

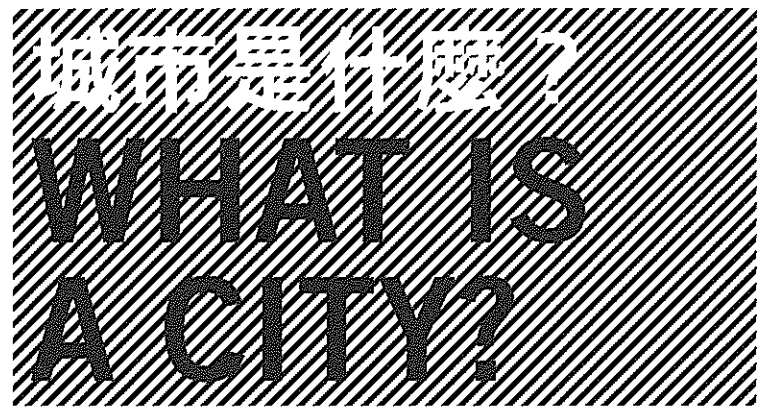
些因素全加在一起，表示課程小組會議既能維持知識上的活潑，又能激發思考。我們期望這些教科書中閃現出辯論的活力和多樣性，提供《認識城市》的新途徑。

史提夫·派爾  
代表開放大學課程小組



《城市世界》呈現出《認識城市》系列的整體論點和重點。值此千禧年之際，我們的論點在於：城市所體現和展現的問題與可能性，是地球此刻面臨的最重要議題之一。歷史上首度有半數以上人口不僅生活於城市中，還生活在鉅型城市裡。每天都有成千上萬的新來人口，抵達世界各地的城市。這種地理現象，世界人口如此集中，可說是前所未見。這種新地理形勢帶來了什麼樣的可能性和問題？我們又如何加以分析和解說呢？

目前為止，我們已經兩度並陳「可能性」與「問題」了。這種雙面性質，正是我們確實理解到的城市現象之一。在「可能性」這一面，城市位居文明峰頂，是公民權利的誕生地，是高踞山丘的城市（the City on the Hill）。在「問題」面，則有遭逢貧窮、破敗和威脅的城市，是社會控制界線突破之處。一方面，城市是新奇事物的坩堝、混雜的場所，以及新認同的創生之地；城市是新觀念的搖籃。另一方面，各種人群匯集一處的這個過程，又造成了衝突、毫不寬容與暴力相向。這些對比強烈的城市印象，彼此交疊，勢均力敵，或許是因為城市裡包含了太多種世界了。把這些對比擺在一起，就只能顯示城市的含混曖昧，而別無其他。這種含混曖昧，這種可能性與問題的並存和其間的張力，貫穿了本書及整個系列。事實上，綜觀歷史，隱身於城市經常成為社會變遷前線的這項事實背後的，可能就是這種極度動態的含混曖昧。當然，問題在於是哪一種社會變遷。由於城市規模日大，身涉其中的人口日增，這個問題就越來越



CHAPTER 1  
第一章 1

城市是什麼？

——史提夫·派爾 STEVE PILE

- 1 緒論
  - 1.1 城市意象
  - 1.2 那麼，城市是什麼？
- 2 從自然到都會（然後回頭）
  - 2.1 芝加哥之前的芝高：土地與自然
  - 2.2 建造芝加哥：從泥濘到移動
  - 2.3 芝加哥的自然：地表的城市足跡
  - 2.4 芝加哥的終局
  - 2.5 寰宇都市芝加哥
- 3 城市生活的密集狀態：規模、密度與異質性
  - 3.1 人口數量
  - 3.2 聚落密度
  - 3.3 城市異質性
- 4 結論

參考書目

重要。

因此，城市至關重要。但確實也已經有很多有關城市的論著。這本書與這個系列所採取的途徑，既要將現有的材料廣泛納入考慮，也要提出不同的視角。我們希望能夠探討並舉例說明，運用特殊的空間想像來研究城市，有何等特殊貢獻。《城市世界》建立了這種途徑的基礎。這有部份意味了我們察覺到所訴說的城市故事，其規模遍及全球。又有部份是指我們試圖揭露，城市裡社會關係所造成的緊張，乃是在空間層次上於城市內外構成的。還有一部份則顯現於我們列舉的「議題」範圍非常廣泛：從街道上的生活到新自由主義經濟，從「社區」議題到環境論的問題。但不僅於此，這還意味著我們提議一種想像城市的特殊方式，並且格外強調空間。

《城市世界》追索城市未曾明言的空間關係，述說新的城市故事。從這些故事中，萌生了對城市的新認識。這裡有兩點特別重要。首先，城市是特別密集的社會互動之所在，充滿難以計數的社會並置。誠如我們說過的，城市可能是社會混雜的主要場所，是各種敘事齊聚互動的地方。而這種混合與互動又會產生新的故事，新的敘事。其次，我們認為，在描述任何一座城市的故事時，不可能對該城市與其他地方的關連一無所知。城市是徹底開放的：城市是會遇的地方，是社會關係之地理形勢的焦點。城市捲進了權力和資訊的世界網絡，金融與貿易流通的複合體，移民的社會斷裂與個人旅程，媒體、文化與通訊力量的中心，以及百萬種想像的焦點，又是上述這一切的核心。我們認為，這種觀點將城市擺放在更廣泛的社會關係幾何學裡，有助於闡釋城市的動態與複雜。

此外，城市所提供與其所挑戰的特殊性背後，則是這種開放性和異質性組成的不斷變化。因此，在本系列的第一本書中，我們也開始關注和探索都市狀態中某些重要的緊張關係：介乎社區與差異之間、介乎移動與定著之間、介乎秩序與失序之間。同時，藉由挖掘這些議題，我們也開始提出有關城市未來的疑問，環繞著不公平、容忍、民主與可持續性議題的問題及可能性。

朵琳·瑪西、約翰·艾倫與史提夫·派爾

城市是什麼？  
 1  
 2  
 3  
 4  
 5  
 6  
 7  
 8  
 9  
 10  
 11  
 12  
 13  
 14  
 15  
 16  
 17  
 18  
 19  
 20  
 21  
 22  
 23  
 24  
 25  
 26  
 27  
 28  
 29  
 30  
 31  
 32  
 33  
 34  
 35  
 36  
 37  
 38  
 39  
 40  
 41  
 42  
 43  
 44  
 45  
 46  
 47  
 48  
 49  
 50  
 51  
 52  
 53  
 54  
 55  
 56  
 57  
 58  
 59  
 60  
 61  
 62  
 63  
 64  
 65  
 66  
 67  
 68  
 69  
 70  
 71  
 72  
 73  
 74  
 75  
 76  
 77  
 78  
 79  
 80  
 81  
 82  
 83  
 84  
 85  
 86  
 87  
 88  
 89  
 90  
 91  
 92  
 93  
 94  
 95  
 96  
 97  
 98  
 99  
 100

# 1 緒論

## Introduction

### 1.1 城市意象

提出「城市是什麼？」這個問題很容易，但也許你早就猜到了，要回答這個問題可就難多了。讓我們想想城市的意象，以便了解為何如此。旅遊業者時常打城市假期的廣告，聲稱城市提供娛樂與遊覽，任你享樂；同時，卻有其他度假廣告鼓吹離開城市，描繪徹底遠離城市的好處。不僅旅遊業者和觀光產業對城市是什麼深有所感，世人也常談起，到城裡做這辦那的，或者因為出生或居住在那裡，而說他們來自城市。航空公司在城市間載送那些經常搭機的經理人，去簽約、去建立事業；同時，其他人卻毫無干係的身處城市之中。此外，政府通常在首都設置主要的政府機構，有些國家甚至為此建造新城市。

城市是什麼？世人的想像中似乎有清楚的想法：機會、財富，以及危險。然而，城市的這些意象，卻極不相同。對於城市像什麼、城市提供什麼，以及在城市裡能夠做些什麼，旅遊業者、企業經理、城市居民、政府官員，各有些微不同的印象。因此，當問到城市是什麼的問題時，眾人可能有十分肯定的答案：城市有歡樂愉悅，有藝文活動，有商機和財富，有住宅與工作，有行政部門和政府單位等等。但是，當我們想要理解城市是什麼的時候，我們就必須想想，這些意象全都擺在一塊時，我們能夠從中知道些什麼。

#### ACTIVITY 1.1

繼續閱讀之前，稍微回想一下你所認為的城市意象。列出那些你立即想到的意象清單。接著，另外列出那些只能夠在城市裡發現的事物。

我的都市特徵清單，首先是一些實體特性，像是房舍、住宅社區、街道、商店、旅館、醫院、博物館、道路交通、圖書館、教堂、救濟所、餐館等，真是數之不盡；所以，我寫了一會兒就停下筆來。另一方面，那些只出現在城市裡的事物，數量卻少得多；我想到了

摩天大樓、地下鐵、街燈（不太確定），此外就不多了。我們很快就能明白，許多城市特徵也可以在城市以外的地方找到。有位於鄉間的住宅社區和醫院，以及商店和博物館；但是比起城裡，規模可能要小一些。也許，基本上，城市的獨特之處在於規模問題？是否城市是什麼，取決於規模，比如說，辦公街區或住宅社區的規模？有部分是。但小村落即使擁有大型博物館或醫院，甚至是大規模住宅社區，仍不足以使其成為城市。除了僅是「巨大」以外，城市還有其他性質。當然城市很大，但城市的規模與城市結合清單上所列多數（若非全部）特徵的方式有關。

若說城市是許多特徵的組合，這就引發了另一個問題：城市是否要有特殊的元素混合方式，方才成為城市？答案既是，又不是。很少有城市具備完全一樣的事物混合狀態。以摩天大樓為例：不一定要有摩天大樓，才算是城市，但摩天大樓只能夠在城市裡找到。所以，摩天大樓是城市的特徵，卻不是所有城市的共同特徵。我們清單上所列的城市事物，加總起來顯然不等於城市。或許，這個城市是否具有特殊元素組合方式的問題裡頭，還有些其他東西。

從前，都市地理學者羅伯森（Brain Robson）也曾自問過類似問題，他問什麼是都市環境。他的回答是這樣的：

都市環境是個貌似單純，實則不然的詞彙。都市環境讓我們想到倫敦商家雲集的牛津街（Oxford Street）、維多利亞時期倫敦卡斯特夫多爾區（Gustave Doré）鐵路拱樑下貧民窟生活揮之不去的樣貌、摩天大樓群集的紐約天際線，以及其他無數類似的、引人感動的意象。然而，我們從這些意象感受到的究竟是什麼，卻很難精確的指明。我們經常把實體特性與人文特徵混為一談，而且，雖然我們從實體角度指出「都市」是什麼時，還頗有自信，但想要說明其社會意涵時，卻困難多了（Robson, 1975, p.184）

在羅伯森眼中，城市不僅是意象的集合或組合而已，城市還具有社會意涵。這意味了我們必須思考城市特徵清單所列項目的社

會意涵。顯然，羅伯森的城市意象中有許多比較不具體的特性，像是（過於）擁擠、購物和貧民窟生活，涉及了窮困、病痛和失望。你的城市意象清單中，可能也羅列了類似特徵。對許多人而言，讓城市顯得獨特的，正是這些非實體的城市生活品質，像是奢華與貧困、環境優雅與髒亂、傳統與創新、單調與新穎、秩序與失序、漫溢與震顛、活力與衝突、差異與冷漠、公共服務與福利供應、個人自由與依賴他人。顯然其中有些特質與其他特質不太搭調：城市如何能夠兼容秩序與衝突、自由與依賴？也許，城市之所以存在，就是嘗試要處理或妥善運用這些張力吧。

6

即使果真如此，每個人與各個群體的城市經驗，也都不相同。事實上，這些經驗會隨著個體或群體置身城市的位置不同，而有所差異。誠然，世人的感受不僅局限於城市，農場勞動可以和工廠工作完全一樣單調反覆，鄉野生活也可能有如城市的刺激興奮般令人震撼；孤單與善鄰、財富與貧窮，都可能同時出現在城市與鄉間。然而，如果讓這些事物比鄰貼近，城市就會誇大這些關係；也許，這因而惡化（或改善）了這些關係。都市經驗的獨特之處，再次可能是在於程度問題。從這種角度看，城市生活之所以獨特，乃因為相較於他處，城市規模較大且活動較密集。回顧這些城市印象，可以發現我們已經提出了城市是什麼的類似問題。城市包含了許多特徵和經驗，但僅僅羅列出來，還不足以界定城市的特殊性質。城市的獨特之處在於：

- ▶ 都市生活的規模與密集狀態（intensity），以及
  - ▶ 都市元素的組合。
- 不過，我們也發覺還必須考量：
- ▶ 城市的社會意涵。

或許，我們可以從大家都同意是城市的地方開始，來說明城市是什麼。讓我們來想想美國紐約曼哈頓島（Manhattan Island）天際線的意象。

7

這是全球最著名的城市天際線之一。或許，這是因為很少有好看萊塢製片能夠抗拒，不用這個意象當做動作片場景：像是女英雄用指尖緊抓自由女神像的頂端，或是英雄追逐壞人時，乘坐快艇衝向

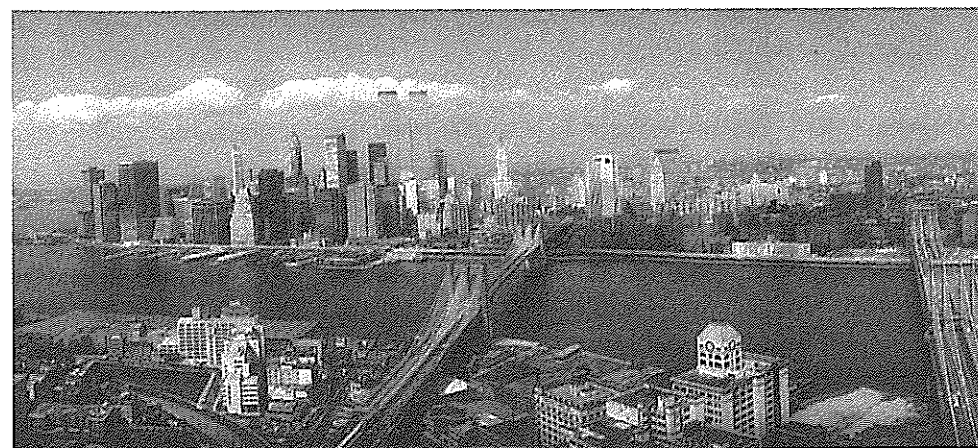


FIGURE 1.1  
曼哈頓的天際線，  
展現了世貿中心的雙塔

高樓林立的都會，還是大猩猩金剛死在帝國大廈頂樓。這個天際線中，有些什麼能夠引發動作的東西，引發有關城市本身的行動。都市理論學者也曾震懾於曼哈頓大樓高聳入雲的景象。例如凱文·林區（Kevin Lynch）如此描述曼哈頓：

曼哈頓天際線的意象代表著活力、權力、頹廢、神秘、擁擠、偉大，或是隨你怎麼說的東西，但在各種情況下，這個清晰的圖像都能夠凝聚並且強化意義（Lynch, 1960, pp. 8-9）。

大約四分之一個世紀後，法國社會學者米歇·狄塞陶（Michael de Certeau）則是這樣描述這個景象：

從世界貿易中心第110層俯瞰曼哈頓，隨風舞動的薄霧底下，這座都市島嶼，汪洋裡頭的一方大海，摩天大樓昂然聳立於華爾街，在格林威治村往下沉陷，又再度崛起形成中城的頂冠，悄然跨過中央公園，最後隱沒在遙遠的哈林區之外。這垂直豎立的波濤，在視野觀望下暫時停歇了它的湧動。龐大的團塊在眼前定著不動，轉化成為兼容各種極端的紋理：雄心與墮落的兩極、種族與風格的鮮明對立，還有已然成為垃圾桶的昨日房舍，與今日急遽增加、侵占空間的都市建築之間的對比（de Certeau, 1984, p. 91）。

在這兩種描述中，作者都嘗試掌握曼哈頓天際線如何蘊含了城市的社會意涵；但作者每添加一個字，都讓這顯得更為模糊。紐約有活力、有權力、頹廢、神秘、擁擠或偉大嗎？既富雄心，卻又墮落？有著族群、風格、過去與現在的對比？這些事物全都有，而且不僅於此。對狄塞陶來說，紐約摩天大樓讓他想到騷動狂暴的海洋，建築物高低起伏，彷彿被巨大的暴風翻攪。在這些浪濤中，他看到某些高樓崛起，其他建物隕落。每棟建築物都呈現了促成其興建的過往，以及可能將其夷為平地，用更美好、更高聳的建築取代的今日。建築物的背後是興建、拆毀、重建的社會過程風暴。

8

這兩種有關曼哈頓的描述裡，作者也都想捕捉城市的密集狀態。至少，就狄塞陶而言，紐約誕生於波濤洶湧的金錢浪潮，城市建造在資本的流通運用上。的確，不論是夷平或興建摩天大樓，都極為昂貴。投資者總將摩天大樓建在城市中，結果，城市意象也連結上鉅額開銷的活力、威望和動態性質。不在別處而在城市裡建造摩天大樓的理由或許很多，但狄塞陶基本上認為，城市建築在金錢（即使這些錢是借來的！）上，卻也受到金錢玷污。

那麼，重要的便是金錢如何在城市裡與城市間流通，在何處積累，世人決定在哪裡投資、選擇如何花用。讓人意外的是，某些當今最高的大樓，並非位於富裕國家的首都，如紐約、倫敦或巴黎等地，而是建在顯然比較貧窮的國度，像是吉隆坡（Kuala Lumpur，一般縮寫為KL）這樣的城市（參見圖 1.2）。這之所以很重要，乃是因為摩天大樓改變了吉隆坡的意象；所以，藉由建造貝托納斯雙塔（Petronas Towers），吉隆坡企圖能夠與紐約抗衡。但它成功了嗎？

對狄塞陶而言，城市遠非只是耗費鉅資堆疊高樓的決策結果而已。他不願全然受限於眼前櫛比鱗次的高樓。相反的，他從世貿中心大樓往下看街道，試圖捕捉地面上的眾人究竟在做些什麼。但狄塞陶沒辦法看盡全貌，城市彷彿在他眼前定著不動。不過，我們可以想見街道上的紛擾擾攘；計程車的噪音與廢氣污染；群眾齊集街角靜候穿越馬路，還有地鐵月台稠密的人潮。街上到處都是人：行走、推擠、站立、觀看、叫罵、乞討、購物等等，做他們在做的任何事情。我們可以想像百萬眾生，都有自身的故事可以訴說；城

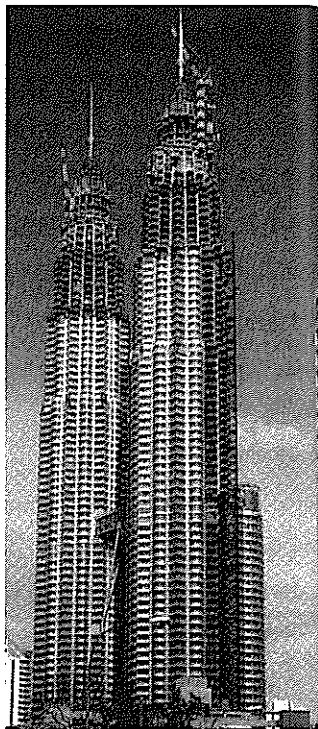


FIGURE 1.2  
吉隆坡貝托納斯雙塔

FIGURE 1.3  
紐西蘭的度假廣告，呈現  
倫敦牛津街的景象

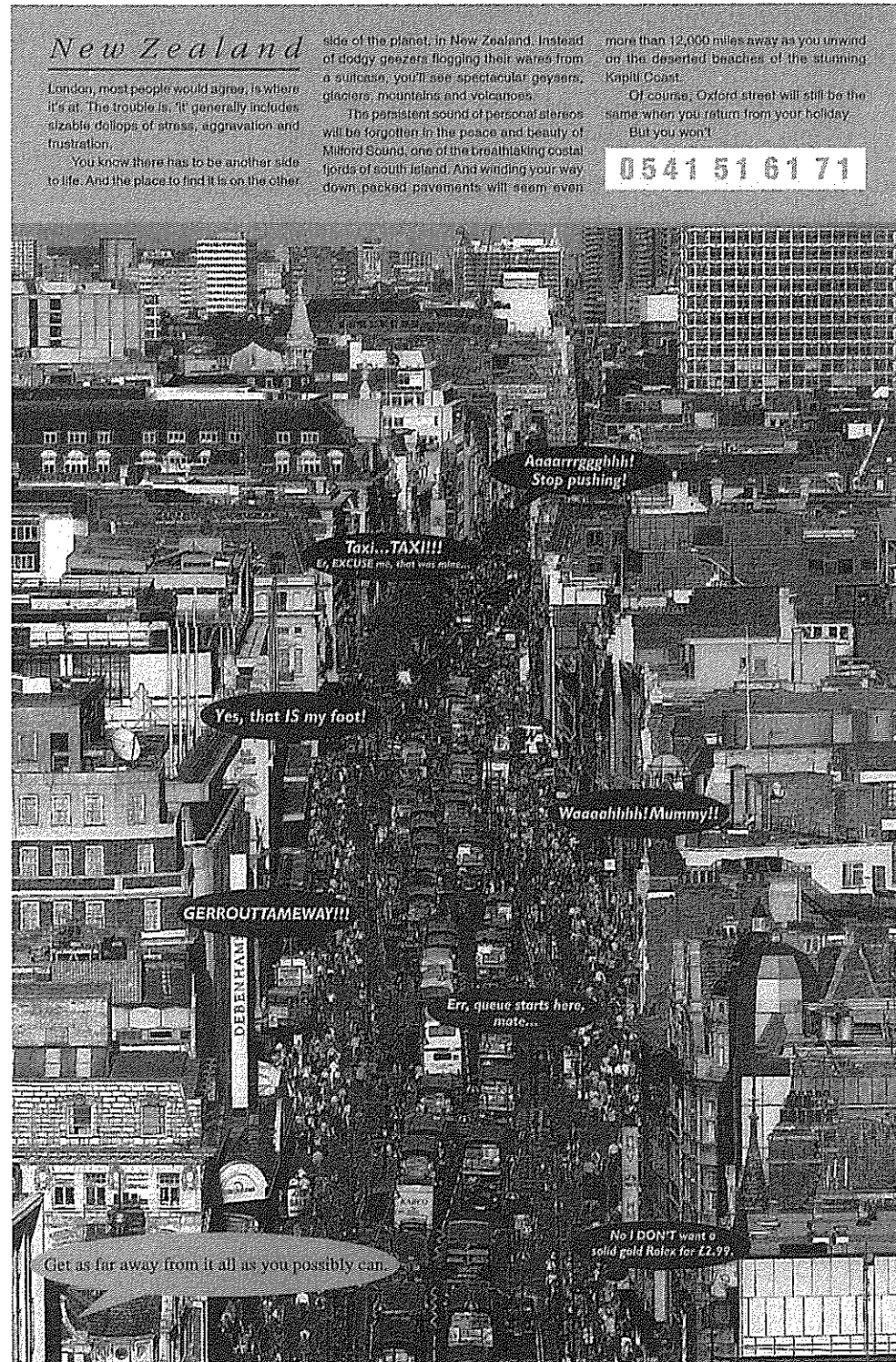


FIGURE 1.3

市包含了可能性的世界(參見圖 1.3)。

10

然而，狄塞陶從曼哈頓頂樓看不清楚的街道，是很特別的街道。紐約的街道可能與他處迥然不同(參見 Çelik, Favro and Ingersoll, 1994)。其實，當我們用「城市」一詞時，我們立即想到的形象來自極為有限的城市劇目。考慮其他城市的街道生活，能讓我們理解到更多正在發生的事，有部分是顯現出城市聚集了來自各地的人群、貨品、信仰、金錢等等。

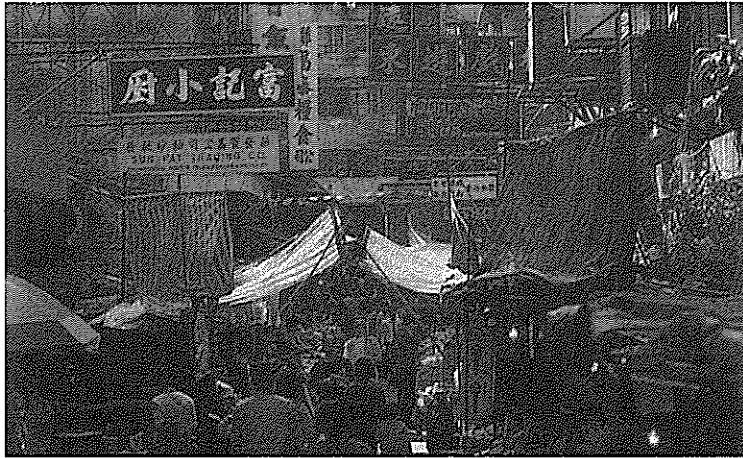


FIGURE 1.4 (a) (b)  
中國城

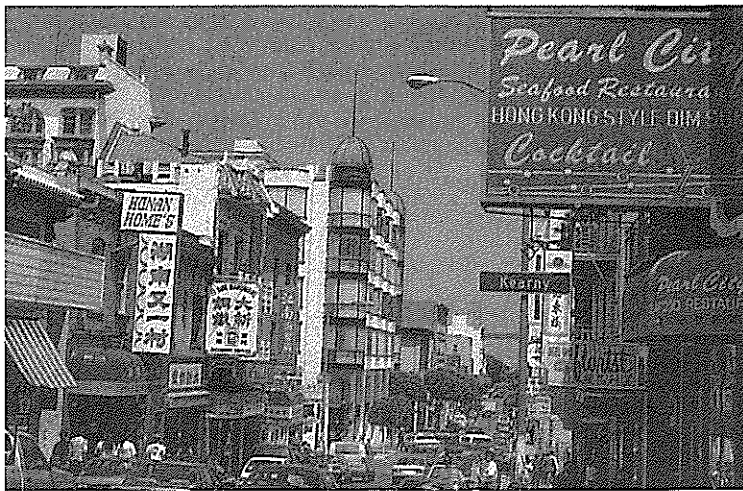
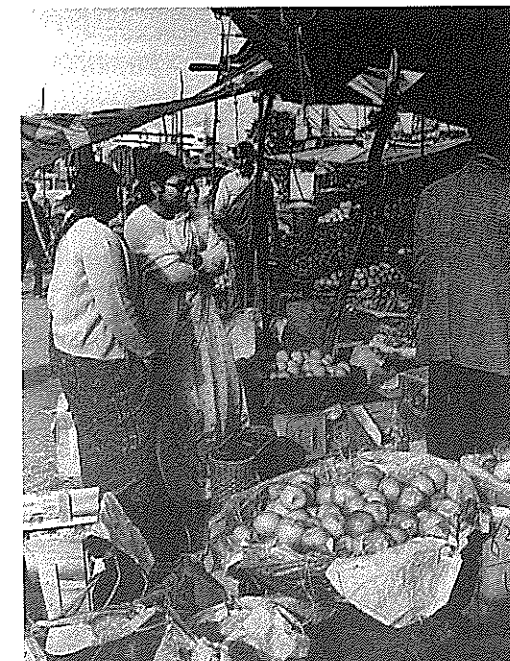
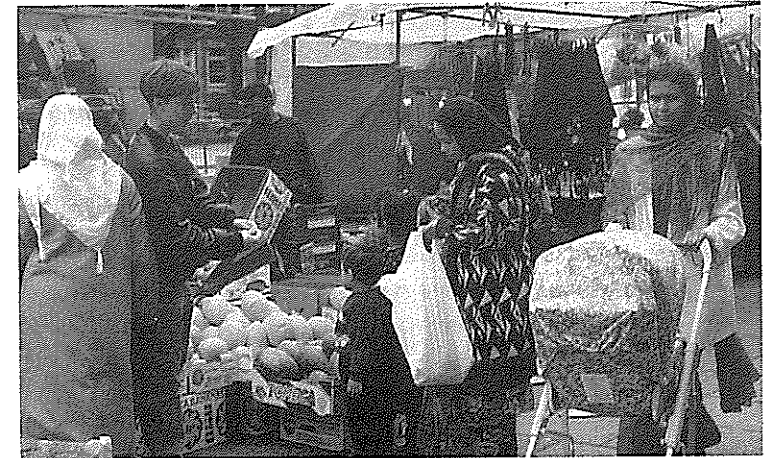


FIGURE 1.4 (c) (d)  
街市



ACTIVITY 1.2

比較圖 1.4 的街道意象。你看到每個城市的獨特處是什麼？各地所凸顯的特徵為何？

在圖 1.4 (a) 與 (b) 中，我們看到香港與舊金山中國城的意象。注意大樓的建築風格與其他商店招牌這些細節，可以讓我們概略分辨何者為何地；否則，兩者街上都是中國符號與風俗。在圖 1.4 (c) 與 (d) 裡，我們看到構造不同的市場攤位，分別在新德里 (New Delhi) 和倫敦漢姆雷特塔區 (Tower Hamlets)。擺在一起看，我們能想到各式各樣參與這些城市街道生活中的人：從信步踱入餐館的漫遊觀光客，在精品店選購昂貴商品的有錢人，到無所事事在街市中隨意撿選什麼來討價還價的瀏覽者，或是在當地特殊食材行裡例行採購每週所需食物的商家，還有順手牽羊的人。隨著我們所能想到的各種街道，或是在街上移動的各種理由，我們還可以想出比這多出好幾倍的故事。也可以多加些建築、多些運輸方式（在路上及軌道上，地面或地底）、更多種貨物或公共設施（實體存在的建築物，如污水處理場、教堂、醫院、警察局、消防隊、房舍、任何東西）、更多樣的經驗（從親眼見證特殊事件，到獨自觀看電視，從與朋友閒聊，到跟上司爭執）。或許可以這麼說：在大家回到家以前，能說的故事可真多。當我們聆聽這些故事的喧囂擾攘，所浮現的正是都市的獨特之處，亦即城市有如此多的故事。

到目前為止，我們已經說明城市包含：

- ▶ 許多不同的實體特徵，以及
- ▶ 眾多不同的經驗，可以據以說出許多故事。

愈來愈清楚的是：重要的是這些特徵與經驗如何在城裡結合。為了能夠理解這一點，應該要問：城市的各種面向如何在城市裡產生；以及，這些城市面向如何聚集在一起（或是區別開來）。必須開始釐清這些問題，才能更進一步了解「城市是什麼？」這個問題。

## 1.2 那麼，城市是什麼？

探問「什麼是城市」這個貌似簡單的問題，我們最終得到似乎無盡的實體特徵、人類經驗與都市形象的清單。然而，目前為止，我們看到的問題核心是：

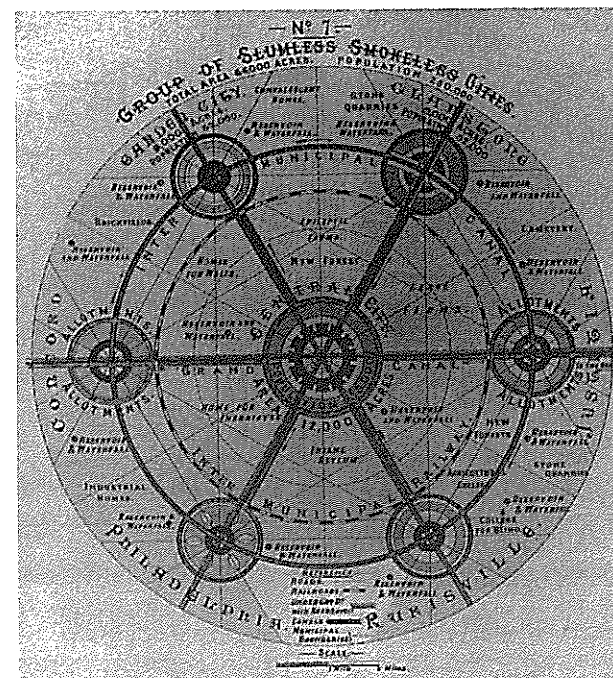
- ▶ 那些看來基本或特殊的城市成分，是如何形成的，

- ▶ 這些成分如何互動（或互不相干），
- ▶ 這些互動（或區隔）的後果是什麼。

不過，重要的是要體認到，提出這些問題都是有原因的，同時，各種答案都有其對城市本身的特殊影響。

1937年都市史學家劉易士·孟福 (Lewis Mumford) 曾經問過「城市是什麼？」，他會這麼問，自有其原因與目的。在他寫作的年代，美國城市驚人的成長速度似乎難以控管。當時北美城市在地表蔓延的方式，在孟福看來是未經規劃且毫無管制。對他來說，規劃者企圖干預這個過程的意圖，由於對城市認識不足而備受阻礙。他認為，過去規劃者試圖掌控都市的成長，卻僅採用處理城市實體結構的方式，主要是針對建築與道路（參見 Boyer, 1983）。相對於此，孟福認為，規劃者從來沒有正確認識城市裡的社會關係，或是城市的社會功能。雖然孟福不曾提過，不過他心中可能有個埃比尼澤·霍華德 (Ebenezer Howard) 的烏托邦城市圖像（圖 1.5），或是派區克·艾柏孔比 (Patrick Abercrombie) 的戰後倫敦規劃（圖 1.6），兩者都想

FIGURE 1.5  
霍華德的  
社會城市規劃



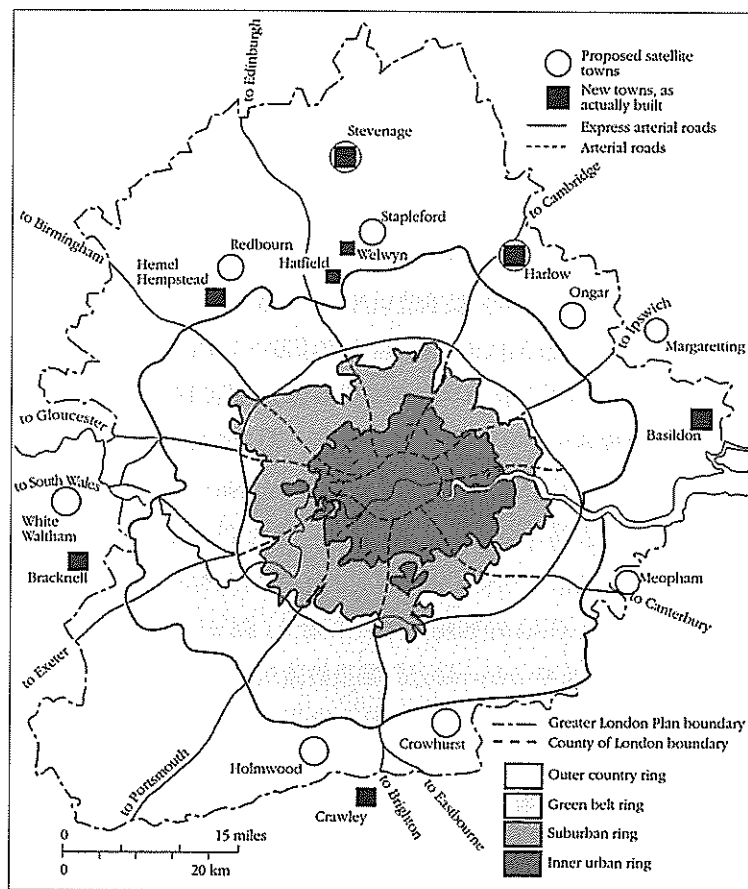


FIGURE 1.6  
艾伯孔比1944年的  
大倫敦規劃

將超過百萬的倫敦居民疏散到新鎮，並且創設綠帶，嚴格管制新的開發。

### ACTIVITY 1.3

仔細審閱圖 1.5 和 1.6 的城市計畫。你認為這些計畫描繪出什麼樣的規劃者心目中的理想社會關係？城市的各種功能又如何配置？

這兩項規劃中有個重要特色，就是區隔城市裡的各種面向，而不是擺在一起。這在霍華德的計畫裡格外明顯，他區分出不同的經濟活動。在這種對社會關係的認識裡，最好是將各種城市面向彼此遠遠分離：不同的階級住在不同地區；在郊區興建住宅，與工作地點相隔遙遠等等。透過這些計畫，都市規劃者希望實現他們創造城

市的夢想，世人能夠在可持續 (sustainable) 的環境裡安居興旺。

然而，這些規劃不僅是紙上作業而已。經由這些計劃綱領，規劃師對於都市社會關係的理解具體成形，成為英國和歐美各地建設新鎮的基礎，例如英國著名的萊曲華斯 (Letchworth)、斯第凡尼區 (Stevenage)、哈洛 (Harlow) 與米頓基尼斯 (Milton Keynes)，以及西班牙、法國、德國，甚至共產俄羅斯等地的新鎮 (參見 Hall, 1996; Grace, 1997)。可是，孟福試圖超越城市僅止於建築物的實體事實，或一大串分歧功能的想法，所以他開始以社會制度 (social institution) 來思索城市。他的意思是什麼？

對孟福而言，最佳的城市定義之一來自於約翰·史托 (John Stow<sup>i</sup>)，孟福稱此人為「伊莉莎白時期<sup>ii</sup>倫敦的誠實觀察者」。對史托與孟福兩人而言：

男人〔原文如此〕集聚於城邦為求誠信與尊嚴，而這些旋即成為城市、法人團體與會社所帶來的事物。首先，親近交談使人褪去粗蠻暴戾，舉止漸趨溫和，變得仁善公正……行止有節也稱為有城市之風 (urbanitas)，因為較常見諸城市，而非他處 (Mumford, 1937, p.184, 轉引自 John Stow)。

當然，我們立刻就意識到，史托的觀察既忽略階級關係，又無視於性別關係；他論及的主要是優越的商賈與貴族英國男人。對歷史學者而言，他的觀察無疑有引人好奇之處，但孟福特別感興趣的是，史托有關城市社會關係性質的討論。孟福追隨史托的觀點，特別強調城市裡發生的社會互動形式，在其他地方都看不到。

對史托和孟福而言，城市生活擁有和其他地方截然不同的氣息。因此，以下兩者饒富意味：眾人能夠組成法人團體 (commonalities)，以及「親近交談」確保城市居民心向公正、誠實、尊嚴與仁善；亦即傾向於有城市之風 (溫和有禮)。如今，我們或許覺得以舉止溫和作為城市特徵，顯得相當怪異。首先，這種觀點不僅輕忽了都市生活所提昇的密集狀態，更忽略了經常傷害城市的不平等與衝突 (在這個例子裡，是階級與性別的不平等)。或許史托之所



以忽略了這些面向，是因為他只考慮「有教養的社會」。即使如此，這些評論還是可以讓我們認識到城市的某些特色。

16 以史托有關眾人「齊聚」城市之後果的觀點為引子，孟福認為城市讓人群（及其財富）聚集在一起，既創造新的結社形式（如史托時代的會社、團體等），同時，也要求眾人以新的方式互動。基於這種想法，孟福提出自己的城市界定：

城市存在之必要實質憑藉，在於固定的地點、長期的遮蔽處所，以及永久設施，以提供組裝、交換與儲存之需；根本的社會憑藉則是社會分工，非僅為經濟生活所需，也適用於文化過程。因而就其完整意義而論，城市是個地理叢結（geographic plexus）、經濟組織、制度過程、社會行動的劇場，以及集體的美學象徵。城市孕育藝術，本身也是藝術；城市創設劇場，本身亦是劇場。就在城市裡，作為劇场的城市裡，聚集且完成了男人〔原文如此〕比較有所圖的行動，經由彼此衝突與合作的人物、事件、群體，轉變成更為顯明的成就（Mumford, 1937, p.185）。

#### ACTIVITY 1.4

花點時間想一想這段引文，列出孟福提到的城市特徵。試著比較孟福的清單和你於作業 1.1 所列的清單。

這段引文最令我好奇的一段話，是城市是個地理叢結的想法。「叢結」（plexus）這個詞來自解剖學，用以描述神經網絡（network）（叢結）、血管網絡、呼吸道與食道網絡等，這些構成了動物的軀體。既然如此，我認為孟福用地理叢結嘗試說明：城市由許多網絡組成，流通、交換和互動則在這些網絡裡發生（take place<sup>iii</sup>）。因此，城市就像身體一樣，仰賴各種功能而活：從製造與組裝、倉庫與儲存、遮蔽與家居幸福，到人際衝突與政治陰謀。城市的這些功能都有各自的地理區位，也有整套的維繫網絡（叢結）。因此，動物軀體的維繫有賴於把體外的基本維生物質（如空氣與食物）帶進來運

iii 譯按：這裡作者兼採 take place 的衍生意義，即發生，與字面意義，即佔用地方

用；同樣的，都市網絡也向外延伸，遠遠超越城市範界，帶來所需的事物，並予以流通循環。不過，我們不能讓這種身體與城市的類比帶得太遠，而致引喻失義。讓我們多思考一下城市本身。

經由多重形式的網絡，人群、商品、金錢等等，不停地穿越城市移動，但這些事物也在城市裡的某些地方會遇，可能是在市場、辦公街區、家裡，或任何地方。總結孟福所言：

- ▶ 城市具備獨特的實體形式；
- ▶ 這種實體形式奠基於各種（經濟、制度、文化等）社會交換（social exchanges）；
- ▶ 這些社會交換的發生仰賴特殊的網絡；以及
- ▶ 至少在兩種意義上，這些網絡是地理性的：第一，它們在城市裡的特定區位交錯；第二，它們以特殊方式延伸超越城市，連向其他地區。

然而，這並非孟福認為是都市生活特性的全部。這種對城市的看法，無法攫獲城市的活力與創新。

城裡人口眾多，也意味著常有機會遇見陌生人和經歷新的體驗。結果，任何個人都有可能開啟新的生活目標，甚至變成不同的人。城市或可視為個人的演出，實則也是社會的戲劇。僅僅是可能產生的社會互動數量，就意味了城市成為各種故事搬演的舞臺。因此，孟福的主要論點就是，城市與他處不同，就在於讓眾人齊聚一起，形成既屬個人又是社會的敘事。甚至，城市強化且集中這些互動，有如一支放大鏡，將光束聚集到一小塊地表。城市是一口深釜，炙熱、隨時會起火，爆發烈焰。當然，熾焰既美麗又足以致命。所以，這個城市劇場搬演的故事，可以溫文慈善，也可以是衝突與難以協調。

史托所觀察的伊莉莎白時期倫敦，是個人人溫和有禮的地方，但孟福也開始注意到無限蔓延的美國城市，造成了個人與社會的解離。對孟福而言，這個公式很簡單：城市變大後，就不再是機會與創新之地。城市越大，社會互動就越具匿名性，因為城市居民愈來愈少有機會遇到熟悉、相識，甚至是能夠辨認的人。一旦城市生活受陌生人支配，能夠以有創造性、有益處或相互支持的方式與人會

面的機會，就愈來愈小了。(我們在後文第三節會回到這個議題。)

對孟福而言，城市擴張必將造成城市人性與創造力的消散，因為人群彼此脫節。城市不再是「齊聚」之所，而是「消散」之處。依孟福的觀點，不斷擴張的城市是否值得追求，能否維持，都很成問題。所以，他熱烈主張都市發展必須要有計劃。不過，對孟福而言，都市規劃者必須了解城市有其社會性的組織。他的結論是：城市計劃的設計方式，必須能夠有助於維繫和提昇都市生活的益處，亦即城市的密集狀態、創造力與蓬勃生氣，以及城市的戲劇。

與其視此為故事的結束，不如讓我們花點時間思索一下，從孟福對「城市是什麼？」這個問題的回答中，還能夠汲取哪些意涵。

18

第一，顯然城市影響了城市裡個體或群體間形成的組織結社形式。他們為了經濟、文化、社會或政治等原因組織結社，為了各種多少有點善意，或多少有點敵意的理由。實則城市也提供與其他個體或群體分離的機會。因此，在我們認識都市社會關係的過程中，各種疑惑始終揮之不去。不過，就目前所知，在觀點上差異很大(但在經驗上可能差不多，因為他們談論的都是廿世紀的北美城市)的都市評論者，例如孟福、林區和狄塞陶，都認為都市生活的獨特之處在於其活力、震盪、創造力、新奇和密集狀態等等。

其次，都市結社形式隨著「接近性」而變，或者更精確的說，是隨著社會關係透過鄰接與距離、緊密與遙遠而形成的方式改變。這似乎有點神秘，其實我們只需想想不同會遇的差別：與相知長達廿年的銀行經理面對面相會，相對於透過電話處理銀行事務，卻從來沒見過對方，而且實際上你們或許還不在同一國內，遑論是同一個城市(參見Graham and Marvin, 1995)。城市裡人與人之間的這些都市空間關係，其意義與重要性並非總是毋庸置疑。與匿名者交涉可以讓人感到愉快，也可以令人覺得害怕；其間差別來自於你是誰、你位於何處。因此，關於城市內部與城市以外的空間關係，到底如何發揮作用(或是不作用)，還是有疑問。再者，城市的獨特之處似乎在於它在空間上將事物(如人、錢、資訊、建築)聚集起來的方式；不過，這些聚集狀態何以出現，以及在何處出現等問題，仍需要進一步考察。

第三，重要的不僅是個人和群體，都市制度運作的方式也很重要。這些制度包含了組織和企業，地方政府與國家部門，但我們也會想到遊樂場、救濟所、教堂等等。城市不僅是以純然抽象的方式相互依賴的個體集合而已，城市也不僅是社會戲劇的演出舞臺；反之，城市是以特殊的方式，為了特定目的，在特定脈絡下，讓人群相聚一處。了解到這一點，對於徹底理解城市至關重要。

再回想一下這三項結論，我們知道，其實這根本不算是結論。這三點不但沒有充分回答城市是什麼這個問題，每一點反而都提出更多引人深思的議題。

### ACTIVITY 1.5

重讀孟福的結論及前文另外提出的三個論點。現在你還可以提出哪些問題？我自己的清單開頭是這些：

- ▶ 眾人如何彼此形成(或不形成)組織結社？
- ▶ 鄰近性和距離如何改變人與人相互關連的方式？

對我而言，還有許多其他問題；而「城市是什麼？」這個問題並無簡易的解答，原因便是在此。不過，我們可以開始想見，認識城市牽涉了：

- ▶ 人群「聚集」一處，並且努力建造城市的方式，不論是身為個人，或是置身各種群體與制度；
- ▶ 城市做為地理叢結，成為各種交換之焦點的方式；以及
- ▶ 城市成為一種生活方式，不同的人演出各種不同社會戲碼的方式。

我們也知道，城市因其規模與密集狀態而顯得特殊。這些觀念看來依然抽象，但有助於我們認識城市。然而，我們必須了解這些觀念如何彼此關連。為了達到這點，我們將透過個案研究來探討這些關係。讓我們先考察特定的美國城市發展，看看它能告訴我們城市像什麼模樣。我們以伊利諾州的芝加哥為例。但在此要先聲明：要緊的是要牢記在心，選擇這個案例乃是因為它有助於釐清我們的「城市是什麼？」問題，而不是因為它是一切都市發展的典型，而無視於城市的歷史或地理位置。

## 2 從自然到都會 (然後回頭) From nature to metropolis (and back again)

### 2.1 芝加哥之前的芝高：土地與自然

十七世紀晚期以前，北美五大湖之一的密西根湖 (Lake Michigan) 畔的小港口邊，已經形成一處小聚落 (圖 1.7)。這個聚落最早係為了交易毛皮，而由杜沙寶 (Jean Baptiste Point du Sable) 建於 1770 年代 (參見 Zorbaugh, 1929/1983)；北美原住民以一種野生洋蔥為其命名，稱為芝高 (chi-goug) (參見 Cronon, 1991)。之後約有半世紀之久，北美原住民如波他瓦托 (Potawatomis)、薩克 (Sacs)、福克斯 (Foxes)、渥太瓦 (Ottawas)、奇波瓦 (Chipewas) 等族人，以及英國、法國、俄羅斯和歐裔美國人等殖民者，紛紛來到芝加哥，用生活所需物品，如玉米、肉乾、麵粉、魚、酒等糧食，交換毛皮珠寶等高價貨品。當時這個地方毫不起眼，不過是幾百人的小鎮，許多居民以貿易為生，將購自獨木舟從鄰近地方運來的貨品，再以船舶長距離運送到東部出售，例如紐約和其他東岸城市。許多文化、語言、貨品和人在此湖岸相會。然而，這種大體平和的交換卻無法持久。

#### ACTIVITY 1.6

比較圖 1.1 與圖 1.7。你認為這時候的芝加哥是否符合你對城市模樣的想像？花點時間想想你的理由。

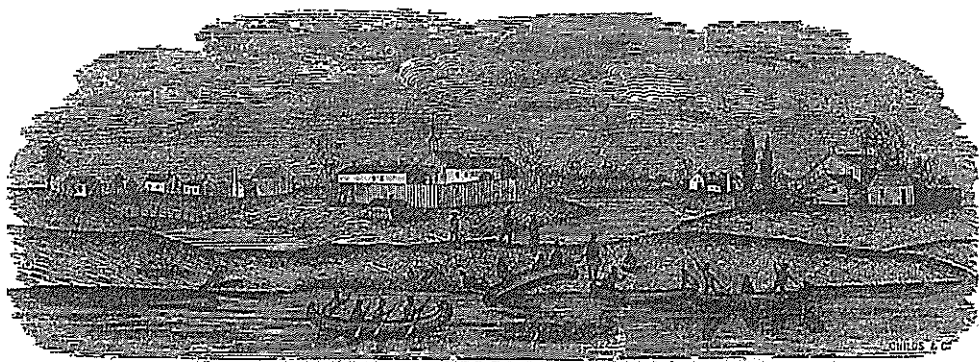


FIGURE 1.7  
史庫快福  
(Henry Rowe Schoolcraft)  
筆下 1820 年的芝加哥

在我看來，1820 年代的芝加哥就像是一處零散的村落，不論是建築形式或岸邊活動，都毫無跡象顯示這個地方會在一個世紀內擴展成為都會區。但是，這裡也是各種人來此相會，並且從事經濟交換之處，猶如他們在城市裡所為。那麼，為什麼芝加哥不算是個城市？就我們目前所知，我們可以說芝加哥還不算是個城市，因為其規模、密度和密集狀態都還及不上城市。

儘管北美原住民與殖民者之間偶有衝突，芝加哥的生活仍是相當穩定。主要的原因顯然在於不論背景為何，生意人關心的是他們從事的交易和貿易，而非戰事和奪取領土。似乎沒有誰剝削別人，至少不是那麼明顯。然而，這個幻象終於破滅，薩克族酋長黑鷹 (Black Hawk) 率領薩克、福克斯和基卡葡 (Kickapoo) 族等數百人，最後一次嘗試捍衛土地免遭白人侵佔。1832 年 8 月 2 日敗於血斧之役 (Battle of Blood Axe) 時，即使是黑鷹，也幾乎無法理解可能發生的惡行。

雖然黑鷹係為保衛土地不受白人殖民而戰，但他的信仰卻讓他無法理解土地所有權將會變得那麼重要。確實，土地不屬於任何人；但是白人殖民者卻不這麼想。他們不僅知道買賣土地可橫生多少財富，他們更知道聚落成長愈快速，土地買賣的利潤就愈龐大。若在適當時機購買位置合宜的土地，這些土地炒作者就可能成為百萬富翁。所需要的只是這個村落能夠成長為城市。不過，首先要讓土地變成財產，這就有個障礙，因為土地屬波他瓦托族人所有。不過，就在黑鷹戰敗的數月之內，未曾真正參加起義的波他瓦托人，旋即被迫放棄土地所有權 (跟別處一樣，參見 Cronon, 1983)。既然土地成為商品，炒作時機成熟，於是將土地分割為一塊一塊之後，出售給投機者。

芝加哥開始提供致富的新機會，只要 (也唯有) 都市富強的大夢成真即可 (參見 Cronon, 1991, Ch. 1)。然而，沒有任何事物足以保證芝加哥能發展成為龐大的都會區。即使如此，1833 年起都市土地區塊陸續繪製成圖，縱使城市本身還僅存在於世人的貪婪想像之中。「虛構城鎮中，虛構街道上的虛構土地，成為幾千筆交易的基礎，唯一的理由只是那些過度樂觀的地圖上所表現的可疑想法而

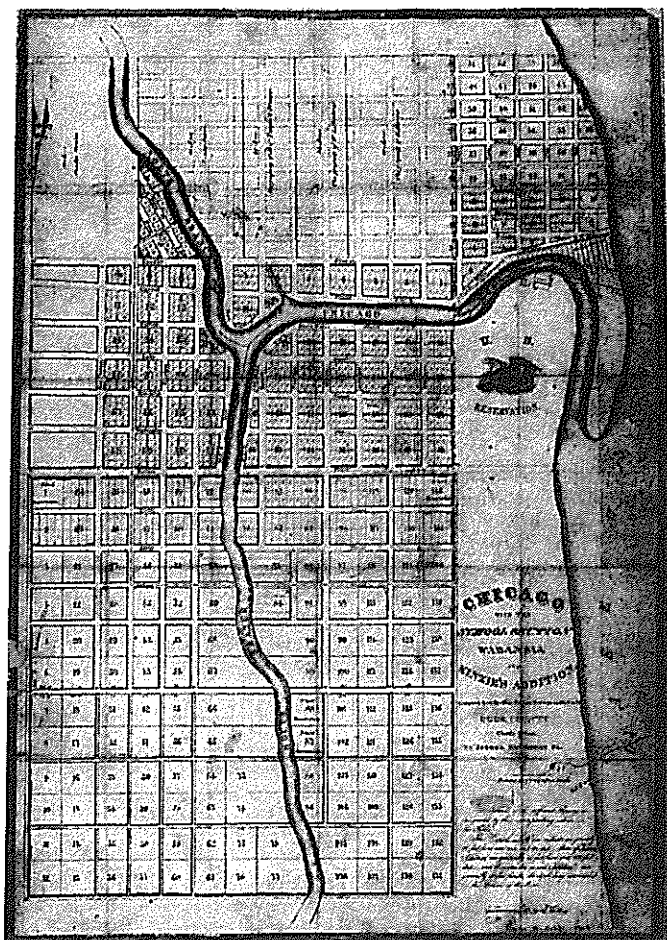


FIGURE 1.8  
喬斯華·哈薩維 (Joshua  
Hathaway) 所繪 1834 年  
芝加哥地籍圖

已」(Cronon, 1991, p.32; 見圖 1.8)。然而，芝加哥不過是眾多紙上城市之一，眾多夢想城市之一，財富的來去得失，都取決於樂觀的交易；投機者賭的是在除了泥沼與高大草原外別無他物的土地上，興建繁榮城市的遠景。

然而，芝加哥比其他投機城市更成功。首先，芝加哥擁有五大湖區周邊少數的港口之一。這表示吞吐貨物往來美國東海岸城市的船隻，沒有太多選擇，必得利用芝加哥作為港埠。結果，農夫若想要讓產品賣到最好的價錢，就必須運送到芝加哥；因為這才讓他們的產品能夠以紐約或波士頓 (Boston) 這類富裕市場做為最終銷售地。雖然有這少許的自然優勢，芝加哥仍然無法成長，除非能夠解

決自然對當地的限制，那就是氣候。

每年有幾段期間，芝加哥周邊幾乎都動彈不得。雨季裡，進出芝加哥的道路變得泥濘不堪，運貨馬車無法通行。甚至芝加哥的街道也變得寸步難行。冬季則有冰雪封路。彷彿這樣還不夠糟糕一樣，乾季時港口水位太低，船舶無法泊岸。有時候，農民無法將產品運到芝加哥；有時候又無法將這些產品運出芝加哥。只有在不太乾又不太濕、不太熱又不太冷的時候，芝加哥才能進行貿易。再者，冰雪和泥沼也限制了芝加哥腹地範圍的地理延展。農民要在芝加哥進行交易，必得在特定期間內將產品運到此處，而這經常需要花上好幾週。芝加哥的發展深受限制：氣候、地理、土地及水運的限制。

若孟福對城市是個地理叢結的看法沒錯的話，那麼對我而言，芝加哥幾乎不夠格，至少只有在每年某些時候才符合這個條件。除非芝加哥能夠延伸其運輸網絡，吸納更廣大腹地的貨物，否則芝加哥無法成長；而且，城裡的人若是無法移動，芝加哥也無法成長。當時芝加哥城裡的街道和連通腹地的道路，狀況都不夠好，但投機者依然夢想城市的繁榮，並寄望來自土地價格暴增的利潤；因此，他們尋求新的運輸技術以解決難題。這表示他們當時已然理解到，必須提供芝加哥所需的基礎設施，才能成為地理叢結與各種交換的中心，成為人群聚集的地方，成為一座城市。

## 2.2 建造芝加哥：從泥濘到流動

隨季節移轉，芝加哥受困於自然，但芝加哥人正圖謀解決。城裡進行了一項宏大的計畫，芝加哥人決心讓這座城市真正擺脫泥濘 (參見 Cronon, 1991, pp. 55-63)。1848 年起，街道高程抬昇了 4 到 14 英尺；有時候還必須用物理力量抬高大型建築物，以便適應新街道高程，或是整棟樓房完整地遷移到他處！試想整個辦公街區一吋吋沿著街道移動，數百名建築工人戒慎恐懼地照看著！大約花費了二十年時間，城市總算得以終年通行無阻。改善城市裡人貨流通的同時，1848 年也標註了另一項創新之始，即運用鐵路。第一條鐵路的興建始於 1848 年 3 月，雖然遭遇諸多困難，其他鐵路仍迅速跟進。

這些城市內外運輸網絡的發展，改變了這個區域內人貨運輸的方式。芝加哥不再需要等待冰雪消融之後，才能迎接來自紐約或更遠的歐洲，特別是巴黎的最新流行；農人也不再需要等候泥濘乾涸之後，才能運送產品到芝加哥。芝加哥開始成長，隨著運輸網絡日益深入周邊地區，逐漸擴展腹地。要考察芝加哥的發展成為城市，以下兩點都很重要：

- ▶ 考慮這些網絡的向外延展，以及
- ▶ 了解到它們都聚集與交織在芝加哥一地。

芝加哥迅速變成交易中心：貨物往東流通到紐約、美國東岸，甚至更遠；同時，貨物也從芝加哥的腹地運送進來。隨著鐵路延伸，鐵路網也明顯集中於芝加哥，並成為芝加哥的早期優勢。根據克羅農（Cronon）的研究，始於東岸的鐵路，全都止於芝加哥，而始於西部的鐵路也以此地為終點。要橫越美國，你就必須停留在芝加哥換火車。實際上，這表示得在芝加哥待上一段時間，同時更可能要花些錢（與時間），但這些不必然讓人心生不悅：城市為疲憊的旅客提供了諸多享樂，其中有些是非法的。

**ACTIVITY 1.7**

仔細查看圖 1.9。注意主要的鐵路網連接了重要城市，但同時也想想次要的鐵路網經過哪些地方。

芝加哥開始成長之後，固然因為位居運輸網絡核心，使腹地能夠伸展得更遠；但這同時也是由於芝加哥能讓人貨在各種運輸方式之間轉換，不論是鐵路與船舶，或是運河與道路之間的運具轉換。其中以鐵路影響最為深遠；最顯著的就是鐵路改變了空間與時間的經驗。相較於過去，人貨運輸的距離更遠，而且更為迅速。1852年鐵路尚未興建之際，紐約到芝加哥要花上兩個星期時間；但到了1857年，同樣路程只需要兩天。至少就此而言，時間和空間都壓縮了（參見Leyshon, 1995）。

26 據克羅農所言，「更驚人的是1848年電報問世後，資訊流通的加速」（1991, p.76）。芝加哥當然位居龐大鐵路網絡的核心，但由於電報線傍著鐵道架設，使得資訊也集中於芝加哥。芝加哥成長加

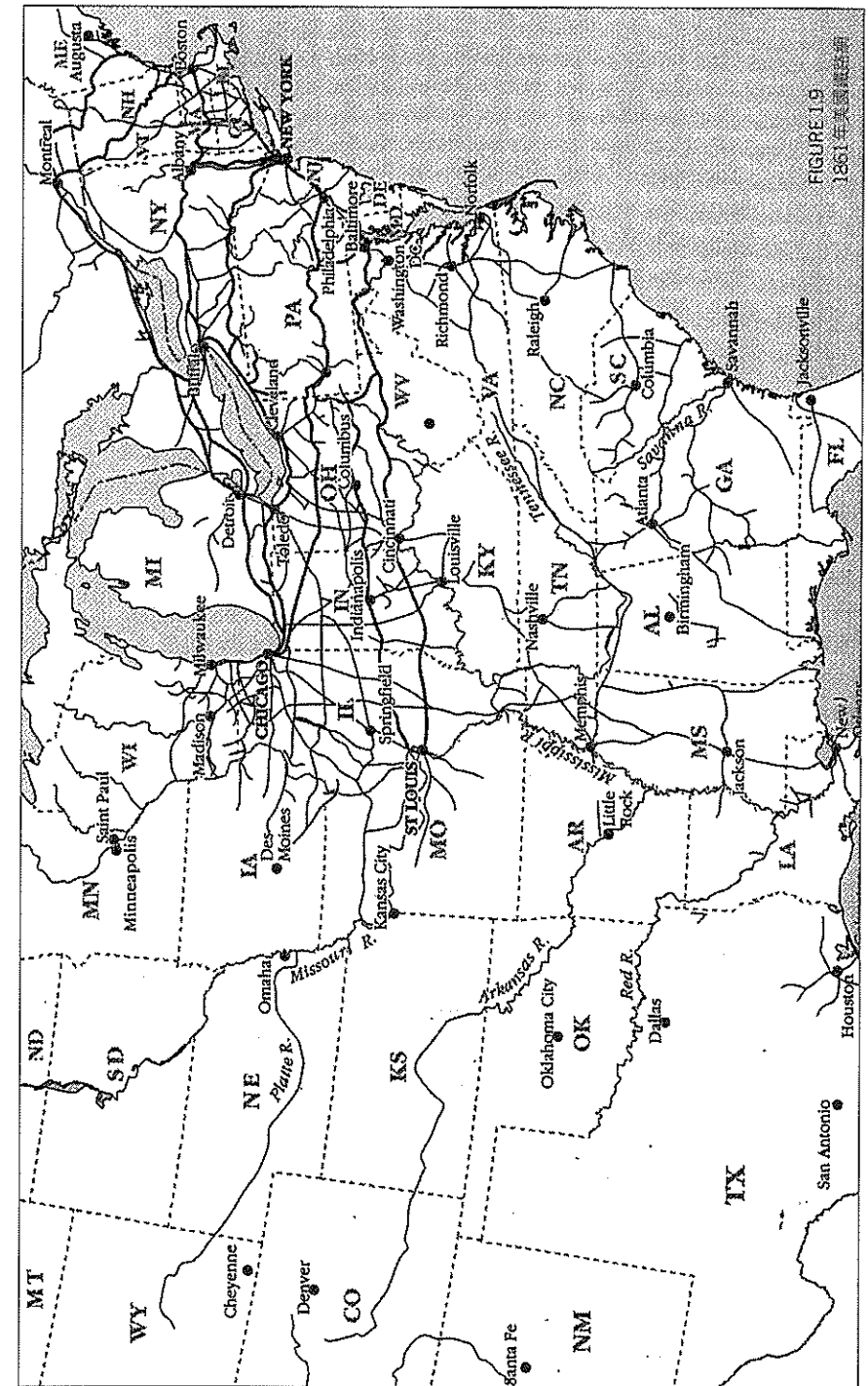


FIGURE 1.9 1861年美國鐵路網

速，既起因於人貨資訊的流通聚集於此，也因為這些溝通線路向外延展，深入了美國大西部。農民與商賈並非那麼想到芝加哥來，而是沒有其他選擇。這裡才有載運他們的火車；這裡才能取得可靠的價格、需求和商品的資訊，無論買賣皆然；這裡才有刺激驚奇；這裡他們才能聽聞最新消息、看到最新流行。但這裡也有前所未見的危險，惡棍、騙徒，有可能迷失或落入圈套……或者更糟。

讓我們簡單回顧芝加哥迄今的進展。芝加哥成為許多種連結（connections）的中樞：有延伸到城市之外的連結；也有在城市內將人群聚在一起的連結。透過這些連結的延展與集中，芝加哥整合了（也整合於）周邊鄉野，以及其他城市的人群，這些其他城市遠遠超乎原住民的想像；也就是說，超越了黑鷹挽救土地免受白人侵佔的能力，無法遏止殖民者經由這些廣袤連結而流入該地區。

1850年代末期，距黑鷹的起義還不到四分之一世紀，芝加哥的地理形勢已然徹底改變（圖 1.10）。說它改變，不僅因為一度空曠的土地如今豎立磚石灰泥，更因為該地文化截然不同了。水運的延擱一度曾經以數月計，旅客要等候水位回升，還要等待農作物裝滿船隻；如今，時間卻以時分來衡量：訊息經由電報線路閃現，火車依照緊湊的時刻表運行。生活的步調加速，人貨資訊流通的距離也日益擴大。

就此再加思索，我們可以預期這種加速的生活步調，由於其密集狀態而成為都市的特性。但我們也會注意到這種密集經驗有兩個面向。其一與時間和空間有關。不僅事物用更快的速度穿越芝加哥，事物也通過更遙遠的距離。其二與規模有關。重要的是注意到芝加哥生活的密集狀態，也跟其中進行事物的數量有關。世界流入與流出芝加哥，在其中循環與混合。克羅農繼續這個故事：

27

履行鐵路網指派給芝加哥的角色，擔任東岸與西部之間的門戶城市，芝加哥成為整個中部地區的主要躉售市場。不論是拆散東岸的成批貨物，或是集裝來自西部的散貨，芝加哥就是貨物集散地，是居間之地，連接了東岸市場與廣袤的西部資源豐沛地區（Cronon, 1991, p. 91-2）。

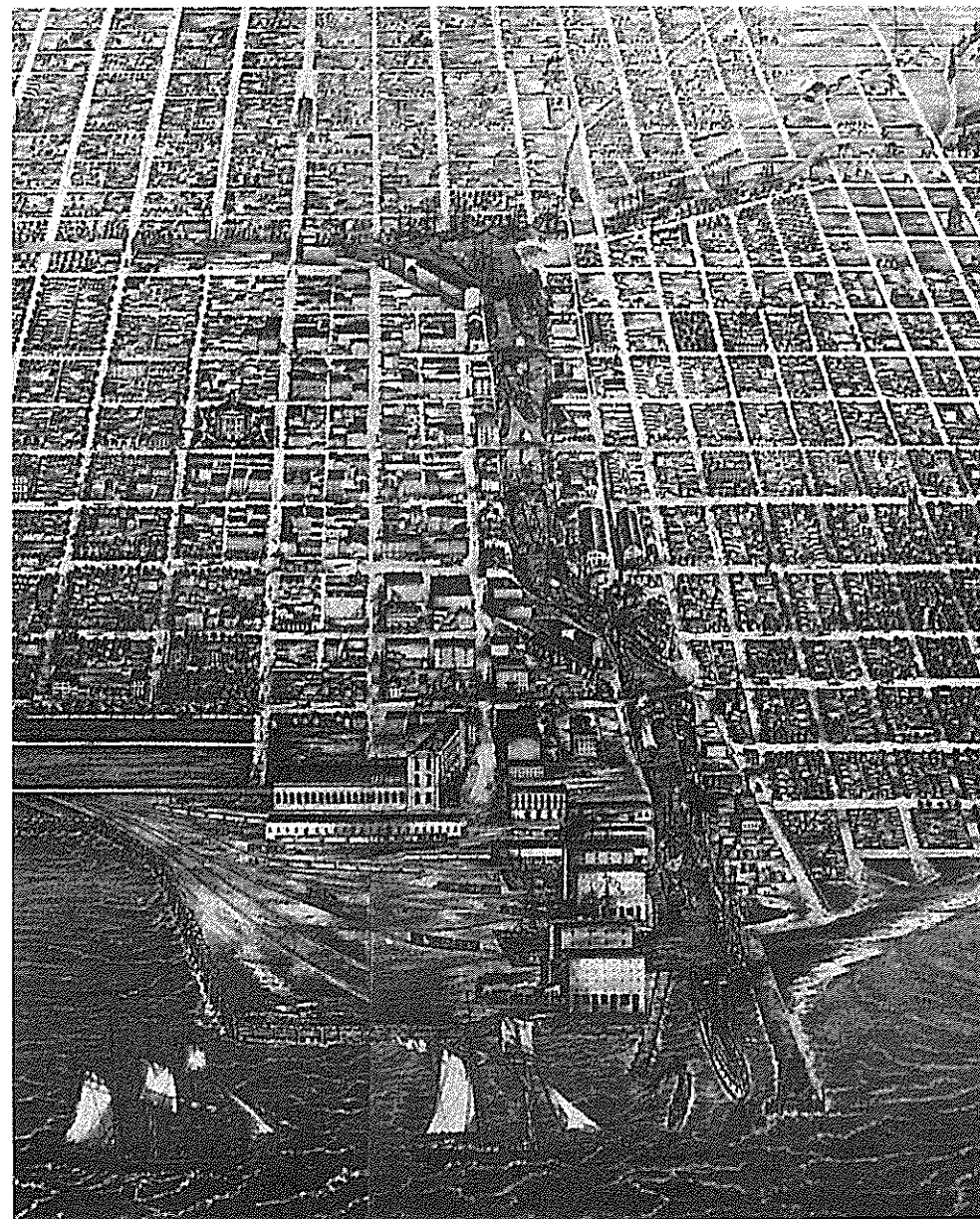


FIGURE 1.10  
詹姆斯·帕馬泰利 (James Palmatary) 所繪的 1857 年芝加哥鳥瞰圖

此處我們注意到克羅農格外強調市場在芝加哥發展中的重要性。不過，這並不僅是由於貨物買賣很重要；到了1850年代，商品的生產與交換已經是在特定條件下進行，逐漸取決於利潤和收益。因此，鐵路昭示了該地區經濟計算方式的改變。人們不用毛皮或糧食交換鐵路車票，而是以金錢交易。逐漸出現截然不同的經濟理性：定價策略、邊際利潤、帳目、合約，都開始改變整個北美地區做生意的方式。克羅農就此狀況提出了評論：

鐵路系統引發的改變，從芝加哥開始繁衍，從而徹底改變了大部份美國地景。一旦城市開始聚集西部的交易流動，荒野西部愈來愈成為其腹地……鐵路網絡延展所及之處，邊境成為城市腹地，鄉間產品便進入市場。沒有太多資本主義交換經驗的地方，突然發現他們自己接觸到資本地理形勢所創造的經濟與社會層級（Cronon, 1991, p.92）。

到了1860年代，資本的循環與投資，以及生產交易的集中，使芝加哥成長為大都會，一如早期投機客的夢想，只花了卅年左右就達成了（參見Scranton, 1994）。究竟發生了什麼事？

- ▶ 重要的不僅是蠻橫地驅離北美原住民，還有將土地轉化成為財產，可以當做商品來買賣。
- ▶ 不僅商品可以在芝加哥交易，而且芝加哥是最佳交易地點：此地有比較多樣的商品可供買賣；有較佳連通其他市場的較佳連結，因此芝加哥既是最容易牟利之處，也能獲得最大利潤。
- ▶ 不僅技術的變遷擴張了芝加哥的交易網絡，芝加哥還成為各種網絡的地理叢結，包括公路、鐵路、運河與船舶，輸送集聚了商品、人、資訊、資本等等。

如今，芝加哥位居地理叢結的核心，網絡延伸穿越美洲大陸，還遠及其外。但我們也該知道，芝加哥的實質存在，不僅應歸功於芝加哥在這些網絡中佔有的位置，也得歸功於這些網絡的（資本主義）經濟組織。不過，我們可不能蠢到以為芝加哥（以利潤和投資來衡量）的成功，僅僅依賴以不斷延展的網絡吸引眾人加入資本主

義的計算與運作，因為芝加哥還立足於更加珍貴的事物上，那就是自然。

## 2.3 芝加哥的自然：地表的城市足跡

文化地理學者段義孚（Yi-Fu Tuan）問到「城市的基本特徵為何？」時，他主張「城市是人造物與人為的世界，座落於從人文環境到自然狀態的不同距離的位置上」（Tuan, 1978, p.1）。同時，他也體認到生活有其不同的密集狀態與特性，段義孚認為：

那麼城市或可區分等級，根據其遠離農莊生活的程度，遠離春耕夏耘的農業節奏，以及日出而作、日入而息週期的程度來排列。尺度的一端是受制於自然的村落；另一端則是對食物來源毫無所知的城市，能在冬季保有生機，且無視於日頭起落（Tuan, 1978, p.1）。

我認為段義孚說的是：城市能以其與自然間的距離來區分等級。城市是否算是城市，取決於其脫離太陽起落與四時節氣的程度。我們一想到1840年代的芝加哥，就能明白它幾乎無法脫離土地，實則可以說是深陷泥沼與冰雪之中。但到了1850年代，芝加哥已經提昇自己超脫自然，克服了冬季與夜晚的障礙。所以，大家公認「芝加哥表現了人類生活一切最不自然的部份。既擁擠又造作，芝加哥成為一個腫瘤，位居原本美麗的大地之上」（Cronon, 1991, p.7）。

但基本上以遠離或脫離自然的程度來看待城市合適嗎？為了回答這個疑問，我們還要更仔細檢視芝加哥與自然的關係，特別是與樹木的關係。重要的是樹木經由與芝加哥的關係（各種木材需求的集中地），而變成可以販售（或不可販售）商品的過程。首先，我們先討論木材的需求。

農民移居美國中西部缺乏林木的草原，發現自己需要木材：木材的彈性與延展性非常適於建造家宅、穀倉、籬笆，也需要木材作為保暖與烹煮的燃料。城鎮裡，木材還用於鋪設人行道。同時，鐵

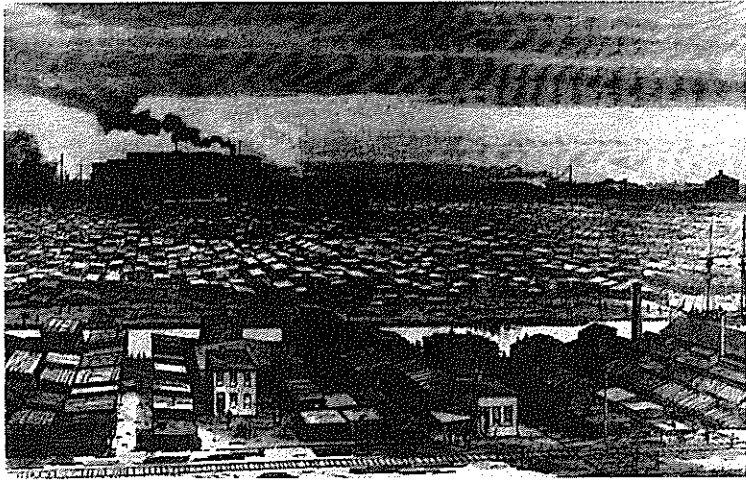


FIGURE 1.11  
芝加哥的林業區

路與船舶公司也用木材製造軌道、車廂與船隻。整個中西部都需要木材。雖然白松是最理想的木料，強韌、有彈性，又能漂浮，但森林卻位居草原北方與西方數百英里。

這些木材必須移動。木材經過切割，成為圓木。圓木經由密佈的溪流、河川與湖泊網絡漂流，然後運到芝加哥。芝加哥迅速發展成為「林業城市」，大量木材儲存在大型堆積場中(圖 1.11)。

木材經由芝加哥運送至中西部，糧食則反向而行，從中西部的農場，經過芝加哥，進入森林。因此，芝加哥不僅位居兩種地理的邊緣，一方是草原，一方是森林，還讓雙方交疊。部份原因是芝加哥在兩方之間交易商品，即食物與木材；部分原因則是將森林轉變為木材，以及將草原轉化為生產穀物的農場和畜養豬隻的牧場。芝加哥因而依靠土地營生，又創造出新的地理形勢，整合了橫跨美國中西部的木材與糧食市場。

白松不會自行砍伐。林業公司需要勞工：男人成為伐木工，也在鋸木場工作，或去驅散時常糾結堵塞河川的圓木群（這很危險），也參與處理和銷售木材的過程；同時，婦女則負責清洗與烹煮。對所有人而言，生活都不容易，也不會因芝加哥的條件而略見起色。由於人群聚集在芝加哥找工作，相互競爭，這表示勞動工資很低。這對雇主很好，對員工則不然；工人經常要經過嚴苛的考核，才能領得辛勤工作的報酬。

芝加哥林木貿易的重要性有賴於取之不盡的廉價勞動，以及現成的木材市場。遠自中西部各地到來的農民，在芝加哥販售農產品，並且尋找木材。對林業公司而言，這就保障了木材必定能銷售出去，只是時間早晚的問題。這也表示船隻與火車不會空跑，因為鐵路載來草原的糧食，又把木材與設備載回草原；船隻從森林中運來木材，又把食物和設備運回森林中。因為在兩個方向裡，人員和金錢都往返於芝加哥：

其他地方都不如芝加哥重要，它協調了水運、人員和木材的大規模移動。該城是密西根湖畔主要的木材市場，但其職能不僅止於買賣木材而已。許多芝加哥木材商人參與區域林業生產的各個階段，而且芝加哥資本經常指揮著白松的移動，從森林到鋸木場，再到最終消費者(Cronon, 1991, p. 159)。

芝加哥成為各種地理形勢間的接觸與重疊點，包括木材、糧食與設備、人群與金錢、政府與貿易管理，以及鐵路與水運等等。隨著芝加哥的成長，商品流通逐漸聚集此處，因為商品是由運輸網絡所導引。「商品能夠流通穿越大西部草原與森林抵達芝加哥，乃是由於精細的人文網絡，在塑造這塊區域上，這至少與自然同等重要」(Cronon, 1991, p. 164)。

這些商品流通有各種形態，不只是木材，還有穀物與豬隻，每一種都有其對城市實質形式的影響；木材堆積場、大型穀倉、鋸木場、肉品包裝公司，以及農林業機具工廠紛紛出現。此外，「城市街道變成各種生態系統的產品、各種經濟體，以及不同生活方式聚集和交換的地方」(Cronon, 1991, p. 61)。

芝加哥的街道與市場雲集，大量各色貨品進入城市，還有許多人，都集中在城市裡；這又鼓動更多人群和財富到此一試身手，碰碰運氣。芝加哥既像磁鐵，又像放大鏡，吸引進來，而且放大了愈來愈多的商品、金錢、人群與資訊等。芝加哥有理由成長：人群可以在此地生活、工作，甚至在此地致富。隨著芝加哥的網絡延伸，商品也來自越來越遠的地方；同時，隨著城市成長，對木材的需求



也增加了。森林不斷砍伐，林業運作也逐漸往外移動而遠離城市；沒有人會認真質疑砍伐森林之舉是否適宜。如果你能夠由飛機上往下看，所見會像是夜賊在森林裡留下了不可磨滅的巨大足跡；而其「銷贓處」，也就是收受所竊貨品之處，就是城市。不過，城市在大地上烙下足跡的想法，不是只有修辭上的共鳴而已；它同時賦予我們一種描述和評估城市生態範圍，以及都市發展之環境衝擊的方式。就此而言，足跡一詞具像化了自然如何且由何處被吸納進入城市工廠與市場，以及城市如何及在何處吐出污水、產品、煙霧、廢棄物等 (Merchant, 1994, p. 136)。

芝加哥的足跡愈來愈大，尤其是鐵路網不斷擴張，以追趕新的伐木前線。吞噬的狂暴始終不曾稍減，直到再無樹林可供砍伐。

我們回顧整個故事，提出一些觀察：

- ▶ 芝加哥位居各種互連網絡的核心，得以交疊眾多不同的市場、商品流動與資源區域。
- ▶ 雖然芝加哥位於網絡交錯之處，但要發揮作用，仍須其他條件配合：部份要仰賴那些經營運輸系統的公司（例如鐵路公司）的協調，部份則有賴於芝加哥貿易委員會對商品的管制，還有些部份則依賴聯邦政府對土地與資源的管制。
- ▶ 這些網絡並非毫無權力關係。我們可以透過受薪勞工與貿易的組織方式，以及自然與城市之間的關係，看到權力關係：因為自然被帶進城市，經由加工製造，轉變為商品以供出售。

追溯如木材等商品回到其原初狀態，不僅可以理解自然如何進到城市裡來，以及城市如何經由自然而建立起來，更能夠瞭解自然與城市相距有多麼遙遠。一方面，城市永不可能與自然分離；城市或許可以克服冬季與夜晚，但要能辦到這點，唯有重新製造自身和自然；電力與照明最終必須利用自然資源，不論其形式為天然氣、煤、水力、核能等。另一方面，城市似乎也讓自己遠離自然，因為城市總是試圖「逃離」自己造成的環境後果 (Merchant, 1994)。即使如此，自然可能還是能夠作最後的定奪，替城市造成連串惡果。現在，我們可以開始尋思，樹林耗盡後，會發生什麼狀況。

## 2.4 芝加哥的終局

1833年到1848年間，許多人樂觀指望芝加哥能變成大城市。他們想像一旦芝加哥與聖路易 (St. Louis) 之間的運河完成，可以拓展與南方各州的貿易途徑。不過在這段期間，運河的興建一直拖延，使得芝加哥的潛力無從實現。反而是聖路易因為擁有較優越的水路，支配了這個區域。因此，應該是聖路易才有成為東西部門門戶城市的條件。但聖路易為何沒有？答案就在芝加哥採行的某些投機決策。

1848年，一群掌握政治與經濟權勢的人決議，若沒有運河，芝加哥的未來應該建立在新技術上，那就是鐵路。然而，卻沒有任何人有足夠資金建設鐵路，也沒有誰具備一點如何經營鐵路的見識（如果有的話，搞不好就不會嘗試了？）。即使如此，芝加哥商人還是設了一間鐵路公司，但資金主要來自地方農民的小額投資，後者得到設立火車站以便連結芝加哥的承諾作為回報。唯有千萬農民相信鐵路公司推銷的計畫，決定投入小額高風險的投資，才使鐵路終得建成。當然，一旦興建，就有理由將新路線的終端設於既有鐵路的終點處，那就是芝加哥。由於聖路易缺乏連結，以致無法達到類似地位。這裡的重點是，芝加哥的成長有賴於發展出多樣、廣袤的連結，也仰賴於為了芝加哥的優勢而維繫和擴張這些連結。

### ACTIVITY 1.8

現在想想1820年的芝加哥（見前圖1.7）。你何以認為芝加哥發展成為城市？想想其中發生的轉變，包括運輸與貿易方面，以及城市的實體結構。

芝加哥發展的重要原因之一就是位居許多交疊網絡的核心，透過這些網絡得以流通（穀物、木材與豬肉等）貨物、人員、資訊、金錢等。不過，這還需要有倉庫、碼頭、鐵路、工廠等出現在此地，以利用並增進貨物的流動（參見Cronon, 1991, Ch. 4）。然而，城市的重要性不表示這些網絡必然不可避免、恆久存在，或值得追求。

- ▶ 誠如我們所知，鐵路網絡集結在芝加哥，起因於千萬農民微

小、不確定的決策。

- ▶ 後來隨著鐵路系統擴張，芝加哥不再位居網絡中心，因為有其他門戶城市興起。
- ▶ 同時我們應該注意，商品流動在芝加哥的集中與強化，也形成了阻礙，因為城市變得擁擠且危險。為了說明這一點，讓我們回到城市的根源：白松。

我們已經知道，芝加哥的貪婪胃口吞嚥了大片森林。長期下來，森林離城市愈來愈遠。鐵路網向外延伸以迎合林業公司的需求；而林業公司如今已無法再順流運送林木，因為砍伐範圍愈來愈往高山上去，那裡的溪澗太小，無法運送林木。不過，鐵路網絡的延伸表示林業公司不再需要將木材運至芝加哥，而是可以直接賣給顧客。芝加哥不再是鐵路網的中心，可以輕易略過。到了1880年代，其他城市在中西部茁壯，每一處都能佔據交疊網絡與商品流動的中心位置。隨著十九世紀邁向尾聲，芝加哥逐漸不再是穀物、木材與肉品物流的中心。另一方面，芝加哥現在變成大型工業中心（但這是另外一個故事，參見 Cronon, 1994，以及 Page and Walker, 1991）。這裡要說的重點是：

所有的西部城市都是其腹地的交易地點，但是芝加哥較諸他處則有更大的影響範圍與密集狀態。集結來自農田、牧場與森林的貨品，形成大量累積的財富，城市協助這些產品轉化為所謂資本的這個神秘事物……隨著城市人口增加、建築物向外擴張進入草原、工廠與倉庫吐出無窮無盡的貨物，城市的資本（成為這一切事物的象徵再現）也隨之增加，維繫了城市超乎自然的成長（Cronon, 1991, pp. 148-9）。

芝加哥在十九世紀後半期的成功，有賴於其擔任門戶城市的地位，也仰賴於製造和倉儲業的發展。不然，芝加哥人如何能在城市裡營生？芝加哥的成功，

- ▶ 在於聚集了貨物、人群、金錢、資訊等等的流動，
- ▶ 在於營造出住宅、工廠、倉庫、車站等等的實質設施。

不過，這些也成為問題的根源；因為在芝加哥交易變得太困難又太昂貴了。

雖然克服了泥濘，但是交通的集中卻表示到了1880年間，芝加哥已經非常擁擠。例如，從紐約旅行到洛杉磯的人，可能要耗去幾乎整個工作日在穿越芝加哥上，因為他們得從一家鐵路公司換到另一家。很快地，隨著芝加哥做生意的成本高漲，在其他城市反而比較容易賺錢。

鐵路一度保障貨物、人群、金錢、資訊流動能夠聚集於芝加哥一地，現在，鐵路也能夠讓這些事物擴散到其他城市，例如明尼亞波里（Minneapolis）、丹佛（Denver）、堪薩斯市（Kansas City）和歐馬哈（Omaha）。芝加哥不再是肉品、穀物和木材等貨物唯一的交易地點。各地之間的連結已然改變，因為城市成長且日漸涉入更大規模的國內與國際經濟之中。

因此，思索城市是什麼時，必須考量流動聚集（或不聚集）在一地（像是芝加哥）的過程。然而，這樣仍然無法完備整個圖像，還要去追溯這些流動如何：

- ▶ 往外擴展超越城市之外，
- ▶ 以及交織和散佈在城市之內。

就此，我們需要一種地理學的想像，既能跟隨網絡之所及與指向，同時也能在城市裡追溯這些網絡及其對城市的影響。實則這是要更謹慎地思考城市作為地理叢結的意涵，但還不僅如此。因為在這個芝加哥的故事裡，可以見到

- ▶ 網絡隨著時間轉移和改變，以及
- ▶ 這些網絡是特定社會關係的結果（如芝加哥一例中，涉及了剛萌芽的利潤與生產之資本主義計算），其中經常包含許多超乎想像、不可靠、深思熟慮、創新、分歧、貿然、甚至有時是愚蠢的，個人或群體的所作所為。

但這種城市是個「地理叢結」的觀念，是否足以理解城市的社會模式？迄今為止，我們幾乎是以毫無差別的方式對待芝加哥市，亦即彷彿芝加哥的各處完全一樣。然而，芝加哥本身卻有（如今仍有）許多世界座落其中。

## 2.5 寰宇都市芝加哥

數以千萬的人湧入芝加哥，來自世界各地。他們離鄉背井，脫離文化，在這個陌生環境裡，開始建立新家園、再生自己的文化。人群逐漸到芝加哥定居，城市也隨之成長。這種成長涉及了擴展芝加哥的網絡，藉以流通資源、商品、人群、金錢、資訊等。這也牽涉了創造產業基礎，提供（或剝奪）了就業機會（參見Scranton, 1994; Page and Walker, 1994）；這還牽涉到在大草原上建造愈來愈多（木造）房屋。然而，芝加哥的擴張對芝加哥自身也有所影響。

36 在這一節，我們要仔細檢視芝加哥內部的社會模式。我們採用的證詞來自羅伯·帕克（Robert Park）、鄂尼斯·柏吉斯（Ernest Burgess）、哈維·左鮑（Harvey Zorbaugh）、路易斯·渥思（Louis Wirth），以及其他1920與1930年代芝加哥學派社會學者的研究成果。對我們卓有助益的，並非這些研究成果提供的概念性或分析性工具（因為多數有嚴重瑕疵，參見Smith, 1988與Savage and Warde, 1993），而是因為他們進行了許多芝加哥社會模式的細緻研究。因此，此處感興趣的是這些研究描述1920年代芝加哥社會與空間組織的方式，而非他們認定的城市內部成長背後的主要動力。重新詮釋這些作品，可以讓我們辨認出更多城市特徵，這些特徵與城市的寰宇主義（cosmopolitanism）有關。

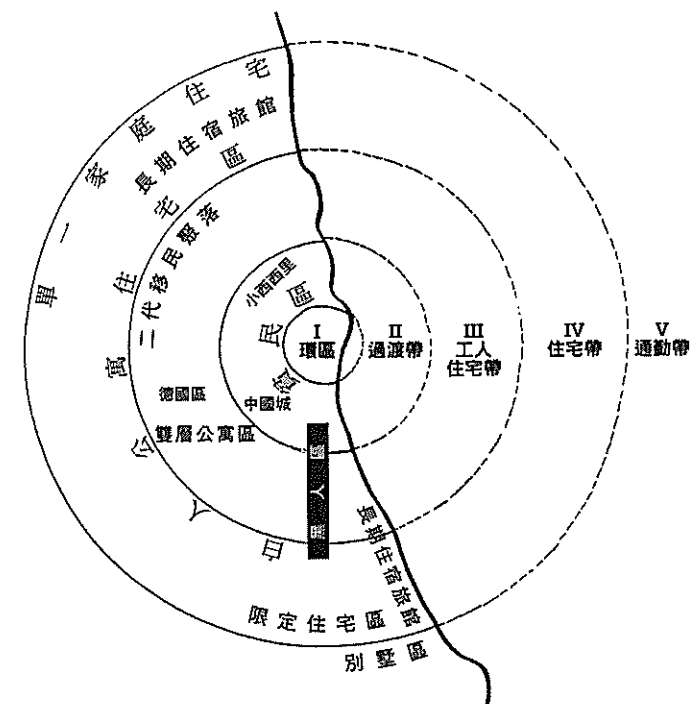
柏吉斯（1925/1984）描述芝加哥（及所有美國城市）社會空間組織的工具，是一張地圖：圖1.12。

### 37 ACTIVITY 1.9

觀察圖1.12，從北到南的實線標示湖岸，芝加哥位於左方，密西根湖在右邊。首先研究不同的同心圓，它們切割城市成為環狀帶。然後，密切注意芝加哥的各地區，像是小西西里（the Little Sicily）及黑人區（the Black Belt）。在你比較芝加哥這兩種社會模式時，你注意的是那些事物？想想這些地帶與地區之間互相密合或重疊的方式，或不密合或交疊的方式。

在我看來，柏吉斯的圖展現出兩種互相對立的芝加哥社會模

FIGURE 1.12  
柏吉斯（1925）的都市區域



式觀念。一方面，有一連串同心圓地帶（concentric zones）；另一方面，又能辨認出許多不同的地區（district）。這些觀念似乎彼此有點無法相容。讓我們看看為何如此。

我們首先看同心圓。對柏吉斯來說，這些同心圓地帶是所有城市的普遍特徵，不侷限於芝加哥。他認為每個地帶都有特殊性質：

- ▶ 第一環帶代表中心商業區；在芝加哥此區稱為「環區」（The Loop）。
- ▶ 第一環帶外頭是過渡帶。第二環帶由窮人佔住，生活條件貧困。不過，這一環帶卻「被商業和小型製造業入侵」，圖上以點線表示工廠區。這種工廠入侵導致貧窮居民遷移到外圍地帶。
- ▶ 生活在第三環帶的人大多從事製造業工作，包括那些逃離過渡帶的人。所以，第三環帶不是我們一般稱為內城（inner city）的地方，而是較為富裕的區域，其中的居民負擔得起生活於遠離

工作地點之處。

- ▶ 在這區之外的是住宅區（第四環帶），擁有高級公寓，以及專屬獨棟住宅的區域。
- ▶ 再往外去，超過城市邊界，則為通勤帶（第五環帶），包括郊區和衛星城市。

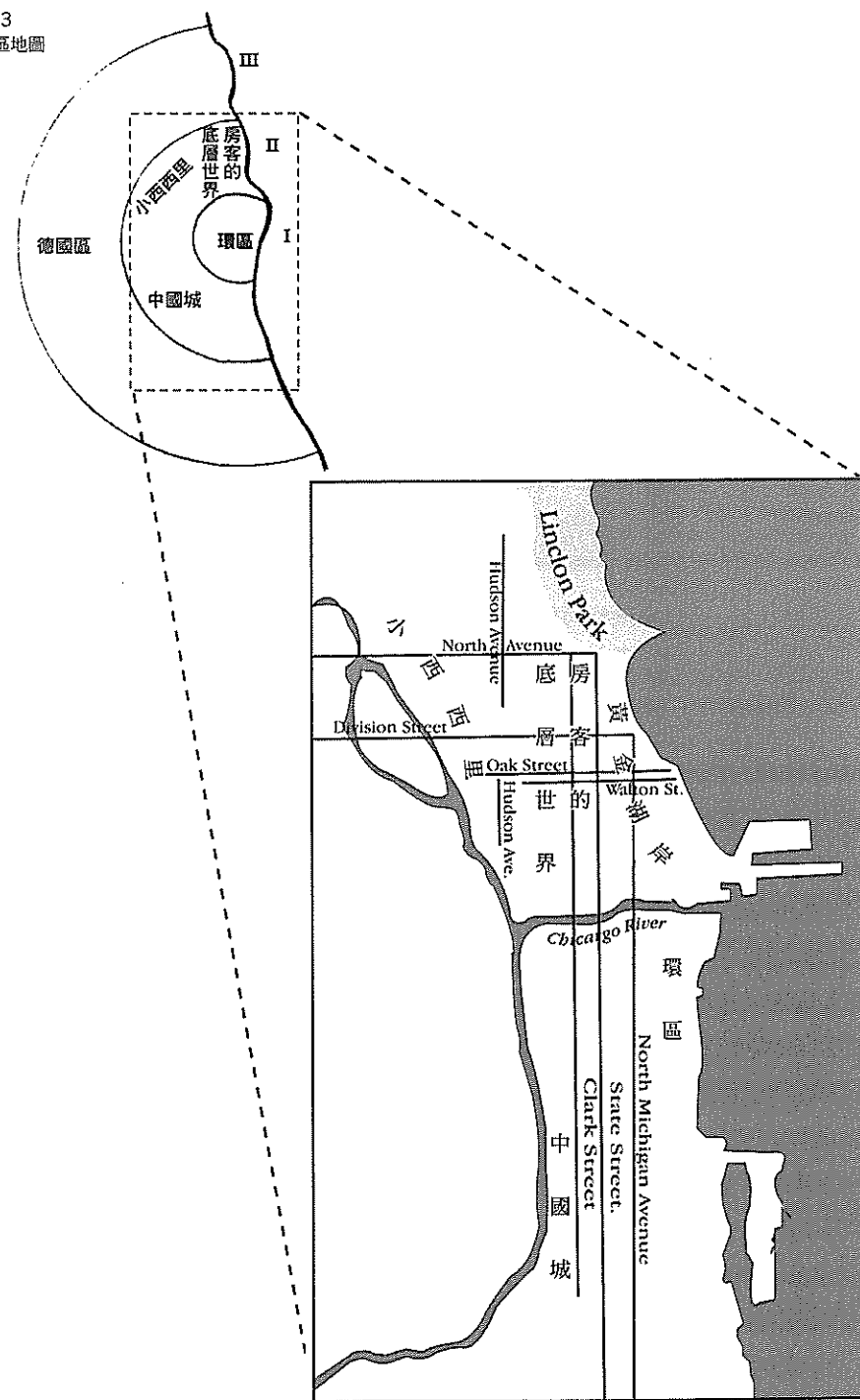
雖然這種城市模式好像是靜態的，但也包含了眾人變得富有後，從城市中心往外遷移的觀念。每種向外遷移，都造成另一波替換，富人搬離較差的房舍時，較窮者便進駐這些住宅。

另一方面，這些環帶其實只能運作於密西根湖的寧靜水域；一旦觸及地面，各種複雜性就會干涉它們。針對柏吉斯的同心圓模型，已有各種批評 (Savage and Warde, 1993)。例如我們可以注意到下列議題。同心圓地帶並未描繪美國其他城市的社會（階級）模式（參見 Davies and Herbert, 1993）。不只是有錢人選擇住在鄰近市中心的精華地段，即使很靠近貧民區（怪異的是，我們也會知道這也是芝加哥 1920 年代的一項特徵），窮人也常常出現在周邊地區。這個模型也不能完全適用於政府明顯干預土地與住宅市場的地方：例如前蘇聯這種中央集權規劃的國家，或是提供國宅與社會福利的英國。不過，這些批評相對來說較不重要，更重要的應該是：要更仔細思索柏吉斯的芝加哥社會地圖的其他向度，那就是那些地區。同心圓地帶看似一片平坦，內部均質一致，彼此各有差異，但是芝加哥的地區似乎切割且雕刻了這些平面，令城市的社會表面 (social surface) 有了不同的意義。

讓我們再看一遍柏吉斯的芝加哥地圖（圖 1.12）。芝加哥的同心圓地帶顯然有其他類型的社會領域疊覆其上，以其居民推定的族群 (ethnicity) 或「種族」為主要特徵；例如有「黑人區」、「中國城」和「德國區」(Deutschland)。我們可以問這些地區能否符合同心圓模型？是否所有德籍人士都是勞工？所有西西里人都住在貧民區？還有為何「黑人區」跨越三個環帶？這些問題都很重要，因為涉及了

- ▶ 人群在城市裡的分佈形式，依階級、「種族」、性別和各種其他差異而區分；

FIGURE 1.13  
芝加哥近北區地圖



► 以及這些人群之間的差異彼此間如何發生關連，或是沒有關連。

那麼，讓我們仔細看看位於「環區」以北的第二環帶。這一區通稱為近北區(Near North Side)，根據柏吉斯的說法，這一區密佈著各種地區。其中包括標示為「小西西里」、「底層世界」與「房客」的地區。左鮑在其經典研究《黃金湖岸與貧民區》(*The Gold Coast and the Slum*, 1929/1983)中，描述這些地區迷人又偶見刺激的細節。從這個研究中，我們猜測「房客」區東邊未命名之處，就是「黃金湖岸」。讓我們看看芝加哥的近北區(圖 1.13)，這塊僅有 1.5 平方英里大的地區，由北到南或東到西，都只有步行卅分鐘之遙(圖 1.14)。

1920 年代的黃金湖岸，一如你所預期的，特色是豪華公寓與昂貴旅館(迄今仍然如此)。住在這裡的有錢人，擁有炫麗的轎車、閒人勿進的豪宅、揮霍無度的生活風格，隨處見諸報端社會版面。據左鮑所述，夏季炎熱的時候，來自貧民區的人會從湖邊仰望該區，看到的盡是華麗迷魅。但富豪只在讀到貧民區內發生謀殺、暴力與社會騷動時，才偶而注意到窮人。他們甚至可以說是身處不同

FIGURE 1.14  
芝加哥近北區，1995 年



的星球；雖然彼此的生活空間如此接近，他們的社會距離卻極為遙遠。

距黃金湖岸不到五或十分鐘步行距離處，是房舍出租區(柏吉斯圖上標示為「房客」)。或許很意外的，左鮑描述此區有波希米亞風(bohemian)。這是個貧窮地區，吸引了年輕人、冒險客、單身者——大多是婦女。這裡有商店，販賣書籍、藝品、古董珍玩；藝術家的工作室；激進的會社聚所(radical club)、小劇場與茶館(有哪些出現在作業 1.1 你所列的都市特徵清單裡呢?)。就像其他美國城市一樣，這種地方通稱為「村」，如紐約更著名的格林威治村(Greenwich Village)。有趣的是，此處白天空無一人，因為大家都趕著去工作，擔任藝術家、店員(通常是婦女)、發明家、「事務男人」與「時髦女人」、女侍、店員和表演者。左鮑(預示了孟福的觀點，參見 1.2 節)主張，值得注意的是大城市提供這些人各式各樣機會，即使他們的生計與社會生活動盪不定。

南北向的克拉克街(Clark Street)將近北區一分為二。此處就是柏吉斯圖上標示為「底層世界」的區域。在這兩部份裡，犯罪稀鬆平常，而這條街本身更是聲名狼藉。左鮑描繪這個場景：

克拉克街是貧民區的市集(Rialto)。破敗的商店建物、廉價舞廳和電影院、酒館和可疑的旅社、教會、「小旅館」、當舖和舊貨店、無數餐館、冷飲舖和「會員制」沙龍；在這些地方，男人閒坐瞎聊，也是犯罪黑幫份子遊蕩之處。幫派徒眾就生活在後頭貧民區裡，在當舖銷贓，和結交流鶯……這是條永遠黑暗的街道，在這裡會遇到組成貧民區的所有事物(Zorbaugh, 1929/1983, pp. 10-11)。

貧民區居民不只有義大利人而已，或許你會因其稱為「小西西里」而這麼期待。事實上，這裡有許多移居群體：波蘭人、愛爾蘭人、斯拉夫人、非裔美人、波斯人、希臘人、德國人(其中多為猶太人)，還有至少二十種其他國籍。即使這些人的生活極為鄰近，擠在克拉克街西側的街區中，這些群體相互經過或穿越，卻鮮少發

生可茲記述的會遇；反之，他們採取冷漠的態度容忍他人存在。即使如此，貧民區仍是一處險境。例如左鮑記載了搶劫導致的多起謀殺案，發生在橡樹街（Oak Street）與劍橋路（Cambridge Street）口，當地人稱該地為死亡街角。還有兩百位敘利亞裔波斯人和亞述裔波斯人間的爭吵，發生在克拉克街上一處咖啡店裡，因為敘利亞裔波斯人不得出現在赫隆街（Huron Street）以北。許多不同世界被帶到這個城市裡的人口密集處。這些世界有自身的範疇，回溯到散居地中海的村落，例如西西里、希臘、中東與東歐等處。有時候，這些世界彼此衝突，其他時候則只是擦身而過，彷彿別人並不存在。

我們花了點時間思索芝加哥的環宇主義。不過，我們應該知道，這種環宇主義不會憑空出現。移居至芝加哥的移民，經由許多不同途徑來此，停留在城市裡的不同地方。例如芝加哥的黑人移民來自美國南方，始於1865年內戰結束以後。同樣的，德國人、義大利人、波蘭人、斯拉夫人、希臘人和波斯人，他們背離歐洲最窮困地區之舉，始於1918年第一次世界大戰結束之後。因此，顯然柏吉斯的芝加哥社會和空間組織地圖，也喚起了各種移民進入城市的歷史與地理，還會召喚生活在芝加哥的人群的社會戲碼。

1920年的芝加哥是個對比之城，不同族裔、不同生活風格、不同階級等等之間的對比，而這些對照比肩並存。但沒有理由認為這會產生問題。除非芝加哥也是一處誇大之城，聚集和強化了這些對比。芝加哥的這種誇大，似乎造成許多神經緊張，發出刺耳之聲，因為犯罪、「種族」與社區張力、驚奇與喜樂、社會與政治騷動，以及不斷湧入的人潮。對芝加哥學派而言，這表示城市生活呈現一種密集狀態，一種生活方式，是別處看不到的。在我們對於「城市是什麼？」這個問題的探索中，我們不時觸及這個觀念，就是城市生活的獨特之處，在於密集狀態：其速度、寬闊；其機會、焦慮；其規模、社會互動。我們接下來便討論這個關鍵面向。

### 3 城市生活的密集狀態： 規模、密度與異質性

The intensity of city life: size, density and heterogeneity

迄今提出的論點，以及芝加哥案例研究的範示，說明了城市不只是實體特徵的簡單集結，也不僅是溝通線路交錯之處，更不僅是門戶城市，提供貨物、人群、金錢、資訊等等的流通（參見 Castells, 1990; 1996）。這並不是說，這些不重要，而是說城市還添加了些東西：

城市……不只是集結個別男人〔原文如此〕和社會設施，像是街道、建築物、電燈、電車和電話等。城市還有更多事物，不只是聚集制度和管理機構，如法院、醫院、學校、警察局和各種公務員。城市是一種心靈狀態，一種風俗傳統的體現，同時還展現出隱含在這些習俗中、由傳統所傳遞的經過組織的禮儀與情感。換言之，城市不只是實體機制和人造建築；城市更涉及了組成城市的那些人的重要歷程。城市是自然的產物，更是人性的產物（Park, 1925/1984, p. 1）。

和孟福一樣，帕克不受制於城市可由實體形式界定的想法。不管城市的組成為何，都與其社會過程的關係較密切。城市不僅呈現在建築物、街道、交通這類似乎能夠界定城市的事物中，而是表現於人群生活、工作、交易和享樂（或不如此做）的方式裡。城市也不只是一種社會制度，包括法院、醫院、學校、警察局、官僚體系和市政府。城市的要緊之處，在於其聚集人群的方式，讓發生在他們之間的事物有所不同。讓城市之所以是城市的事物，不僅是摩天大樓，或商店，或是通訊網絡，更在於置身城市的人的言行舉止，被迫要迎合都市之風：這是「瘋狂競賽」之處；城市營營擾擾，永不止息。

根據這種對城市的闡釋，城市裡的社會互動關係有其獨特的密集狀態。這可以界定城市的速度、異質性，以及或許有點弔詭是人

群城市經驗裡的情感矛盾 (ambivalence)。不過，這種描述有待進一步解釋。何以城市生活誇大了規模、對比、異質性、情感矛盾、速度等。析解這個問題，可以教導我們更多有關城市為何的事物。

1938年路易斯·渥思 (Louis Wirth) 提出自己的城市定義：「就社會學的目的而論，城市可界定為相對規模較大、密集且長存的聚居處，包含具社會異質性的個體」(Wirth, 1938, p.190)。這個定義的正確與否並不那麼重要，重要的是渥思特意強調的三項特徵。城市有：

- ▶ 很多人；
- ▶ 密集的聚居地，以及
- ▶ 個人與群體生活的異質性。

這些特徵中的每一項，都影響了人群在城市中聚集 (或不聚集) 的方式。讓我們逐一討論之。

### 3.1 人口數量

首先，渥思認為城市裡人口眾多，影響了人群彼此互動 (或互不相干) 的方式。這有三項基本理由：

- ▶ 因為個人之間差異的程度更大；
- ▶ 因為社會互動的數量更多；
- ▶ 因為人群分化的可能性更高。

城市裡生活的人數眾多，必然彼此間有很大的不同。據渥思所言，這「應會導致空間隔離 (segregation)，依個體的膚色、種族、經濟與社會地位、品味和偏好……[而分]」(1938, p.191, 強調為筆者所加)。在這份清單上，我們很容易添上別的，像是性別、性慾取向、年齡、肢體能力等等。更重要的是，渥思沒有解釋何以空間隔離應會源自個體間的差異，如「種族」、階級或其他。因此，他沒有描述空間隔離與社會分化背後的社會過程。所以，渥思無法看到那些可能確使人群保持距離的偏見和不平等。

不過，渥思卻闡釋了何以數量龐大容許 (或強迫) 人群形成新型的社會互動。他主張，城市裡的人群有較多機會形成不倚賴親屬

關係、鄰里關係、社區情感、傳統和「俗民」態度的連帶。這是因為個人間的友誼與群體間的團結，還有其他基礎。在此，我們可以回想約翰·史托的評論 (參見前文)。記得他談到了城市的「法人團體與會社」。或許，組成新結社的機會，便足以成為生活在城市的理由。另一方面，與他人「交談的親近性」，不必然如史托所稱，

城市裡的接觸或許實際上是面對面的，但依然是非關私人的、膚淺、短暫與片段的。都市人在關係裡所展現的保留、冷漠和厭倦的外貌，因此可視為讓自己免於私人請求與他人期望的手法 (Wirth, 1938, p. 192)。

渥思描述城市裡人群的會遇是非關私人的、膚淺、短暫與片段的，而城市居民本身有所保留、冷漠且厭倦，而且必然如此。這有部分原因是因為城市居民所需互動的人數過多：不可能每個人都認識。因此，對渥思而言，城市裡的互動特徵是浮面 (superficiality) 與匿名 (anonymity)。那麼，這是件好事還是壞事？渥思在這裡有點矛盾；他認為這種情況有好處，也有壞處：

- ▶ 一方面，由於接觸的浮面與匿名，個人可以逃脫任何源自生活於緊密控制社群的義務和期待；
- ▶ 另一方面，都市人從傳統、紐結和束縛解脫出來時，他們也喪失了參與社群生活的感覺，犧牲了身為社區的一份子，而與他人產生關係的能力。

對渥思而言，城市因此解組 (disorganize) 了社會生活。就此他是指先前的社會組織形式遭到破壞，而被其 (解組的) 組織奠基於冷漠、浮面與某種功利主義 (每個人都只顧私利) 的社會關係取代。但這種界定是否適用於一般城市呢？若考慮渥思寫作的時地，不難想像對大蕭條時期美國城市的這種描述，大體上沒錯，至少對於抵達與居住在城市裡的許多群體是如此。即使如此，我們應該謹慎看待是否人口眾多只會造成冷漠或浮面，或是功利主義。

從渥思的分析，有可能導出另一種結論。我們可以瞥見城市生

活的某種弔詭：城市的張力，城市的矛盾雙重特性。例如，個人與城市生活的關係裡，便有弔詭之處：既是解放，也令人窒息；有刺激興奮，也有了無生氣。與其說一切城市生活就像這樣或那樣，不如考慮一切城市所提供的曖昧矛盾或弔詭經驗，以及這些對於城市裡身處不同社會和地理區位的人，有何不同意義。因此，都市的特徵便是弔詭；其弔詭意涵既是指城市同時體現了看似對立的元素，也是指顯然對立的元素在城市裡聚集一起、強化而集中。

### 3.2 聚落密度

在渥思的城市的社會學定義裡，第二個基本特徵是聚落的密度。但是為什麼密度很重要？渥思比較不關心城市將人群集中於有限空間（從而造成聚落密度）的方式，而比較關注這種緊密狀態對人群生活方式的影響。渥思引用齊美爾（Simmel, 1903/1995）的論點，主張密度導致了

……眾多個人的緊密實質接觸，必然造成了我們於都市環境中據以自我定位之中介的轉變……我們的實質接觸非常緊密，但我們的社會接觸很遙遠……我們傾向於獲取和發展對人造世界的敏銳性，而且逐漸地遠離自然的世界（Wirth, 1938, p. 192）。

在這種論點裡，人群的集中不僅已經導致浮面與冷漠，也造成了拉開距離的形式，不只是與其他人的距離，還有與自然的距離。眾人對於任何事物都變得漠不關心，除非是人造物的世界。結果，人群對於「華麗與鄙陋、富裕與貧窮、聰慧與無知、秩序與混亂之間的對比」，也毫不在意（Wirth, 1938, p. 192）。城市再度被視為具有弔詭的特徵：人群彼此生活鄰近，但他們不在乎對方；城市居民發展出對他人的冷漠無感，卻對於人造物的價值非常敏銳。但這種過程是無可避免的嗎？當然不是。為什麼？因為城市很弔詭地同時包含了個人與他人有所區別的可能性，以及興趣相投者形成新興結社的機會：

- ▶ 一方面（如我們曾在 1.2 與 1.3 節所見），個人逃脫了社會義務與關係，這讓他們成為不一樣的人；
- ▶ 另一方面，城市裡聚集了不同的人，這意味著個人能夠輕易找到自己的同類，而且形成群體後，他們可以按照自身形象來塑造城市的區域。

#### ACTIVITY 1.10

想一想芝加哥的近北區（2.5 節）。此處聚集了非常不同的群體。想一想這個區域裡不同類型的人群。他們住在哪裡？他們是否有彼此互動？

對我而言，芝加哥展現了社群關係可以在城市裡形成，而且背景類似的人傾向於彼此住得很近。弔詭的是，這並非意味著他們必定會彼此互動，也不保證非常不同，甚至彼此間有敵意的群體，不會（幾乎是）比鄰而居。渥思認為，

城市因而有如各種社會世界的鑲嵌畫，不同世界之間的轉折非常突兀。分歧多樣的人物與生活模式比肩並置，造就了相對主義的觀點，以及對差異的容忍，可以視為是理性的先決條件，並且導向了生活的世俗化（Wirth, 1938, p. 193）。

渥思的主張是，城市裡差異的並存在城市居民間造就了更大的寬容，雖然還是會有偶現的嚴重衝突。在此，渥思見到了理性且世俗化之都市生活方式的潛能。對他來說，這代表了城市生活的正面可能。

然而，還是有負面存在。渥思知道來自不同社會世界的人群，誠如不平等和偏見所反映的，可能遭受剝削與排斥。這可見於都市空間的分化。例如，城市裡令人渴望的地區（像是芝加哥黃金湖岸），排除了負擔不起住在當地的人；貧民區（像是小西西里或黑人帶）則成為遭污名化人群的陷阱，例如貧民區居民、黑人、移民、女人等等，他們無法逃離，因為他們被排除在較佳的住宅與就業機會之外。密度還有另一項負面後果：社會互動的數量越多，彼此干擾或衝突的可能性就越大。因此，他主張日常生活必須有一定程度



的協調整合，使得新式的控制有其必要。他認為這可以城市的兩項特色為其縮影，那就是時鐘與交通號誌（這出現在你於作業 1.1 所列的清單中嗎？）

時鐘和交通號誌都控制了例行事務，亦即都市生活的潮來潮往。但是，城市生活的哪一點需要控制？對渥思來說，人群的數量及人群的集中，都造成了都市生活步調的加速。城市生活日益加快，

47

- ▶ 因為事物在城市裡移動得較快（若你曾經塞在路上動彈不得，或是困在公車站，你就知道這並非一向如此！），
- ▶ 也因為進行中的事物數量龐大，
- ▶ 還因為城市生活更為廣延，透過在城市裡延展或超越城市之外的許多不同網絡，將各種元素帶到城市裡（參見 Simmel, 1903/1995; Wirth, 1938, p. 197）。

對齊美爾和渥思而言，城市糾結與集聚了人群，並且因此有更為精確的整合與組織的需要。交通號誌是個例子。從這種觀點看，交通號誌控制了人群與交通由一地到另一地的流動，而交通燈號的技術也日益精進。此外，交通燈號標示了城市裡流動匯聚的路口，密集且集中的所在，如果不加以管制，便會產生干擾與衝突的所在。還可以指出，交通號誌說明了眾人開始將城市想成一場瘋狂競賽，絕非出於偶然，這場競賽同時有加速、謹慎的控制，以及擁擠。但是密度的觀念會導致城市生活的另一個面向：異質性。

### 3.3 城市異質性

在描述都市空間的社會模式時，渥思認為城市「有如各種社會世界的鑲嵌畫」，其中一片鑲嵌與另一片之間的比鄰並置，非常突兀而輪廓分明。不過，重要的是，要注意到這種說法裡的猶豫之處。當然，渥思主張的是都市空間變得分化，但是他也指出了，城市應該被視為一個異質性的所在。這是渥思的都市生活之第三項特徵。

城市只會類似都市鑲嵌畫。如我們在芝加哥「小西西里」的例子裡，就外人的眼光看來，這裡似乎只住了貧窮的義大利人，但城市的特色也在於不同背景者彼此遭遇的可能性。當然，在許多種情

況裡，不同的人都會相遇和混雜，但是渥思更感興趣的是這種會遇的後果。什麼後果？渥思主張都市人口的異質性導致舊有認同（例如以階級為核心的認同）的僵固性開始瓦解。並不是差異消失了，而是差異變得更細緻，更混雜。

城市的社會階層化變得越來越難以判定，因為人群持續地跨越社會階層。人群的地位隨著脈絡和時間而變化。結果，大家必須接受都市認同有其不穩定與不確定的成分，縱使這種認同是以任何傳統階層或社會差異為核心而形成。對渥思來說，這意味了都市人更為世故，而且抱持寰宇主義心態，因為他們缺乏對任何特定群體的單一忠誠，或是單一社會地位。

48

因為都市認同被揭露為社會虛構，個人有自由去認同、親近和結合各種不同群體。然而，其後果不僅牽涉私人，都市空間和都市社會階層一樣，傾向於變動、不穩，而且包含了忠誠與親近一種以上群體的人群。因此，認為城市的特徵是具有穩定的差異模式，像是黏著於土地上的彩色陶片鑲嵌，那就錯了。相反地，鑲嵌的表面常會變化，彼此疊覆，甚至改變模式。或許，這就是為什麼伯吉斯的芝加哥社會結構地圖，會如此笨拙地重疊了兩種不同模式的原因。

據此，我們可以歸納重要的結論。渥思指出城市是異質性的，這說明了社會差異並非人群固有的特徵，或是其固定不變個性間的對比結果。反之，社會差異乃是透過與其他人的關係而形成的。在城市裡，異質性傾向於打破穩定的認同，因為人們有更多機會與他人形成關係：會面，混雜在一起，以及改變。之所以會有這些機會，是因為在城市裡有大量人口，來自不同的背景，並且集中在小區域裡。不過，我們還是要注意，不要假設所有城市都像這樣，或者不同人群之間的一切會遇，都是平等且具有正面結果。

回顧渥思的三項城市特徵，我們知道了城市之所以有獨特性，乃是透過

- ▶ 大量人口聚集一起
- ▶ 人群互動（或彼此區隔）的各種網絡
- ▶ 藉由聚集差異而開展出的可能性，即出現新的社會互動形式，

新的差異形式，以及人們可以過不一樣生活的新機會。

不過，我們應該小心，不要認為城市只是易變的社會互動場所，從中產出無可避免的新穎和寬容。城市也不只是個一切社會互動都是冷漠浮面的地方，以致創造某種新鮮或不同事物的可能性，都遭致封閉。城市的這兩面都必須牢記在心。因此，有必要思索城市生活的密集性如何產生，同時考慮人群的城市經驗可以有多麼不同。在這種弔詭情境裡，我們可以瞥見都市狀態的獨特性質。讓我們以此為結論。

## 4 結論 Conclusion

在這一章裡，提出了「城市是什麼？」這個問題的許多解答。即使如此，我們還是可以就我們的目的，指認出城市的哪些面向具有決定性。具體來說，我們見到了城市是實體特徵的組合，是多重網絡的地理焦點，也是一種生活方式。不過，隨著我們考察城市是什麼，我們的描述也越來越精細。第一節強調了城市裡實體特色與經驗的多元性，以及城市生活的活力和劇碼。同時，第二節說明了城市是許多網絡的焦點，以及這些網絡的性質對都市發展影響甚大。因此，認識城市所需要的是能夠同時觀照城市內外的地理學想像。再者，第三節說明了都市生活具有明顯的密集狀態，與城市的其他關鍵特質有關，尤其是其規模、密度和異質性。

你若回顧本章，會發現有許多用來描述城市的字眼：諸如墮落、活力、創造性、步調、多樣性、冷漠等等。那麼，我們是否主張把這些（以及更多）元素全都攏括在一起，就定義了城市呢？答案既是，又不是。之所以是，乃因為城市的特徵之一便是包含了各種實體特徵，以及整套的人類經驗。然而，另一方面，記得1.1節提到了城市應該視為以特殊方式結合實體特色與人群經驗。於是，為了認識城市，就有必要理解城市如何及為何結合事物（或是予以分隔）。

這一章裡我們也檢視了城市如何聚集事物，我們就此探討了孟福的城市乃是「地理叢結」的觀念。我們還延伸了他的觀念，指出城市是多重網絡的焦點，而且這些網絡需要不斷維持，並且總是傾向於變化。從這個觀點看來，認識城市需要的是理解網絡散佈、彼此互動或避開的方式（本書第三章還會探討這個議題）。我們也指出了網絡同時延伸超出城市，也在城市裡頭糾纏。記住這一點後，也可以見到網絡生產了分化的都市空間，一如我們在芝加哥的例子見到的，有木材場和升高脫離泥沼的街道，有黃金湖岸和貧民區。

也許把事物聚集在一起，集中在都市空間裡的最顯著效果，乃是其密集狀態。城市非常密集，但這密集狀態並非固定的晴雨計，

用以衡量某地是不是城市。反之，密集狀態乃是大量人口聚集在有限空間裡的結果；也就是說，密集狀態源自城市裡的社會互動，而這些互動既有可能世俗而膚淺，又有可能刺激且危險。如果我們在第三節所論，在城市裡生活對個人的生活方式會有影響。人們可能緊鄰比自己富裕或窮困許多的人，來自完全不同國度的人，或是在生活風格、政治與宗教上，具有全然對立觀點的人。我們注意到這種狀況的後果很不確定，無法預測任何人會如何回應這一切複雜分歧。不過，這確實指明了城市誇大與對比、拆解與重組，以及變化速度（更快或更慢）的方式，展現出本身是別無他處可尋的密集狀態。

讓我們回到紐約（1.1節）。紐約在你的想像中是什麼模樣？它的天際線代表了權力、動態和逸樂生活，所謂的大蘋果。或者，它是個爛蘋果，充斥著無恥的貪婪、極端的不平等，以及激烈的張力？無論是哪一種，你願意晚上在中央公園散步嗎？因此，紐約是弔詭的。這既是因為有彼此衝突的紐約形象，也由於人羣的經驗各有不同，取決於他們是誰，在那裡從事什麼，以及他們身居城市的何時何地。

所以，我們可以結論道，城市是顯然矛盾的社會關係之集聚。更甚者，正是透過這些社會關係，城市生活的特質和密集狀態才呈顯出來。不過，這些關係並非不證自明。城市是刺激還是危險？或許，城市之所以刺激是因為危險。或許，它們之所以危險是因為刺激。這都視情況而定，不是嗎？看你是誰，你在哪裡，什麼時間，以及你想做什麼而定。如我們在本章一開始指出的，城市開展了數百萬種不同故事。但是我們已經開始說明，城市提供了一系列的弔詭，例如個體與集體、組織與解組，或是流動與固著之間的弔詭，人羣則習慣性地加以協調，甚至不加注意或關心。我們在第二章便轉而探討這些城市的易變經驗。

## 參考書目

- Boyer, C. (1983) *Dreaming the Rational City: The myth of American City Planning*, Cambridge, MA, MIT Press.
- Burgess, E.W. (1925/1984) 'The growth of the city: an introduction to a research project' in Park, R.E. et al., pp. 47-62.
- Castells, M. (1990) *The Informational City: Economic Restructuring and Urban-Regional Development*, Oxford, Basil Blackwell.
- Castells, M. (1996) *The Informational age: Economy, Society and Culture, Volume 1: The Rise of the Network Society*, Oxford, Basil Blackwell.
- Celik, Z., Favro, D. and Ingersoll, R. (eds) (1994) *Streets: Critical Perspectives on Public Space*, Berkeley, CA, University of California Press.
- Cronon, W. (1983) *Changes in the Land: Indians, Colonists, and the Ecology of New England*, New York, Hill and Wang.
- Cronon, W. (1991) *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West*, New York, W.W. Norton and Co.
- Cronon, W. (1994) 'On totalization and turgidity', *Antipode*, vol.26, no.2, pp. 166-76.
- Davies, W. K. D. and Herbert, D. T. (1993) *Communities within Cities: An Urban Society Geography*, London, Belhaven Press.
- De Certeau, M. (1984) *The Practice of Everyday Life*, London, University of California Press.
- Grace, H. (1997) 'Icon House: towards a suburban topophilia' in Grace, H., Hage, G., Johnson, L., Langsworth, J. and Symonds, M., *Home/Worlds: Space, Community and Marginality in Sydney's West*, Annandale, Pluto Press, pp.154-95.
- Graham, S. and Marvin, S. (1995) *Telecommunications and the City: Electronic Spaces, Urban Places*, London, Routledge.
- Hall, P. (1992) *Urban and Regional Planning, London*, Routledge.
- Hall, P. (1996) *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century* (updated edition), Oxford, Basil Blackwell.
- Leyshon, A. (1995) 'Annihilating space? The speed-up of communications' in Allen, J. and Hamnett, C. (eds) *A Shrinking World? Global Unevenness and Inequality*, Oxford, Oxford University Press/The Open University, pp. 11-54.
- Lynch, K. (1960) *The Image of the City*, Cambridge, MA, MIT Press.
- Merchant, C. (1994) 'William Cronon's *Nature's Metropolis*', *Antipode*, vol.26, no.2, pp. 135-40.
- Mumford, L. (1937) 'What is a city?' in LeGates, R.T. and Stout, F. (eds) (1996) *The City Reader*, London, Routledge, pp. 184-9.
- Page, B. and Walker, R. (1991) 'Reom settlement to Fordism: the argo-industrial revolution in the American midwest', *Economic Geography*, vol.67, pp. 281-315.
- Page, B. and Walker, R. (1994) 'Nature's Metropolis: the ghost dance of Christaller and Von Thünen', *Antipode*, vol.26, no.2, pp. 152-62.
- Park, R.E. (1925/1984) 'The City: suggestion for investigation of human behavior in the urban environment' in Park, R.E. et al., pp. 1-46.
- Park, R.E. and Burgess, E.W. with McKenzie, R.D. and Wirth, L. (1925/1984) *The City: Suggestion for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment*, Midway Reprint, Chicago, IL, University of Chicago Press.
- Robson, B.T. (1975) 'The urban environment', *Geography*, vol.60, pp. 184-8.
- Savage, M. and Warde, A. (1993) *Urban Sociology, Capitalism and Modernity*, Basingstoke, Macmillan.
- Scranton, P. (1994) 'Commerce and manufacturing in *Nature's Metropolis*', *Antipode*, vol.26, no.2, pp.130-4.
- Simmel, G. (1903) 'The metropolis and mental life' in Kasintz, P. (ed.) (1995) *Metropolis: Centre and Symbol of our Times*, Basingstoke, Macmillan, pp. 30-45.
- Smith, D. (1988) *The Chicago School: A Liberal Critique of Capitalism*, Basingstoke, Macmillan.
- Tuan, Y-E. (1978) 'The city: its distance from nature', *The Geographical Review*, vol.68, no.1, pp. 1-12.
- Wirth, L. (1938) 'Urbanism as a way of life', *American Journal of Sociology*, vol.44, pp. 1-24.
- Zorbaugh, H. (1929/1983) *The Gold Coast and the Slum: A Sociological Study of Chicago's Near North Side*, Midway Reprint, Chicago, University of Chicago Press.