地理研究 第47期 民國96年11月
Journal of Geographical Research No.47, November 2007

臺北都市空間性的遞嬗：以中華路為例*

The Transformation of Spatiality in Taipei： A Case Study on Zhonghua Road.

洪醒漢 [a]

Hsing-Han Hung

Abstract

One of the main issues of modern human geography is to discuss the process of spatial transformation and to explore how, through the interpretation of the humanities, the natural space presented its significance of the placeness. Although the landscapes of the city were aplenty and abundant, such diversity would easily make people form a *blasé* attitude and ignore the meanings hidden behind.

Taking the spatial critical point, this essay tried to explain that the transformation of the urban space didn't simply respond to the progress viewpoint of the modernity, nor was it just the consequence of the economical development. With regard to the correlation among the historical context, political economy, and the social factors, the transformation of the urban space was not only the production of the space, but the reproduction of the social relationships. Following the critical perspective, this essay tended to focus on the discussion of the Zhonghua Road. In the Chin-dynasty, this road corresponded with the city wall, which was a closed space. After the regime shifted to the Japanese, to fulfill the exercise of power into a transparent space, it was necessary to demolish the wall; hence, a broad, straight, and modern road appeared in the Taipei City.

After 1949, a number of refugees from mainland China needed the transit camps in Taipei after the war. Thus, at that time, along the railway in the Zhonghua Road appeared many temporary shelters for squatters . After a decade or so, the disorder of the space was noticed by the authority concerned; hence, in order to solve the problem, the spatial transformation was made by the rehabilitation of the Zhonghua Bazaar in the same space, which turned out to be the most prosperous place in Taipei in the 1980s. As time went by, the renovation of the city was probably necessary for the growth of the population and the traffic. Under such viewpoint, an imaginary, aesthetic, and leafy shade road was built to cater for the modern planning in Taipei city. The urgent task is to explore the implication of the space hidden behind and the research will help us face the grotesque modernity with more accurate perspectives.

Keywords：production of space, Zhonghua Road, spatial critical point

---

* 本文初稿曾以英文形式發表於 2007 年 ICAS5 年會(International Convention of Asia Scholars 5)中(2007 年 8 月 4 日，馬來西亞吉隆坡)

[a] 國立臺灣師範大學地理學研究所博士候選人　　聯絡信箱：erictaan@hotmail.com

摘　要

空間性形塑的過程是近代人文地理學研究的主要課題之一。其探討的重點是自然的空間(natural space)如何透過人文活動的詮釋，逐漸彰顯出人文主義地理學者所討論的地方性(placeness)內涵。儘管都市的景觀是多元且豐富的，但現代都市所展現出來的空間多元性容易使都市人產生倦怠(blasé attitude)，僅僅注意到炫麗的景觀而忽略了空間背後的內涵，因此必須透過研究者對於空間進行更有意義的詮釋，才能對景觀作出更完整與更有深度的解讀。本文的問題意識即企圖透過景觀詮釋與空間批判的觀點，說明臺北市的都市空間性的型塑過程並不僅僅是回應一種現代性(modernity)的進步觀點或是在發展主義下經濟成長過程中所生產出來的結果。透過獨特的歷史脈絡、政治經濟與社會等因素的交錯影響，都市的空間變革不僅是一種空間的生產，都市中生產出獨特的空間屬性與豐富的空間意涵，同時也是社會關係再生產(reproduction)的基礎。

中華路在清領時期大約與臺北府城西門城垣與城牆的範圍相符。日本殖民之後於 1904 年將臺北府城牆拆除，並於城牆原址改建爲四條三線道路，同時西門城外也出現公園與官方建立的傳統市場。國民政府撤退來臺後，沿著中華路鐵路旁搭建許多臨時居住用的棚戶供軍民暫時使用。1960 年代時，政府拆除了原本搭建的違章建築，在原址興建了中華商場。經過 30 多年的繁華，爲了配合鐵路地下化、捷運興建與都市更新等等措施，中華商場被拆除，一個許多老臺北的集體記憶消逝，代之而起的一條被想像成巴黎香榭大道的筆直道路展現在市民面前。以臺北市中華路作爲個案分析，正好可以呼應本文的論點，一條象徵現代性進步的道路空間，其中空間的內涵不僅僅是一種現代性進步意義的回應，還有更多豐富的時空意義值得探索。

關鍵字：空間的生產、中華路、空間批判觀點

前　言

二十世紀以來，整體政治與經濟的發展，導致都市生活與文化產生巨變，不論對於都市研究者、都市規畫者甚至於住在大都市中的居民而言，都希望掌握一種現代性都市的脈動。簡單回顧二十世紀以來對於現代化概念下的都市研究，或能更精確地集中焦點到都市文化研究，一些巨人的肩膀都能幫助我們開拓視野，甚或找到自我的研究範式。

對現代都市生活的心理學和哲學研究可以說始於齊美爾(Georg Simmel)的《大都會和精神生活》(The Metropolis and Mental Life)。齊美爾指出，街道縱橫、經濟、職業和社會生活發展的速度與多樣性，這一切都把都會的精神生活與鄉鎮的生活徹底地區分開來(Simmel，1903)。作爲一個現代都市，它所經歷過的巨變，不僅是關於工業生產方面的，而且還有商業文化和公共生活方面。齊美爾所考慮的是一種個人面對都市中洶湧的各種力量、傳統、文化和技術如何保持其自主性與個體性(Yu Hai，2005：13)，以至於對齊美爾而言，都市的現代性就是一種呈壓倒趨勢的視覺經驗。齊美爾認爲爲了適應變化以及各種現象的比照，理智並不需要任何衝擊和內部劇變，它只是利用這些劇變使得更保守的心理狀態可以適應都市生活的節奏。所謂感官神經生活(Nervenlebens)指的正是都市中充滿刺激和變化的生活(Cacciari 1993：3-4)。而相對於鄉鎮居民建基於傳統穩定節奏的「感性精神面貌」，都市人則在變動不居的環境中發展出一種以理智和頭腦爲中心的防衛網，以抵禦都市生活的巨大的刺激與破壞力。同時由於接受了太多且太久的刺激，一種「厭倦」(blasé attitude)的心理成爲都市人的普遍心理態度(Simmel 1971：325-326，Yu Hai，2005)。然而，正如同一具具過度疲乏的感知體，呈現一般人眼前的城市景象，往往因爲太易於顯見而失真。

Simmel 對於大都會生活呼喚的背後所隱含的意義就是公共空間比例的大幅增加。更長更寬的街道，更大的公共廣場和開放空間成爲了新興大都會的標誌。這樣的都市空間景觀早在豪斯曼男爵(Haussmann)所改建的巴黎中就出現了，透過了改造，巴黎寬敞而且似乎無窮無盡的林蔭大道和新的公共空間改變了都市的空間面貌(David Harvey，2003)。一些安逸但可能是不衛生的角落被打開，產生了急劇增長的都市流動性，這種流動性又對空間主體帶來視覺上和身體上的刺激。都市研究者會對此作出批判，但同時也被吸引過來，或隱或顯地讚美這種類似印象主義畫家所描繪的林蔭大道所造就的那種都市風尚。但是，對於全新都市生活的完全接納，卻常常忽視了許多人在新興都市中所體驗的困難(Thomas Bender；引自羅綱編，2006)。都市居民並不全是波特萊爾(Charles Baudelaire)筆下天生的漫遊者(the flâneur)，在都市現代化過程大興土木的建設中，都市底層失去家園的惡劣境遇自然會受到關注。除此以外，即使是都市中的中產階級也會常常覺得，這座爲他們營造的都市空間並非如想像中易於使用，原本期望城市的規劃與設計者能兼顧工程師與藝術家之責，尋求城市和諧的組成要素，但顯然這樣的城市美夢已經證明破滅了。現代城市不但不能保證安全與快樂，甚至淪爲現代人恐懼感的最重要源頭(Yi- Fu Tuan，1979)。

除了對於現代性下都市居民心靈的分析外，在現代都市社會分析的理論上，卡斯提爾(M.castells)認爲，傳統都市社會學研究的理論物件和真實物件都不確定，因此都市並沒有確切定義(Castells，1968；引自羅綱編，2006：240)。他還認爲，沃思(Wirth. L.)在都市空間與都市性之間製造了一種僞相關，因爲被沃思看作是生活方式的都市主義(Wirth. L，1938)並不是由城市空間與環境所造成，而是更廣泛的經濟與社會結構的反映，是資產階級工業化的文化表現，是市場經濟和現代社會理性化

進程的產物(Castells，1976：38)。

Castells 認爲具體城市(或是都市區域)(urban area)不只是一個消費單位，而是通過特定歷史與社會形式所表達出的一個整體(Castells，1977：243)。也就是說，任何想要研究都市的人也必須研究資本、生產、分配、政治與意識形態等等。Castells 空間的分析基礎在於，空間之不同形式與類型的社會意義，若外在於科學角度之中的社會結構片段即無意義，意即須以生產和社會形構的方式觀之。任何空間將以社會形構與生產方式連結的角度來建構，在這歷史過程之中，支配(domain)(在資本主義中，即經濟)便以空間的形式表現出來(ibid：247-249)。由此看來，Castells 提醒了在進行都市研究時，社會生產過程中空間意義的重要性。因此，現代性下都市空間的變革，不僅僅是一種空間的生產，同時也是社會關係的再生產。

> 空間不是"社會的反應"，它就是社會……因此，空間形式正如其他的物體一樣，會被人類行為生產。它們會依照一個給定的生產方式與具體的發展模式來表達和執行統治階級的利益；在歷史地決定的社會裡，它們會表達和貫徹國家的權力關係；它們會通過性別優勢和政權強化的家庭生活被實現和塑造。同時，空間形式也會呈現被剝削的階級、被壓迫的主體和被支配的婦女的抵抗。關於空間矛盾的歷史進程的工作將會在已被繼承的空間形式、前面歷史的產物和新的利益、計畫、反抗與夢想的支持下完成。最後，社會運動不時的發生，它挑戰空間結構的意義，並因此嘗試新的功能與形式。(Castells，1983：4)

由此可知，空間本身對於社會的作用力即成爲研究者關心的議題(Werlen，1993：1-3)。空間自身即蘊含有支配的性格，因爲空間可以被塑造，但空間卻又會反過來制約人類行動，因此反倒使空間背後的意義成爲隱密的、不易察覺的狀態。根據前述 Castells 的空間分析基礎看來，任何空間的形式背後，隱藏著一種支配的力量，它可能是資本主義觀點下的經濟發展，同時更可能是傅柯(M, Foucault)所強調的知識與權力。在前近代社會，國家要展現權力，是要使權力的來源可見，例如國王透過繁瑣的儀式來保證權力被看到、被尊崇與畏懼。但近代社會不再能用單一來源來支配分化的社會，因而空間介入成爲權力工具[1]，方法是使得被支配者成爲視覺的對象，使權力的對象成爲可見的，而權力自身反而隱蔽成爲不可見的(蘇碩斌，2002：141)。邊沁(Jeremy Benthem)設計之全景敞視監獄（panopticon），即是 Foucault 理解近代社會權力與將權力機制化約成其理想形式的簡圖（Foucault，1977：200）。透過這種過程，權力更換了運作形式，藉助空間的協助使得被統治者成爲凝視的對象，因而產生全面性的監視效果。

在臺灣的都市發展脈絡中，隱藏於都市空間背後的權力，常常是以都市規劃與都市更新的形式出現。根據 Relph (1987/1998：198) 的說法，在二次世界大戰之前，城市規劃只是一小撮理想主義者的奇想，但在 1950 年代以後成爲控制都市發展變遷的主要工具。二戰後，所有的開發都要經過規劃，因此，二十世紀晚期所形成的都市地景也就和以往有很大的不同。透過規劃所形成的現代都市地景究竟是好是壞，或者是尚可？最容易與最有利的答案就是就某一些方面來說，現代都市地景是

---

1 例如透過計畫的方式將臺北府城城牆拆除，透過調查、繪圖與統計等工作對於空間精密的拆解，讓被統治者如同住進全景敞式監獄一般的被全面監控而不自知。這種避免掉暴力卻有效的統治方式，其關鍵因素就在於空間的運用。

成功的，但以另一方面而論，它則是失敗的。

> 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，能夠快速且輕鬆的到處旅行，老人可以在舒適且採用空調的購物中心消費或是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，……，他們所致力提倡之平等和正義的都市社會、免遭受剝削與暴力，充分享受新技術的優點等，這些理想都未實現。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便成了標準化，包浩斯傑出的紙上住宅方案，在現實中卻成為龐大的監獄。……。因此，現代都市地景可以說是失敗的。(Relph，1987/1998：360-361)

由上述關於現代性下的都市空間批判觀點來看，提醒我們用古典的空間分析(spatial analysis)與空間觀點似乎不足以解釋當代都市地理學中空間性的複雜內涵。空間不僅僅是承載社會意義的容器(container)，空間本身就是社會(Lefebvre, 1991/1974)，在生產與再生產的過程中建構出多元與豐富的意義。但如同 Simmel 的提醒，由於都市居民接受太多與太快的刺激後所導致的厭倦態度，對於呈現於眼前的城市地景往往因爲過度疲乏與太易於顯見而失真。這引起本研究的第一個問題意識，若以當代臺北市中華路的地景看來，一條筆直的大路，似乎很容易被詮釋爲工具理性的都市規劃與發展主義的經濟需求下，所生產出來的道路空間。但這樣的詮釋顯然簡化的空間性的內涵同時也忽視了都市過程(urban process)(Anthony D. King，1996)的重要性，同時空間生產過程中社會關係的再生產也因此隱沒不見。因此，對於中華路的空間地景有必要重新放至景觀詮釋與空間批判的脈絡中審視。

空間批判與詮釋的基礎，如同 Castells 與 Foucault 的空間論述，本研究同意任何空間的形式背後，都隱藏著一種支配的力量。若以臺北市自清領、日治到國府統治時期的發展脈絡看來，這種支配力量可能以空間改造與各種都市計畫的形式出現，但源頭都直指政府當局對於大臺北地區都市空間的想像。這種空間想像背後的目的可能是空間權力的穿透或是一種柏拉圖式的理想空間規劃，但如同透過對於現代都市地景的批判，Relph (1987/1998：199)認爲任何形式的規劃畫都可以提升人民健康、安全以及便利等福祉作爲藉口，空間的想像與空間的實踐之間形成巨大的落差，都市居民的主體性與實際利益也因此被犧牲了。

爲了突顯出空間辯証之間的矛盾，本研究企圖透過 Lefebvre(1974/1991：36-38)空間生產(the production of space)的觀點，理解空間的表徵(representation of space)與空間實踐(spatial practice)之間的落差，並企圖以活現的空間(representational space)爲基礎**2**，批判當代以工具理性的都市治理作爲

---

2 本研究以 Lefebvre 的空間辯證觀點作爲分析的主軸，但空間中的 representation 可能來自於空間規劃師的想像，也可能具體呈現於居民的日常生活中。因此，若依照字面上對於 Lefebvre 空間觀點的翻譯，即空間的再現(representation of space)與再現的空間(space of representation)，這樣的用詞，一方面在中英文上都容易造成語意的混淆與不易理解，另一方面若沿用『再現』的翻譯用詞，以詮釋透過生活的形式所表現出來的空間意涵，已經與其原意稍有落差。Representation 是強調在歷史脈絡動態的演進之下，積累融合許多其他觀念後的再次呈現。應用在城市研究上，經過歷史動態演進，城市空間已經改變，只不過可能以相似的狀態再次呈現。這種動態的融合過

形塑都市空間的力量，與實際社會存有之間的落差。空間的表徵透過知識論述促使空間與人群之間的一致性，可以連結傅柯的空間權力觀點，一旦知識可以用區域、領域、移植、移位、轉換等觀念來分析時，我們就可以掌握知識做爲一種權力形式與散佈權力作用的過程。使用空間、策略的隱喻來解讀論述，則讓我們能夠精確地掌握到論述在權力關係的基礎之中、之上的那些轉變點(Foucault, 1972:69-70)。但空間不是一個抽象邏輯結構，也不是既定的先驗的資本主義的統治秩序，而是一個動態的實踐過程(process of practice)，也指出了空間的社會生產性：空間性不僅是被生產出來的結果而且是再生產者。也就是說，在空間辯證的過程中，被生產出來的不僅僅是空間本身，同時也是社會關係的再生產過程。

現代化對於都市空間的影響主要表現在規劃者或空間宰制者的空間治理的意識形態中(通常是一種假設與想像性的空間美學，例如寬廣的街道，整齊的道路與都市紋理)。但從這些一致性的景觀裡依然可以找到矛盾與衝突的地點，這些看似不協調卻又在現代化一致性的空間美學中形成一道特殊的光景，甚至承載了歷史的記憶甚或是成爲地方性的特色代表。臺北市的都市空間是複雜多變的，她不僅僅只是一種相對於鄉村聚落的一般性都市，經歷過原住民、漢人移民、殖民城與大陸撤守移民潮的接納，臺北的歷史過程與政經地位賦予它獨特的空間特性。

本文以中華路作爲分析的文本，乃因，這條看似現代化筆直的街道，其背後正好反映出整個臺北都市空間歷史演變的過程，就好像一張擦不乾淨的羊皮紙，承載了自清代帝國統治、日治殖民暴力與當代受到西方都市規劃影響的空間治理與居民集體記憶。簡述其空間發展歷程如下：

中華路位於萬華與中正兩區區界，北起忠孝西路口，南至水源路口，其中忠孝西路至愛國西路爲中華路最核心的部份。中華路的精華範圍與清領時期所興建臺北府城的西城牆位置大致重疊。到了日治時期，西城牆連同西門於 1900 年代初期被全面拆除，城牆原址隨後配合已填平的西護城河稍作拓寬，成爲西三線路(徐裕健，1992：95-97)。

1949 年國共內戰時，大批軍民隨國民政府大規模撤退來臺，許多來自中國大陸各地的居民因爲一時無法在臺北市找到適當的棲身之處，市政府爲求有效安置，便委託臺北市警民協會，沿著行經中華路的鐵路東側，利用原有三線路中緊鄰鐵路側車道的空間，搭建三列臨時性質的簡易棚屋，低價出租供居民暫住並擺攤維持生計。之後隨著湧入該處寄居的人越來越多，在毫無限制的持續擴建下形成大型違章建築群，不但生活環境惡劣，也衍生出不少衛生與治安問題，被批評爲「都市之瘤」。

1960 年代，市政府爲了整頓市容，決定於該處原地改建新式商場，同年 7 月 1 日起開始進行違建的拆除與商場的興建工作。當時迫於經費不足的限制，因此以居民分期負擔 20 年租金的方式籌措改建經費。工程進展相當快速，經過八個多月的施工，1961 年一長串連棟排列的八座三層樓水泥建築正式落成，命名爲「中華商場」。臺北捷運藍線（板橋線、南港線）、臺北捷運綠線（小南門線、松山線）、臺鐵縱貫線北段及臺灣高速鐵路亦通過此路底下。過去該路路中曾爲大臺北地區規模最大的公有綜合中華商場。後來爲因應都市更新與捷運施工等需求而於 1992 年拆除，原址則配合中華路改造計畫，成爲林蔭大道的一部分。

由這樣的空間發展歷程看來，若僅僅就表象意義看來，這樣的空間地景似乎就是回應一種都市

程，如果用『再現』的用詞似乎表達的是一種原封不動的再次出現，無清楚地表達原意，『重現』更是對這個用字的誤讀了。因此本研究主張對譯詞作出區隔，端視文本的脈絡性以『表徵或活現』的用詞交互出現於論述之中。

現代性的進步觀點。但直觀地作出這樣的表象空間詮釋，許多重要且隱沒其中的社會內涵就被忽略了，因此，挖掘出隱藏在空間背後的社會意涵並加以詮釋即爲本文的主要論述目的。

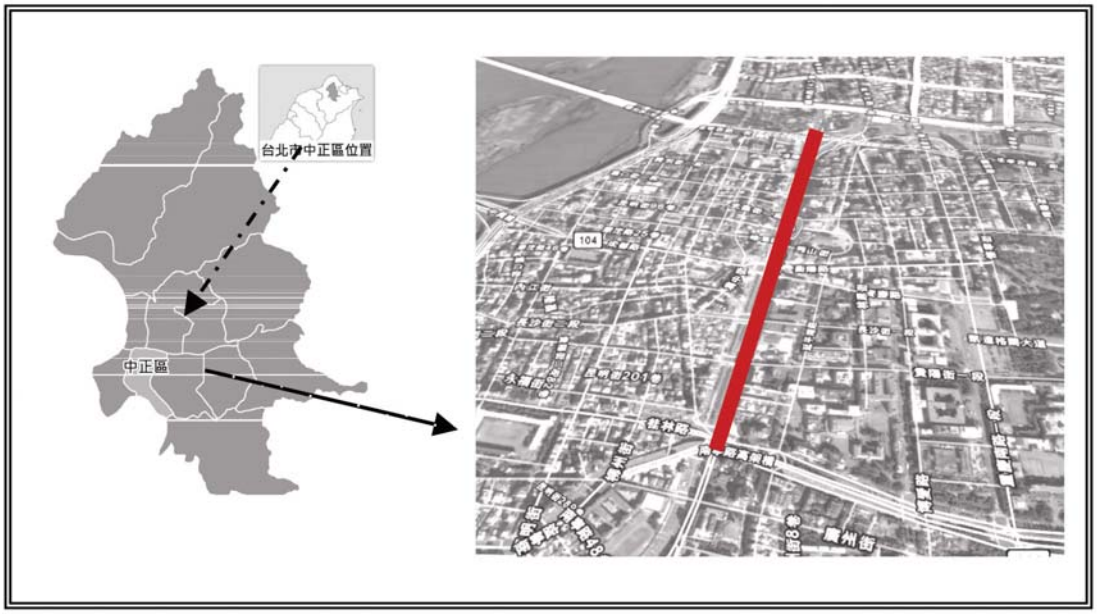

圖 1　中華路位置示意圖

資料來源: 引自 google earth，粗線部分爲本研究加繪以表示中華路的位置。

空間：殖民統治的權力穿透

中華路的出現是由於日本拆除清代臺北城城牆的空間政策所產生出來的，至今中華路上仍保有小南門與北門等兩個清代建築遺址。令人好奇的是，爲何好好的一座城牆要被拆除，進而修建成爲一條筆直的道路呢[3]?蘇碩斌(2005)認爲日治時代對於臺北城牆的拆除，是爲了要能有效地實踐其殖民者的權力，進而企圖以一種透過以醫學手術的方式對於都市空間動刀，企圖要打通視線、排除空間，進而達到輾平地方意義(placeness)的目的。爲了達到殖民統治權力貫穿的目的，日本企圖以貫穿空間的手段，將原本附著於土地上的地方意義剝除，促使日本主權可以在法定領土內的每一平方公分上平整、均等的起作用[4]（Benedict Anderson，1983/1999：20）。

清代臺北城的範圍是指在光緒十年(1884)間建城完工後(臺北市志卷首下，1989：69-70)，由城牆所圍起的地域，當時稱爲城內，相當於現今的城中區。而清末所指稱的臺北，除了指臺北城內之

---

[3] 臺北城牆拆牆的工程於 1910 年完成，城牆上的堡壘式城門，除了西門來不及阻止被拆除外，其餘四座皆被保留下來做爲紀念，將城門爲成橢圓形公園，成爲圓環式端景。而四邊城牆也成爲後來臺北市中心特別寬廣的四條街道：東城—中山南路、西城—中華路、南城—愛國西路、北城—忠孝西路。(李乾朗，1995)

[4] 這個論點是安德森(Benedict Anderson，1991/2006)在《想像共同體》一書所提出對於現代國家本質的獨特觀點。

外，還包括由艋舺與大稻埕所共同形成的臺北三市街(臺北廳，1919：21；陳正祥，1959：284)。因此，清末的臺北市三個獨立的市街所共構的，而不是一個完整的行政區域(廖春生，1988)。

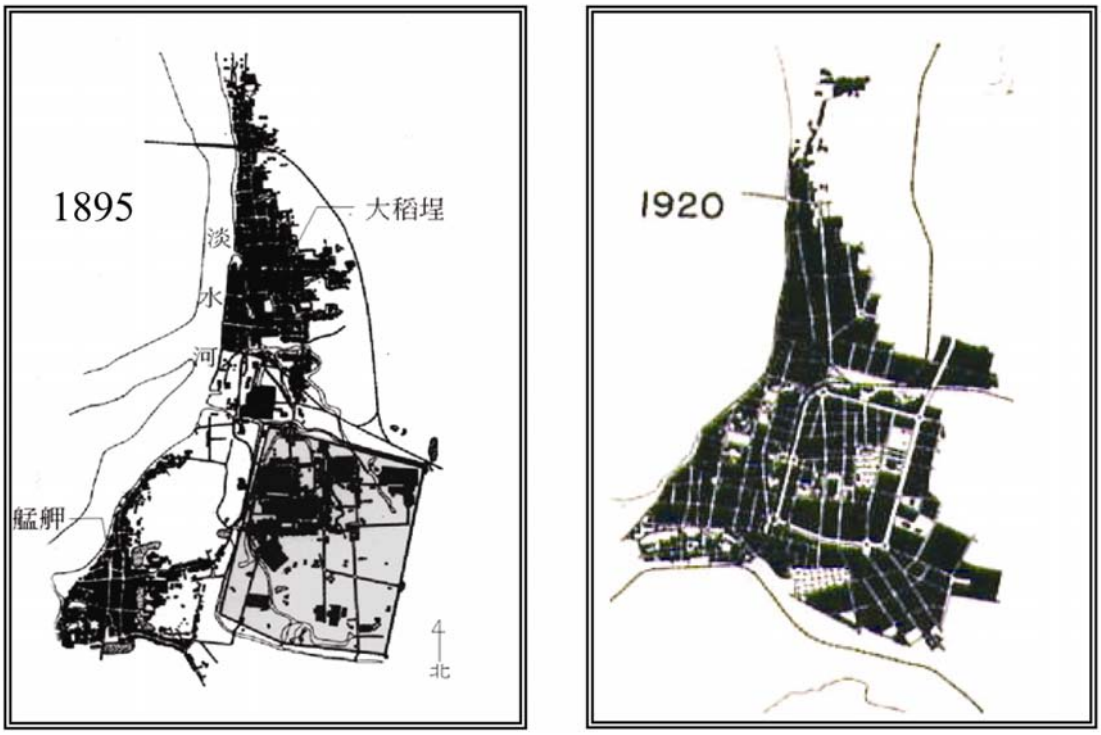

圖 2　臺北三市街轉變成為一個完整的臺北(1895 與 1920)

資料來源：左圖轉引自網路資料，李擴「臺北城的變遷」網址

http://www.ad.ntust.edu.tw/grad/think/2paper/subject/webpage/web.htm (2007/7/25 轉引)。

右圖出自陳正祥，《臺北市誌》，南天，1997。

發展到清朝統治的末期，清政府對於臺北的政治與經濟統治權已經日趨集中，同治年間牡丹社事件的發生也間接促成了由消極統治轉爲積極統治的態度轉變。但是當時臺灣的地方社會勢力依舊存在，對於整個都市發展的規劃依然深具影響力。這群人由於受到既有的知識系統限制(風水堪輿與缺乏數字管理等)，再加上當時臺灣在整個大中國環境中的定位問題，導致臺北城市依舊停滯在三個市街的格局，無法推向現代都市的發展(章英華，1986)。

到了日治時期，日本統治者的心態是完全不同的，對於臺北城的經營與清代時期有著相當大的差距。日本佔領臺灣後，自 1900 年起拆除臺北城，西門最先被拆除，其餘城樓則保留，但城牆仍拆除。許多學者的看法是認爲由 1884 年臺北城牆完工到 1901 年日本政府拆除城牆之間的 17 年，日本人先是爲了鐵道的通車，將影響通車範圍的城牆率先破壞，並希望拆除所有的城門(李乾朗，1995：

25)。後來爲了便利車輛交通的需求，於 1904-1906 年間將城牆全面拆除(黃貢譯，1994：71)，在一些對於文化資產比較有認識的民眾建議下，保留了西門以外的所有城門。關於城牆的拆遷，有學者透過空間權力穿透的角度看看待城牆拆除的空間意涵(李家儀，2002；蘇碩斌，2005：267-279)。日本殖民者藉助空間作爲權力行使的工具，城牆的拆除不但可以製造城內城外的連結，同時也可以破除原本清代三市街的地理屏障，這在臺北市都市形成史上具有重大的意義(黃武達等，1995：104)。而這種空間統治手段必須要在經歷過精密計算與調查的背景下才能夠被實踐，在這樣的過程中被統治者不但可能逐漸喪失原本社會關係的連結而導致地方性(placeness)的意義需要被重新建構，同時成爲凝視的對象，因而產生全面性的監視效果。權力穿梭於空間之中，不但生產了空間，同時也再生產了社會關係。

因此，殖民統治者實踐的是一種強而有力且單一操作的有效統治技術，被統治的在臺漢人缺乏有效的抵抗能力，或思考過要抵抗。再者，日本統治者挾著殖民政權的優勢，在幾近無任何歷史文化的包袱也沒有任何地方利益糾葛的負擔下 將空間視爲一種統治力貫穿的工具 ,透過空間的治理，撤銷了原本地方社會對於都市空間營造所引起的阻礙。

圖 3　鐵道通車路線更新示意圖[5]

資料來源: 李乾朗(1995)，台北府城牆及砲台基座遺址研究，台北市政府捷運工程局

殖民暴力並不能完全解釋日本統治者爲何能對於臺北進行有效的統治。殖民主義所做的是依主觀的需要建構客觀的知識，並以客觀的知識正當地掃除原有人民賦予土地的意義。於是對於日本統治者來說，建立一套基於真實，卻又要取代真實的想像(imaginary)知識就相形重要了。透過真實的

---

5 日治時期，爲了解決臺北桃園段鐵路通車與改道的問題，清代城牆必須拆除(但這只是表象的詮釋，背後依舊有更富空間權力的意義)(虛線部分爲鐵路通車路線示意圖)

知識性操演，權力找到具體對象，才能選用正確有效的方式來管理權力對象。按照上述的分析，這樣的工具就是空間。

空間，可以是一種權力進行的管道。即在都市的治理，如何有效利用空間作爲政策正當性的掩護，對於執政者而言是相當重要的一門學問。但爲何空間可以作爲政策操弄的工具?因爲在現代科學的概念下，空間向來是被認爲清澈透明、空無一物並等待填充的。這樣的理解是源自於將空間預設爲一種純粹主觀與感性直觀形式的知識傳統(Kant，1787 /2004：19)，社會科學也一直將空間視爲不證自明的，認爲空間只是社會力的投射。

1970 年代以後對於空間理論的反省，空間本身對於社會的作用力才真正成爲一個重要的議題。學者突然發現，因爲人類在認知中的不設防，反倒使空間成爲隱匿的、不易察覺的統治工具。只要配合一種可穿透空間，把人、地結合支配的技術與制度 (Lefebvre,1974/1991：51)。這種技術可以應用一種基於事實但又要取代事實的想像知識來實踐，透過空間的操弄，讓統治者達到空間治理的真正目的(蘇碩斌，2005：148)。由於空間的隱喻被想像的知識所正當化，迫使被支配者不易察覺空間治理的真正意涵。

藉由上述分析，可以反駁田中一二的觀點：「臺北城內與大稻埕的繁榮顯著，而城內的繁華進展非常迅速，是因為商務興旺、人口增多，於是臺北就在地理上自然合而為一的說法(李朝熙譯，田中一二原著，1998/1931:56)同時，我們可以用空間背後的社會意涵來詮釋中華路的出現，其空間性的意義並不僅僅於交通的易達性(accessibility)，更重要的是一種封閉空間的破除與區域性聯結的動態意涵。城牆原有基址，變成寬大的道路，新道路中央爲車道，兩側各設置三公尺的綠帶，區隔成三條道路，因此得名爲三線道路(徐裕健，1992：95-97；黃武達等，1995：104)。

中華路至此成爲替代城牆的無形符號，城門與城牆的角色互調，原本由城門作爲流動的進出入口，城牆作爲阻隔流動的實質障礙。但在城牆拆除之後，城門成爲都市公園大道的端點，變成一種紀念式的牌坊，而中華路則成爲串聯流道的管道。於是中華路在空間上所扮演的角色就如同奧斯曼(Haussmann)在進行巴黎都市計劃時應用外科手術的名詞如打通、剖腹、穿透等等，作爲都市計劃的知識基礎，讓空間變成透明可見(visible)是很重要的。空間的穿透與地方意義的消除，正是國家權力貫通運行無阻的基礎。

空間性意義的遞嬗：社會的再生產

日治時代爲了要展現殖民統治的權力穿透與修建縱貫鐵路新線的需求，將原本具有封閉意義的城牆空間拆除，城牆拆除後，修築成爲三線道路[6](黃武達等，1995)，今中華路、愛國西路等大路也就隨之出現。由都市規劃的角度看來，一條筆直的林蔭大道應該是一個完美的空間規劃了。它不但提供了一個都市美學的想像，同時也呼應進步的都市發展模型，但隱藏在空間的深刻意涵卻遠遠沒有這麼單純，值得繼續加以分析探討。

---

6 所謂的三線道路指的是當時設計的林蔭道路，中央爲兩線的快車道，其兩側爲混合車道，以寬綠帶隔離(黃武達等，1995：112)。城牆拆除後的三線道路成爲臺北集體記憶，例如 1933 年鄧雨賢寫的〈月夜愁〉歌詞就描寫過三線道路。

分析的脈絡除以時間軸作爲貫穿之外，另外隱藏其中的分析邏輯即企圖以不同的地景出現的空間實踐(spatial practice)爲分析標的，說明不論是否處於殖民統治的背景，在不同時期都市空間形塑的過程中，權力依然以各種形式與藉口合理化，統治者企圖以知識論述爲基礎進而形成空間的表徵(representation of space)， 在這樣的空間辯證過程中，被生產出來的，不僅僅是空間本身，也是空間背後社會關係的再結構過程。

（一）西三線路到西門町：市民為主體的空間規劃?

日治初期(1896 年)，日本政府先在臺北西門外設立木造簡單的市場(李乾朗，1997)。1900 年，在臺灣歷史上首次公佈實施都市計劃─臺北城內市區計畫中，將所有護城河填平，同時也將新設的三線道路遊憩步道空地規劃爲公園與圓環綠園(設於道路交叉點)，構成都市意象的重要元素(黃武達等，1995：103、112)。1904 年，在西門城牆的所在位置（今中華路與衡陽、寶慶路交會處圓環）設立供居民日常生活使用的圓環綠園，在日本政府有計劃的打造之下，作爲市民的遊憩站(黃武達等，1998：113)。繼而在 1908 年正式建造包括八角形紅樓與十字形的建築，當時稱爲新起街市場，服務西門附近的居民[7](李乾朗，1997)。1908 年，八角堂商場（包括西門市場）開幕，人潮漸漸湧進；戲院帶動商業活動，也帶來西門町的繁榮，八角堂商場及橢圓公園也就成爲當時有名的夜間市集，紅樓爲近年才使用的名稱(葉龍彥，1999:26-27)。

延續前文的分析，可以看出日本統治時代在階段的空間建設，在企圖以權力貫穿整個統治區域時，必須合理化其空間營造的手段，其中符合人民的需求就成爲一個有效的藉口。但是殖民政府口中的人民，究竟是誰呢?在這樣的空間營造手段中，誰可以獲得空間的利益呢?王詩琅在西門町憶舊中提到：

> 日人在台北市的人口，充其量不過只有兩三萬人，可是他們只在西門町就有這麼大的娛樂地區，這麼多的娛樂場所來提供統治者消遣、享受。相反地，台胞們的這種設備，不但相形見拙，毋寧說是太可憐了。(轉引自莊永明，1991：163)

根據葉龍彥(1999)的說法，當時西門的夜市是日本人的特定地區，台灣人士不准上西門夜市的，因此攤子上的老闆與顧客清一色都是日本人。因此殖民政府以提供市民休息的空間與購物的市場作爲藉口，權力可以透過這樣的空間表徵行使其中。根據黃武達等(1995)的說法，其認爲 1905 年公佈的臺北市區計畫是一種因應殖民統治的政治目的而產生的應急式局部計畫，因此第二任總督桂太郎下令在西門地區建造的新起街的市場，不但是臺灣第一個官方興建的現代化傳統市場，也是一個注重衛生的示範性市場(李乾朗，1997)。這樣的空間實踐，顯示出日治時期殖民政權對於城牆拆除並不僅僅是暴力式的行使其空間宰制權力，而是透過圓環公園與市集的興築，營造出一種爲"人民"著想的空間意象。但透過上述的分析，空間不但是一種身分的區隔，也彰顯了殖民政府企圖向被殖民者誇示進步的手段，同時也是殖民統治者展示其空間權力的最佳典範。在空間的塑造上，如同遲恆

---

7 西門市場在臺灣之近代民生建設事業上具有歷史價值，可惜在民國 89 年 7 月已被火燒毀。

昌(2001)的說法，形成一種異質文化植入的差異地點(heterotopias)。

其次，西門城外的空間發展在當時是與政治是密不可分的；站在西門町，便可以看到象徵著日本帝國統治權力與威嚴的總督府建築。因此，殖民者不只是要求權力能在空間中自由穿透，不受阻擋，更重要的是要在空間中樹立其權威的中心象徵，與供應居民瞻仰並對之產生敬畏的公共空間。於是市場與公園這樣的公共空間，在臺灣當時的歷史條件之下所反映的並不是歐美傳統意義下市民社會成熟的基礎，而是一種空間權力彰顯的重要依據。

除了空間實體被作爲殖民治理的權力穿透工具之外 空間命名的改變 ,也可以達到相似的目的。1895 年日人據台之後，在初期台北市的路名都沿用舊時慣用之路線名稱，而後在大正十一年(1922年)，藉著町名改正運動，廢除清代原有街庄名稱，正式使用日本町名，將原本的西三線路改名成爲西門町(臺北市志卷一，1983:78)。空間的命名也是政治權力的彰顯，由於採用日式名稱的命名是希望居民對於一套文化與價值觀的認同，雖然以町作爲一種道路的指稱是和當時民眾的生活習慣不相符(臺北市志卷一，1988：65)，不過由於這習慣並不是當時『傳統價值的爭議中心(例如男女倫常、君臣尊卑等人倫或血統關係的界定)(夏春祥，1988：70)，因此西門町的地名到目前都依舊沿用。日本人當時爲了因應中產階級發展的都市模式，在西門町建立了日式風格的電影院、劇場、遊樂場等娛樂設備並延續至今，濃厚的日本氣息，也爲將來的重生埋下了伏筆。

（二）違章建築：『違章』的社會意義變遷

依據民國三十四年一月十七日公佈臺灣省各縣市街道名稱改正辦法(民報，1945/11/23)所規定，各縣市在擬定街道名稱必須能夠發揚中華文化，民族精神或符合當地地理、習慣等意義，中華路的名稱也因此出現。地名的更迭，在透過中華國族意識型態的壟罩，抹除日本殖民街町名稱，達成台灣收歸版圖的政治象徵，背後也反應出權力的遞嬗。

國民政府接收臺灣之後，在許多軍民居無定所的情況之下，由市政府委託臺北市警民協會在中華路鐵道兩旁的空地，從北門開始到小南門，以鐵皮、棚架、木板搭建臨時棚屋供居住之用，這裡也逐漸形成最大的攤販區(劉劍寒主編，1985：215；遲恆昌，2001)。當時原本政府打算馬上反攻大陸，認爲這是過渡時期、非常時期，軍民也認爲只是暫時寄居，並不會在此生活太久，因此也沒有長遠建設的打算。這些軍官與眷屬就生活在棚屋(暫時的違建)之中，十分狼狽。

> 由於歲月的飛逝，為了生活，大家就在門前擺起各式各樣的攤販販售美軍衣物及生活用品，大陸各地的小吃及古玩雜物，手工藝品 ··· 等，應有盡有(黃大洲，2001：7-10)。

由於人口不斷繁衍，原有空間不足，住戶遂因實際上的需要，不斷加高擴大，老違建變得破爛，新違建如雨後春筍的搭建，造成新舊雜陳的景觀出現在中華路鐵道兩旁(台北市志稿，1957：86)。十年之後，該地區變得參差不齊破爛不堪，而且影響市容觀瞻，阻礙交通環境，妨礙衛生與防火安全，成爲臺北地景中政府當局所頭痛的亂象。

這裡特別要探討"違章"的空間概念。通常我們在空間之中建立了一套法則，其實也就是暗示著某些空間狀況被排除了，因此在這裡本文要強調的是空間性的意義是被建構的概念。不同的社會條件與政權會對於空間作出不同的定義，此時的合法並不代表永遠的合法，空間性的意義是可以隨著

歷史與社會不同的條件而建構出相應的意義。所謂的違章是指未經地方主管建設與行政機關核准或是未照核准圖樣施工之建築物[8](臺北市志稿，卷三，1957：16)。但都市發展的歷史告訴我們，統治者一開始修建都市的時候，就已經規定好了各種空間的等級佈局，任何違反這種空間等級佈局的行爲，都會受到相對應的制裁。所以在定義都市空間的同時，也排除了某些空間的形式。

在國民政府接收臺灣的同時，由於執政者的心態就是要離開，並沒有打算把臺灣當作成爲一個永久居留的地方，因此，對於空間的秩序自然沒有長遠的規劃。在這樣的條件下，那些後來被視爲"違章"建築的棚戶，在當時的社會中其實是扮演著本應由國家機器應該提供的集體消費(collective consumptions)的替代物(楊友仁，1998)。對於當時的國民政府而言，這不但不是違章，而是一個能迅速解決民生問題的空間秩序。只是等到政府真正有計畫地要發展(development)臺北的都市空間時，愕然發現不能任由這些的臨時居住空間漫無限制的擴張，城市美化論者也從景觀與衛生條件上對於空間形成負面的評價。對於政府的威權而言，空間的新秩序建立也是其政權有效實踐的一種展現。於是那些曾經是因應社會需求的臨時棚戶，就被新的空間秩序給排除了，變成一種有礙市容觀瞻的"違章建築"了。

（三）『中華商場』：違章空間的就地合法與日常生活的空間實踐

臺北市爲了整頓市容，擬定了中華商場的整建計畫。當時由臺北市政府丈量違章棚戶的長度、面積，並統計現住戶的相關資料之後，爲了兼顧該處居民生活，決定了就地整建的原則。同時考慮到政府財力負擔，建築費用由居民以預付 20 年租金方式籌措(黃大洲，2001：11-23)。爲兼顧市容觀瞻，決定整建爲八棟鋼筋水泥結構的三層樓建築，就是後來的中華商場，以當時的社會經濟狀況來說，這在當時工程界是一件大事[9]。

中華路違章建築原本分置鐵道兩旁，因東側路幅較寬，共有東側兩排，西側一排。整建計畫決定後，將原有的棚屋違章全部拆除(劉劍寒主編，1985：215)，在東側建築三層樓的商場八座，定名爲「中華商場」，容納全部的承租居民。並將鐵道以東馬路，拓修爲四線大道，鐵道以西靠鐵道柵欄旁闢爲停車場，以解決西門地區停車問題。中華商場的完工，使得西門町與城中區相連，帶動著西門町進入空前繁榮的時代。

在中華商場經歷在中華商場經歷過童年至青年的劇場工作者李國修，對該商場的狀況有一段描述，他說：

> 中華商場第五棟是以特產店、唱片行及服裝店為主。第六、七棟的特色是以飲食店以及茶室為主。除此之外，六棟還有一些服裝店及皮件行，第六棟的喜吃店多在「後面」(靠鐵道的那一面)，就是現在靠近圓環麥當勞的那一面，有很多有名的小吃幾乎都是由此衍生

---

[8] 一般而言，被認定爲違章之建築有以下 2 種情況：一爲實質違建，即未遵照建築法規如建蔽率、容積率等之有關規定申請建造執照，擅自建築者；另一爲程序違建，即未按程序申請建造執照擅自興工建築者(台北市政府工務局建築管理處，違建查報作業原則)。

[9] 中華商場於民國 49 年(1960 年)8 月開始興建，次年(1961)年 4 月完成。這棟商場略作弧形，分爲八棟，以八德之名自北依序稱爲忠、孝、仁、愛、信、義、和、平等。此八棟之店鋪計有 1644 間，百貨小吃樣樣俱全。成爲臺北市在民國 60 年代最重要的地標，也吸引許多觀光客前往。

的，比如：點心世界、清真館、真北平……等等，我最常吃的一家是「清真館」，因為我父親特別喜歡這裡的口味。每每一到了吃飯時間，六、七棟的小吃店總是高朋滿座，我還記得好多總統府辦公室的軍人或聘雇人員們，特別喜歡到這裡來吃午餐！六棟的服裝店則有別於五棟的服裝店，這兒的店面就專賣些長袍、馬褂、中山裝，以方便有些還穿不慣西服、洋裝的老先生、老太太們。

茶室多，是使中華商場在非營業時間卻還熱鬧滾滾的最大功臣，單是第六、七棟加起來就有五十多家的茶室。這裡的茶室可不是大家印象中門口掛個紅燈籠，幾個女人在理頭閒坐等著客人上門的那種店。這裡的茶室是依些外省老兵們集聚的主要地方。他們喜歡在這裡喝茶、下棋、聊天，有些茶室還提供當時顯有的電視以供娛樂(龍應台，2000：237-238)。

在〈更新—中華路的重建〉一書中，也記錄了許多當時很多的關於商場繁榮興盛的景象(黃大洲，2001：30-36)

堪與小吃匹敵的另一項特色，當屬號稱國內電子業集散地電子零件買賣及修理店。七十年代東區興起，商場開始競價銷售。以忠棟二樓為主的電子業，處處可見二、三坪的小店面擺買了各式各樣的電器，其中又以最受學生族歡迎的隨身聽最多。……。另外一項與青少年息息相關的特色就是當地的服飾業。仁、愛、信三棟，有成衣、衣料的批發零售，曾是臺北最大的集散市場，在牛仔褲最盛行時，各棟都擠滿了人潮。……。中華商場帶動西區的發展，對於這裡的住戶而言，從商場到西門町、電影街，可以說都是看著他們長大的。

從這樣的描述中我們可以看出中華商場的興建不但讓空間變得更爲開放，甚至動態運作成爲一種居民日常生活展演的空間。一種使陌生變成熟悉，不習慣的變成習慣的，衝突的變成新生的空間實踐。原本違建改建的目的是要梳理都市景觀與安置難民。透過一座商場的興建，這裡的空間性意義不僅僅只屬於難民等拆遷戶所擁有，透過消費與日常生活的展演，中華商場逐漸成爲人文主義地理學所談的地方(place)意義核心，透過整個臺北市民的意向性(intentionality)逐漸形塑成爲臺北市民的集體記憶。這樣地方的意義，不僅僅是事物的獨特聚集而已，更包含場所精神(Genius loci) (施植明，1995)的概念，也就是地方的獨特精神。人群對於地方的經驗，超出物質或感官的性質，並能感覺其受到地方精神的依附。也難怪在中華商場拆除之後，許多老臺北的集體記憶中都對這樣的空間產生懷舊的論述。

這樣的空間之所以迷人，並不全然取決於良好的官方空間規劃。在中華商場的例子中，其實我們可以說是資本主義現代性以一種萬花筒的姿態闖進老百姓的日常生活之中。對於馬克斯來說，現代性的變化萬千，是以商品(commodity)爲其特色，商品將人類的社會關係，隱藏在物品之間虛幻的關係形式之中(Marx，1976：165)。在空間之中，爲有商品呈現出魔術般的特質並且擁有了生命，日常生活的空間實踐是感官性的，也是充滿著慾望的。中華商場其實是中國的小縮影，來自大陸東南西北的人群、飲食習慣與商品，甚至包含承繼日治時期西門商場的商業性格，一些舶來品也可以在這裡找到。

在這樣的如萬花筒般的資本主義現代性的空間中，任何事物都似乎變得多采多姿，人們變得好像是可供展覽的物品。在現代展示品中(如民俗博覽會、世界博覽會等)，日常生活就像萬花筒一樣被展示。這種萬千變化的再現，最重要的就是外來事物(exoticism)，不是日常生活的每一天，而是他者(others)的日常生活(周群英，2005：22)。歷史、地理與意識形態上的距離，現代性的變化提供了一個圖像，也就是對他者日常生活的擬仿(simulacra)。

或者，我們從 Jane Jacobs(1961/1992)的都市觀點來看待中華商場爲何會興盛的原因。在美國大城市的死與生(The Death and Life of Great American Cities)一書中，其認爲要在都市的街道和地區發生豐富的多樣性，四個條件是不可或缺的：

1. 地區以及其內部區域的主要功能必須要多於一個，最好是多於兩個。這些功能必須要確保人流的存在，不管按照不同日程的出門的人，還是因為不同目的來到此地的人，他們都應該能使用很多共同的設施。
2. 大多數的街道必須要短，也就是說，在街道上能夠很容易拐彎。
3. 一個地區的建築物應該各色各樣，年代何狀況各不相同，應包括適當比例的老建築，因此在經濟效用方面可各不相同。這種各色不同的建築混合必須相當均勻。
4. 人流的密度必須要達到足夠高的程度，不管這些人是為什麼目的來到這裡的。這也包括本地居民的人流也要達到相當的密度。

她認爲這幾個條件結合能產生最有效的經濟資源，都市多樣性也能因此產生。但並非每個都市都能產生相同的多樣性，但只要在這幾個條件中有所發展，或在實際生活中往這樣的方向發展，那麼一個都市的地區不管其位置如何，應該都能夠發揮最大的潛能。由這樣都市多樣性的觀點來對照中華商場能提供的空間服務，無疑都滿足 Jacobs 所提到的要求。由於商品種類多元，任何時間中華商場都充斥著不同族群的人潮；經過日本時代開始的都市改正(都市計劃)，一些棋盤式的街道也早就在這一地區形成;高居不下的人口密度也是這個地區的一大特色，即使交通壅塞也是這樣條件下的負面影響。

用這樣的都市多樣性的觀點來分析中華商場成功的原因**10**，本研究主張，與其歸因於良好的都市空間規劃，不如說恰好融入資本主義消費空間的成功，也如同 Jacobs 所談到的都市空間多樣性所帶來的經濟效應。預期就地改建，一方面是要節省政府經費、安置改建後的居民，更重要的是要體現政府對於都市空間美學的想像。原本的臨時棚屋的空間意象被賦予爲污穢、髒亂不堪的負面印象，進而想要透過資本主義政府權力的介入扭轉空間的文化意義。然而這種獲得居民支持**11**的空間實踐(spatial practice) ，也意外**12**的造成一種由政府良好規劃的中華商場意象的產生。但不論如何，

---

10 除了都市多樣性的發展之外，當然其優越的地理位置也是促成中華商場成功的原因。因其位於台北縣、市的城鄉結合部，並鄰近台北火車站，成爲一個交通上的重要節點，這也是造成中華商場在當時的社會脈絡中成功的原因之一。

11 其實這種空間的再現其實也可以詮釋成爲，空間主體與空間實踐被資本主義所收編，收編的過程中，其實不一定能爲空間主體所意識，但卻很容易成爲政府當局政績的空間主張。

12 本文稱中華商場的成功是一種被政府誤解的意外，乃是要不是因爲現代性與日常生活正好受到資本主義商品的召喚，也不一定能形成一個受到稱讚的空間規劃。我們試想，要是當時政府當局經費充裕一點，受到歐美都市規畫的影響，解決貧民窟最好的方法似乎就是提供都市居民一種類似國民住宅的集體消費。而國外的都市規劃經驗

中華商場的確是提供當時都市居民日常生活實踐的重要地方。

（四）香榭大道 (Avenue des Champs-Élysées)的空間想像：都市的空間美學

中華商場自 1960 年代完工後，經歷過 30 多年的演變與都市衝擊，已經無法因應西區都市發展與全市交通動線順暢的要求。1980 年代的台北都會區交通基礎設施建設，包含「台北市區鐵路地下化工程計劃」以及「台北都會區捷運初期路網工程計畫」兩項，分別獲得行政院核定並展開實質工程計畫的實施，對於台北市都市發展的競爭力具有關鍵性的影響(林欽榮，2006：23)。在交通上，中華路是臺北市最主要的幹道之一，具有市級的轉運功能，於是市府就開始研擬臺北車站特定用區與中華路一帶興建地下街的可行性評估。並於 1989 年完成報告，就中華路附近因車輛擁擠導致不良知都市意象做出建議，要將原本中華商場商業區回復變更成爲計畫道路用地，闢爲中華路林蔭大道(林欽榮，2006：338)。整體的配套措施還有將臺北市鐵路地下化、臺北車站特定專用區計畫、捷運系統建設計畫、東西向快速道路、西門町都市更新與徒步計畫與地下商場等等。在都市更新與空間美學的想像下，中華商場勢必面臨到拆遷的命運。

> 前臺北市長黃大洲的整體構想是要將中華路的地面建設為類似巴黎香榭大道，地下一層類似日本名古屋的地下街，分為臺北車站前、中華路、塔城街、鄭州路四個經營區，和臺北車站連成整體的商業區，容納原來中華商場與西門町的違建商家(黃大洲，2001：2、38-39)。

> 將忠孝西路與中華路改為林蔭大道，以連結愛國西路與中山南路的現有林蔭道，表現出城內地區的自明性與臺北市都市的歷史意象(台大土木研究所都市計劃室，1986)。

在這裡，都市空間的塑造成爲掌權者權力意志的彰顯。但是，值得討論的是，這樣的權力意志本身是不是也違章了呢？都市空間權力就彰顯在讓都市空間由絕對空間(absolute space)轉變爲被支配的抽象空間(abstract space)的過程中。都市空間一開始就是在改變自然空間的狀態中生產自己，但都市中的空間鬥爭往往表現爲統治者龐大的空間與被統治者狹小的空間之間的微妙競爭。即使統治者以違背自然來爲空間立法，被統治者只能一直不斷以各種方式的違章從而讓都市空間出現另一種面貌。

套用列斐伏爾(Lefebvre)的空間辯證觀點，在空間的表徵(representation of space)與空間實踐的競逐中，一套套空間審視的標準不斷變換，導致在相同的空間尺度中，空間性的合法與非法交互的出現，也造成具體的空間實踐轉變(違建就地整建成爲商場之後又因空間美學的想像而將之拆除)。其次，當一種空間規則被制定的同時，就會造成排除的效應。但這樣的空間規則是不是可以被挑戰的呢?其實按照尺度來看，都市中的違章建築很大部分都是構築在居民日常生活上戰術(tactics)的展演(Certeau，1984)，用比喻來說的話，只是空間的蠶食罷了。而政府或規畫者對於都市空間的決策，雖然具有空間權力，但由於尺度常常很大，可以比喻爲對於空間的鯨吞，也許，對於都市空間更具

也告訴我們，通常依賴興建國民住宅來剷除一個貧民窟的方式，常常只是造就出另外一個貧民窟而已(移民窟轉移)。

需要被批判的是後者吧。

爲何不能繼續之前的做法原地重建呢？政府當局的想像是中華商場若只是原地整建，由於實質環境及相關設施的不足，擁擠混亂得人車交通，對於整個西區而言，無法造成重大的改善，其商業機能仍只能維持小本經營型態。而將中華商場拆除、中華路拓寬爲林蔭大道，則原本密集的交通、商業活動的混亂型態、空間性格皆可以整合改變，讓整個西門地區有再發展的機會。另因臺北車站特定區將發展爲高密度的運輸、商業核心區，加上地下街的規劃與林蔭大道的闢設，結合原有西門町行人徒步區與未來臺北市最密集的大中捷運系統，必將使臺北西區成爲最多樣與便捷的消費商業區(林欽榮，2006：125)。而地下街的構想因爲繼任者看法不同，沒有實行。對於中華路改建的空間想像，政府當局的看法如下：

> 隨著鐵路地下化工程完成，捷運南港線、板橋線的完工通車，沿線道路路型、行人系統的多元匯流，造成大眾運輸、人、車流系統彼此間的相互交疊干擾，此刻完成 80 公尺寬中華路林蔭大道，讓西門地區的商業活動及獨特歷史景觀風貌，在地方父老的期盼下重現往日風華(吳俊賢，2001)。

中華路會計畫拆除商場進而闢建爲林蔭大道，應該可以說是都市計劃中回應當年奧斯曼對於巴黎的破壞性建設的現代性概念。奧斯曼的現代性建構下，艾菲爾鐵塔是一個不變的中心，這個與天地同在的符號，吸引著我們的目光，十九世紀的營造，卻是結構整個二十世紀的精神：現代性霸氣。而巴黎經驗，已經等同經濟發展與城市建設的重要典範，往倫敦、曼徹斯特、利物浦、柏林、維也納等城市輸出。果然也在 1980 年代來到了臺灣。

豪斯曼（Haussmann）構築的現代性巴黎，教導我們把都市計畫化約爲開馬路，但是，豪斯曼的林蔭大道，卻仍然美麗迷人。豪斯曼的林蔭大道是軍事有效調動鎮壓窗口躲藏的狙擊手、資產階級房地產投資的市場激勵元素、在節點之間車輛流動的延伸線、以及，它的消點透視，理性，再現的是資產階級都市權力控制的政治美學(Harvey，2003)。但問題是，這樣的現代性論述與想像是如何交疊安置於臺北當代的都市空間中呢?

以人文主義地理學的關懷看來，人(或說空間主體)是「思考的存在」(the thinking of being)，而不是服膺機械式刺激反應的物品，其研究的目的是要認同人文活動的真正本質(潘朝陽，2005：11)。都市空間的規畫者應該透過豐富的人文素養來了解甚麼才是人的世界。也就是要經由對人的內在心靈、思想、感受之瞭解來把握人地之互動，人與空間之關聯，以及地方(place)的深刻人文意義。我們可以用這樣的角度來反思中華路空間發展的現況與規畫者的落差。首先，地下街由於續任執政者的不同看法，並未實現；其次，當中華商場拆除之後，中華路似乎並沒有因爲香榭大道的空間想像而延續名聲，反倒是在西門町商業徒步區規劃完成之前，西門地區的商業重鎮被東區搶盡風頭。原本規劃的露天咖啡座，一來由於租金門檻，再者，筆者認爲這樣的生活風格與生活方式並沒又構築在居民的日常生活傳統之中。再加上考慮到氣候的差異，試想，有人願意頂著 30 多度的高溫，「露天」坐在太陽下喝著滾燙的咖啡嗎??

漫步在現在的中華路，東側與西側的人行道上的人潮差距(西側爲西門徒步區，東側原本應該是露天的咖啡座)，應該可以給執政當局一點心得與體會吧。這裡特別要指出的是，居民日常生活的空

間活現(representational space)通常與政府當局規畫的空間的表徵 (representation of space)有很大的落差，進一步討論空間主體抵抗(resistance)的可能性雖然不是本文討論的重點，但以人爲本的空間關懷與規劃卻是值得當權者注意的。

中華商場拆除之後，交通的確有所改善，因爲汽車重新佔據原有中華商場的空間。但以都市經濟所需要的空間多樣性來看，臺北市失去了不僅僅是一個都市集體記憶，更失去一個日常生活多元性實踐的地方。也就是說，單純以工具理性與發展主義經濟取向的角度出發去治理都市的規劃，其實在某些程度上是很有討論空間的。

結　語

在近代臺北都市發展史上，最歷盡滄桑的地點莫過於中華路。這條街道百年來的變遷過程，可以作爲台北都市急劇變化的縮影，它在每一不同階段的存在事實與形貌，刻劃台北都市百年來特殊的成長經驗。

自從十九世紀的啓蒙運動與工業革命的刺激之下，全球的經濟、社會與文化隨之變遷，伴隨著市場消費、個人主義、公共領域與大眾媒體的發展，一種企圖以進步做爲理想與目標，並渴望與落後的過去決裂進而邁向開放的未來的現代性(modernity)觀點 正席捲人心，這樣的發展思維對於許多都市規畫者都有者深遠的影響。按照上述現代性的假設，臺北市中華路在空間上所呈現的是一種筆直的大路，展現出一種工具理性的進步與空間的美學表現，中華商場的拆除似乎更近一步表現出一種與落後過去決裂的心態，進而企圖與全球化共構出一個開放性的未來?

本文透過臺北市中華路空間性意義遞嬗的過程分析，首先回應出本文一開始所提出的發問：空間性的意義是否可以表象的詮釋?從日治時期拆除城牆背後所彰顯出殖民者對於殖民地的空間權力運作；1950 年代中華路的棚戶作爲”違章”建築的集體消費替代空間，且在 1960 年代就地”合法”整建爲中華商場，這個階段空間的實踐也彰顯出空間宰制者的具體想像，空間作爲權力運作的工具，而非僅僅回應美學式的都市規劃。1980 年代之後透過都市計畫變更(也就是公部門的介入)，將中華商場拆除以實現執政者香榭大道的空間想像。

在這樣的過程中，儘管有許多值得批判的地方，而重點在於空間的表徵(representation of space)與空間實踐(spatial practice)之間的競逐過程中，一套套空間審視的標準不斷變換，導致在相同的空間尺度中，空間性的合法與非法交互的出現，也造成具體的空間實踐轉變。以存有的角度來看，社會的存有與空間的存有是必然不可分的。空間是依附於社會的，因爲社會實際的方式會影響空間的形式與象徵的意義；另一方面，社會也是依附空間的，因爲空間的形式不僅會影響社會的活動，同時社會生活也不能脫離空間而存在，也就是說，空間與社會的關係是密不可分的。因此，空間性意義的詮釋顯然不能只單純從表象空間的實踐中得到滿足 ,其中空間性意義是無法脫離社會而存在的。這也回應了瑪西(Dorre Massey)的說法：「空間過程若沒有社會內涵(social content)將不具意義

(Massey，1984)。

臺北的都市空間在政府當局的都市計劃(背後隱藏著歐美的都市現代性傳說)影響之下，空間主體所活現(represent)出來的空間性已經十分弔詭。這種詭態的現代性[13] (grotesque modernity)甚至讓我們已經無法以所謂全球化與在地化的二元論述來完整地加以詮釋。我們可以看到都市空間性的轉變是構築在一種社會生產的過程中，隱藏在空間表徵背後的權力與知識，常常是都市空間形塑的重要動力，但是在權力穿透的過程中對於社會存有的忽視，在本文的論述脈絡中是值得批判的。例如當大家共同贊嘆中華路林蔭大道美景的同時，卻更願意像被資本主義消費與商業收編的"生活"空間靠攏，導致想像中充滿人文沙龍氣息的香榭大道人行道上的人潮遠遠不及西門徒步商業區，甚或記憶中的中華商場都常常被視爲一種懷舊的想像。

現代性的進步觀點，並不是希望透過一種表象的空間美學以反映的經濟成長。空間不是用來展示的物質，而是必須透過生活與使用才能活現出其價值。回顧臺北都市空間的發展脈絡，儘管政權不斷移轉交替，空間背後所隱藏的權力穿透依舊清晰可見。在都市治理的過程中，以工具理性爲出發點的都市規劃，似乎必須更貼近市民，以活現空間(representational space)的角度出發，才可能更貼近臺北市發展脈絡的都市現代性。

引用文獻

Ben Highmore 著，周群英譯(2005)：《日常生活與文化理論》。韋伯文化出版社。

王志弘(2003)：〈台北市文化治理的性質與轉變，1967-2002〉，《台灣社會研究季刊》，第五十二期。

李乾朗(1995)：《台北府城牆及砲台基座遺址研究》。台北市政府捷運工程局。

李乾朗(1997)：《台北市西門紅樓調查研究》。台北市政府民政局。

李朝熙譯，田中一二原著(1998/1931)：《台北市史-昭和六年》。台北：台北市文獻會。

李家儀(2002)：〈「新竹東門城」的空間文化形式分析：一個權力式的歷史解讀〉，《文化研究月報》，21 期。

馬英九(2001)：《市議會第八屆第六次大會施政報告》。台北市政府。

民報(1945)，第 45 號，1945/11/23，轉引自國家文化資料庫數位典藏資料。

諾伯舒茲著，施植明譯(1995)：《場所精神-邁向建築現象學(Genius loci : towards a phenomenology of architecture) 》。田園出版社。

吳俊賢(2001)：《重振西門風華之路：中華路景觀大道》。臺北都市發展局。網路資料: http://www.planning.taipei.gov.tw/3/303/30338/page05_10.htm

龍應台(2000)：《臺北市地名與路街沿革史》。臺北市文獻委員會。

臺北市志稿(1957)，《卷三：政制志建設篇》。臺北市文獻委員會。

臺北市志(1983)：《卷一：沿革志》。臺北市：臺北市文獻委員會。

---

[13] grotesque 的概念是來自於巴赫汀的小說中對於中古世紀狂歡節(carnival)的批判。應用在美學上是指爲了美學，偏離了主流文化，但不意謂脫離了主流文化，而是反叛仕宦階級主流文化的品味，另創一種主導性的品味。(請參見劉康(2005)，對話的喧聲：巴赫汀文化理論述評)

臺北市志(1988)：《卷一：沿革志城市篇》。臺北市：臺北市文獻委員會。

臺大土木工程研究所都市計劃研究室(1986)：《臺北市西門商業區(中華路一段)再發展構想》。臺北：臺北市都市計劃局委託。

黃大洲(2001)：《更新—中華路的重建》。臺北，正中出版社。

黃貢譯，鐵道部：《臺灣鐵道史》。臺北文獻直字第 107，臺北。

黃武達、小川英明、內藤昌(1995)：〈日治時代之臺北市近代都市計畫(一)：都市計畫之萌芽與展開〉，《都市與計畫》，22（1）。

章英華（1986）：〈「清末以來臺灣都市體系的變遷」〉，收入瞿海源、章英華編《臺灣社會與文化變遷》，頁 233-276 臺北：中央研究院民族所。

楊友仁(1998)：〈循環的債務：對台北市違章建築與都市規劃的歷史觀察〉，《城市與設計學報》。第四期。

莊永明(1991)：《台北老街》。台北：時報出版社。

夏春祥(1998)：〈文化象徵與集體記憶的競逐—從臺北市凱達格蘭大道談起〉，《台灣社會研究季刊》。第三十一期。

鄧曉芒譯，康德原著(2004/1787)：《純粹理性批判：康德三大批判之一》。聯經出版社。

徐裕健(1992)：《都市空間文化形式的變遷：以日據時期臺北爲個案》。臺北：臺灣大學土木工程研究所博士論文。

劉劍寒主編，黃淑清編著(1985)：《臺北市路街史》。臺北市文獻委員會。

葉龍彥(1999)：《紅樓尋星夢—西門町的故事》。臺北縣：博楊文化出版社。

蘇碩斌(2002)《臺北近代都市空間之出現：清末至日治時期權力運作模式的變 遷》，臺北：台灣大學社會學研究所博士論文

蘇碩斌(2005)，《看不見與看得見的臺北》。臺北，左岸出版社。

潘朝陽(2005)，〈地理學與人文關懷〉，《心靈、空間、環境─人文主義的地理思想》，五南出版社。

遲恆昌(2001)：《從殖民城市到哈日之城—台北西門町的消費地景》，臺大建築與城鄉研究所碩論。

Anthony D.King(1996)：*RE-presenting the City：ethnicity, capital and culture in the 21st-century metropolis*，New York University Press.

Anderson, Benedict.（1983）:*Imagined communities : reflections on the origin and spread of nationalism ,* London : Verso, 另參見吳叡人譯（1999），《想像的共同體：民族主義的起源與散布》，臺北：時報.

Cacciari, Massimo (1993)： *"Metropolis" In Architecture and Nihilism: On the Philosophy of Modern Architecture.* Yale University Press, New Haven.

Castells, Manuel (1977) "*Afterward 1975" in his Urban Question*, Cambridge, Mass：The MIT press.

Castells, Manuel (1983)： *The City and the Grassroots: A Cross-Cultural Theory of Urban Social Movements*. Berkeley, California: University of California Press.

Harvey, David (2003)：*Paris：capital of modernity*.New York: Routledge.

Foucault, Michel. (1972)：*The Archaeology of Knowledge.* translated by A. M. Sheridan Smith. New York : Pantheon Books.

Foucault, Michel.(1977)： *Discipline and Punish*, New York：Vintage.另參見劉北成譯(1997)，規訓與懲罰，臺北，桂冠.

Foucault, Michel.(1979)： *Discipline and Punish：The Birth of the Prison*, tr. A. Sheridan, New York：Vintage Books.

Harvey, David. *Social Justice and the City*. Baltimore: The John Hopkins University Press，1973.

Jacobs, Jane(1961/1992). *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage.

Lefebvre, Henri (1991/1974), *The Production of Space*, Oxford: Basil Blackwell

Marx, Karl(1976) *Capital：A Critical of Political Economy*—Volumn 1(1867)，translated by Ben Fowkes, Harmondsworth：Penguim.

Massey, Doreen(1984). *Geography Matters!：Reader*, New York: Cambridge University Press.

Michel de Certeau (1984) *The Practice of Everyday Life*, translated by Steven F. Rendall. Berkeley: University of California Press. chapter Ⅲ‘"*Making do": uses and tactics*’.

Tuan, Yi-Fu. (1979). *Landscapes of Fear*. Oxford: Basil Blackwell

Wirth Louis(1938) '*Urbanism as a way of life*' .American Journal of Sociology,vol.44.

收稿日期：96 年 09 月 28 日
修稿日期：96 年 11 月 01 日
接受日期：96 年 11 月 15 日