以及設備完善的浴室等。第一棟公寓同樣也擁有自己的洗衣房，甚至雇用保姆照顧小孩，其中有些公寓還設置了提供專業大廚師使用的公共大廚房，並將餐點送到每一間住戶家中，而住戶家裡中僅提供極有限的烹飪設備。

俯瞰紐約市中央公園的Dakotah大廈(也就是約翰·藍儂(John Lennon)居住與身故的那棟建築物)，就是早期這類公寓大廈的範例。這棟八層樓高的構造物，採用歌德式釀酒廠(Brewery Gothic)或中歐郵局(Middle European Post Office)之樣式。這棟建築物原本包括門房、警衛崗哨、停車場引道、巨大的內庭(在乾衣機發明之前用來晒衣服的場所)、網球場、餐廳以及位於閣樓的健身房與提供天候不佳時使用的兒童遊戲場等。電梯內不僅以天鵝絨布裝飾，還設置了軟墊

座椅。如同辦公大樓一樣，電梯不僅可以使得公寓大廈各樓層的價格趨於一致，由於不用再爬樓梯，住得愈高代表愈好，甚至大幅提高了上面樓層的房價。

不僅摩天大樓愈來愈多，豪華公寓與旅館的數量也急遽增加。除了高度不如摩天大樓之外，這些公寓在其他方面都和摩天辦公大樓極為類似，它們往往都是非常明顯地抄襲自旅遊書刊的加長型歌德或文藝復興樣式。和摩天辦公大樓一樣，各樓層採取標準化平面方式處理。整體設計取向極為單純，地面層作為商店與餐館使用，裝飾相對較少的中間樓層則是公寓，裝飾性頂冠部則是閣樓套房。這種作法於1920年代大為盛行。1926年E.F.Hutton夫人(Woolworth公司)同意在維持最頂層三樓原貌的前提下，拆除了位於第五大道1107號的城鎮住屋，並將同一個基地上改建為一層樓高的公寓大廈。這就是富人的怪點子。

1880年，教堂與帆船桅竿仍然主宰著紐約及其他城市的天際線。但是往後三十年間，摩天辦公大樓與公寓大廈等電梯建築物，創造了前所未有的都市天際線與市中心地景(圖3.9)。建築物所形成的「山脊線」與街道峽谷中，擠滿了股票交易所與百貨公司，成為展現新時代的技術成就與經濟

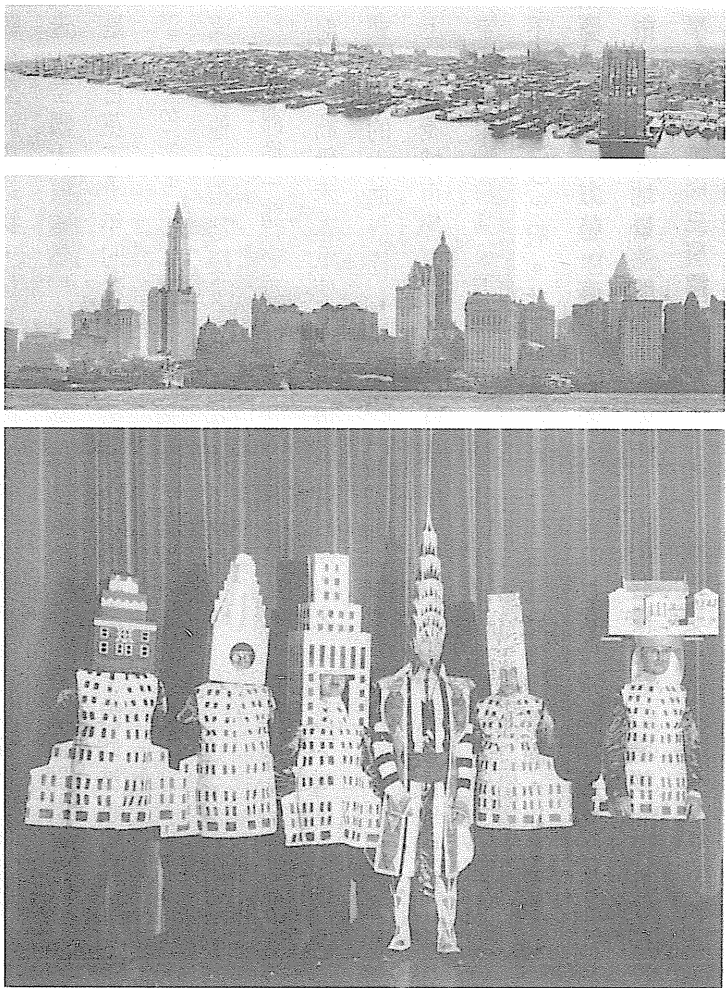


圖3.9：1876年至1931年紐約市曼哈頓區的天際線變化。1876年教堂是天際線中最重要的特色，布魯克林橋正在興建中。到了1913年，天際線已經成為加長型神殿，Woolworth大樓位於圖左。1931年的紐約市天際線已經深深銘刻在建築師的靈魂之中，有些建築師用他們所設計的建築物裝飾，1931年紐約的布羅雲術舞會，William van Alen打扮成萊斯勒大樓模樣。

資料來源：T. Adams, 1931, p. 56; Architectural Record, 1913, p. 99; Pencil Points, 1931, p. 145.

繁榮的明確證據。1930年代的經濟大蕭條不僅打擊了這些榮景，也中止了摩天大樓的美好前景。1930與1940年代雖然仍然持續興建一些較小型的構造物，但是，帝國大廈的命運無疑可以作為一個嚴厲的警告。帝國大廈雖然早在大蕭條發生之初，即已開始展開營建工作。但是，它花了十年的時間才將所有的空間租出去，因此被戲稱為「The Empty State Building」。直到1950與1960年代之前，不論是紐約市或是其他城市都極少興建新式的摩天大樓。

歐洲從一開始對於興建摩天大樓就沒有那麼熱衷。直到1910年之前，歐洲仍未大量使用鋼架構造。長期以來，鋼骨架構總是躲藏在各式各樣的古典立面背後。受到消防法規和與建築法令的限制，事實上，許多城市都有嚴格的高度管制。例如：1895年倫敦的建築法規規定，建築物簷高不得超過80呎，屋頂下可再容納兩層樓，但是總高度不得超過100呎。此外，由於復古樣式已經根深蒂固，以及建築基地受限與並不方正，直到第二次大戰為止，這些限制明顯地影響了倫敦市中心區的地景。雖然少數一些八或十層樓的辦公室或百貨公司取代了既有的二、三層樓建築物，(圖3.10)但不論是規模或是形式都沒有出現顯著的變化。不僅歐洲的城市沒有摩天大樓，多倫多與水牛城等

北美的小型城市，也是直到二十世紀初才出現摩天大樓。當時歐洲建築的發展走向另一個方向，它對第二次大戰戰後所造成的影響並不亞於摩天大樓。這些發展引導出現了現代主義的非裝飾性幾何樣式，進而支配了全球各地的都市地景內容。



圖3.10：1902與1931年的倫敦Brompton路。1880年至1930年之間，由於消防法規定建築物高度不得超過消防梯的高度。因此，倫敦的天際線變化不若紐約與芝加哥那麼劇烈。即使如此，受到辦公室擴張與哈洛得百貨公司等影響，某些街道的外觀仍然出現了若干明顯變化。上圖中懸掛招牌的建築物在下圖中已經改建。

資料來源：Clunn, p. 324.

IV

現代城鎮規劃的發明：

1890-1940

二十世紀的最初三十年之間，一些改善都市生活條件的程序與思想開始結合，構成了「城鎮規劃」的整體系統。雖然城鎮規劃這個字眼早就已經出現了，但是直到1909年，雷蒙·歐文(Raymond Unwin)出版了《城鎮規劃實務》(Town planning in practice)之後才廣為流傳。不論是城市美化的激進再開發，或是建造全新的田園城市，最初城鎮規劃被視為提供解決所有都市問題的偉大答案。但是，很快的大家都了解到，這種烏托邦解答僅能適用於有限的尺度。因此，往後實際執行工作的規劃師，即將焦點轉向於找出分隔不相容土地使用的方法，以及設計更好的居住鄰里。這些都在現代城市中，留下了明顯的模式與形式。

1

現代城鎮規劃的前例

就某些觀點，特別是就結果而言，城鎮規劃的目的似乎是促使城市如同工廠一般地有效率運作。然而，城鎮規劃的原始動機正好相反。由於工業化和利潤剝削，因此，無法直接以金錢計算的住屋、空氣、水以及勞工健康等生活條件惡化，並因此造成極大的不公平，城鎮規劃就是為了回應這些狀況。最初的四種回應形式包括：管制建築物標準的政府

法令規章，景緻式的城鎮配置，郝斯曼(Haussmann)的巴黎改造以及模範工業城等，這些都是現代規劃的前例。

立法管制建築物的興建行爲；特別是針對防火與安全事項。事實上，已經存在好幾世紀之久了。爲了限制貪婪的營造商，這些法令還不斷地擴充與增修。剛開始，新的建築法令規定了窗戶最小尺寸、門廊高度等，到了十九世紀末，逐漸加入街道寬度、後院大小以及建築物高度等限制。這些法令規章的原本目的是改善住屋的設計與配置。但不幸的是，它卻變成鼓勵興建既沒有公園也沒有商店與學校，且每英畝50戶房子的單調街屋。舉例來說，芝加哥與倫敦出現了大量這種乏味的「規章規劃」(by-law planning)(圖4.1)。歐文在他的書中指出，「結果是我們忽略了生活設施(amenities)的重要性。一排排難以計數的磚造盒子，進入眼簾的是淒慘街道與骯髒後院，這不是真正給人住的房子」(p. 4)。二十世紀初的規劃，即是試圖改正這種作法。

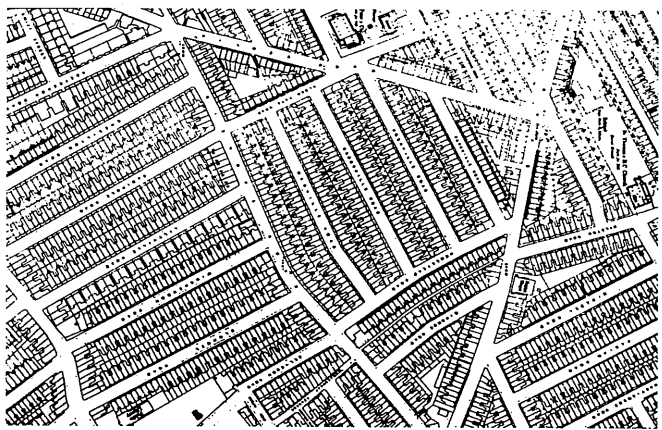


圖4.1：規章規劃。歐文的《城鎮規劃實務》書中刊載之By-law圖，說明應用統一建築法令造成之單調街道。

醜陋的工業城不僅是促成歌德復興式建築興起的部分原因。在規劃上，它同樣也促成了德國的卡密洛·賽堤(Camillo Sitte)於1889年出版專書，將城鎮營造視為一項藝術品。他認為城鎮設計應該採取景緻化作法，環繞城鎮廣場的是蜿蜒街道與不規則建築物群。由於德國政府的行政力量遠比其他國家更強。因此，迅速接受了這些想法。這種做法對歐文產生了極大的吸引力，因此，他強調不規則的美(informal beauty)以及城鎮必需「由基地環境中茁長生成」(p.138)。

然而，維多利亞時代都市再開發的偉大模型並不是賽堤，而是1850與1860年代郝斯曼從事的巴黎改造。在拿破崙三世的威權支持下，郝斯曼規劃了大道、林蔭大道與主要都市公園，並賦予巴黎中心區獨特的性格。他也建造了自來水和下水道系統，訂定了嚴格的建築物設計綱要。這些都需要透過強制手段才可能實現。通衢大道穿越擁擠的中世紀拉丁區，遷徙了許多住在這個地方的窮人，在大幅改善交通運輸的同時，士兵也可以在發生騷亂時，迅速完成調動進行鎮壓。郝斯曼會非常坦白地承認：由於他的努力，「不僅可以改善許多人的生活，也可以減少暴動發生的可能性」。建築師兼規劃師柯比意的(Le Corbusier)於1920年代，就相當推崇這種強制性再開發作法。

他說：「我尊敬並崇拜郝斯曼，謹向這個偉大的成就脫帽致敬。」(註由Crosby, 1973, p.187)

一些慈悲的工業家於十九世紀的最後十年，開始為勞工興建模範公司城鎮。其中雖不免帶有家長制意味，但是，他們的主要目標之一，卻是製造既稱心滿意又具有生產力的勞動力。此外，這些工業家同時也進行了土地分區與街道設計等實驗。1881至1885年之間，普門(Pullman)在美國伊利諾州為鐵路車廂工人興建的公司城鎮中，他將土地區分為家庭住屋、租戶、大型公園、設置了商店、圖書館與劇院的中央雙層拱廊，以及位於城鎮外圍服務工廠的環狀鐵路等。位於利物浦(Liverpool)附近的陽光港(Port Sunlight)和靠近伯明罕(Birmingham)的布朗村(Bournville)皆興建於1890年代。這兩個城鎮都有簡單的土地分區，並提供諸如圖書館、學校以及公園等社區設施。位在約克夏(Yorkshire)的鄂斯威克(Earwick)於1890年代由雷蒙·歐文與貝理·帕克(Barry Parker)負責規劃，這個城鎮包括了三線道路、第一次出現的囊底路，且每一棟房子都有前後院。這類創新作法很快的就被納入日常的規劃實務之中。

這些規劃先例在十九世紀末匯集，並區分為城市美化與田園城市

等兩股運動。它們雖然分別以美、英兩國為焦點，但卻都成為國際大潮流的重要部分。這些城鎮規劃的倡導者四處旅行，所到之處都發揮了吸收和引介思想觀念的作用。後繼的許多規劃師也一樣，共同為規劃提供了許多不具國家或地方特色的好模型（Sutcliffe, 1981, p. 163-201）。他們相信，完善與清潔的城市，可以塑造良好的人民，也支持清除式改革。雖然，這類偉大的思想觀念，不僅完全與之前出現的烏托邦主義氣氛吻合。但是，城市規劃卻也是一項實際事務。為了使得城鎮規劃變得實際可行，這些理想主義的原則，早在1910年就已經被改寫為可以配合不同地方的行政管理性綱要。到了1930年代，只有諸如柯比意與萊特（Frank Lloyd Wright）等脫離城市日常發展問題的建築師，才會繼續夢想透過新城市形式，一舉解決現代都市文明所有問題。

2

城市美化與整體規劃

1893年的哥倫比亞世界博覽會（Columbian World's Fair），對建築與規劃兩者都造成了深遠影響。具有偉大端景、精美景觀以及極端清潔（雇用學生推送乘客輪椅，因而解決了馬車製造的馬糞問題）等配

置，都是單一整體計畫的產物。這個精采絕倫的地景，明顯地比北美真實存在的城市好太多了。因此，結論非常清楚：如果整體計畫可以獲得如此成果，那麼就應該多加利用，以便所有的城市都變得更漂亮。

城市美化運動在二十世紀的最初15年之間極為盛行。但是，往後的15年間則逐漸式微。這項運動的中心人物是哥倫比亞博覽會的經理丹尼爾·柏漢（Daniel Burnham）。他曾經負責修正拉封（L'Enfant）百年前規劃的華盛頓特區大草坪、紀念物以及大道等。他的克里福蘭（Cleveland）與馬尼拉（Manila）計畫也都執行了絕大部分。這些計畫顯露了歐洲城市對他的影響；特別是羅馬與郝斯曼的巴黎等，他曾經特別參觀這些地方以及搜集規劃觀念。他的目標是「透過純粹與高貴作品，建立一個永恆展現的美」。他的手法是重新拉直街道改為寬廣的林蔭大道，並以公共設施作為焦點（圖4.2）。設置市政廳、政府建築物、劇院、圖書館、博物館等記錄人類文明進展的場所。並在這些建築物前面安置雕像與噴泉，全部都採用最優美的古典復興樣式。同時，他以參考巴黎的做法，規定統一的屋簷線，且建築物必須面向這些大道。

經過十年的精心籌劃之後，柏漢於1909年公佈了芝加哥計畫。這並不僅只是城市美化規劃而已，除了公共設施及其外貌之外，計畫中同時也處理了商業、工業、交通、公園與湖濱、人口成長以及城市與區域未來發展方向等議題。這是第一個城市尺度的「主要計畫」(master plan)，詳細說明了城市在未來某些時刻可能發生的變化，提供可供未來發展遵循的程序。這種試圖全面掌握都市形式變遷的方式，隨即被納入廣泛的實務作業之中。幾乎所有的城市，現在都有某種主要計畫。雖然自1950年以來，主要計畫的功能，已經變成設定引導未來發展的方向，而不是預先決定最後結果。在實務上，隨著社會與技術變遷，主要計畫設定的目標迅速被更改取代，唯有以獨裁方式，才可能完整地執行主要計畫。芝加哥湖濱地區曾經執行柏漢的部分計畫內容，也關建了若干大道。但是，在汽車與摩天大樓盛行的年代，他的提案仍有許多地方不僅過時，也從未採行。

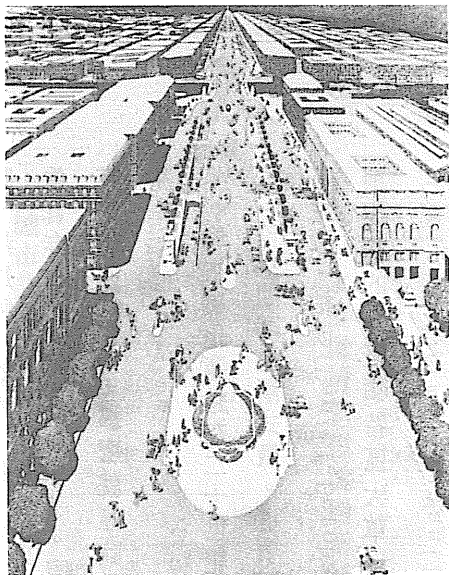
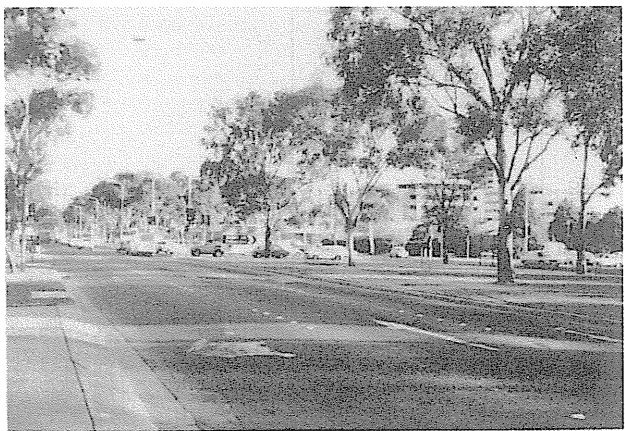


圖4.2：城市美化規劃。柏漢的1909年芝加哥主要計畫之街道透視建議圖，請注意圖中寬闊的三線街道與統一屋簷線。



城市美化與主要計畫都不太關心住屋或社會改革。柏漢的許多工作都接受商會與工業家的資助，這些人對社會改革等事務並沒有興趣。相反地，他們有興趣的是工業民主英雄城市的偉大計畫思想。柏漢在一次演講中指出，「不要做小計畫。因為，它們無法令人熱血沸騰」。由於城市

柏漢的學徒依據城市美化原則，於1913年針對坎培拉Northbourne大道進行之城市規劃。

美化的真實影響是片段地，因此，這不過是最後的吶喊罷了。當然，北美洲許多城市都有大道、市民廣場或大學校園等。其形式與配置，明顯地受到城市美化運動的影響。然而，在整個現代都市景象之中，規則式花園、通往古典復興式建築物簇群的寬闊街道等特色，不過只是孤立的奇特

現象。依照柏漢自己的說法，這些成爲當地慈善資本威權主義的美學運動特色。在第一波熱潮過後，市鎮政府既無意願也缺乏經費實現這些漂亮的主要計畫，特別是當社會改革的壓力升高與要求改善基本生活條件呼聲大漲，而鋪設道路路面與建設下水道系統等，變得更爲迫切與實際時，情況更是如此。

城市美化運動在北美洲的城市；特別是市鎮政府與各州首府興盛了15年之久。造成這個現象的原因，部分在於這些城市仍待建設，因此，歡迎各種具有想像力個觀念。然而，歐洲則沒有多少機會進行這類儀式化的都市再開發。因此，哥倫比亞博覽會是美國而非歐洲的事件。但是，不論是依循賽堤的景緻化城鎮營造或是仰慕郝斯曼的巴黎改造，世紀之交的歐洲城鎮規劃仍有類似的美化重點。1900年至1910年之間，倫敦 Kingsway 再開發設計了寬闊的儀式性道路，並以 India House 作為弧型端點，雖然加入帝國的象徵元素，它顯然參考了城市美化模型。1910年《城鎮規劃學會會刊》發刊，其發行宗旨指出，「拯救所有社區免於陷入醜陋之中」(Cherry, 1974, p. xi)。然而，二十世紀之初對歐洲規劃造成最大影響的還是田園城市。

3

田園城市

田園城市的主要發明者雖然是艾柏尼茲·霍華德(Ebenezer Howard)。但是，一個成功的發明很少是憑空出現，完全沒有參考任何前例的。事實上，這個字眼本身就不是原創；由於霍華德曾經於1870年代在芝加哥工作了好幾年。因此，這個名詞或許是引用芝加哥的標題：「Urbs in

Horto」：田園中的城市。況且田園社區的觀念在維多利亞時代極為普遍，當時人們普遍相信樹木與植物可以帶來健康，因此，必需接觸大自然。此外，霍華德也直接受到愛華德·貝勒米(Edward Bellamy)的未來社會主義思想影響。他曾經於1893年設計了一個理想社區，作為英格蘭提倡貝勒米思想的讀書會的討論主題(Fishman, 1977, p. 54)。為了擺脫維多利亞城市遭遇的問題，霍華德將這個觀念進一步精鍊成塑造新社區的模型，並出版一本名為《明天：邁向真正改革的和平之路》(Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform)的重要著作。經過霍華德的努力與倡導之後，這本書不僅廣受大眾歡迎，並於1902年重新以《明日的田園城市》(Garden Cities for Tomorrow)書名出版。在短短數年之間，萊區渥斯(Letchworth)開始興建田園城市的原型，其住屋形式與配置對往後的住宅區規劃，造成了重大影響。

田園城市提案，試圖一舉解決城市擁擠問題與鄉村生活孤立問題。在一個全新的自主社區之中，同時結合了城市與鄉村兩者的優點，距離既有城市不遠，總面積為6,000英畝，其中5,000英畝為農地，1,000英畝為城鎮用地。每一個田園城市因此幾乎可以自給自足。每個單元的土地，將由信託委員會購買並持有，而後租給市民使

用，租金則用來支付資本投資與公共服務工作。過了一段期間之後，不僅所有的居民都可以擁有自己的住屋，所有的公共設施也由社區共同持有。

霍華德在書中所繪製的示意圖是一般性的，由它的文字說明看來，他的確認為所有的田園城市，看起來應該都大同小異。寬闊且綠蔭遍佈的林蔭大道，通往佔地數英畝的大型中央公園與公共設施（這種配置或許是受到城市美化的影響）；公園周圍環繞著霍華德稱之為「水晶宮」的商店玻璃拱廊。住宅區的街道也都有行道樹，住屋採用不同形式並由街道線往基地內退縮興建。其中有些房子作為公共暖房花園或廚房使用。城鎮外緣的作法和普門一樣，都是由和環狀鐵路連接的工廠與倉庫組成（圖 4.3）。

實際上，霍華德也了解這些秩序與形式必需配合特定基地進行調整。然而重要的是，城鎮必需一體規劃，他以生物類比方式說明：「城鎮就像一朵花、一棵樹或是某種動物，在它成長的每個階段都必需具備整體性、對稱性與完整性。」因此，必需審慎地控制商店等設施，以避免產生過度的競爭與浪費。這也意味著，一旦田園城市的人口到達 32,000 人時，未來的成長，應是在其他地方開發另一個自主性

的新田園城市。不斷依照這種方式進行，直到重新建構整個的既有城市與鄉村模式為止。

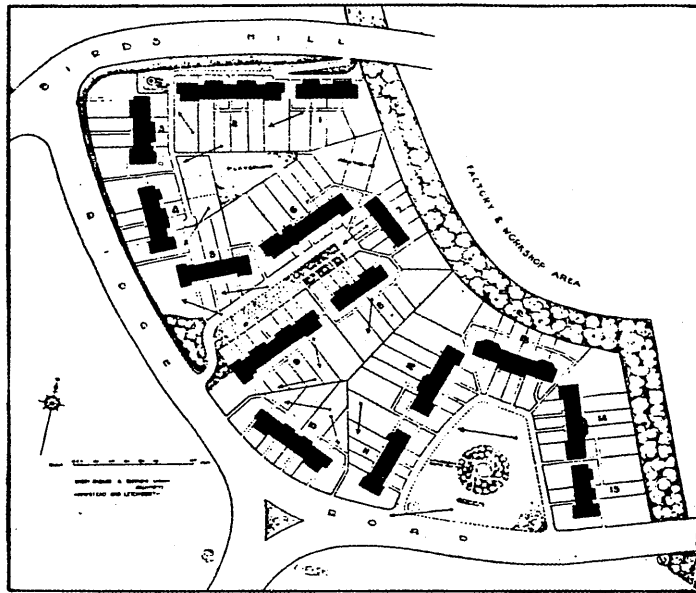
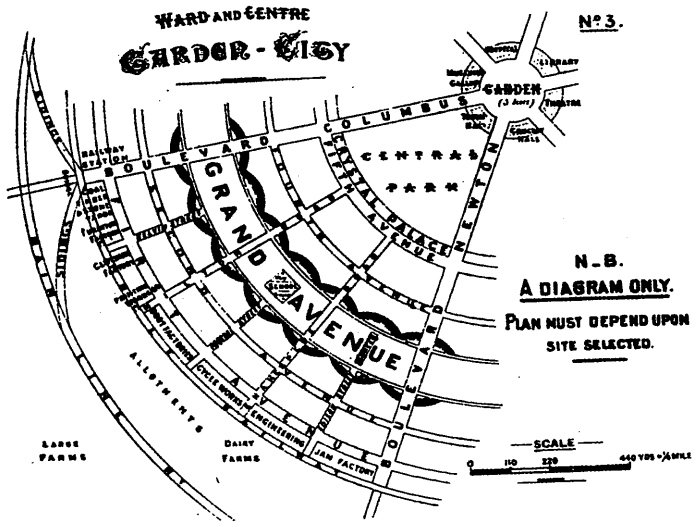


圖 4.3：田園城市規劃。田園城市的理論單元與萊區渥斯的住屋配置，均包括了環狀路與囊底路，特別是囊底路對往後的住宅區開發，造成了深遠影響。

田園城市的地景

受到霍華德的影響，當時成立了一個以建設田園城市為目的的協會。1903年這個協會，在倫敦東北方的萊區渥斯取得一塊基地，隨即展開開發工作。負責將霍華德的觀念，轉化為真實的是雷蒙·歐文與貝里·帕克，他們在不久之前，才在離紐約市不遠處的鄂斯威克設計了一座示範村落。霍華德深受愛華德·貝勒米的未來觀點影響，歐文則支持貝勒米的對手威廉·墨里斯(William Morris)，他甚至偶爾投稿給墨里斯的雜誌。這種觀念上的有趣差異或許可以解釋，為何在這樣一個具有未來展望概念的田園城市之中，出現了鄉間與傳統樣式。

歐文與帕克為萊區渥斯所研擬的計畫之中，採納了霍華德提出的大部分觀念。包括社區設施在內的第一棟房子，完全採用傳統做法。但是，1909年興建的Homesgarth則是方庭配置，四周設置了32戶沒有廚房的居住單元，轉角處則是公共廚房與餐廳(Hayde, 1981, p. 230ff)。霍華德本人也於1913年搬進其中一戶居住單元。1919年開始興建的第二座田園城市威靈(Weiwyn)，也有類似的公共開發。但是，田園城市概念中原有的公共遊戲室、洗衣房以及其他

的社會與政治思想等，已經不再受人歡迎。事實上，多年以來，由於威靈所吸引的是穿著罩衫和自製涼鞋，且自己栽種食物的素食主義者，因而變成一個笑柄。

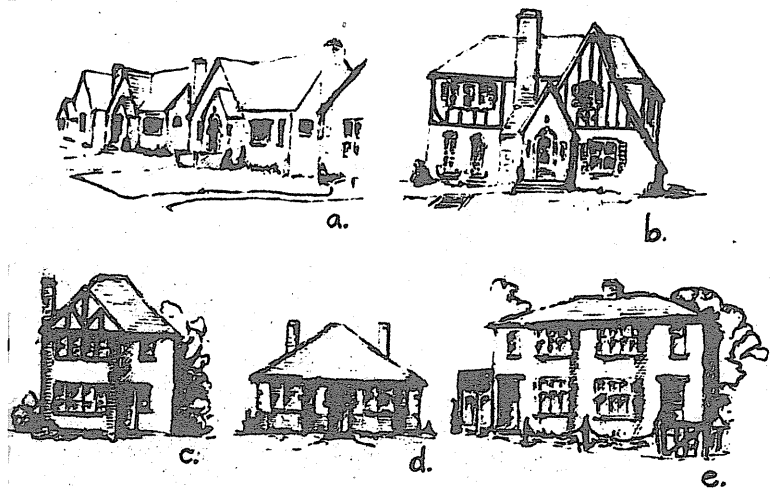
在配置上，萊區渥斯非常小心地因應與配合基地。因此，乍看之下和霍華德繪製的示意圖，似乎沒有多少相似之處。但是，仍然可以發現大部分的元素。它有一條通往公共建築物與鐵路車站的寬廣林蔭公園大道(現在稱為J.F. Kennedy Rose Garden)，由一條短短的購物拱廊構成之「水晶宮」，工業區位於城鎮邊緣，它也有一條農業綠帶。然而，影響最為深遠的，還是歐文的住宅區配置手法。為了創造多樣化的住宅區街道與有趣視覺效果，房子採取不同模式配置。或是圍繞小綠地、U型路以及囊底路的房屋簇群，特殊的基地細部則留給產業所有者完成。但是為了避免造成社會隔離，仍然遵循混合不同社會階級的住屋型態原則。只要有機會，歐文即儘可能地參考賽堤的觀念，使用Y型交叉路口而非十字路口(十字路口有16個交通衝突點，Y型路口僅有3個衝突點)。這些實用手法，曾經且目前仍然廣泛的用於住宅開發之中。

田園城市的建築樣式，則是混合了各種令人感到愉悅的風土復興樣式（圖 4.4）。公共建築物擁有新的喬治亞品質，房子大多都是紅磚、紅瓦，且呈現鄉間外貌。不過，這並不是居家建築的新作法，早



圖 4.4：萊區渥斯。新喬治亞式店面、住屋配置及其風土樣式，自 1930 年代開始即對歐洲與美國的郊區開發造成深遠影響。

在 1850 年代墨里斯位於倫敦南面 Bexleyheath 的房子，由朋友菲力浦·韋伯 (Philip Webb) 設計，這棟被稱為紅屋 (Red House) 的房子，拒



絕了粗魯的歌德復興主義，試圖恢復中世紀風土建築物的精神。其他建築師依循這種作法，各自發展出源自都鐸式 (Tudor) 半木造房子與 Coltswood 石造房子等昂貴的郊區住屋樣式。歐文與帕克在萊區渥斯採用了英格蘭東南部傳統的磚造農莊與城鎮住宅，爲了使大多數的居民都可以負擔，因此縮小了規模。他們似乎了解：不僅只是富人，大多數人都希望住在具有自我傳統與年代認同的房子之中。這種做法造成了深遠影響。從那個時候開始，包括假的半木構造、半喬治亞式門廊、花窗、大門上方的陡峭屋面，以及裝飾性磚工與石工等等 (圖 4.5)，風土復興與修正樣式風靡了英國與北美的商業郊區開發。

圖 4.5：1920 與 1930 年代的住屋樣式。a) 1920 年代極爲盛行的北美小別墅，前簷設置山型門廊；b) 1920 年代末的前煙囪樣式，假的前木架構與誇張的大屋簷幾乎與地面相交；c) 約 1925 年的英國小房子，採用半木架構；d) 大約 1928 年的英格蘭小別墅；e) Laring 公司 1937 年於英國建造的雙拼住屋，稱為 Elsdale。

田園城市雖然對現代地景造成相當大的影響。但是，和霍華德與歐文的理想，或許仍然有一段距離。當然，英國有兩座田園城市，美國有一些變體（森林丘（Forest Hill）與1930年代興建的綠帶城鎮），法國與荷蘭也有例子，世界各地也有許多新市鎮，城市外圍也有數以千計的「花園郊區」。這些或許都具備了田園城市的若干原始實質特色，然而它們都忽略了共同生活與自主等思想，僅是結合了城市與鄉村的少數優點罷了。簡言之，在規劃實務上，這些新鎮或花園郊區抄襲了田園城市的街道配置與愉悅鄉間家居建築。但是，放棄了改革思想。然而，廣泛抄襲的結果，造成不論是瑞典的高層新鎮或是北美的郊區蔓延，二十世紀的住宅開發即使受到往後的鄰里單元與土地使用分區等規劃觀念修正，其組織與外貌仍然神似田園城市運動。

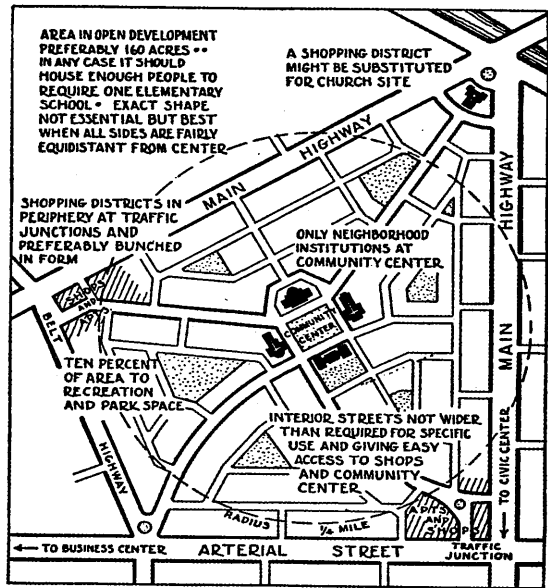
5

鄰里單元

1909年是都市規劃史上重要的一年。雷蒙·歐文在該年出版的《城鎮規劃實務》，書中不僅提出了許多田園城市規劃的實際做法，並且應用在萊區渥斯之中。這一年英格蘭通過了第一個城鎮規劃法，柏漢提出了芝加哥主要計畫，美國華盛頓舉辦第一屆全國城市規劃會議，哈佛大學

也任命了世界上第一位城鎮規劃學教授。整體城鎮規劃也在同一年取得合法性，成為處理城市問題的具體方法。雖然，除了營建法令、購買整塊土地重新開始的田園城市取向，以及試圖說服有影響力的商人接受主要計畫優點的城市美化之外，當時並沒有其他真正可以處理城市問題的技术。直到第二次世界大戰之後，才出現了執行官式計畫的有效立法。即使如此，1910年至1945年之間所發展出來的規劃程序，仍然在戰後變成規劃標準作業的一部份，也對城市外觀造成重要影響。其中，最重要的包括鄰里單元、雷特朋原則與土地分區等。

學校與社區之間的關係，長久以來，一直都是大眾關切的焦點。學校在夜間和週末閒置不用，不僅一直成為大家討論的問題，幼童與學校之間的距離，也是個問題。克拉倫斯·培雷（Clarence Perry）約在1910年提出了將學校及其遊戲場作為居住社區中心的概念。他同時也認為，幼童步行到學校的最合理距離大約是 $1\frac{1}{4}$ 哩。因此，以小學為中心，半徑 $1\frac{1}{4}$ 哩左右的範圍構成了鄰里單元。這個模型首先在森林丘使用，根據實施經驗發現，在每英畝大約30人的居住密度下，加上商業與開放空間，一個鄰里單元的人口大約是5,000（Handlin, 1979, p.154-7）。



鄰里單元成爲培雷對紐約區域計畫(New York Regional Plan)所提供的重大貢獻，大眾也於1920年代接受並發揚這些觀念。紐約區域計畫全面地調查了紐約市所面臨的規劃議題，並分別針對人口、交通、工業、建築與公共設計(civic design)以及居住發展等提出建議。在這項計畫中，培雷有機會更完整地發展他的觀念。他認爲汽車交通的增加，勢必將城市切割爲許多坵塊。而鄰里單元正是處理這個問題的好辦法(圖4.6)。他提出了六項必需遵守的設計原則：

1. 規模應由足以支持一所小學之人口數決定，其人口數爲5,000人，但面積大小則根據採取之獨棟住屋或公寓等住屋類型而決定。
2. 以幹線道路爲邊界，避免穿越性交通穿過鄰里。
3. 開放空間應佔總面積的百分之十。
4. 學校及其他機構應位於中心。
5. 地方商店應位於鄰里單元外圍，特別是商機最佳的交通幹道交叉路口。
6. 內部街道系統應有不同的配置，街道寬度僅需應付地方性交通即可。

鄰里單元以清楚與可行的方式結合這些原則，它的確具有非凡的意義，並隨即成爲美國、加拿大、澳洲、不列顛以及一些歐洲國家，進行住屋與公寓規劃的基本模型。我們若是遇到一間位於公園裡面的學校，周圍還圍繞著住屋或公寓，那麼可能就是碰上鄰里單元了。雖然，鄰里單元廣受歡迎，但是，並不是完美無暇。鄰里單元創造了被繁忙幹線道路分割的都市孤島，它雖然滿足了大部分的家居需求，但是，卻只能提供有限的就業機會。鄰里單元概念認爲居民會將焦點集中到內部的假設並未實現。相反地，社會活動的中心，往往位於幹線道路交叉口或是沿著商店邊緣出現。但是，由於寬闊與繁忙的街道將它切爲兩部份。因此，這些地區並不是真正的中心。更重要的是，隨著人口年齡結構的改變，有時甚至必需關閉小學，因而破壞鄰里單元的基本邏輯。

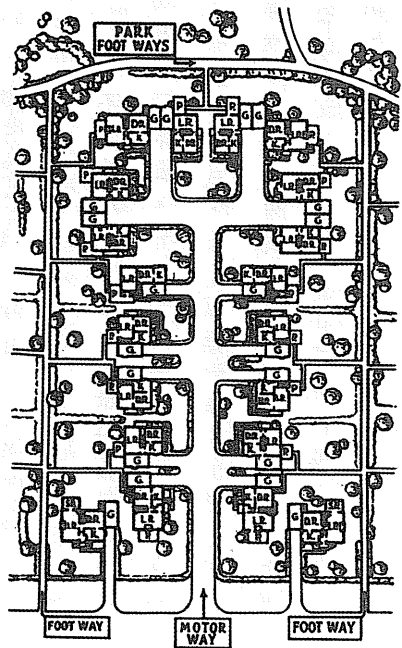
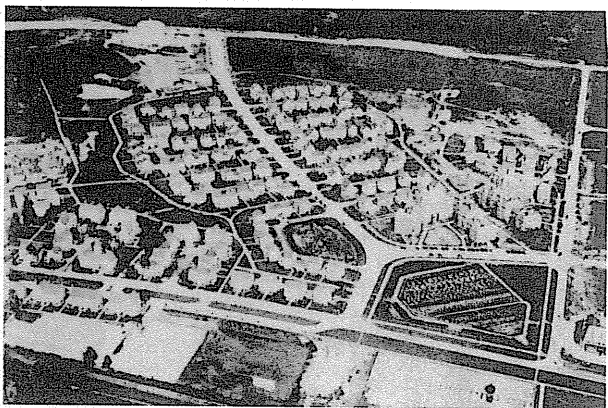
圖4.6：鄰里單元。克拉倫斯·培雷於1929紐約區域計畫中的示意圖。其他的示意圖說明如何將鄰里單元概念，用於工業區與公寓區。鄰里單元是本世紀使用的最廣泛與最久遠的規劃觀念，它成爲北美郊區與歐洲新鎮的基本組織手法。
資料來源：Perly, 1929, p. 88。

雷特朋原則

1900年以來，新提出的土地細分技術。但是，雷特朋最偉大的創意則是將這些技術配合汽車進行調整。不幸的是，它開發的時機不對，正好遇上了1929年的股票市場崩盤，原先投資雷特朋開發的公司損失了大部份資金。所以，並沒有完成開發工作。

雷特朋設計所面對的是汽車持有率增加，以及1920年代汽車與行人交通事故頻傳的事實。因此，這是一個針對汽車時代所做的設計。它的解決手法是「超大街廊」(super block)，研究田園城市之後，得到的結論是住屋與街道的配置形式打破一般的格子狀模式(Stein, 1958, p. 44)。超大街廊是由圍繞公園的住屋組成，房子面向公園與步道，背面的囊底路則供汽車連接收集道路(圖4.7)。它也採納了鄰里單元原則。因此，其中一個超大街廊就設置了小學、遊戲場以及公園。此外，透過收集道路下方的步行隧道，連接各個超大街廊，

當鄰里單元仍然還是新穎和耀眼的觀念時，紐澤西州的雷特朋創新開發案即已經開始運用這項觀念了。就田園城市的傳統言之，雷特朋可視為新鎮(其中一條主要街道，即稱為霍華德大道)，它並且運用了



如此可以實現完全隔離行人與車輛的理想，這就是所謂的雷特朋原則。

雷特朋真正只完成了兩個超大街廊，一是公寓建築物，另一個則是小型購物中心。房子則混合了不同的美國郊區風土樣式，其中大部分房子帶有殖民風味。和一般的豪門巨宅不同，雷特朋的第一棟房子，清楚表明了汽車已經進入家居生活之中。

雷特朋是個非常好的實驗。規劃師克拉倫斯·史坦恩(Clarence Stein)列舉了它的優點。和一般的郊區配置相比，它比較安全、有秩

圖4.7：雷特朋原則。克拉倫斯·史坦恩的1928年新澤西州雷特朋計畫，他修正了鄰里單元概念納入「超大街廊」構想。基本上，住屋環繞公園配置，並且面向公園與步道，背面面向囊底路與收集道路，透過這種方法完全將行人與汽車隔離。這項原則廣泛用於歐洲的規劃，北美洲則較少使用。
資料來源：Stein, 1958, p. 46

序、開闢、更多的公園且開發成本也較低。規劃師都非常崇拜這個形式，對於雷特朋的人車分道原則，也非常熟悉。美國在新政政策之下，於1930年代所興建的三個小型綠帶城鎮，以及戰後英格蘭、瑞典和其他地方的新鎮，都採用類似或修正的模型。但是，商業開發從來就不喜歡它，也很少採用雷特朋原則。事實上，克拉倫斯·史坦恩於1950年代為英屬哥倫比亞的凱地美(Kitima)擬訂公司城計畫，並再度運用這項原則時，承包商不僅不了解也不重視藍圖，建造出來的房子和一般面向道路背對公園的作法沒有兩樣。

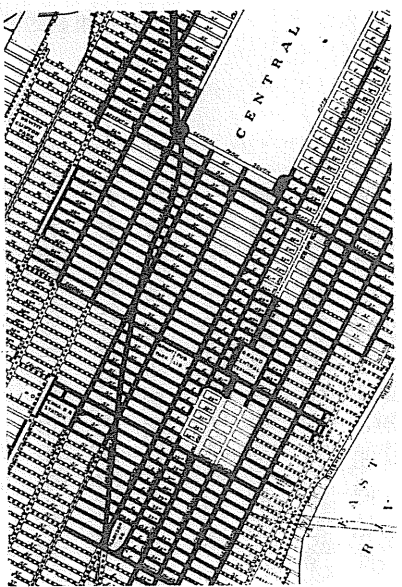
土地分區管制出現的時間，大約和鄰里單元差不多。但是，它卻造成了更大的衝擊。就像是房子裡面的不同房間，分別具有不同的功能一樣。土地分區就是將城市中不同地區，分派不同用途的作業。在不列顛，土地分區採取比較不明顯的方式，指定城鎮計畫中的特定地區，不允許不相容土地使用型態。但是，土地分區則是北美洲用來規範土地使用的一項清楚與法律執行手段，也是都市規劃的基本工具。

德國與美國加州先於十九世紀末提出了土地分區規則。在德國，

7

土地分區

這是為了將屠宰場趕出住宅區，美國加州則是出自種族歧視目的，用以限制華人洗衣店的開設地點。1909年到1915年之間，洛杉磯進一步擴大這類章程的應用，將它用以區分住宅區與工業區(Handling, 1979, p. 154)。然而，首先促成土地分區廣泛使用的則是1916年的紐約市。紐約市通過土地分區管制規則的目的，一方面是為了控制摩天大樓的開發(同一份章程導致結婚蛋糕樣式的出現)，另一方面則是為了限制城市中的商業、零售以及住宅區。城市因此被區分為不同分區，每一個分區僅能容許特定使用，且各有不同的建築高度限制(圖4.8)。



很快地，土地分區就顯現了它的價值。彼得(J. T. Boyd)於1920年討論紐約土地分區所造成的影響時指出，舊城市像是遭到黴菌感染一樣，而新城區則是有效率的機械(1920, p. 193)。他認為，土地分區可以降低房地產的波動，保障鄰近產業所有權人的利益，保障採光與通風權利，並將城市組織

圖4.8：紐約市曼哈頓區1916年分區圖的一部份。這並不是第一個土地分區規則。但是，卻使得土地分區成為廣泛管制都市土地的工具。實線說明該街道分區僅供居住或商業使用，空白線則僅供居住使用，虛線則未限制使用內容。

資料來源：M. Scott, 1969, p. 157。

成不同使用分區的構成的統合系統。簡言之，投機者、現有的房地產所有權人以及城市中掌握權力的人士，全部都可以從土地分區中獲得好處。1926年最高法院宣判土地分區規則並未違反憲法之後，美國大多數的城市，相繼採用及通過土地分區規則。

自1920年以來，土地分區的操作日趨完整與嚴謹。但是，它也不是沒有問題或沒有遭到濫用。有時分區標準看以來似乎過於武斷，有時成爲抗拒變遷與反對社會融合的手法；有時則變成開發商與投機者操縱地價的工具。即使如此，區分不同的土地使用類別，仍然對於城市外貌造成了重大衝擊。圖上標示工業區、商店、核心家庭住宅、公寓、休閒等，都一一呈現了不同的地景。土地分區細則進一步管制了諸如建築物最大容許高度、街道面退縮、側院寬度，甚至是建築材料與樣式等特色。土地分區在地面上造成了隔離的地景（segregated landscape），這邊是高層公寓分區，那邊是雙拼住屋，廣場的另外一邊則是休閒分區等等。不同分區在都市地景中所造成的的差異，遠比分區圖上還要明顯。六呎高的圍牆，成爲居住區與零售商業區的界線，幹線道路分隔了工業區與住宅區。由於土地分區規則公佈之前，已經存在的使用，仍然可以繼續保留一段時間（以技術用語而言，這

些稱爲「合法的不相容使用」），除非進行再開發，否則不能強制所有權人配合土地分區。因此，在老舊地區，這種隔離效果或許還比較不明顯。然而，城市的不同分區仍然處心積慮的排除所有的舊事物，土地分區仍然直接創造了幾乎完全符合土地分區計畫規定之緊湊視覺秩序。

8

不切實際的理想城市計畫： 光輝城市與無垠城市

現代城鎮規劃的根源雖然和哥倫比亞博覽會、愛華德·貝勒米以及艾伯尼茲·霍華德等之烏托邦預測有關。然而，在真實的規劃實務之中，這些理想主義迅速地被現實操作事務馴服，轉變爲改善真實城市的具體方

法。然而，跨足規劃的建築師並不覺得觀念必需具體可行，他們繼續的做夢，夢想和設計一個沒有歷史、政治或社會限制的世界，一個由建築師主宰都市形式與外貌的世界。判斷這些建築的烏托邦主義者，對於地景規劃所造成的真正影響並不是一件容易的事。有時，他們被視爲是現代都市景象的先驅，某些建築師當然非常熟悉這些烏托邦主義者的思想，並可能將其中某些元素納入真正設計之中。然而，我個人認爲，包括廣爲人知的柯比意之光輝城市（Radiant City）與萊特的

無垠城市(Broadacre City)在內，這些建築師的城鎮規劃提案，對於現代都市地景的發展並無多大影響。我們現在看到的一切，若和他們的構想圖有任何關聯的都市景象，這也不過是個巧合罷了。不過，由於他們的確引起極大的注意，因此，也不容輕易忽視。

1920年代初期，瑞士建築師柯比意開始構思和設計一個全新現代城市的可能性。他畢生繪製了許多偉大的想像城市計畫，以及試圖激烈地重新建構既有城市。柯比意於1925年針對巴黎市中心所提出的渥新(Voisin)計畫中，他希望藉由剷平地面上一切老東西這個簡單方法，重新有秩序的建造混合了低層階梯公寓及六十層大樓的計畫。他指出，現代城市藉直線而生，直線比曲線更爲道德，它將使城市消弭於無形，並因此推翻統治階級。

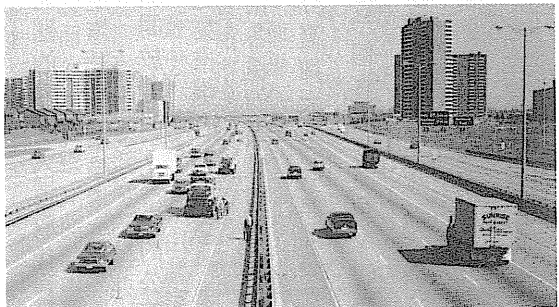
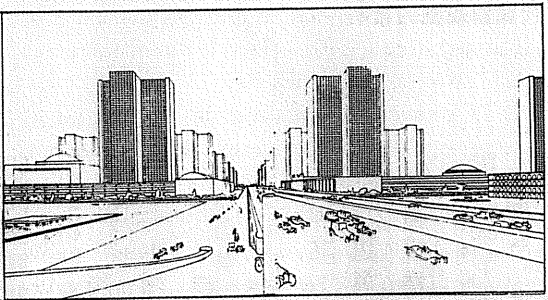
這些偉大計畫的中心原則，見諸柯比意於1920年代的光輝城市或稱爲當代城市(Contemporary City)宣示或宣言之中。他夢想創造一個廣大區域尺度的開發，一個沒有家庭、綠帶圍繞且擁有500,000居民的中心城市。同時，還提供了一些供家庭使用的小型「田園城市」(他使用這個字眼與霍華德毫無關係)。兩者合計的總人口數爲三百萬人。這個提案並非小尺度也非景緻式，每一件老舊事物都被六十層樓高的摩天辦公

大樓、階梯公寓、公寓大樓以及寬闊道路所取代。位於摩天大樓之間的核心區，則是包括道路、鐵路與飛機場等巨大交通運輸設施。

柯比意指出，光輝城市的目標包括：

1. 紓解市中心的擁擠。
2. 透過蓋得更高增加市中心的人口密度，其密度達到每英畝1,200人。相對的，當時巴黎市中心的人口密度是每英畝300人。
3. 以寬闊的通衢大道取代狹窄的街道，改善交通運輸。他認爲，街道應該是運輸機器。
4. 增加開放空間，高大的公寓大廈之建蔽率僅爲5%。相對的，當時巴黎市中心則爲90%。
5. 提供各種的端景與視野。
6. 充分發揮大量生產建築單元的優點。

這真是一個偉大的夢想，這同時也是絕對與極權主義的夢想。它有時被視爲現代地景中，規則排列公寓建築物配置的源頭。當然，這些地景和柯比意的圖示有驚人的相似性。但是，兩者之間的關係並不明確(圖4.9)。大家都知道，CIAM(國際現代建築會議，Congres



Internationaux d'Architecture Moderne，由一些著名的建築師組成之俱樂部，柯比意是重要會員之一，從1928到1959年之間定期聚會）採納了柯比意的觀念。1933年CIAM提出的雅典憲章中宣示，「住屋應由高大、相隔較遠的公寓大廈組成，以釋放出可供休憩、社區與停車等使用之必要地面空地」。雖然，實際上並未真正興建高達六十層的公寓大廈，歐洲許多住屋開發隨即接受了這個作法，其

圖49：柯比意式的規劃。光輝城市示意圖說明高速公路通往市中心，市中心由高達六十層樓、十字型平面的摩天大樓組成。這些空間開闊的摩天公寓大廈，有時候可以在現代地景中看到。上圖是多倫多427號道路。但是，居民並未享受到柯比意所期待的新都市文明。

中包括了1940年代末期，離倫敦不遠的Roehampton公共住屋之中。早在1890年代，威廉·墨里斯與蒙特高利·熊耶爾(Montgomery Schuyler)就曾經預期，爲了獲得更佳的空氣流通與採光，未來將出現分離甚遠的公寓大樓；1920年代，德國包浩斯設計學院也曾經歸納出類似的公寓建築物配置原則；1930年代，美國的一些摩天公寓大樓，如靠近費城的Alden Park Towers就是蓋在公園之中。簡言之，柯比意雖然是最有力與最重要的擁護者，但是，他並不能被視爲這類地景的唯一來源。

法蘭克·洛伊·萊特(Frank Lloyd Wright)的理想城市：無垠城市，可視爲與高層、機器主宰的光輝城市對立。因爲，它是一個低密度，大多是低層開發的城市，機器在此只是作爲人類的工具罷了。萊特指出，「除非由人類控制機器，否則機器將控制人類」。機器的目的，在於使生活更自由、更幸福以及更有趣。他希望無垠城市可以達成這些目標。這個嶄新的觀念，於1921年首次提出。並於1958年再度修正。它的主要特色包括寬闊、民主的地景，幾乎完全不像是城市，取代美國所有現存的聚落形式(圖4.10)。由於無垠城市是由分散的「小農莊、工業小房子、小工廠、小商店、小型大學」等等組成，所以，是民主地(Architectural Record,1935,p.247)。它的主要元素包括：

- * 保持親近大自然世界的機會，並儘可能地使用自然材料。
- * 透過個別的私有財產制度達成民主。
- * 利用電力與新移動方式達成分散化(decentralisation)(萊特的無垠城市構想圖中，包括迷人的直升機)。
- * 沒有商業活動。因爲，這類活動不是庸俗和暴民政治的結果，就是只會製造平庸而已。

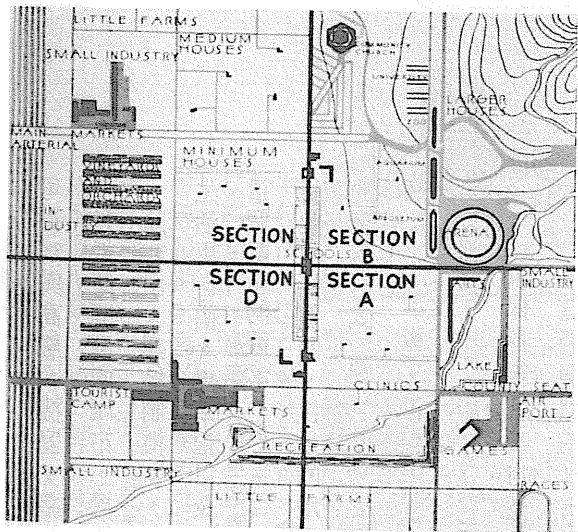
* Usonia·意即「我們自己的」或「我們的美國」。如果願意的

話每個人都可以擁有數英畝的家園。

由於無垠城市同樣也希望取代既有的城市。所以，它和柯比意的光輝城市一樣偉大。這是一個「有機簡化」(organic simplicity)的自然城市，有小農莊、大市場、與偶爾出現矗立的摩天大樓等不同建築物。無垠城市的實際建設，僅限於美國不同地方的一些房子，例如：紐約市北邊郊區地景中的 Usonia 路。

萊特的無垠城市有時被視為是美國郊區低密度開發的構想源頭。不過，到處蔓延的大基地豪宅，其實，並未接納萊特的有機與民主觀念。兩者間的關係極為薄弱。包括汽車持有率提高、日漸富裕、開發公司的邊際利潤與規劃管制等，才是真正促成這類開發的重要因素。相對於這些因素，萊特的觀念其實微不足道。也不過只是預測另一種都市形式的有趣想法罷了。

圖 4-10：法蘭克·洛伊·萊特的無垠城市計畫，這是個由快速道路連接小農莊組成之低密度聚落。雖然，有些人認為是低密度郊區的原型。但是，實際上兩者之間幾乎毫無關係。



9

城鎮規劃發明的評論

對於現代都市地景而言，二十世紀最初十年之間出現的城鎮規劃構想與方法造成了重大衝擊，雖然這些衝擊與早期規劃師的期望並不相符。→型交叉路口、C型環路、完全隔離的土地使用分區與鄰里單元等遺產，

不斷地激起迴響。但是，這些特殊的觀念、社會改革以及重建都市的期待則已落空。自主的田園城市、人車分道的雷特朋原則、摩天大樓位於公園綠地中的光輝城市、分散的城市等，即使部分獲得實現，但卻已經喪失了其中的精髓與僅留下局部形式。將這些觀念轉化為真實的模型時，不論是在教科書、教室、或是開發商基於簡化的目的之下，配合官僚作業、政治現實或其他原因等進行調整，採用了比較不激進的土地分區與鄰里單元等規劃工具，並成為規劃應用與行政管理工具。一旦成為思考習慣之後，這些觀念就不容易取代或超越，這些簡化的工具並被納入二次大戰之後的官方計劃作業之中。就事後探討與地景而言討論地景的角度而言，都市規劃並不是一個社會改革運動，而是促使城市如工廠一般，有效率運作的工具。

V

第一個機械時代的日常地
景：1900-1940

二十世紀的前三十年之間，建築師與設計師無不努力尋找適合機械與安置機械的建築美學樣式。最後他們認為無裝飾、幾何以及標準樣式的現代主義是正確地。然後，再用了三十年的時間，說服其他人接受這個觀點。在此同時，城市街道與鄉間道路，則創造了一個全新的機械取向地景。這是一個充斥著商業、混亂、電線桿、電線、標誌與特殊建築樣式的年代。在這些日常地景之中，完全看不到現代主義的影響，這是一個由個別獨立的商人，為了回應大眾需求以及市政工程師，基於提供更安全公共環境的理由所製造的地景。這是個一般或日常的地景，這是個由人們為自己或由他人為大眾創造出來的地景。這是個實際、持續不斷擴大，且大多數人視為理所當然的日常生活背景 (Stilgoe, 1982)。其中，最特出的一點，或許是這些日常地景欠缺美學自覺，雖然，市政府創造了街道鋪面與道路標誌等其中一部份。然而，創造的原意就像是不願意吸引人們注意似的。此外，雖然廣告招牌等商業元素的目的，是爲了吸引人們注意。但是，卻不在意所處的脈絡或鄰里。

大約在二十世紀之交，大量生產的技術已經用於生產真空吸塵器、烤麵包機、洗衣機、電話與汽車等耐久性消費財，而這些設備都必需用到發電廠、電線與電線桿，以及交通標誌與新型態的機械化街道與公路等。因

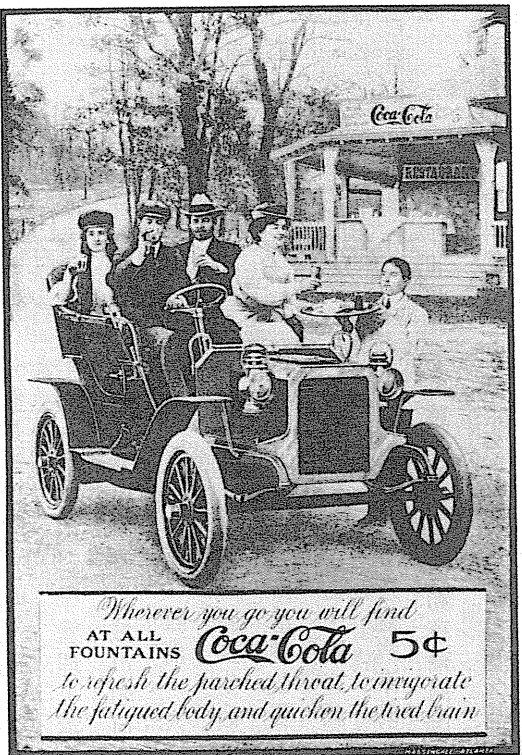
此，所形成的地景吸引了更多的人購買、使用以及擁有這些東西，以便驕傲地展示他們擁有這些東西並尋找購買與服務的場所。爲了滿足這些需求，商業設計師不是任意地從老傳統中借用，就是發明新的解答與形式。結果出現了新古典樣式的加油站，或是1920年代紐澤西州紐華克 (Newark) 出現的布雜藝術 (Beaux-arts) 交通標誌等一些奇特的結果。對現代主義者與傳統主義者而言，這些都是不純正的品味。他們異口同聲地譴責日常地景的不純淨、缺乏優雅外貌與樣式等。

然而，外貌是可以騙人的。在這些混亂的日常地景背後，根本的關鍵還是在於操作效率與科學管理，這正是商人與市政府在過去八十年之間真正關心的焦點，關心城市如何運作，而不是它看起來如何。

雖然，大家都知道十九世紀末的技術發明，將爲生活條件帶來重大改變。但是，當時並不清楚改變的內涵。雖然，人們也預期使用電力，將造成乾淨與分散的城市。但是，卻沒有想過汽車的可能影響。但是，人們很快就了

公園道與快速道路

解了貨車和公共電車等實用機動車輛的優點。它至少爲市政府省下了清除市中心大量馬糞和死馬的費用。然而，當時小汽車不過只是休閒玩具而已



(圖 5.1)。

在此脈絡之下，1906年興建的布魯克斯河濱公園道 (Bronx River Parkway)。由於原始的設計目的，就是僅供汽車使用。因此，被視為第一條公路。為了處理布魯克斯河不衛生也不好看的破敗及污染等問題，這甚至

圖 5.1：現代日常地景開始之初，小汽車、道路旁邊的招牌，以及早期的汽車餐館。1905年可口可樂的廣告。
資料來源：Atwan et al., 1979, p.195。

威脅到布魯克斯動物園的動物生存。因此，紐約市擬訂了布魯克斯河谷整體改善計畫，興建這條公園道，即是這項計畫中的一部份 (Turnard and Pushkarev, 1963, p.161-2)。為了配合汽車的行駛速度，這條公路採取流暢的弧線設計，設置立體交流道，也禁止緊臨道路兩側的地主橫越道路。此外，它也有優雅的景觀 (因此被稱為「公園道」) (圖 5.2)。所有這些設計的目的，都是為了提供開車休閒出遊者一個舒適、平穩的感覺。由於當時全美國註冊登記的汽車數量

不過 105,000 輛。因此，即使這是一項具有遠見的公路建設，但它並不是為全民提供的建設事業。

雖然很早之前，就出現了汽車專用的快速道路觀念。但是，多年之後才開始獲得蓬勃的發展，事實上，直到 1924 年布魯克斯河濱公園道才全線開放使用。這時，美國已經出現了數百輛汽車。在亨利·福特 (Henry Ford) 的大量生產方法全力運轉之下，到處都可以看到 T 型車。到了 1920 年代，汽車意外事故與交通擁擠已經成為地方政府的重要市政議

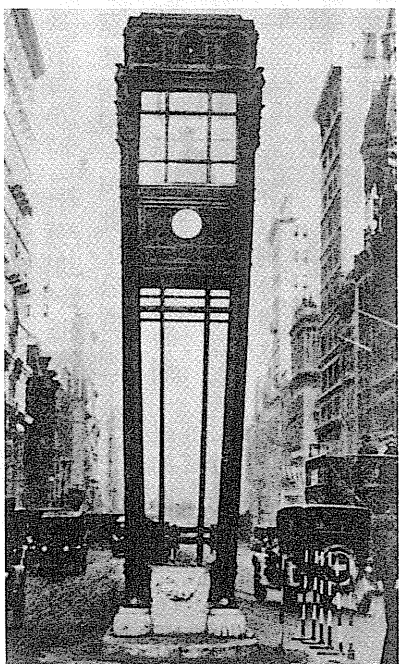
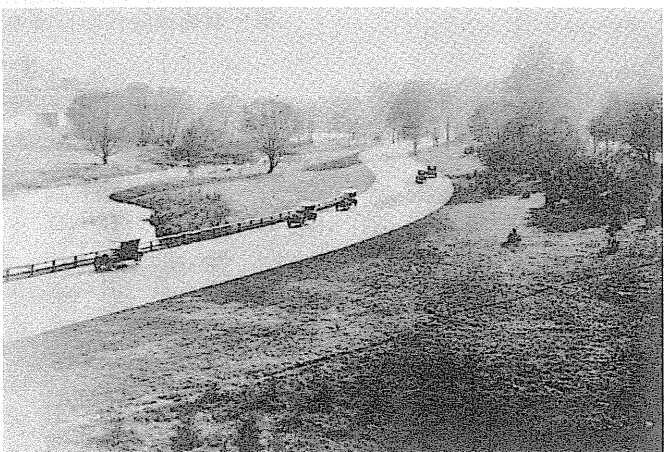


圖 5.2：機械化街道的早期特色。1922 年的布魯克斯河濱公園道以及 1923 年的第五街交通號誌。
資料來源：William, 1923, The American city, p.173。

題。當時，美國每年有三萬人死於公路上。1921年曼哈頓所做的一項調查顯示，平均車速僅有每小時11英里，這個速度甚至比1901年，陷在紊亂馬車陣中，還要緩慢。因此，公園道不僅是解決交通事故與擁擠的良方，同時也可縮短了區域內的旅行時間。紐約區域於1923至1934年之間，興建了超過100哩的公園道。德拉瓦（Delaware）與底特律（Detroit），雖然並未採取劃分道路等級與限制出入口等做法，但是，也都有類似的公路興建。於1930與1940年代之間，全美各地積極興建公路。其中包括爲了配合1936年紐約市郊的世界博覽會，而興建了由會場通往曼哈頓的西濱與東濱快速道路，洛杉磯的高速公路，以及專供卡車行駛爲主的賓州Turnpike道路等（Turnard and Pushkarev, 1963, p.167）。

然而，在1940年之前，首先全面配合汽車的新公路夢想卻在德國實現。1919年在Grünwald Forest一條六哩長、四線道寬、劃分車道的公路，開始通車啓用。在1930年代，德國國家社會主義興起掌權，而廢止之前這項非資本化實驗爲止，1935年至1941年之間，德國共興建了2,300哩的公路。這些是真正的城際高速公路，採用了高品質混凝土鋪面，設置中央分隔島，行經都市地區，且設計行車速度高達

每小時100哩。它最終變成第二次大戰之後，符合國際標準的快速道路與機動道路設計。

2

機械化街道與市政地景

到了1940年，歐洲與北美專供汽車使用的混凝土與柏油道路，開始逐漸交織形成龐大的網絡。即使如此，公路對地景所造成的影響相當緩慢，遠不如火車上路之後的四十年之間，所帶來的巨大衝擊。然而，從此之後，汽車和公路的重要性，即逐漸凌駕在火車和鐵路之上。然而，因爲機動車輛可以行走在既有道路上。很快地，他對各式各樣的事物都造成相當影響。由於這些變化已經成爲我們日常生活中不可分割的一部份，因此，很難想像與追溯其起源。舉例來說，偉大的柏油路面於1890年代首次出現，是因爲自行車俱樂部，希望擁有平坦的路面而大力遊說之結果。之後，由於汽車在泥土路面上所揚起的塵埃，遠比自行車、馬匹和馬車還多。因此，才逐漸用在汽車道路上。

本世紀之初，即使大城市的道路寬度不足，也容易受到天候影響，夏季塵埃蔽日，雨季則滿地泥濘，也幾乎沒有任何交通規則或方向指標。美國全國的道路總長度於1904年爲210萬英里。雖然，許多

城市在前十年之間，已經開始鋪設混凝土路面。但是，其中仍然僅有141英里鋪設了磚塊或柏油路面（Rae, 1971, p. 31）。此後，各地方政府紛紛開始鋪設路面與拓寬道路，逐漸形成今日看到的機械空間。到了1916年，柏油路面已經變得極為普遍。或許是受到交通尖峰時刻，車輛往往順著有軌街車的軌道行駛這個觀念的啓發，地方政府也開始在柏油路面上，劃設分隔車道的標線。其中密西根州最早於1911年開始劃設車道分隔線；1914年開始劃設左轉專用車道，芝加哥則於1915或1916年首先設置「停止」（Stop）號誌。由於車輛數目激增與道路日漸擁擠，在交叉路口設置交通控制號誌，也就變得更为迫切。費城於1910年首先使用上面標示著停止（Stop）與行駛（Go）兩個字的信號機（semaphores）之機械臂（某些中西部城市仍然使用這個名稱）。往後十年之間，紅黃綠三色電力號誌逐漸流行。這些燈號，有時裝置在特殊的構造物之中，不僅具有機能性也兼具裝飾性。1920年代初期，紐約市第五街設置了一座「交通亭」，執勤的警察可以同時控制26個交叉路口的號誌，成爲整合式交通燈號系統的先河。這些燈號包括三個水平排列的燈號，一座時鐘並採用第二帝國時期的裝飾（圖5.2）。到了1924年，通用電氣（GE）改進了自動定時燈號。短

短數年之間，受到功利主義風潮的影響，原本的裝飾性燈號，大多都消失了。新燈號垂直裝設在燈桿上，或是懸吊在電纜線上。

1920年代，已經開始出現嚴重的機動車輛停車問題。市鎮當局也開始採取了若干控制措施。紐約市與費城在1922年，開始禁止在主要街道上停車。之後，許多北美的城市也逐漸跟進。爲了有效地處理停車問題，1920年代，雖然已經開始在禁止停車地區劃設標線或綠石。但是，直到停車計時器發明之後，停車管制措施才算真正變得有效。1935年，奧克拉荷馬市（Oklahoma City）率先採用停車計時器。僅僅一年之間，北美的27個城市隨即陸續跟進，採用這項做法（McKelvey, 1968, p. 108）。雖然，停車場的出現也可以追溯到這個時期。但是，由於停車場在地景中並不起眼，因此，也沒有人注意到它。由於優良道路協會（Good Roads Association）之類的機動車輛駕駛人組織的會員，在駕車出遊時，往往徬徨無助地迷失在路上。所以，在這些組織大力遊說的結果，方向指標與道路標號大約也在這個時候出現。

1900至1930年之間，許多個別獨立，但並不相關的發明與行動，促成了現代車輛或機械化道路的發展。這些改變，不僅是爲了因應機

動車輛的快速成長，也代表市鎮政府的權力擴張。當然，市鎮當局長期以來即在下水道、自來水、道路闢建以及救助窮人等方面擁有若干權力。但是，隨著逐漸採用技術方法用以規範與維持這些服務，造成市鎮當局的權限快速增加。同時，對日常地景造成的直接衝擊也逐漸擴大。諸如垃圾筒（或稱為紙屑箱、街道垃圾筒或廢物筒）之類的細部設施，在1900年之後開始出現。地方政府爲了減少群蠅亂舞傳染疾病。因此，於1910年代與1920年代大量設置垃圾筒。而今日，這已經變成一項例行性的市政工作了。在大尺度方面，市鎮當局興建了自來水、廢污水處理場、遊戲場（同樣於本世紀初出現）、游泳池，以及訂定道路、人行道、街燈等設計標準。在1900年之前，人行道仍然大多爲木造鋪面。但是，到了1910年之後，或許是受到水泥產業遊說的影響，混凝土鋪面已經變成一項普遍的鋪面材料。1900年至1910年之間，也制定了街燈的照明標準，電燈取代了以往使用的瓦斯燈。巴爾地摩以及其他一些城市，開始採取地下化方式，處理原本交織在天空中的電話線，並清除了位於人行道上方的屋頂承簷，以及管制位在人行道上的地下室出入口。街道的外貌逐漸變得更整潔了。

這些都是非常重大的改變與成就。其中，有些依然持續至今。有些改變係拜當時新科技所賜，但更重要的，則是因爲機動車輛帶來了龐大壓力所致。受到城市美化運動與其他早期城市規劃運動激發，數以百計的地方社團，提出了公共改善要求，他們強烈要求種植路樹、整頓人行道、甚至是行人的舉止等所有事物都必須遵守秩序。爲了規範行人人潮，1920年代甚至提出了在人行道上劃設分道線、禁止逗留等嚴厲建議。不過就我所知，這些建議並未獲得採納。這股政府權力擴張的背後，同時隱含了強制的道德標準（畢竟當時是禁慾主義當道的年代）。許多社區嚴格規定，除了特定的海灘區與游泳池之外，禁止穿著浴袍上街；規定市民駕駛福特T型車，沿著新鋪設的機械化街道前往公共海灘的途中，必須在泳衣外面加上一件罩衫或外套。

就都市地景的角度而言，所有這些改善街道外貌的市政措施之中，最特殊的就在視覺上的隱匿不察。爲了變成一個有效率的城市，在一個機能當道的脈絡之中，機械化街道的最主要特色，似乎就是將所有的設計成果，變得讓人忽視它們的存在，燈桿、鋪面、無數的方向標誌，變成地景的灰色背景。

早期的商業帶與大街的式微

汽車不僅需要新的道路，也需要相關的販售、儲藏和服務設施。世界上第一座鋼筋混凝土建築物是，奧古斯都·培里特（Auguste Perret）於1905年設計的巴黎 Garage Ponthieu。這棟車庫採用機能主義樣式，入口處的裝飾像是放大的散熱器。事實上，1920年代之前的車庫與加油站，很少採用這類的特殊設計，大多只是利用原本的穀倉、馬房或是倉庫改裝而已。直到第一世界大戰之前，第一座單一功能的加油站才告現身。大約在此同時，建築師也開始在昂貴的住宅設計中，加上車庫，而取代了原有的馬房。

到了1920年代，汽車對於街道兩側所造成的重大商業衝擊也已經浮現。隨著汽車持有率的不斷上升，到處都需要加油站。這些大小不一、形式各異的加油站，受到許多建築師的蔑視。古斯（A.G. Guth）在1926年於《建築論壇》（Architectural Forum）中，撰文批評這些隨處可見的「中國寶塔、回教寺院、諾曼城堡以及法蘭德斯（Flemish）塔樓」。他認為加油站應該採用當地材料與傳統和保守樣式。位於布魯克斯河濱公園道的服務站，想必正對他的口味。因為，這些服務站採用粗糙石材與木質魚

鱗板。到了1920年代末期，汽車不再只是個休閒玩具，而是已經變成了許多人的生活必需品。服務站成爲未來社區開發的中心，同時在商業競爭之下，加油站老闆也各出奇招設計出各種搶眼的樣子（Lonberg-Holm, 1930）。加油站佔據了最容易被看到，也是利潤最高的街道角地，樹立了日夜都可以吸引駕駛人目光的閃爍光燈泡。

坐在時速三十英里的汽車之中，乘客所能看見的事物，遠不如騎馬或徒步來得清楚。對於駕駛人而言，速度使得細節變得模糊，標誌必須又大又亮，距離已經不再那麼重要了。所以，土地可以混合不同使用且散佈開來。因此，所造成的結果，是隨處可見且熟悉的混亂公路商業帶和帶狀發展。不過，剛開始時，這些現象並不明顯。由於招牌妨礙了駕駛人的視線，也變成鋤草的障礙。印第安那州於1923年拆除了位在4,000英里長的州公路兩側，超過100萬英里的廣告招牌。州政府的這項措施，獲得廣大合作與迴響。特別是大公司也認爲「在這個高速旅行的機動交通年代，路旁的廣告已經過時了」（William, 1923, p. 484-5）。雖然，他們認爲在人們在高速運動之下，不容易看清楚招牌的內容。但是，這個想法並未持續太久。

機動交通所帶來的影響，並不僅止於機械化街道。它同時也帶來各種

不同的商業利弊。1930年代，針對新澤西州的紐瓦克（Newark）到特倫吞（Trenton）總長47英里公路所進行的一項調查發現，沿路共有300座加油站、472座招牌看板、440家商店以及165個交叉路口（Tunnard and Pushkarev, 1963, p.162）。很容易就可以想見，這並不是全部的景象，應該還有許多小招牌與各式各樣的建築樣式。然而，外觀遠不如好商機來得重要，這裡提供了可以迅速獲利的不同機會和各種商機。為了服務汽車駕駛人，人們不僅創造了新的商業設施，也增加了紊亂程度。汽車餐廳、汽車電影院、新澤西州的Woodbridge設置了第一座首蓆狀交流道、第一座汽車營地（也被稱為遊客營地。到了大約1940年開始被通稱為汽車旅館）以及第一座購物中心。這些都在1920年代末期、1930年代初期開始出現。

許多設施都是為了因應停車問題才出現。舊式大街只能提供少量的停車位，也無法符合新的汽車生活型態。到了1940年代，基於機動性的考量，這些問題都開始逐一獲得解決。《建築紀錄》（Architectural Record, Vol. 87, June, p.101）明白的宣稱，由於當時汽車取向的購物中心，已經非常普遍。所以，「今天的家庭主婦開車到鄰里購物中心」。為了在商店前面設置離街停車場，1920年代末期的新商店，必

須沿著街道退縮興建。1928年針對「汽車年代」所提出的雷特朋（Radburn）鄰里廣場設計之中，即在前面留設了一排斜角停車位（今日的雷特朋鄰里廣場背面，原先預定作為公園使用的空間，也被改為停車場使用）。汽車購物的觀念迅速獲得大眾歡迎，街角基地採用L型平面，而位於街廓中間的基地則採用C型平面，這已經變成1932年的購物中心基本配置，兩者皆是將停車場設置在商店前面，可以直接由街道駛入停車場之中（圖5.3）。四十年之後，購物中心仍然繼續採用這種配置型態，只不過是規模變得更大而已。

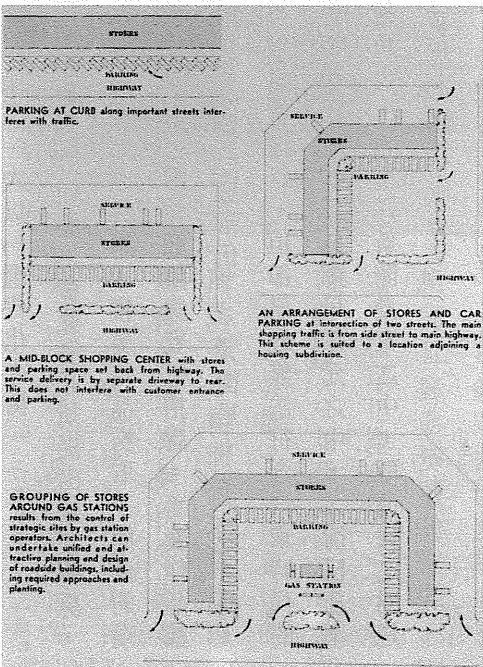
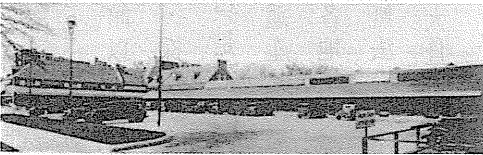
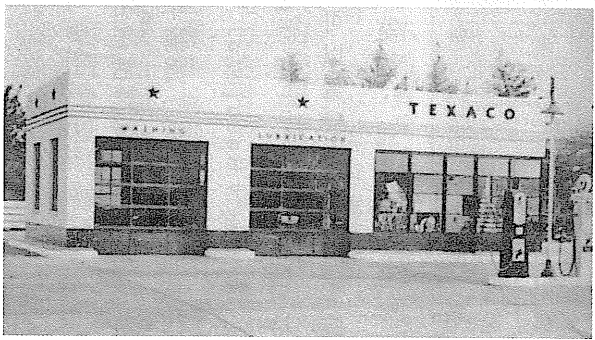
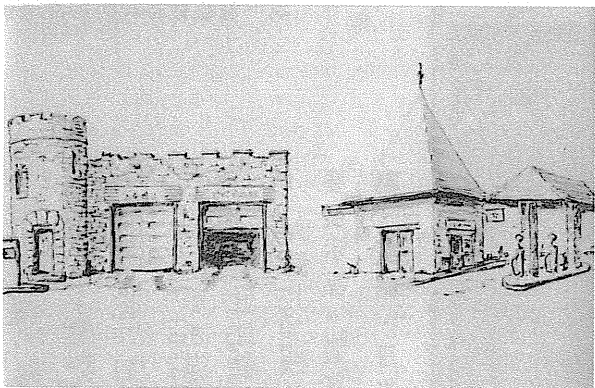


圖5.3：大街的式微以及約在1932年首度出現的購物中心。
資料來源：Architectural Record, 1932, pp.325-7。

1935年《建築紀錄》舉辦了一次以「現代化大街」(Modernize Main Street)為主題的重要設計競圖。參賽者必須提出包含藥房、服飾店、餐館以及服務站等內容之設計案。獲獎作品採取了簡潔的現代主義風格，採用黑色玻璃立面，鍍鉻裝飾與霓虹招牌。參賽作品都非常精采，只是到了1935年大街已經落伍了。大街是十九世紀之前，馬車時代的遺產，即使可以重新翻修，但卻已經無法符合汽車時代的要求了。在各地如雨後春筍般出現的郊區鄰里單元之中，大街已經不復存在，也無法扮演任何角色。在不同新開發案之中，取而代之的是規模日漸擴大且擁有停車場的購物中心。

所有的參賽作品之中，只有服務站比較能夠掌握汽車取向新時代的地景特色。入選者之一，採取了當時歐洲流行的國際樣式。但是，與賽者所能參考的只有標準石油(Standard Oil)於1931年引入的加油站。針對汽車年代，標準石油的加油站使用平板玻璃與金屬盒子，絲毫沒有任何裝飾。其他的石油公司為了建立進步形象，很快地也轉向簡化形式，放棄了十年前盛行的商業折衷主義樣式。1937年德士古(Texaco)石油採用了一系列標準化服務站，時至今日，它依然沒有多大改變。針對角地、街廓內、公路兩側等不同基地，設定了不同的



模式。相同的，是每一間服務站都豎立著明顯的德士古標誌(圖5.4)。對於到處旅行的民衆而言，因為同一家公司的服務站外觀看起來都一模一樣。因此，無論到哪裡都可以找到自己喜歡的汽油品牌，這真是一件非常重要的事情。公司之間的競爭，取代了各異其趣的個人主義，這也成為日常地景中的特色。隨著白堡餐廳(White Castle)與強生旅館(Howard Johnson)等連鎖商業在美國各地的發展

與擴張，類似的情況也出現在餐飲業與旅館業之中，它們同樣也都採用了相同且容易辨識的招牌。這些標準化產品在1960年代與1970年代獲得了更進一步的發展，使得各地的商業帶不約而同地都出現類似的視覺無秩序與紊亂。這也造成原本的大街與1920年代的獨特加油站

圖5.4：從特立獨行的個人主義到公司標準化。1920與1930年代的加油站。圖中所示為1920年代位於芝加哥「Lawnside」的小城堡與位於雷特朋的中古樣式。加油站。1930年代的德士古石油等國際樣式取代了原有的特殊樣式。

資料來源：Architectural Record, 1937年9月 - p.71。

變成了古董，經常變成古蹟保存工作中的重點。

到了1939年，汽車已經成為影響城市日常地景外貌的主要力量。當機械支配了日常生活之後，雷尼爾·班漢（Reyner Banham），將1900年至1940年稱為「第一個機械年代」。頗富盛名的法國工程師法萊西諾（Eugene Freyssiner）於1937年設計了一棟高達2,300呎的高塔・Le Phare du Monde，「世界燈塔」，成為巴黎世界博覽會的重要展示品。遊客可以駕駛汽車沿著螺旋狀的道路蜿蜒直上頂樓的餐廳、旅館、日光室等，並使用擁有400個車位的停車場等（圖5.5）。開車上下往返高塔，本身就是一項象徵性行動，這是中世紀螺旋迷宮的二十世紀翻版，相對於中世紀時代獲得的精神啟蒙而言，唯一不同的，或許只是這些汽車駕駛人只能得到一張寫著「這輛車會經登上Le Phare du Monde」的貼紙。不過這座高塔並未興建。

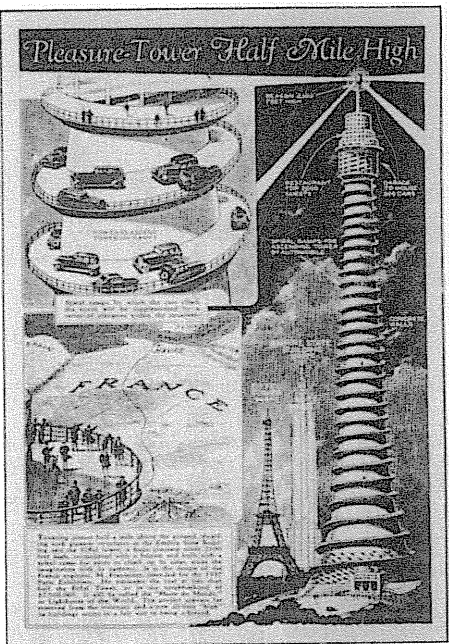


圖 5.5：世界燈塔，法萊西諾於1937年為巴黎世界博覽會提出的歷史頂峰紀念高塔設計提案。
資料來源：Architectural Record, 1934 - p.41。

4

炫耀性的大眾消費

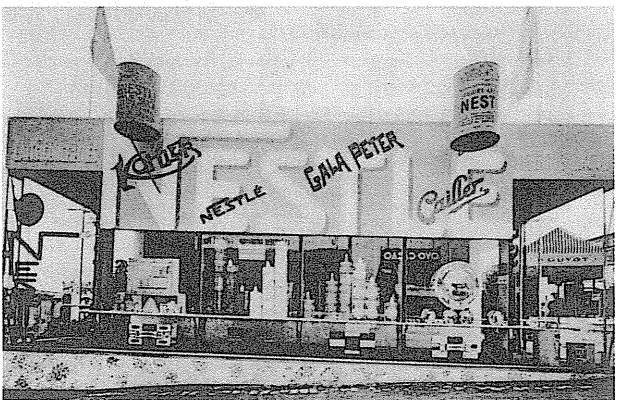
「炫耀性消費」一詞，是美國經濟學家韋布倫（Thorstein Veblen）於1899年首創，描述新富階級炫耀財富的行為。他寫道：「爲了取得與維繫人們對自己的尊敬，他們並不以獲得或掌握財富和權力爲滿足。

而是必須明白地展現財富和權力，唯有透過顯眼的表現方式，才能夠博得人們的尊敬。」炫耀財富的最佳方式並不僅只是個人取得財貨的能力，而是包括非生產性的時間消耗上面，亦即個人的休閒（leisure）。因此，洛克斐勒家族（Rockefellers）與凡得比家族（Vanderbilts）不僅興建了龐大宅苑，也僱用無數的僕役、擁有奢華的舞廳、遊艇碼頭；至少也得駕駛精工打造的豪華汽車出遊。

大量生產技術的發展改變了這一切，它使得大部份人得以享用那些原本超出負擔能力之外的財貨。原本僅只是少數人獨享的地位與奢華，現在藉由某種修正或調整，變成大部份人可以享用的貨品。炫耀性消費，也因此變成炫耀性大眾消費。雖然，汽車相當昂貴，但卻又不致於難以負擔。因而變成炫耀性大眾消費的主要象徵。電影與電影院不僅創造了獨特的魅力與浪漫情調，每個人都都可以融入欣賞劇

情，因此，它也成爲另一項重要象徵。雖然不見得擁有豪門巨宅，但是，由於住屋至少可以顯示自己並不輸給遠親近鄰。因此，也成爲展現新富資產階級的重要資產。這類的社會競爭或許從未絕跡，但是，透過二十世紀大量生產的財貨以及實際可支配所得的增加，炫耀性消費以前所未有的方式與程度展現出來。

當時的建築師和規劃師，雖然並不認同1920年代發展成形的個人商業主義。即使他們提及這些事務，大多也是充滿譴責之詞。舉例來說，歐文（Raymond Urwin）就不喜歡當時的商業櫥窗展示，他希望透過規劃工作，提昇「人們的溫良與精緻本能」（Creese, 1967, p.16），這個傳統或許和他設計的半自給自足之萊區沃斯（Letchworth）鄉村住宅。至於大西洋彼岸的萊特（Frank Lloyd Wright），對於這些商業設施同樣也表示不敢恭維。他於1927年寫道：「罐頭詩篇、罐頭音樂、罐頭建築、罐頭休憩，這一切都是由機械裝罐製造。」（p.395）他指出，他所關心的是美與真，並冀望他的無垠城市設計可以「征服這一類的醜陋商業主義」（1958, p.11）。歐洲的現代主義者，也不認同這類雜亂、矯情的廣告標誌和汽車地景，他們清楚地表示欣賞簡潔、純白、有秩序的建築物與地景。不過，柯比意（Le Corbusier）曾經出現嚴重的脫軌



行爲，他於1930年爲雀巢（Nestlé）設計的流動展示場，即在正面添加了各種廣告招牌。（圖5.6）

或許某些消費地景被視爲不純正的現代主義，有些則完全參考傳統的標準。但是，這類批評對於公司促銷產品、商人銷售商品、甚至是龐大社會大眾的購買與使用這些商品，都沒有造成任何影響。人們所關心的只是創造利潤、糊口謀生、或只是單純地滿足自己的慾望罷了。即使如此，由於追求利潤與獲得物質滿足的過程中，太過於任意地處理地景，因此有些批評的確值得深思。

各種批評之中，其中最直言無諱的，或許是不列顛的建築評論者威廉斯·艾利斯（Clough Williams-Ellis）。他在1928年出版了一本名爲《英格蘭與章魚》（England and the octopus）的專著，1900年以來的英格蘭地景發展，即爲書中的主題之一。這本書的重點，雖然還是討論一次大戰之後的都市蔓延，他試圖發掘各種新型態建築物造成土地使用特色淪喪的原因。他將最不喜歡的事物歸納整

圖5.6：柯比意於1930年爲瑞典斯德哥爾摩貿易展設計之雀巢展示館，呈現特殊造型。
資料來源：Architectural Record, 1930, p.6。

理編入標題為「惡魔字典」(Devil's Dictionary)的附錄之中。由於其中含括了一次大戰之後，不列顛的各種日常地景問題。因此，值得扼要摘錄如下。雖然，細節和尺度上略有不同。不過，美國當時的地景也不列顛差異有限。因此，也可以參考威廉斯·艾利斯的批評。他所條列的內容包括：

廣告——特別是招牌看板。

飛機場棚——數量與外觀(1929年美國已有1,330座飛機場)。

考古學者與古董收藏者——「他們的銳利眼光具有一種特殊與奇特
的焦點」，威廉斯·艾利斯不喜歡保
存遺物。

同化——許多商業建築物都欠缺此點。例如：遠遠就可以看到的明
亮粉紅色餐館。

廣播——特別是在原野之中設置的發射站。

市政工程師——利用生產廠商型錄造成漫不經心的一致性。

小別墅——特別是在分散式開發之中。

電力輸配廠——到處豎立著毫無美感的電線桿。

高爾夫球場——僅供極少數人使用的公園。

牛津與劍橋——因為他們對智識的冷漠。

繪畫——因為耀眼的新色彩。

欄杆——因為過多以致遮擋了視野。

軍人——只要有陸軍與海軍的地方都令人不甚愉快。

標準化——並不是因為它不對，而是因為經常用錯。

水池——往往充斥垃圾也被人忽視。



根據威廉斯·艾利斯的名單，腦海中浮現的是一幅充滿張力的英國地景(圖5.7)。

汽車、電力、飛機、混凝土、鋼鐵、與玻璃等新科技都和以往的完整地景形式發生嚴重衝突。原本為馬匹與行人設計的街道，難以符合汽車和卡車的使用需求。當然，雖然還未能找出合適的樣式。但是，歷經淬鍊的歌德與文藝復興樣式，顯然無法適應大量生產財貨的世界，傳統的品味與風潮已經過時了。城市以前所未有的速度成長，汽車和公共汽車運送了大量遊客遍覽各地、

圖5.7：1920年代末期英格蘭酒館週邊的路邊標誌、電線桿以及旗幟。
資料來源：Williams - Ellis, 1928, 封底照面。

5

煩人的科學管理

工作與住家分離、郊區蔓延，且商業帶開發隨著道路興闢而不斷延伸。新科技顯然劇烈地改變了所有的事物，使得日常地景像是脫韁野馬般地難以控制。當然這並非事實。

就現在的角度而言，本世紀早期的許多日常地景變遷，並沒有什麼特別之處，甚至不明顯。當然，這並不是說沒有秩序。它之所以不明顯，是因為秩序隱藏在經濟過程背後。這個過程就是作為二十世紀社會，及其地景核心的產業與商業之科學管理。

泰勒 (F.W. Taylor) 於 1911 年出版了《科學管理的原理》(The principle of scientific management) 一書。這本書明確地說明了泰勒多年以來宣揚與應用的原理，亦即工作場所的效率，決定於時間與動作研究。泰勒於本世紀初曾受僱於 Bethlehem 鋼鐵公司，歷經三年的研究之後，泰勒利用這些方法，將工廠的生產力提高了一倍以上。

泰勒並不是個隨遇而安的人。受到簡化所有事情的動力驅使之下，他力圖將所有的事物分解為各個機械化單元與動作，其中也包括了他以嚴格的方式，從事競賽運動。例如：他的網球反手拍不夠強勁，所以，泰勒設計了湯匙狀球拍，這有效地彌補了他的弱點，也因此獲得了 1881 年美國網球雙打冠軍（他也發明了鎖緊球網與雙重球網的方法）(Andrews, 1964, p. 62, 68)。泰勒唯一的目標，就是獲得良好結果。他將這種堅決的態度帶入產業生產，仔細觀察工人的工作方式，將工作分解為不同單元，計算每個動作所需的時間，從而設計出可以提高產量的更佳動作順序。由於勞動的唯一目的，就是儘可能有效率與大量的生產某些東西，因此，他重新安排工人的作業程序並和時間競賽。表面上，這完全都是為了剝削勞工，不過，泰勒認為，提高生產力不僅可以增加雇主的利潤，也使得勞工可以獲得更多的休閒時間。此外，透過時間與動作研究，並訓練監督工作進行的管理人員，不僅使得管理人員有事可做，並因此提高了他們的地位。泰勒的這項預測，在本世紀下半葉終於獲得證實。

若是由於泰勒發明了時間與動作研究，而完全將產業管理作業的改變歸功於他本人，這可能並不確實。因為，當時的人們都非常關心如何減少浪費與無效率，不過泰勒倡導的管理方法的確非常有效。泰勒的科學管理書，籍獲得了熱烈迴響，並翻譯成多國文字出版。隨著

第一次世界大戰的來臨，爲了因應戰時的需求，提高產量，降低浪費成爲最高準則。來自產業界的衆多效率專家，也進入政府各部門工作，從而消弭了對時間、動作以及生產力等觀念的質疑。至此之後，效率管理與集權管理成爲現代企業和政府的基本目標。

科學管理對早期消費地景造成了顯著影響，它成爲提高消費品購買力，以及增加勞工收入與休閒時間的重要工具。早期大規模實施泰勒式科學管理的例子，是1913年的亨利·福特之T型車裝配線。福特及管理人員最重要的成就，是掌握了大衆對於廉價與相對可靠汽車的大量需求。爲了滿足這項需求，他們重組製造程序，將工作區分爲不同單元、零件與製造程序的標準化，並將真正的生產程序和規劃及管理區分出來。結果產生了一條協調性極高的裝配線；各種零件一一裝配在隨著輸送帶前進的車身底盤上面，每位工人的任務都非常明確清楚，當裝配完成的車輛沿著斜坡下來之後，隨即啓動引擎，開出廠外。由於只有黑塗料色才能夠配合裝配線的高效率運轉並迅速乾燥。因此，所有的車輛都是黑色。從1908到1927年停止生產爲止，福特公司總共製造了超過500萬輛T型車，黑色的T型車也變成當時美國地景中的一項重要元素。此外，美國以及其他國家的汽車製造廠，也

因此促成了建設大量的新公路與公路商業設施。

泰勒認爲，必須提高薪資以誘使勞工接受科學管理。他認爲勞工雖然瞭解工作，但是，在一項不斷重複的工作之中，勞工卻容易抗拒管理人員的計時碼表以及筆記本。事實上，福特發現，爲了降低於1913年高達360%的勞工流動率，他必須提供更高的薪資。因此，他付給裝配線勞工的日薪達到5美元，勞工若是因此在工廠中繼續工作六個月以上，即可將生產力提高一倍以上。福特使用裝配線增加生產力之方法，不但有能力支付更高的員工薪資，同時可以將T型車的售價，壓低到得以持續暢銷的500美元。

其他的產業領域也出現類似現象。最終的整體，結果是生產力提高、薪資上升、工作時數縮減，人們擁有的可支配所得提高，可以購買更多的商品，也擁有更多的購物時間（英格蘭的發展比美國來得緩慢，直到1938年的薪資法案（Pay Act）通過之後，勞工才享有支薪休假的休閒時間）。到了1913年，在福特的裝配線全力運轉之下，韋布倫關於炫耀性消費與有閒階級的理论變得過時了。韋布倫認爲休閒是一項昂貴的商品。所以，新富與鉅富階級之所以需要誇大炫耀性非生產性活動。但是，由於科學管理與工會力量的逐漸成長茁壯，勞動時間降低了，而休閒的稀少性價值也因

此下降了，每個階級在某種程度上，都可以變成有閒階級與消費階級。

貧窮與下層階級，以更廉價的方式模仿與追趕有錢有勢者所樹立的潮流。這經常變成一項古老的傳統。因此，中下階級模仿了炫耀性消費的風潮，購買那些他們可以支付的商品。無疑地，這其中不僅提供了更多的物質滿足，也在相當程度上變成了一種社會價值。由於科學管理使得個別勞工孤立的重複性工作之中，打破了以往工作場所之中的互助與合作關係。現在，參與社區的需求必須透過購買和展示商品才能夠獲得滿足。大量消費即是構成這股趨勢的關鍵，大量消費使得城鎮之中，充斥著有鋪面的公路、汽車以及加油站，郊區則是到處林立著新的汽油廣告招牌。

當然，和大量消費同時出現的是大量生產，這同樣必須透過大型企業才能夠實現。由於福特汽車等這類大型企業，可以藉由科學管理方法，提供大眾市場所需的各種需求，從而獲得了巨大利潤與快速擴張。無法適應這種趨勢的公司，不是沒落就是被其他公司併購接管，這些過程本身也建立了新的經濟秩序。韋布倫於1933年撰書探討這種現象，並將經營權與所有權分離現象與商業企業等作為新秩序的代表。他認為產品與工匠水準，

已經不再是經濟的中心，而是如何賺錢與創造公司利潤（圖5.8）。諷刺的是，這必須透過兩種看似矛盾的方式達成。一者是「不分階級

與非個人管道的企業管理」（p. 215），無情的效率與目標促使人們盡力追求生產力與利潤的極大化；另一方面則是奠基在談判、無恥、造假、包裝、廣告、形象等基礎上的「銷售競爭」。從此之後，「銷售取代了工匠技藝」（p. 107, 108）。

郊區分區管制規則、帶狀開發、商業帶與購物廣場等，這些日常商業地景都是銷售率競爭下的產物。這種方式創造了巨大的財富，但是，並沒有多少人想到或願意關心這些事物的視覺協調性。在此同時，非個人化的企業管理本身，也創造出毫無特色的摩天辦公大樓地景。表面上，這兩種地景毫不相關，事實上，卻都只是一個銅板的兩面罷了。



圖5.8：多倫多股票交易所的山牆線裝飾，描述泰勒所闡釋的產業組織團體，這類組織與管理成爲支撐1920與1930年代許多日常地景的基礎。

VI

建築的現代主義與國際主義：
1900-1940

建築師不斷地尋找一個適合大量生產消費性機械與建築物的樣式。這項努力，終於在1920年代獲得了豐碩成果。這個樣式雖然源自於早期的一些實驗與理論。但是，由於缺乏前例可循，因此，不論就原創性抑或就影響力而言，它幾乎和古典樣式及歌德樣式等量齊觀。這個原本被稱為「國際樣式」(The International Style)，現在一般通稱為「現代主義」。其特色包括非裝飾性表面、確切的邊緣、大量生產的構件、角型以及忠實的表達材料等。

現代主義的發明者信心十足地認為，明亮、潔白、理性的建築，不僅適合也可以積極地提昇未來及理性社會的創造力。他們以為，未來社會將是一個接受新科技及其產物，且不會重蹈歷史覆轍的社會。而現代主義正是符合新社會秩序的新建築樣式。

當然，事實上並非如此。現代主義從來就不是受到大眾歡迎的住家樣式。當1980年代，面臨了折衷復古風潮「後現代主義」的挑戰之後，作為機構和企業通用的樣式，現代主義的原創性和普及性同樣也遭到質疑。即使如此，在短短數十年之間，現代主義仍然成爲企業、機構與公寓建築物的最普遍樣式，甚至支配了全球重要城市的市中心與天際線。不論是阿姆斯特丹及Jian Bator的公寓建築物簇群，抑或

是雪梨與新加坡的摩天辦公大樓、盒狀工廠、角狀電話亭以及公車候車亭等，都是現代主義的縮影。

1

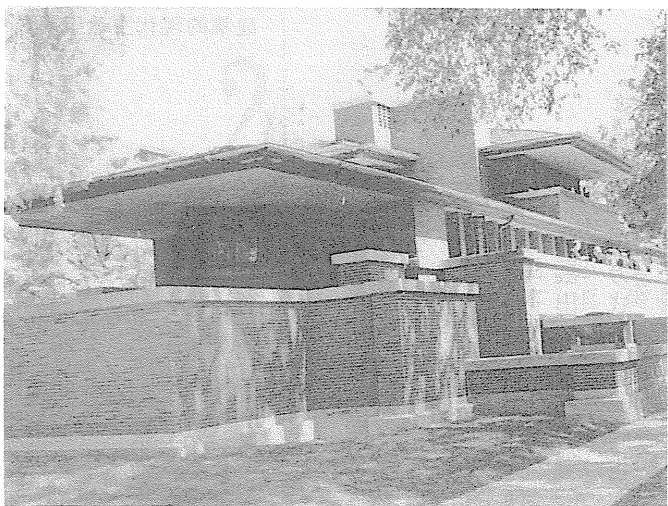
現代主義的根源

促成現代主義於本世紀之交興起的原由，包括反對工廠產品添加毫無意義的裝飾，以及批判陳腐的歌德與古典復興建築樣式等之獨立思潮。以威廉·墨里斯(William Morris)爲例，他倡導單純的設計，反對虛情矯飾、浪費與自戀的裝飾藝術。他認爲結合了藝術家與手工藝匠的技巧，可以創造出單純且受歡迎的藝術。爲了宣導這項觀念，墨里斯不僅設計與製造了壁紙及紡織品，還創設了一座手工印刷工廠。這種實踐做法即是後世所稱的藝術工藝運動(Art and Crafts Movement)。它試圖透過製造業與建築物，重振忠實的裝飾與重要的工藝。負責第一座田園城市的規劃師暨建築師雷蒙·歐文(Raymond Unwin)和貝理·帕克(Barry Parker)，即是藝術工藝運動的一員。美國的藝術工藝運動，則是以本世紀前十五年之間廣受歡迎的《藝匠》(The Craftman)雜誌爲中心。墨里斯的觀念，對於1920年代初期的歐洲也造成重大影響。作爲現代主義核心的德國設計學院，包浩斯也將他的想法納入最初的

宣言之中。

當時出現的另一股思想，是新藝術運動 (Art Nouveau) (亦稱為 Jugendstil)。這個在 1890 年代形成的藝術運動之所以重要，是因為它和以往長期建立起來的設計傳統差異極大。或許是受到愛菲爾鐵塔的影響，新藝術運動強調感知、有機、弧形和優雅的線條。雖然，畢得斯利 (Audrey Beardsley) 等人迅速將這個樣式用於插畫之中，但是在城市地景之中，僅有商店立面或巴黎地下鐵出口站等少數地方，接受了新藝術運動。

由於路易士·沙利文 (Louis Sullivan) 的大樓設計，曾經出現繁複且裝飾性的表面。因此，潘斯勒 (Nicholas Pevsner) 認為沙利文曾經受到新藝術運動的影響。不過，新藝術運動對北美所造成的衝擊並不大。萊特 (Frank Lloyd Wright) 於 1890 年代還在沙利文的事務所擔任學徒時，他曾經對自然與有機形式極為著迷。作為二十世紀最具有原創性的建築師之一，造成萊特之所以具有充沛原創性的部份原因，或許是由於他只在威斯康辛大學接受了二年的工程課程。因此，他的正式建築教育極為有限，以至於能夠擺脫設計習俗的限制。當然，萊特在本世紀之初所設計的住屋具有嚴格的幾何平面、立體感、配合基



地、低平以及出簷極深的屋頂等特色，這和當時盛行的安妮皇后 (Queen Anne) 或其他折衷主義樣式產生差異極大 (圖 6.1)。雖然這些房子曾經刊載於《婦女家庭雜誌》 (Ladies Home Journal) 等當時流行的雜誌上面，並頗受好評。不過，萊特的設計特色並不容易模仿。一般

而言，萊特的作法不僅不易抄襲，也從未出現某個建築學院明顯地追隨萊特的腳步。然而，萊特於 1910 年代在德國出版設計作品集之後，由於這些建築物的照片與傳統的房子完全不同，具有前瞻性眼光的歐洲建築師熱情地表示歡迎，並成爲他們的重要靈感來源之一。

二十世紀的前十年之間，是個充滿偉大發明、想像以及知識爆發的年代。在這段期間，萊特在美國提出了他的原創性建築設計。愛因斯坦的相對論對於一般科學；特別是物理學，造成了重大影響。藝術方面，同樣也發生了革命性轉變，抽象藝術打破了原

圖 6.1：萊特設計的 Robie 住屋。寬展出簷與強烈水平帶，突顯了萊特的草原樣式住屋和十九世紀古典復興樣式住屋之間的差異。Robie 住屋的其他創新之處，還包括基礎樓板、房內車庫、上層大洗衣房的間接採光，以及爲了增加夏季陰影與冬季日照，他根據天文學計算結果所設計的遮陽板。

有的再現藝術(representational art)格局。1907年畢卡索(Picasso)的畫作「亞維農姑娘」(Les Femmes d'Alger)開啓了往後的立體主義樣式。此後，畢卡索與巴魁特(Georges Braque)皆以角型和塊體方式創作了一系列的風景、人物與靜物等作品。長久以來，繪畫被視爲是從單一視點重現物體或風景的觀念，至此完全打破了。從此之後，藝術家可以自由地運用漩渦狀色彩、線條、形狀、抽象以及同時以不同視點等方式，表達畫家的自我感情、經驗以及速度。

藝術方面產生的變化，迅速對當時的建築造成相當影響。希區考克(Hitchcock)和班漢(Banham)同樣也都認爲，無裝飾、角狀形式的現代建築，必須同時可以由不同視點與建築物的內外加以欣賞，這個觀點與當時的抽象藝術原則相當接近。當藝術家轉向抽象藝術，建築師也發展出建築物的機能工程樣式；當藝術家提出了速度與多視點的新表現方式，建築師也在沒有正面、背面、主要立面等建築形式中表達了這些觀念。羅伯特·雨果(Robert Hughes)(1980, p.12)認爲，抽象立體主義藝術回應了從火車或汽車行進中，不斷改變的地景觀看經驗，「連續與重疊的觀看，開展與搖晃不定的表面」。如果雨果的說法成立的話，那麼這些藝術家就可以視爲是聯繫了新技術和現代主義地景

現實的橋樑。一個完整的順序將是：首先出現的是新地景經驗；其次爲藝術家的「表現」；之後則是建築師的建構；最後才是塑造了符合機械時代經驗的地景。

抽象藝術從未受到大眾的普遍歡迎，這一點非常重要，因爲若是抽象藝術真正影響了建築特色，那麼在欣賞現代建築物與地景之前，顯然必須先了解抽象藝術。由於大多數人仍是選擇庸俗的風土性住屋，也將大量生產的繪畫懸掛在客廳之中，所以可以說，從出生開始，這一代人仍是如同生活在維多利亞時代的先祖們一般，堅持與固守單一視點。雖然，新都市地景可能是唯一真正興建和具體表現出來的現代主義抽象美學。但是，幾乎沒有人喜歡或是了解這些新都市地景。

2

機能未來主義

藝術工藝運動、新藝術運動、萊特的新建築方向以及抽象藝術等，這些現代主義不同根源的共通點，是它們都拒絕傳統樣式。這些運動不僅大聲撻伐那些毫無用處的裝飾，對於所拒絕的事物也愈來愈加清楚。其

中又以奧地利的建築師阿爾道夫·魯斯(Adolf Loos)爲代表。1908年

在一篇名為〈裝飾與罪惡〉(Ornament and Crime)文章中，他清楚有力的宣稱，「在文化演進的前進道路上，將去除有用事物上的無謂裝飾」(引自 Banham, 1960, p. 94)。班漢認為這段話的涵意，是建築師必須和工程師一樣，建造符合機械時代的的建築物(Banham, 1960, p. 97)。事實上，魯斯爲了證明這個論點，他在1910年於維也納設計與興建了一棟毫無可怕罪惡裝飾的住屋。魯斯期待在未來二十年之間，建築樣式也將發生如此劇烈地改變。(圖 6.2)

雖然，魯斯屬於分離派(Secession)的一員，這是一個由觀念類似的藝術家與作家組成之團體。但是，這棟住屋完全可以視爲魯斯的個人宣言。德國工藝聯盟(Deutscher Werkbund)的作品之中，更具體和明白地表現了現代的非裝飾樣式。德國工藝聯盟是1906年德國的藝術家與藝匠，爲了支持大量生產以及找尋適合大量生產財貨的設計方法而組成之鬆散組織。這個組織的靈魂人物，是德國電力公司AEG的建築師與設計師彼得·貝倫斯(Peter Behrens)。貝倫斯爲AEG公司的建築物發展出一套形式明確、沒有瑣碎裝飾、完全適合產業與機械，且具有實用外貌的有效工業樣式。他同時也清楚掌握了勞工的需要，因此，建築物皆採用高標準的通風與照明。德國工藝聯盟的其他成員，

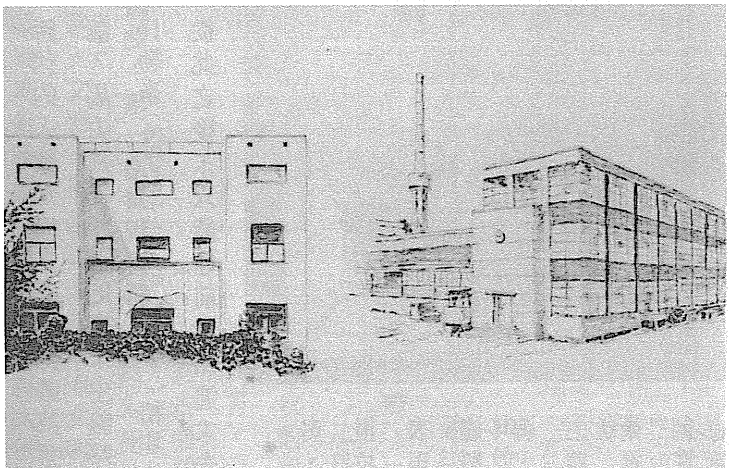
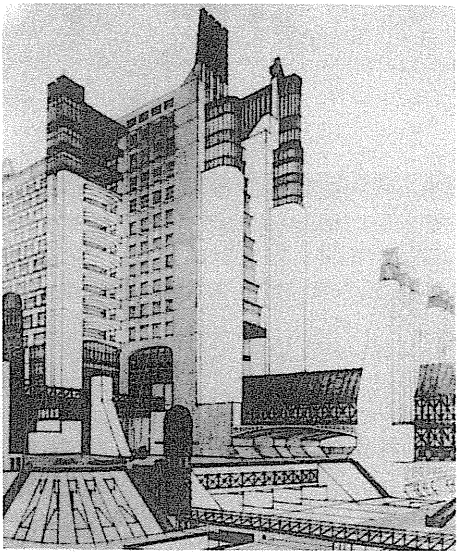


圖 6.2：阿爾道夫·魯斯於1910年設計的維也納Steiner住屋，以及葛羅培和麥耶於1911年設計的法各斯鞋樣公司，兩者皆對1920年代的現代主義樣式發展造成重大影響。之前十年完全無法想像這種形式的出現，即使今日亦復如此。

也遵循他的方向，現代主義最有影響力的建築師華特·葛羅培(Walter Gropius)與阿爾道夫·麥耶(Adolf Meyer)即共同於1911年設計了法各斯鞋樣公司(Fagus Shoe Last Company)(之所以稱爲鞋樣，是因爲它製造鞋子的楦子)，它也成爲往後五十年之間，工業建築物的典範。法各斯鞋樣公司的建築物內部設計，仔細考慮了提供良好工作環境的各項因素，外觀則是由磚塊、玻璃、鋼鐵等新材料共同構成之矩形形式，表現了未來的機能與簡潔外貌。

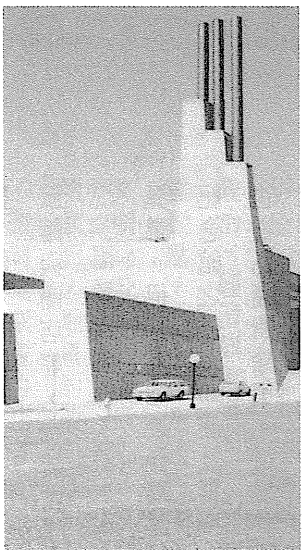
法各斯工廠設計與興建的同時，一群自稱爲未來主義的義大利藝術家也興致勃勃地頌揚現代事物的意識型態。這個團體的發言人菲力浦·馬力那堤(Filippo Marinetti)在1909年撰寫的宣言之中，嘲弄各

各式各樣的老舊事物，稱頌機械、電力、電燈、速度、工廠、飛機、大橋以及戰爭的清除效果。他指出，「我們創建了未來主義，我們希望擺脫這塊土地上陳腐的教授、考古學者、……以及古董收藏者，舉起你的斧頭、榔頭和鋸手，無情地摧毀這座尊貴的城市！」文藝復興時代的人總是向古老年代尋找靈感，以此作為他們的價值與意義之立論。馬力那堤和他的未來主義夥伴，則是明確與堅決地支持愛德華·貝勒米(Edward Bellamy)和其他人，大聲地吶喊——不要再往後看，從此之後，只能往前看和追求未來。



和未來主義者有關的建築師是安東尼奧·聖伊里拉(Antonio Sant'Elia)。聖伊里拉繪製了許多未來城市想像圖，圖中表現的是單調、巨大、紀念性的混凝土建築物與柵欄，高樓頂層的明亮廣告招牌，龐大的發電廠與機場等。這些未來主義的城市，努力地將當時的科學與技術進展納入其中，並將其轉化為具有原創性的人造形式(圖6.3)。雖然在他的作

圖6.3：聖伊里拉於1914年繪製的新城市(La Città Nuova)。



同1900年代的未來主義一般，1980年代也堅決地和過去絕裂。

插曲：第一次世界大戰

歌、文學、集體記憶等西方文明之中。雖然，這個戰爭必定對現代建築與地景發展軌跡造成了重大衝擊，但是，我們卻不容易找到痕跡。

一般都認為，人造地景是重大社會變遷的一種歷史紀錄形式。舉例來說，工業革命帶來的新社會秩序，透過工廠、無數千篇一律的勞工住屋，以及新富階級的奢華裝飾別墅等明顯表現出來。但是我認

或許1908年興建的多倫多史卡柏羅學院實現了他的部分夢想。

3

之後，爆發了第一次世界大戰。這是一次的機械戰爭、現代戰爭，且從任何角度而言，它都是西方歷史中的重大事件。歐洲的古老帝國崩潰了，新社會秩序出現，數百萬人死亡於戰爭，對戰爭的恐懼也滲入了詩

為，雖然第一次大戰是現代歷史的重大傷痕，雖然遺留了一些地方性痕跡。但是，戰爭前後對於世界的外貌並沒有造成任何重大與明顯的改變。保羅·福瑟爾(Paul Fussell)的《大戰與現代記憶》(The Great War and modern memory, 1975, p.69-70)一書中指出，「今天的索密(Somme)雖然平靜，但卻是個陰沉的地方，無法或忘也無法原諒……：漫步在田野中，不時可以碰上數世紀以來遺留的殘垣斷壁痕跡，時時提醒著我們1916年七月此地所發生的一切。當天候潮濕時，即使是舉目所見盡是滾滾麥浪，但空氣中仍然瀰漫著揮之不去的鐵鏽味。」這段描述或許不免帶著想像。事實上，開車沿著新道路穿越古戰場時，除了偶爾瞥見軍人墓園之外，你幾乎看不到任何痕跡。比利時與法國北部許多遭受戰火摧殘的城鎮，重建之後，幾乎與1914年之前沒有兩樣，像是竭力抹去破壞之後的傷痕一般。一些新的住屋、公路、汽車旅館與商店等，也掩蓋了第一次大戰所遺留的任何痕跡。

福瑟爾認為，第一次大戰深深改變了歐洲的良心，我對於此毫無異議。但是，地景作為建設而非毀滅的紀錄，除了極少數的紀念物與紀念館之外，即使是第一次大戰這樣的大災難與痛苦，其痕跡與證據也被迅速消除了。這或許是造成規劃師與建築師似乎忽略了戰爭及其

影響的原因吧！英國規劃師雷蒙·歐文曾經說，他不容許自己「陷入政治、經濟與軍事危機的泥沼之中」(引自Creese, 1967, p.9)。對於這種觀點，真不知是應該譴責他的鐵石心腸，還是讚揚他對社會生活與文明綿延不絕的信心。我雖然不欣賞這種冷漠的態度。但是，還是必須承認，地景的改變既長期又緩慢。對於死難者而言，大戰的確製造了悲劇與深遠的社會變遷。但是，在現代地景變遷的軌跡中，短短數年的大戰確實並未造成根本性的變化。就規劃與建築史的觀點而言，第一次大戰，不過是十九世紀以來持續變化的一段插曲，它所帶來的唯一重要的改變，是加速了公司企業與政府的科學管理以及現代主義的動力。

4

包浩斯

包浩斯(Bauhaus)是現代建築與地景史的中心。這個1920年代開始蓬勃發展的設計學院(之後也成爲一棟建築物的名稱)，吸引了之前三十年之間的現代、機能、未來主義者等大量生產與設計之各種思想流派投入其中，並匯聚形成二十世紀的非常特殊樣式。雖然，當時其他地方；如柯比意(Le Corbusier)及一些荷蘭藝術家等也有類似的發展。但是，

對於塑造今日的世界形貌而言，包浩斯仍然擁有最明顯且最廣泛的影響力。建築物、座椅、紡織品、燈飾、廚房、桌子、角狀的城市天際線等外貌，乃至於所有具有「現代外貌」的事物，或許都可以歸因於包浩斯的設計師。

德國威瑪(Weimar)邦政府於1919年設立了包浩斯，最初的出發點或許是爲了重建戰後的國土。包浩斯的領導者華特·葛羅培，原本崇尚藝術工藝運動和威廉·墨理斯(William Morris)的設計哲學。他在「威瑪包浩斯宣言」中宣示：

讓我們創造藝匠的新基爾特，掃除藝匠與藝術家之間的傲慢階級藩籬。讓我們共同認識與創造一個可以融合建築、雕塑以及繪畫爲一體的新建築物，凝聚而成的新信仰，是透過千萬勞工的雙手，有一天我們終將創造天堂。

基於好的設計，可以使未來社會變得更好。這個未經驗證的信念基礎上，二十世紀的建築師或多或少皆服膺於這個類似宗教的戒律與宣言。就包浩斯而言，其信念是透過符合工業生產要求的產品改造世界。

在這個工程師與機械的年代之中，包浩斯最初所強調的藝匠很快就證明不切實際。因此，葛羅培在1923年發表的宣言中重新修正目標，宣稱：「包浩斯認爲，機械將是現代設計的媒介，我們將努力與機械配合」。但是，這並不完全只是機能主義而已，包浩斯的責任還

包括「教育男男女女認識他們生活所在的世界，發明與創造這個世界的象徵形式」。換句話說，他們希望發掘適合機械與大量生產財貨的適切原型，他們也以此作爲目標。依循以往的德國工藝聯盟、法各斯工廠、未來主義，以及穀物搬運機等不自覺的工業建築物，和當時少數的抽象藝術模式等，包浩斯的幾何形狀和純淨表面，成爲機械事物新外貌的基本特徵。他們認爲，線條與形式愈簡化、單純，愈能夠作爲現代機械世界的象徵，這就是現代主義的樣式。幾乎所有的現代都市地景都存在類似的痕跡。

包浩斯學院於1926年遷往德騷(Dessau)，搬進了葛羅培設計並稱爲包浩斯的一棟建築物(圖6.4)。這棟建築物使用玻璃、鋼鐵和混凝土等材料，採用角狀形式，外貌上結合了機能主義與現代主義，其空間組織與配置則屬於立體主

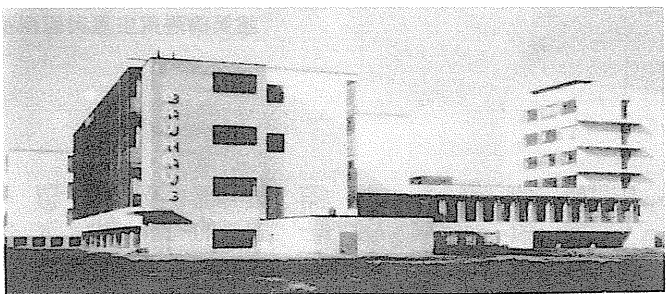


圖6.4：葛羅培於1923年設計位德騷的包浩斯。左側爲工廠，右側爲公寓。這棟建築物以單一模式統合了過去二十年間各種創意發展，成爲往後的機構與企業建築發展之支配性樣式，它或許是現代建築發展中最重要的建築物與機構。
資料來源：Hitchcock, 圖161a, 原圖出自現代藝術博物館。

義。這棟建築物和立體主義的雕塑一樣，沒有明顯的正面，葛羅培希望人們在周圍移動或順著分隔建築物兩翼的服務道路接近建築物時，提供多重視點的觀賞經驗。這棟建築物包含了工廠、工作坊、教室以及小公寓單元等多種用途。但是，無法透過純淨的表面與形式分辨內部的不同用途。這棟建築物不僅實現了葛羅培及其同僚多年苦思的建築觀念，這個為機械時代而設計的作品，也成為對抗毫無用處裝飾之第一個建築運動成熟典範。包浩斯訂定的標準，決定了往後五十年建築設計發展的走向。

1928年葛羅培辭去校長一職，由漢尼斯·麥耶(Hannes Meyer)接替。麥耶關切的重點在於發展具有社會責任的設計與生產方法，在他的領導下，包浩斯轉向創造符合勞工需求的住屋型態。這種社會主義傾向，並不見容於當時德國日漸興起的右翼政治壓迫氣候，在密斯·凡·德羅(Mies van der Rohe)短暫接任校長職務後不久，包浩斯於1932年宣佈停止運作。

5

現代主義的住屋計畫

第一次世界大戰結束之後，出現了嚴重的住屋短缺問題。社會主義政黨贏得選舉之後，特別是荷蘭和德國等歐洲的一些城市，出現了新的公共住屋建築物形式。這些公共住屋大多是由四層樓以下的公寓量體組成，

並搭配相關的洗衣間、遊戲場以及其他設施。包浩斯的許多成員都具有社會主義傾向，對於這些公共住屋的設計及其社會利益也極有興趣。1925年之後，其中有些人也開始關注都市規劃與住屋問題。和包浩斯處理設計方案的做法一樣，他們有系統與理性地檢討這項問題，建立廚房與浴室的最低標準，考量公寓內部動線的效率，仔細地研究建築物高度與日照、開放空間等之間的關係，思考大量生產住屋與使用標準組件的可能性等等。透過這些研究，建造出來的房子，是我們現在視為理所當然的固定浴室等規格相同的步行公寓。但在當時則已經被視為了不起的成就(圖6.5)。1925年到1931年之間，法蘭克福·梅茵(Frankfurt-am-Main)市政府邀請城市建築師鄂尼斯·梅(Ernst May)為勞工興建多達15,000戶的低層公寓，每戶公寓都擁有各自有效率的廚房。它成為現代主義城鎮規劃的重要範例。

1927年，德國斯圖加特(Stuttgart)的Weissenhof Seidlung舉行了一次住屋展覽會，邀請當時歐洲現代主義的重要建築師參與設計。這些住屋都是角狀、無裝飾、明亮、空氣流通、符合機能，也提出改善都市勞工階級居住條件的各種努力與方法。如同葛羅培所說的，現代主義者相信住屋應該可以如同鞋子一樣的大量生產。展覽會的目標，就是希望每一棟建築物都可以成為大量生產的原型。因此，只要發掘出適當方法與正確技術，即可解決住屋短缺的問題。我們可以批評這種父權主義的心態；亦即富裕、具有良好教育的建築師與社會主義者，為窮人與文盲發明良好的住屋單元的同時，其實，也強加上了現代主義的美學觀。或許，當時參與其事的建築師動機過於天真，不過他們堅決相信，現代主義的好處及其潛力，將可以解決嚴重的社會問題。不論動機為何，這次住屋展覽產生了極大影響力，建築史家雷那多·班尼沃羅(Leonardo Benevolo)曾經撰文指出，「它不只是提供了建築的集體建議，而是提供了一個新生活概念；它並不只是單一住屋的修正，而是一個完整的都市意識」(1982, p.484)。姑且不論它的都市意識，至少就公共與國家住屋的地景而言，這項展覽相當成功。

斯圖加特展覽與葛羅培等人的理論研究，說明了八或十二層的公

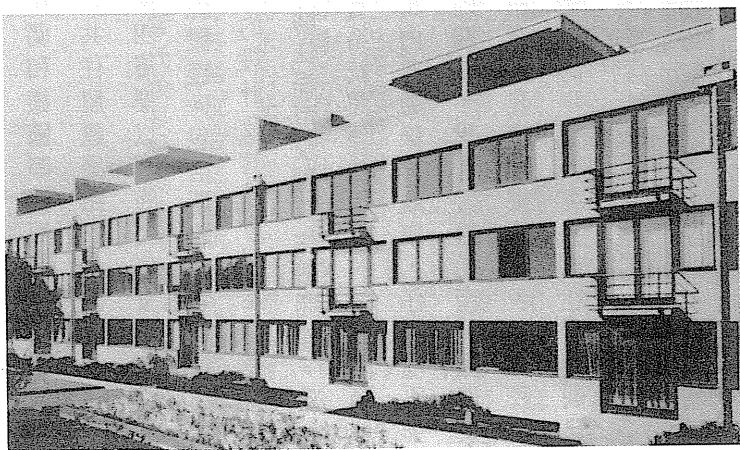
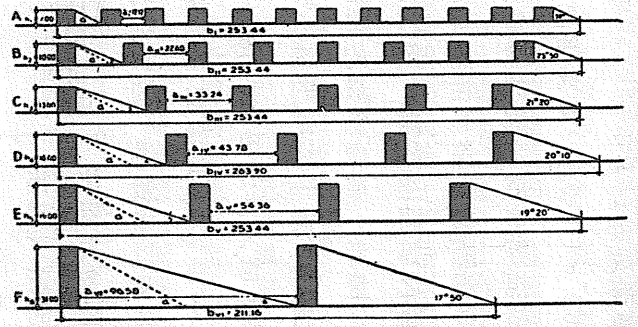
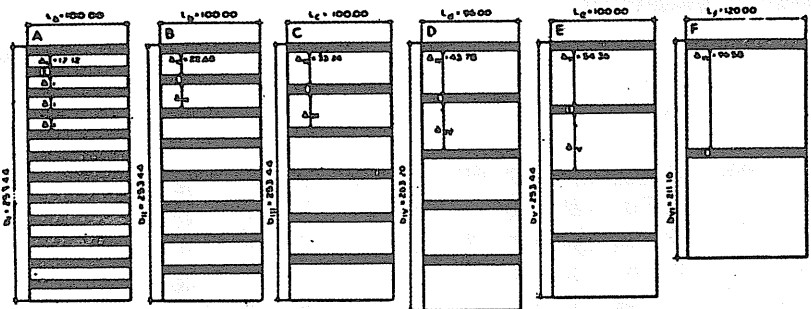


圖 6.5：現代主義規劃。葛羅培繪圖說明，在居住密度不變的情況下，八至十二層的房子遠比二層樓房留下更多的開放空間。密斯於 1928 年設計的勞工示範住屋方案。這些理性主義的規劃與理論，對於全球的公寓配置與設計造成深遠影響，其中又以公共住屋最為明顯。
資料來源：Gropius, 1965, p. 104. 與 Hitchcock, 1958。
圖 162b 原圖出自現代藝術博物館。

寓大廈，可以在地面層留下更多的可用開放空間。因此，相對地較為有利，這就是所謂「開放街廓」起源。它將公寓建築物配置在個別的開放基地之中，而不是沿著既有道路排列。根據規劃師的抉擇，開放街廓可以任意配置呈現不同形狀，在現代主義之中，這些配置大多呈矩形且有秩序的排列，各棟之間也留下了足夠空間，甚至還可能出現高低層建築物混合配置的情況。所留設的開放空間則作為停車場、公園、與遊戲場等使用。

隨著經濟蕭條與德國國家社會主義權力高漲，不論是具有浪漫傾向的風土復興或是現代主義，這類的現代主義者方案，並沒有多少實現的機會。1930年代初期，阿姆斯特丹外圍的住屋開發，曾經出現一些開放街廓地景。第二是世界大戰之後，它更成為城市的共通特色之一，且尤以公共住屋為多。當然，這些公寓建築物的樣式與規模都經過修正，配置也會進行若干調整。但是，類似的量體與有秩序地排列各樓層標準單元等基本形式仍然沒有改變（圖8.2）。不論是電視新聞的背景螢幕抑或是華沙、多倫多、東京、羅馬、莫斯科、斯德哥爾摩、倫敦，以及其他無數城市的照片中，都可以看到這類的住屋規劃。

6

柯比意

和包浩斯的平行發展，且對於機械時代設計與建築物看法皆與現代主義者類似的是柯比意（他真名是Charles-Edouard Jeanneret，但世人反而比較熟悉他的筆名）。柯比意和萊特及密斯，皆被視為二十世紀最偉大的建築師。他出生於瑞士並在當地接受教育，之後曾經短暫地在彼得·貝倫斯（Peter Behrens）事務所工作。在貝倫斯事務所，柯比意接觸了德國工藝聯盟的大量生產與標準化觀念，對於他往後的思想造成重大影響。柯比意介入建築、都市設計與規劃等工作，他的建築物設計與著作都帶來巨大衝擊也引起廣大迴響。雖然，並不容易真正地指陳影響的範圍，但是，柯比意對現代地景所造成的影響，的確無可比擬。柯比意創作的優雅雕塑式設計與偉大計畫，不斷引起他人仿效。但是，由於其中往往混合了包浩斯的相對簡化幾何形元素，因此，很難完全將這類設計歸功於特定的建築物或都市計畫。

柯比意早期作品的主要原則，和激發葛羅培的思想類似，柯比意在1923年出版且屬於現代建築師最重要宣言之一的《邁向建築》（Vers une architecture）中，清楚地闡釋了他的觀點。他宣示（在宣

言中只有宣示或昭示)，在機械年代之中，新建築及其元素亦然也是只有工業產品。在尋找有效設計答案的過程之中，不應受到樣式或習俗的阻撓，工程美學才是最重要的因素。柯比意以海浪潮線、飛機、汽車等為例說明，所有的工程都具有特定的目的。他的建築靈感來自古希臘的建築物，以及現代美國的穀物輸送機。他蒐集了九張穀物輸送機的照片，並稱其為「新時代中最偉大與傑出的作品」(p. 33)。然而，他也強調，工程本身並無法變成建築(ARCHITECTURE)，而是必須透過他稱之為「純粹心靈創造」之形狀與輪廓等加以修飾。創造與工程共同結合變成「大量生產的住屋」。

爲了消除我們心中所有過時的住屋相關概念，若重新以批判和客觀的觀點檢討這個問題，那麼「住屋機械」就是維繫我們生存所需之必要與漂亮工具。因此，大量生產的住屋，不僅將是健康的（且道德）、也是美麗的。

處於當前傾向將這類宣言視爲錯誤修辭的浪潮下，我們確實難以理解這段傲慢且具有建築獨裁者意涵的宣言，特別是它保證的單一模式，且大量生產建築物所隱含之經濟效率與正確道德等意義。但是，對於面臨第一次世界大戰摧殘、德國國家社會主義和史大林主義興起

之前的1920年代，這個宣言的確充滿了英雄氣魄。事實上，柯比意已經提出如何運用大量生產套件，在短短三天之內組合生產混凝土住屋的方法。雖然，他曾於1925年在靠近Bordeaux的比薩克(Pessac)，運

用大量生產的方形套件，完成了一批具有純淨立面形式之勞工住屋開發。但是，這套系統從未真正執行。

柯比意在同年條列整理了新建築的五項基本原則：(1)爲了自由接近下層空間，建築物應該立於階梯或柱子之上；(2)因爲，鋼筋混凝土與中央暖氣系統使得斜屋頂變成多餘，因此，建築物應該設置屋頂花園或露台；(3)由於不再需要承重牆，因此得以開放樓層平面；(4)建築物外圍應該設置水平或帶狀窗戶；(5)立面應視同爲雕塑般的處理。柯比意認爲，他的設計最適合使用鋼筋混凝土這項現代材料，他也將這五項原則普遍用於1920與1930年代的大多數建築物之中(圖6.6)。

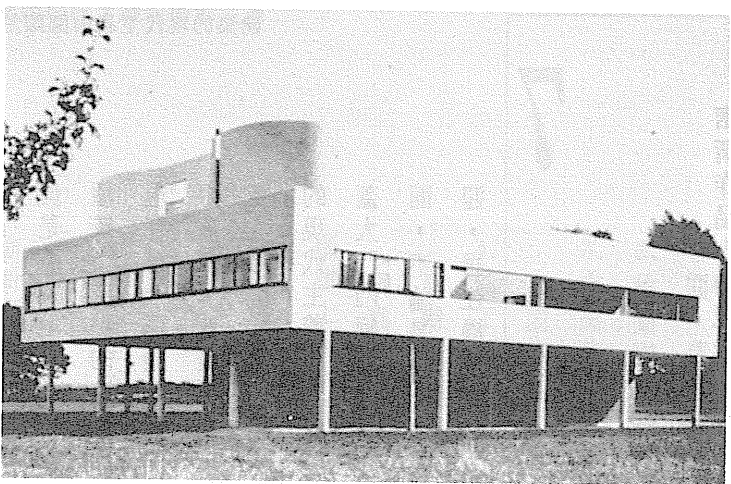


圖6.6：柯比意於1929年設計的薩弗依(Savoie)別墅。這棟建築物具體展現了柯比意的柱子抬空容許自由出入地面層、水平窗帶、雕塑性立面、屋頂花園以及開放平面等現代建築五項原則。

或許，柯比意並非促成諸如平屋頂等建築元素出現的唯一來源。但是無疑地，他的設計成爲現代主義的原始版本，其他建築師也以各種較不成熟的方式加以仿製。雖然，這五項新建築原則不見得同時出現在單一建築物之中。然而，不論是機構建築物和郊區辦公大樓的水平窗帶，或是雕塑性混凝土立面等，仍可看到他的影響力。但是，不僅是柯比意樣式的機械住屋之興建數量極爲有限，即使是位於皮薩克的現代主義勞工住屋開發，也歷經了更改自由立面、添加帆布棚、加蓋大門門廊、以及將窗戶封死等多次改變與調整。至於在獨棟住屋方面，不論是柯比意或是其他人的設計，現代主義從未獲得大眾的歡迎，居住機械也從未大量生產。

7

密斯作品中的現代主義原則

Sachlichkeit，即新客觀主義(New Objectivity)哲學，對於1920年代和現代主義的發展初期階段，影響至深。對建築師而言，這個以抽離與理性爲基礎的哲學，不僅暗涵了乾淨的線條與幾何秩序，還要求根據新的機械科技與社會需求，有系統地解決設計問題。根據新客觀主義延伸出來的主要原則包括：

1. 建築物應視爲由牆壁空間構成之虛體，而不是量體。由於鋼鐵、混凝土等新結構材料的出現，牆壁不再需要承擔荷重，也不需要受限於結構，而是可以根據需要與目的分隔室內空間。這意味著，建築物因此可以變成單純與優雅的盒子。
2. 建築物外觀可以來自於水平與垂直元素的形狀與重複性。
3. 完美的技術與精美比例，不僅可以展現設計的工程特色，也可以表現摒除裝飾物之後的美學品質。
4. 爲了回應機械時代的設計思想，大多數的建築物及環境皆應該具備工業、技術、大量生產等特色，其中大量生產更經常被視爲是機能主義的特色。

事實上，大量生產的成品不但未能完全符合特定的建築物用途，且建築物經常出現滲漏、吵雜以及怪異的空間。從使用者的觀點而言，現代主義往往被無法理解的社會大眾視爲是菁英主義或前衛美學風潮。

新客觀主義設計哲學的最佳代言人是路維格·密斯·凡·德羅(Ludwig Mies van der Rohe)，他和葛羅培及柯比意一樣，戰前都會在貝倫斯事務所工作，並於1920年代初期加入了包浩斯。和當時的建

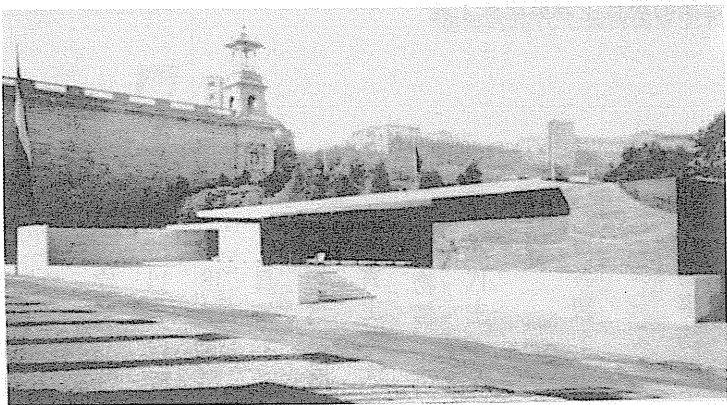
8

國際運動

一棟真正可以使用的建築物，雖然不易完全抄襲這種耀眼的幾何形式，但卻是非常容易降低模仿標準。不論是舞台、公車候車亭，以至於1960和1970年代的摩天辦公大樓等各種事物，其源頭大多可以追溯至密斯。巴塞隆納館在展覽會結束之後不久即拆除，但卻如陰魂般的到處伴隨著我們。

雖然北美的穀物輸送機，對於柯比意和葛羅培的思想啓蒙上扮演了重要角色。萊特的早期設計也令歐洲建築師留下了深刻印象。然而，1920年代的現代主義基本上還是屬於歐洲的事情。事實上，1925年在巴黎舉行的現代工業與裝飾藝術國際展之中(Art Deco 亦應採取此名)，沒有邀請美國參展的原因，純粹是因為當時美國還沒有現代藝術(Architectural Record, 1925, p. 373)。隨著藝術家、規劃師、商人以及建築師等經常往來於各大洲之間，自覺地交換各地的思想觀念，這種偏狹主義很快的就消失了。

由於現代主義強調綜合材料、標準化與大量生產，從萌芽之始即暗含了拒絕民族與區域樣式，它所追求的是單一與全球性。1925年，



硬的表面，與舒服感覺連結在一起。事實上，這棟建築物完全無法讓人們使用。

築師相較之下，密斯更重視建築物的技術完美性與正確比例。他將建築物簡化至水平線條、垂直線條以及表面等最簡單的元素。如同極致主義者的矩形和線條繪畫，密斯的特色在於完美理性與正確秩序。密斯以這種方式設計了一些建築物，其中最完美的代表作品是1929年國際博覽會的巴塞隆納館(Barcelona Pavilion)(圖6.7)。巴塞隆納館成爲新美學的殿堂，純正抽象和理性思維的證言。這是一棟達到簡化幾何極致的單層構造物，表面採用光滑的大理石和玻璃，室內則是密斯設計的四張椅子、一些凳子以及二座古典雕像(用以說明古典的完美性)。它清楚地說明了「機能」、現代主義、理性以及機械時代的設計。暫且不論個人的美學偏好，由於巴塞隆納館太過理性，人們也無法將直線和堅

圖6.7：密斯於1929年設計之巴塞隆納館。這棟建築物成爲現代主義的新美學殿堂，純淨表面與空間圍閉了一些椅子和雕像。1980年代在原址重建。

資料來源：Hitchcock, 圖155 a. 原圖出自F. Stedthner。

葛羅培出版一本名為《國際建築》(Internationale Architektur)的小冊子。之後，兩位美國建築師菲力浦·強生(Philip Johnson)與亨利·羅素·希區考克(Henry-Russell Hitchcock)於1932年共同為紐約市現代藝術博物館籌畫了一次現代建築展覽(無疑是企圖追隨1925年的裝飾藝術展的腳步)。根據葛羅培的說法，他們稱此次展覽為「國際樣式」，會場中展示了密斯、柯比意、葛羅培及當時其他一些歐洲建築師的作品，其中也包括了兩棟現代主義摩天大樓和美國加油站的照片。這項展覽極力稱頌新建築及其理性特質。和以往的古典傳統相較之下，現代主義樣式的深度與變化完全是原創的，似乎可以適用於各種氣候、不同文化以及所有城市。

但是，國際樣式這個名詞並未持續多久。希區考克在1966年的新版展覽導說中指出，國際樣式已經死亡了，他寧願將這個名字保留給現代主義形塑時期與1920年代的純淨樣式使用。即使如此，現代主義的翻版及其衍伸形式仍然遍佈國際。包浩斯於1933年解散之後，依據個人的政治傾向，原有的成員分別投向美國、英國、蘇俄等國。因此，事實上，國際樣式的國際化進展速度遠較強生和希區考克兩人的預期還要更快。在第二次世界大戰之後，葛羅培和密斯抵達美國，對

於渴望以建築物作為進步與繁榮象徵的大型商業企業與機構的決策階層，迅速接受了葛羅培和密斯的設計。國際現代主義成為1950年代和1970年代都市地景中的支配性建築樣式。

VI

錯覺時代的地景：1930迄今

現代主義與國際樣式出現不久之後，即已經變得過時了。它們被視為屬於電力與大量生產技術的機械年代，隨後出現的則是聚合化學（尼龍與殺蟲劑）以及電視等其他新技術。到了1940年代與1950年代，又發明了核子動力、人工智慧、噴射引擎、電子等，相繼而來的則是微晶片、衛星和基因工程等。這些新發明迅速被商業化，借用雷尼爾·班漢（Reyner Banham）1960年的說法，這是生活之中的「視覺與聽覺革命」，班漢因此將以家用電氣與聚合化學為基礎的各種發明，稱之為第二個機械時代。現在幾乎每家每戶都可以看見人造纖維、塑膠碗、電視、錄影機、微波爐以及電晶體收音機，隨處亂丟的塑膠咖啡杯，以及從街道上的電腦中（提款機）吐出現金。

十九世紀末期的技術發明對於城市外觀造成了明顯地衝擊與影響；結構鋼使得摩天大樓變得可行；電力改變了夜晚的景觀；汽車造成難以擺脫也無法逃避的公路地景與低密度郊區等。由於第二次機械時代的技術已經使用了四十年，現在也該是開始討論它們對地景所造成的影響了。它們的確造成相當大的社會影響，舉例來說，梅洛維茲（Joshua Meyrowitz）的報告指出，美國人平均每週花30個小時看電視（1985, p. 76）。由於看電視的時間大約佔每個人清醒時間的三分之一，這種單一、全新、被動的活

動，當然就有相當重要的社會影響。梅洛維茲認為，電子媒體；特別是電視，造成「社會生活的人文情境」發生深遠地改變（p. 6）。電傳視訊的洪流橫掃各地，將原本孤立的地方與電子中心的影響力直接連接起來，它將「各地的資訊與經驗帶到各地」（p. 118）。

這類社會變遷的深遠影響可以用諸如「資訊社會」，或是丹尼·貝爾（Daniel Bell）的「後工業社會」一詞加以說明。這種說法意指一種新型的社會與經驗已經浮現，這並不是奠基於鄰里感情與財貨生產的社會，而是一個以電子運算資訊為基礎，提供各種服務與全球分享電子經驗的社會。伴隨社會與經濟變遷出現的不僅是電腦，也包括大量的國際旅遊與廣泛使用聚合化學物質。當然，都市地景也明顯與廣泛的展露了這些變遷。但是，我們卻幾乎尚未意識到這些變化。1945年以來，城市中最明顯可見的是，前半個世紀發展成型的地景，快速且全面的擴張。乍看之下這些並沒有多大改變，只不過是摩天大樓變得更高、更光滑以及更細緻，出現更多的郊區開發與更多的公路。但是，真正不同的是，相較於舊技術為城市帶來了快速與重大視覺變化，這些新技術既不需要也未提出特殊的人造形式與地景特色。相反地，新技術的重大貢獻，是它將各個場所變成許多相同的塑膠花。雖然事物的外貌和以往相同並未改變。但是，意義與材料卻

發生了重大轉變。從地景的角度而言，這並非只是第二個機械時代，而是一個錯覺的年代。

1

精密操縱與匿名專家

造成第二個機械時代的技術本身並未留下明顯痕跡的原因，或許是因為資訊、替代、程序等都發生在微小尺度之中。我們不僅無法以肉眼看到聚合化學、核子物理、基因工程以及電子等，同時也只有科學家才能都必須滿懷敬意地接受其所生產的成品。

精密地操控自然過程和材料在地景上所直接造成的結果是，新技術一般都都隱匿或配合既有的形式，而非創造一個新形式。如同第一部汽車模仿了馬車的形狀。雖然，新技術往往沿用以往的形式，但是，和以往不同的，是這些精密的新科技無所不在（圖7-1）。換句話說，這些新科技所生產的絕大部分建築與地景形式都和以往相同，並未出現明顯地變化。就如同我們無法直接看到核子輻射或河川中的有毒化學物質一般。由於，無法親身看透科技的運作過程，因此，也就不容易瞭解它們造成的真正影響。雖然事物的結構與品質發生了重大改變，但是，

它們的外觀卻依然固我，一如以往。

其次，精密但卻看不見的第二個機械時代新科技造成的結果，是它超出了一般人的掌握之外。即使是愛迪生及其當代發明的試誤法，現代都已經沒有什麼用處了。新科技是一群以生產特定實用產品為目的，科學團隊之系統研究的成果與發明。以前人們可以從紐約市整裝出發，只是為了去看看愛迪生發明的電燈。然而，第二個機械時代沒有個人發明英雄。雖然，只有極少數匿名科學家或技術專家才能夠了解新

電子或基因過程。但是，數百萬人卻可能因此而受益或受害，大眾唯有透過包裝精美雜誌上刊載的奇人佚事，才能夠認識這些人。對於大多數的人言，毫無疑問地，現代科學技術就像是魔術一般的神奇。

事實上，若是說精密科技並未造成任何的視覺改變，這或許也有點誇大。雖然有些變化遠不如人們預期來的明顯與局部。但是，仍然有許多特定的地景特色，可以歸諸於精密科技。其中，最明顯的特徵包括：

2

新科技的視覺效果



圖7-1：塑膠魔術：1985年墨爾本機場的VISA卡廣告。第二個機械時代似乎可以隱身在所有既存形式之中，並未明顯改變既有形式。

塑膠標誌

隨著塑膠與壓克力塗料的發展，閃爍不定的白熾燈泡與大戰期間出現的霓虹燈標誌，已經被燈光穩定與明顯對比顏色的標誌取代（雖然霓虹燈近來又重新捲土重來，作為櫥窗與室內裝飾使用）。一些重要地點的招牌；如時代廣場，有些甚至橫貫穿整個街廓，不論是商業區、郊區帶、或大街之中，塑膠招牌仍然是目前最重要的明亮色彩來源。

電傳視訊附屬物

這包括了電視天線、電波發射塔、碟型衛星接收器（小耳朵）與微波塔等。隨著電子傳播科技的改進，這些附屬物的形式也出現了不同變化。最初是矗立在田野中的無線電波發射塔；之後則是由金屬架子組成的電視發射站，以及林立在住屋屋頂上嚴重破壞某些美學感情的電線天線。近年來，地下電纜與小耳朵又取代了原有的景象。自1960年代中葉以來，不論是摩天大樓屋頂或是山巔上，都可以看到以金屬或混凝土製作的電話和電視微波訊號塔。我認為，加拿大所有人口密集地區的山峰頂上等，免不了都有這些東西。例如：倫敦的C.P.O

塔樓、雪梨的Cenetrpoint、多倫多的CN塔樓等，許多城市甚至以這些事物作為進步的象徵。這些都已經變成第二個機械時代的最重要地景物體。不過，隨著衛星傳播的出現，這些事物也都變得過時了。

電腦現身

據我所知，電腦透過兩種方式直接呈現在都市地景之中。一是無人銀行、提款機或是電子對講機等小型電腦，它也突顯了銀行極度依賴電子會計處理程序。這些事物之所以變成街道地景中的重要特色，原因並不是因為許多人排隊等待電子服務，而是因為它使得原本非常慎重、個人、甚而帶有告解意味的服務，從此變成完全公開與非個人化。提款機也清楚地表明了金錢在現代文化中所扮演的角色。

電腦所造成的第二種影響較為微妙也較不顯眼。諸如巨蛋體育館等具有複雜曲線的構造物，由於這些混凝土構造物的應力和與桿件撓曲等之計算過程，既耗時又費力。若不是藉由電腦的快速運算，這些構造物勢必難以實現。此外，具有節約能源效果的省能構造物，也必須借重電腦，才能夠進行溫度與通風控制。

飛機場

飛機場早在1920與1930年代就已經出現了。但是，直到1945年之後，大規模與更複雜的飛機場才成爲地景特徵。藉由雷達、電腦監控的空中交通和座位安排、泡沫消防、噴射引擎等等的新科技，不僅加快了空中交通的速度，也吸引了大量的商人與遊客搭乘飛機。飛機場是現代人造特徵中，少數無法從歷史中找到前例的設計。如同摩天大樓一樣，它也成爲二十世紀的重要象徵。然而，由於飛機場的主要地景特色，是作爲跑道使用的開闊空間，且設計師與乘客又將飛機場的建築物，視爲快速進出的場所。因此，它不太容易吸引人們的注意。雖然，飛機場不斷地添加新科技，但是，和1920年代的飛機場相較之下，新機場只不過是變得更大、更吵與更擁擠罷了。

核能

核能電廠與核子物理研究設施也創造了新地景。不過，研究核子物理的直線加速器與迴旋加速器的數量極少，且除非經過特別的參觀安排，否則，一般人不易看到這些設施。同樣的，不論是基於安全或是政治的考量，核能電廠往往被刻意隱藏起來。美國麻塞諸塞州的

Pilgrim發電廠與加州的San Luis發電廠等地，你只能看到大門警衛與廠區道路，發電廠中的重要設施被球型、拱型、矩形方塊等特殊的幾何形式圍閉起來，並設置了嚴密的安全系統。除了這些特殊的結構物之外，核子設施對地景所造成的影響也就消失不見了，核能發電廠所產生的電力透過電塔、變電站、電桿以及與電線等輸往各地，從外表來看，它不過只是另一種發電廠型態罷了。

農業地景

嚴格說來，農業地景與都市地景的關係並不密切。但是，新科技對農業地景所造成的影響，仍然值得加以討論。若不是因爲發明了生物製劑、疫苗與肥料等技術，以及應用電腦進行監控，將不可能出現生產單一作物爲主的狹長的農舍與巨大的化學綠野。

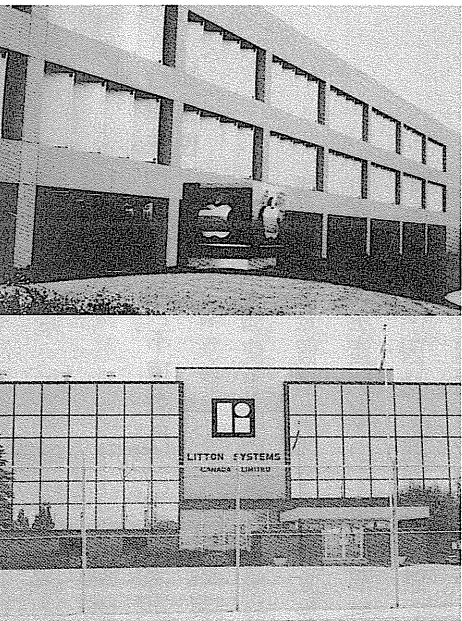
即使將這些特徵彙整起來，它們對於個別與表面的地景變遷所造成的影響，仍然極爲有限。第一個機械時代在1920年代創造了摩天大樓、公路、商業帶與現代主義等。新科技時代則與此不同，它並未創造出新型態的地景。造成這個結果的原因並非是因爲新科技的精密本

質，而是由於第一個機械時代形塑的大部份既有城市織理，並不急於配合新科技的出現而重新進行調整。舉例而言，彼得·布萊克（Peter Blake）認為，資訊過程對於城市造成極大的衝擊。由於電腦可以安置在任何地方，因此，出現去中心化、以辦公室為基礎的工作場所式微，以及通往城市中心的交通量下降等現象，透過封閉的電視購物頻道，這些將使得「今日與昨日的購物中心外貌發生重大轉變，且將造成大量的公路與停車場長滿了野草。」（1982, p.159）。雖然，他並未再提出更多的證據。但是，他預期都市、郊區和鄉村模式，也都將跟著發生轉變。

雖然，我們不像彼得·布萊克那麼有信心。但是，隨時隨地也都可以看到一些這類跡象。在一座完全電腦化的工廠中，由於電子零件不需透過眼睛即可生產，因此，成為「無燈」（light-out）建築物，這類建築物的數量目前雖然不多，但是，在可預見的未來將愈來愈普遍。「後場辦公室」（back-office）則是公司的分支機構，女性文書人員在外表光滑且內部充斥各種電腦的大庫房中，負責諸如收支計帳等比較單純的文書處理工作。這類建築物一般位於受僱者較易到達之郊區，透過電腦和公司其他單位連線，而總公司仍然位於市中心

地區。後場辦公室說明了去中心化的過程已經出現，諸如多倫多、休士頓等都會區外圍的郊區，也出現了辦公室與商店匯集之迷你市中心。我們可以說，電子自動化和通訊，將是促成去中心化的主因，並且將因此而影響了土地使用、勞工成本和公路興建等變化。然而，汽車仍然必須可以到通達這些地區。

後場辦公室以及前場辦公室（front-office）、電腦工廠、資料處理中心、電視攝影棚、生物工程實驗室以及飛彈組裝廠等等，這些造成了更明顯與更重要的地景現象。然而，我們卻無法從外表判斷建築物內部的活動



（圖 7.2）。只要位在合理通勤範圍內的新、舊建築物，都可以容納這類活動。若是安置在新建築物裡面，一般都是採取鮮明的現代主義樣式、整潔的景觀，以及設置 Apple、Nielsen、Litton 等標誌或商標；至於使用整修舊建築物的公司，則沒有一定的規則。第二個機械時代的大多數科技，並不要求或需要一個特殊的地景。

圖 7.2：不透明的建築。位於美國加州帕拉奧特（Palo Alto）的蘋果電腦公司以及多倫多生產巡弋飛彈導引系統的「Litton」大樓，電子科技隱身於現代主義建築物之中，外表幾乎無法了解內部的用途。

適應性、模仿性、不透明性、短暫性

就地景的尺度而言，目前為止，新科技造成的主要衝擊，或許是它使舊技術變得便宜也更有效率。新科技明顯地降低了舊科技的成本與擴大使用範圍。因此，對建築物外貌與都市配置造成了直接影響。例如：英

國酒吧不僅使用塑膠或玻璃纖維仿製的橡樹樹幹，也出現假的磚造壁爐，甚至是假鋼樑等等，看上去都和真的沒有兩樣。電腦、生物基因以及核能生產的電力，這些都可以適應或安置在既有現存的構造物與地景之中。因此，在這些地景之中，無法提供多少可供探討成因的線索。郊區住屋修剪潔淨的草坪，可能是住戶辛勤澆水和剪草的成果，也可以是化學草坪公司（Chem-lawn），一個月噴灑一次殺草劑及肥料的傑作。爲了吸引觀光客的駐足，保持維持中世紀大教堂外觀，可能使用隱藏在石頭雕塑之中的保存噴劑（原本使用仿石造玻璃纖維製品的建議已經被放棄）。此外，諸如看起來像是木頭的混凝土欄杆、塑膠樹木與草棚，人造草坪等，只要隔了一段距離，幾乎無法分辨真假。

更多的微波、光纖、資訊流動、自動化辦公室及資料庫等，也

都隱身在摩天大樓、郊區辦公室、整修後的維多利亞式別墅或農莊之中。雖然，外觀維持不變，但是，內部裝潢幾乎已經完全改變了。觀光客、商人、電子訊息、信用卡、公司化以及化學聚合物橫掃全球之際，造就了國際機場、快速道路、摩天大樓、會議中心、招牌與休閒等等，所有這些事物的共同且唯一特色，就是全球一致。這些全球形式一致的地景特色，幾乎完全歸諸於舊傳統與科技。唯一不同的，是它的散佈範圍更廣以及混淆了地區差異。

因此，新科技的產物具有適應性，它們可以模仿其他材料或過程，也可以隱藏起來。它們非常適合不透明的現代城市，大部份的嚴重問題也都被遮掩了起來。現代主義的整齊公寓大樓，掩蓋了貧窮問題，肉眼也看不見污染的存在。它們也非常容易適應變動頻仍的現代社會，「開發」與「再開發」成爲城市中最常使用的字眼。都市場所在短短幾年之內就必須改變，不斷地開發、再開發與翻新。爲了興建新的辦公大樓，必須拆除屋齡不過30年且狀況良好的辦公大樓，員工必須不斷地再訓練，工廠設備必須經常更新，任何事情都必須趕上潮流，依照最新的樣式重新粉刷門面。裝潢與建築的流行期間愈來愈短，在現代都市生活中，無時無刻都感受到急迫與速度的壓力。每一個世代都企圖擺脫傳

統的羈絆，新世代不斷努力地創造出新的人造物與環境。

欲掌握這些變化實在不太容易。在維持建築物舊外觀的情況下，(a)裡面改為嶄新的科學實驗室，(b)使用任何一種新材料予以重建，(c)重新翻修與保存原貌，(d)成為投機者的未來再開發用地，(e)重新整修展現新的流行外貌。不論是依恃傳統抑或是現代主義的標準，這些都已經無法作為了解或批評這些現象的參考。當我們試圖掌握變遷過程的特徵及其所在的社會時，現在唯一可以做的，就是隨時警覺各種可能騙術及其背後所隱藏的問題。

4

想像工程

華德·迪士尼 (Walt Disney) 結合了想像與工程，自創了想像工程 (imagineering) 一詞。這個名詞抓住了以科學及技術為基礎，創造了充滿錯覺的第二個機械時代之精隨。想像工程最密集且明顯地表現在狄斯奈樂園、電視以及電影等之中。即使是製作最簡單的電視節目，都必須動用龐大的電動攝影機、控制室、傳送與接收設施等。但是，在客廳的電視螢光幕上，人們幾乎完全看不到這些東西。位於洛杉磯的環球影城，酷暑中的室外佈景可以是「寒冬」，龐大的黑色布幕可以使白

晝變成黑夜，電腦設計的公園可以添加真正的草地與造假的小金屬樹幹、洞穴、各種動物昆蟲以及假樹等，並且透過200個攝影角度呈現出來。

現代地景所造成的錯覺，遠遠超過電視攝影棚與電影。舉例來說，普利茅斯 (Plymouth) 村落就是一個經過精心設計的博物館村落。它是模仿美國麻塞諸塞州的 Pilgrim Father 聚落製作的歷史錯覺，為了達到維妙維肖的效果，還包括透過教育訓練要求假扮居民的員工，必須模仿十七世紀的口音等細節。當然這不包括塵土與疾病，且新址也不在普利茅斯原址。另一項更普遍的技術，則是販售電視肥皂劇的生活型態，以及追逐紳士品味與浪漫風格，新郊區產品同樣也製造了錯覺。這些郊區住屋開發案擁有龐大的門廊、銅製燈座與門把、雙層出入口以及人字型磚砌車道等等。

錯覺與混淆兩者之間的差距極為有限。多倫多一個新開發案的廣告上寫著「未來的歷史住屋」，位於加拿大英屬哥倫比亞吉普生 (Gibsons) 村落中心的 Molly's Reach，其實是一個電視劇的名稱。同樣位在英屬哥倫比亞的採礦城鎮金巴利 (Kimberley) 在經濟衰退期間沒落，為了促進觀光發展，而決定加以「巴伐利亞化」(Bavarianise)。市鎮

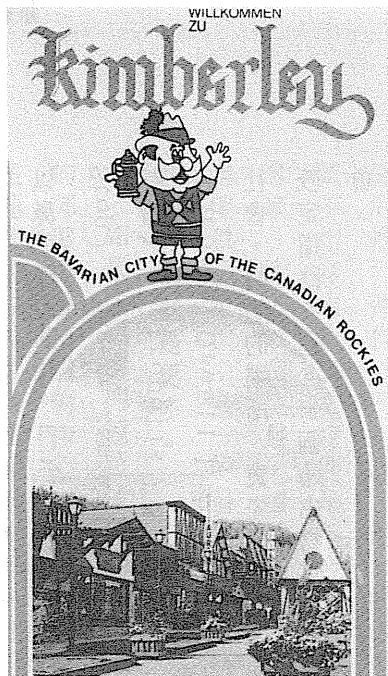


圖 7.3：地景的想像工程。位於英屬哥倫比亞吉普生的 Molly's Reach，這不是真正的咖啡廳，而是電視影集的佈景；加拿大落磯山脈金巴利的「巴伐利亞」城鎮的宣傳手冊；多倫多的「未來的歷史住屋」；好萊塢明星大道人行道上的阿波羅任務之星。幻覺、真實、科學以及錯覺逐漸混為一體。

5

街道的超大機械與電眼

的權貴決定贊助合宜的立面改善工作，他們不僅封閉一條街道改為小廣場使用，也重新更改當地的高中名稱。為了紀念阿波羅任務與登月成功，好萊塢明星大道的人行道上也劃上了星星（圖 7.3）。錯覺、虛幻、真實、科學以及技術等，在地景之中日漸混為一體，難以區隔。

這類的錯覺在現在生活之中隨處可見，也仍然繼續不斷地出現，至少片段地出現在不同環境之中。不同的文化或多或少皆以不同的神話，解釋既存的事實與賦予生活意義，然而，古代神話與現代錯覺之間的差異，在於後者是經過精心製造與操縱的結果，往往只是為了達到政治與經濟的目的而已。現代錯覺的基礎並非奠基於一個共享的社會經驗，而是出自技術知識。想像工程，亦即想像的欺騙工程，已經成為塑造地景的一個重要方式。

第二個機械時代的造假與想像工程地景的背後，是由工程師、經濟學者、會計師、執行人員、政客等組成之複雜組織。這些歡迎後工業社會的人士，操縱科技資料也堅決地支持進步。然而，藝術家、詩人、小說家

與哲學家，則不如這些人士來得熱切。貝勒米與墨里斯等人在1890年代，可以依據電力技術與社會主義，幻想與勾勒一個烏托邦的未來。但是，二十世紀大多數的藝術家，僅是對第二個機械時代的想法嗤之以鼻或深惡痛絕。E.M.Forster的《機械停止》(When the Machine Stop)、Eugene Zamiatin的《我們》(We)、Fritz Lang的電影《大都會》(Metropolis)以及赫胥黎(Aldous Huxley)與喬治歐威爾(George Orwell)等人，所想像的是絕望、壓迫性的政府，暴力的社會、醜陋的場所、喪失個人認同與生活目的、個人毫無目標的沿著既定道路前進。一個藉由物質與肉體的愉悅，麻醉自己的未來科技社會。

孟福德(Lewis Mumford)和這些藝術家的想法相同。對於孟福德而言，這些藝術家所預期的單調、壓迫性世界，就是他所謂「現代超大機械」(Modern Megamachine)的產物。所有的都市文明都奠基在機械化管理系統的發展之上，因為，它是統治大尺度營造與分配計畫的基礎，現代超大機械就是這類系統的精緻翻版。雖然，現代超大機械已經發展了大約三百年。但是，唯有透過二次世界大戰期間出現的組織原理，應用電子設施處理資料的儲存與分配，才能夠終於完全實

現。這使得管理、法律、物理等等各種權力方式，都納入了標準化程序之中。特別是藉由電腦的立即接觸與永久記憶體，各種不同的管理次系統得以融合成爲單一大系統，個別的次系統也分享了整體的好處（如擴大輸出與提高資料的可及性）。但是，它的缺點則是僵化、對新狀況的反應不足、與人性需求脫節、權力核心遙控地方議題等等。現代超大機械是個爲了秩序、組織以及控制所有事情所形成的龐大、無思考設施。孟福德認爲這些工作都欠缺人性目的，他以五角大廈的權力運作爲例指出，超大機械就如同五角大廈一般，欠缺對於系統不相容的資訊；特別是不合規格的資訊之敏感性。因此，所投入的專家、權力以及金錢，遠遠超過人類的理性限度之外。它唯一有效的速度就是更快；唯一的目的就是更遠；唯一的尺度就是更大；唯一理性的目標就是更多。

如果孟福德的說法成立的話，包括摩天大樓、核子反應器、廣大的郊區開發與購物中心、新市鎮、完全受到控制的中心、國際機場、主題樂園以及太空梭發射場等，簡言之，現代地景中幾乎所有事物都是如此。這些事物的規模與複雜性，都必須依賴高度精密的技術知識與組織。然而，或許是因爲我們被想像工程的錯覺所迷惑，或許是因



為我們往往比較關心地景的現象而非成因。因此，往往忽略了對事實的感覺。即使如此，偶爾仍然可以直接在工作之中，察覺一點點的跡象。舉例而言，軍國主義對安全與秩序的堅持，明顯地影響了商業公司，為了對抗產業間諜、恐怖主義、野蠻人、精神錯亂的顧客等，或是其他社會與政治上的不可靠個人，它們採取了更嚴密的安全措施保護自己。在現代城市的商業與工業領域，商業公司不僅組織了警衛、建立控制室、有時還拆除建築物上的標誌或商標，並設置了遙控錄影監視器與電子警告系統（圖 7.4）。在安全意識高漲的公司與政府部門之中，閉路錄影安全系統已經成為必備的設施。西敏寺的屋頂上、渥太華的新歌德式山牆上、華盛頓的新古典簷線上，遙控攝影機無時無刻的監視入口與靜靜的掃描購物中心室內，它已經變成安全的象徵。這些成為進一步肯定超大機械維持商業控制的指標。這就是街道的超大機械及其電眼。

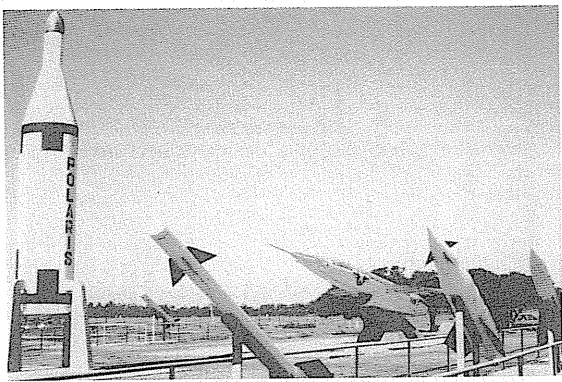
圖 7.4：街道上的電眼。多倫多郊區 Nova Scotia 銀行資料處理中心的錄影監視設備。為了欺騙盜匪，這棟建築物完全是匿名的，所有的入口都裝設了監視攝影機。

6

核子主義

孟福德認為，第二次世界大戰所帶來的最重要影響之一，就是建立了軍工（military-industrial）科學。他將軍工科學視為奠定超大機械快速成長的基礎。孟福德同時指出，「為了有效地維持處理萬一出現的軍事危機之能力，持續不斷的維持戰爭狀況，成為它存在的基礎」（1970, p. 369）。冷戰不僅造成核子彈頭數量不斷增加，且投射系統也愈加精密。現代社會的所有問題和希望都受到核子戰爭的威脅和影響，這也因此形成最龐大的錯覺地景。表面上，現代都市地景都持續保持穩定並可以無限延續下去。但是，實際上，它卻不斷地面臨可能完全毀滅的威脅。現代城市看起來雖然既龐大又堅固，擁有各種複雜的電子設施與充滿想像力的環境，實際上，卻是歷史中最脆弱的城市。

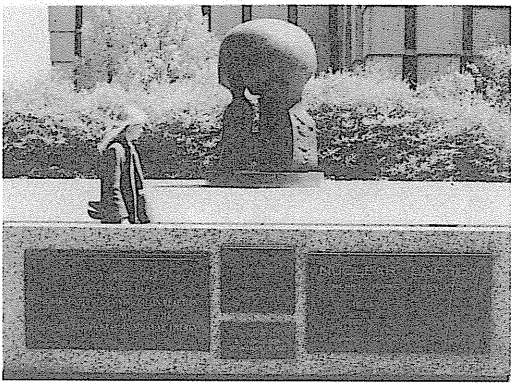
弔詭的是核子武器不僅具有毀滅性力量，另一方面卻又成為對抗毀滅的工具。核子武器帶來了威脅，卻又保護我們免於遭受威脅，它無時無刻伴隨在我們生活週遭。幾乎成爲一種同時兼具了毀滅與救贖的宗教現象。理服敦（Robert J. Lifton）將此種現象稱爲「核子主義」（nuclearism）。



雖然，電視新聞報導了核子彈爆炸實驗，戰鬥機也不斷演練躲避雷達偵測的飛行技巧，核子戰爭更明顯地表現在飛彈發射基地、防衛掩體以及所有與核子戰爭相關的設施（換一句行話來說，就是維持嚇阻力量）。然而，或許只有在遊行抗議之中，才可能發現核子主義的蛛絲馬跡。投入了巨額經費，也可以認定它極端重要，除此之外，這些設施絕大部分被隱藏起來。即使大眾可以看到，也不見得認得出來。飛彈發射場係由一些管子、拱頂、混凝土豎井、與安全圍籬組成，所有的明顯特徵都被隱藏在地下。核子主義和第二個機械時代的其他技術事物一樣，並未在地景中留下多少可以辨識的痕跡（圖 7.5）。

事實上，核子主義最重要的特性，在於雖然它根本地改變了存在的意義，與我們思考的所有事物狀況。但是，卻未改變任何事物的外貌，生活仍然如同往常一般的繼續進行。核子主義促使人們重新深切思考與懷疑人性、個人價值與生存的意義、歷史聯繫、國族國家的生命以及科學與技術的成就等等。即使如此，我們仍然繼續生活、小孩繼續上學、城市與國家

圖 7.5：核子主義的地景。美國加州 Oxnard 附近，靠近 Point Mugu 飛彈試射場的飛彈公園。



仍然存在，權力結構更進一步強化這些，科技也仍然繼續不斷的滲透進入我們的日常生活之中。

在美國城市之中，公共建築物的斑黃色彩，像是說明這些正是引起爭論的場所。這些令我們回想起 1950 年代，當時核子戰爭只不過關係著世人存亡的單純工具。當時，美國規劃師協會（American Institute of Planners）要求就核子武器影響都市地區存續之因素展開研究，並提出可以抵抗核子武器「且結合了提高工業生產效率、經濟的都市運作，以及愉悅的都市生活等特色」之都市配置（American Institute of

以及亨利·摩爾（Henry Moore）的芝加哥大學校園之核子自動連鎖反應紀念碑。

Planners, 1953, p. 268）。各種宣傳工作試圖說服我們相信，這類做法可以讓我們生存下去。不過，事實上，核子彈頭已經過剩，洲際飛彈也可以輕易地毀滅任何城市。即使外貌並未改變，但是，生存的意義卻已經發生了根本的轉變。也就是說，這個簡單的事實，不僅使得所有的鏡面玻璃大樓失色，也造成所有的郊區住屋，陷入重重疑懼與夢魘之中。

VII

隔離城市的規劃：1945-1975

城市和規劃之間，現在無疑存在某種關係。然而，令人訝異的是，城鎮規劃在第二次世界大戰之前，不過是一小撮理想主義者的奇想，幾乎沒有任何法定效力，也只不過是政府中無足輕重的部門罷了。然而，城鎮規劃在戰後立即成爲中心，不僅取得了穩固的法律地位，甚至在1950年代之後，成爲控制都市發展變遷的主要工具。戰前爲數有限的規劃性開發，變成了大家羨慕的模型。但是，戰後的所有開發都需要經過規劃，二十世紀晚期所塑造出來的都市地景，也和以往不同。這些都是規劃造成的副產品。這並不是說都市地景的外貌完全可以歸因於規劃。相反地，規劃的成果大多只是表現在二度的圖面上，它並不太注重都市地景的整體外貌。然而，不論是小尺度的街道家具以至於都市區域，規劃再再地影響了不同規模的土地使用與建築物配置。即使是在較不明顯的既存開發與私人企業，規劃仍然留下了採用標準化規劃程序的住宅區開發、都市更新計畫、新市鎮的徒步區，以及現代高速公路的形式與模式等明顯標誌。

促成規劃於1940年代末期迅速興起的原因如下：一是遭到戰爭摧殘的城市迫切需要重建；另一則是戰時的曼哈頓計畫和食物供應組織等計畫，展現了擴大規模和集中管理等好處。不列顛作爲規劃的領導

者與創始者的社會主義政黨，由於提出了國家介入社會與經濟生活觀念而贏得了選舉，這更鼓勵社會大眾接受了規劃。1946年的《新鎮法》(New Town Act)和1947年的《城鄉規劃法》(Town and Country Planning Act)，爲往後的不列顛新市鎮提供了法律機制，使得地方政府可以控制當地發展，也成爲其他國家爭相仿效的對象與規劃實踐的模型。加拿大、荷蘭、瑞典、法國、義大利和德國等，皆在戰後迅速通過或恢復立法，市政規劃因此成爲日常生活之中不可或缺的一部份。至於在美國，規劃取得法定地位的過程較爲緩慢，它對城市日常生活所造成的影響也比較不明顯。即使如此，1949年的《聯邦住宅法》(Federal Housing Act)仍然授權聯邦政府在特定情況之下，可以透過補助和貸款等方式，將權力延伸進入住宅開發之中。

規劃的背後存在著一個高貴的哲理。具有不列顛、加拿大和美國等地的實務工作經驗且備受敬重的規劃師湯瑪士·亞當斯(Thomas Adams)，他曾於1932年指出，「規劃的總體目標在於提昇人類的健康、安全以及便利等福祉，透過有秩序且均衡的社區實質成長可以達成這些目標」(p.14)。這個說辭幾乎成爲戰後全球各地的規劃箴言。健康、秩序、安全、便利與成長等字眼，不斷地出現在各種規劃

文獻之中，規劃師的責任就是在既有的混亂之中，創造新的都市秩序，而且他們對此絲毫沒有任何的懷疑。湯瑪士·夏普(Thomas Sharp)於1945年至1948年之間，負責為英國牛津市政府研擬了《牛津再規劃》(Oxford replanned)，在報告的結論中他指出，「這個計畫將塑造與引導未來的牛津，……：這個計畫不僅保存了美好舊日，儘可能地創造新美景，也提供新的便利，並且成爲城市歷史上首次達成了社會平衡與功能性公平」(1948, p.180)。對於戰後的規劃師而言，他們對此充滿了信心。

這個信心一直延續到1960年代，而後逐漸式微凋零。隨著人們對大規模都市更新的社會與視覺優點產生懷疑之際，當規劃師把大量時間耗擲在重複地進行下水道系統、保存樹木、土地使用調查與處理繁瑣的開發申請行政程序時，更嚴重侵蝕了原本的信念。由於某些城市出現的早一點，有些則晚一點，以至於難以提出一個確切的轉捩點。但是，大約在1975年左右，規劃似乎對自己的信心發生了動搖，權威性降低了，也開始逐漸對社區需求與既有都市景色更加敏感。規劃的轉變和下一章討論的建築潮流與社會條件轉變類似。在重建城市方面，1945年至1975年之間，規劃師毫不懷疑地接受了規劃這項新穎

且有力的工具。

1

標準化規劃程序與數字規劃

戰後的規劃立法，賦予地方政府有權決定大部分的人造環境特性。一般常用的機制有三種。第一，地方政府有責任制定官方計畫(有時稱爲發展計畫)，這個官方計畫包括了用來控制土地使用的一套文件和計畫圖。由於它成爲未來開發的指導綱要，因此，地方政府得以控制大尺度的都市模式。其次，對於遭受戰火蹂躪或衰敗的地區，地方政府有權剝奪私有財產權並且重新開發，使得市中心地區出現了規劃性重建和更新方案。第三，政府規劃師有責任確認所有的規劃提案皆符合官方計畫設定的指導綱要。這意味從鄰里配置，以至於道路綠石與窗戶大小等設計，所有的市區或郊區新建築物都必須遵循一套標準在進行。

社會學家赫伯特·甘斯(Herbert Gans)在《人民與計畫》(People and Plans, 1968)一書中，觀察了具備主要土地使用分區、運輸與開放空間、主要計畫圖等之典型開發計畫之後認爲，這類計畫「爲了創造一個有秩序、有效率且有吸引力的社區，透過各種說辭極

力爭取市民和政客參與並支持實現這類計畫。」(p. 60) (以我居住的多倫多都會區而言，的確是抓住了官方計畫的精髓)。甘斯認為，這類計畫就如同裝配線生產的產品。

城鎮規劃的所有面向都具有這種標準化裝配線的特質。造成這種現象的部分原因，一方面受到法定指導綱要的影響；一方面則是為了紓解戰後緊急重建的壓力所致。此外，還包括人口快速擴張時期造成之規劃管理的困難。規劃師被迫採用了戰前提出的有限且重複之觀念與程序，如土地使用分區、鄰里單元、包浩斯式的公共住屋配置，以及當時歐洲新出現的徒步區觀念等。這些觀念在國際上廣泛的相互援引、略加修正後又回過頭來影響其他國家。包括二十世紀晚期的規劃，幾乎所有的事情都是國際性。

基於方便與實際的需要，大多數的規劃程序都被簡化為指導綱要和專業組織或機構提供的手冊。例如：美國都市土地協會 (Urban Land Institute) 即出版了《社區營造者手冊》(Community Builder's handbook)，帝恰拉和科普蘭 (De Chiara & Koppelman) 的《都市設計準則》(Urban design criteria)，以及各國政府的各種出版品(圖 8.1)。以帝恰拉和科普蘭的著作為例，即彙整了其他手冊之不同設計

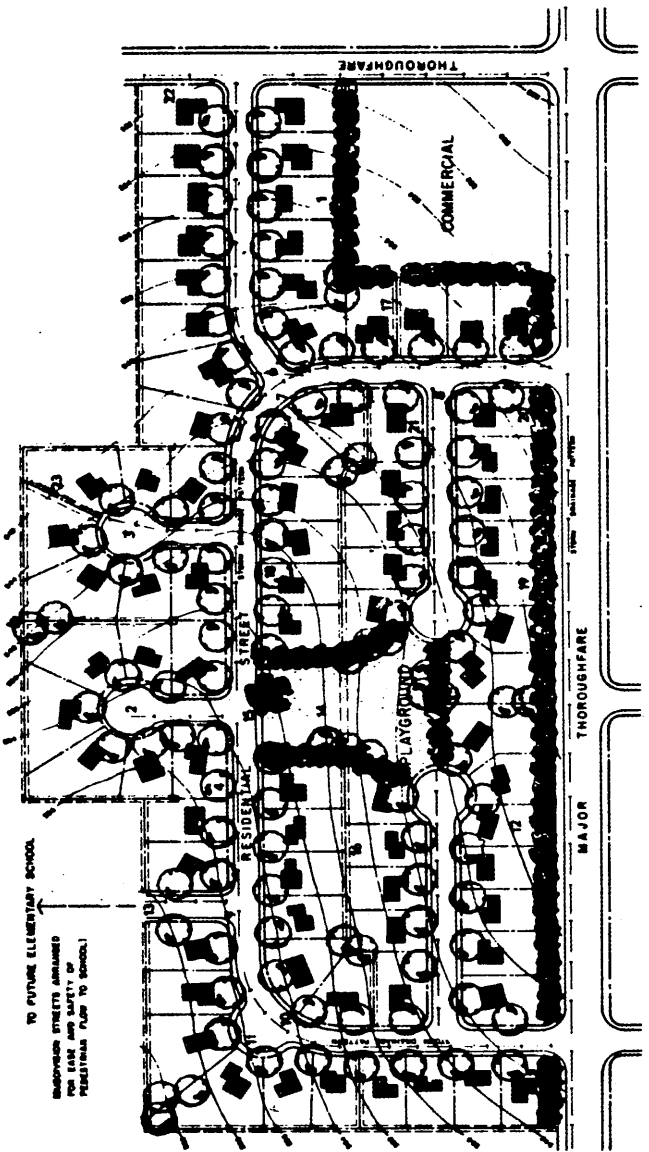


圖 8.1：數字規劃。引自《社區營造者手冊》(1949)一書之示意圖。示意圖中的數字可參見索引表。
資料來源：Urban Land Institute, 1949, p.175。

基本標準。這其實是一種枯燥且貧瘠的地景，混合了照明、整齊路樹、街道號誌設計、住屋配置、街道分類標準、停車場、運動場、購物中心配置、鄰里單元、過渡區、橋樑以及其他數以百計的地景元素組成之各種選擇性指導綱要。

這種裝配線所生產的官式計畫，加上了完備的設計和發展配置模型，造成戰後的大多數都市規劃，變成數字規劃的型態。界定問題或需求，提供符合要求適當規劃措施或指導綱要，而後依此進行開發。當然，還多少需要根據地方狀況的敏感程度，進行了若干地調整。即使如此，按照數字規劃的結果，造成許多現代地景具有可預期的秩序性，一個充滿各種事物，但卻又各安其位的地景。因此，不論是澳洲的坎培拉、英格蘭的柯比新鎮 (Corby New Town)，或是美國馬里蘭州的哥倫比亞新鎮等，以至於各地的徒步區、公寓住屋配置、街道標誌、道路模式、現代雕塑等等，看起來都沒有什麼差別。

這種結果其實相當地諷刺。促成二十世紀初期現代城鎮規劃興起的原因之一，是依據十九世紀法令規章標準造成之統一街道、住屋等「規章規劃」(by-law planning)的反彈。然而，第二次世界大戰結束之後的三十年，卻出現了新的規章規劃，同樣造成一致或單調的結

果，而且比以往更加的全面與廣泛。或許現代城鎮規劃成功地避免了粗製濫造的建築物、紊亂的開發以及廣告招牌氾濫與交通擁塞等，然而，這些成果卻又難以證實也難以達成。現代城鎮規劃雖然要求所有的新開發，都必須提供學校、公園等社會設施與服務。然而，卻也因此限制了舊城區的相異視覺趣味性開發，以及疊接 (juxtaposition) 造成之「令人欣喜的意外」(Thomas Sharp 的用語)。

2 清除式規劃與都市更新

巴黎市中心區關建林蔭大道以來，清除式規劃或許一直都是城市營造者的夢想之一，特別是在歐洲城市遭受了毀滅性攻擊之後，清除式規劃更成為可行方式之一。1940年的短短數日之內，炸彈摧毀了原本令人尊敬的城市，鹿特丹 (Rotterdam) 和柯芬特里 (Coventry) 等地的市政議員與工程師，逐漸開始接受了一個與過去毫無任何關聯的重建計畫。但是，並非所有的城市都遵循相同的方式。波蘭華沙的市中心區

2

「清除式規劃」是愛理森·雷威茲 (Alison Ravetz) 用以說明透過完全清除方式，以全新事物取代既有存在的一切事物之再開發。這類規劃完全不受實質或歷史的限制。自從1850年代郝斯曼 (Haussmann) 在巴

以及德國科隆 (Cologne) 與德勒斯登 (Dresden) 的部分地區，仍然非常謹慎地依照原本方式重建遭受戰火蹂躪的地區。因此，今天除非非常仔細觀察，才可能分辨哪些部分是 70 年前興建的，哪些則是 70 年前建造的城市。但是，大多數的城鎮規劃師並不喜歡這種具有歷史聯繫性的象徵。相反地，他們選擇了象徵進步的現代主義，一個超越破壞與過去，尋求一個比以往還更好的嶄新城市。

清除式規劃的意旨，是爲了創造一個全新的現代解答，應該盡可能地消除任何阻礙。其假設是，包括建築物以至於財產界線和道路模式等，極少甚至是完全沒有任何舊事物值得加以保留或再製。對許多歐洲規劃師而言，由於戰火摧毀了許多擁擠且無效率的城市地區，因此戰爭像是上天的恩賜一般。即使諸如柯芬特里的 Montague Burton 百貨公司等少數建築物，躲過了戰火的肆虐。但是，基於「清理整個地區」的考量下，這些戰後倖存的建築物，在戰後仍然難逃徵收與拆除的命運 (Johnson-Marshall, 1966, p. 178, 304)，整個地區重新依照現代方式規劃。一般的做法包括在購物區新加入徒步區，住宅區則大多依照直線形式或幾何方式，配置了許多公寓大廈或連棟住屋。

1945 年與 1960 年之間，不論是倫敦、南阿姆斯特丹，或是巴黎外圍的 *Sarcelles* 等勞工階級地區，皆在廣大的開放空間中，興建了數量龐大的公寓住宅，取代了原有遭到戰火破壞，或稍後宣告不適用於居住的老舊連棟街屋與租屋。這些雖然並不是第一次出現的建築形式，但是，卻從未如此大規模的興建。1920 年代末期、1930 年代初期之間，僅有德國與荷蘭的一些少數開發中，採用了包浩斯式的規劃和柯比意的形式。然而，經過若干修正之後，這些變成了公共住屋的標準 (圖 8.2)。這些公共住屋往往是由許多長排的三到四層樓步行公寓組成，其間或許點綴了一些平房或高達二十層的點狀大廈 (*point block*，一般用來描述公寓建築物的慣用語)，這些大樓有時還故意或配合基地，而略作退縮或呈鋸齒狀。另外，也配合長排住屋興建了學校或單層的老人住屋。1966 年倫敦郡議會 (London County Council) 在倫敦各地興建了超過 100 棟極爲顯眼，且高達十一層樓的低收入公寓。其中還混合建造了一些低矮建築物 (Johnson-Marshall, 1966, p. 236)。到了 1969 年，1/6 的巴黎居民住在城市邊緣的許多 *grands ensembles*，或稱爲集合住宅簇群之中，每一個住宅群擁有 8,000 到 10,000 個住宅單元 (Evenson, 1979, p. 239)。

由於這些住屋計畫非常的高，到處都可以看見以及完全不考慮周圍的老街道地理環境，使得它變成都市地景中，非常特殊且顯眼的元素。雖然，這些開發的密度往往超過每英畝1,000人。但是，卻引用柯比意的陽光、通風以及開放空間等修辭。不論就其建築模型而論，抑或是從空中俯瞰（規劃報告書中經常採用空中照片說明），這些計畫的確像是柯比意明日城市的先鋒。

但是，在地面上，除了倫敦郡議會於1950年代初期的羅漢普頓（Roehampton）興建計畫之外，這類住屋計畫並沒有什麼吸引力了。羅漢普頓包括了分爲兩群總計15棟的十一層高的點狀公寓、5棟的十一層大廈以及一些四層連棟租屋與二層連棟透天住屋等。這些建築物仔細地配置在緩坡上，保留了原有的大樹與開放綠地。不過，其他絕大多數的清除式計畫基地，就沒有那麼幸運了。大多只是荒蕪、平坦的基地，以致於通常呈現的是預鑄混凝土版組成之一群灰白且沉寂的建築物，到處都是毫無特色的垂直相交形式。所謂的開放空間，其實極度的荒涼除了陣陣疾風掃過之外，並沒有什麼用處。這類計畫往往取代了原有多樣且具有深刻意義的都市景色。舉例來說，愛佛生（Evenson）就指出（1979, p. 263），巴黎龐陞區的再開發之中，原有的



圖 8.2：歐洲的清除式規劃。
阿姆斯特丹西郊的 Slotervaart，空中與地面照面。
資料來源：空中照片引自 Benevolo, 1980, p. 304。

48家咖啡館只剩下1家，10家麵包店僅殘留了2家、49間雜貨店只剩下5間。這些恐怖的新環境，往往並未能促進或提昇了一個積極、快樂城市與明日社會，而是造成了沮喪、暴行等的各種個人或社會問題，高層公寓不僅很難照顧在地面層遊戲場玩耍的幼童，和幫派或黑道份子共乘一部電梯，也並不是愉快的經驗。

由於北美洲並未直接遭受戰火波及，因此，清除式規劃的起步較晚。直到1950年代，由於出現了住屋老舊和辦公室需求擴張等議題，加上美國聯邦政府的金融獎勵，因而促成了大規模都市更新計畫。雖然，美國與歐洲的環境不同，但是，在開放街廓中以幾何形式混合配置高、中層公寓的方式，同樣也出現在美國。因此，亦造成了嚴重的視覺衝擊。

在清除不安全、不健康、過度擁擠，以及因此導致之社會與經濟問題惡化，都市更新往往被視為是一種激進外科手術。根據1949年的住宅法，政府可以透過強有力的徵收手段（美國有時稱為condemnation），取得、清理以及重新規劃整個地區。美國最高法院駁回華盛頓特區一家商店，反對徵收訴願的判決文中，清楚地說明了整個過程的理由。判決文中指出，「專家認為，若欲使社區更健康、且

非如此不足以改變先天不良的衰退或窳陋地區，則可以全部予以重新規劃，……爲了杜絕窳陋的肇因，重新設計整個地區變得非常重要」（引自Futtermann, 1961, p.121）。1950年代非常流行將城市比擬爲疾病醫療過程，由於城市生病了。所以，規劃師並需提供治療割除腫瘤。

這類思想所造成的後果，是大量的剷平了被宣告爲不適宜居住的



十九世紀住屋與連棟住屋，其中許多還是窮人或黑人的社區。老舊、低層、面向街道的住屋，不是被柏油道路和鐵鍊包圍的龐大公寓大廈取代，就是因此被迫緊鄰快速道路或鐵道（圖8.3）。都市更新對美國所造成的影響和當時的歐洲一樣，都是與周圍的街道和環境毫無任何關係之孤獨大廈。

圖8.3：美國與英國的都市更新。1960年代興建的南芝加哥Robert Taylor Homes，它被稱爲美國最糟糕的地區，基地前面是學校。倫敦市理性配置的辦公大樓。

清除式規劃與都市更新奠基在一項非常簡化的哲學基礎上，亦即乾淨、秩序良好以及現代的人造環境，將可以導向一個健康且有序的社會。不幸的是，社會問題無法如此輕易地解決。都市更新計劃於1960年代，引起了大量的批評，其中最著名的是控訴都市更新摧毀了都市生活中所有重要事物的珍·傑可布（Jane Jacobs）撰寫之《美國大城市的生與死》（*The death and life of great American cities*, 1969）。她認為，爲了徹底解決窳陋與都市衰敗，都市更新剷除了社區，居民被迫遷徙到任何還可以找到廉價住屋的地方（因此造成貧窮與疾病的「傳染」，而非加以治療），都市更新也因此造成了新的冷漠、暴力以及犯罪等社會問題。

此外，各種問題也開始陸續出現。就技術而言，這些建築物是極度消耗能源的怪物，平屋頂不僅容易龜裂漏水，電梯也經常故障或遭到破壞。由於歐洲許多的建築物採用預鑄方式興建。因此，往往沿著接縫滲漏水，造成潮濕、發霉、長蟲子等問題。1968年位於倫敦Roman Point的一棟集合住宅，由於其中一戶住屋發生瓦斯爆炸，造成部分公寓大樓如同紙牌一般地倒塌，以致引發了不列顛的報紙猛烈抨擊高層公寓。事實上，這類建築物的經濟利益，早就存在各種不同

的看法與爭論，至此之後，不列顛即甚少使用預鑄興建的方式。此外，位於美國聖路易市（San Louis）的布魯特·伊戈（Pruitt-Igoe）公共住屋更新計畫於1972年遭到局部拆除。這個由著名建築師山崎實（Minoru Yamasaki）設計於1950年代中期興建，曾獲得美國建築師協會頒發設計獎的建築物，在短短不到二十年之間，就已經證明它無法居住了。根據湯姆·沃夫（Tom Wolfe）的說法（1981, p. 81-3），在討論住屋計畫前途的公聽會中，租戶達成了一個簡單的決議，那就是大部分的房子都應該炸掉。由於沒有解決問題的其他有效方法。因此，政府接納了這項決定。沃夫也提到了位於康乃迪克州紐海文（New Haven）的另一處更新計畫，這個計畫於1970年代初期興建，並在1981年遭到拆除。自1975年以來，利物浦（Liverpool）、曼徹斯特（Manchester）、貝爾法斯特（Belfast）等地的公寓計畫，都曾經面臨拆除的命運。發生了這些拆除事件之後，清除式都市更新規劃急遽地減少。

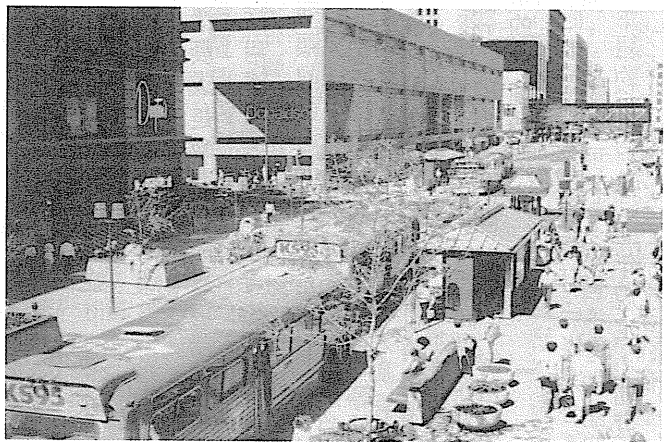
雖然，偶爾還是會出現一些狂妄的計畫。但是，卻極少能夠真正實現，至少在西方世界如此。這並不是說從此以後不再興建公寓建築物，這種說法當然也不是事實。然而，最近興建的公寓建築物並不再

是給窮人使用的大型計畫，而是供富人居住的時髦點狀大樓。在此同時，「都市更新」消失在規劃師的詞彙之中，規劃師現在比較喜歡使用「都市復甦」(urban revitalization)一詞。

徒步區、廣場與地下街

作為一種特定的清除式規劃，徒步區最本來出現在柯芬特里和鹿特丹等市中心購物區，遭到戰火蹂躪的城市。柯芬特里的徒步區概念，即是結合了位於Chester的Rows（一個中世紀的徒步拱廊）和百貨公司的實質利益而成（Johnson-Marshall, 1966, p. 306）。這種新形式的概念始於1942年。1950年代末期與1960年代初期開始興建，徒步區不僅僅只是封閉街道禁止車輛進入而已，還包括透過一系列的開放空間或雙層走廊串聯之商店。廣場之中設置了花壇、水池、雕像與樹叢，貨運輸送則躲在不起眼的後巷中進行。鹿特丹也和柯芬特里一樣，調整了原有的產權界線和道路（所有權人獲得補償，並可以優先在新開發中取得相同空間大小），遭到戰火肆虐的整個地區重新規劃為零售、公寓、辦公等混合使用，當然還包括了一些傳統的購物街在內。林傑尼班（Lijndban）新徒步空間變成成長、直、幾何狀的單一建築體。包括柯

芬特里和鹿特丹在內，事實上，是大多數徒步區的建築樣式，都採用常見或一般的現代主義，亦即大多數的外觀和空間都呈現幾何形狀，灰白色或棕色的建築物，往往採用預鑄版與模距形式組成，商店招牌也不突顯，沒有特別時髦的事物（圖8.4）。



規劃師熱切地接

納了徒步區。不論是倫敦或是瑞典的新鎮，倫敦的聖保羅廣場（Saint Paul's Yard）或是巴黎的La Defense再開發計畫等，都將徒步區視為標準元素，最近甚至是田園新鎮的原型萊區沃斯（Letchworth），或較小規模的購

圖8.4：不同形式的徒步區。在新鎮和遭到戰火摧殘老城地區，並不需要遵循以往的街道模式，新出現的是現代主義樣式徒步區，圖中所示為Letcher。限制車輛進入徒步區、加寬人行道、增加植栽以及蜿蜒的公車和計程車道，變成徒步區的一種原型。由勞倫斯·哈普林設計並於1967年開幕的明尼亞坡里斯市的尼可萊大道，透過一些連接市中心商店的行人天橋，創造了另一個徒步系統。

物中心也都納入了徒步區概念。到了1950年代初期，不只是遭到炸彈摧毀的地區，歐洲許多其他城市，也逐漸接納了封閉既有街道，且禁止車輛進入的購物區。由於中世紀城市的街道狹窄無法同時容納車輛與行人，因此，特別適合進行這種調整，藉由一些可移動的柱子暫時封閉街道，僅有清晨或是晚間才開放道路提供貨物輸送和服務車輛進入。由於，唯有採用這種方式，才可能解決大量交通和提昇老舊都市場所的品質。不列顛的街道於1960年代末期，也開始採用類似做法。而諾維奇 (Norwich) 與希福特 (Hereford) 等城市實驗成功之後，大多數具有自覺和自尊的城市之中，陸續將購物街予以徒步化。栽植花草樹木的盆栽、書報亭、座椅、磚石鋪面以及柱樁皆出現在徒步區中，成爲不列顛地景的共同特徵之一。

北美城市的徒步空間，則依循另一條完全不同的途徑發展。其源頭或許可以追溯至紐約市的1961年規定，開發者若是在街道面提供可供公眾使用的廣場，則容許增加樓地板作爲獎勵（亦即容許更多的樓地板面積）。事實上，包括位於公園大道的 Level House 與 Seagram Building 等著名的摩天大樓，早已經擁有這類廣場，這項規定不過只是希望推廣和鼓勵這類做法罷了。自此之後，北美許多城市都出現了

配合設置廣場的摩天大樓。然而，由於許多這類廣場往往過於太堅硬、荒涼、風太大、只有一些矮小的樹木以及將雕像設置於中央等。因此，這種做法不僅不受歡迎，也難以發揮改善街道峽谷的作用。事實上，使用情況不佳的廣場空間，不但無法爲街道面或地下層的商店和咖啡店帶來經濟收益，也難以成爲城市的資產。蒙特婁 (Montreal) 於1960年代中期，爲了方便行人躲避冬季的酷寒，於是，提出了地下網路概念，透過大型開發計畫的全空調行人街道，連接不同商店。但是，同樣也發生經濟效益不高的狀況。城市規劃師運用辦公大樓計畫，開發獎勵制度。不僅提倡也逐一興建了地下街和購物中心，並且藉由捷運、地下鐵車站、許多重要辦公大樓與會議中心等，逐漸聯結形成廣大的地下街網路。依循或是採用這種做法，多倫多與休士頓 (Houston) 也都曾經興建了類似的地下行人街道系統，辦公大樓的地面一、二或三樓設置商店與餐廳，使得這些地區變成禁止車輛進入的延伸街道。現在已經變成一種普遍的做法，紐約市的 Citicorp 大樓從街道面進入之後，可以通達許多的零售商店樓層。不過，它並未與其他系統連接形成完整廣大系統。

這些結合了不同零售商店興建而成的地下街道和廣場，它與行人

徒步街道的最大差異，在於後者是公眾性的；前者則是由私人擁有，並且受到由開發公司控制。因此，使用者被迫接受這些公司自行訂定的禁止散發傳單或攝影等規則限制。此外，在模仿外面街道而吸引行人進入的同時，它也威脅了街道原有的商業活力，造成將街道完全退讓給車輛的結果。這種情況在休士頓市中心特別明顯（雖然可能受到其他因素的影響），沿街興建的摩天大樓，不僅很少設置商店，且大多數也沒有設置櫺窗，以致於市中心轉而朝向地下街，街道面變成禁止行人進入且完全由停車場和車輛所支配的區域。

直到1960年代末期，或許是受到郊區完全空調的購物中心，已經帶走了市中心商店的人潮影響，北美才開始嚴肅考慮將既有街道徒步化的可能性。渥太華（Ottawa）的Sparks街也曾經暫時採取實驗性封閉街道的做法。但直到地景建築師勞倫斯·哈普林（Lawrence Halprin）設計並於1967年興建的明尼亞波里斯市（Minneapolis）的尼可萊大道（Nicollet Mall）完成之後，徒步區才開始流行起來。尼可萊大道並未完全封閉車輛交通，而是提供了一條蜿蜒的公車、計程車和緊急使用道路。它拓寬了人行道並加上植栽，但是，由於嚴寒冬季時期，這條大道本身還不夠完善。因此，又添加了連接百貨公司和辦公大樓的

行人天橋系統，成為通往市中心商業區的室內通道。這類結合了室內/外，公/私徒步化，以及容許部分車輛通行的徒步區，成為1980年代北美城市中心復甦的共同特色。類似的例子，同樣見諸於紐約州的尼加拉瀑布、溫哥華的卡爾格雷（Calgary）、魁北克市（Quebec City）、康乃迪克州的新倫敦（New London）、華盛頓特區的喬治城（Georgetown）以及德州聖安東尼市的運河復甦計畫等。

現代城鎮規劃有兩種不同的型態。市中心規劃必須配合，且將就既有的街道模式、建築物、社區以及既得利益。因此，完全是個政治性行動。然而在城市邊緣或都市外圍的基地，以大規模人造環境取代無人居住的

4

國家新鎮與公司新鎮

鄉村則主要是技術與非政治的措施。不列顛有時用「綠地開發」（Greenfield development）一詞描述在沒有居民或利益團體抗議之下所進行的開發，在此，規劃師和開發商可以完全不妥協地充分實現理想。新鎮即是二十世紀綠地開發的最佳例證。

一般將新鎮視為和郊區開發完全不同的型態，特別是在歐洲國家之中，新鎮係由國家出資，郊區則由私人興建。然而，戰後的郊區和

新鎮在地景上極為類似，部分原因是因為它們都是當代且追隨當時的建築風潮；部分原因則是因為它們皆出自於相同的規劃概念，另外一部分原因則是因為它們皆採用了相同的營建標準。由於北美的新鎮和郊區開發同樣都是由公司興建，因此更是如此。對於某些純粹主義者而言，他們或許不認為北美的例子是真正的新鎮（例如參見Clawson與Hall, 1973, p. 198ff），另一種觀點則認為新鎮應該指稱經過整體規劃且提供當地就業機會者（例如參見Osborn與Whittick, 1977, p. 98-9）。然而，某些絲毫未提供任何就業機會的大型住宅開發計畫中，開發商仍然宣稱它是新鎮。因此，本書不願意採用任何一種武斷的定義，而是將所有的觀念區分為國家新鎮（state new town）與公司新鎮（corporate new town）兩類。

雖然，新鎮的思想源自田園城鎮運動。但是，不列顛1946年的《新鎮法》則是推動新鎮建設的主要動力，成為限制主要城市的人口成長，並在外圍興建14座自主性城鎮吸收多餘人口的機制。根據新鎮法指定和興建的14座新鎮之中，有些位於既有聚落之中，泰福特（Telford）與米爾頓·凱恩斯（Milton Keynes）則是結合了一些既有村落與城鎮，成為人口超過二十萬人的區域中心。此外，為了吸收城市

的外移人口，大約還規劃了50座既有城鎮。到1976年為止，不列顛共有約180萬人居住在新鎮之中，其他數百萬人居住在那些依循新鎮建設方式而擴大的城鎮之中。瑞典、蘇俄、芬蘭、荷蘭與法國，也都有類似的老城擴張與新鎮設計畫。根據奧斯本和威提克（Osborn & Whittick）的說法（1977, p. 467-90），自1945年以來，共有75個以上的國家加入了新市鎮建設行列。

歐洲的國家規劃新鎮之思想基礎是，提供一個混合了不同的社會與經濟階級和就業基礎，以及平等使用各種新設施的機會。相反地，諸如維吉尼亞州的雷斯頓（Reston）、靠近渥太華的卡那塔（Kanata）等公司開發的郊區房地產業或新鎮，其主要目的，是滿足顧客的要求與提高公司利潤。因此，往往利用附近城市的既有就業機會。

建築樣式往往也充分地表現了目的與意識型態上的差異。歐洲的國家新鎮與住屋開發大多數由社會主義政府所推動，建築師與規劃師也幾乎毫無例外地，採用純正的現代主義建築樣式和規劃模式。為了提高居住密度與製造鷹派象徵，公寓和連棟街屋採用了相同的居住單元模距，也設置了提供各種年齡層與不同收入群體使用的日間看護中心、老人公寓、遊戲場以及徒步區等社區設施。相對地，私人規劃開

發計畫，則是提供汽車以及獨棟住屋，擁有個別獨立的花園與車庫，建築樣式一般都是喬治亞式、都鐸式、殖民式等的片段樣式，綜合呈現風土和傳統的設計。私人開發所擁有的是購物中心而不是徒步區，且僅提供符合規劃法令下限的少數社會設施。

國家新鎮的規劃師通常都相當鄙視公司開發。即使如此，事實上公司開發和國家支持的城市都是依循相同的規劃原則進行。以位於巴爾的摩 (Baltimore) 與華盛頓特區之間的哥倫比亞新鎮 (Columbia New Town) 為例，它源自於大企業家詹姆士·羅斯 (James Rouse) 的靈感（在哥倫比亞新鎮的促銷影片中，他簡單明白地說「建造城市一直都是我的夢想」）。雖然，他最終的目標是追求利潤。然而，哥倫比亞也成為美國住宅規劃的一個範例。它的計畫人口達到六萬人，包括了以高科技產業為主的 37,000 個工作機會，且城鎮總面積的 35% 保留作為開放空間使用。哥倫比亞新鎮分為八個村 (village) 層級，每個村都擁有由休閒設施和商店組成之社區中心，每個村再分為二到三個鄰里，每個人口約為 2,300 人的鄰里，以小學為中心。大多數的住屋都是獨棟住屋，但也有連棟住屋、低層以及小型公寓建築物；其中又以 Hobbit's Glen 最為昂貴。在住屋配置方面，高密度地區比鄰社區

中心，購物中心、辦公室、旅館等商業設施，以及城鎮圖書館、高中等共同組成之城鎮中心，則位於人工湖的一側的。這個城鎮中心，還擁有一座室內購物中心，以及根據人車分道原則而規劃興建的行人步道與天橋系統。在我所參觀過的國家與公司新鎮之中，哥倫比亞新鎮中心，以道路以及用途不明的開放空間隔鄰不同住宅區，嚴格地管制所有住宅與商業開發。此外，經過精心設計的結果，讓人幾乎難以發現加油站的位置。

雖然，最後造成的結果不完全相同。但是，哥倫比亞的住宅與商業組織原則，和不列顛與瑞典的新鎮一樣。以位於英格蘭中部於 1950 年代設計，1960 年代擴大，容納了 55,000 人的柯比 (Copy) 新鎮為例 (Osborn 與 Whittick, 1977, p.331-43)，柯比新鎮共分為 13 個鄰里，各鄰里人口從 1,500 人到 13,000 人，每個鄰里再區分為由 300 到 400 個居住單元組成之簇群。較小的鄰里擁有一所小學，較大的鄰里則有兩所小學，大多數鄰里還包括了由商店與社區設施構成之鄰里中心。住屋型態分為公寓或大樓、二層連棟或雙拼住屋。此外，還包括由私人開發興建的低密度獨棟自有住屋等二種，原有的城鎮中心於 1960 年代的擴張，改成徒步區。柯比新鎮和哥倫比亞一樣，周圍都是停車場與

環狀道路。最後值得注意的是，柯比新鎮的主要產業是鋼鐵業，根據不列顛鋼鐵業合理化方案，這些鋼鐵廠應於1980年代初期關閉，以致造成城鎮的經濟基礎不佳且失業率高，與最初的計畫假設出入甚大。

第二次世界大戰結束之後的二十年之間，新鎮規劃仍然帶有激發早期田園城市運動的社會主義希望與烏托邦觀點。新鎮成爲解決衰敗城市問題的答案，並提供了一種新都市社會型態。然而，不論是鄰里單元與簇群住屋、道路層級、購物設施與公園、混合不同的住屋型態，並將高密度住屋配置在靠近社區中心的地區，以及行人步道網路等。實際上，新鎮規劃師的概念和做法，與戰後住宅規劃差異有限。因此，新鎮同樣變成根據數字規劃的絕佳範例之一。因此，除非在某些孤立的新鎮邊緣，可以看到一些購物中心，在地面上，我們並不容易發現新鎮、擴張城鎮、城鎮的新郊區之間的區別。事實上，泰福特和米爾頓·凱恩斯等英格蘭的新一代新鎮中，幾乎難以確定你是否還身處城鎮之中。依據大約一英里見方模距方格規劃的結果，到處都有交流道，這顯然是針對現代汽車社會所設計的新鎮。這或許提供了不同的居住環境，但是，訪客所留下的最深刻印象，卻是找不到出口的無盡道路，一個位於漫無止盡的都市邊緣所構成之汽車迷宮。

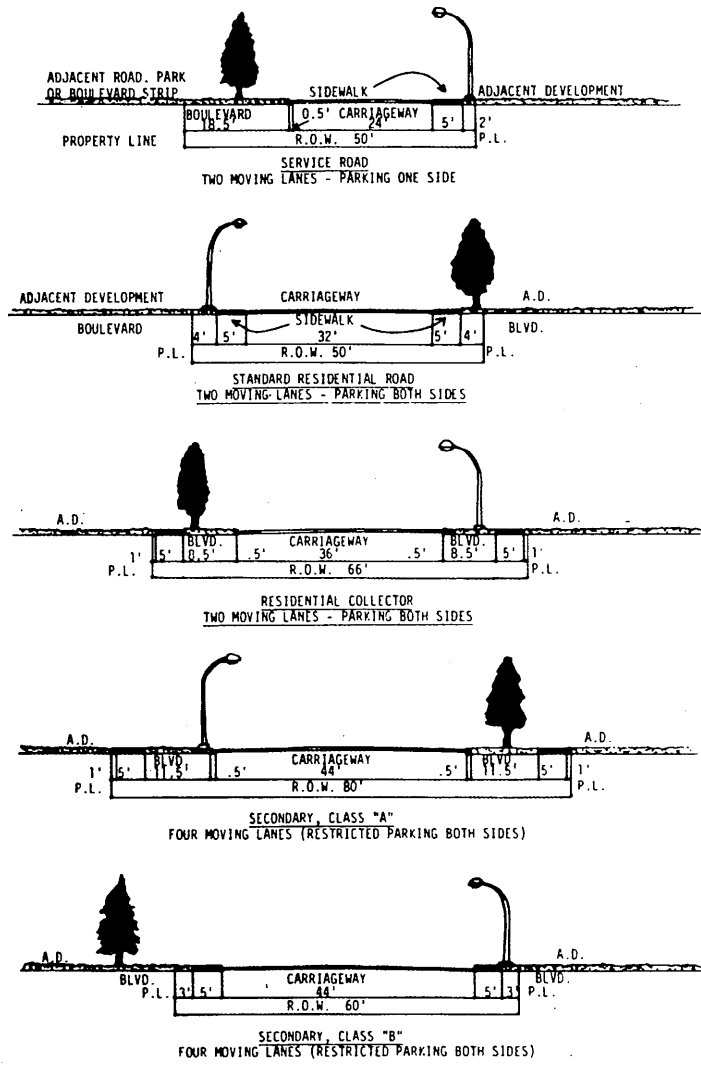
隨著人口成長率下降以及經濟前景不明，自1970年以來的各國新鎮運動，都面臨了瓶頸。雖然，1967年指定的不列顛最後一個新鎮米爾頓·凱恩斯，仍然繼續興建。但是，北美迄今仍然沒有出現可以和哥倫比亞相比擬的其他新鎮。近年的新鎮開發不是法國地中海岸的La Grande Motte，亞利桑那州湖濱的Havasui城市休閒社區或退休老人社區，即是位於水牛城外，僅比一般郊區開發規模更大一點的Ardubon新鎮。這些新鎮的開發，都和1946年規劃師構思的自主性聚落相去甚遠。如同清除式都市更新一般，新鎮的觀念已經過時了。

硬鋪面與相對缺乏特性的地景，於1930年代開始出現。完全以機械和機械速度爲主的公路規劃和工程，則於1945年之後進展快速，並因此成爲現代都市的重要地景之一。

由於我們很熟悉道路的形式與存在，因此，往往不太容易掌握公路的特出之處。然而，在第二次世界大戰之後，不論是觀看道路抑或是從道路看出去，諸如快速道路與高速公路，無數的主要道路與道路拓寬，所有的加油站、道路標誌、停車場、停車計時器及禁止停車標誌和裝設在各種柱桿上的各種交通標誌等，都對

5

公路設計與街道死亡



SOURCE: DPW HQ TOWN PLANNING

圖 8.5: 機械化道路。不同道路等級之標準剖面。引自加拿大公共工程手冊。資料來源: Schwilgin, 1973, p.87。

我們的視覺造成了巨大衝擊。

隱藏在這些現象背後的是街道 (street) 死亡。現在仍然存留的混合使用街道上，可以發現街道提供了社區所需的購物、遊行、閒逛、交通動線、展示等各種正式與非正式服務。然而，包括道路在內，1945 年之後所興建的一切事物，被重新依照收集道路、分配性道路、幹道、通過性道路、公路、汽車道、內環道路、紓解道路、快速道路等不同道路等級設計。在此同時，新出現的行人徒步區、步道、購物中心、廣場等，則替換了原先街道上發生的行人活動。新道路的使用人數或許和原本的街道相同，但是，這些道路現在卻只容許機動車輛和停車場使用。

為了滿足不同數量在不同速度限制下的車輛行進，新道路的外貌變成工程機能導向。亦即交通量愈大、愈快，則道路就愈寬。小汽車與卡車之數量與速度等決定了不同道路的分類等級，而地方道路、收集道路、主要道路、快速道路等，皆有不同的設計標準，況且幾乎是全球通用。車道寬度、曲率、鋪面、交流道設計、照明、標誌、材料、分隔島等，都有一些安全標準規範 (圖 8.5)。各地的道路也採用混凝土、柏油和金屬等共通材料。由於車輛最高速度限達到每小時 100

公里，因此，道路的形式也沒有任何足以吸引人的細部。或許設計者和所在區域不同，可能造成若干的差異。例如：南加州的許多高速公路，沿線種植了繁盛的蔬菜與地中海植物與花卉等（曾經被稱為「不可觸摸的公園」）。但是，一般而言，道路兩側皆是修剪整齊的草坪以及零星的樹木，唯有借助標準化的路名標誌，才可能發現自己正疾馳在安特衛普（Antwerp）而不是在休士頓，是在墨爾本（Melbourne）而不是在伯明罕（Birmingham）的快速道路上。

不論是興建新道路抑或是整建舊道路，千篇一律地採用同一標準，造成城市的外貌和形式，產生了根本性的改變。就細部而言，車道寬度相同，依照規定距離設置標準照明，標準的緣石和人行道等。即使是舊道路整建，顯然也沒有考慮既有的發展。事實上，據我所知，南威爾斯（South Wales）遙遠村落中，一處僅有三到四棟郊區樣式住屋的新簇群中，依舊提供了街道照明、人行道、緣石等一整套的建設，幸好舊道路還是和以往一樣的黯淡無光。要求公路工程師更改設計標準和抗議新開發一樣的困難。

在更大尺度而言，快速道路、內環路和環道、穿越性道路以及改善都市穿越道路等等交通路網建設，歷史學家華納（Sam Bass Warner）

稱這些新創造出來都市模式為「輪幅」（wheel）。亦即在既有的城市形式上，強加上外環道路和輻射狀道路，並因此塑造了新的開發模式（1972, p. 46）。這些交通路網建設，像是熔岩流過大地一般，切割了具有特出地景織理的城市。公路工程師的理由是紓解擁擠的地方道路、改善交通以及加強市中心區的聯繫。但是，這類道路建設所造成的後果，卻是以英格蘭的布里斯托（Bristol）和伯明罕（Birmingham）為例，遭受道路改善與拓寬重創的結果是，市中心消失不見了，購物區與辦公區被四線道路圍繞，金屬安全圍籬隔開了被保留下來的人行道與道路，行人穿越道也被地下道所取代。

大約自1975年之後，這種輪幅式快速道路形成了稱為郊區中心和都市村落的新商業中心模式。這些郊區中心與都市村落，既不是市中心也未如村落般的遠離中心，而是大多位於交流道附近，由一些光鮮亮麗的辦公室、工廠、汽車旅館（大約150棟小型辦公和工業建築可以支持一間250個房間的旅館）、餐廳，或許再加上購物中心、地方政府辦公室以及公寓建築等組成，周圍環繞著道路與停車場，而道路和停車場的面積幾乎和建築物一樣。多數的大型都會區，都有好幾處類似的都市村落，這些都市村落有時存在著明確的核心，有時則是必

須透過位於公路兩側的公司標誌和符號才能夠辨識。幾乎每個國際機場附近都可以發現這類的例子。造成這種都市發展模式的原因：一部分來自對都市蔓延的一種回應，試圖在郊區提供就業機會；另一部分結合了不同土地使用的大尺度公司開發。此外，它也可視為是對電傳視訊、服務經濟及汽車通勤的反應（Leinberger與Lockwood, 1986, p. 45）。在迪吉多（Digital）、IBM與蘋果等電子和資料處理公司以及可以透過電子聯繫辦公室的公司之中，這種情形特別普遍。對於郊區通勤者而言，這些都市村落縮短了工作和住家的距離，因此覺得特別方便。今日，快速道路的交通擁塞是雙向的，而不是和以往一樣，只是早上由郊區通往市中心或是下午由市中心通往郊區罷了。

為了避免所有城市都出現類似狀況，1960年代就已經展開了各種研究了。以不列顛而言，1963年出版的《Buchanan 報告》這份重要政府研究之中，即建議針對各地不同的條件提出不同的處理策略，而不是統一採取一般興建更多道路的做法。大約在此同時，為了紓解和分散交通，保護市中心得以完全成為徒步區，美國規劃師維多·庫倫（Victor Gruen）提出了圍繞著市中心興建環路與停車場等之另類做法。庫倫的特殊觀點，並沒有受到普遍歡迎。紐約州的羅徹斯特

（Rochester），可能是唯一完整而非片段採用此一觀念的城市。但是，1960年代中期以來，要求改善與反對提高市中心汽車出入方便性的雙方，一直持續不斷出現衝突。若干半途停頓的快速道路建設呈現了抗議者的勝利。例如：舊金山的Embarcadero快速道路即停在半空中的，多倫多的Spadina快速道路原本是通往市中心的道路。但是，現在被重新命名為Alien路，並作為地區道路使用。

各種快速道路穿越、交織、環繞著幾乎所有已開發世界的城市，展現了公路工程師的勝利。只要可能，他們幾乎暢行無阻，公園、河流、河谷、房地產價值不高的衰退地區都不能阻止道路建設，甚至直接在被舊建築物屋頂上興建高架道路。這些都是具有遠大理想的建設。然而，就細節而言，道路建設和先前的鐵路一樣的醜陋和污穢地。公路切割了城市，分隔了工業區與住宅區，甚至隔離了貧民窟和豪門社區。但是，短短片刻之間可以通達城市各地，不僅創造了超大尺度的二十世紀城市，同時也提供了由一系列混凝土通道、偶而可見的地標、朝向與沿著摩天大樓地區行進時所展現的戲劇性天際線等全新的都市地景經驗。設計師甚至利用這種特性。建築師菲力浦·強生（Philip Johnson）會說，在設計休士頓的Pennzoil雙塔大樓時，雙塔

之間的縫隙，即為內環快速道路的駕駛人提供了一個乍現和戲劇性的閃光。

6

如何辨識計劃性場所

大約自1950年代以來，幾乎所有的北美與歐洲都市開發都受到規劃管制，只要是新事物，當然都是規劃的產物。但是，事情並不是這麼簡單。諸如環境學家保羅·易利緒 (Paul Ehrlich) 等一些對於近來的都市規劃並不熟悉的人士，就批評郊區開發蔓延或快速道路模式，既混亂又缺乏規劃。這類說法並不正確。因為，這所有的一切都經過規劃，這種講法只是表達了易利緒個人並不喜歡自己不熟悉的規劃性開發罷了。由於規劃的成果，有時確實非常難以理解，也難以進行正確的觀察，因此這類的錯誤還有一些道理存在。其中，「規劃空隙」(SLOIP) 就是一個例子。SLOIP 是布萊特 (Lionel Brett) 擷取規劃剩餘空間 (Spaces Left Over in Planning) 的第一個字母組成之新字，意指一般慣見之空置地方和維護狀況不佳的待開發用地。舉例來說，新市鎮的開發往往採取分期分區方式進行，當人口成長未達到預期之前，有些土地往往閒置不用。例如：米爾頓·凱恩斯新鎮的市中心，於1981

年仍然有部分地區被廢棄的農地圍繞，計劃圖中並標示著「預備用地」等字眼 (圖 8.6)。這就是真正的 SLOIP。

即使是在建成地區，仍然可以發現混亂的現象。只要是站在兩條幹道的交叉路口，凌亂的電線、電線桿、各式各樣的標誌、空地、一

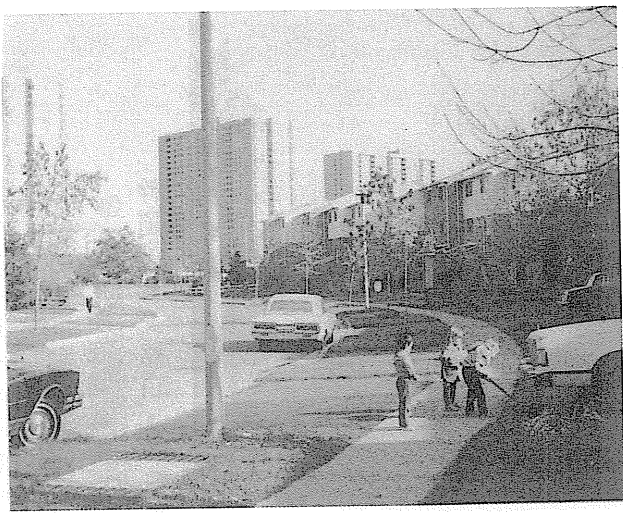
小片的菜園、建築物等等，都像是隨便湊在一起絲毫沒有設計一般。因此，也很難讓人相信這一切都是規劃的產物。實際上，建築物退縮、土地使用以及所有的道路標準等，這些都曾經獲得規劃許可。然而，創造秩序的規劃工作，似乎主要都集中在劃定土地使用分區而已，一旦符合分區規定之後，不論是沿著道路兩側或是其他所有的事物，一切都變得無法可管了，以致於所呈現的景象，像是各種零件的任意組合罷了。

在其他出現直線、幾何配置、曲線街道、人行道座椅、排列整齊的公寓大廈、

圖 8.6：遠眺英格蘭米爾頓·凱恩斯新鎮，位於機械化道路兩側且鄰接商業中心的 SLOIP (規劃空隙)。計畫中保留作為市中心未來擴張用地。但是，到了1981年它仍然還是草地。



道路緣石以及人行道等，凡是具有簡潔邊緣與平行線條事物的新地景地區，都可以發現規劃的確切證據（圖8.1）。不論是自然環境抑或是未經規劃的人性，都依照這種方式處理，彼此截然劃分。雖然，愛丁堡（Edinburgh）、卡爾斯魯（Karlsruhe）、貝絲（Bath）等地的文藝復興和喬治亞樣式，也採用了幾何形式配置城鎮，但是它們卻呈現了十



足信心且符合比例美感。雖然，我不太能夠確定，或許因為現代規劃性地景所使用幾何比例不佳、裝飾不當也不盡令人滿意、有些安排過於刻意、有些則是形式不完整或過度重疊等，以致於破壞了視覺的透視感，或是毫無視覺焦點。半調子的幾何，顯然是現代規劃性環境的一個明顯指標。

現代城鎮規劃造成的後果則是活動的隔離。在分區邊緣地帶既沒有重疊或接續的活動，也沒有混和或混淆，充分表現了現代規劃所堅持的秩序。至少，在1975年之前是如此。珍·傑可布檢討了各種規劃性場所之

圖8.1：隔離城市的規劃性場所。依據分區規則採用相同建築退縮線造成之標準分配性道路。位於多倫多郊區的一般性社區開發中，可以看見位於不遠處社區購物中心的水平屋頂線，背後則是高密度高層公寓大廈。

後特別指出，在「改善後」的小型河濱公園，「這些場所都具有一個極類似的想法，這種想法就是改變且扭曲既有的天生與獨特秩序；這種想法抹煞了城市街道的生活秩序，企圖透過單一標準加以征服。」她宣稱，整個的規劃過程，都在於獲得一個「淨化的分類」（1961, p. 447; p. 25）。珍·傑可布所描述的，或許是現代理性思考的共同特質。但是，毫無疑問地，這也明確地表現在規劃之中。在大多數的新都市地景之中，不論是分隔工、商、住等不同使用分區的主要幹道；分隔獨棟住屋與公寓簇群或是分隔公寓大樓與商店的圍籬；位於購物區核心地點的座椅區和花園等，都可以發現這類的痕跡。每一個地區都被分派了特定活動，規劃部門分區管制圖上的界線，不僅忠實地呈現在地景之中，也變成一道障礙或中立空間。如此一來，所造成的整體的結果，是都市地景特色都被具有特定的功能，一個具備各種事物，且都各安其位的場所。愛里森·雷威茲所言之「隔離城市」（the segregated city）一詞，適切地為所有的這一切提供了最佳註解。

城市的公司化：1945-

IX

由於窮人與弱勢者往往無力改變週遭的環境。所以，不論喜歡與否只好去學習適應環境，因此，直接受到地景的影響。然而，富人與政治當權者，卻可以針對自己的需要大幅度改變地景，不僅表達自己的社會優越性，也賺了更多的錢。然而，在現代社會中，最有錢與最有權勢者，莫過於公司。

法文用「societe anonyme」一詞指稱公司，這個名稱遠較一般的用法更能夠說明公司的意義。公司是個大型商業組織，由眾多股票持有人共有，且由董事會負責經營。不論這些大公司是由大眾持股或由私人控制，兩者並無多大差別。對我們而言，除了認識產品品牌之外，這些公司都是由少數不認識的人經營，它們的唯一目的，就是提高產量與增加利潤。由於它們成功的達到目的，因此，日益龐大的少數跨國公司成爲現代社會中最主要的財富、權力和技術的集中場所。依照經濟學家蓋柏瑞斯(J. K. Galbraith)的說法，目前全世界的產業系統係由「數百家擁有高度技術集中、資本集中且高度組織化的公司」組成(1968, p. 21)。任何一位進行跨洲旅行的人，都不會懷疑這種說法。

現在已經是一個公司的世界，公司化變成促成都市地景變遷的主要力量來源。公司已經取代了原先小規模或以州界爲營運範圍的小公司。這些徵兆早已出現在十九世紀鐵路興建，和相關的旅館與勞工住屋建設工作中。本世紀之初的Bell和Woolworth等公司，暗示了它們將介入城鎮織理之中。自1945年以來，不論就規模抑或是就國際而言，這些公司的影響力已經和都市規劃不相上下。事實上，公司和規劃部門之間的衝突、妥協和建設等之間，不斷出現各種爭辯。規劃法令無疑地影響了二十世紀晚期城市配置的外貌。但是，摩天辦公大樓、土地細分、旅館、公寓大廈、主題公園、購物中心、零售商業、廣告招牌以及藝術作品等內涵，及產權、經費、開發、興建與維護等對新視覺現實的支配力，無一不是受到公司的影響。

1

公司化的宣言

都市地景之中，若是出現高聳或寬廣的事物，不論它是隱約可見、閃閃發亮抑或是充斥著各種顏色，這些幾乎皆是公司的產物。雖然，政府也喜歡在地景之中興建龐然大物。但是，市政廳或其他特定公共建築物，大多採用表現主義樣式，往往也比週圍的公司辦公大樓還矮。政府建築物的主要特色，是缺乏引人入勝之處，灰暗、謙卑、標準化的平凡等。相反地，公司的市中心辦公室，幾乎毫無例外地選擇現代主義摩天大樓，其他的百貨公

司等週邊建築物，則採取華麗搶眼的設計且充斥不同顏色的標誌。

雖然，政府建築物或許是由營造公司興建，甚至是興建在開發公司故作大方地提供的低廉土地之上，商業與政府在地景之中，仍然存在著明顯且直接的差異。位於紐約市的聯合國廣場，就是興建在北美戰後最重要的開發商威廉·珍克朵夫(William Zeckendorf)的土地上(透過洛克斐勒家族)，售價任由聯合國出價決定(Marrion, 1967, p. 231-2)。當然，聯合國選擇這塊基地之後，鄰近其他仍由珍克朵夫掌握的土地價格立刻飆漲。另外一個較不顯眼的例子，是位於多倫多都會區的郊區政府複合建築物，史卡柏羅(Scarborough)市民中心的土地由Trizec公司提供給都會政府，這家公司是倫敦的Eagle Star保險公司之子公司，它同時也控制了鄰近的購物中心利益。

這類開發是所有公司化形式中，最不起眼的一部份。以史卡柏羅市中心為例，唯一可以發現Trizec介入的跡象，是一條名為「Trizec Gate」的道路。不過這個名稱幾乎無法令人產生任何聯想。但是，公司化宣言卻含括了靜悄悄地不露聲色到大刺刺地炫耀自己等兩種極端方式之間，從隱藏在不同土地使用之中，以至於大方地顯露在辦公大樓之間；從清晰可見到遮遮掩掩的公司郊區之間。唯有在購物中心內部，沿著商業帶

兩側，以及諸如時代廣場與Piccadilly圓環等都市中心地區，才可能深刻地感受到公司對現代經濟的支配力量。它一方面要求大眾承認這個事實；一方面也要求大眾進行消費。

2

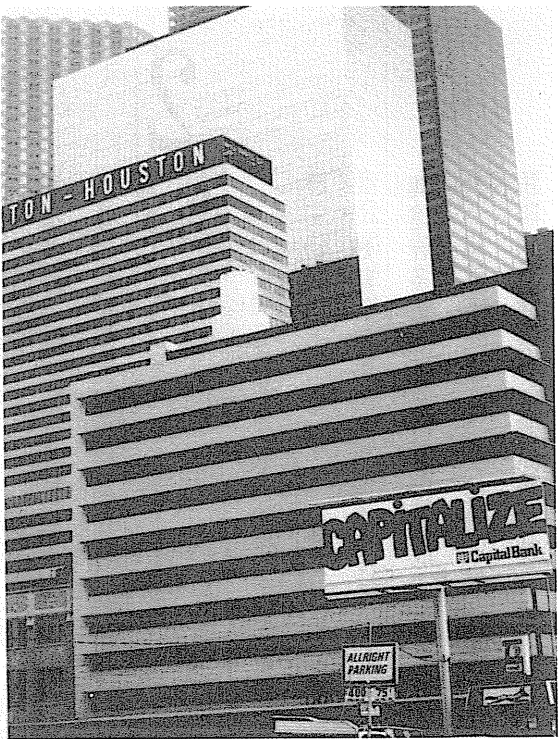
炫耀性管理的高塔

興建許多新辦公大樓，也形成了新的公司天際線。

規模龐大的辦公大樓，不僅顯示了財富也展現經濟權力，變成現代城市中的大教堂。它們同時也是公司的旗艦，佔據了城市中心的重要位置，往往在高處展現公司的名稱與標誌，一般都由著名的建築師負責設計，企圖在有限的現代主義高層建築中搶占特殊地位，也儘量試圖比同業已經完成的建築物還要高過幾層樓。紐約市的Level House是戰後第一棟玻璃鋼骨建築物，成為「當然乾淨」(cleanliness commonplace)的巨大招牌。這棟位於污穢街道上的建築物，不僅像是巨大的清潔劑包裝盒，也用Level生產的家用清潔劑，定期清洗玻璃外牆(Reynold, 1984, p. 151)。只要一有

現代城市中最具有震撼力的，莫過於摩天辦公大樓的天際線。紐約市曼哈頓區，於1920年代就已經創造了這種效果。之後，美國的芝加哥以及其他城市也陸續出現這種做法。到了大約1960年代，世界上幾乎任何一座繁華的城市，都

機會且情況允許，公司大樓也可能變成都市地標，成為廣告上的細膩與特殊形式。舊金山金字塔形的泛美大樓 (Transamerica Building) 就是一個明顯的例子，倫敦泰晤士河南岸的 Shell House 則是另一個規模較小的例子。雖然，偶爾出現一些例外，但是，絕大多數的情況是個別建築物融入許多極為類似的大樓建築量體之中，只能透過具體的公司投資與管理，以整體景象直接且有利的傳達了經濟繁榮訊息 (圖 9.1)。



不論是在遙遠的地方，抑或是環繞市中心的外環快速道路上，即可以很清楚地接受到這個訊息。然而，街道面上卻是極端的單調枯燥。走近一點就可以發現，這些大樓都像將建築師的模型直接放大興建一般，況且規模愈大，細部處理愈粗糙。它們往往佔據了原本由低層且各具特色的商店組成

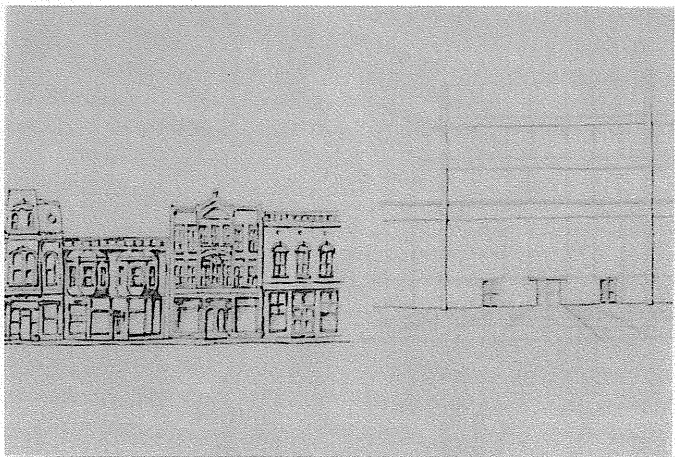
圖 9.1：公司化：現代城市的公司天際線，宣告了意識型態的勝利。德州，休士頓。

之街廓，龐大的灰白立面和荒蕪的廣場，取代了充滿建築細部質感和活力豐沛的街道。(圖 9.2) 雖然，資本主義經濟走向，係以大公司取代小商店。但是，追趕這類以自閉性風潮取代城市街道織理和多樣性的做法，於 1945 年之後逐漸興盛。

現代主義建築並不擅長展現華麗與裝飾。因此，街道面上刻意以具有品味的金屬標誌，而非公司色彩展現公司名稱和地址。由於「摩天大樓」一詞並不普遍，因此，這些辦公室或被稱為高樓

圖 9.2：由於公司發展改變了街道織理，佔據了整個街廓的單一建築物，取代了原本立面不一且獨立的商店。這個視覺上的變化，使得街道活動轉而進入辦公室與封閉的購物中心內部。

(tower) (如 John Hancock Tower)、大樓 (Building) (如 Seagram Building)、或者是更奇怪的大廈 (house) (如 BP House)，近年來則稱為中心 (center) (如 Renaissance Center)。為了符合規劃法令的規定，有些基地被刻意提供廣場使用。然而，這些廣場不僅大而無當，共同的模式是採用矩形混凝土鋪面，並設置了點綴性的幾何形狀花園以及一座無趣的雕塑，而且維護狀況不佳。而所謂的現代藝術，或許是一組以不可思議角度達成平衡



3

李維城與公司郊區

選擇(Oliver, 1981, p. 98)。相反地，1971年總共55,000戶工業住屋之中，溫畢(Wimpey)一家公司就為不列顛各地的地方政府興建了10,200戶(Corsby, 1973, p. 103)。同樣的趨勢也出現在其他地方。以加拿大來說，於1940年代末期，80%的住屋係由每家僱用總人數在20人以下，且每年興建戶數在15到20戶之間的營建公司負責建造。到了1970年，住屋興建總量的80%都由諸如溫畢、Monarch House等大公司興建。每家公司都採用預鑄屋頂架構和樓梯等裝配線生產技術，專業工人團隊由一個工地到另一個工地，依序興建數以千計的住屋。公司化所造成的最恐怖結果，就是住屋形式和配置出現千篇一律的現象，且絕大多數都是提供白人中產階級家庭使用的住屋。因此，被稱批評為「無特色地景」(blandscape)。

北美洲住屋存量的75%，建於1945年之後。其中大多數屬於公司興建的郊區住屋開發。這類住屋的原型是位於紐約長島、賓州和紐澤西州的李

第二次世界大戰以來，住宅開發幾乎已經完全由公司接手。以1930年的不列顛為例，84%的住屋承包商僱用人數在10人以下，且每年僅興建少數住屋。即使大多數的承包商使用類似的參考書籍。但是，卻仍然提供了多樣的

擬為現代都市的大教堂。但是，工匠卻未在此留下多少表現個人技藝的痕跡。



的金屬形狀，或是一堆拙劣的青銅人像罷了，只有在極少的情況下，才可能看到諸如畢卡索的龐大怪獸矗立在芝加哥的大樓前面(圖9.3)。

穿越旋轉門進入公司大樓之後，除了警衛站、牆壁上的承租公司名牌，以及搭載辦公人員通達建築物上層的電梯間之外，地面層幾乎看不到任何其他東西。這裡既不展示公司的產品，也沒有任何服務廣告，只有透過光可鑑人的不銹鋼與光滑的義大利大理石，才顯露出公司的龐大財富。毫無疑問的，這些東西都需要精湛的技藝。但是，觸目所及盡是毫無責任和趣味的技藝，完全是按圖施工的技藝。雖然，辦公大樓可以比

圖9.3：現代主義的摩天大樓廣場和雕塑。位於芝加哥市政廳前面達利廣場(Daly Plaza)與畢卡索的雕塑作品，極少數採用摩天大樓形式的市政廳。外觀上看似公司辦公大樓。但是，廣場尺度遠大於一般的摩天大樓。

維城(Gans, 1967)。第二次大戰之後，一位興建郊區住屋的小營造廠老闆威廉·李維(William Levitt)，掌握了退伍軍人返鄉帶來的驚人住屋需求。以1947年，位於長島總數達到2,000戶的第一座李維城而言，李維提出了使用混凝土基礎版、預先裁製的組件以及被稱為Cape Cod的單一住屋形式裝配線，只有立面部分的小變化能夠突顯住屋的個別差異。爲了滿足持續上升的住屋需求，李維家族購買了更多的土地，至1948年爲止，他總共完成了6,000戶住屋。這些房屋的配置，並非根據某種主要的計畫在進行。或許，只是依據1930年代聯邦住屋管理單位公佈的指導綱要罷了。這些住屋配合了鄰里商店、學校、遊戲場以及游泳池等，形成了所謂的「綠色村落」(village greens)。

1951年的賓州李維城，也採取類似做法。但是，增加了更多的鄰里(圖9.4)。這個開發案最終在17,000戶住屋之中，容納了67,000人。這些房子雖然也依照鄰里單元方式配置。但在，大多數的地方商店，則被位於地界邊緣的單一、大型，且由李維家族擁有的購物中心取代。長島的李維城居民，則利用當地商店組成之購物中心。爲了增加更多的選擇性與改善街道外觀，賓州的李維城提供L-Cape Code、牧場式以及殖民式等三種住屋樣式。

雖然，當時的美國聯邦政府將曲線街道、鄰里單元以及某些立面變化匯編爲指導綱要。但是，李維城的開發商，並未完全依照指導綱要的規定，地方的規劃規章，也並未產生明顯的影響。雖然，李維城提供了若干社區設施。但是，大多數的規劃與設計內容，對於提供就業基礎或是創造政治自主的聚落，並沒有興趣。李維城是大尺度、中產階級、白人(只有在反歧視法通過後，才允許黑人購買)的郊區宿舍。雖然，李維城所提供的一切都是爲了滿足大多數購屋者的需求。但是，甘斯認爲，這些購屋者所要的不過是一棟新房子，而不是一種新生活(1967, p.146-7)。

1950年代，大多數公司郊區開發案的規模都不如李維城，面積大多僅是足以支持一個鄰里的160英畝(Harvey, 1984, p.9)。大型的公司郊區開發案，直到1960年代才變得普遍。到了此時，出現了不同的郊區住屋需求，更強調樣式與變化。即使這些開發案是由單獨

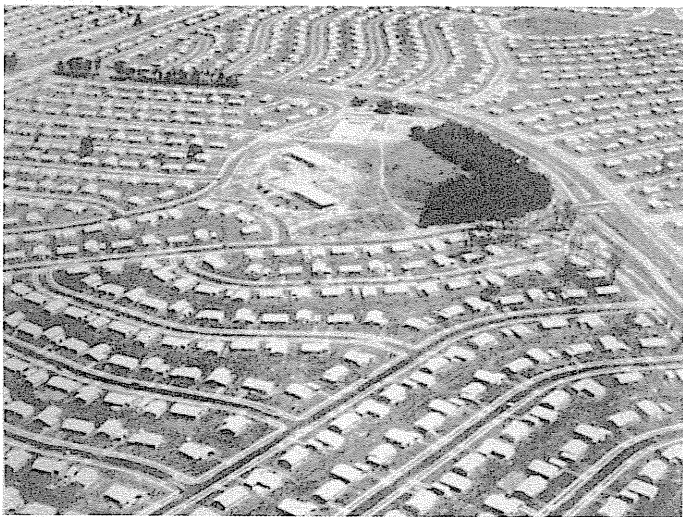
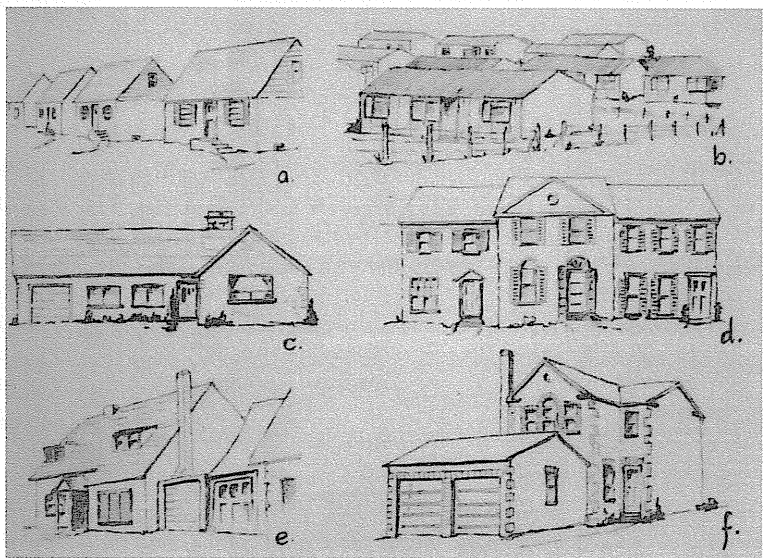


圖9.4：1950年代初期的賓州李維城。這是眾多李維城之一，成爲往後許多公司郊區開發的原型。
資料來源：Lynes, 1949, p.270

一家公司主導，但是，卻區分和包裝為不同的獨特「社區」。為了配合市場需求，這些開發商社區提供了不同的名稱認同，不同住屋之間唯一的相同點，開發區位和住屋特性及名稱開始結合。這些名稱通常帶有鄉村、浪漫或鄉愁的意味，隨意摘取1983年紐約時報的不動產廣告可以發現，諸如綠石南(Greenbriar)、哈布斯丁莊園(Hastings Landing)、磨坊(Mill)、橡樹峽谷村(Glen Oaks Village)、原木林(Rustic Woods)以及宣稱品質是第二項本質的西徹斯特傳統住屋(Heritage Homes of Westchester)等等。這正是最精采之處，名稱與真正地景之間毫無關係，類似的偽社區名稱，也出現在其他的新住宅區開發案之中。為了方便下水道與道路施工，開發商往往將整個基地清除乾淨，完全找不出任何原有的痕跡。在施工和行銷階段，公司即明顯地出現在地景之中。由於每個公司都相信自己已經建立了可信賴與響亮的技藝名聲。因此，公司名稱不僅漆在施工機具上面，也標示在樣品屋上面。所以，溫畢不是只興建住屋，而是住家(Wimpey Homes)。當然，標誌與名稱都只是行銷手段罷了，一旦房子蓋好了，銷售結束之後，包括公司仿製生產的虛假地景在內，這些很快就消失無蹤了。

自從1940年代以來，公司郊區住屋計畫的規模不僅愈來愈大，樣式也更加多樣。最初的李維城只是沒有車庫和僅有少數細部的小方盒子。然而

1960年代的北美郊區，蔓延開發案之中，住屋附屬車庫已經成爲一項普遍的做法了。但是，形式上仍然稱不上優雅，也欠缺特出的樣式風格。而

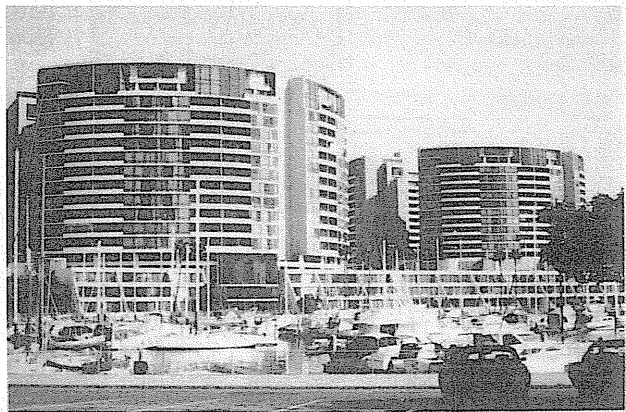
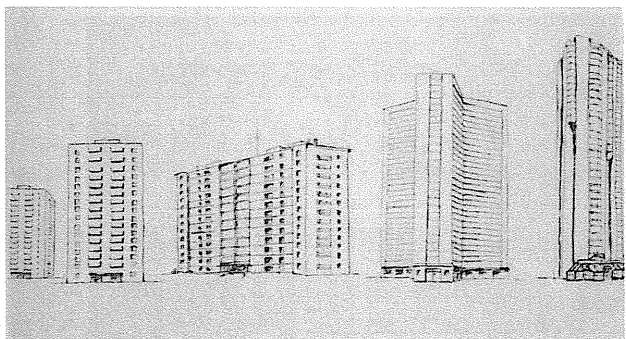


1970年代初期，住屋逐漸開始採用更明確的戶傳統細部。例如：半木造形式、殖民式或喬治亞式的大門與窗。進入1980年代中期，住屋開發案已經完全恢復了維多利亞式、殖民式、新古典式或其他樣式，經過仔細雕琢的立面細部、裝飾性磚工以及線腳等都風行一時(圖9.5)。雖然，比鄰的住屋採取不同的立面。但是，同一個土地細分之內的住家，卻可能使用相同的樣式。在最昂貴的開發中，不僅可以完全複製百年前的住屋立面，也謹慎地將可以容納二或三輛汽車的車庫掩藏起來。

由於小公司的財務與營建能力有限，因此，無力承建大型住屋開發案。然而隨著開發公司於1945年之後規模逐漸擴大，這些

圖9.5：1946年以來，郊區住屋開發的基地雖然縮小。但是，房子變得更大與更時髦。a) 約1950年李維城階段的北美(Cape Cod)樣式；b) 威爾斯新港約建於1950年之石綿屋頂住屋；c) 1960年代與1960年代北美的牧場式住屋；d) 馬里蘭州哥倫比亞新鎮1970年代採用不同立面的城鎮住屋；e) 英格蘭E. Steele 1970年代擁有大窗面與古典門廊的雙拼住屋；f) 多倫多1980年代的維多利亞復興式住屋，採用裝飾性轉角石、磚工以及大車庫的房子。

公司也能夠興建公寓大廈。不論是單獨矗立或是圍成簇群，公寓大廈都變成都市地景中的重要特色。受到現代主義的影響，這些公寓大廈的量體差異有限，以缺乏設計變化。這些點狀量體都採用矩形平面，或是經過調整的矩形、十字或Y型平面（圖9.6）。雖然，陽台設計不同可能出現若干的立面差異。但是，這些公寓大廈卻不易創造任何認同感與特殊性。



直到1975年之前，這些看起來都差不多的公寓建築物，往往被視為是二等的住屋，大多作為公共住屋或出租公寓使用，坐落在城市之中較差的地段。但是，至此之後，不論是居民的社會地位或是設計上，都出現了一些變化。許多新公寓大廈都是豪華的公寓，不僅售價昂貴也擁有運動俱樂部、三溫暖、回力球或網球場、游

圖9.6：1950年以來公寓大廈僅有幾種基本形式。但大約在1970年代中期之後，公寓大廈變得更時髦也獲得中上收入者的接受。舊的基本形式，一般位於更新計劃與郊區簇群之中；新的豪華公寓則佔據市中心的湖濱或海濱。a) 阿姆斯特丹的點狀大樓（採用矩形平面）；b) 布魯塞爾的公寓；c) 多倫多的Y型平面大廈；d) 多倫多市中心設置了玻璃陽台與寬廣入口門廳的豪華大廈。照片所示是位於洛杉磯Marina del Rey面向海濱的公寓。

泳池以及電梯保全系統等設備。這些豪華公寓佔據了市中心的最好位置，俯瞰邁阿密或洛杉磯的海濱、芝加哥或多倫多的湖濱、舊金山的山巔等。近看時，可以發現這些新公寓大廈維護狀況良好，設計新穎且成熟。但是，遠看之下，卻與一般的點狀大樓與窮人大樓沒有多大差別。

不論是郊區住屋抑或是新公寓大廈，開發公司都是銷售一項產品，因此必須對市場需求變動非常敏感。因此，房子之所以變得更時髦的原因，一方面反映了大眾流行和品味的變化；另一方面或許也反映出人們負擔居住場所的能力提高了。由於早期的住屋設計往往預留自己動手做和增建的餘地，因此，出現了不同的車庫、門廊以及百葉窗等地方性變化。或許是因為所有的事物都必須符合專業設計的樣式外觀，因此近年建造的公司住屋和公寓大廈則是完整的設計，購屋者所能選擇的或許只剩下磚塊的顏色等少數地方，其他部分則完全依照色彩計劃執行。雖然，不易直接動手修改具有現代品味的外貌。但是，許多購屋者還是立即且直接地添購景觀公司設計的前院園藝套件，或是添加植物和連鎖磚製步道等。今日，公司郊區開發中的個別差異，不再是透過巧妙調整或增建自己的房子，以及加上一些怪異的草地裝飾品或是一組百葉窗等方面來達成。1980年代的住屋差異性，只是藉由每個人所選擇不同公司的完整產品表露出來。

公司購物中心

新郊區住屋的居民，需要購買物品以便裝潢和維持新房子。對於這項需求非常敏感的公司開發商，於是投資興建購物廣場（shopping plaza），稍後出現了更成熟的產品則是購物中心（shopping mall）。支持購物中心的興建原則

非常簡單，即是缺乏現成的商業大街。於是，開發商興建了周圍圍繞著廣大停車場的零售建築物，再分租給不同的商店。第一座小型購物廣場建於1930年代，規模更大的購物中心，於戰後變成北美洲普遍接受的零售開發形式。購物廣場一般和道路平行，採取長型、單層建築物，前面還設置了U型或道路轉角處的U型停車場。由於絕大多數的顧客住在郊區也擁有汽車，因此，必須提供便利的停車場。顧客停車之後，即可在公司的產業上盡情購物（圖9.7）。這種做法造成之地景是寬廣的道路、低層的零售建築物，以及在荒蕪柏油空間上樹立著高高的廣告招牌，它成為戰後北美洲郊區開發的特殊景象。其中又以紐澤西州交通幹道兩側最具代表性，沿著道路每隔數英里就可以看到一間購物廣場，但是，卻完全缺乏任何中心。

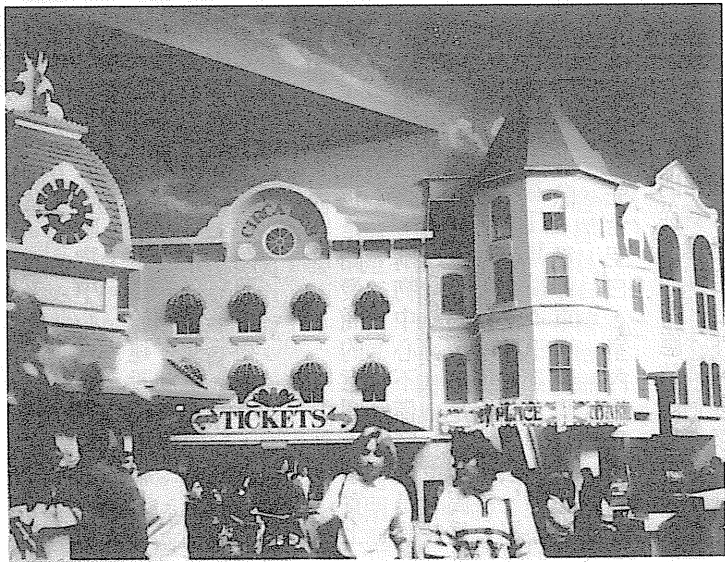


圖9.7：為公司郊區服務的公
司廣場與中心：多倫多1970年
代U型廣場的照片，以及位於
西愛蒙頓購物中心內的奇幻樂
園（Fantasyland）一角。擁有
超過800家商店、溜冰場、波
浪池、小型高爾夫球場以及樂
園等，或許是全世界最大的封
閉型購物中心。這些公司產業
宣告了私有內部世界，取代了
以往數百年前的公共街道。

爲了躲避美國北部冬季酷寒的氣候，1950年代初期開始考慮在既有的廣場界線內提供行人徒步區之可能性。1953年，內布拉斯州的歐馬哈（Omaha）市第一座完全採用空調的購物中心開幕。之後，明尼亞波里斯市和底特律市也陸續出現這類購物中心。這是公司購物中心以及當時歐洲徒步區的美洲翻版，並同時證明完全取得勝利。或許是由於建設經費龐大，因此，起初的進展極爲緩慢。即使如此，到了1980年代，北美洲的每一個新郊區開發和市中心再開發計劃，都包含了一個封閉型購物中心，它也迅速變成歐洲許多新地景的一部份。

購物中心表面上像是有頂蓋的街道，這也是開發商的意圖。事實上，兩者之間截然不同。街道屬於公共空間。但是，購物中心不僅完全是設計的產物，也受到公司的完全控制。購物中心的設計目的，即是以利潤爲唯一導向，單純只是賺錢的機器。購物中心設計師根據常識、試誤法、經驗以及行爲研究等，將所有不能營利的事物刪除。從停車場到購物中心大門的最大距離，不能超過400英尺，外牆應該完全空白，室內的商店則應該具有突顯自己特色的立面，購物中心的大門從外面看應該儘量明顯。但是，從裡面看到的出入口，除了符合避難法令規定之外，應該儘量不明顯，多角度的鏡面不斷地提醒我們自己的卑微，廊道視線不得超過200英

呎，且寬度不得大於20英尺。各種照明和音響持續地提示人們目光的焦點，座椅和其他傢俱也應該放置在走廊的交會點。爲了強迫購物者能夠接近永遠敞開的商店入口，座椅不能太舒服（一般都是平木板椅面），免得顧客坐在椅子上浪費購物時間。

最新的購物中心設計手法，是創造各式各樣具有精緻細部和立面的商店，以及擁有特殊質感的小空間和視線。爲了複製外在環境，甚至將植物、噴泉、小溪、雕像以至於樹木等，都被搬到了室內。1980年代的超級購物中心，更擁有符合標準尺寸的溜冰場和樂園。位於美國加州Pebble海灘的西愛蒙頓（West Edmonton）購物中心，自稱是全世界最大的封閉型購物中心，裡面包括滑雪道、「凡爾賽宮噴泉的複製版」（縮小版）、一座小型的封閉性主題樂園（稱爲奇幻樂園）、水族館、大鳥籠、波浪池以及一座九洞的高爾夫球場（亦爲縮小版）。它還擁有包括三家百貨公司在內的超過800家商店，一間奇幻旅館（你可以睡在1950年代的福特車上面）。透過各種廣告，它吸引了遠數百英里遠的旅行團光顧，且仍在持續擴建之中。西愛蒙頓購物中心，已經成爲繼加州和佛羅里達州之後，成爲加拿大居民消磨冬季假期時的第三個熱門旅遊場所。

最能夠清楚顯示自由市場的公司經濟，爭相攫取顧客金錢的莫過於商業帶了。耀眼色彩和特殊標誌，提高了我們的購買慾，標示著公司標誌和名稱的招牌以及迷人的建築物立面，這些都和公司脫不了關係。我們不僅非常清楚這些名稱和產品，並且也產生了奇特的忠誠度。例如：只購買某種品牌的汽油，只吃某種品牌的漢堡等。之所以稱它為奇特的忠誠度，是因為就理性的角度而言，不同公司的產品，其實沒有多大差別，唯有市場才使它們產生差異。然而，就是透過市場的差異性，才創造出商業帶地景。

商業帶是本世紀初，在市中心繁華街市出現的一種特殊形式，閃耀的霓虹燈與電力廣告招牌吸引了行人的目光，其中的時代廣場與Piccadilly圓環，成為最早的範例。自1930年代發軔，並在戰後加速進行，這類電力商業地景跟隨汽車進入郊區。由於汽車駕駛人體驗到的，是所謂的「瞥見」(whizzby)現象。因此，地景的細部在高速行進之中消逝不見、此和市中心相比較之下，郊區商業帶必須採用更大的標誌，更搶眼的色彩，更刺激的樣式以及更少的細部等。坐在時速30英里的汽車中所見的地景或許還不錯。但是，一旦呈現在照片之中或是就行人的角度而言，商業帶其實充

斥著混亂不良的空間、污穢的地面、雜亂的電線桿、車輛橫行以及各種爭奇鬥艷的招牌等等。(圖9.8)

在過去40年之間，由於招牌製作技術改進、規劃管制增加以及獨立商業逐漸被大公司的分店取代等，商業帶的外觀也發生了許多變化。1950年



圖9.8：位於達拉斯與蒙特婁的商業帶，分別代表了1950與1980年代的混亂競爭以及1980年代制式化的「電視道路」。前者表現的是品味競爭且極少重複，後者則是如同晚間電視聯播的景象(參見p.302)。

代的商業帶，主要係由採取特殊樣式、迷人名稱以及招牌的獨立商業構成。招牌大多使用霓虹燈、閃燈、或是可以吸引人們注意的特殊聲響或拋物線形狀。建築物大多是羅伯特·范裘利 (Robert Venturi) 所謂的「裝飾性棚子」(decorated sheds)，加上了特殊立面的簡單盒子，立面形式和商店裡面販售的物品或許有關，也許無關。在某些戲劇性的案例中，建築物也可以被裝飾成熱狗、鴨子、三角起司等不同形狀。在這種情形下，商家關心的並非地景細部或是整體形貌。因此，創造了多樣且混亂的地景。

或許是受到大公司分店快速出現的影響，1960年代商業帶，出現了新的樣式。到了1965年，全美的1,200家大公司設立了350,000家分店，營業額佔所有零售商業總金額的30%(Boorstin, 1973, p. 429)。在漢堡王、加油站等採取連鎖系統的公司中，授權個別商店店主使用公司的促銷體系與整套設計。由於產品特性不再決定商業的成敗。因此，分店設計的是簡單以及容易辨識的形式與色彩等，不再是個別的特殊樣式。到了1960年代，霓虹燈不再流行，取得代之的是採用背光和色彩鮮豔的塑膠招牌。不僅逐漸重視設計細部和品質，也針對不同地點類別提供了不同樣式。舉例來說，太陽石油 (Sunoco) 及其他石油公司即針對住宅、商業與工業等不同地點，提供了不同的設計樣式。

這種簡潔的趨勢一直延續到1970年代，在此同時，追逐住屋設計時尚的趨勢也日益明顯。連鎖店開始引入了某些較親切的設計。例如：麥當勞的標準餐廳採用了魚鱗板屋頂、木質裝飾以及長青植物與花壇等園景(圖9.9)，這些改變也符合了政府日益嚴格的招牌和基地規劃管制標準。因此，近年來大多數的商業帶，係由一系列維護良好的園景、細心設計、符



圖9.9：麥當勞的不同形式。餐廳的樣式由1960年代的紅白色盒子，加上白色拱圈與紅色文字，變成了電視公路時代的粗糙磚面與魚鱗板斜屋面。許多分店於1980年代則必須配合其所在區位，這是華盛頓特區離白宮不遠處的麥當勞分店，大門口還站著一位警衛。

合大多數消費者需求、個人及汽車服務需要等之標準化建築物等組成。和1950年代相較之下，這些都非常的乾淨、細部精美。但是，卻不僅欠缺吸引力，也缺乏變化與個別性。和公司的居住性郊區相同，這些都經過仔細的包裝，不過公司卻隱身在商業帶背後，唯有透過公司的特定標誌、名稱、色彩以及人造形式等，才能夠發現它的存在，並維繫了對特定品牌的汽油、鬆餅、漢堡或比薩等之忠誠度。菲利浦·蘭登(Philip Langdon)曾經指出，對於美國這個「擁有廣大領域且涵蓋多樣氣候的國家而言，現在無數的城市與鄉鎮看起來，就像是由不同零件組合而成的整體一般。」(1985, p. 76)。相同樣的情形也發生在澳洲、不列顛、比利時，甚至每一個地方都是如此。不同零件組成的地景所透露的是跨國公司經濟。

公司化、規劃與建築

1940年代以來，開發公司逐漸壯大，規劃部門同樣也擴大了，亦即隨著彼此之間競爭日益激烈，兩者皆逐漸成長。

6

公司與規劃部門之間的關係，不但隨著各國規劃立法的不同而異，也因為各地政治和環境的差異，以致不同市鎮之間也不盡相同。即使如此，一般而言，規劃不僅被視為限制開發商各種奇想的手段；例如：威廉·珍克朵夫即曾經計畫在曼哈頓中西區的24街到71街之間，興建一座離街道面200英尺的高架飛機場(Marrion, 1967, p. 232)，規劃部門也要求任何開發都應該符合最低限度的社會需求，以便規劃師所代表的公共利益，可以突破進入開發商的狹隘私人利益之中。

另一種觀點則是將規劃視為開發過程的一部份。在一般的日常地景變遷管理，開發公司與規劃師之間，總是存在某種程度的妥協或讓步。舉例來說，若是一棟新摩天大樓願意提供公眾使用的廣場或公園，或開發商願意負責某些道路改善工作，那麼規劃部門就可以提供額外的開發獎勵（一般都是提供額外的樓地板面積）。

第三種較為偏激的觀點，則是將規劃視為過時且絲毫不受開發公司重視。雖然，官方計畫係以國家或州的立法作為支持基礎。但是，絕大部分的計畫卻仍然必須由地方政府負責研擬及執行。然而，規劃法令大多奠基在1920年代提出的方法與模型，早在汽車變成日常生活不可或缺工具之前，在電視、電腦、國際樣式、超大結構、公司化開發、購物中心、國際

速食連鎖店、噴射機旅行等等登場並受到歡迎之前；更重要的是，在跨國公司出現之前，規劃就已經存在了。因此，地方政府的規劃大多依賴過時的觀念，面對採用最新科技和觀念的國際商業挑戰。這種不平衡所造成的立即且常見的結果是，若某個城市認為開發提案不切實際而被拒絕的話，開發商可能將計畫轉移到鄰近另外一個比較寬鬆的城市，亦即計畫跨越了城市的地理疆界。相對於公司所擁有的時間、金錢、彈性與地理等優勢，規劃師所能做的，僅僅只是儘量減緩或減少公司化所帶來的惡果罷了。

因此，規劃必須同時滿足三個不同角色：它必須鼓勵和創造適合開發的適當脈絡，保障公共利益對抗貪得無厭的開發商，並努力戰勝公司所擁有的財務和地理彈性等優勢。柯比指出，規劃師「花費了大部分的時間，用於保衛和阻止過分的玩法越權，在無數的反對者面前，處理複雜且經常是毫無意義的規章。因為，對規劃師而言，任何的讓步都代表了可觀的利益。」（1973, p. 239）。

建築師在這場遊戲之中扮演了什麼角色呢？公司的摩天大樓和郊區新總部，不僅是現代建築的傑出作品，彼此之間也成為相互羨慕或模仿的對象。和其他建築物相比，這些才是真正實現了包浩斯和柯比意的理想，現代主義也因成為傳達公司高層進步意念的工具。諷刺的是，現代主義建築

原本希望成為平民大眾的樣式，1920年代的許多計畫不僅受到社會主義思想的激勵，也具有類似意圖。然而，包浩斯的建築師於1930年代末期移民到美國，他們很快就發現，新樣式同樣也可以為資本主義摩天大樓服務（湯姆·沃夫指稱「勞工」住屋的優先順序，總是放在五十層大樓之後（1981, p. 4））。1960年代初期，Level Brothers, Seagram, Union Carbide以及其他建築物建立了標準公式（作為代表進步與利潤象徵的幾何型鋼鐵玻璃摩天大樓），自此難以回頭。現代主義建築與公司辦公室之間，達成了聯姻關係。

除此之外，公司的其他活動並不太在意現代主義。某些公司的加油站仍然維持著1930年代的國際主義樣式（密斯曾經為Esso石油設計了蒙特婁Nun島加油站；他說，「總得有人解決這個問題」。但是，他的設計過於昂貴無法量產）。其他的建築原則，隨著因應大眾需求而不斷加以調整，現代主義所蔑視的各種事物；如色彩鮮豔的標誌、奇特的立面、裝飾性磚造細部、舊日樣式等，都一一展現在眼前，構成了視覺的大雜燴。不論是商業帶兩側、購物中心內部抑或是公司郊區，都可以看到這些景象。

因此，公司面對現代主義的態度，是因應需要加以利用或遺棄。穿著灰色西裝的公司高層主管和會計經營著龐大的灰色玻璃大樓，零售業則採

用色彩鮮豔的商業帶復興樣式。現代主義建築師大多接受了公司委託，參加辦公大樓的設計，稱頌這些成果，面對商店和郊區設計不是嗤之以鼻，就是不發一語。

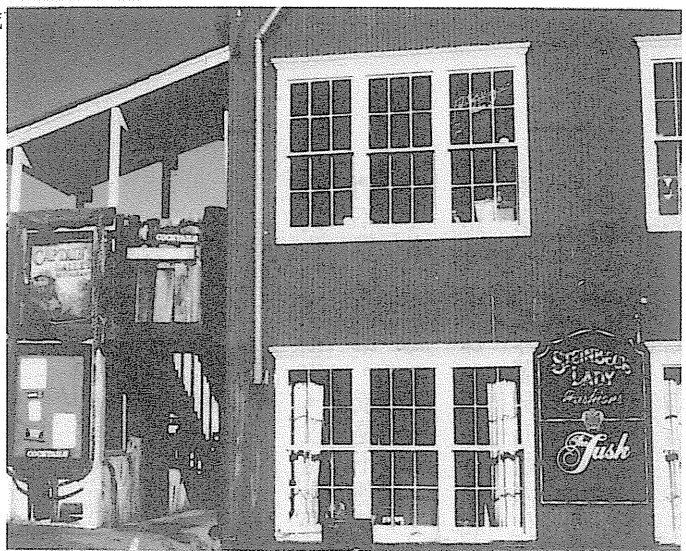
7

商品化與魅力公司城市

詹姆士·勞力摩 (James Lorimer) 這位對開發商抱持著冷靜思考角度的加拿大出版商指出，「公司城並不只是一個提供人們居住的場所，它本身就是經過理性和有效設計的賺錢機器。」(1978, p. 79) 他可能說對了。但是，從開發商促銷各項產品以及郊區住屋、餐廳、商店等之華麗詞藻中，永遠無法了解這一點。這些詞藻充滿了鄰里、社區、圓滿、滿足等字眼。在公司城之中，生活中的每一個部分都被分開，為了攫取更多的利益而被重新設計，歡樂和浪漫的想像，取代了灰暗的真實世界。

所有事物的運作過程就是「商品化」。根據最極端的商業取向，為了確保公司的生存與營利，每一件事物都可能被剝削、管理或至少是變成可以操縱的商品。不論是國家象徵、地方歷史、神話、夢想，事實上，時空之中的任何美好事物，都可以加以穿鑿附會，加以想像以促進消費。因此，我們不但擁有麥當勞和麥當勞小丑叔叔，也利用鄉村的浪漫主義促銷

房屋開發，英格蘭文學性地景也變成套裝旅遊。美國加州孟特羅利 (Monterey) 由於曾經是約翰·史坦貝克 (John Steinbeck) 的一部著名小說《製罐巷》(Cannery Row) 之故事背景。因此，即被商品化。(圖9.10) 1984年的旅遊手冊中告訴我們，「旅遊者跟隨約翰·史坦貝克創造的角色鬼魂



之腳步。是的，製罐巷就是史坦貝克賦予了這些人物獨特的性格和生命的地點，……破舊的建築物被重新整修裝潢變成商店和店舖，昔日的妓院改裝成餐廳。」製罐巷因此變成了一個具有諷刺性的場所，擁有國際性的歐洲旅館，以漁網與航海燈裝飾的海鮮餐廳建築，一間名為「史坦貝克女郎」的酒廊，以及模仿舊日製罐巷建築物樣子的奢華住屋等。每一件事物都是令人愉悅的，新建築物非常有趣，也仔細地和舊樣式融合。然而，商品化模糊了幻想與真實、地點與想像，歷史與發明等等之間的界線，終至水乳交融，難以切割。

圖9.10：美國加州蒙特羅利的製罐巷，這是一處舊製罐廠的商品化成果，這條街因為史坦貝克的同名小說而成名。史坦貝克女郎酒廊和海鮮餐廳都採用粗繩、小船以及防腐厚版裝飾。

熟悉並推動這類環境的人，並不完全就是爲了殘酷地剝削其他人，他們其實和我們一樣，或許只是在公司中心的購物中心消費、住在公司郊區、帶小孩到狄斯奈樂園玩玩，假日也偶爾到 Σ 俱樂部。因爲他們知道，公司化所創造出來的生活方式與地景都非常快樂也非常方便。事實上，公司化極具誘惑力，它生產了特殊、實際且方便的产品。雖然，批判非常重要，但是，反對公司化的人士大多流於抽象，不在意識型態上抱怨喪失選擇權力，就是批評商品化使得意義變得淡薄了，他們似乎認爲人們不應該享樂，或是不應該擁有一個舒服的家。或許就是因爲如此，在過去五十年之間，雖然出現了各種抗議以及關切。但是，公司化仍然在重組城市的天際線、建造郊區和購物中心、製造主題樂園和觀光資源、以及使得街道上充斥著具有國際化象徵的产品方面，都不斷繼續贏得勝利。城市的公司化仍未結束，城市的舊街區仍然不時地提醒我們，應該還有其他組織城市和製造都市地景的方式。但是，在這股龐大的動力且極具誘惑力的過程之中，我們可以預見的是，未來仍然還將是個由無數商品化城鎮，和製罐巷翻版所組成之世界。

X

現代主義與晚現代主義建築
· 1945 -

第二次世界大戰之後的三十年之間，現代主義建築達到了顛峰。從公司辦公大樓到新工業建築物，從行人徒步區到歐洲衰敗市中心重建，從新市鎮到都市更新計畫，從醫院到新大學，到處都可以看到矩形的包浩斯(Bauhaus)／柯比意(Le Corbusier)樣式，或某種變體的建築物受到歡迎。雖然，古典主義的遺緒與褪色的喬治亞樣式，仍然在地方購物中心或郊區住屋的半風土風潮下，支撐了一陣子。但是，現代主義的平坦表面與界線清晰的形狀，仍然逐漸變成主流。就城市建築物而言，這成為相當不尋常的階段，也意味著流行的現代主義，對都市地景造成相當鉅大的影響。

就1960年的角度而言，當時看來現代主義似乎將如歌德或文藝復興樣式般的繼續獨領風騷500年，建立一個由混凝土、鋼鐵、玻璃以及塑膠板等支配的偉大機械時代建築。然而，這個希望卻迅速破滅了。造成這種結果的原因，一方面受到充滿著歷史以及地域隱喻，並運用大量裝飾而著稱的「後現代建築」樣式，逐漸受到歡迎；一方面是現代主義形式快速地出現各種分歧與調整，如同風範主義者，即試圖將特定品質推向極致或是提出更複雜的處理方式。由於現在仍然繼續建造現代主義的建築物，因此，稱現代主義建築運動已經死亡的說法並不恰當。然而由於出現分歧和後現代主義，因此，比較恰當的做法是將1970年至今的時期，稱為晚現代主義

(Late-modernism)，亦即現代主義已經邁入式微階段。

1

密斯·凡·德羅與皮骨樣式

響，或許是由於1930年代末期，法西斯主義和共產主義政府在意識型態上，傾向採用具有許多柱子、柱廊以及英雄雕像的新古典主義。不論原因為何，當時大多數的城市街道與建築物仍然具有愛德華式、維多利亞式或其他舊式的特色。但是，第二次世界大戰結束之後，這些景象都迅速發生了轉變。

德國納粹政府查禁包浩斯之後，大多數的馬克思主義成員轉抵蘇聯，包括華特·葛羅培(Walter Gropius)和密斯·凡·德羅(Mies van der Rohe)等具有自由主義傾向的成員則轉往美國。他們於1940和1950年代，再度在美國從事具有平直和純淨的表面以及線形角狀特色的現代主義建築，從而導致現代主義建築廣受歡迎，特別是他們成功地促使公司摩天大樓、公寓與大學建築物接納了現代主義建築，然後再輸出至歐洲。事實

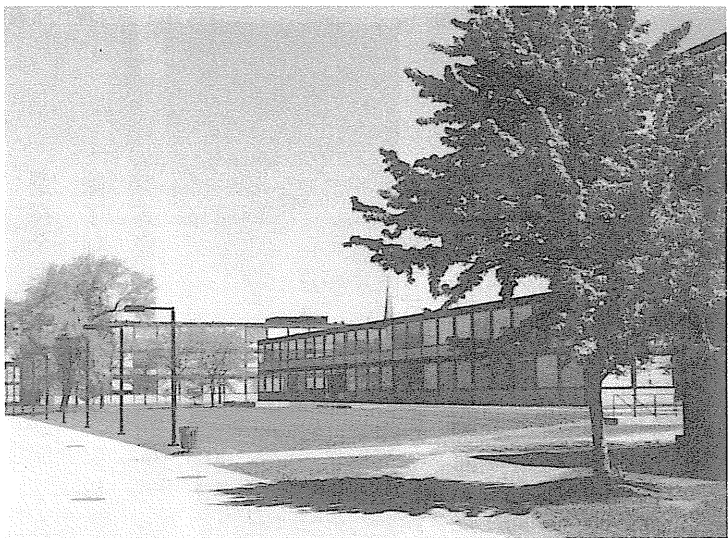
雖然，經過熱烈鼓吹也舉辦過多次展覽。

但是，國際樣式直到1930年代之前，仍未被廣泛採用。到了1939年，全世界或許只有幾百棟的現代主義建築物。造成這種現象的原因，或許是受到經濟大蕭條以致營建活動減少的影

上，歐洲的柯比意(Le Corbusier)也利用混凝土而不是鋼鐵和玻璃從事類似的工作。繼而，傳向亞洲、拉丁美洲以及澳洲等地。現代主義終於支配了二十世紀末期城市的外觀。

密斯·凡·德羅於1938年獲得芝加哥伊利諾理工學院(Illinois Institute of Technology)的聘用，並負責重新設計新校園。他的計畫本身非常單純(之後也數次依照相同方式進行)，所有的建築物都依照直線以及直角排列整齊，所有建築物的基本形式，都是具有嚴謹比例的立方體，儘可能地表現鋼柱和鋼樑的結構。(圖10.1)密斯用以描述設計哲學的口號是「少即是多」(less is more)。這句口號中的「少」，非常明顯的表現在儘可能將各種事物簡化到最單純的理性元素，各種做法都不可以違背直角幾何原理。即使是校園教堂，也都隱藏在立方體之內。因此，建築評論家查理斯·詹克斯(Charles Jencks)聲稱，由於建築物都具有朝天挺立的煙囪。因此，校園中大多數建築物都是宗教建築。

朝天挺立之際，這種角狀幾何樣式，顯然也非常能夠配合摩天辦公大樓的鋼架構營造方式，以及美國城市的格子狀街道模式。戰後第一棟重要的辦公大樓Level House建於1951年，這棟位於紐約市曼哈頓區公園大道的建築物，由SOM(Skidmore, Owings and Merrill)公司的邦喬夫(Corcoran



Bunshaft)設計。依據現在的標準而論，這棟房子並不算特別高。建築物座落在一個平台上，一樓挑高的建築物採用綠色系玻璃，並提供了街道面的半公共廣場。Level House的特出之處有二：一是它創造了往後三十年的公司，現代主義辦公大樓之基本樣式；二是它在紐約市分區管制的高度限制脈絡下，提供了迥異於結婚蛋糕式天際線的另一種選擇，低層部分成爲可供大眾使用的公共空間。因此，建築物可以從廣場平台之上拔地而起。因此，Level House及廣場形式成爲後人廣泛地抄襲的對象。

五年之後，位於Level House對面的公園大道，由密斯·凡·德羅設計(與菲力浦·強生合作)的Seagram大樓，成爲現代摩天大樓建築設計史中的第二個衝擊。在這棟高達40層樓且幾何比例精確的建築物中，密斯充分展現了他的少即是多哲學。一般建築論著之中，都將這棟大樓描述爲興建之初即鶴立

圖10.1：芝加哥南區的伊利諾理工學院，坐落在矩形校園規劃中的矩形建築物和燈桿。由密斯·凡·德羅於1939年至1956年之間負責設計與建造，它成爲激發戰後美國現代主義的重要根源。

雞群的青銅色偉大建築物。然而，更精確的說法應該是黑色、單邊面臨街道且較鄰近建築物更矮的房子。沿著公園大道行進時，舉目所見盡是一棟棟的摩天大樓。若是注視 Seagram 大樓時可以發現，秩序與優雅的單純兩者並重，包括管制開口方式在內（爲了避免造成難看的外觀，因此窗戶只能選擇全開、半開或關閉），各部分都具有非常精確地數學比例與嚴謹秩序。除了純淨形狀之外，對於黑／青銅色的表面以及精確的重複形式，實在沒有其他什麼值得抱怨的地方。這棟大樓是否具有吸引力，純粹取決於個人意見，對建築師而言當然也是如此。大多數的建築師仍然肯定 Seagram 大樓的重要性，它的照片也出現在現代建築的各種論著之中。

1950年代末期開始且持續到1960的經濟成長，以及市中心再開發之中，Levet House 與 Seagram 大樓成爲後續許多辦公大樓的設計原型。在這種皮骨式建築物中，由鋼鐵柱樑所構成的「骨」直接表現在整體形狀、窗格以及樓版之中，而「皮」則多是掛在骨架上毫無特色的玻璃帷幕牆。整棟摩天大樓看起來非常簡單，密斯本人在匹茲堡 (Pittsburgh)、芝加哥以及多倫多等地建造了不少經過修正、調整之後的 Seagram 大樓。其他建築師也透過使用不同的色彩與形狀，刻意模仿密斯的手法。雖然，看起來似乎很簡單，但是，其他的皮骨式建築物卻都不如原作來得優雅（圖

10.2）。事實上，大部分的仿冒品都欠缺迷人的特質，也不能激起任何迴響。約翰·烏普迪克 (John Updike) 於1962年的紐約客 (New Yorker) 上撰文指出：

「試想某一天的午后。爲了歡迎未來的城市，我們漫步走向突然之間充斥在（公園大道）十個街廓左右的，既龐大又耀眼之新建築訪客打聲招呼。打聲招呼之後，這個對話就結束了。對於這種新建築方式，唯一可以

說的就是，無話可說。它的光滑外表拒絕了他人的閒言閒語。」
(p. 107)

然後，他轉身離開這些「完全由窗戶構成的玻璃建築物」。

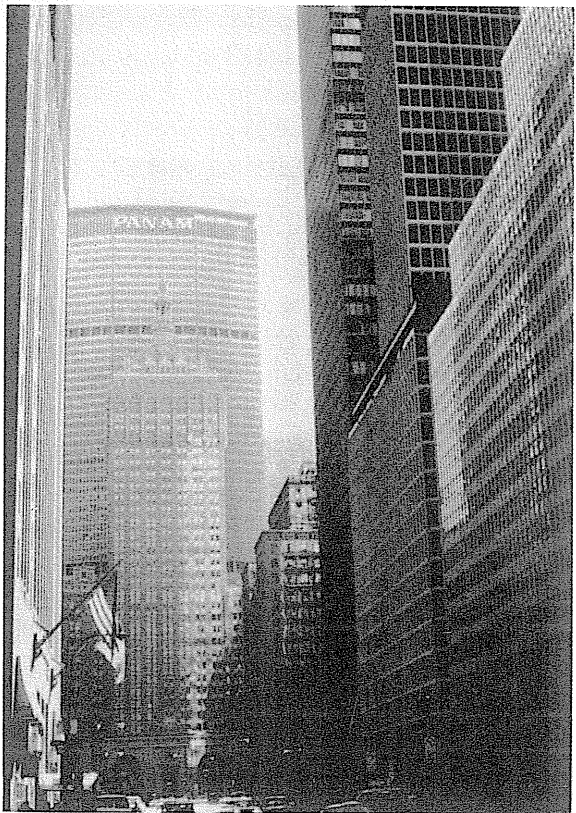


圖10.2：位於紐約市公園大道的帷幕牆皮骨式摩天大樓，約翰·烏普迪克認爲，「對於這種新建築方式唯一可以說的就是，無話可說。它的光滑外表拒絕了他人的閒言閒語」。

2

柯比意與混凝土籠子

建築師似乎是個習慣模仿大師的專業，而柯比意可能比密斯·凡·德羅獲得更多的崇拜與模仿。但是，柯比意的建築物卻比密斯變化更多。雖然，1945年之後的柯比意樣式，具有不同形式。但是，爲了簡明起見，本書將他的形式區分爲角型和曲線等兩類，以更形式化的術語言之，一爲立體主義；另一則爲表現主義。不過，兩者皆充份展現了混凝土之雕塑性形式和質感表面。混凝土雖是已經使用了半世紀之久的材料。但是，唯有在柯比意的設計中，它才首次充分展現了潛力。

角狀混凝土構造物的原型是柯比意設計的居住單元(La Petite d'Habitation)，這是1947至1952年間建於馬賽附近的公寓(圖10.3)。這棟建築物的重要性，在於它試圖將公寓、社區服務、托兒中心以及商店等結合在單一建築物之內，又由於它的大尺度雕塑感，使得這棟建築物展現了視覺震撼力。它的表面並非是光滑的，也不是單純的矩形格子，而是由看起來像是互相重疊的不同片體所組成，開口部的大小不一，各種色彩也強化了光影變化。另一個類似的角狀特色，表現在柯比意於1950年代末期在土倫(La Tourette)建造的房子。這棟建築物採取相互交疊的橫樑和

混凝土版，看起來像是巨大的立體主義雕塑一般。柯比意於1940年代根據人體尺度設計了稱之爲模距(modulor)的比例系統，這套系統賦予了這些具有混合形狀和複雜形式的建築物一個秩序。

柯比意最著名的表現主義混凝土構造物，則是位於法國廊香(Ronchamp)的Notre Dame du Haut教堂。透過複雜的曲線壁體、大小不一的開口部以及具有祈禱的雙手、船首、風帆、修女的三角帽或隱喻其他許多事物等之厚重屋頂，這棟建築物充滿了象徵的意涵。它激發了諸如愛羅·沙利南(Eero Saarinen)飛鳥形狀的紐約TWA機場等，許多表現主義混凝土建築物。顯然它和密斯·凡·德羅的伊利諾理工學院鞋子狀的教堂之間，存在明顯的差異。因此，廊香教堂成爲混凝土/雕塑和現代主義的玻璃/理性形式之間的清晰證言。

柯比意的角狀和表現主義混凝土構造物，兩者都成爲啓發後續數十年之間，各地陸續出現的灌注式混凝土建築之重要靈感來源。波士頓市政

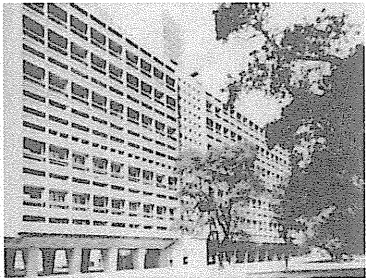
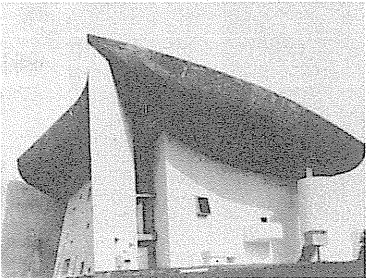


圖10.3：柯比意爲位於馬賽的居住單元(1947-1952)，以及廊香教堂(1950-1955)，成爲全球無數的混凝土籠子與灌注混凝土建築物的原型。
資料來源：Hitchcock, 1958, 圖166, 167。

廳、倫敦南岸的許多開發計畫以及多倫多的史卡柏羅(Scarborough)學院等，明顯地受到柯比意的影響。其他採用質感表面、雕塑性陽台、窗戶退縮或柱樑模式等之混凝土公寓和辦公大樓，多少也都曾經受到柯比意的啓發(圖10.4)。然而，絕大多數的辦公大樓都使用混凝土製造預鑄版或場鑄等重複形式，以致於雕塑特質消失不見，只留下凹陷的窗戶與巨大的混凝土籠子。在這些「混凝土籠子」樣式中，灰暗色調的混凝土架構所造成的效果，實在難以完整呈現混凝土的雕塑性效果。不論籠子本身強調的是水平抑或是垂直效果，簡單的格子形狀同樣都只是微弱地呼應了柯比意設計的混凝土形狀。姑且不論設計的思想來源為何，混凝土籠子已經變成最普遍的現代主義樣式之一，不論是休士頓的市中心區，抑或是澳洲坎培拉的辦公區，隨處可見這個樣式。

由上文可知，現代主義建築包含兩種主要樣式：一是密斯·凡·

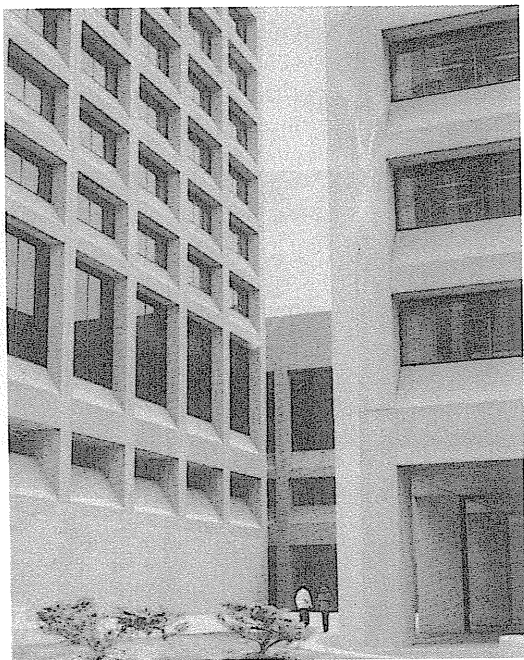


圖10.4：不同的混凝土籠子，水牛城(Buffalo)的近照（兩棟建築物之間的人，顯示了建築物的紀念性尺度），這成為休士頓市中心的主要形式。



德羅的光滑、優雅、皮骨式、少即是多的構造物；另一則是可以歸因於柯比意設計之具有質感、模距、混凝土籠子建築物。在真實的地景之中，兩者之間的分野並不是那麼明顯。爲了兼顧公司業主和建築師的原創性，單一建築物往往混雜了不同的樣式特色，路易士·康(Louis Kahn)、阿瓦·奧圖(Alvar Aalto)以及其他建築師都曾經提出深具影響力的設計。即使重視創作的特殊性，但是，摩天辦公大樓和郊區工業盒子中，並不容許出現太多的差異。建築師可以強調水平、垂直線條或是格子狀線條，改變玻璃和金屬的顏色，修正窗戶的比例，配合基地調整建築物形式等，這些都可以不斷重複的修正，以結合

或創造特定建築物的獨特性。但是，大多數辦公大樓的垂直量體和缺乏細部裝飾，都造成原創性大打折扣的結果，以致於大多數的現代主義建築物沒有什麼太大差別。現代主義建築在人們的認知或記憶之中，所遺留的不過是矗立在中中心盡頭，或是散佈在郊區之中的低矮、單調、角狀以及鞋

盒子形式等。這種匿名的美學，顯然無法符合資本主義和競爭經濟的要求。到了1970年代，公司老闆顯然決定不願意繼續默默行事了，轉而推崇在新辦公大樓的上部樓層，或工廠中添設色彩明亮的標誌與符號之做法。他們顯然希望被重新認識。

平庸的現代主義與新蠻橫主義

和皮骨式與混凝土籠子相較之下，現代主義建築的第三種型態或許流傳的更廣。然而，它卻不引人注意、不被看重也更容易察覺傳承的脈絡。這些建築物沒有受到建築師英雄的明顯影響，它只是地方建築師，為了符合當時的

需要和有限預算的作品。這些大多只是為了因應新工業狀況而出現的匿名風土建築（圖10.5），或許可以稱為「平庸的現代主義」（*poor-trill modernism*）。

風土性工業化建築物，同樣也具有現代主義建築之矩形形式，以及非裝飾性表現。除此之外，彼此之間並沒有多大相似性。這些構造物既不優雅也不考慮比例與完美的收頭，混合使用紅磚、混凝土塊、薄版、預鑄版、骨材以及標準尺寸的矩形窗戶等一般營造材料。和英國以往的情況相同，這些房子的屋頂，不是採用較緩的斜屋頂就是平屋頂，屋頂上還裝設

了各種機械設備。不論是座落在廣場邊上的商店，或是位於工業區的建築物，可能只在面向大眾或臨街部分出現局部的水泥或石塊飾紋，至於側面與背面僅僅使用混凝土牆面、大量製造的窗戶單元以及無窗的金屬門等。

這些建築物不容易令人感動，也不容易引起人們的注意。它們在地景

上的重要性只是秩序性而已。小公寓、公共停車場、學校、多層停車場、工廠與倉庫、次要的政府辦公室、1950與1960年代廣場週邊的連棟商店，公車亭與加油站等等，這些事實上都是和現代主義沒有多大關聯的建築物。其中最糟糕的是，這些建築物幾乎完全沒有任何美學品質可言，只是在盒子上挖出方形窗洞與矩形出入

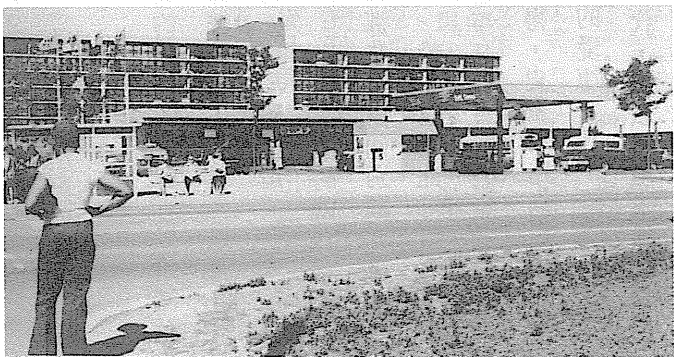


圖10.5：平庸現代主義之風土性工業化。無數的構造物看上去，都呈現平直和角狀，欠缺優良現代主義建築物所具備的模式、優雅以及比例。位於西倫敦的住屋與公寓群，以及多倫多的街景。平庸現代主義建築物，包括左側的公車亭、加油站以及背景中的公寓等。

口罷了，可以說將建築減少到零的層次。一般更常見的情況，是它們也擁有門廊、一組窗戶以及經過精心設計的標誌等。雖然廉價，但卻同樣具有象徵意涵。

這類平庸建築的前例，或許可以追溯到包浩斯不引人注意的作品；例如：位於德國與荷蘭的勞工住屋，以及1930年代美國的標準化加油站等功利主義工業建築物。由於戰爭造成物資短缺，歐洲更進一步強化了建築的簡化，以致出現Gonsethuts的磚造盒子防空住屋，或是利用石棉板製造的預鑄房屋等。和那些針對個別顧客需求進行建築設計的結構物相比，這些房子便宜的多，一般人也因此可以享用利用方便、粗鄙的大量生產、標準化材料等進行之平凡但溫暖的設計。

包括英國的彼得·史密斯森(Peter Smithson)和愛里森·史密斯森(Alison Smithson)、荷蘭的愛德·凡·愛克(Aldo van Eyck)等一小群歐洲建築師，曾經於1950年代，嘗試將風土性工業化予以正式化。透過有意地使用樓梯組件等工業材料，以及表現工匠技藝的門窗細部等，將熱風管與熱水管外露處理，以展現過去被隱藏起來的建築材料，以及蠻橫但誠實地呈現建築物的功能現實等方式，他們希望藉由這些造成現代建築不至於過分智識化的方式，重新賦予現代主義建築「人性化」的一面，企圖創造一個人

性的福利國家建築。透過這些方式所呈現的樸質樣式，被稱為「新蠻橫主義」。這個名詞雖然動人，但卻容易產生混淆。從語源學的角度而言，這個名詞接近Beton Brut混凝土原材的意義。對於學術界而言，這個名詞卻相當粗糙，你可以將蠻橫主義視為「在現代主義思想架構下意志堅決的改革運動」(Banham, 1963, p. 64)，「一種充滿敵意的威脅性品味」(Drexler, 1979, p. 11)，可以「直接聯想到大眾文化的社會考古學根源」的一種玻璃磚造風土樣式，(Frampton, 1980, p. 263, 266)，或是將混凝土倒在有刻痕的模板形式之中。即使存在著這些不同的論爭，在實務上，蠻橫主義為廉價且平庸的現代主義(或是廉價的現代主義)提供了簡單的美學判準，裸露展現的管道和空調風管，也可以節省裝設天花板的費用。對於所有的蠻橫主義建築物使用者；其中多為機關辦公室，我懷疑他們是否了解和認識這些工業環境品質，出自有意或自覺的設計成品。而不是因為政府經費短絀或太吝嗇造成的結果。

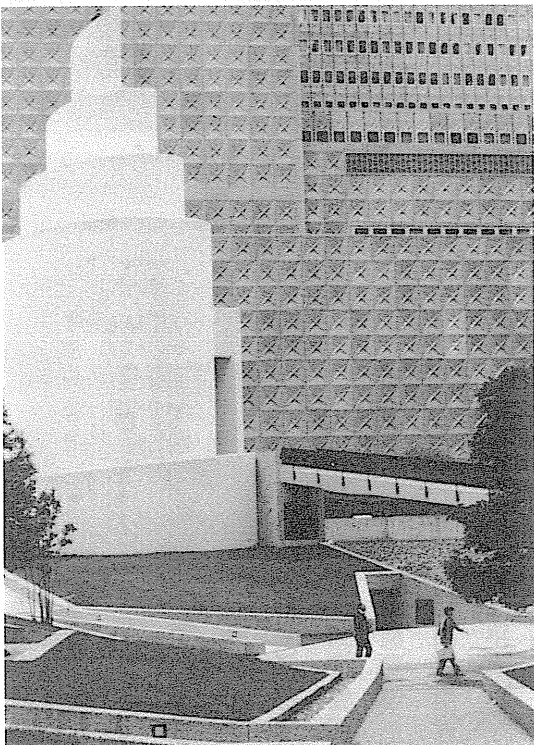
表現主義

主義雕塑樣式，就是尚未定型的蠻橫主義或是風土性工業化等。1955年之後到1970年之間，這些樣式不斷地進行修正或相互混合。令人難以想像的是，除了商業帶和狄斯奈樂園之外，這段期間的建築物設計樣式，都是現代主義的變體。

除了這些非裝飾性的矩形量體之外，另一個被接受的則是建築師試圖以充滿想像力的方式，表現某些觀念或象徵的自覺式現代主義、表現主義。孟德爾松(Eric Mendelsohn)於1920年代初期，設計了位於波丹(Postdam)的愛因斯坦塔(Einstein Tower)。這棟六層樓高以灌注混凝土方式興建的觀測站，看上去像是巨大的工廠而不是實驗室。不過，它仍然是現代主義之中非常獨特的一支。或許是受到柯比意的表現主義廊香教堂激發，或許是由於有更多的錢可以支持具有想像力的計畫。因此，表現主義於1950年代與1960年代，變成市政廳和教堂等機關建築物之中相當流

1950年代末期，已經渡過了戰爭的苦難期，城市開始往上與往外擴張，不但需要新市鎮和新購物中心，也需要學校、公路與辦公室等。建築師回應這些需求的方式，不是採用密斯·凡·德羅的皮骨幾何樣式、柯比意的立體

行的手法。這些表現主義形式極具戲劇性，也非常特出，不是誇張的展現灌注混凝土的雕塑特質，即是突顯現代主義精緻光滑的細部收頭。萊特(Frank Lloyd Wright)的古根漢藝術館(Guggenheim Art Gallery)看起來像是盤旋而上的巨大蝸牛殼，多倫多市政廳的弧形大樓，像是擁抱著碟子狀的議會，雪梨歌劇院的龐大貝殼簇群，像是呼應著出航的船隻，達拉斯的世界復活中心教堂(Center of World Thanksgiving)蜿蜒而上的螺旋形式，令人聯想到聖徒之路(A Pilgrim's Progress)畫中描繪的升天之路(圖10.6)。



然而，表現主義的建築物仍不多見，或許也就是因為它並不尋常，因此成為注目的焦點。

圖10.6：表現主義：達拉斯世界復活節中心的螺旋教堂。表現主義建築物試圖表達某種觀念或信念，且受到政府而非公司的更大歡迎。蜿蜒而上的螺旋形狀，成為傳統基督教艱苦升天之路的象徵，和背景中嚴謹的現代主義地景與摩天大樓的標準化灰色預鑄版，形成強烈對比。

晚現代主義的建築

1970年之後，全力追逐現代主義主要形式的趨勢開始轉趨微弱。後現代主義和傳統保存變得愈來愈重要，現代主義本身也出現了無數的變體和次樣式。雖然繼續興建1950、1960年代的盒子狀現代主義，但是，現在又加上了反射性玻璃方體、空白的混凝土盒子、有意地展現精巧結構以及複雜的形狀組合等。過去十五年之間，由於快速出現了現代主義樣式的多元化現象。因此，現代主義已經式微或者說已經邁入了晚期階段。現代主義的許多特質被誇大了，建築物出現了更多的裝飾，也試圖透過複雜形式，炫耀結構的特色。

區分或評論晚現代建築樣式非常困難，這不但是因為晚現代建築仍在發展階段尚未清楚呈現，另一部份原因，則是人造形式出現的速度，超過了建築語言。因此，這種分析可能流於過分冗長或過度繁瑣。但是，根據晚現代主義近年來在地景變遷中所扮演的角色，本書傾向將其形式區分為空白盒子(Blank Boxes)、玻璃盒子以及工程樣式等三類，以及我稱之為「光滑性」(sleekness)與「強迫原創性」(forced originality)等兩種基本特質。

空白盒子

由於空調設備和照明技術更趨成熟(暫且忽略退伍軍人症和建築物內部的毒霧等問題)，因此，現在已經可以興建完全沒有窗戶的構造物。根據這項事實得到的合理推論是空白盒子。一個完整的空白盒子，是由平屋頂、



四面牆壁以及大門組成。由於它是絕佳的倉庫。因此，工業區中經常可以看到這類構造物。雖然，並不一定真的完全沒有窗戶，這種做法將設計重點置於形狀、塊體以及空白牆面，也成為諸如華盛頓特區的國家藝廊東廂等，許多重要建築物採用的形式(圖10.7)。空白盒子的特殊變體是「堡壘樣式」，或許是爲了強調建築物的龐大與堅固量體，不僅主要入

圖10.7：空白盒子：達拉斯的世界貿易中心(現在幾乎每一個城市都有一座世界貿易中心)；惡意且戲劇性的將陰影投射在紐約市政廳背後，採用Dartt Veder樣式的家事法庭建築物上面；華盛頓特區國家藝廊東廂的堡壘式入口。

口外圍加上巨大的菱堡與柱子，往往也伴隨出現了空白牆壁。不過，不知道這是不是真正的原因。

玻璃盒子

密斯·凡·德羅及其他人早在1920年代，就已經了解到完全採用玻璃興建房子的可能性了。但是，由於熱量累積容易造成玻璃建築物變成暖房。因此，直到疊接玻璃以及降低能源損失等技術發展成熟之後，這一切才變得可能。這些問題於1960年代與1970年代初期獲得解決（當然其中也出現若干意外。如：波士頓的John Hancock大樓，就曾經發生玻璃掉落地面，驚嚇行人的事件）。新的玻璃疊接技術使得玻璃表面可以無限延伸，將精細的反射性材料埋入玻璃中，解決了能源損失的問題。在金屬框架上裝設玻璃是一個非常便宜的施工方法，這項技術發展造成隨處可見反射鏡面玻璃大樓。杜萊斯勒(Drexler)(1977)認為，許多這類建築物「過份精緻以致幾乎傳達了所有事物」(p.12)；它們反射了天空以及其他建築物，提供了有趣的光影交疊變化；燈火通明的夜間，建築物又呈現了透明感覺，造成大尺度的圖底(figure-ground)反轉效果(圖10.8)。

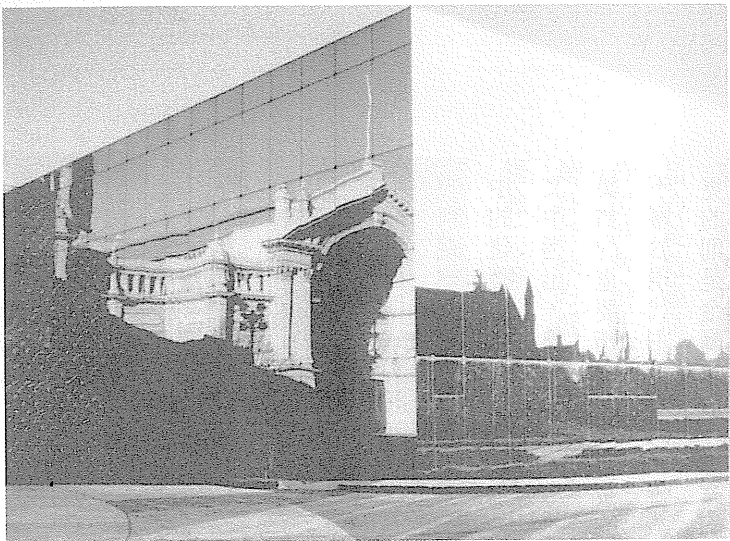


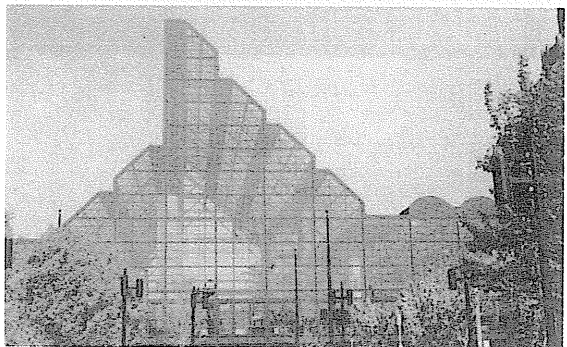
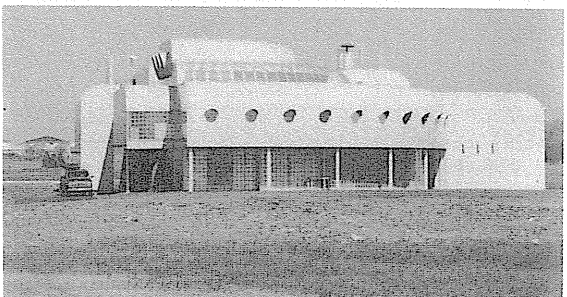
圖10.8：玻璃盒子和水晶簇群：墨爾本展覽館增建案以及底特律的文藝復興中心，中央高塔為旅館，周圍四棟高塔則為辦公室。

玻璃盒子形式很快就發展出各種變化。第一棟玻璃盒子是各面平坦的方體。之後，出現了凹、凸、曲面等變化。表面與轉角近來則又出現了斜角、切角和出挑等，形式上也出現拉長、雕刻、拼組等手法。因此，許多新的鏡面玻璃建築物看上去，就像是捕捉了奇妙光影變化的巨大水晶簇群。這些玻璃盒子的確非常搶眼，不論是底特律的文藝復興中心（Renaissance Center）或是洛杉磯的Westin Hotel等水晶簇群，很快地都變成城市天際線中的重要地標了。

工程樣式

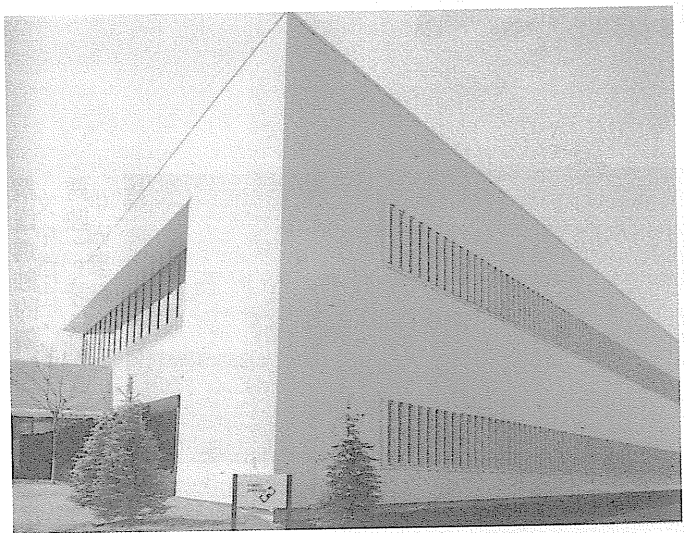
工程樣式乍看之下，像是蠻橫主義的延續。這個樣式頌揚的是結構、材料或建築物組件，形式則變成次要的事物。班漢（Banham）在《溫室環境中的建築》（The Architecture of well-tempered environment, 1984）一文中指出，熱、照明、空氣流通以及空調等「環境科技」，將成為現代建築物的重要指標。以巴黎的龐畢度中心（Pompidou Center）為例，它顯然不屬於現代主義形式。雖然，回應科技發展的手法極為廣泛。但是，最常見的則是金屬軌道、外露的電梯間與各種管道、金屬收邊、玻璃瓶狀的窗戶、外凸的樓梯間等，這些運用工業和機能材料發展潮流的「高科技」取

向（圖10.9）。另外一種做法，則是展示建築物的結構。例如：使用外露樑架、誇張的懸臂樑或是未來可以添加模距單元的結構系統等。針對建築產品的製造廠商而言，另一種可能性則是強調材料特性。例如：生產天窗的公司特別設計使用天窗的建築物，匹茲堡和多倫多的鋼鐵公司則採用容許鋼鐵銹蝕的鋼鐵版等（鋼鐵表面銹蝕時，可以形成一層保護膜避免繼續往內銹蝕）。最後，還有一些使用預鑄組件創造一個冬季花園、拱廊或大廳等之



水晶宮（Crystal Palace）式暖房樣式。這些工程樣式建築物的
重要性，在於它成為科
技和工業的宣言，而不
是令人留下深刻印象的
形狀或表面。

圖10.9：工程樣式：加拿大安大略省的全錄研究大樓（Xerox Research Building）和紐約州尼加拉瀑布的Wintergarden Pavilion。工程樣式有意地展現結構或材料。建築物特色，包括懸臂樑、暖房、外露管道、玻璃磚等工業材料以及奇特的形式和類似底漆的色彩等。



這三種晚現代主義樣式，又藉由「光滑性」和「強迫原創性」等特質的調整、修正。光滑性係指過度重視形式和表面的細部處理。例如：玻璃的光滑表面或耀眼的白色面板及窗帶、精確的分格線、正確角度、不銹鋼細部、流線型等各種可以顯示優雅姿態的處理手法，這些都變成相當時髦的表現方式。光滑性的極致表現，則是結合正確形式與接近完美的細部，以便呈現高度的時髦（圖 10.10）。追求光滑性造成風土性工業化的平凡材料變得愈來愈難以為人接受，特別是與 1950 與 1960 年代的作品相比之下，就像是以建築業中的高級時裝與工作服相比一樣。

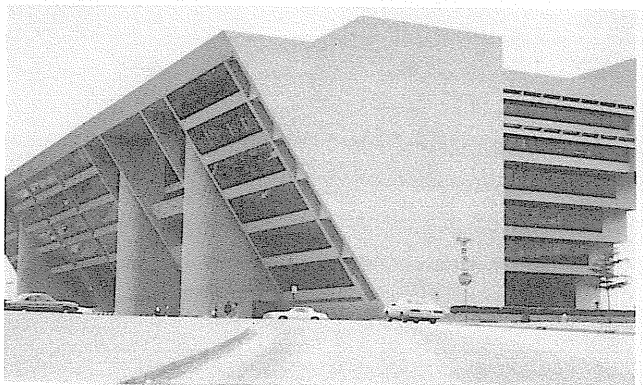
圖 10.10：晚現代主義的光滑樣式：加拿大安大略省 Mississauga 的 Consolidated Bathurst Building。尖銳的角隅和水平窗帶成為光滑性的基本特徵，包括白牆面、窗帶、精確與優雅的形式等。

「強迫原創性」是小說家以薩·巴奇維斯·辛格（Isaac Bashevis Singer）描述紐約州 Albany 一棟像是半熟煎蛋形狀建築物的名詞（Kennedy, 1983, p. 77）。這句話正確地說明了，純粹只是基於要一個不一樣的理由。近年的建築物，有意地努力發掘新的、不同的形狀，或是結合了

不同材料的做法（圖 10.11）。為了打破早期現代主義奉行的戒律，晚現代主義運用奇特的幾何形式、曲線、角型等，試圖創造出特殊、複雜、混合的建築物形式。最近的晚現代主義建築做法，包括在單一結構物中，結合不同層面和高塔，不規則的鋸齒狀，疊接鏡面玻璃和空白混凝土牆面，或是將暖房大廳和結構、懸臂樑、精緻細部、高科技細部等相互結合。不論

是出自建築師的本意或是業主的要求，強迫原創性說明了每一棟建築物都必須和其他建築物不一樣的表現慾。這種慾望，不僅使得晚現代主義建築加速擺脫了 1950 年代的現代主義戒律，也使得二十世紀末期的都市景象，出現故意表現時髦以及毫無根據的折衷主義。

圖 10.11：強迫原創性：達拉斯不可能均衡的市政廳，或許倒過來興建比較可行，這是表現主義、工程以及空白盒子等樣式之混合體；西倫敦俯瞰泰晤士河的混雜樣式公寓族群。



XI

後現代主義的規劃與建築：

1970 -

任何的環境改變往往容易遭致批評，改變的愈多，批評也愈嚴厲。而現代化和現代主義即經常成爲被譴責的對象。愛恩·奈倫(Ian Nairn)和戈頓·庫倫(Gordon Culien)於1955年爲《建築評論》(Architectural Review)調查現代英國地景的現狀，並在一篇名爲《暴行》(Outrage)的文章中說明他們的意見。他們從南安普敦(Southampton)出發抵達卡爾斯里(Carlisle)，沿途看到各種的招牌、標誌、幹線道路、圍籬、電線、郊區別墅、精神病院、污水處理廠以及「戰爭的廢墟和戰後公寓」，這些都令他們相當的失望。他們認爲，如果這種開發風潮持續不變，公元2000年的不列顛，將由矗立在電線荒漠中的孤立紀念物、混凝土道路以及小別墅等組成。這種觀點與其說是警告，還不如說他們具有先見之明。

將現代化視爲一種暴行，其實，是一種非常普遍的觀點。彼得·布萊克(Peter Blake)在《上帝自己的垃圾堆》(God's own junkyard)這本討論美國地景的論著中，也表達了相同的看法。克里斯多佛·透納得(Christopher Tunnard)和玻利斯·普斯卡維(Boris Pushkarev)雖然著重私有財貨和公共環境的分離性。但是，他們同樣也抱持了負面評價，他們指出：「以專業爲動力的大軍，橫掃破敗的貧民窟……四處蔓延的郊區，不僅缺乏生活中心，也沒有特色。」珍·傑可布(Jane Jacobs)針對

都市更新提出的強烈抨擊，更引發了廣大迴響。她說：「貧民窟遠比那些用來取代它們的低收入計畫還要好得多，中收入住屋沈悶的令人驚訝，豪華住宅卻又極爲庸俗，……這並不是重建城市，反而只是讓城市陷入萬劫不復的境地罷了。」1960年代末期出現了許多意見團體，它們基本上認爲，現代地景不僅不好看，甚至也無法正常運作。

這些批評，於1970年代到達了高峰。羅伯特·古得曼(Robert Goodman)認爲，現代主義建築是壓迫性的，傳達了規劃師、政客以及企業領袖的自大威權主義。布藍特·布洛林(Brent Brolin)甚至直接將書名定爲《現代建築的失敗》(The failure of modern architecture, 1976)。紐約時報的建築評論家胡斯堡(Ada Louise Huxtable)宣稱：「所設計出來的作品……完全缺乏生命。我們爲往後百年所留下來的只是枯燥貧乏。環境不過是一片荒蕪，低設計標準造成更加嚴重的社會問題。」(1972, p. 11)彼得·布萊克顯然同意他的觀點。因爲，在他的第二本書《形式隨慘敗而生》(Form follow fiasco, 1977)之中，有系統地嘲諷現代主義的聖牛(他稱之爲做白日夢者)；痛擊現代環境中的機能主義、開放性室內平面、純淨形式、缺乏裝飾且大量生產的摩天大樓、分區管制、流動性以及理想城市等。爲了處理這些醜陋和失敗的環境，布萊克建議放棄「愚

「舊的分區管制觀念」、高層建築物、新公路建設以及摧毀所有舊建築物的做法等等。

到了1975年，幾乎沒有人還肯替現代主義辯解。菲力浦·強生(Philip Johnson)這位在1930年代協助將現代建築引入美國，並曾是重要先驅的建築師宣稱，「現代建築是突然從天上掉下來的……毫無疑問地，我們的城市比起五十年前還要醜陋」(引自Blake, 1977, p. 10)。不論就抽象概念或對各別建築物而言，現代主義雖然極為傑出，但是，實際上就整體而論，它卻變成壓迫、醜陋、荒蕪、反社會，也不受社會大眾喜愛。由於現代建築數量眾多，因此，這已經變成一項嚴重的問題。雖然，許多現代主義的批評者將聖路易市(St. Louis)的布魯特伊戈計畫(Prutt-Igou Project)的部份計畫拆除，照片視為現代主義建築的終結(例如 Wolfe, 1981, p. 81, 與Blake, 1977, p. 155; 英國的翻版則可參見 Coleman, 1985, p. 7)，但是在還沒有找到替代的解答之前，這種做法其實並不實際。在1950年代開始興建之前，這個採用幾何配置的現代主義公寓大廈計畫，曾經獲頒設計獎。但最後卻證明不適宜居住。當它終於在1972年遭到部份拆除時，這成爲宣告現代主義終結的象徵性行動。

1

舊再度變新

現代主義塑造地景的方法，當然並未被突然放棄。晚現代形式仍然深受倡議者的支持和喜愛，隱藏在直角中的理性主義概念，由於方便管理，因此，也繼續獲得官僚的支持。即使如此，不論是爲了因應對現代主義的抨擊，回應反對環境破壞與越戰而興起的民粹及草根抗議活動，抑或是由於社會和政治氣氛的轉變，設計和規劃專業者的內心，仍然於1970年左右發生了極大轉變。亦即，新一代的建築師和規劃師，希望與他們的師執輩發明的現代主義技術刻板印象，劃清界線。這些技術傾向消除細部和地景的多樣性。此外，國際旅行日益普及，更便於人們發掘不同場所的獨特品質，而富裕也使人們可以要求自己的城市具備這些品質。

不論爲何，現在被稱爲後現代主義的建築新取向，於1970年代初期開始現身。它不僅要求恢復內城地區的舊織理，對保存傳統發生興趣，也採取新方法處理都市設計和社區規劃。一般文獻往往將後現代主義視爲現代主義的承續。但它基本上還是奠基於自覺和選擇性的回復舊樣式元素等基礎，這些都出現在復甦、保存及都市設計中。這意味著後現代主義，並不僅只是建築樣式而已，它其實已融入都市地景塑造的各個層面(圖11.1)。

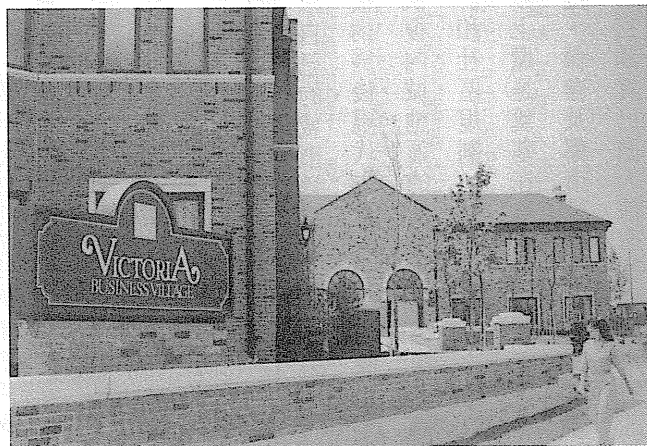
2

商業與居住的上流化

個想像藉口。雖然，我們無法輕易地確認或否認這種猜測。但是，可以確定的是，由於這些證據到處可見，因此，新都市地景並不是現代主義，而是奇異、時髦以及裝飾化。以往的舊東西，現在似乎又變成新事物了。

後現代建築的開拓者羅伯特·范裘利 (Robert Venturi) 於1966年指出，「也許從庸俗和平凡的日常地景之中，我們可以萃取美國建築重要的複雜和矛盾秩序」(p. 103)。在這項相當激進的觀點中，范裘利所謂的「日常地景，

就是招致多數建築師輕蔑甚至嚴厲譴責的郊區和商業帶。除了少數加油站，以及諸如瑞典新市鎮的中心地區等某些歐洲官方資助與規劃的方案之外，現代主義從來就不曾在零售商業中完全獲得勝利。只要一有機會，商家就透過色彩明亮且豔麗的招牌、迷人的名稱、動人的雕塑以及裝飾性立面等各種方式，突顯自己的特色。在建築師重新發現這些「複雜與矛盾」，並於1970年代大肆宣揚之前，這些都是商業帶和市中心觀光區，極為普遍的現象。舉例來說，從1920年代一直到1950年代末，全美各地有數以百計的 Howard Johnson 餐館，就採用擁有尖塔和橘紅色屋頂的新英格蘭市鎮廳和教堂樣式。

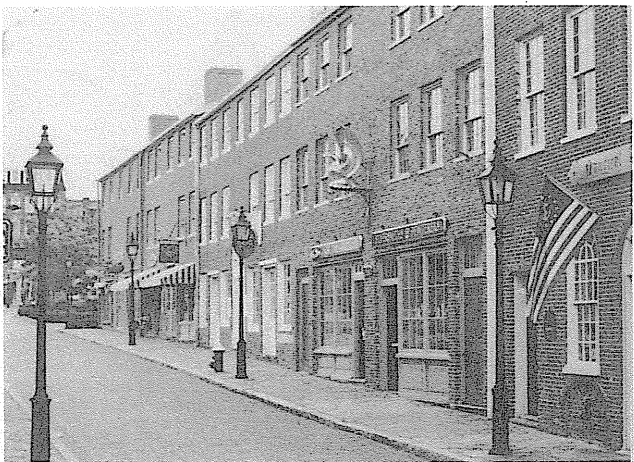


或許因為轉變的期間不長，因此，還難以確切地掌握後現代主義的意涵及其涉及的過程與特色。由於後現代主義和以往過去五十年的地景塑造無關，因而我們也無法想像這個寂靜的革命，未來將如何影響城市的塑

圖二：舊再度變新。1985年模仿十九世紀農莊（包括三間車庫）的住屋以及模仿維多利亞的商店，兩者都在多倫多附近。舊樣式於1980年代重新流行。

稱「借用過去的觀念，不同的立面，參差不齊的臨街面，擁有百年前老村落的特色與迷人風采，掌握了購物大眾『尋根』運動的精神」。加州靠近蒙特羅利(Monterey)的穀倉商場(Barnyard)，是由八棟復製的加州穀倉和店舖(barn-cum-stores)組成，販售昂貴的蘇格蘭羊毛、刺繡以及家庭製品的商場。房子圍繞翠綠茂盛的中庭，還有穿著藍色罩衫戴草帽的園丁負責照料。

聖安得魯村落和穀倉商場，都是採用全新設計而創造出舊場所的「雙重性」(ambiance)。雙重性這個描述具有環境樣式和氣氛場所的專有名詞，成為這類商業設計的關鍵概念。事實上，後現代地景中，幾乎所有一切事物都與此有關。和創造雙重性類似的過程，也出現在市中心整修後的舊倉庫和市場，重新作為專賣店與咖啡店使用，也整修原先沒落的街道，人行道重新以紅磚鋪設並加上老式街燈、招牌和號誌等等適當的裝飾(圖11.3)。雖然，看上去像是古蹟保存。但是，它並不是，而是為了配合二十世紀末的市場需求，透過重新清理和整修過程賦予它商業吸引力。為了加強吸引力並確保商業成功，有時候非常自由，毫無根據地重新塑造歷史。倫敦科芬花園區(Covent Garden)的舊花果市場，現在擠滿了專賣店與街道劇院群；華盛頓特區附近的喬治城(Georgetown)沿著Chesapeake和Ohio



運河的舊工廠，重新翻修作為商店和共有公寓(Condominium)使用。每一個城市和市鎮，現在都可以發現這類「舊屋新用」(adaptive reuse)的例子。開發商有時自由地運用歷史元素，有時則非常關注建築細部的歷史正確性。唐納·愛普雅德(Donald Appleyard)認為，以「挖臟去腑」方式出現的兩者形式，原本不論是混合使用地區或是工人階級社區，都被流行商店和往上流動的專業辦公室和公寓所取代。透過選擇性挖臟去腑的方式，強化雙重性的過程，只能稱為商業上流化。

圖11.3:美國麻州Newburyport的商業上流化。為了達到復甦的目的，這個舊捕鯨城鎮採用古董招牌、紅磚人行道、老式街燈、噴砂紅磚等許多標準的上流化手法。

化過程。原先由窮人和工人階級使用的街道，年輕且熱忱的專業者，刻意選擇具有雙重性地區居住，重新改善和翻新這些地區。他們認為，不論是倫敦的Islington、費城的Society Hill、多倫多的Cabbagetown等地區，不僅擁有特殊的建築品質，也兼具都市的方便性。居住上流化，不過是商業和零售之上流化翻版罷了，它們都使用相同的時髦手法，創造了地

住宅區改善的過程，更是經常出現這種上流

3

傳統規劃與保存

能變成進步道途上的障礙。

或許是因為具有吸引力的老舊建築物遭到破壞的速度太快，且數量也愈來愈少，歷史保存終於在1960年代末出現了重大的轉折。不列顛政府於1966年贊助了貝斯(Bath)、卻斯特(Chester)、奇卻斯特(Chichester)以及約克(York)等地的研究，探討是否需要立即採取行動保護歷史地區，並研擬達成目標的政策基礎。次年通過了文化設施法(Civic Amenities Act)，要求所有的地方規劃機構指定保存地區。但是，這並非採取保存大型古董的方式，而是可以配合新使用需求予以調整。對歷史地區整體，而

景的雙重性。

上流化在地景上留下了明顯的痕跡。原先已經使用了上百年的平凡維多利亞建築物，原本的斑駁油漆和處處銅綠，都被重新噴砂、清理、油漆



和補縫，重新裝上新的門扇、銅製信箱、鑄鐵圍籬、窗前還種植花草，看起來既新且舊(圖1-4)。短短十五年之間，上流化橫掃城市中的老住宅區，承包商的小貨卡穿梭在舊城區之中，但是，它同時也製造了新的社會問題。中產階級居民一旦取代了勞工階級人口，鄰里特色發生了劇烈地改變。舉例來說，多倫多的街道原本由社區生活控制，人們經常在仲夏夜裡坐在門廊閒聊，小孩子則在前院玩耍。然而這一切現在都已經被私密化了。生活已經從以往的街道公共空間，移往屋內的私密空間。翻新的過程中拆除了門廊，面向街道開放的前院，被圍上了籬笆變成小型的展

示區。Cabbagetown的街道已經沒有什麼招牌了，現在所謂的社區，只不過是大家在每年一、二次新組織起來的街道節慶中見個面、聚一聚罷了。後現代的商業和居住上流化，都是過度氾濫的電視地景，流露出來的不過是虛假的歡樂氣氛罷了。

受到未來主義哲學的影響，現代主義將保存歷史事物減少僅剩的象徵事物，只有總統的出生地等具有政治或歷史重要性的事物才獲得保留。必要時可以遷移舊建築物，甚至將其裝箱、上鎖並儲存在安全的地點。總之，歷史不

圖 1-4：多倫多附近 Cabbagetown 的住屋上流化前後情況（現在在路標上以歌德字體標示 Old Cabbagetown）。拆除門廊，裝設新窗戶，清理和填補磚牆，修理木作，前院圍上乾淨的鑄鐵籬笆並加上寵物雕像。

非對個別紀念物的關切，美國大約和不列顛同時出現。1931年只有兩個城市指定保存地區，1959年增加到20個城市，1966年的歷史保存法(Historical Preservation Act)不僅要求保存「對社區具有特殊意義」的地區，也提供了保存歷史和建築的重要實質內容。因此，到了1975年，共有200個城市指定傳統地區(Tunnard & Pushkarev, 1963, p. 409; Appleyard, 1979, p. 46)。現在許多國家都有類似的立法，不僅是歐洲、澳洲和北美洲擁有都市傳統方案，即使是尚西巴(Zanzibar)與北京也都有類似的作法。

實際上，以往絕大多數的傳統保存立法，並沒有發揮多大效力。萬一被指定為具有歷史重要性的建築物時，也只不過是為開發商拆除建築物時，增加一些困難而已。然而，由於具有法令為根據，大眾愈來愈關切這項議題，以及傳統保護團體的大力遊說，因此，態度上出現了急遽轉變。舊建築物和歷史地區不再只是被視為是理性規劃的絆腳石，現在它反而成為後現代城市地景中，無價且珍貴的元素(圖11.5)。

當歷史電影以一座真實的城鎮作為背景時，必須先去除或遮掩所有的現代元素。例如：使用稻草蓋在道路標誌上，這個過程稱之為「老化」(aging)。復原和老化的過程相同，只不過是積極與更長久罷了。清理污穢

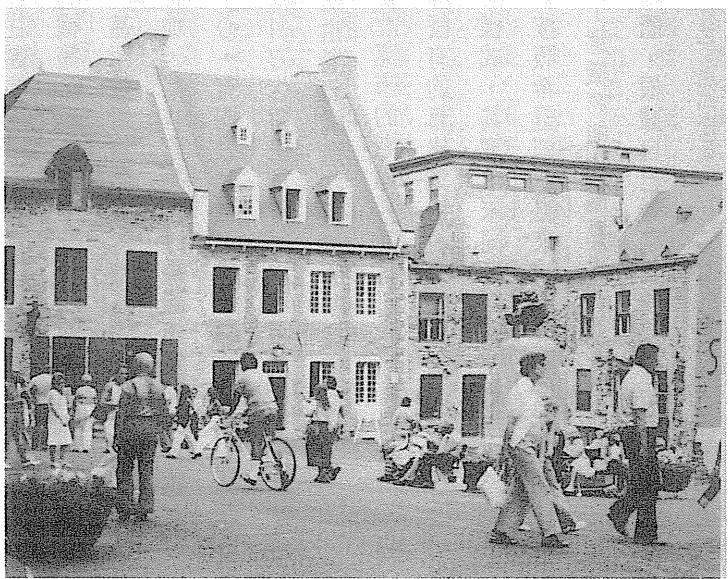
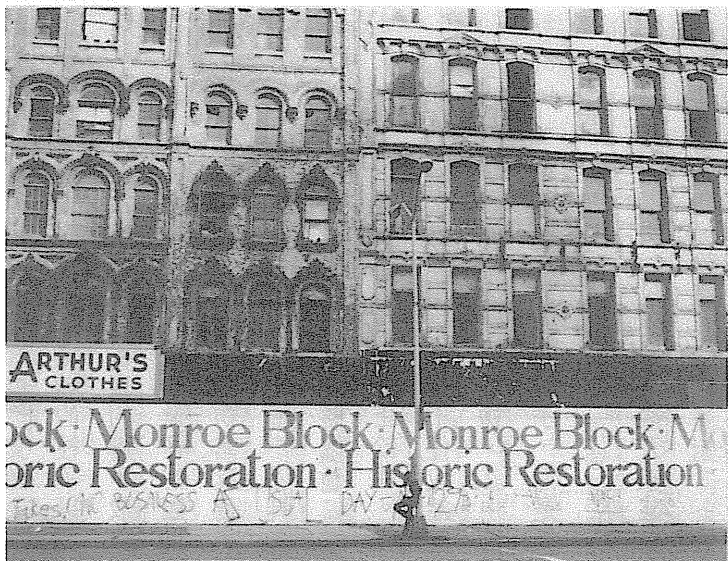


圖11.5：歷史保存在都市地景中，留下各種痕跡。底特律的Monroe大樓正等待經費以便恢復原貌。奎北克市的老鎮，為了吻合理的法屬加拿大式歷史而進行整修與重建，這些舊建築物以往並未同時出現於該地。

骯髒的外部，替換腐朽的材料，根據歷史記錄以及無數研究，重新整修遭受歲月侵蝕的部分，去除與時代不吻合的塑膠招牌，以便重新恢復建築物的原貌。爲了加強歷史效果，往往還要再添加古董樣式的街道傢具、舊式街燈、纏繞著繩結的柱子以及馬槽等，重新露出圓石路面，街道標誌也重新用歌德字體書寫的牌子取代，甚至重新調整歷史地區的用途。歷史地區因此變成廣受大眾歡迎的觀光勝地，某些建築物改爲觀光導向的餐館或專賣店，有些變成博物館或資訊中心，有些設計師、建築師、律師或其他專業者認爲，傳統地區不僅具有吸引力也對生意有幫助。因此，也出現了辦公室。吊詭地是，整個地區變成由老舊構造物組成的新城鎮地景。

有時甚至還不止於此。以奎北克市的老鎮(Old Town, Quebec City)爲例，地區復原計畫不僅包括整修既有的舊建築物，也重建了已經被拆除的法屬加拿大式建築物，其中有些樣式，其實並未同時出現在此地。因此，這並不是原先的樣子，而是重新按照希望創造出來的地景。這並不是歷史理想主義，整個保存過程充滿了意識形態和偏見，這並不是恢復或保存「過去」，而是某些人或某些團體，根據自己對過去的偏好所提出的選擇性想像。羅溫特和賓耐(Lowenthal & Binney)於1981年指出，保存舊構造物對創造社會及國家認同非常重要。事實上，所有的荷蘭城鎮都保留了風

車，加拿大城市則保有開拓先民的村落，每一座英國市鎮也都有自己的古代紀念物(p. 17)。對於1980年代，處於多元文化的城市而言，由於新移民並未曾參與先民的拓墾歷史，透過歷史強化對地方與國家的認同，更是重要。因此，必需刻意透過歷史深度和場所建立延續性。

即使是片段地，但是，短短不到二十年之間，傳統保存卻已經對城市外貌產生廣泛影響。或許更重要的是，即使面對了未來主義和現代主義的強迫原創性，傳統保存仍然提升了大眾對舊建築物和地景品質的欣賞能力。如同歷史曾經成爲現代設計的重要思想泉源，或許過了五十年之後，現代也將成爲未來的重要思想寶庫。然而，相當諷刺的是，受到現代主義快速變遷的影響，依據老舊的定義而值得保留的事物，將愈來愈接近現代。例如：沙利文與愛德勒(Sullivan & Adler)設計的水牛城 Guaranty 大樓和紐約市的克萊斯勒大樓，有些著名的早期現代主義建築，正在進行復原工作。此外，最近試圖拆除 Level House 改建爲大型辦公大樓的計畫，就因爲這棟建築物具有特殊的歷史意義，而遭到駁回。因此我相信，包浩斯也將保留原貌，成爲現代主義的博物館。

後現代建築

處於上流化和傳統保存的脈絡之下，後現代建築樣式，不僅是地景塑造過程中發生重大轉變的一部份，也出現的晚了一點。就此而言，建築師似乎總是追隨商業設計師和歷史保存者設定的趨勢。建築師透過使其變成設計的

自覺元素，且符合特定目的之後，才加入了這股大趨勢之中。因此，羅伯特·范裘利在1966年出版的《建築的複雜與矛盾》(Complexity and contradiction in architecture, p.18)中指出，建築師「不應該被習慣引導，而是應該依循自我對過去的自覺意識」。因為，對於塑造有趣且具吸引力的人造環境而言，它將是豐富意義和雙重性的重要來源。大約在同一時，義大利建築師阿鐸·羅西(Aldo Rossi)根據工業革命之前的歐洲城市廣場，混合了正式與非正式徒步空間模型，開始發展創造新都市形式的論點。

然而，直到1970年代末，自覺且有意地借用過去樣式、「引用」或微妙地參考柯比意或其他大師的樣式、結合圓拱與古典山牆、甚至是十九世紀工人階級住屋的元素等，才被建築師接受並大為流行，呈現了極具裝飾意味和折衷風味的建築。建築撰稿者與評論家查里斯·詹克斯(Charles

Jencks)所謂的「後現代主義」年代終於來臨了，這個字眼清楚地表明了它的主要特色，在於審慎地拒絕了非裝飾性的現代主義。范裘利極具巧思地將密斯(Mies van der Rohe)的名言「少即是多」(less is more)這個現代主義的基本原則改為「少即是無聊」(less is bore) (p.23)，這句話成為後現代主義的簡潔口號。

後現代主義雖然接受各類的歷史參考來源。但是，它並不關心是否完全正確複製歷史樣式。舊樣式的各種枝節細部，可以相互混合或搭配，建築史變成尋找趣味和創造吸引力的來源。這種自助餐式取向，允許視覺的引用、隱喻、宣示以及巧妙地參考著名建築物。基於這項理由，查里斯·詹克斯採用了《後現代建築的語言》(The language of post-modern architecture)作為書名。這意味著許多後現代建築物，具有精緻和自艾自憐的傾向，充斥著只有接受過超級建築教育的人士才可能欣賞的品味。對於平凡百姓來說，這些不過是將各種不相關的部分，湊和在一起的有趣大雜燴而已。

後現代主義最近的發展，是使用各種已經相當標準化的建築細部和特色。建築物變得多彩多姿，採用紫色、藍色、粉紅色和綠色的裝飾，讓人聯想到老舊建築物的精細磚工，往往還包括了轉角隅石和明暗線條。威廉

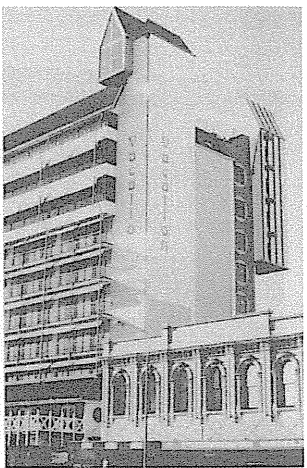
• 墨里斯(William Morris)稱十九世紀的這種作法為「五花肉樣式」(the streaky bacon style)。半圓拱成為後現代建築物的共同特色，幾乎成為辨識的標誌。不論是鋼架構或混凝土構造中，這些以塑性混凝土製作的半



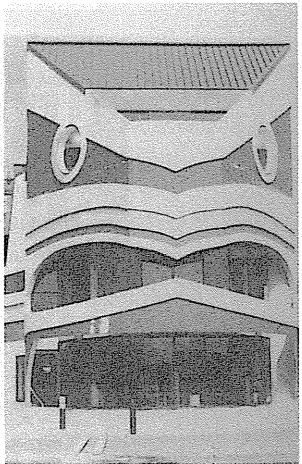
圓拱，純粹只是裝飾而已(圖1.1.6)。圓柱、山牆、壁柱等歷史樣式的其他片段，也經常都以平滑的混凝土灌注成為裝飾物。包括摩天大樓在內，現代主義建築物一般都是採用平屋頂。然而，後現代主義者則運用山牆與雙斜屋面。

這些都成為一般後現代建築樣式中的共同特色，由於多少參考或暗示了歌德和古典秩序，因此，亞瑟·杜萊斯勒(Arthur Drexler)稱之為「歷史主義者」。麥克·葛瑞夫(Michael Graves)的波特蘭大樓(Portland Building)和菲力浦·強生(Philip

圖2.6：後現代建築。後現代主義是範圍極廣的自助餐樣式，可以自由地借用歷史以創造有趣的裝飾效果，或是在現代主義建築上添加商業化裝飾。加拿大安大略省的Markham公共圖書館，採用圓拱和時髦的古典柱式，這是許多歷史主義後現代建築的特色。



Johnson)的AT&T摩天大樓，即是歷史主義的最著名例子。不過，後現代主義至少還有兩種型態，一是脈絡主義；另一則是貶抑現代主義的裝飾形式。



在後現代脈絡主義之中，新建築物雖然模仿，但並非全然複製周圍構造物的主要特色，維持既有的屋簷線、窗戶模式、退縮等等。羅伯特·范裘利甚至強烈支持借用商業建築物、「技術落伍的磚造建築物之舊式上下推拉窗」、電視天線以及「醜陋

紐西蘭Christchurch 假日旅館，屋頂加上裝飾欄杆和色彩繽紛的花園棚布。紐約州尼加拉瓜瀑布的美國本土藝術中心，對面是被暱稱為「烏龜」的建築物，上面為短穹頂。

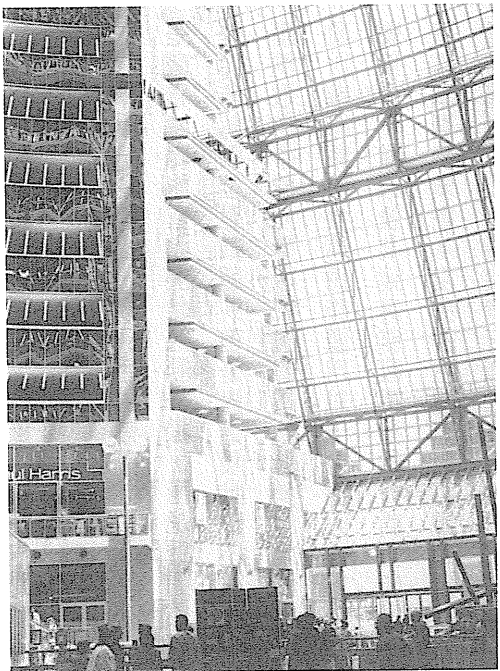
與平凡的「工業化風土建築物等做法，經過重新處理之後，創造了和郊區環境配合的開創性建築物(Venturi, 1972, p. 93, 102)。建築師法蘭柯·史波力(Francois Spoerry)設計位於法國Riviera的Port Grimaud海邊的大規模共有公寓族群，遠遠看去就像是舊漁村一般，只不過港內停泊的不是漁船，而是遊艇與汽艇。

貶抑現代主義的裝飾形式，並不如歷史主義和後現代脈絡主義者來得普遍。它透過誇張的裝飾，甚至是嘲弄等方式超越現代主義。位於紐約市下曼哈頓區約翰街(John Street)的摩天大樓，大多都是拔地而起的皮骨物體。但是，街道面則是芒草、舞台燈光、採用原色的鋼製野餐桌椅、停放在真正的自行車架上的鋼製自行車雕塑、複雜的電子鐘，以及入口處的粉紅色霓虹燈隧道等。芝加哥的伊利諾州立中心(Illinois State Center)兩側為直角，另一邊則是逐層退縮的圓錐體，構成一個由斷裂的柱子等雕塑品裝飾之封閉性大廳，建築物的室內外還有紅藍兩色的明亮飾帶(圖11.7)。



在後現代主義的世界中，所有的一切都成為可能。史坦利·泰格門(Stanley Tigerman)規劃的郊區超級市場，完全只是將包括車庫在內的郊區住屋，放大處理罷了，門口甚至還站著張

圖11.7：另類的後現代主義。芝加哥的伊利諾州立中心於1985年落成，外觀採用紅藍兩色飾帶，兩側的Duhuffet雕塑，顯然是時髦的柱式，內部則是戲劇性的明亮大廳，這是1980年代所有大型建築物的基本原型。



手歡迎顧客光臨的家庭主婦大雕像。建築物可以蓋得像是一堆磚塊中的某個片段或只是剝除外表。這說明了後現代主義有意地混淆和操弄人性。事實上，這就好像是得到癡呆症一樣，可以任意地將不同樣式

混為一起。一邊是奠基在歷史的裝飾性品質；另一邊則是往外抓住快速變遷的樣式，呈顯富裕社會耽迷於享樂而不停地追逐流行的現象。毫無疑問，這是膚淺且武斷的物質主義。然而，和平淡無奇的現代主義相較之下，後現代主義所創造出來的建築物，和地景卻多了點視覺趣味性。

都市設計

若說現代主義規劃係根據數字為基礎的機構規劃實務，那麼，後現代主義的規劃就是都市設計了。作為規劃的分支，於1960年代末期出現的都市設計之重點，在於為都市成長和保存，提供視覺設計方向(Barnet, 1982, p. 12)。

由於大多數的規劃，只關心土地細分配置或是分隔土地使用等二度抽象空間，都市設計試圖創造一個協調的地景，包括傳統地區、新舊建築物之間的關係、空間形式、拓寬人行道、添加座椅以及具有吸引力的街道傢具、戶外咖啡座、樹木和景觀等小規模的街道改善。意即都市設計的焦點，是改善本世紀初以來，現代主義規劃忽視之視覺品質。當然，都市設計也不是毫無缺點，它和美化運動一樣，僅是透過美容(Prettification)加以遮掩而非解決社會問題。但是，這項批評不盡公平。因為，視覺也只是各種規劃取向中的元素，況且都市設計操作往往和社區復甦緊密結合在一起。

都市設計實務操作慣用以下幾種方式。為了鼓勵開發者在計畫中加入廣場、步道以及其他具有吸引力的公共空間，都市設計往往提供樓地板面積作為開發獎勵。另外，它也可以訂定特別分區管制地區，納入地區性的設計管制，規定設置步行通廊或強化建築樣式的延續性，紐約市的時代廣

場劇院特區，就是一例。多年來嚴格執行隔離性土地使用管制之後，為了保持都市景象中基本的特色和紋理，近來開始努力建立混合使用。基地計畫管制，則可用來規定新商業建築物的樣式和形式。為了確保迷人的街道傢俱和招牌，而不是如同以往一般地僅考慮功能，某些城市訂定了座椅和電線桿的標準。都市設計師不單只是注重老城區的再開發，他們也關心歷史保存，希望能維繫具有視覺和歷史特色的街景與建築物，也為舊工業建築物添加其他新的用途。

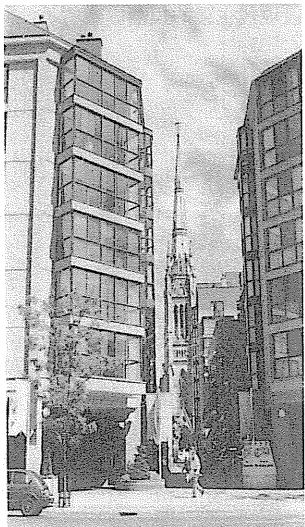
為了保護城市的公共部份，免於遭受貪婪的個人主義開發荼毒。大多數的都市設計管制都採取限制性做法。就此而言，即使都市設計考慮的很仔細，但卻不容易評定其功過。或許是因為都市設計的實施時間不長，因此，在地景上所造成的影響是片段地，往往必須和傳統保存方案與商業上流化配合。例如：舊金山的Ghirardelli廣場原本是座舊巧克力工廠，它於1964年改為購物中心使用並被視為都市設計的原型。都市設計對地景造成比較明顯效果的例子，是紐約市曼哈頓區林肯中心東側地區的步行通廊，以及舊金山為了舒緩與保護景觀，而要求在山脊線上建造細長的公寓建築。倫敦的奇卻斯特廣場則是徒步區計畫，Essex郡議會訂定了住宅區設計綱要，以形塑住屋簇群。多倫多則要求新建的郊區廣場必須緊臨街

6

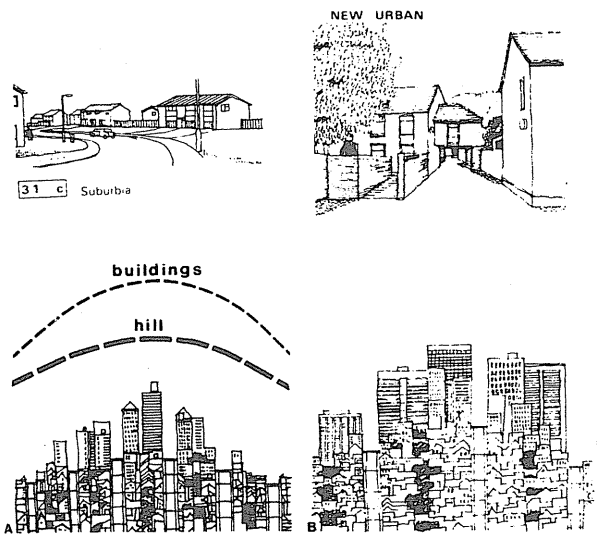
社區規劃

建抗爭等，這些都提升了人民的政治意識，中產階級菁英也因此渴望有能力表達對都市環境的關切。綜合這些因素的影響，1970年代的都市規劃出現了重大轉變。除了1940年代末期以來的權威和數字規劃等取向之外，新加入了透過諮詢和鄰里工作坊等方式，研擬規劃解答的鄰里規劃過程。馬克·法蘭西斯(Mark Francis)曾經條列區分現代主義規劃與社區規劃之間的差異。他認為，社區規劃是小規模、地方、將使用者視為業主、低成本以及民主；現代主義規劃則是大規模、採用國家或國際模型、企業取向、高成本，同時由自認為知道什麼對居民最好的專家負責提出答案。這種二分法或許過於簡略，但是，卻指出了某種程度的社區參與規劃現在已經變得極為普遍了，同時許多城市也立法保障民衆參與規劃的權力。

一個完整的社區規劃，涉及了大量的市民參與及自助。舉例來說，藍迪·赫斯特(Randy Hester)主持和協調北卡羅來納州海邊一處經濟蕭條的



道，以避免臨街面出現空曠的柏油停車場(圖二·8與二·9)。只要都市設計繼續作為與上流化、傳統地區、建築設計管制以及社區復甦等規劃連結之手段，我們可以期待這些片段的宣言未來將可以持續成長並逐步連接成一體，從而對都市地景造成巨大影響。



圖二·8：(下圖)舊金山與英格蘭(Los Angeles)的都市設計綱要，說明細長建築物可以強化山陵輪廓。但是，大量體則無法符合目標；為了避免新都市地區出現「近期住屋開發造成之視覺失序」，因此建築物必須形成簇群。

圖二·9：(上圖)都市設計之地景。為了改善城市的視覺品質，都市設計往往探討舊街道的特色，並應用於現代環境之中。就此而言，它其實可以視為規劃的後現代建築。照片中顯示多倫多運用都市設計原則，維持往教堂眺望的視覺開放性；安大略省Burlington城鎮復甦之一景，運用老式街燈、座椅、遮蔽停車場的植栽以不同材質標示步道等都市設計細部。

以社區為基礎的規劃和都市設計、傳統保存、後現代主義與上流化等平行發展。不論是出自於巧合抑或是成為主流，社區規劃並非單一因素造成的結果。1960年代末的民權、反戰

以及學生抗議等運動，以及都市更新和公路興

小島Manteo計畫，他要求居民界定當地的特殊地點和特色（包括郵局、許多既舒適又樸素的場所、沼澤、海岸線以及公共紀念物），然後研擬了一份既可以改善經濟，又可以儘量保存這些特色的計畫。爲了促進觀光產業的發展，當地的義工和工匠建造了一條木質步道，同時計畫採用修正分區管制方式保護這些特殊場所。魯洵·克魯爾(Lucien Kroll)採取參與方式設計了比利時魯文大學的學生宿舍，克里斯多佛·亞歷山大(Christopher Alexander)和同事，則根據大學社區的教授、學生、工友、職員及主管等所有成員的主動與持續參與，爲奧力岡大學協調且研擬了一份開發計畫。

社區諮詢和參與式設計的方法，仍然並不完善（操作上仍然存在不參與以及隱藏利益等許多困難）。但是，許多大學的規劃系所，仍然派出鄰里規劃師在街頭辦公室工作，或是爲社區提供開發諮詢服務等。加州、不列顛以及其他地方，政府也提出協助自力造屋發展方案。諸如麻州商業發展金融公司(Massachusetts Commercial Development Corporation)和大波士頓開發公司(Greater Boston Development Corporation)，這些美國麻州的一些金融機構參與了促進鄰里改善工作，爲商業區復甦、小型工業以及低收入、殘障與老人等住屋，提供經費與管理專家服務。這類以社區爲基礎、由下而上的規劃與發展，現在變的極爲普遍，因此無法忽視它的

存在。社區規劃之所以如此重要的原因，是二十年前還完全看不到它的蹤跡。

社區規劃和參與並未形塑出特出的的地景。雖然，社區規劃可能提高了連棟住屋、整修店舖、一群新城鎮住屋或是十層樓的公寓建築物等之環境水準。但是，它既不矯飾也不特別光彩奪目。在營造過程中，可能有些標誌告訴陌生人這是自助計畫，敏銳的觀察者有時可以從翻修或新開發的規模和特色，猜測這是社區參與的成果。社區規劃的界線並不明顯，土地混合使用、建築物幾乎是刻意地保持平凡。根據社區居民自己的設計，儘量不區分活動也不劃分界線。他們希望建築物能夠配合既有的脈絡和活動模式，成爲日常生活的一部份。

然而，社區參與仍然有其特色，其中最重要且幾乎可以作爲規劃開發原型的，是位於加州戴維斯(Davis, California)的村落家園(Village Homes)(圖11.10)。由於當地的開發商麥克·柯貝特(Michael Corbett)一手促成這項計畫。因此，嚴格說來，這並不是社區規劃計畫。但是，居民的合作和參與才是它獲得成功的主因。村落家園計畫之所以重要，是因爲它爲目前廣泛使用的土地細分開發模型，提供了另一種選擇。村落家園是一個節約能源，且對環境敏感的合作社。爲了使住屋可以儘量地利用太陽

能，街道配置採取一系列的東西向囊底路，許多建築物都裝設了太陽能集熱板。自然的排水系統，使得地表逕流可以滲透到土壤之中，而不是排放到下水道。由於它不提供訪客的路邊停車位和停車彎，因此，雖然街道寬度不符標準。但是，卻節省了不少停車用地。內部的自行車與步道系統串聯整個開發，住屋形成簇群，每一簇群都有共用的菜園。除了一些共有的休閒區之外，也沒有多少草坪和開放空間。此外，還有共有的葡萄園與果園，有些果園甚至位於道路兩側。

雖然，村落家園極具想像力也吸引大眾的目光。但是，它顯然依循的是田園城市傳統，且參考了二十世紀許多強調社區和合作的規劃思想。由於實質形式不易複製合作關係。因此，村落家園和花園城市一樣，只能局部而非完全抄襲。然而，村落家園和以往已開發國家的作法不同，它展現了郊區開發的不同形式，放棄了街道和下水道等過度考慮機械的標準作法。因此，此地不會出現統一且無場所感的現代主義郊區地景。

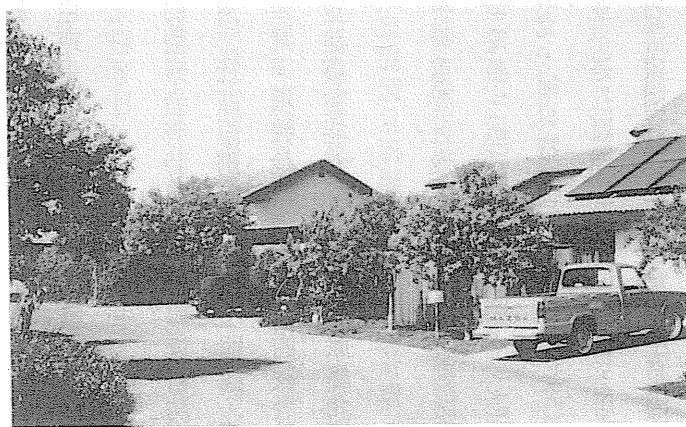
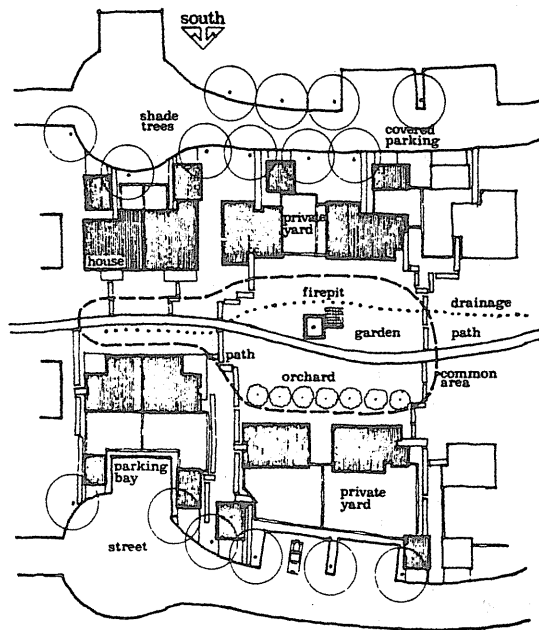


圖 1.10：美國加州戴維斯郡的村落家園。1970年代開發的村落家園不僅以社區規劃為特色（雖然，主要出自開發者麥可·柯貝特的熱情進行社區參與），創新的實質形式特別強調節約能源。為了儘量利用太陽能，道路配置採取東西向的囊底路，內部的自行車道和步道住屋串聯共用庭園。照片中顯示囊底路低於標準，除了離街停車位之外，並未設置人行道與訪客停車位，許多房子擁有菜園而不是草坪。

二十世紀末的折衷主義

這些並不能完全歸諸於某一種類別，也不是任何其他舊樣式和方法的完整翻版。大約自1970年以來，不論是建築、規劃或是商業公司，都朝向鼓勵更多樣化、新舊樣式融合以及回應公眾意見等之地景塑造方向發展。在這些新方法真正取得勝利之前，當然還需要克服既有的習慣，和龐大的制度操作實踐壓力。即使如此，一個充斥著摩天大樓、超大結構以及機械化科學技術，和理性的單一現代主義未來地景，已經崩潰不復存在了。

後現代主義的年代中，各種舊的、奇特的、新的、怪異的、現代主義、裝飾性現代主義、耀眼的、高科技的、光滑的、風土的甚至是偽造的都市地景，不僅都變得可能也廣受大眾歡迎和接納。雖然，未來仍將繼續興建摩天大樓和現代主義計畫。但是，各種不同樣式的維多利亞村落購物中心、自助式住屋以及激情的後現代建築物也都將一一呈現。很清楚且毫無疑問的是，二十世紀最後幾年的新都市地景特色，將是折衷主義大行其

由於上流化、傳統保存、後現代建築、都市設計和參與式社區規劃在地景上造成了綜合的影響。因此，不容易清楚區分各自的影響。不論是倫敦的柯芬花園(Covent Garden)復甦計畫，或是法國Port Grimaud的地中海假漁村，

道。一旦人們可以自由地選擇建築物和場所的外貌，且不需要提出特別的解釋和理由時，即非常容易陷入無決策的痲痺之中，剩下的只有武斷的設計選擇。在可預見的未來，都市地景將是更加的耀眼、眩目、無關以及出現各種任意的補釘，後現代主義和晚現代主義所呈現的，將是單調的多樣性(monotony-in-variety)。

XII

現代主義的城市地景與後現代主義的城鎮地景

懷悌(W.H. Whyte)曾經特別針對紐約市Seagram大樓指出，「建築師看到的是整棟建築物的俐落垂直線、水平帶、密斯(Mies)的轉角處理手法等。但是，坐在廣場中的人可能並未察覺這些，他反而看到其他東西」(1982, p. 26)，這個說法也適用於其他建築物。人們看到的其他東西，或許並不是孤獨聳立的建築大師作品，而是包含建築物、招牌、停車場以及人群聚集的街道。這就是「城鎮地景」。

城鎮地景就是街景，這是大多數人在大部分時候體驗到的城市。由於街道極為普遍，所以特別突出。街道擁有複雜的內容。例如：構造物、材料、藝術品和座椅等物體，汽車，行人以及車道和人行道等空間。英國的建築撰稿者戈頓·庫倫(Gordon Cullen)於1950年代初期提出了城鎮地景觀念，他認為城鎮地景就是所有這些事物「關係的藝術」(1971, p. 7)。他認為我們的城鎮或城市經驗中，特別值得研究的，其實是一個人經過和街道景象開展的順序。庫倫稱這種動態的城鎮地景經驗為「序列視景」(serial vision)。

這個觀念於1950年代顯然開始流傳。庫倫檢討不列顛城鎮地景的同時，美國的凱文·林區(Kevin Lynch)也著手寫作所謂的「知覺形式」(sensuous form)，亦即都市地景的感知一致性，包括空間、空間提供的

多樣知覺、生命力、場所感及其視景次序(sequence of vision)。

城鎮地景和知覺形式皆強調了認知的重要性。它們一方面挑戰了建築師、規劃師、開發商以及工程師的專門和片段認知，促使他們開始注意到都市地景的整體性。另一方面，它們似乎也掌握了場所的基本品質，一旦人們和觀光客可以自由發揮時，它就變成一種直覺。有時候人們似乎可以透過知覺形式認識奇特的城鎮地景，林區即以威尼斯為例說明空間、活動以及紋理等有趣次序的好處。對於漫步其中的行人而言，空間、活動以及紋理等呈現了趣味和一致次序，而這些往往是專業者進行確實描述時欠缺的內容，我們可以藉此掌握現代都市或城鎮地景的問題。

1

二十世紀城鎮地景的設計階段

二十世紀的城鎮地景可以分為三個發展階段。和其他有的景觀一樣，城鎮地景現在已經無所不在。雖然，它改變的非常緩慢。但是，卻反應了這個世界應該如何的觀念。當然，並非所有的地方都以相同的速度回應變遷，因此，也不是所有的城鎮地景都同時可以看到這三個階段。以市中心為例，由於地價昂貴且使用密度高，因此，似乎首先回應變遷。然而，和本世紀初期相比，有些城鎮的大街並沒有產生多少改變。即使如此，應該還是大

致可以分為三個階段說明。

由於新技術和新觀念的出現，舊有的都市形式開始逐漸發生改變，第一個轉變階段一直延續到1940年代左右為止。依照山姆·強生(Samuel Johnson)的說法，除了紐約市曼哈頓區之外，這個階段期形成的大多數街道，尚未出現整體的樣式和形式。為了配合汽車進行是進行了若干的調整，但是，這些變化極為有限，即使是全新的街道兩旁，也只不過是排列了三或四層樓高的建築物，尺度和裝飾也都針對行人而設。簡言之，街道形式和幾百年前沒有什麼兩樣。(圖12.1)

當然，這些傳統的街道立面形式背後，建築物已經出現了包括鋼構架以至於社會主義思想，從公司成長到發明城鎮規劃方法等各式各樣的改變。這些事物在第二次世界大戰之後的十年之間，進一步發生全面影響和變化，也因此進入了城鎮地景的第二發展階段。包括現代建築、公司發展以及機構化規劃都帶來了劇烈改變，並於1960年代和1970年代到達了高峰，至今雖然強度減弱卻依然延續不絕。根據柯比意(Le Corbusier)的滔滔雄辯之辭，現代主義可以創造一個全新的都市形式，剷除既有街道創造新的交通機械。在某種程度上，現代主義成功達成了這些目標。但是，所造成的結果，正如庫倫和林區對城鎮地景的看法，一個全然無法了解的現

代主義城市地景。這些城市地景雖有理性，但是卻缺乏感知形式，街道寬闊筆直，各別建築物的設計並未考慮到脈絡，表面既沒有裝飾也沒有什麼紋理，視覺活動絕大部分都退縮到建築物內部，序列視景的對象是駕駛人，所有的變化都以減少細部和擴大規模為主。

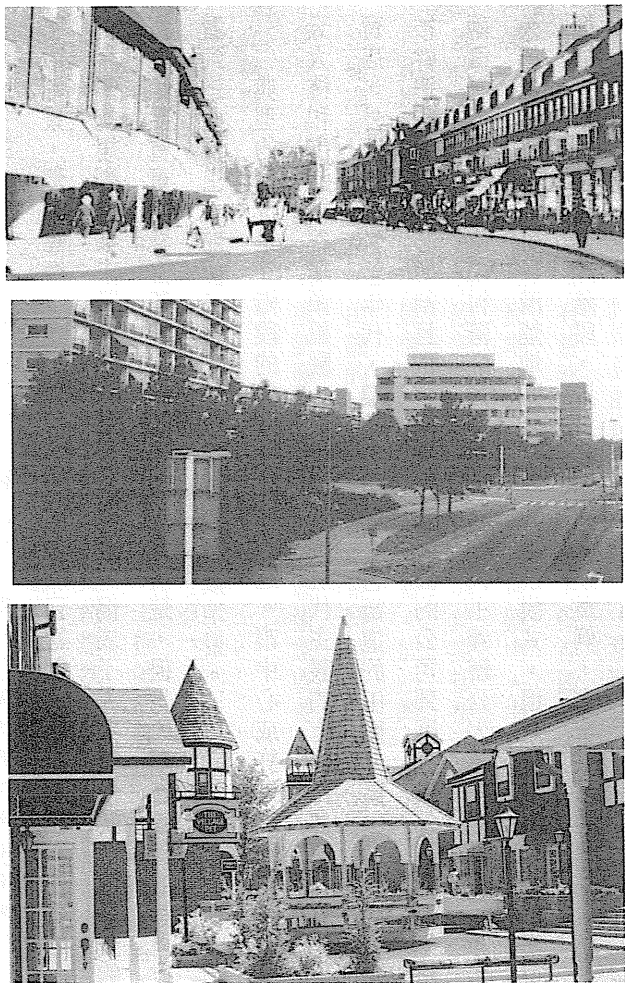


圖12.1：二十世紀的街景：1930年代的倫敦Golders Green 王子街，於本世紀初十年之間完成，和過去五百年的街道差異有限。荷蘭鹿特丹郊區的現代主義道路，公寓建築物自街道線退縮，道路以汽車而非行人為主。加拿大安大略省的Aurora 後現代街道之購物廣場，徒步化，沿著假的中世紀建築物串連複雜空間。

幸運的是，這並不是結局。大約自1970年以來，街道或更正確地說是街道的某些部分，透過巧妙方式被重新發掘出來並還給了行人。第三個階段是後現代城鎮地景。到底是因為城鎮地景的理論概念轉化為重視實際，抑或是對現代主義機械街道宣言的缺陷，提出了回應，還是單純只是因為流行風尚改變。總之，我們並不清楚轉變的真正原因。然而重要的是，這一切變化的非常快速。孕育了五十年之久，現代主義才真正大規模地改造都市地景，然而短短十年之間，後現代主義已經對城市造成了明顯影響。是否傳統規劃、都市設計和後現代建築等，促成了大眾對傳統街道地景的特色和品質重新發生興趣，這個原因並不清楚，但是，現在卻到處都可以看到這些特出；即使只是片段的後現代城鎮地景。

典型的情況是三階段的地景交疊在一起。市中心或許是現代主義的摩天大樓和街道峽谷獨領風騷，附近卻是後現代主義的上流化住屋和倉庫專賣店，外圍則是1920年代，環繞著傳統零售街道的田園郊區，轉角處又是被幹道和購物中心切割且依照鄰里單元配置的公司郊區，最外圍還有公路兩側，或是構成都市村落之光鮮亮麗後現代主義辦公大樓與電子工廠等。大都會地區或許可以清楚地區分不同的地景模式，但是，小城市或城鎮可能缺少某一個或某些階段。以大多數的新鎮為例，全部都是機構式規劃，

以及1950與1960年代常見的現代主義樣式，沒有大街，只有道路、廣場以及行人徒步區，沒有舊建築物也沒有歷史保存區和上流化區域，完全是單一向度的地景。相反地，在某些小型老城鎮中，由於沒有都市更新或是現代主義高度成長階段忽略了這些地方，因此直接接受了傳統街道形式保存和後現代主義的街景復甦等傳統保存計畫。加州的卡麥爾(Carmel)以及法國南部的許多位於山巔的城鎮，這些現象特別明顯，直到最近才因為這些地方非常特殊而被重新發掘，不是改為藝術家或老人社區，就是成為觀光據點。

2

現代主義城市地景的品質

費許(Marston Fitch)在一篇概述現代營造的文章中指出，工程師已經將「各種秩序提升到文學的幾何比例層次」，這的確是現代主義城市中心的適當意象。現代主義創造了完全枯燥的峽谷、平滑的峭壁、經常閒置的空間、夏熱冬冷的硬鋪面、塵土和紙屑齊舞，以及偶而可見的植物綠洲等地景特色。在外環道路遠遠眺望時，這些似乎並不明顯，白天看到的是堅硬且令人目眩，夜晚則是燈火通明的一大堆高樓。

郊區呈現的則是另一番景象，包括開放空間、寬闊道路，建築物從街道線退縮好一大段距離，或許偶爾還有一些和其他水平建築物形成強烈對比的高樓簇群。住宅區的道路植栽整齊，幹道兩旁盡是開闊但荒蕪的景觀，即使設置了人行道，人行道上不僅煙霧裊繞、破碎的漢飽餐盒和破損錄音帶糾纏充斥，因此，也沒有多少人願意冒險在上面行走。

巨大的超大結構

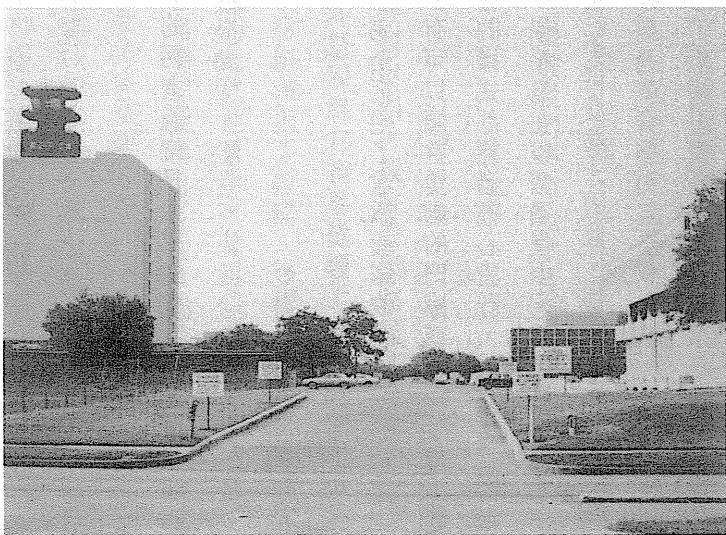
和以往相比，現代主義人造形式簡單地說就是更大、更高、更寬。事實上，就是超大結構。班漢(Reyner Banham)的超大結構(megastructure)定義是，模距化、可延伸且於1960年代和1970年代隨處可見的城市構造物原型(1976, p. 1-3)。這個不嚴謹的定義，可以適用於所有的大型建築物。但是，也可以用來描述現代主義的大型建築物。我認為超大結構是指，包括水平向度或垂直向度的任何大型建築物，它可以是單棟建築物也可以是單一開發構成之建築群。超大結構是管理性超大機械的視覺表現，往往占據了整個城市街廓，透過龐大的高度或量體支配周圍的環境。依照這項定義，五角大廈、世界貿易中心、墨爾本的Rialto計畫、倫敦的巴比肯(Barbican)、休士頓的Astrodome、底特律的文藝復興中心

(Renaissance Center)、巴黎的La Defense以及洛杉磯飛機場等，都屬於超大結構。

當超大結構出現在既有的城鎮地景之中，其特點是位於街道面沒有太多的入口，也沒有什麼細部。十九世紀的街道是以面寬20到30呎的臨街單元為基礎，超大結構則以200到300呎為單位。如此一來，形成了一個既特殊又普遍的結果，是街道變得毫無生命力，人們也儘量避免上街。只要是摩天大樓、會議中心、新的機構構造物，甚至是現代主義的集合住宅，無不皆是如此。

直線空間與草原空間

在城市中心的新峽谷中，最主要的特色就是直線空間，街道的長度遠比寬度大得多，建築物之間夾雜著採光井與裂縫。平直的表面、線型以及帷幕牆的尖銳邊緣變成邊界，視點消失在遠方的地平線之中。相反的，新郊區則是以水平虛體為特色的草原空間佔了大多數。寬闊道路兩旁不是排列著停車位，以及低矮且純正的現代主義廣場，就是一棟棟純淨的房子(圖12.2)。



桿之後，空間或場所之中，遺留下來的缺口（圖12.3），其中又以高層公寓大廈周邊最為明顯。這些地方往往留下許多空地。但是，似乎並沒有什麼用途也缺乏迷人的形式，往往不是只有粗製濫造的園景就是變成停車場。

圖12.3：殘餘空間的兩例。雖然，照片難以完整表達。但是，倫敦市Paternoster廣場的空曠與笨拙混凝土空間和休士頓郊區一景，或許可能讓我們體會一二。

現代主義的城市地景空間，似乎朝向這兩個極端方向發展。但是，介於兩者之間卻遺留了許多所謂的「殘餘空間」(spaciousness)*。我的意思是這些界定不明確的空間，既不夠深也不夠寬，既不像中世紀的城鎮有著清楚的圍閉性，也不如文藝復興城市保有非常細膩的比例，亦即這些殘餘空間極端地欠缺吸引力或知覺特質。殘餘空間指的是興建建築物或樹立電線

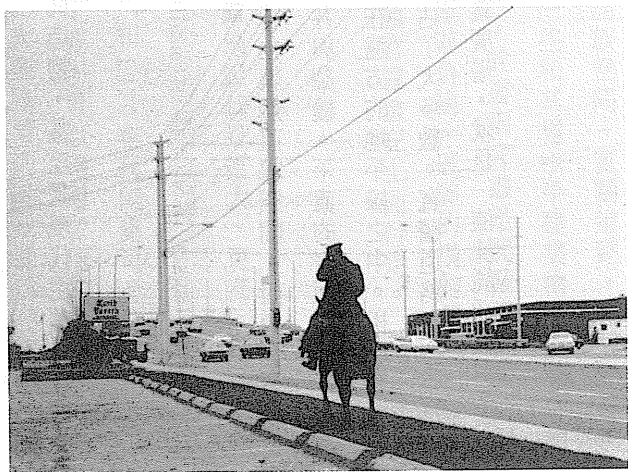
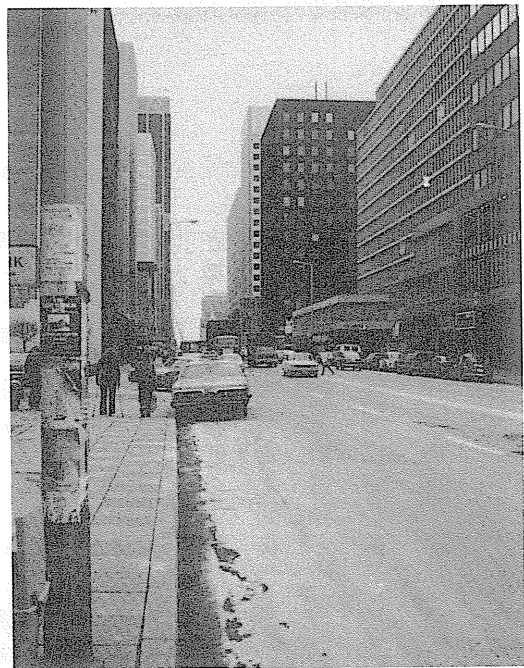


圖12.2：現代主義城鎮地景的兩種極端空間：辦公中心地區的直線空間峽谷以及郊區的草原空間。

對於行人而言，這些殘餘空間並不能給在裡面休息或散步的使用者帶來什麼樂趣，往往只是匆匆穿過走向另一棟建築物或汽車時的通道罷了。

*譯著：以Roger Trancick的話來說就是失落的空間，參見《找尋失落的空間》，田園城市文化有限公司。

理性秩序與僵化

現代主義的設計是一整套，完全拒絕了增添或修改的可能性。這些建築物和傳統建築樣式不同，很少有可以調整變動的門廊或窗戶，也不能輕易改變色彩、細部和裝飾。所有的樣式都經過細心設計，只要建築物存在就不能改變。現代主義的目標，似乎是在整個過程中，爲了保持秩序和整齊，要求每件事物都各安其位且不得變動。因此，都市更新計畫中的燈桿、樹木、座椅、公寓量體，都經過整齊排列且自成一群。從工業區、住宅區以至於用餐空間和購物中心，不論規模是大是小，都仔細地分隔各種不同的使用和活動。

我們可以輕易地發現，現代主義地景的理性秩序背後存在著一個理性心靈運作，在方格紙上配置各種計畫，考慮空間分派、可及性、汽車迴轉半徑、緊急避難動線、照明以及符合標準等，爲了以確保安全、確保效率。事實上，也就是力求不出現任何意外狀況。因此，預先決定了城市的未來形式。這些都是固定且完全不需要爭議。不幸的是，在強加上僵化形式和標準的同時，這種做法抹煞了都市景象的不確定性和刺激興奮的趣味感。更清楚地說，各種地方都可以看到不同的官方標準號誌，禁止停車、禁止跨越、禁止進入、禁止靠近、禁止穿越、禁止逗留、禁止張貼、禁止丟棄垃圾、禁止閒逛等，再三地提醒我們不可以做什麼。

硬質與不透明

現代主義城市地景充斥著硬質材料，或許是因為這些材料的直線邊緣，具有現代主義的外觀，或許是因為它容易維護；或許是它不容易破壞。然而，不論原因爲何，硬質材料減低了紋理、多樣性以及大眾參與設計的可能性。絕大多數不同規模的現代地景中，都可以看到這種情形。對這方面具有敏銳觀察力的環境心理學家索墨(Sommer)指出，「在日漸擴充的公路系統、剷平果園和森林的住宅區或郊區休閒住屋(second-home)之土地細分開發、逐漸拉直且鋪設水泥的河床、隔離且自衛的城市中產階級意識、銀行和公寓大廈的電視監視器等，硬質地景隨處可見(1974, p. 2)，人

製作的細部，沒有任何工藝品可以吸引和抓住我們的注意力。現代主義只使用粉綠色、棕色以及金屬與混凝土的灰白色等少數顏色。紋理不是光滑的像玻璃一般，就是粗糙地像是混凝土顆粒，觸摸起來都令人感到不舒服。直截了當的說，現代主義的非裝飾性街道面非常地無聊、乏味。

或許是爲了創要適合機械且大量生產的樣式，以致於出現了支持硬質城市地景的美學觀。但是，這種關聯性現在似乎已經不復存在，兩者之間毫無關係。索墨認爲，現代主義都市設計的真實模型似乎就是監獄，每件事物都斯巴達式，安全、易於維護的空曠開放空間、金屬圍籬與灰白立面，唯一如影隨形處處可見的就是權威控制。這種做法的假設是，只要是可破壞的東西都會被破壞，因此必需儘量使用金屬及混凝土製品以避免遭受破壞。第二項假設是，人們是不負責任且不安全的，因此，必須樹立各種圍籬、障礙以及標誌，以降低遭到毀損的機會。無疑地，這兩項假設造成的廣泛且深遠的影響，在現代主義城市地景中幾乎隨處可見，特別是那些不希望行人看到的建築物背面和服務區等更是如此。廣場的停車彎、公共住屋開發、學校、機場、快速道路等等，毫無例外都以鎖鏈圍籬或禁止標誌劃清界線，採用永久性材料，不斷地暗示我們，只要一跨越界線就會被遣送到拘留所或監獄之中。

們只關心如何控制環境，但是，缺乏細部處理卻又使得一切像是監獄一般（圖 12.4）。

超大結構的灰白混凝土牆和反射玻璃窗，拒絕透露裡面的用途，我們只能看到牆上的水漬，以及自己或其他建築物反映在玻璃上。到處都禁止實際或視覺的接近，到處都是不透明地。我們無法知道裡面到底是生產捲心菜娃娃的工廠，還是安置了核子武器的發射控制系統。

現代主義的最重要特徵就是缺乏裝飾和裝飾物。這意味著，現代主義城市地景之中，除了偶爾可以在空白牆面上看到塗鴉之外，完全沒有手工

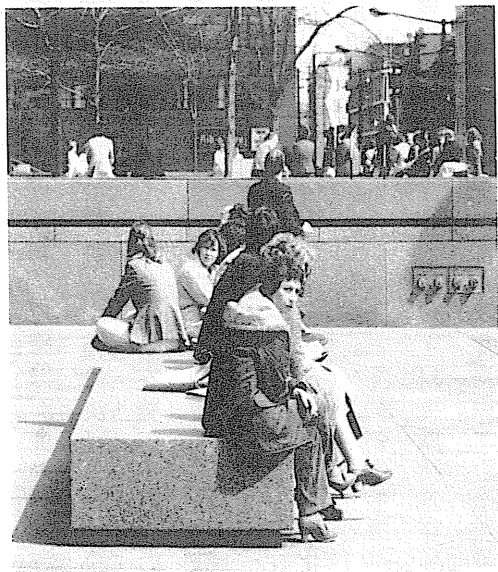
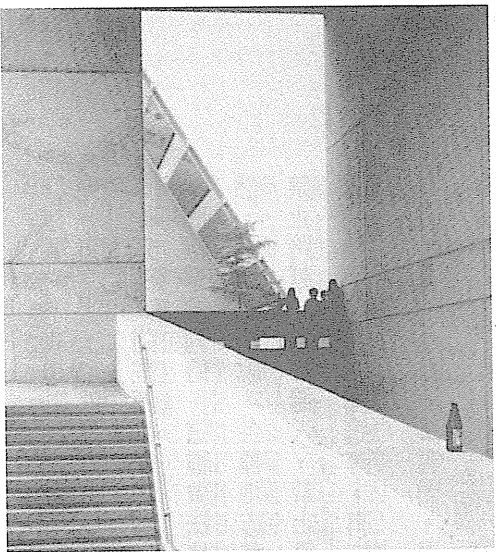
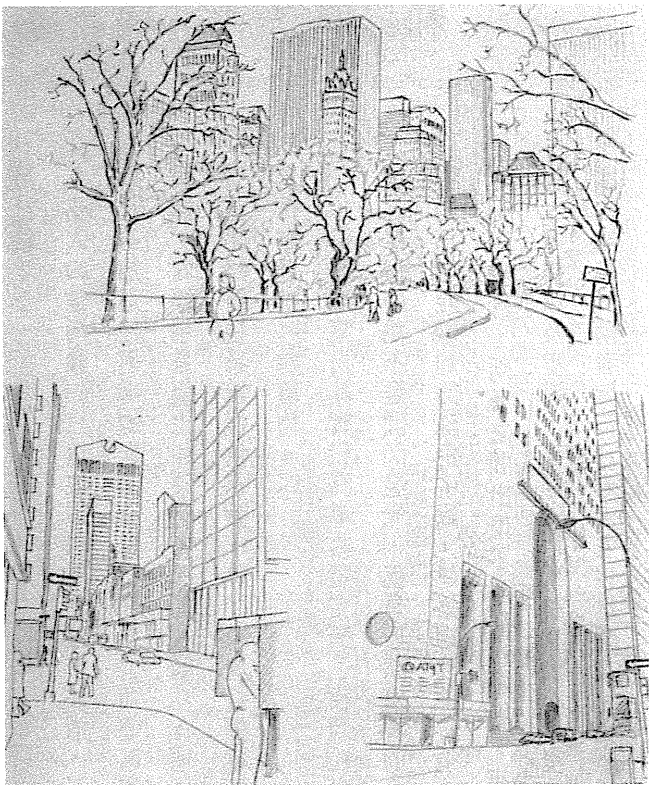


圖 12.4：硬質、現代主義城鎮地景中缺乏細部與變化：達拉斯會議中心一角（根據 Omnibus 制訂的方式進行設計並和建築物結合），多倫多 Dominion 中心廣場中，依據現代主義美學理論而非是否舒服的設計之密斯式座椅。

不連續的序列視景

當我們開車進城時，現代主義城市地景的序列視景，其實是被尖銳地阻隔或切割的破碎視野與視線。從高速公路順著弧行彎道下來，首先進入眼簾的是清楚地說明了公司投入炫耀性管理程度之摩天大樓天際線。下了彎道進入街道峽谷之中，駕駛人瞬間之間面對了另一個完全不同的景象，位於令人神經繃緊全神貫注的停車再開標誌前面，擠滿了各種車輛和行人，完全看不到建築物的偉大頂部。由於我們必須將注意力集中在號誌上面，因此，也沒辦法看到建築物下層的不連續基座。直到將車輛開進混凝土地下車庫或立體停車場時，才總算可以喘口氣了。然而，現代都市地景中，最可怕的經驗卻是在停車場之中步行。但是，還是必須在這裡徒步行走。停車場雖然非常符合機能，但是，卻又髒又亂、非常潮濕、天花板低矮，你只能往最近的樓梯間衝過去，並且祈禱沒有壞人躲在那裡。

在現代主義城市地景中，行人的序列視景同樣也是不連續的。像是置身在透視圖中，視線消失在遠端，轉個彎卻又豁然開朗展開另一個全然不同的視景，而不是消逝在視線之中。從灰白的外部空間走入充滿各色標誌、植栽以及人潮洶湧的明亮大廳或購物中心時，視景同樣也是不連續，



沒有層次也沒有期待，這是一個非此即彼的世界。不論是往前、往左或往右望去，不論是在機械街道或是在行人大廳，所有的事物都一覽無遺。在這種不連續中的唯一例外，就是摩天大樓頂部，遠眺它是地標。但是，當你接近摩天大樓時，除非抬頭仰望且脖子酸痛，否則不容易看到。但是，當我們走進大樓底部時，其外貌和規模卻和已經看不到的大樓頂部大不相同，兩者之間似乎毫無關係（圖12.5）。

晚現代主義的光滑樣式完全沒有改變現代主義地景。事實上，鏡面玻璃、大結構物和混凝土盒子，反而將不透明性與硬質帶到空間——永恆（space-age）的新階段。遠遠看過去，玻璃帷幕的底特律文藝復興中心（Renaissance Center）和

圖12.5：現代主義城鎮地景的不連續性和序列視景之連接：摩天辦公大樓的龐大城市天際線和街道峽谷中所見的一切並不連接，遠眺所見之摩天大樓的頂部和基座並未產生視覺連續性。中央公園遠眺紐約市曼哈頓區之天際線，右圖中央為270層摩天大樓的後現代頂部，街道峽谷中看見的同一棟建築物，基座與頂部的樣式不同。

洛杉磯Motel 6旅館都閃閃發光，但是，它們都不希望人們直接走進去，主要入口是污穢的汽車坡道和地下停車坡道，行人面對的是混凝土牆面，以及不知通往何處的無數階梯。作為公司郊區總部的光滑晚現代主義超大結構，同樣也是僵化和硬質，孤獨地矗立在地景和停車場之中，無時無刻借重閉路監視系統提供保護。除了負責打掃地面的清潔工之外，沒有人會步行靠近這些建築物。

這類建築物其實和汽車共同支配了我們社會的各個層面。從高速公路遠眺舉目所見不是閃閃發光，就是形狀優雅的高樓，要不就是只能從建築物內部才能體到的綠色中庭。建築物外部必須依賴汽車，唯有建築物內部才可以步行，兩者之間出現了跳躍式轉換，連接停車場和大廳之間的門廊、電梯以及步道，都非常地單調且無趣，室外同樣也和現代主義內部一樣的無聊。兩者皆符合未來主義建議之無場所感和國際性，然而卻也同樣都是不歡迎行人，也不以行人為對象。雖然，有專人負責維護工作，但是，這些場所仍然不受歡迎。人們不過是穿越這些地方，放棄了冷酷硬質材面和光耀的現代主義城市地景，尋找其他具有地方特色且符合人性尺度的場所或是後現代主義。

3

後現代城鎮地景的品質

始出現具有手工技藝品質的外貌，庫倫和林區羨慕的細部紋理和精緻空間等後現代主義城鎮地景，也開始浮現。這些城鎮地景是傳統保存、都市設計、後現代建築、商業和居住的上流化以及社區規劃等之綜合成果。由於這些皆是最近出現在現代都市地景之中的事件，因此對城市整體外貌的影響，自然極為有限。即使如此，它仍然是對現代主義可怕的灰白閒置空間之重要反擊。差異性、多元文化主義、多樣性、樣式與時髦(stylishness)，以及後現代主義等皆於1980年代各擅勝場，後現代城鎮地景清楚地表明了這些的勝利。

目前許多城市都擁有非常細緻的多樣化過程，包括保存、發揚但卻又融入和視覺差異性相關的既有社會秩序之中。在各種節慶、餐館及諸如希臘／英國或中國／英國的街道標誌、宮殿樣式的電話亭、跨國公司大門前的多國語言標誌等，再再都強調了種族多樣性。重新發掘地方歷史、保護

1960年代末期，目光所及大多數仍是現代主義的草原式空間與硬質峽谷，當時隱而不顯的假設是，任何殘存的老式地景終將改建為現代主義形式。然而，情況改變了。雖然，仍然繼續建造現代主義的城市地景，然而，卻也開

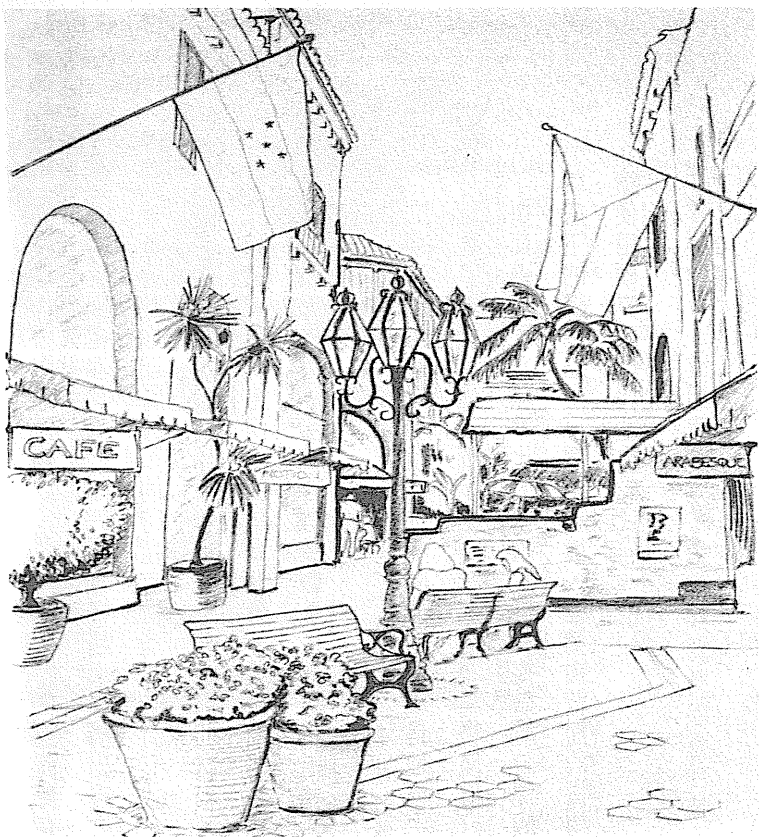
紀念碑、重建先民村落、指定歷史地區、復甦諸如 *Morris* 舞蹈等瀕臨失傳的節慶、紀念城市或國家的第一個聚落創建百年、二百年、一千年等，到處都有各種慶典活動。重新裝飾受到大眾歡迎的公共空間，已經變成普遍的做法，重新懸掛花籃和設計具有吸引力的街道傢俱和標誌，不再僅以機能作為唯一考量。都市設計和徒步區計畫都變成復甦老街的重要手段。

後現代城鎮地景是視覺的、可見的，它傳達城市的社會與文化變遷特質。後現代城鎮地景的特色，包括奇特空間、立面紋理以及時髦等，它試圖建立與地方歷史或地理的聯繫，並更明確地區分行人和車輛的動線。

奇特空間

和以往的現代主義相比，後現代主義城鎮地景的主要特色，是奇特性 (quaintness)。事實上，在「奇特化」(quaintification) 的過程中，不僅出現了 *The Hobbit* 或 *The Olde Village Shoppe* 等奇怪的店名，也採用諸如「傳統磚塊」等材料製造特殊的表面紋理，創造出特殊的中世紀尺度，亦即奇特空間。

奇特空間涉及複雜的圍閉順序、蜿蜒的通道、小中庭、人行步道上方的帆布棚、內外空間的順暢轉換以及外貌的連續性等(圖 12.6)。後現代主



展示場等使用。當然，這些表演都需要事先申請官方許可，表演者也需要取得執照(畢竟現在是二十世紀末)，因此，限制了自發性表演。即使如此，奇特空間仍然提供且鼓勵這類活動，因此，有機會出現庫倫所謂的「領域占有」情形，亦即人們可以在特定的場所參與特定的活動。

圖 12.6：後現代城鎮地景的奇特空間：美國加州聖塔芭芭拉 (Santa Barbara) 藉由複雜的徒步空間、舒適的座椅、表面紋理、帆布棚與旗幟、花草樹木、半圓型窗戶以及老式燈桿等，賦予後巷新生命。

立面紋理

後現代城鎮地景是為行人而設計的，因而擁有著豐富的標誌、材料和裝飾等細部處理。人們如同置身在超大結構出現之前的環境之中，建築物高度極少超過四層樓，同時還有仿造的老街形式。大多數地方都偏好使用紅磚、穀倉木板以及鑄鐵等現代主義之前的材料，並採用現代主義之前的形式和樣式。街道傢俱則是具有維多利亞晚期外貌的裝飾性燈桿、休憩座椅以及精緻的灌木和花卉等景觀。人行穿越道和人行道鋪面則採用交砌的紅磚和花崗岩緣石。

值得注意的是，這些都僅限於表面或是地景中的公共使用部份罷了。仔細觀察之後可以發現，仿古的磚造建築物僅僅只是在建築物表面貼上了丁掛面磚罷了。標準化的空調主機和電錶時時提醒著我們，在這些古老外貌底下的仍然還是一個新環境，建築物背面的貨物和停車出入口，仍然繼續使用硬質的現代主義形式。

時髦

後現代主義作為表達最近都市品味的一種方式，不可否認它是一種流行時尚，並變成一種別緻的商業行為。新噴砂翻新的表面、細緻的手工招

牌、設計師作品、小型藝廊等，都是這種品味的典型表現方式。即使是麥當勞和肯塔基炸雞等跨國連鎖公司，也都加入這種創造地方雙重性的過程之中。這種既新且舊（new-old）的場所，或許尚未完全成熟。但是，就目前的發展而言，它已經變成了表現開放及刻意的媒介。一方面希望受人矚目，另一方面卻又期待不致於太招搖。

事實上和時髦相關的是，許多後現代城鎮地景多少充斥著微妙的財富指標（圖12.7）。消費既不需要掩藏也不需炫耀。然而，或許是因為傳統樣



圖12.7：樣式和富裕的指標：比佛利山的Rodeo大道是1980年代許多零售區魅力的極致表現。多倫多Yorkville大道的Han Wahn商店告示。

式和特性限制了誇耀財富的程度。但是，更可能的原因，是後現代主義追求不同消費階層個別的環境。因此，當然出現富裕和矯飾的符號。磨光的大理石、鉻鋼或銅鑄名牌與標誌，商店中的流行設計師、昂貴的古董傢俱、未標價的櫥窗展示、崇尚名牌（明顯的表現在諸如Bogart's、Monroe's、

Gabriel's 等名稱上)，標示其他分店地點的招牌（如倫敦、紐約、巴黎、東京、羅馬的 Sassoon）等。因此，雖然擁有古老的外貌，並以當地歷史作為主題。但是，後現代城鎮地景和現代主義一樣，都是國際性的。當然，為了迎合富裕的國際旅客，它們似乎是突然之間在各地同時冒了出來。這種做法即使工於心技，但是，卻顯然是針對能夠欣賞當地環境特色的顧客。

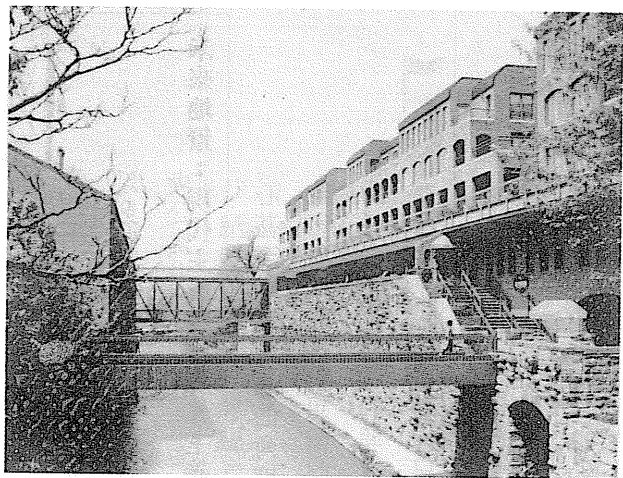
與當地環境重新連接

許多後現代城鎮地景重新聯繫了遭人遺忘多時的河流、湖濱、舊工業與住宅區等。在十九世紀，河流與湖泊大多變成廢棄物的排放場所，河流兩側往往都是工廠和鐵道。現在這些都重現光華，運河經過重新疏濬美化，創造了河濱和湖濱的步道，舊工業建築物改為購物中心，昂貴的集合公寓和集會設施，有時緊臨舊倉庫，觀光客蜂擁而至各種新出現的後現代地區。這並不是歷史復原，而是歷史倒轉，或說得更厚道一點，創造了一個具有歷史和自然感覺的全新環境，精心利用過去，但卻和歷史無關。雖然，大多數城市都有類似的例子，但是，華盛頓特區的喬治城中心（Georgetown Mall）和倫敦的柯芬花園（Covent Garden），則是其中最著

名的例子（圖 12.8）。

人車分道

現代主義城市地景中，汽車優先行人殿後，行人被驅趕到狹窄的人行道、地下道以及天橋。後現代城鎮地景則重新平衡兩者的關係。基本上，



這是以行人為主的環境，汽車不是留在外圍就是受到嚴格限制。由於汽車已經成為現代生活的基本工具，且關係著後現代城鎮地景的成敗。因此，僅能做到某個程度而不能完全禁止。最極端的例子是加州卡麥爾（Carmel）穀倉廣場購物中心（Barnyard），在這裡，後現代城鎮地景的片段仍然被停車場包圍，成為柏油鋪面中的奇特孤島。但是，在舊城區復甦的後現代主義中，分隔則較不明顯。這些地區往往設置了徒步街、廣場以及拓寬人行道。但是，街道傢俱和與空間配置，仍然可以隨時機動調整，以配合緊急狀況和貨物運輸需要。

圖 12.8：重新和過去聯繫：美國華盛頓特區的喬治城。後現代城鎮地景的特色之一，就是重新發掘被遺棄地景之視覺潛力。本例將 Chesapeake 與 Ohio 運河重新恢復為都市設施，緊臨運河的倉庫改裝為購物中心和昂貴的共有式公寓。

後現代主義的各種形式，或許將是未來新都市地景形態的先驅，有些屬於以地方為基礎的社區規劃和仔細的都市設計，有些則是人們對其居住和工作的場所外貌和形式逐漸負起責任。我相信，未來這些都將出現。然而，更小心甚至有點犬儒的角度而言，即使最近出現的多樣化，地景仍是預先混合、事先製作與想像的，後現代主義其實不免只是為更微妙，且權力更大的公司和政府等的理性組織型態提供了另一種掩飾。後現代主義之前現代奇特性建議，明顯地只是利用舊材料和重振地方特性。但是，後現代的街道一般仍是大規模經濟和密集設計工作的產物。其外貌並不是傳統而是武斷選擇和流行的結果，而且大多只是膚淺與表面地。就此而言，後現代主義不過只是個謊言罷了，即使它成功地吸引了行人、振興了沒落的地區、並創造了多樣的都市地景，它仍然還是個漂亮的謊言。我們可以吹毛求疵地批評這種欺騙手法。但是仍然必須注意，並非所有的後現代城鎮地景都是騙人的，相對於現代主義的垂死街道形式，和晚現代主義的光滑及不透明性，至少後現代主義在美學上是誠實地。

不論我們是否喜歡社區設計、後現代主義的漂亮線條，抑或是現代主

義的堅持真理，在可預見的未來，都市地景仍將由最近的建設、公司發展以及市政規劃等之利益實踐和習慣支配。過去五十年來，投資了大量的時間與金錢，所創造的城市外貌巨大轉變，這些將不會在一夕之間突然消失。除非社會和經濟秩序出現了基本的轉變，但並沒有跡象顯示這些基本變化將會出現。因此，未來的都市地景將和大約1940年以來，塑造展現的現代城鎮沒有太大差異，仍然還是優先考慮效率和利潤而不是社區和社會正義，仍然還是由少數人而不是大多數市民負責設計、規劃與創造。不論其形式為何，未來的都市地景，仍將反應這些現象。

結論：不統一的統一

少公寓住戶，注意到膚淺的上流化或是欠缺裝飾的現代主義超大結構物，以及親身體驗摩天大樓對微氣候造成的影響。但是，換個角度來說，二十世紀末期掌握城市整體特色的最佳方式卻是開車逛逛。開車才可能掌握巨大的空間尺度，了解現代都市地景中的大尺度和活動隔離等重要特色。

艾倫·傑可布(Allen Jacobs)在《檢視城市》(Looking at cities)一書中指出，在觀察城市社會活動提供之豐富且詳細線索時，步行是唯一方式。唯有在城市中行走，我們才可能看到一排排的門鈴告訴我們一棟建築物中有多

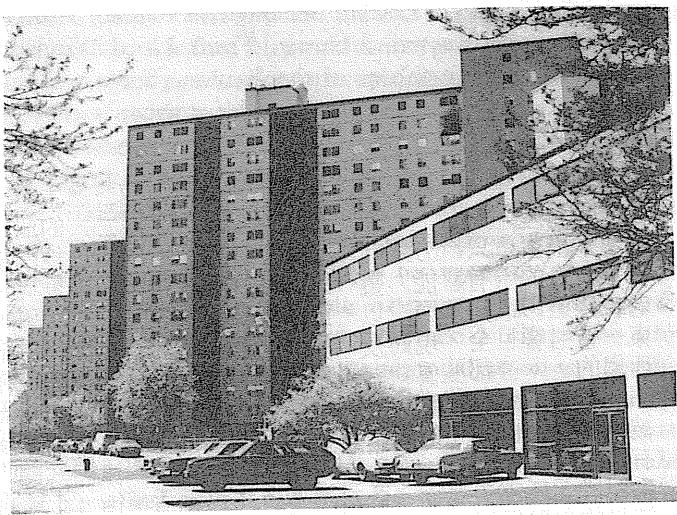
在1980年代開車逛一個城市，只能遇到有限的城鎮地景型態類別，到處都是一再重複地出現。即使有一些差異，但是，彼此之間似乎沒有多大關係。所到之處盡是單調的現代主義更新方案、表現炫耀性管理的耀眼光樓、俗麗的商業帶、安靜的郊區住宅、由灰白盒子和龐大停車場組成的購物中心、奇特的傳統地區、工業區、更多的郊區、另一處商業帶、另一處工業區、另一處後現代城鎮地景、另一個郊區等等。這是一種非常怪異的重複化多樣性，透過無數的連續和極小差異達成一致性。這是一個真實世界，電視節目在空間上的翻版，每天晚上在固定時段開始特定節目，清楚的分為喜劇、運動、時事以及新聞等不同類別，彼此之間沒有什麼先後關係。現代生活似乎充滿了各種非常容易為人接受之重複的標準不連續性。

或許，除了早期的新鎮之外，都市空間總是免不了出現一些景觀上的補綴。例如：大教堂周圍的有些地景，總是藉由圍牆或開放空間區分的非常清楚。本世紀之前，大多數的建築物都緊密相聯，甚至結合在一起。在過去一百年出現的，卻是差異逐漸標準化並且誇大，因此，整個城市地景就如同沿著接合處重新撕開一般。如同宇宙擴張一般，每件事物不僅愈變愈大，彼此也逐漸分離。當建築物與人造物膨脹變大時，區隔空間和景觀地區的界線也愈來愈明顯。

當然，這種隔離的過程並非到處相同。以前現代主義的形式和空間為主的地景，仍然佔了二十世紀城市的多數。例如：格林威治村(Greenwich Village)、倫敦的牛津街或是雪梨的喬治街，擁擠的人行道咖啡座和商店說明了這些老街形式的活力與正面角色，明白地顯現了其成功之處與吸引力。它們並非傳統地區也不是上流化地區。相反地，它們的外貌歷經持續不斷地改變，新樣式大多能夠配合舊形式。然而，現代性仍然暗地裡滲透進入這些前現代主義街道地景的織理之中，躲藏在建築物的角落，只有徒步區計畫以及諸如 Marks、Spencer、漢堡王等塑膠標誌或平板玻璃櫥窗，方能顯現真實的一面。

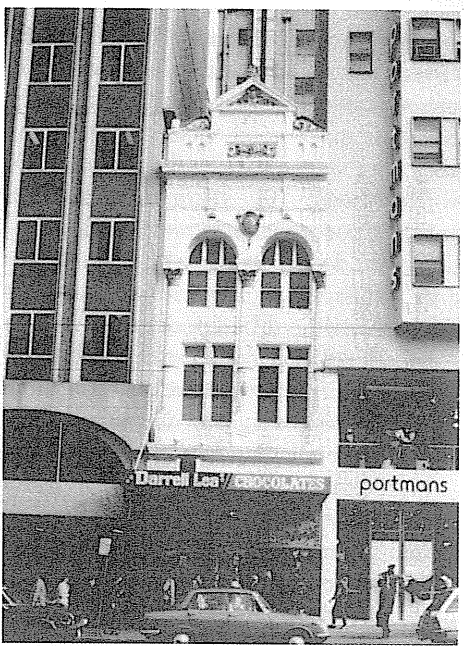
只有完全都是在過去五十年間建造的城市地景之中，才清楚地顯示隔離產生的影響。歷經更新計畫、新鎮以及郊區土地細分等，舊地景的痕跡消失了，殘留的只是片段的街道模式和建築基地，不論是道路或是建築基地，任何老東西都被有系統地清除或掩埋在無數的混凝土與柏油底下。唯有透過阿姆斯特丹的郊區集合公寓、南芝加哥的更新計畫與高速公路、坎培拉、多倫多以及洛杉磯的郊區土地細分，不列顛的新鎮，我們才能清楚看到和評斷二十世紀對都市地景所造成的傷害。不論就其規模抑或就其效率而言，這些都讓人留下印象深刻。遺憾地是，或許就是因為規模龐大和

高效率，以致於除了一些後現代主義的舊形式之外，新地景並無法促進或提升街道活動與愉悅的視覺感受。



置身於現代城市的隔離地景之中，特別是新舊交接之處的不連續界線，往往造成了重大影響。這些界線經常變成「時間邊緣」(time edge)，成爲劃分不同年代和地景的界線。不論是從潮濕的舊地鐵車站出來，面對了巴比肯計畫中的龐大跨街廓混凝土高樓，開車從維多利亞住屋出來走入清除式公寓更新計畫，或是目睹十九世紀末二十世紀初的房子，夾在純正的現代主義建築物之間(圖12.9)，這些都是面對時間邊緣的一些例子。這些不連續性爲都市地景評論帶來了極大的困難。我們如何以古論今或是以今論古呢？不論何種觀點都假設了時間邊緣並不存在。還是我們應該讚頌這種多樣性呢？僅僅只是讚頌多樣性並不夠。任何突然出現的邊緣對於意識型態、社會價值、開發公司、規劃機構以及市民角色等，皆產生了重大的轉變影

圖12.9：社會邊緣與時間邊緣：從密斯設計的伊利諾理工學院校園突然跨越進入美國最貧窮的公共住宅之一，街道兩邊是兩個截然不同的世界。墨爾本Gaulthorpe街上的十九世紀末二十世紀初的建築物陷入時間夾縫之中。



響。即使這些只是回應樣式變遷的結果，但是，卻標誌著深層的社會和文化區隔，因此，不應低估邊緣的重要性。密斯(Mies van der Rohe)在伊利諾理工學院(Illinois Institute of Technology)設計了低層和中產階級校園，隔街就是南芝加哥衰敗且危險的現代主義高層公寓公共住屋。穿越這條街道的同時，也就等於穿越了從富裕到貧窮、從希望到絕望、從控制環境到被環境控制等種種鉅大的社會和經濟鴻溝。即使是直角統一的現代主義地景，也都清楚地說明了人世間的不平等。不論從那一方面來說，這都不是一條容易跨越的街道。

馬歇爾·柏曼(Marshall Berman)在《昇華》(All that is solid melts into air, 1981, p.15)一書中指出，由於新與舊、崇拜傳統與渴望創新、熱愛秩序與追求自發、官僚權力龐大與頌揚個人等之間持續存在著張力，因此，現代充滿了吊詭。他說，如欲瞭解現代性，必需先掌握「不統一的統一」。對於現代都市地景而言，更是如此。

這是非常重要的第一步，我相信唯有掌握了現代主義與後現代主義、未來主義與傳統、公司與規劃等之間的張力，才能夠確切地了解1800年以來的現代都市地景發展。然而，這並不是件容易的事。吊詭必須解決，掌握了都市地景的不統一的統一，並未能告訴我們如何評價以及如何改變。二十世紀末期的現代都市地景是好還是壞？它是成功還是失敗，抑或只是尚可呢？

最容易與最有力的答案是，就某些方面而言，現代都市地景是成功的，就另一些方面而論，它則是失敗地。和一個世紀以前相比，現代都市顯然提高了衛生水準與增加了方便性，無數人擁有了舒適的房子，能夠快速且輕鬆地到處旅行，老人可以在舒適且採用空調的購物中心消費，或在柯芬花園重新整修過的街道中逛逛，這些的確非常不錯。但是，在另一方面，愛德華·貝勒米(Edward Bellamy)、威廉·墨里斯(William Morris)、艾柏尼茲·霍華德(Ebenzer Howard)、雷蒙·歐文(Raymond Unwin)、萊特(Frank Lloyd Wright)、柯比意(Le Corbusier)以及包浩斯的城市設計成員等，他們所致力提倡之平等和正義的都市社會、免於遭受剝削和暴力，充分享受新技術的優點等，這些理想都並未實現。不論是鄰里單元中關閉的小學、花園郊區、擁擠的高速公路，抑或是柯比意樣式

公寓計畫周圍毫無用處的開放空間、孤立的Usonia片段，都市地景中到處散落著標誌他們失敗夢想的墓碑。偉大規劃思想不斷重複出現之後變成了標準化，包浩斯傑出的紙上住宅方案，在現實世界中卻都變成了龐大的監獄。就此而言，這些期望和目標曾經有機會實現，但卻落空了。因此，現代都市地景可以說是失敗的。

還不僅止於此。現代城市的許多人造形式和配置，都曾經試圖解決不正義的社會與經濟，特別是他們相信好的都市環境可以創造一個好社會。和一百年前相比，雖然，特質發生了變化。但是，這些不正義卻仍然存在。由於十九世紀的貧富差距懸殊，因而促使貝勒米等人努力追求一個不同於以往的未來。透過密集的規劃和福利工作，現在已經不太容易看到都市窮人了。這些窮人並未消失，只是掩藏在南芝加哥的公寓方案之中，真正的現代主義外貌遮掩了裡面的悲慘世界。當然，有時仍然可以在南布魯克斯區(South Bronx)等破敗的地景中，看到極端的不公平。但是，我們經常被勸戒遠離這些地方危險地區，因此看不到這些現象。舉目所見的都是和美好生活印象相連接的明亮摩天辦公大樓、美好的意象、告示牌上的感性說明，或是馬里布海灘(Malibu)的溫馨長椅等，這些明顯可見的事物，我們總是盡力避免自己陷入難以自拔的困惑深淵之中。(圖12.10)經

濟與社會的不公平並未如十九世紀改革者的期望，它們並未被消除，只是改變了形式。任何富裕社會的貧窮吊詭，不是被刻意隱藏起來，就是想像它已經不存在了。貧窮甚至已經被視而不見了。

貧窮、有毒廢棄物、失業、老人、核子軍械庫以及現代都市地景中的許多問題，我們都視而不見。極端理性主義規劃造成依法規劃之街道和維多利亞時代同樣的不統一、公司製造的幾乎所有事物都被商品化、想像工程帶來的欺騙、粗暴地貫穿社區心臟地帶的新道路、剷平舊聚落的新機場建設、新建築物永遠無法打開的窗戶而必須永遠仰賴有害的空氣循環、住屋短缺、爲了追求快速利潤造成之環境破壞，以及恐怖分子的炸彈攻擊和街頭暴力等，這些都迫使我們必須在許多城市中，隨時繃緊神經處於緊張狀態之中。面對過去一百年之間都市地景所造成的劇烈改變，我不禁懷疑，唯一進步的地方或許只是改善了衛生罷了。摩天大樓、更新、郊區土地細分、快速道路、傳統地區以及其他的改變，或許只不過迷人的想像工程或特出的窗戶裝飾罷了。

這個結論或許過於嚴厲，輕易地否定了二十世紀營造城市的重要成就。現代都市地景，往往不僅在視覺上非常突出，通常也顯露了高度的舒適、方便和效率，這些都是些值得贊許的品質。當然，有時候它們也是分



圖 2.10：現代都市地景的兩種結局。紐約市南布魯克斯一棟污穢，但真實的建築物。而加州馬里布購物中心長椅傳達的溫馨感性，同樣都是現代都市地景的一部份。

裂地、硬質以及欺騙地，這些都是應該責難的特質。當我們試圖急切地改正這些問題時，我們應該謹記於心的是，諸如都市更新方案中的公共住屋計畫，既可以有效率又可能造成分裂，它同時兼具了優點與缺點。此外，善心的規劃師、建築師或其他關心都市外貌和市民生活的人士所製造了許多問題，事實上，其中有些人還滿懷理想。一個世紀之前，他們試圖透過好的規劃及設計方法，一舉解決我們所關心的社會問題。但是，對於這些問題的關切仍然停留在基本層面並期待發生改變。這種曖昧性、永恆的疑問以及成敗互見等，說明了即使對於好城市能夠達成一致的共識。但是，卻仍然不足以創造一個正義的都市社會。當然，改善了個人的生活環境。但是，就大尺度而言，現代都市地景就和其他時代的所有地景一樣，都是回應而非創造人性的條件。但是，就大尺度而言，現代都市地景就和其他時代的所有地景一樣，都是回應而非創造人性的條件。

參考書目

Bibliography

- Adams, H. (1938) Letters of Henry Adams 1892-1918, Vol. 2, Houghton Mifflin, Boston
- Adams, T. (1932) Recent advances in town planning, J. & A. Churchill, London
- (1931) The building of a city: the regional plan of New York and its environs, Vol. 2, Port of New York Authority
- Alexander, C. (1975) The Oregon experiment, Oxford University Press, New York
- American Institute of Planners (1953) 'Defense considerations in American planning, Bulletin of the Atomic Scientists, 9, 268
- Andrew, E. (1981) Closing the iron cage: the scientific management of work and leisure, Black Rose, Montreal
- Andrews, W. (1964) Architecture, ambition and Americans, Free Press, New York
- Appleyard, D. (ed.) (1979) The conservation of European cities, MIT Press, Cambridge, MA
- Architectural Record (1925) 58, 373
- Atwan, R., McQuade, D. and Wright, J.W. (1979) Edsels, Luckies and Frigidaires: advertising the American way, Delta Publishing, New York

- Brolin, B. (1976) *The failure of modern architecture*, Van Nostrand Reinhold, New York
 --(1980) *Architecture in context: fitting new buildings with old*, Van Nostrand Reinhold, New York
 Buchanan, C. (1963) *Traffic in towns*, Penguin, Harmondsworth
 Cherry, G.E. (1974) *The evolution of British town planning*, John Wiley, New York
 Christensen, T. (1982) 'A sort of victory: Covent Garden revisited', *Landscape*, 26, No. 2, 21-8
 Clawson, M. and Hall, P. (1973) *Planning and urban growth*, Johns Hopkins University Press, Baltimore
 Clunn, H. (1932) *The face of London*, Simpkin Marshall, London
 Coleman, A. (1985) *Utopia on trial*, Hilary Shipman, London
 Collier, R.W. (1974) *Contemporary cathedrals: large scale developments in Canadian cities*, Harvest House, Montreal
 Corbett, M.N. (1981) *A better place to live: new designs for tomorrow's communities*, Rodale Press, Emmaus, PA
 Creese, W.L. (ed.) (1976) *The legacy of Raymond Unwin*, MIT Press, Cambridge, MA
 Crosby, T. (1973) *How to play the environment game*, Penguin, Harmondsworth
 Cullen, G. (1971) *The concise townscape*, Architectural Press, London
 David, A.C. (1910) 'The new architecture', *Architectural Record*, 28, 389-403
 De Chiara, J. and Koppelman, L. (1975) *Urban design criteria*, Van Nostrand Reinhold, New York
 Drexler, A. (1979) *Transformations in modern architecture*, Museum of Modern Art, New York
 Edwards, A.M. (1981) *The design of suburbia*, Pembroge Press, London
 Ehrlich, P., Ehrlich, A. and Holdren, J. (1973) *Human ecology*, W.H. Freeman, San Francisco
 Evenson, N. (1979) *Paris: century of change*, Yale University Press, New Haven
 Essex County Council (1973) *A design guide for residential areas*, County Council of Essex
 Fishman, R. (1977) *Urban utopias in the twentieth century*, Basic Books, New York

- Banham, R. (1960) *Theory and design in the first machine age*, Architectural Press, London
 --(1963) 'Brutalism', in G. Hatie (ed.), *Encyclopaedia of modern architecture*, Thames and Hudson, London, 61-4
 --(1976) *Megastructures: urban futures and the recent past*, Harper and Row, New York
 --(1984) *The architecture of the well-tempered environment*, University of Chicago Press
 Barnett, J. (1982) *An introduction to urban design*, Harper and Row, New York
 Bauer, C. (1934) *Modern Housing*, Houghton Mifflin, New York
 Belasco, W.J. (1979) *Americans on the road*, MIT Press, Cambridge
 Bell, D. (1973) *The coming of post-industrial society*, Basic Books, New York
 Bellamy, E. (1888) *Looking backward: 2000-1887*, New American Library, New York (1960)
 --(1979) *Equality*, Appleton and Company, New York
 Benevolo, L. (1960) *History of modern architecture*, Vol. 2, *The Modern Movement*, MIT Press, Cambridge, MA
 --(1981) *The history of the city*, MIT Press, Cambridge, MA
 Berman, M. (1981) *All that is solid melts into air*, Simon and Schuster, New York
 Blake, P. (1960) *Frank Lloyd Wright*, Penguin, Baltimore
 --(1964) *God's own junkyard*, Holt Rinehart and Winston, New York
 --(1977) *Form follows fiasco: why modern architecture hasn't worked*, Little Brown, Boston
 --(1982) 'The end of cities', in L. Taylor (ed.), *Cities: the forces that shape them*, Rizzoli, New York
 Boorstin, D. (1973) *The Americans: the democratic experience*, Randome House, New York
 Boyd, J.T. (1920) 'The New York zoning resolution and its influence on design', *Architectural Record*, 48, 193-217
 Boyer, M.C. (1983) *Dreaming the rational city*, MIT Press, Cambridge, MA
 Brett, L. (1971) *Architecture in a crowded world*, Schocken Books, New York

- Architectural Record, 2, 446-68
- Hines, T.S. (1974) Burnham of Chicago: architect and planner, Chicago University Press, Chicago
- Hitchcock, H-R. (1948) Painting toward architecture, Duell, Sloan and Pearce, New York
- (1958) Architecture: nineteenth and twentieth centuries, Penguin, Harmondsworth
- and Johnson, P. (1932) The international style, W.W.Norton, New York (1966)
- Hoskins, W.G. (1955) The making of the English landscape, Penguin, Harmondsworth
- Howard, E. (1902) Garden cities of tomorrow, Faber and Faber, London (1965)
- Hughes, R. (1980) The shock of the new, BBC Publications, London
- Huxtable, A.L. (1972) Will they ever finish Bruckner Boulevard?, Collier Books, New York
- Jacobs, A. (1985) Looking at cities, Harvard University Press, Cambridge, MA
- Jacobs, J. (1961) The death and life of great American cities, Vintage Books, New York
- James, H. (1907) The American scene, Charles Scribners Sons, New York (1946)
- Jencks, C. (1977) The language of post-modern architecture, Rizzoli, New York
- Johnson-Marshall, P. (1966) Rebuilding cities, Aldine Publishing, Chicago
- Kennedy, W. (1983) 'Everything everybody ever wanted', Atlantic Monthly, May, 77-88
- Langdon, P. (1985) 'Burgers! Shakes!', Atlantic Monthly, December, 75-89
- Le Corbusier (1923) Vers une architecture, Arthaud, Paris (1977)
- (1929) The city of tomorrow and its planning, Architectural Press, London (1971, original French edition 1924)
- Leinberger, C.B. and Lockwood, C. (1986) 'How business is reshaping America', Atlantic Monthly, October, 43-52
- Lessard, S. (1976) 'Reflections: the suburban landscape -- Oyster Bay, Long Island', The New Yorker, 11 October 1976, 44-79
- Lifton, R.J. (1979) The broken connection: on death and the continuity of life, Simon and Schuster, New York

- Fitch, M. (1947) American building 1: the historical forces that shaped it, Houghton Mifflin, Boston
- (1961) Architecture and the esthetics of plenty, Columbia University Press
- Frampton, K. (1980) Modern architecture: a critical history, Thames and Hudson, London
- Francis, M. (1983) 'Community design', Journal of Architectural Education, 37, 1, 14-19
- Freysinnet, E. (1934) in Architectural Record, 75, 41
- Fryer, W.J. (1891) 'Skeleton construction', architectural Record, 1, 228-35
- Fussell, P. (1975) The Great War and modern memory, Oxford University Press, New York
- Futterman, R.A. (1961) The future of our cities, Doubleday, New York
- Galbraith, J.K. (1968) The new industrial state, Signet Books, New York
- Gans, H. (1967) The Levittowners, Pantheon Books, New York
- (1968) People and plans, Basic Books, New York
- Goldberger, P. (1983) On the rise: architecture and design in a postmodern age, Penguin, New York
- Goodman, R. (1971) After the planners, Simon and Schuster, New York
- Gropius, W. (1965) The new architecture and the Bauhaus, MIT Press, Cambridge, MA
- Gruen, V. (1964) The heart of our cities, Simon and Schuster, New York
- Guth, A.G. (1926) 'The automobile service station', Architectural Forum, 45, 35-56
- Handlin, D. (1979) The American home: 1815-1915, Little Brown, Boston
- Harvey, T. (1984) 'Federal housing policy and the design of suburbs', paper presented to Association of American Geographers, Annual Conference, Washington, DC
- Hayden, D. (1981) The grand domestic revolution, MIT Press, Cambridge, MA
- Hester, R. (1985) 'Subconscious landscapes of the heart', Places, 2, No. 3, 10-22
- Hilbersheimer, L. (1964) Contemporary architecture, Paul Theobald, Chicago
- Hill, G. (1895) 'Some practical limiting conditions in the design of the modern office building',

- Osborn, F.J. and Whittick, A. (1977) *New towns*, Leonard Hill, London
- Papageorgiou, A. (1971) *Continuity and change: preservation in city planning*, Praeger, New York
- Perry, C. (1929) 'The neighborhood unit', in *Neighborhood and community planning*, The Regional Plan of New York and its environs, Vol. 3, Port of New York Authority
- Pevsner, N. (1968) *The sources of modern architecture*, Praeger, New York
- Picturesque World's Fair (1894)* H.B. Closkey, Chicago
- Pond, I.K. (1921) 'Zoning and the architecture of high buildings', *Architectural Forum*, 35, 131-4
- Popenoe, D. (1977) *The suburban environment*, University of Chicago Press, Chicago
- Rae, J.B. (1971) *The road and the car in American life*, MIT, Cambridge, MA
- Raskin, E. (1974) *Architecture and people*, Prentice Hall, New York
- Ravetz, A. (1980) *Remaking cities*, Croom Helm, London
- Reynolds, D.M. (1984) *The architecture of New York City*, Macmillan, New York
- Rimbert, S. (1973) *Les paysages urbaines*, Armand Colin, Paris
- Riseboro, B. (1979) *The story of western architecture*, MIT, Cambridge, MA
- Ruskin, J. (1865) *Crown of wild olive*, Mershon Company, New York
- San Francisco (1971) *The urban design plan for the comprehensive plan of San Francisco*, Department of City Planning, San Francisco
- Schopfer, J. (1902) 'A new method of cement construction', *Architectural Record*, 12, 271-80
- Schuyler, M. (1894) 'Last words about the World's Fair', in *American architecture and other writings*, W.H. Jordan R.Coe (eds), Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge, MA (1964)
- Schwilgin, F. (1973) *Town planning guidelines*, Department of Public Works, Ottawa
- Scott, G. (1914) *the architecture of humanism*, University Paperbacks, London (1961)
- Scott, M. (1969) *American city planning since 1890*, University of California, Berkeley
- Sharp, T. (1940) *Town planning*, Penguin, Harmondsworth

- Lonberg-Holm, K. (1930) 'The gasoline filling and service station', *Architectural Record*, 67, 563-84
- Lorimer, J. (1978) *The developers*, J.Lorimer, Toronto
- Lowenthal, D. and Binney, M. (eds) (1981) *Our past before us?*, Temple Smith, London
- Lynch, K. (1971) *Site planning*, MIT Press, Cambridge, MA
- Lynes, R. (1949) *the tastemakers*, Harper and Brothers, New York
- MacDonald, K. (1985) 'The commercial strip: from main street to television road', *Landscape*, 28, No.2, 12-19
- McKelvey, N. (1968) *The emergence of metropolitan America: 1915-61*, Rutgers University Press, New Jersey
- Marinetti, F.T. (1909) 'The founding and manifesto of futurism', in R.W. Flint (ed.), *Marinetti: selected writings*, Farrar, Straus and Giroux, New York (1971)
- Marriott, O. (1967) *The property boom*, Pan Books, London
- Marsh, B.C. (1909) *An introduction to city planning*, Arno Press, New York (1974)
- Mayer, H.M. and Wade, R.C. (1969) *Chicago: growth of metropolis*, University of Chicago Press, Chicago
- Means, A. (1883) *The bitter cry of outcast London*, Leicester University Press, Leicester (1970)
- Meyrowitz, J. (1985) *No sense of place*, Oxford University Press, New York
- Morris, M. (1966) *William Morris – artist, socialist, writer*, Russell and Russell, New York
- Morris, W. (1890) *News from nowhere*, Routledge and Kegan Paul, London
- (1962) *Selected writings* (ed. Asa Briggs), Penguin, Harmondsworth
- Mumford, L. (ed.) (1952) *Roots of contemporary American architecture*, Reinhold, New York
- (1970) *The myth of the machine*, Vol. Two: *The Pentagon of Power*, Harcourt, Brace, Jovanovich, New York
- Naim, I. and Cullen, G. (1955) *Outrage*, Architectural Press, London (1959)
- Oliver, P. et al. (1981) *Dunroamin: the suburban semi and its enemies*, Barric and Jenkins, London

- (1923) Absentee ownership and business enterprise in recent times, B.W. Huesch, New York
- Venturi, R. (1966) Complexity and contradiction in architecture, Museum of Modern Art, New York
- (1972) Learning from Las Vegas, MIT Press, Cambridge, MA
- Warner, S.B. (1972) The urban wilderness: a history of the American city, Harper and Row, New York
- Wattel, H.L. (1958) 'Levittown: a suburban community', in Dobriner, W.M. (ed.), The suburban community, G.P. Putnam's Sons, New York
- Whitehouse, R. (1980) A London album, Secker and Warburg, London
- Whittick, A. (ed.) (1974) Encyclopedia of urban planning, Robert E. Krieger, Huntington, NY
- (1950) European architecture in the twentieth century, Crosby Lockwood, London
- Whyte, W.H. (1982) The social life of small urban spaces, Conservation Foundation, Washington, DC
- Williams, J.D. (1923) 'Advertising signs removed from state highways', The American city, 28, 5, 484-5
- Williams-Ellis, C. (1928) England and the octopus, Geoffrey Bles, London
- Wolfe, T. (1981) From Bauhaus to our house, Farrar, Straus, Giroux, New York
- Wright, F.L. (1901) 'The art and craft of the machine', in L. Mumford (ed.), The roots of contemporary American architecture, Reinhold, New York (1952)
- (1972) 'In the cause of architecture', Architectural Record, 61, 394-6
- (1935) 'Broadacre City: a new community plan', Architectural Record, 77, 243-54
- (1943) An autobiography, Duell, Sloan and Pearce, New York
- (1945) When democracy builds, University of Chicago Press, Chicago
- (1958) The living city, Horizon Press, New York
- Wright, P.B. (1910) 'Additions to Chicago's skyline', Architectural Record, 28, 15-24

- (1948) Oxford replanned, Architectural Press, London
- Singer, C. et al. (eds) (1958) A history of technology, Vol. V: The Late Nineteenth Century, Oxford University Press, Oxford
- Sitte, C. (1889) The art of building cities, Hyperion Press, Westport, CN (1949)
- Sommer, R. (1974) Tight spaces: hard architecture and how to humanize it, Prentice Hall, New York
- Stein, C.S. (1958) Toward new towns for America, Liverpool University Press
- Stilgoe, J. (1982) Common landscapes of America: 1580-1845, Yale University Press, New Haven
- Strong, A.L. (1971) Planned urban environments: Sweden, Finland, Israel, The Netherlands, France, Johns Hopkins Press, Baltimore
- Sullivan, L. (1896) 'The tall office building artistically considered', in Kindergarten chats and other writings, George Wittenborn, New York (1947)
- (1923) 'The Chicago Tribune competition', Architectural Record, 53, 157
- Sutcliffe, A. (1981) Towards the planned city, Basil Blackwell, Oxford
- Swan, H.T. (1921) 'Making the New York zoning ordinance better', Architectural Forum, 35, 125-30
- Taylor, F.W. (1911) Scientific management, Greenwood Press, Westport, CO (1947)
- Towndrow, F. (1933) Architecture in the balance, Chatto and Windus, London
- Tunnard, C. and Pushkarev, B. (1963) Man-made America: chaos or control, Yale University Press, New Haven, CO
- Unwin, R. (1909) Town planning in practice: an introduction to the art of designing cities and suburbs, T. Fisher Unwin, London
- Updike, J. (1965) Assorted prose, Alfred Knopf, New York
- Urban Land Institute (various editions from 1947 to 1968) Community builder's handbook, Urban Land Institute, Washington, DC
- (1977) Shopping center development handbook, Urban Land Institute, Washington, DC
- Veblen, T. (1899) The theory of the leisure class, Modern Library, New York (1934)

索引

Index

(此索引之頁碼，係原文書之頁碼，特此標明)

- | | |
|--|------------|
| abstract art 101-2 | 抽象藝術 |
| Adams, Thomas 139 | 亞當斯，湯瑪士 |
| adaptive reuse 219 | 舊屋新用 |
| advertisements see signs | 廣告，參見標誌 |
| affluence 255-7 | 富裕 |
| airports 1,92, 124 | 飛機場 |
| Alexander, Christopher 233 | 亞歷山大，克里斯多佛 |
| ambiance 218,255 | 雙重性 |
| enhancement 219 | 強化 |
| American landscape criticised 211-12 | 美國地景批評 |
| Amsterdam 111, 144, 146, 261 | 阿姆斯特丹 |
| apartments 22, 70-1, 109-10, 175-7,195 | 公寓 |
| and urban renewal 144-9 | 與都市更新 |
| demolition of 149 | 拆除 |

passim,95-6,119,158-61,178,181.251-2,257-8
 see also driver's view of landscape
 back offices 125-6
 Banham,Reyner87,101,119,207, 242
 Barbican Centre 2,9,10,11,243,261
 Barcelona Pavilion 116
 Bauhaus 22, 71,99,106-9,191,200,264
 as a museum 224
 planning 144-5
 Behrens, Peter 102,112, 115
 Bellamy, Edward 11-20, 22-4, 32,
 56-7,70,104,132,264
 Berman, Marshall 262
 Blake,Peter 125,211-12
 blank boxes (in architecture) 204-5
 blinkered vision 3,4,6
 Boston 13,23-4, 196, 234
 in 2000 19-20
 Brett, Lionel 163
 Broadacre City 69-70, 72-4
 Broadway 18,40
 Bronx River Parkway 77-80,84
 Brutalism 199-200,207
 Buffalo 38,48,197,
 Burnham, Daniel 30,53-5,62
 businesses 166-8. 186-8
 independent 181
 by-law planning 50-1. 143. 265
 Canberra 141. 196
 capitalism 22, 34, 186

參見駕駛人的地景觀
 後場辦公室
 班漢，雷尼爾
 巴比肯中心
 巴塞隆納展覽會德國館
 包浩斯
 作為博物館
 規劃
 貝倫斯，彼得
 貝勒米，愛德華

 柏曼，馬歇爾
 布萊克，彼得
 空白盒子（建築）

 波士頓
 公元二千年
 布萊特，林耐
 無垠城市
 百老匯
 布朗克斯河濱公園道
 蠻橫主義
 水牛城
 柏漢，丹尼爾
 商業
 獨立
 規章規劃
 坎培拉
 資本主義

origins 44-5
 point block and slab block 145,177
 styles 175-7
 Appleyard, Donald 219
 architecture 25-48 passim,98-118
 passim, 190-210 passim, 213-15,224-9
 as landscape element 7-8
 expressionist 201-3
 heritage 221-3
 late modern 202-10
 modernist 98-118, criticised 212-13
 nineteenth-century styles 26-8
 post-modern 213-14,224-9, 241,252
 repressive 212-13
 residential 59-62,67,174-8
 skyscraper35-42,168-71
 stripped classical 29-33
 architects
 and planning 69-74, 186-7
 view of 3, 6, 24, 69, 76, 84,90,91-2,
 215,238,265
 see also Gropius, Le Corbusier,
 Mies, Venturi, Wright, etc.
 Art Deco 33,117
 arterial roads 63, 158-60
 Art Nouveau 99,
 Arts and Crafts movement 99, 107
 asphalt paving 15, 80-1
 AT&T skyscraper 227, 251
 automobiles 15-16, 65-6, 77-89

起源
 點狀大樓與公寓
 樣式
 愛普雅德，唐納
 建築

 作為地景元素
 表現主義
 傳統
 晚現代
 現代主義者，批評
 十九世紀樣式
 後現代
 壓抑
 居住
 摩天大樓
 古典帶飾
 建築師
 與規劃
 觀點

 參見葛羅培，柯比意，
 密斯，范裘利，萊特等
 裝飾藝術
 幹道
 新藝術運動
 藝術工藝運動
 柏油鋪面
 AT&T 摩天大樓
 汽車

conspicuous consumption 13, 89-93,96
 conspicuous poverty 13
 Corby New Town 141, 156-7
 corporate city 187-9
 corporations 36, 43-4, 87-8, 91,96-7,154
 and planning 166-7
 defined 166-7
 corporatisation 166-89 passim, 215
 delined 166
 manifestations 167-8
 Covent Garden 219, 236, 257, 264
 Coventry 144, 150
 Crosby, Theo 185-6
 crystal clusters (architectural style) 205-6
 Crystal Palace 30, 33-5
 cul-de-sac 52, 58-9, 66, 235
 Cullen, Gordon 211, 238-9, 242, 254
 curtain wall 36, 193-4

 Dakotah Building 44-5
 Dallas 182, 202-3, 205, 210, 248
 decline of the street 83-8, 158-60
 decorated sheds 183
 deliberate diversification 252
 demolition of apartments 149, 212
 department stores 32,44,47-8
 designs not meant to be seen 1-2, 39,
 76,83,247,249,264-5
 Deutscher Werkbund 102-3, 107, 112
 development bonus (in planning) 152,229-30

炫耀性消費
 極度貧窮
 柯比新鎮
 公司城鎮
 公司
 與規劃
 定義
 公司化
 定義
 宣言
 柯芬花園
 柯芬特里
 柯士比·梭羅
 水晶簇群(建築樣式)
 水晶宮
 囊底路
 庫倫·戈頓
 帷幕牆

 達拉斯
 街道衰退
 裝飾版
 精細的多樣化
 拆除公寓
 百貨公司
 設計的原意在於不可見

 德國工藝聯盟
 開發獎勵

Carmel, California 216, 218, 241, 257
 Chapel of World Thanksgiving,
 Dallas 202-3
 Chicago 14, 30-1, 34, 35-6 39-40, 50,
 53-4, 56, 62, 81, 88, 100, 136, 148,
 158,171, 191-2,227-8,261,264
 Chicago Tribune Building 40, 42
 Chicago World's Fair see Columbian
 World's Fair
 Chrysler Building, New York 42-3,224
 CIAM 71
 City Beautiful 20, 52.5, 83, 229
 city centres 15, 154, 168, 193-4, 242,244
 and automobiles 160-2
 in new towns 156-7, 163
 see also downtown
 cityscape defined 243 see also
 modernist cityscape
 cloverleaf intersections 85
 Columbia, Maryland 141, 155-6, 175
 Columbian World's Fair 30-1, 52, 55
 commercial gentrification 217-19
 commercial strips 83-5, 181-5, 215-16
 commodification 187-8
 communal facilities 56-9
 community planning 231-6
 computers 120, 123-4, 126, 132
 concrete 82,83, 113, 195-6
 cages (architectural style) 196-7
 conspicuous administration 168-71

卡墨爾，加州
 復活大教堂，
 達拉斯
 芝加哥

 芝加哥世紀博覽會
 參見哥倫比亞世界博覽會
 克萊斯勒大樓，紐約
 國際建築會議
 城市美化
 市中心，
 與汽車
 在新市鎮中
 參見市中心
 城市地景定義，
 參見現代主義城市地景
 宿莠葉型交流道
 哥倫比亞，馬里蘭州
 哥倫比亞世界博覽會
 商業上流化
 商業帶
 商品化
 共用設施
 社區規劃
 電腦
 混凝土
 籠子(建築樣式)
 炫耀性管理

franchising 183
 Francis, Mark 233
 functionalism 102-3, 107-8, 115-16
 Fussell, Paul 105-6
 future orientation 11-12, 24, 221-4
 future urban landscapes 258-9
 Futurism 103-4, 107

Galbraith, J.K. 166
 Gans, Herbert 140, 174
 garbage cans 82
 Garden City 20, 74, 55-62, 74, 157, 236
 garden suburbs 61-2
 gas stations see filling stations
 gentrification 219-20
 geographical approach to landscape 5
 Georgetown, Washington, DC 219, 257-8
 glass boxes (in architecture) 204-6
 Good Roads Association 82
 government buildings 24, 31-4, 53,
 167, 171, 202, 210
 grain elevators 101, 112-13, 117
 greenfield development 154

Gropius, Walter 103, 107-12, 117-18, 191
 Gruen, Victor 161-2
 Guaranty Building, Buffalo 37-8, 224

half-round arches 225
 hardness (in cityscapes) 247-9

分店
 法蘭西斯，馬克
 功能主義
 富賽爾，保羅
 未來取向
 未來都市地景
 未來主義

蓋柏瑞斯
 甘斯，赫伯特
 垃圾桶
 田園城市
 田園郊區
 加油站 參見加油站
 上流化
 地理學取向的地景
 喬治城，華盛頓特區
 玻璃盒子（建築）
 良路協會
 政府建築物

綠地開發

葛羅培，華特
 葛倫，維多

半圓拱
 硬質（城市地景）

discontinuities in urban landscapes 260-4
 Disney, Walt 129
 downtown (origins of) 43-8 see also city
 centres
 Drexler, Arrhur 204, 227
 driver's view of landscape 101, 162,
 181, 241-2, 249-50, 260
 Earswick, Yorkshire 52, 57
 eclecticism in architecture 29, 210, 236-7
 Ecole des Beaux Arts 30, 32
 Edison, Thomas 17-18, 35, 122
 Eiffel Tower 30, 35, 99
 electricity 16-18, 31-2, 77, 82, 119, 125
 electronics 119, 161
 elevators 15, 35
 Empire State Building 42, 45
 engineering style (in architecture) 207
 English landscape 2, 8, 20-2
 criticised 91-2, 211
 Essex residential design guidelines 231
 expressionist architecture 196, 201-3
 expressways 77-80, 158, 160-2
 expropriation 140, 147

filling stations 83-4, 87-8, 158, 183, 187
 fire regulations 43-8, 50
 First Machine Age 87
 forced originality 209-10
 Ford, Henry and Model T 95-6,
 Forest Hills 61, 63

都市地景的不連續性
 迪斯耐，華德
 市中心
 參見市中心
 杜萊斯勒，亞瑟
 駕駛人的地景觀

鄂斯威克，約克夏
 建築的折衷主義
 布雜藝術學院
 愛迪生，湯瑪士
 艾菲爾鐵塔
 電力
 電子
 電梯
 帝國大廈
 工程樣式（建築）
 英格蘭地景
 批評
 愛瑟斯住屋設計綱要
 表現主義的建築
 快速道路
 徵收

加油站
 消防法規
 第一個機械年代
 強迫原創性
 亨利，福特與 T 型車
 森林丘

Jacobs, Allan 259-60
 Jacobs, Jane 148-9, 165, 211
 James, Henry 39
 Jencks, C. 191, 225
 Jenney, William le Baron 25-6
 John Hancock Tower, Boston 204
 Johnson, Philip 117-18, 162, 193, 212, 227

Kingsway-Aldwych redevelopment 32,55
 Kitimat, British Columbia 67

landscapes viii, 2-81 11, 267
 common or ordinary 76-7, 200,215
 defined 2-3
 method of study 2-8
 process of change 106,239
 lane markings (on streets)81
 late-modern architecture 190, 202-10
 and cityscape 250-2
 Le Corbusier 22, 24, 51, 145, 186, 225,
 241,264
 architecture 112-14, 191, 195-6,
 198,201,202
 five points of architecture 113
 Radiant City 69-72
 legally non-conforming uses 69
 Le Phare du Monde 87-9
 Letchworth 56-62, 150
 Level House, New York 152, 168,

傑可布, 艾倫
 傑可布, 珍
 詹姆士, 亨利
 詹克斯
 傑尼, 威廉
 漢考克大樓, 波士頓
 強生, 菲力普

凱地美, 英屬哥倫比亞

地景
 一般或日常
 定義
 研究方法
 變遷過程
 巷道標誌 (或街道)
 晚現代建築
 與城市地景
 柯比意

建築

建築五原則
 光輝城市
 不合法使用

萊區沃斯

Harrod's Department Store 44, 47
 Haussmann, Baron von 51, 53, 55, 155
 heritage preservation 87, 221-4, 257
 Hester, R. 233
 highway design 158-62
 historic districts 223-4, 229
 Hitchcock, H-R. 101, 117
 Hoskins, W.G. 2
 Home Insurance Building, Chicago
 25-6, 35-6
 Houston 126, 152-3, 162, 168, 196-7,
 243, 246
 Howard, Ebenezer 55-7, 70, 264

Illinois Institute of Technology
 campus 191-2, 262-3
 Illinois State Center, Chicago 227-8
 illusions 120-2, 126-30, 137
 imagineering 129-31, 215, 259, 265
 industrial state vernacular (in
 architecture) 119-20, 227

industry 44, 51, 57 95-6
 architecture 102-3, 107, 125-7
 suburban 161, 198, 200, 204
 inequalities and injustices 12-13, 264-5
 internationalism 8-9, 52, 128, 158, 167, 257
 International Style (in architecture)
 117-18, 191
 invisibility 128, 264-5

哈洛德百貨公司
 郝斯曼, 巴隆
 傳統保存
 赫斯特
 公路設計
 歷史區
 西區考克
 赫斯金斯
 家庭保險大樓, 芝加哥

休士頓

霍華德, 艾柏尼茲

伊利諾理工學院
 校園
 伊利諾州立中心, 芝加哥
 錯覺
 想像工程
 工業性風土 (建築)

工業
 建築
 郊區
 不公平與不正義
 國際主義
 國際樣式 (建築)

不可見

- Meyrowitz, J. 119-20
 Mies van der Rohe, Ludwig 109-10,
 112, 118, 196, 198, 201, 225, 248, 262
 architecture 114-16, 187, 191-3, 204
 Milton Keynes New Town 154-5, 157, 163
 mimicry in modern technologies 127-9
 Minneapolis 153, 178, 217
 missiles 127, 135-7
 model company towns 51-2
 modernism 25, 76, 91, 97-8, 101-2,
 106-9, 117-18, 186-7, 190-1
 criticised 211-15
 defined 107
 principles of 115
 modernist cityscapes 24, 243-52, 258-9
 modernist housing 109-14
 modernist planning 109-12, 233
 modern urban landscape 2-5, 7, 10, 120
 assessed 259-67
 defined 2
 Monadnock Building, Chicago 35-6
 monotony-in-variety 29, 237
 Monterey, California 188 see also Carmel
 Montreal 152, 182, 187
 Morris, William 11-15, 20-4, 35, 57,
 59, 71, 99, 107, 132, 225, 263
 motels 85, 161
 Mumford, Lewis 36, 132-4
 National Socialists 33, 80, 111, 113
 梅洛維斯
 密斯凡德羅，路維格
 建築
 米爾頓，凱恩斯新鎮
 明尼亞波里斯市
 導彈
 模範公司城
 現代主義
 批評
 定義
 原則
 現代主義城市地景
 現代主義住屋
 現代主義規劃
 現代都市地景
 評價
 定義
 單調的多樣化
 孟特羅利，加州 參見卡麥爾
 蒙特婁
 墨里斯，威廉
 汽車旅館
 孟福德，路易士
 國家社會主義

- 192-3, 224
 Levittown 172-4
 Lifton, R.J. 135
 lights-out buildings 125
 locality 223, 233, 253, 257
 London 7, 9, 13, 14, 17, 21-4, 28, 32,
 34, 45, 47-8, 50, 55, 123, 144-5,
 148, 150, 199, 210, 230, 240, 246, 261
 Loos, Adolf 102-3
 Los Angeles 67, 80, 129, 131, 177, 243,
 248, 261
 Lowenthal, D. 223
 Lynch, Kevin 238-9, 241
 MacDonald, Kent 216
 McDonalds 183-4, 188, 212, 255
 machine age design 107, 109-14, 116
 Malibu 265-6
 malls (shopping) 178-81
 Manhattan see New York City
 Marinetti, F.T. 103-4
 masonry, structure 35-6
 mass consumption 89-93, 96
 mass production 76-7, 90, 95
 in design 102, 107, 109-11, 113
 master planning 53-5
 mechanical streets 79-83, 158-9
 megamachine 132-4, 243
 megastructure 243
 Melbourne 121, 206, 243, 263
 李維城
 利福頓
 地方性
 倫敦
 魯斯，阿爾道夫
 洛杉磯
 羅文梭
 林區，凱文
 麥克唐納，肯特
 麥當勞
 機械時代設計
 馬里布
 購物中心
 曼哈頓，參見紐約市
 馬瑞納提
 石造，結構
 大量消費
 大量生產
 設計
 主要計劃
 機械街道
 超大機械
 超大結構
 墨爾本

packaging of developments 176-8, 183
 Palace of Peace, The Hague 29
 Paris 7, 30, 32, 51, 89, 144-6, 150, 207, 243
 parking and parking lots 81-2, 85-6, 141, 161, 178, 230, 236, 250, 257-8
 parking meters 82
 parkways 77-80
 pedestrianisation 65-6, 230, 257-8
 precincts 150-2
 tunnels 152-3
 Perry, Clarence 63-5
 Picasso 101, 171
 picturesque town design 51
 planners' views 90, 106, 238-9
 planning 5, 7-8, 22-3, 49-75 passim, 138-65 passim
 by-law 50-1, 143, 265
 by numbers 140-3, 157
 change of direction in 213
 city beautiful 52-4
 clean sweep 144-7
 for nuclear war 135-61 239
 garden city 55-9
 heritage 221-8
 legislation 139-40
 master 53
 modernist 109-12, 153-4
 origins 49-52, 62

開發套件
 和平宮，海牙
 巴黎

停車與停車場

停車計時器
 公園道
 徒步化
 徒步區
 地下道

培雷，克拉倫斯
 畢加索
 景緻式城鎮設計
 規劃師觀點
 規劃

依照規章
 依照數字
 改變方向
 城市美化
 清除式
 核子戰爭
 田園城市
 傳統
 立法
 主要計畫
 現代主義
 起源

neighbourhood unit 62-6, 85-6, 141, 156, 157, 173, 264
 New Brutalism (in architecture) 200
 Newburyport, Massachusetts 218
 newing (in heritage preservation) 223
 new towns 55-62, 65-7, 139, 153-8, 242
 corporate 155
 state 155-6
 New York City 6, 18, 20, 39-42, 44-6, 79-80, 81, 168, 185, 227, 230
 zoning by-laws 67-8, 152, 192-4, 205
 New York Regional Plan 63-4
 Niagara Falls 18, 32, 153, 208, 226
 Nicollet Mall, Minneapolis 151, 153
 no-frills modernism 198-201
 nuclearism 133-7
 nuclear power stations 124-5
 Office buildings 24, 33-4, 37, 44, 128, 243-5
 architectural origins 25-6, 28
 back-offices 125-6
 decentralised 125
 modernist 192-8
 skyscraper 35-42, 97, 168-71
 suburban 161 郊區
 official plans 140
 opacity 247
 opaque architecture 126-8
 open block (in planning) 110-11, 144-5
 ordinary landscape 76-7, 200, 215

鄰里單元

新蠻橫主義
 新柏利港，麻州

新鎮
 公司
 國家
 紐約市

分區管制規程
 紐約區域計劃
 尼加拉 瓜瀑布
 尼可萊大道，明尼亞波里斯
 平庸的現代主義
 核子主義
 核能發電廠
 辦公大樓

建築起源
 後場辦公室
 分散化
 現代主義
 摩天大樓

官式計畫
 不透明性
 封閉性建築
 開放街廓（規劃）
 日常地景

rational design 114-16, 165, 191, 213, 259,265
 forms 241, 244, 247
 planning 146-9
 Ravetz, Alison 144, 165
 reconstruction towns after wars 105, 144
 rejection of ornament 99, 102-3, 108
 Renaissance Center, Detroit 205-6, 243,248
 renovation 147-9, 218-20, 222
 residential areas 62,90
 architecture 28-9,59-61, 65-7, 100, 102-3,155,174-7
 design guidelines 230-1
 development of 154, 172-8
 garden city 56-9
 gentrification 219-20
 Le Corbusier's designs for 114
 neighbourhood unit 63-4
 planning 49,59-67, 142-3,234-6
 public housing 109-12
 totally designed homes 176-7
 retailing
 by television 125
 commercial strips 83-7, 181-5, 215-16
 department stores 32,44,47-8, 150
 franchising 183
 gentrification 217-19
 in neighbourhood units 63-4
 malls 178-81

理性設計

形式
 規劃

雷威茲，愛里森
 戰後重建
 拒絕裝飾
 文藝復興中心，底特律

復甦

住宅區
 建築

設計綱要
 開發

田園城市
 上流化
 柯比意的設計
 鄰里單元
 規劃
 公屋
 完全設計的住屋

零售

透過電視
 商業帶
 百貨公司
 分店
 上流化
 鄰里單元
 購物中心

utopian 55-7, 69-74
 See also neighbourhood unit,

Radburn, zoning

plastic and fibreglass 122-3, 126
 plate glass windows 15
 plazas (retail) 85-6, 178-9, 216-17
 plazas (pedestrian) 152, 192
 Plimouth Habitation, Massachusetts 129-30
 Pompidou Cengfd, Paris 207
 Port Grimaud 227,236
 post-industrial society 120,132
 post-modern architecture 190,224-9
 post-modernism 213,225241
 qualities 252-8
 poverty 13, 264-5
 prairie space 244-5
 preservation 221
 and newing 223
 Pruitt-Igoe project, St Louis 149, 212
 Pullman, Illinois 51-2, 57

quaintification 253
 quaintspace 253-4
 Quebec City 222-3

Radburn 85-6, 88
 principle 65-7,74
 Radiant City 69-72

烏托邦
 參見鄰里單元；
 雷特朋，分區

塑膠與玻璃纖維
 平板玻璃
 廣場（零售）
 廣場（徒步）

龐畢度中心
 葛林曼港
 後現代建築
 後現代主義
 後現代城鎮地景
 品質
 貧窮

保存
 與新化
 布魯特伊戈，聖路易
 普門，伊利諾州

量化
 奇特空間
 魁北克城

雷特朋
 原則
 光輝城市

segregated landscapes 69, 244,260-1
 self-built projects 233-4
 selfconscious design 9-10, 200, 209, 213
 see also rational design
 sensuous form (in townscape) 238-0, 241
 serial vision 238, 241, 249-52, 259-60
 service stations see filling stations
 Sharp, Thomas 139, 143
 sidewalks 81-3
 signs 5, 126, 198, 256
 advertising 18, 76, 84-5, 91,93, 121, 161
 neon 122
 plastic backlit 122-3
 Sitte, C, 51, 55, 59
 skeleton frame 25,32, 35-7
 skin and bones style (in architecture) 193
 skylines 45-8, 162, 168, 205-7,249
 skyscrapers 25, 33-48 passim, 97. 168. 170-1,234-5
 exaggerated vertical style 42
 modernist 192-3, 198
 stretched temple style 39,
 structure 35-7,39
 wedding- cake style 40-2
 sleekness (in architecture) 207-9
 SLOIP 163
 social change 2,7-8,53, 105-6
 conditions 3, 12, 89-97 passim. 139,

隔離地景
 自建方案
 自覺（有意）設計
 參見理性設計
 感知形式
 系列視景
 服務站，參見加油站
 夏普，湯瑪士
 人行道
 標誌
 招牌

霓虹燈
 塑膠背光
 賽堤
 格子骨架
 皮骨樣式（建築）

天際線
 摩天大樓

誇大垂直樣式
 現代主義者
 延伸廟堂樣式
 結構
 結婚蛋糕樣式
 光滑性（建築）
 規劃隙地
 社會變遷
 條件

pedestrian precincts 150-3
 plazas 85-6, 178-9,200,216-19
 simplification in urban renewal 145-7
 revolving doors 15
 ribbon development 84, 93
 roads 63,65, 158-60, 165 see streets
 inrersections59, 163-4
 mechanical 158-60
 Rochester, New York 161-2
 Roehampton, London 145
 Ronan Point, London 149
 Rotterdam 144, 150, 240
 Ruskin, John 12-13, 28

 Saarinen, Eero 196
 Saarinen, Eliel 42
 St Andrew's Village, Ontario 216, 240
 San Francisco 162, 168, 230-1
 Sant'Elia, Antonio 104-5
 Scarborough Civic Centre, Toronto 167-8
 Scarborough College, Toronto 104, 196
 Schuyler, Montgomery 32, 42, 71
 scientific management 77, 93-7, 106
 see also Taylor
 Scott, Geoffrev 33
 Seagram Builhing, New York 152, 193,238
 Second Machine Age 119-21
 segregated city 165

徒步區
 廣場

旋轉門
 帶狀開發
 道路 參見街道
 交叉路口
 機械化
 羅契斯特，紐約
 羅漢普頓，倫敦
 羅納區，倫區
 鹿特丹
 羅斯金，約翰

沙利南，愛羅
 沙利南，愛利
 聖安德魯村，安大略
 舊金山
 聖里拉，安東尼
 史卡柏羅市民中心，多倫多
 史卡柏羅學院，多倫多
 熊耶爾，蒙特高利
 科學管理
 參見泰勒
 史考特，傑佛利

第二個機械年代
 隔離城市

suburbs. architecture 62. 64-5. 73.4.
93. 120,236
criticised 211-12
planning 172-85,227,242-3
Sullivan. Louis 32. 37. 42, 99 '224
superblock 65
Sydney. new South Wales 4, 123. 202.261

Taylor. F.W. 94-6

technological change 2-3, 11. 22. 45. 82-3,
92-3, 104: 204-5, 207, 237,239,263
First Machine Age 78-97 passim
in late nineteenth century 13-18, 33-4, 77
Second Machine Age 119-35 passim

technology as landscape element 8. 92
and modernist design 98, 101, 115
telecommunications 123

telephones 15-16

television 119-20. 123

television road 181-2. 216

Telford New Town 154-5, 157

time edge 261-3

Times Square, New York 6, 122, 181, 230

T-intersection 59

Toronto, Ontario 7, 28. 34, 48, 72. 97,
104-5,123,126,130, 134,140,162,
164, 175, 179, 199,202.212.216.
219-20,232,248

townscape223.229
defined 238

郊區建築

批評
規劃
沙利文，路易士
超大街廓
雪梨，新南威爾斯

泰勒
科技變遷

第一個機械年代
十九世紀末
第二個機械年代
科技作為地警元素
與現代主義設計
電傳通訊

電話
電視
電視化道路
特拉福特新鎮
時間邊緣
時代廣場，紐約
T型路口
多倫多，安大略

城鎮地景
定義

213,219-20,261-2
facilities 141, 155
injustice 12-13, 49, 264-5
justice 259, 264
problems 147-9,229
reform (in planning) 53, 56-7, 74-5
values 119-20,223,229, 252-3,262
socialism 11, 13-15, 20-4, 31-2,
108-10,132,139,155, 157,186
Sommer, Robert 247, 249
spaciousness 244-6
standardisation 7, 87-8, 95, 140-3: 264
Stein, Clarence 65-7
Steinbeck, John 188
stop signs 81
straight space 244-5
street furniture 82, 229-32, 255
streets 13-14, 40-2. 71-2, 238-43. 252, 261
city beautiful 53
decline of main street 83-9, 153,
158-60
design 81-7, 158-60,230, 236
garden city 58-9
layout 50, 58-60. 63-7, 143-4
mechanical76, 79-83, 158-60
pedestrian 150-3
streetscape 14, 16,, 239-42
structural steel 25,33,35-6
stylishness 177-8, 183, 216. 255-7
suburban downtowns 161

設施
不正義
正義
問題
改革（規劃）
價值
社會主義

索墨，羅伯特
空間性
標準化
史坦恩，克拉倫斯
史坦貝克，約翰
禁止號誌
直線空間
街道傢俱
街道
城市美化
大街衰退

設計
田園城市
配置
機械化
徒步化
街道地景
結構鋼
時髦風尚
郊區中心

184. 205, 219. 257
 Weissenhof Seidlung 109-10
 Welwyn Garden City 57
 West Edmonton Mall 179-81
 whizzby 181
 Whyte, W.H. 238
 Williams-Ellis, Clough 91-3
 Wimpey 172, 174
 Wolfe, T. 149, 186
 Woolworths 39,46
 World Trade Center 2, 243
 World War I 95, 105-6
 World War II 132-4
 Wright, Frank Lloyd 24, 29, 32. 70,
 90-1,202,264
 architecture 99-100, 112, 117
 Broadacre City 72-4
 Zeckendorf, W. 167, 185
 zoning 40-2,67-9. 141.192-4.230

威森赫夫，西路格
 威靈田園城市
 西愛蒙頓購物中心
 瞥見
 懷悌
 威廉·愛里斯·克勞
 溫畢
 沃夫
 烏爾沃斯
 世界貿易中心
 第一次世界大戰
 第二次世界大戰
 萊特，法蘭克 洛伊

建築
 無垠城市
 珍克朵夫
 分區管轄

phases in 239-42
 traffic signals 79; 81
 U-loops (in planning) 58-9 74
 Unite d'Habitation, Marseilles 195
 United Nations Plaza 167
 Universal Studios, Los Angeles 129
 Unwin, Raymond 49-52, 57-62. 90,
 99, 106
 Updike, John 193-4
 urban design 229-31
 urban landscape vii. 1. 189, 23-
 239-42.260
 future 258-9
 late-modernist 250-2
 modernist 242-50
 post-modernist 252-8
 segregated 260-2
 urban renewal 145-7,211
 utopian thought 11-24. 55-7. 69--4
 Veblen, T. 13.89-96-7
 Venturi, R. 183. 212, 224-5. 227
 vernacular architecture 27
 fake 216
 revivals 59-61 65-6
 video security systems 133-4
 Village Homes. Davis, California 234-6
 Washington, DC 34, 53, 62, 147;. 153.

交通號誌

U型環路(規劃)
 馬賽公寓
 聯合國廣場
 環球影城，洛杉磯
 歐文，雷蒙

鄔迪克，約翰
 都市設計
 都市地景

未來
 晚現代主義
 現代主義
 後現代主義
 隔離
 都市更新
 烏托邦思想

韋布倫
 范裘利
 風土建築
 偽造
 復甦
 錄影監視系統
 村落家園，戴維斯郡，加州
 華盛頓特區

現代都市地景

The Modern Urban Landscape

作 者 Edward Relph
譯 者 謝慶達
I S B N 957-8440-53-7
編 輯 高小雯
發行人 陳炳樛
發行所 田園城市文化事業有限公司
地 址 100 台北市中正區杭州南路一段14巷2弄5號9樓
電 話 (02)23972551, (02)23972719
傳 真 (02)23971843
製 版 象傑製版有限公司 (02)22268661
印 刷 元力印刷有限公司
定 價 350 元
登 記 證 新聞局局版台業字第6314號
郵政劃撥 19091744
戶 名 田園城市文化事業有限公司
初版二刷 中華民國 91 年 10 月
網 址 www.gardencity.com.tw
電子信箱 gardencit@ms14.hinet.net

版權所有 · 翻印必究

Copyright © 1987 by Edward Relph
Chinese translation copyright © 1999 by Garden City Publishing Ltd.
Published by arrangement with Routledge Through
BARDON-CHINESE MEDIA AGENCY
ALL RIGHTS RESERVED

國家圖書館出版品預行編目資料

現代都市地景 / Edward Relph 著, 謝慶達譯,
-- 初版, -- 臺北市: 田園城市文化, 民 87

面; 公分

參考書目: 面

含索引

譯自: The modern urban landscape

ISBN 957-8440-53-7(平裝)

1. 景觀工程—設計—歷史—20 世紀
2. 都市計劃—歷史—20 世紀
3. 都市—歷史—20 世紀

929

87016629