

流動地景與時空操演
臺北捷運系統與新都市經驗

Landscape of Flows and Spatial-Temporal
Performances

New Urban Experiences through Taipei MRT

王志弘*

Chih-Hung Wang

Abstract

The Taipei MRT is not only an expensive infrastructure for solving the urban transport crisis, but also a spatial-representational complex carrying and inducing meanings and performances which shape new urban experiences. The author appropriates and revises Henri Lefebvre's framework of spatial analysis, combining concepts of performance, network and rhythm, then suggests that we view the MRT as an aestheticised landscape of flows of various textures of identity formations and power relations. The author first discusses three kinds of discourse - expertise, mass media, and popular culture - mediating the MRT experiences. The article then refocuses on the representational complex, demonstrating the aestheticisation, visualization, and textualisation of power relations implied in the symbolic construction of dominant rhetoric. Another issue concerning the spatial-temporal performance of subjects is also discussed in terms of norm-deviation, other-encountering, desire-imaginary, and body. Finally, the author explores the possible theoretical fields opened up by these issues.

* 世新大學社會發展研究所助理教授

Assistant Professor, Graduate School for Social Transformation Studies, Shih Hsin University.

Keywords: MRT, urban transportation, space, flow, performance, urban experience

摘 要

臺北都會區大眾捷運系統，不僅是耗費數千億以改善都市移動困境的運輸空間營造，還是負載與引發意義和想像的空間再現叢結；穿流其間各種空間操演，組織了新的都市經驗。本文挪用和改造 **Henri Lefebvre** 的空間分析三元論，結合操演、網絡與節奏等概念，提出一個分析架構來討論捷運系統作為「美學化之流動地景」的意蘊，以及牽涉其中的再現、認同與權力議題。

在具體分析方面，本文首先討論捷運經驗的論述中介，指明構成捷運論述的三種主要機制：專家知識、媒體與通俗文化。其次，具體地解讀捷運流動空間裡各種層次的再現叢結，釐析其支配性修辭所蘊含的美學化、視覺化與文本化的權力運作和象徵營構。就此，本文特別討論捷運的高科技和自動化城市想像的主題。第三，筆者轉向主體時空操演的面向，從幾個特殊切面探討捷運流動經驗的繁複多樣，例如偏離與脫軌的操演、新節奏的產生和協商、與異己的混雜相遇、慾望的想像和流動，以及異類身體誘發的緊張和排斥等等。最後，本文思索流動與再現的主題所可能開啓的新思考方向。

關鍵詞：捷運系統、都市交通、空間、流動、操演、都市經驗

導言：都市流動經驗的象徵與現實

嗯！妳的吻很像通往淡水的捷運。大約每三十五秒，你就完成一個吻，像捷運站與站之間行駛的時間（歐銀釧，1997: 45）。

本文從「流動」(flow) 概念出發，探討臺北捷運系統陸續通車後，新都市經驗 (urban experience) 的塑造機制與過程，尤其關注其中牽涉的象徵再現、操演 (performance) 與權力關係的課題。筆者選擇這個探究對象與發問方式，一方面是要指明與彌補交通運輸課題在本地人文社會研究領域裡的缺席；另一方面，是要藉由臺北捷運系統的特殊事例，窺探當代社會流動 (加速、資訊技術中介的溝通) 與影像 (符號化、視覺再現) 當道下的人類經驗。

都市交通運輸系統是都市構造的主要元素，是社會時空裡人事物移動往來的管道，也組織了我們的城市經驗。運輸系統 (包括道路、車輛、交通規則、政策措施、移動的人員與貨物等，涵蓋生產、分配、管理和使用的過程) 非僅關涉移動速率、經濟效益和實質空間營造的問題，還牽涉了複雜的社會文化過程。即使不從移動現象的遍在與根本，來擬想其中牽連的極端多樣社會關係，而僅關注國家如何以交通運輸建設作為促進經濟發展和區域均衡的藥方，或是籠絡與控制地方派系勢力之手段的事例，便可以對移動事象涉及的複雜社會權力叢結有所領會 (參見王志弘，1998: 107-8)。

不過，置身資訊技術及其組織效應引發加速趨向的時代氛圍裡，似乎應該超越運輸移動的侷限，而擴大考察更為廣泛的流動現象。再者，以較寬廣的流動概念來掌握，也能夠接合各種試圖理解當前

時空變化的理論概念，例如「時空壓縮」(time-space compression) (Harvey, 1989)、「流動空間」(space of flow) 與「無時間之時間」(timeless time) (Castells, 1996)、「權力幾何學」(power-geometry) 與「全球地方感」(global sense of place) (Massey, 1993)，以及嘗試用「流動」、「移動性」(mobility) 或「速度」(speed)、「液態現代性」(liquid modernity) 為焦點，來理解當代社會趨勢與特性的理論觀點 (參見 Lash and Urry, 1994; Urry, 2000; Thrift, 1996; Virilio, 1986; 王志弘, 2000; Bauman, 2000)。此外，流動概念還可以連結當前文化理論、後結構主義思潮、認同與差異政治，以及後殖民論述裡，試圖掌握變動不居過程的各種隱喻和概念，諸如「遊牧」(nomadism)、「旅行」(travelling)、「流離」(diaspora)、「放逐」(exile)、「越界」(border-crossing)、「逾越」(transgression)、「移置」(displacement, dislocation)、「雜種混血」(hybridity) 等 (參見王志弘, 2000: 150-166 的討論)。

臺北都會區捷運初期路網陸續完成通車後，每日搭乘人次約達七、八十萬人次¹。如此龐大異質的旅客、工作人員及相關事物，在捷運系統內外穿梭或駐留，我們確實很難想像能有什麼全體一致的「流動經驗」。筆者認為，所謂經驗並非片斷感受的簡單加總，集體的捷運流動經驗亦非所有與捷運有關之人類個體經驗總和所能涵蓋；更甚者，個體經驗過程和內涵的「集體參照架構」，正是吾人必須著力分析之處。換言之，這裡指涉的問題意識，是社會分析裡長期關注的結構與能动性 (structure and agency, 另涉及集體與個體、鉅觀與微觀、客觀與主觀等) 的關係。然而，筆者還要提出，當代思潮經歷所謂「語言學轉向」、「再現危機」，乃至於「文化轉向」洗禮後，主要的新識見在於指明社會運作過程不可或缺的再現向度 (以符號、語言、表意、敘事、論述等概念展現出來)。筆者認為，再現表意層次的考量，正是扣接與重新思索集體結構與個體行動兩個分析範疇的重要中介。

要掌握流動經驗的集體向度，以及再現的中介作用，有許多不同的方式。或許可以像日本作家村上春樹的《地下鐵事件》(1998) 那般，從某個劇烈干擾日常時空運作的社會事件 (真理教施放沙林毒氣) 切入，以小說家細膩敏銳的觀察，探索地鐵情結如何密密交織在市民生活裡。或者，採取傳統的大規模問卷調查，汲取與建構「使用者」的社會類型、生活形態、環境-行為互動模式、感受、意向與心聲。不過，筆者選擇接近這個議題的方式，則著重於提出綜合性分析架構，嘗試在探究臺北捷運系統象徵再現與經驗現實之糾結的同時，能夠針對流動社會裡變動不居的主體經驗和形構，提出一般性看法。

理論挪用與分析架構擬定

本文從法國學者昂希·列斐伏爾 (Henri Lefebvre) 的空間分析概念出發，結合近年人文地理學和都市研究領域所發展的時空與社會關係之動態分析觀點，挪用修改後作為本研究的分析架構。

列斐伏爾空間分析的三個基本概念，以他自己的言辭來說，要旨如下：

- (1) **空間實踐** (*La pratique spatiale, spatial practice*) 包括了生產與再生產，以及每個社會形構特有的特殊區位和空間組合。空間實踐確保了連續性和某種程度的凝聚。就社會空間及某特定社會之成員與該空間的關係而論，這種凝聚意味了有所保障的「能力」(competence) 水準和一定的「運用」(performance) 水準。〔按：列斐伏爾指出這裡的「能力」與「運用」概念借自瓊斯基 (Noam Chomsky) 的語言學，原分別指涉講某種語言的能力，以及語言使用上的實際表現〕

(2) 空間再現 (*Les représentations de l'espace, representation of space*) 緊繫於生產關係，以及這些關係所安置的「秩序」，並因之緊繫於知識、符號、符碼，以及「正面」(*frontales, frontal*) 關係。

(3) 再現空間 (*Les espaces de representation, representational spaces*) 具現了複雜的象徵論 (*symbolism*)，有時有編碼，有時沒有編碼，它扣連上社會生活私密或地下的一面，也扣連了藝術（而藝術最後可能比較不會被界定為空間的符碼，而是再現空間的符碼）(Lefebvre, 1991: 33; 2000: 42-43)。〔按：注意此處的再現空間是複數，而空間再現是單數。〕

前引文最值得注意之處，乃是這三個概念裡其實包含著一組對立，亦即「空間再現」與「再現空間」的對立。這項對立是列斐伏爾社會空間分析的核心，是他揭露出來的資本主義社會空間的基本矛盾。空間再現與再現空間的對立，正是抽象的理性知識系統與散亂有活力的日常生活的對立，是語言與身體之間的對立；這也是視覺與其他身體感官的對比，或者說，是「再現」與「非再現」的對比。不同學者的詮釋也大致支持這種對立（大衛·哈維〔David Harvey〕或許是個例外，參見註解 2 表 1）。

我們再引列斐伏爾一段話來闡明這個對立：

〔空間再現〕是科學家、規劃師、都市計劃師、技術官僚與社會工程師的空間…這是任何社會（或生產方式）裡的**支配空間**…空間概念傾向於是**言詞符號**（即在知識上製作出來）的系統。

…再現空間是透過與其相關的意象和象徵而直接生活出來的 (*lived*) 空間，是居民與使用者的空間，以及藝術家和那些只想從事描述的作家與哲學家的空間。這是**被支配的空間**，是消極經驗到的空間，而想像則試圖改變和佔有它。它與物理空間重疊，對其客體從事象徵性的利用，因此…再現空間傾向於是多少具有連貫性的**非言詞**象徵和符號的系統 (Lefebvre, 1991: 38-9, 黑體字為筆者所加)。

葛瑞哥里 (Gregory, 1994: 403; 1997: 205) 曾經指出，哈伯瑪斯 (Habermas) 的「系統」與「生活世界」的二分，以及系統殖民了生活世界的立論，與列斐伏爾的「空間再現」（抽象空間）支配「再現空間」（具體空間）的觀點，有相通之處（雖然他們對理性的看法顯然不同）³。這兩者的對比和緊張，源自於列斐伏爾將當代西方社會的壓迫根源之一歸諸「視覺化邏輯」，以及視覺中心主義 (*ocularcentrism*) 導致的剔除身體 (*decorporealisation*) 惡果，也顯示於他反對法國結構主義和語言學思潮過度「文本化」的趨勢 (參見 Gregory, 1997)。

列斐伏爾對視覺化壓迫邏輯和理論過度文本化的批評，確實值得重視，但是空間再現 vs. 再現空間（以及再現 vs. 身體）的二元對立觀，雖然能夠清楚點明矛盾之所在，卻也容易流於僵化，忽視兩方混雜交匯的可能性。在視覺和影像日益滲入日常生活的今日，指出視覺和抽象符號邏輯的支配性，自是相當輕易的批判。但若將出路和希望寄託於與視覺再現和抽象思維對立的身體和想像，也有過度浪漫之嫌，因為人類身體早已糾結於文化再現之中，而身體是社會秩序之建構銘刻與慾望潛能之偏移漫漶多方拉鋸的戰場。其次，這種對立觀也忽視了再現層面本身的複雜狀態（既有支配性、權威性的表意系統，也有偏離主流或抗拒性的表徵連結），以及從事對抗性再現操弄的餘地。最後，這種二元對立也容易輕忽擁有身體的主體 (*embodied subject*)，在日常言行經驗與認知裡，其身體實踐與符號表意過程難分難解的關連。

再者，列斐伏爾的「空間實踐」概念，同時意指了某個社會形構的空間結構及空間的慣例，亦即同時指涉了物質性的空間形式和過程，以及為制度所支持的、例行化了的人類時空活動。換言之，

列斐伏爾在「空間實踐」、「空間再現」和「再現空間」這三個概念的界定裡，傾向於將支配邏輯歸於「空間再現」，將受到支配但又具有顛覆和改變潛能的領域歸諸「再現空間」，而「空間實踐」則是支配邏輯的運作憑藉和產物。這種界定裡的「實踐」概念便喪失了原來馬克思主義裡的積極能動性，而最好是以「模式化的言行舉止」來理解。再者，如前所述，列斐伏爾將改革社會秩序的出路與人類能動性（日常生活與身體感官）置放在一組不恰當的二元對立裡，減損了他的理論跳脫僵固的結構 vs. 行動、（視覺）再現 vs.（身體）非再現之分野的可能。

筆者認為，採用「操演」（**performance**）概念或可彌補這個缺失。英美人文地理學界也開始注意操演概念的啟發，試圖探索操演的空間向度（例見 Nelson, 1999; Dewsbury, 2000; Gregson and Rose, 2000; Thrift and Dewsbury, 2000）。此處的操演不僅是酷兒理論裡由茱蒂·巴特勒（Judith Butler, 1990）開創，以揭露性別與性欲認同之缺乏原版，而全為模仿和建構的概念，還指涉了其他意涵，包括比較常見的表演藝術下的「表演」，以及德勒茲（Deleuze）等人倡議的「非再現理論」（**nonrepresentational theory**）所提示脫逸言語再現邏輯的身體展演（Thrift and Dewsbury, 2000）。換言之，操演概念具有與「身體」銜接的有利之處，雖然有些學者對巴特勒的主要批評，正在於她未能完全掙脫文本主義（**textualism**）的傾向，過度重視主體作為論述建構裡的位置，而有抽象化的嫌疑（Thrift and Dewsbury, 2000; Nelson, 1999。詳見⁴的討論），那麼巴特勒的「操演性」（**performativity**）論題正好落入列斐伏爾所批評的視覺化和文本化邏輯。不過，如果我們保留操演概念的身體－空間關連，以及主體能動性的位置，或許能避開這些缺點，而成為建立新分析架構的重要軸向。

此外，近年文化研究中有關主體與認同議題的討論，開始反省僅論及文本或論述建構的缺失，而主張納入精神分析對認同化（**identification**）機制的討論，以豐富主體的理論，並據以追索能動性的心理與欲力根源（例見 Hall, 1996）。據此，筆者在圖 1 提出的分析架構裡，綜合了列斐伏爾對再現的重視，但不硬性區別再現空間與空間再現，並將其空間實踐替換為時空操演，並以精神分析專擅的心理機制及其複雜動態，部分取代列斐伏爾原欲以「再現空間」來掌握的顛覆能量。筆者將擁有軀體的主體－能動性（**embodied subject-agency**，或主體－能動者）擺在中心，並開展為三個範域，即**操演**、**再現**和**心理機制**（認同作用與慾望經濟）。這三個範域既共同框架了主體的形構過程，又是主體據以呈顯和「運作」的所在，彼此之間也互為框限、參照和支撐（以雙箭號表示其間關係）。

由於本研究著重空間及與之相應的時間向度，所以這三個範域都在時空上開展，時空也是其結構的基本面向，故有**時空操演**、**時空再現叢結**（涵納分類表意系統、論述形構等概念），以及**心理範域和軌跡**。此處的時空再現叢結，又可以展現為四個不同次層面（參見表 1），顯露了再現範域的複雜性。至於時空（**time-space**）本身的性質，本文強調不能分割視之，空間亦非凝滯不變，而是「過程中的形式」（參見 Massey, 1994）；再者，時空是社會運作的基本向度，同時是社會關係的結果、展現和憑藉（參見 Soja, 1989）。

這個以主體為核心的思考架構，將主體擺放在與其他主體（他人或異己，**other**）的關係裡，而這些關係正好沿著時空的線索，在不同尺度（**scale**）和層級（**hierarchy**）上推展，而成為各色各樣的「網絡」（**network**）和「節奏」（**rhythm**），展佈成為多樣異質，有支配、從屬和競爭，充滿矛盾、衝突和緊張，也有協調和特殊組合狀態的社會－生態－物質地勢及歷史地理過程。換言之，筆者以「網絡」和「節奏」這兩個概念來設想「結構」（**structure**），強調了關係性的思索角度，以及動態連結（與脫

社會 - 生態 - 物質的歷史 - 地理關係與過程

多樣多層次多尺度的**網絡** (核心 - 節點 - 末梢; 連結 - 脫落; 定著 - 移動; 去畛域化 - 再畛域化) 與**節奏** (速度; 節拍; 頻率; 強度) 彼此重疊、偏離、衝突、協調、競爭、合作、支配、反抗或不相干。主體則鑲嵌 (**embedded**) 與展佈於這些網絡和節奏之中。

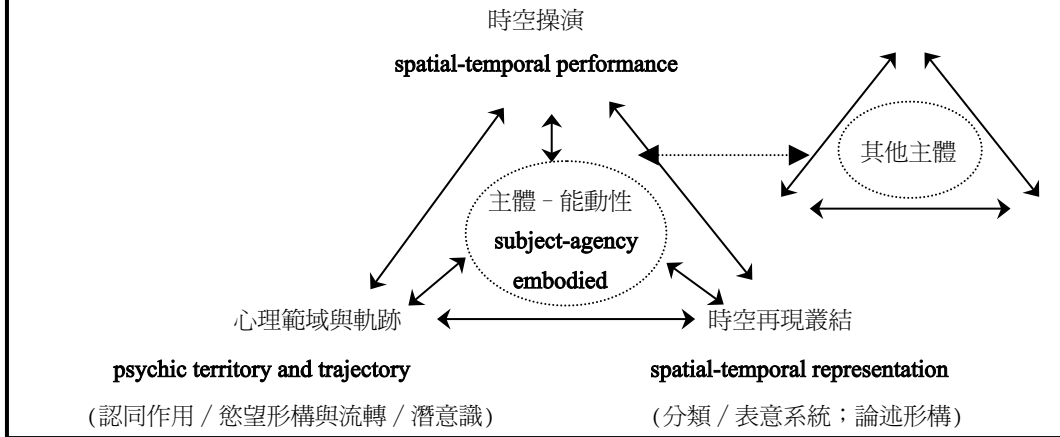


圖 1 分析架構

節) 的過程，避免僵硬的結構與行動之二分 (此處的網絡與節奏概念，主要援用 **Castells, 1996; Allen et al., 1999; Massey et al., 1999** 等的立論)。

從框限的角度觀之，主體受到的引導、範限和建構，源自例行化與模式化的時空操演方式、支配性的時空符號再現系統 (意識形態、語言、學科知識體系)，以及伊底帕斯情結劇碼和「父親之名」所規約的心理範域與認同 - 慾望機制；這三方面各有隨著社會和歷史情境而變動的不同制度化 (凝聚沈澱、客觀化) 程度。另一方面，從主體 - 能動性的角度觀之，這展現在溢出既有模式的走樣操演、對既有象徵再現系統的歪讀、改寫或對抗性表意實踐，以及不羈的慾望流轉與認同錯亂或猶疑 (游移) 上。最後，從「結構」的角度觀之，新興的網絡和節奏便在這團騷動之中萌芽、成形，而與主流的支配性網絡和節奏，以及過氣崩解的殘餘網絡和節奏共存 (這裡借用了雷蒙·威廉斯 [**Raymond Williams, 1977**] 的「浮現」、「支配」與「殘餘」的區分)。

這種多方勢力糾纏中的主體 - 能動性，也因此是不穩定、有彈性，展現為多重樣貌，處於形成過程之中。主體於流動過程裡，因緣際會構成暫時統整一致的諸網絡匯集點。或者如筆者在其他地方所論 (**王志弘, 2000: 144**) : 「透過流動之生活與生命路徑的視角，將自我、主體意識與認同的形構，視為在社會關係網絡中，各種結構性的勢力、再現參考系統，以及個人意欲的交錯下，一個持續流變、塑造、操演而有待完成的時空行動計劃 (**project**)」。

這個分析架構的企圖，也在於利用「網絡」和「節奏」概念，來捕捉當代流動社會的變動狀態，避開結構概念常有的凝滯意涵。這兩個概念本身還可以用好幾組次級概念來界定其性質 (如圖 1 內文字所述，又參見表 1)。換言之，這雖然是個綜合性的分析架構，卻特別著眼於掌握當今社會的技術與其組織效應所驅動的加速流動趨勢，因而適合以捷運這個流動表徵作為操作對象。表 1 整理了這個分析架構裡重要概念的意涵和事例。

表 1 分析架構的概念說明與範例

| 分析概念 | 主要意涵與問題意識 | 範例 |
|----------|---|---|
| 時空操演 | 指涉展佈於時空之中的主體言行和身體操作。經常是反覆性與例行化的，但這並非意味完全遵循既定的行為模式。而常見「走樣」和「破格」。 | 行住坐臥。言談舉止。 |
| 時空再現叢結 | <p>主要隱含了再現與「現實」之糾結。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 時空的再現：對特定時空的符號呈顯和表意作用。 2. 再現的時空：再現（表意 / 分類）系統所佔用的時空。 3. 時空作為再現：時空本身成為一套表意系統和象徵。 4. 再現作為時空：符號表意系統（語言）有其時間序列和空間性構造。 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 地圖、空間科學、史學。 2. 版面空間、敘事時間。 3. 地標、紀念堂、聖地、夢境、歷史博物館。 4. 語言迷宮、文字叢林等譬喻；敘事的時空結構。 |
| 心理範域與軌跡 | 主要牽涉了認同作用 (identification) 和慾望機制。 | 本我、自我與超我的地勢學；性心理發展階段。認同形塑的時空歷程。 |
| 主體 - 能動性 | 這個複合詞嘗試同時掌握主體的建構特性和能動性。 | 既是再現建構的產物，又是建構再現的能動者；是多樣、變動的過程和計劃，而非完整、一致、自足的狀態。 |
| 網絡 | 有核心、節點和連結關係的網狀結構。可以用核心 - 節點 - 末梢；連結 - 脫落 (connection-disconnection)；定著 - 移動 (settlement-movement)；去畛域化 - 再畛域化 (detritorialisation-reterritorialisation) 等概念來掌握其性質。 | 全球金融網絡、販毒網絡、人際關係網絡、網際網路、便利商店的行銷網絡、選舉樁腳網絡、移民網絡。 |
| 節奏 | 某種有韻律感的動態變化歷程。一套有如旋律般組織起來的模式化活動。可以用速度、頻率、節拍、強度 (intensity) 等概念來界定和比較其性質。 | 電子業生產的節奏、城中心消費活動的節奏、渡假勝地的節奏、行人的節奏。 |

凝結的流動與流動的凝結

我站在售票機前，仔細的閱讀使用程序，彷彿讀著遊戲的玩家手冊一樣，十幾個目的地就有十幾種未知 (高岱君, 1997: 190)。

臺北都會區捷運系統是流動的通道，但此承載每日複雜流動的體系，也有凝聚而固定的物質和社會形式。另一方面，這凝結了的流動體系，卻也在紛繁流動的往來過程裡鬆動散逸，成為流動不定的凝結。而無論是凝結沈澱而形成的流動之固著形式，或是變動不居的固著樣態之流動偏轉，再現都

是其間根本的中介層面。

本節首先探究穿插於捷運經驗之中的論述形構，區分為專業技術知識、媒體傳達與塑造的「輿論」，以及通俗文化裡的想像和再現。其次，本文探討捷運系統各層次空間裡的象徵與再現，以及展佈其間的權力關係，亦即探索捷運系統裡空間修辭的再現政治 (**politics of representation**)。最後，以高科技城市想像為焦點，指出捷運系統作為高科技、進步與國際化之象徵與迷思的意涵，並於這個脈絡下略探人類與自動機器的關係。

(一) 浮沈於符號之海：捷運經驗的論述中介

如圖 1 所示，主體－能動性的經驗乃是展現在時空再現叢結、時空操演與心理軌跡裡。這裡的時空再現叢結有許多層次互相糾葛、加強或衝突，其凝聚固著的程度不一，構成了主體詮釋流動經驗的意義參考框架，也框限了時空操演的方式和認同作用與慾望的軌跡。當然，這些不同層次的再現叢結，也不是穩固不變，而會隨著主體－能動者的操演和心理軌跡而變化，因再現範域的存在與「實現」，實賴其他範域的運作。

這些再現叢結有時候距離主體－能動者的操演場景比較遙遠，或者說，處於比較一般性的、外圍的層次，但不失其作為意義參考架構的作用，筆者在此暫且以「論述形構」這個概念來掌握。以下指出框限捷運經驗的三種論述形構，其凝聚集結的程度不一，也處於支配地位各有不同的網絡和節奏裡：**(1)**自有一套正當性與有效性判準的專業知識技術；**(2)**較為鬆散但某些時刻功效卓著的媒體輿論塑造；以及**(3)**更為擴散分歧的通俗文化裡，經常是間接扣合，而非擔任基本主題的捷運相關論述。

1. 專業技術知識之網

捷運系統的規劃興建與營運一向被視為高科技與進步的代表，而支持這種印象的主要力量之一，便是圍繞著捷運而構成的龐大專業技術與知識論述。如果我們以核發「正當」知識憑證的學院博碩士論文為例，查詢國家圖書館博碩士論文檢索系統，可以發現論文名稱有「捷運」者達 212 篇，若加上關鍵字、摘要與參考文獻裡也提及捷運者，則達 654 篇。這裡面絕大多數為土木機電工程、交通運輸規劃與管理、安全防災、土地開發、組織與財務經營管理等「硬科學」或「實證量化範型」至上的領域，並且蘊含了親資本的傾向。其中僅有極少數論文具有社會人文的關切，大多論及捷運的新視覺經驗或公共藝術的社會面向（前者如許世明，1998；黃富瑜，1998；鐘正強，2000；後者如吳思慧，1998；蘇晃毅，1999），以及捷運政策的政治經濟學分析和批判（楊子葆，1989）。

一般大眾很難接近和理解這些學院知識論述，以及其他政府和民間規劃興建單位的專業技術辭彙和論述。但是，這些捷運專業論述所構成的再現系統，正因為擁有極高的知識正當性和難以跨越的專業門牆，相當程度塑造了捷運本身的高科技和現代化意象，並且排除了公眾的批判性理解和討論。

若就專業領域本身的意識形態而論，除了理工科系的科學萬能主義、客觀中立預設和實證主義範型外，還透露了其非政治性的專業思維方式。甚且在實際上處處遭逢政治干預、權力運作和人際關係糾葛的情形下，還常因為反彈而激起了反政治態度（以理工領域居多）。再者，雖然我們不能否認學術專業領域內部細緻的（方法論和認識論層次的）差異和衝突，以及批判取向虛弱但確切的存在，但還是有很清楚的支配性立場，並由學院和專業的制度性網絡和節奏支持⁵。

例如，近年臺灣的管理學領域引進了「利益關係人」概念，以便掌握比如說捷運工程裡牽涉的

各種利害相關團體，超越過去只注重企業股東、各級員工、顧客和利潤等議題，從而涵蓋和關注某個工程或規劃案牽涉的多樣社會關係（除了企業組織本身外，還有其他〔金融、地產〕資本、競爭者、供應商、各級政府、民意代表、地方社區、工會、各種民間和社運團體、媒體、學院等「利益關係人」），以及利害關係人之間的溝通問題，並指出組織環境和過程的眾多不確定因素，拋棄過去的線性程序或穩定環境條件的假設。但是這種擴大的視野，並未真正改變主流管理學論述在既有社會秩序下，透過各種管理策略和手段，順利完成符合資本積累要求之任務的預設。換言之，其關注重點在於如何分辨和分析各種「利益關係人」的存在和特性，然後根據企業組織的利益所在，找出因應的「管理」策略（參見呂世博，1998；江亮璇，1999）。

2. 媒體「公意輿論」之網

不過，捷運相關專業技術的知識光環，卻常在新聞媒體（報紙、電視、雜誌等）較為鬆散多樣，但擁有類似結構性網絡位置的論述裡遭到質疑。回顧捷運議題在媒體上的「再現史」，1986年行政院核定經建會建議之捷運路網，同年臺北市成立捷運工程局籌備處後，捷運新聞便在媒體上經常現身。媒體論述剛開始呈顯短暫的欣喜之情，很快便充滿各種質疑和批評的報導，環繞著捷運工程的龐大經費（88公里編列四千四百四十多億元，每公里五十多億元）、各種弊端及施工缺失打轉，並諷刺地讓捷運的公共形象從解決都市交通危機的希望，轉變為惡化交通黑暗期的元兇之一（參見王志弘，1998）。這些負面報導如果放在當時解嚴前後社會與政治運動風起雲湧的環境裡來看，既有向民眾「示範」政府弊端如何產生的「教育」效果，也提供民眾便利的討論素材，於社交言談中引用以抒發不滿政府的怨氣。

這種「揭弊案」的報導趨勢從規劃和施工期間，一直延伸到完工試車期間的差錯不斷，通車日期的一再延後，而以1993年之後幾次木柵線捷運「火燒車」事件達到高潮。在媒體報導的塑造下，捷運成為當時民眾據以表達對政府和官僚系統不滿的象徵，「每公里造價比黃金要貴」、「一個垃圾桶要兩萬八千元」，甚至甫完工之木柵線要「報廢」、「打掉重建」等「慣用套語」，便成為凝縮捷運公共形象與發洩民怨的再現中介。這段集臺灣公共工程規劃設計發包施工弊端大成的捷運新聞史，可以中時報系記者撰寫的《捷運白皮書：4,444億的教訓》（劉寶傑、呂紹焯，1994）為其總結。

然而，捷運系統於1996年陸續正式通車營運之後，媒體報導方式卻有了重要轉變。以《FlyLink中央通訊社剪報資料庫》檢索所得的1995年以後有關捷運的近兩千則新聞為例，筆者發現，除了由於「新聞專業」對「何謂值得報導之新聞」的預設，而慣常傾向報導弊案、爭端和災害意外（故障停擺和死傷事故等），因而持續穩定出現了捷運的負面報導外，通車後捷運公司努力塑造的便捷、現代、潔淨和藝術品味形象，也透過各種捷運宣傳活動（發行紀念車票、紀念幣和禮品、舉辦藝文活動、公共藝術創作和展覽、彩繪列車等）的報導，構成了新的媒體論述主軸。這個新論述主軸伴隨著民眾實際的搭乘，在論述層次中介了另一種捷運經驗和形象。

3. 通俗文化之網

除了有較清楚的範圍和體制支持的專業技術論述與媒體論述外，中介吾人捷運經驗的論述，還有廣泛的通俗文化或時尚文化裡的捷運再現。這些多樣分歧、構造零散，而且經常在無預期狀態出現的捷運影像和文字呈現，通常是作為某種敘事背景或情節場景而出現，而非直接的主題。但其再現效果並不因此而不存在，只是更為飄忽不定，甚或比遙遠的專業知識論述和夾雜在眾多訊息裡的新聞報

導論述，還有更深遠的影響。

中外電影和電視裡的捷運場景，在臺灣尚未出現捷運，以及尚未通車的年代，便已經營造了我們對捷運的意象和想像：先進、科技、都會、整潔、時髦、未來感等等。香港導演王家衛的電影《春光乍洩》(*Happy Together*) 末尾主角在木柵線捷運上情慾流洩的場景，是其中直接涉及臺灣本地的特例。西片《雙面情人》(*Sliding Doors, 1998*) 以有否趕上捷運列車作為劇中人物命運的分水嶺，勾引出流動社會裡的不確定性。比較常見的可能是好萊塢電影中的紐約和歐洲地鐵景象、科幻電影中的未來列車，或是日本連續劇裡電車通勤和月臺遭遇或錯身的景象。這些視覺與聲光意象雖然沒有新聞媒體或專業論述那般刻意指涉的意圖，或許卻在不知不覺的觀視情境裡滲入我們的認知架構，成為導引我們與捷運經驗之間關係和想像的再現媒介，也提點了捷運意味著「國際化」的想像線索。

在本地的脈絡裡，尤其是在捷運通車之後，流行商品與通俗文化自不會放過這個每日集結數十萬人，影響百萬都會住民生活的新場域。例如好幾支廣告影片挪用捷運車站或車廂作為鋪陳敘事的場景，圖書出版界有《捷運愛情故事》(侯文詠等，1997) 的策劃出版，也是企圖搭接正值新鮮的捷運場景來勾繪都會情事。在臺灣廣受歡迎的日本作家村上春樹，根據東京地鐵沙林毒氣事件所寫的報導文學《地下鐵事件》(1998) 中譯本，也投入了這波文化再現風潮。又如曾經率先以政治經濟學取向批判臺北捷運政策的楊子葆(1989)，則發表了《可移動的文化饗宴》(1998)，以動人的照片搭配文字說明世界各地捷運的發展概況，尤其著重文化和藝術的層面，似乎為臺北加入全球一百廿五個擁有高運量捷運的都市俱樂部而歡慶兼打氣。本地著名插畫家幾米最近出版了《地下鐵》(2001)，更豐富了臺北捷運的浪漫想像。

此外，自立晚報於2000年5月20日正式發行，雇人於捷運站外免費發送《臺北捷運報》(*Taipei Express*)。該報內容以影視娛樂、消費、體育和重大社會政治新聞為主，採取休閒花絮、輕鬆閱讀的基調(高永謀，2000)，偶而還有謂「捷運心理學」，挪用坊間流行的心理測驗於捷運場景。各種旅遊和休閒情報指南裡的捷運主題，例如介紹捷運沿線的餐飲和景點，以及如何利用捷運到某些旅遊點，也共同展開了一張繁麗交雜的捷運通俗文化再現網。

前述這些通俗文化裡的材料值得更多仔細的分析。本文此處論及的用意，僅在於指出：捷運的流動經驗並非直接而單純的個體經驗，而是早已經浸淫在各種層次的論述之網、符號之海裡。甚至沒有搭過捷運，也已經擁有對捷運的某種想像；或是搭乘了捷運，卻參照這複雜的論述之網，以檢視和解釋自己搭乘捷運的時空操演。

(二) 捷運時空的支配性修辭

捷運通車後，幾十萬人每日穿流其間。捷運經驗不再能由各種論述之網完全涵蓋。然而，人群在捷運的空間和時間裡流轉，雖然有了「親身體驗」，卻仍然逃脫不了各種再現的仲介和滲透。以下分別就車站空間形式的象徵意涵、站內視覺與聽覺的導引和禁制符號系統、捷運的形象工程，以及公共藝術的塑造和爭議，釐析捷運的美學化權力地景和規訓時空裡的支配性修辭。

1. 站體形式與象徵再現：都市新地標與美術館氛圍

捷運站體外觀的設計大致可分為兩種傾向：以鋼骨和透明材料營造的未來科技感，以及利用傳統建築語彙構築的「中國」和「本土」形象。一般人印象最深刻，耗費也最鉅(十餘億元)的車站，

應該是淡水線高架段的劍潭站，採用鋼索懸吊的中國龍舟造型，塑造特殊都市地標的用意非常明顯，也與旁邊的圓山飯店、劍潭活動中心和鋼骨造型的新中山橋，聯合構成意象鮮明的「雕塑型」都市地景。其他淡水線高架與平面段車站的造型，也多採取斜屋頂和中國風味開窗的空間語彙，試圖創造「民族特色」。採科技感設計的車站形式，如北投站的外牆與屋頂採用鋼架和玻璃材料，板南線車站地面出口的透明造型（以市政府站為最），小南門站穿堂整面綿延、微微透光的玻璃磚牆，以及木柵線設計大片透明外牆的高架車站，都有將捷運空間塑造為科技象徵地景的作用。

此外，站體內挑高設計所營造的堂皇宏偉意象，以及潔淨整齊、冰涼的空氣、光亮高質感的石質、金屬與玻璃裝潢建材，以及照明設計等元素，加以擺設藝術品，共同營造了「美術館」和「博物館」的氛圍，創造了「紀念性」(monumentality)。這種空間的象徵性運用，或曰象徵的空間化，成為界定捷運流動經驗的重要框架。

其他「空間作為象徵再現」的鋪陳線索，還呈現於特定車站的設計與建材運用上，以中正紀念堂站最為明顯，藉此凸顯其特殊地位。同樣是屬於新店線的車站，但中正紀念堂站的月臺兩側並沒有裝設透露商業利益的廣告燈箱，而且牆面採昂貴的石板而非鋁板施作，國家劇院側的出入口也配合中正紀念堂造型設計，車站大門名牌採用黑色，而非新店線的常規綠色。空間設計的特殊性烘托了這個地點的象徵地位。

除了站體設計的象徵語彙，使捷運站本身成為都市裡的象徵地景外，車站的「命名」也有另一層再現效果。由於捷運塑造都市結構的強大力量，流動聚散所在的車站便逐漸成為「代表」附近地區的集體名號，取代了原來的其他代表名稱（例如公車站名或大樓、學校名稱）。捷運車站常見兩條道路交叉的命名方式，例如忠孝復興、忠孝敦化等，這是指明都市道路格網匯聚點的抽象功能性命名，與此相較下，某些站名又刻意溯源和恢復「原有」地名，或強調其本土關連，例如「唎哩岸」、「芝山」和「紅樹林」等。有趣的是，這兩種不同的命名原則，大致分別分布於市中心和郊區，在象徵層面上突顯了城市地域的功能和意義分化。

綜言之，不論是中國風或本土根源，是科技未來感（及其蘊含的現代化、進步與國際化的意味），或是都會中產品味的美術館，捷運站體的空間設計都刻意要在城市裡「發言」，在都市敘事裡掌控情節的發展和解读。不過，捷運站裡規範主體－能動者之時空操演的最強大支配修辭，乃是展現於無所不在的指標系統。

2. 導引與禁制的節奏：站內動線、指標與視聽訊息

在捷運車站的種種符號和標誌裡，讓人最能夠察覺「系統」之存在的是導引、警告和禁制的標示。不論是在地面或地下的捷運車站裡，由於剛剛進入新奇而陌生的時空，失去了尋常習慣的指向參考，依賴指標似乎勢所必然。但是這無所不在的文字和圖像指標，卻也成了一套嚴格的時空操演規範。

就「交通規劃專業知識」的角度看，車站空間功能與設施的配置和動線安排，必須遵循一套理性準則，以安全、便利且有效率地疏運旅客為指導原則（據以制定所謂的「服務水準」），並可以透過時空與活動的功能區分、量化計算、電腦模擬和評估，構成標準的設計程序與模態。因此，會有「月臺寬度 = (尖峰分鐘旅客量) × (每人站立空間) × 班距 ÷ 月臺長度 + 預留長度」之類的量化設計公式（鄭意動，1999: 25）；或者，有移動速度越快，每單位面積人員越少，服務水準就越高的評價方式。但是從另一個角度看，這些宣稱基於安全和運轉效率所必要的設計準據，其實預設了理性、抽

象而意欲全盤掌握的知識範型；人類在其中則是最好能夠合理遵循規則來行動，但鑑於所謂的「人性」，必須予以禁制、監督和懲戒來保證遵守規範的個體。這種預設正體現在捷運的支配性時空節奏裡。

因此，在捷運系統裡，什麼地方、什麼時候，該做些什麼、不該做什麼，便有煩瑣的指示和規定遍佈各處（參見表 2）。為了確保乘客遵循時空行為規範，還設立罰則、備妥監督人員（包括捷運警察）。換言之，這套指引和禁制的再現系統，得到了體制權威的堅定支持。這套支配性時空規範修辭，有時細緻到宛如軍事訓練準則，例如「出站時請將車票：1.拿在右手；2.正面朝上；3.箭頭朝前；4.走閘門左邊」（淡水站標語）。還有如依據「迅速通行」原則，規定「電扶梯右側站立，左側通行」的反覆宣導（四處可見的標語和大型燈箱廣告，以及不時播放的廣播），幾乎成了一種新「移動倫理」，還蔓延到臺鐵和百貨公司等地，成為搭乘電扶梯的新行為守則。月臺上人群依地面箭頭指標和標線排隊上下的景觀，也常令人驚嘆臺北市居然如此溫馴守矩的劇烈轉變。

這類規則將捷運空間轉變為規訓空間（disciplinary space），讓眾人在反覆操演的過程裡予以內化，成為身體實踐和價值判定的「自然」部份，並且在遵守空間規範，適應捷運列車的行止加速度和列車固定的關開門節奏時，培養速度心態（mentality of speed），接受效率的意識形態。

表 2 捷運車站禁制與警告標示舉隅

| 內容 | 位置 | 其他特徵 |
|--|---------------|-----------------------|
| 禁止攀爬 | 電扶梯前端扶手旁、各處圍欄 | 紅色貼紙 |
| 請靠右站、左側通行 | 電扶梯扶手旁 | 藍色貼紙，附有人形圖案 |
| 扶梯速度快，請緊握扶手 | 電扶梯前端扶手旁 | 金屬板 |
| 注意： 1.緊握扶手。2.牽緊小孩。 3.小心邊縫。4.禁帶動物。 | 電扶梯前端扶手旁 | 金屬板，附有人形圖案 |
| 使用電扶梯須知： 1.握緊扶手。 2.踏於框內，靠右站穩。 3.照顧孩童。 | 電扶梯前端側板 | 藍色貼紙，附有人形圖案 |
| 緊急停機，按此開啓 | 電扶梯前端扶手下方 | 按鈕說明 |
| 為維護您的安全，年長者、行動不便者及嬰兒車請搭乘電梯 | 電扶梯前 | 貼紙與站立告示牌 |
| 禁止吸菸飲食，違者罰 1,500 元 | 車站出入口，大廳、月臺各處 | 紅色圓形禁制標誌 |
| 禁止垃圾動物，違者罰 1,500 元 | 車站出入口 | 紅色圓形禁制標誌 |
| 禁帶危險易燃物品，違者罰 25,000 元 | 車站出入口 | 紅色圓形禁制標誌 |
| 黃線區內禁止吸菸飲食 | 車站大廳牆面 | |
| 進入本區，禁止飲食 | 刷票閘門前地面黃線上 | 紅色字 |
| 捷運站與捷運大街禁止使用滑板 | 臺北站大廳各處出入口 | 立牌，違者罰 1500 至 7500 元不 |

| | | |
|---|-----------------|-----------|
| 車、溜冰鞋和直排輪鞋。 | | 等。 |
| 消防設備手動開關：非緊急時請勿使用，違者罰新臺幣 50,000 元 | 裝有消防栓箱設備的各處 | 紅色貼紙 |
| 旅客使用轉乘辨識機想免費轉乘優惠時，每次僅限刷用一張公車儲值票，違反規定不當刷用多張儲值票者，將依刑法第三三九條之三準詐欺罪移送法辦，請旅客勿以身試法 | 公車儲值票刷卡辨識機旁 | |
| 員工專用，旅客止步 | 刷票閘門 | |
| 月臺風大，請注意隨身物品，嬰兒車勿離手，勿靠近月臺邊 | 淡水線高架段車站月臺柱子上 | |
| 緊急停車按鈕：非緊急狀況請勿使用，違者依大眾捷運法處以新臺幣五萬元之罰款 | 月臺緊急停車按鈕上，以及下方。 | 紅色 |
| 緊急逃生通道：非緊急時請勿使用，違者罰新臺幣 4,500 元 | 月臺逃生門上 | |
| 緊急斷電箱：限捷運公司人員使用，違者罰新臺幣 50,000 元 | 月臺首尾端斷電箱上 | 紅色 |
| 未經許可，請勿擅入 | 月臺首尾端進入隧道處柵欄上 | |
| 高壓電危險 | 軌道上 | |
| 小心月臺間隙 | 月臺黃色邊線上、車廂內 | 紅色字 |
| 勿將手指靠近門縫 | 車廂門邊 | 紅色 |
| 請勿緊靠車門 | 車廂門上 | 紅色 |
| 為維護您的安全，請勿在此處逗留 | 車廂與車廂銜接處 | 紅色 |
| 禁止飲食，禁止吸菸 | 車廂內 | 紅色圓形標誌 |
| 緊急通話鈕 | 車門旁 | 紅色 |
| 博愛座： 請優先讓位給老人、孕婦、行動不便及抱小孩的乘客 | 車廂內博愛座椅上方 | 藍色，附有人形圖案 |

資料來源：王志弘整理。

令人最難以習慣的空間規定，應該是禁止飲食了。過去臺灣民眾熟悉的軌道運輸（火車）和搭乘其他運輸工具的時空裡，都可以吃喝飲食，所以轉換到捷運時空時，既有習慣便會和新規範有所衝突。統計指出旅客違規遭告發案件每月逾四百件，有七成左右是在站內抽煙飲食（《中國時報》2000.9.11，18 版），又另項記錄顯示，在四個月內於禁止飲食區違規者有 1300 餘人遭告發，罰款合計超過兩百

萬元，七成違規者來自臺北以外縣市（《聯合晚報》2000.5.18，12版）。這類禁制和懲罰，以及處處可見的警告標語，還有反覆播送的各類訊息和警告廣播，構成了難以通逃的視覺和聽覺符號的規制時空，捷運行止的支配性節奏。一如電扶梯的新倫理，禁止飲食的規定目前也延伸到部分的公車上了。

這些導引、禁制與警告訊息，不僅是乘客必須遵守的時空操演規範，還要求具備一種新認知模式。最明顯的莫如各種捷運地圖（空間的抽象理性再現）的判讀。每個車站入口或大廳必有通常三幅一起出現的捷運圖示，包括捷運營運路線圖、捷運車站周邊街道地圖，以及捷運車站內部空間設施配置圖。這些地圖要求觀者有「全觀」的空間想像能力，並能夠在其中「自我定位」，為此圖面常附有「您的位置（在此）」的指引標誌。但由於圖面的方位（如北上南下）與現地位置通常不符，所以即使找到了「您的位置」，也需要具備某種「翻轉移位」的能力，自行將相關方位校正過來。此外，還需要擁有辨認和連結相關位置關係的能力，或將地點擺放在二維平面空間關係中的能力。這些都牽涉到某種抽象化的空間認知能力。尤其是車廂門上方、售票機上方，以及月臺牆面的營運路線圖，為了肆應陳列空間的侷限，不依照路線在實質空間上的相關位置繪製，而變形為長條或壓扁的形狀，更是要求具備抽象的空間思維能力方能讀解。

綜言之，捷運乘客從進入捷運站起，購票、穿過閘門、搭電扶梯、月臺候車，到進入車廂，都置身於繁複、幾乎訊息過剩的支配性時空修辭之中，必須具備讀解的能力、遵守的倫理，以展現合宜的身體操演。而最終，理想狀態是主體－能動者進入了「舉止合宜的乘客」位置，自身成為支配性修辭裡的一個符號，成為這套規訓再現系統的實現者、承擔者，以及「範例」。

3. 捷運形象工程：藝文活動與高雅品味

站體空間的象徵操弄，以及捷運時空行為規範的引導與禁制符號體系，構成了捷運時空形象的基調，某種美術館式的氛圍。但官方與捷運公司確實企圖塑造捷運為充滿文化藝術展示的場所。

各國城市捷運系統的興築耗費鉅資，原本便附帶有極多象徵功用，據以表徵城市和國家的文化和成就。從捷運站體本身、捷運車廂，到內部藝術作品的裝置陳列，都是著眼之處（楊子葆，1998）。臺灣作為捷運後進國，自不外於此傳統。除了前文述及站體設計的中國風與科技感，以及站內挑空設計和嚴格維持的潔淨、冰涼「美術館」形象，捷運與市政當局也企圖直接與藝術結合。是以，有公開徵件或委託創作的公共藝術作品陳列（表3），也有藝文表演空間和活動的經營。例如臺北捷運大街、雙連表演藝術特區、臺北爵士站，以及各站穿堂大廳或戶外廣場（如淡水站）等展演空間；「捷運下午茶」、「票選十大捷運閱讀好書」、「看見城市：城市百年攝影藝術展」、「捷運婚禮」等活動和展覽。

這些公共藝術和藝文活動可說是捷運的「形象工程」。即使往來的旅客大多不會仔細注意那些常以「速度」、「變化」、「旅行」或「會遇」為主題的藝術品或展覽⁶，與音樂藝文活動的遭遇也多屬偶然，但其在分神狀態下接收到的視聽效果，大致上是營造了某種中產階級的高雅品味，暗暗要求進入捷運的時空操演者，共同表現出「逛美術館」般的心情與舉止，沈靜祥和，輕聲駐足與移動。而這一切都在嚴格的導引和禁制規約之下。

有個值得一提的事例，是臺北捷運大街和地下街的商店鐵捲門的彩繪，顯露了各種不同風格，令人聯想到「塗鴉」（graffiti）的創作形式：反抗、游擊、粗獷、速簡、青少年的風格。不過，雖然捷運的鐵捲門彩繪帶有塗鴉意味，似乎不同於其他捷運藝文活動和空間象徵的中產風味，卻也在某種程度上被吸納進入主流的藝術符碼裡。例如每間商店旁邊，張掛著該鐵捲門彩繪的小幅照片，說明主

題和創作者，這種「藝術化、美學化」的展示，便脫離了「塗鴉」原來的激進脈絡。

總之，搭乘捷運的經驗已然非常繁複，因為這段時空已經充滿了各種有待讀解，或是不留神中迎面撲來的符號、象徵與再現，中介與框限著我們的流動體驗和時空認知。但是這繁複的變奏裡有共同的基調，那就是都會中產階級的文化品味、理性和效率的時空規範，以及進步與科技的執迷。

表 3 捷運公共藝術作品舉隅

| 名 稱 | 站 址 | 擺 設 位 置 | 概 述 |
|----------------------|---------------|----------------|---|
| 「下班的魚」 | 木柵線大安至忠孝復興段 | 高架段圓形柱面 | 創造海洋浪漫視覺享受 |
| 「空間錯位」色彩變奏 | 北投站 | 站內高架月臺層 | 建築柱列的色彩變化 |
| 「空間對話」雕塑展 | 北投站 | 站內平面大廳層及戶外平面廣場 | 總共十一件具象或抽象造型雕塑（觀止、對話、扭曲的天使 I、II、心境、和諧、存在、早春、女性、方圓、迴旋穿透 325) |
| 「雙連、行遠」 | 雙連站 | 站內地下大廳層 | 平面壁飾、琺瑯烤漆；走過的歷史回憶 |
| 「兒童的繽紛世界」與「兒童的彩繪大地」 | P2 與 P4 行人徒步區 | 地面徒步道路、兒童遊戲區 | 平面壁飾與地飾、馬賽克拼貼；兒童的民俗技藝、淡水河岸自然景觀、兒童的自由想像 |
| 「手的組合」（心手相連、小公園、蓮花持） | 臺大醫院站 | 地下月臺層 | 青銅、黃銅、觀音石；手型的具象雕塑 |
| 「舞臺、月臺」 | 中正紀念堂站 | 地下月臺層 | 不鏽鋼烤漆；二度空間舞臺垂簾、蝴蝶的短暫燦爛生命、節奏、音符、臉譜 |
| 「非想·想飛」 | 中正紀念堂站 | 地下入口電扶梯牆面 | 多媒體、雷射立體影像；時間與空間共存的飛行導讀、舞臺的幻想與真實的幻想世界 |
| 「輕鬆的雲·走路的樂」 | 中正紀念堂站 | 地下穿堂層通道 | 燈片、鐵材；朵朵白雲、詩與音樂的性靈 |
| 「邂逅·都會臉譜」 | 古亭站 | 地下穿堂、月臺層天花板 | 防火樹脂、防火漆；都會人群的時空交會、各種臉譜，共十二件 |
| 「青春美樂地」 | 南勢角 | 地下穿堂、月臺層 | 抽象造型、壓克力、環氧樹脂、霓虹燈；共十二件（隨風、天藍、拈花、捷韻、旋律、奔放、山光、凝聚、雲彩、水色、搖曳、惹草) |
| 「偷窺」與「以管窺天」 | 公館站 | 戶外廣場與地下月臺層 | 攝影機、投影機；同時扮演偷窺者、被觀察者及表演者的角色；抬頭看天花板的天空，也許有人正在看著你 |

資料來源：蘇晃毅 (1999: 63-64) 及王志弘整理。

4. 宣傳或虛擬的公共性？

然而，捷運作為一項重大公共投資建設、城市的主要公共空間，以及公共藝術和展演的場所，其「公共性」的性質是什麼呢？以前述的公共藝術和展演為例，就有好幾件爭端，指出公共領域裡其實包含了各種衝突性的利益和觀點，沒有單一的公共性，只有異質的公共性塑造過程。例如舉辦「看見臺北：城市百年攝影藝術展」時，忠孝復興站入口有巨幅的郭英聲作品「中華路」，顯示兩位年輕新潮打扮的女孩，在西門町天橋上嘟起了嘴，似乎即將親吻。有人在圖面下方空白處以紅色奇異筆寫道：「同性戀可以理解，但不該當眾被大聲鼓舞！就像感冒，大家實在不需要努力，來讓它成為流行性感冒？不怪作者，但不負責的社會公器及企業，該負責拆掉」（余觀，2000）。此處將同性女孩即將親吻的圖像讀解為同性戀，並視同性戀為傳染疾病，恐同情結溢於言表。

又如捷運施工曾經挖到古城牆石，捷運局委由藝術家切割展出，卻引發不同古蹟保存觀點的爭議（應該保持原貌，或是可以裁切石材賦予新生命）。公共藝術在忠孝東路捷運地下街通風口設置的爭議上，則成為解決爭端的手段：藉由減量、移位和「美化」引起商家和社區抗議的出入口與巨大通風口，將當地的反對聲浪轉變為對公共藝術的期待，並將規劃權力委託給代表當地商業社區的「中華民國都會發展協進會」，但這又引發專業領導權與民眾等不同立場間的交鋒（吳思慧，1998: ch.4）。此外，《立報》發行的《破週報》向以其另類觀點、怪異美學風格和豐富的文化活動訊息標榜特色，原來在捷運站皆有擺設，但捷運公司以其刊登成人色情廣告而片面宣佈終止合約，也是引起一番抗議。

以上幾件涉及公共藝術和刊物擺設的爭議，顯示了公共藝術與公共空間意義裡的「公共性」，其實並非單純明瞭的課題，而是社會生產的過程，牽動了既有社會秩序的權力關係和衝突立場。捷運公共空間並不向「任何人」與「任何價值」開放，而有其一套排除異類與吸納同類的法則，銘刻在捷運空間的象徵再現，以及時空操演的規範之中，亦即構成一套支配性的時空修辭網絡。

表 4 彩繪列車概況

| 彩繪列車名稱 | 提供單位 | 起訖期限 |
|--------------------|-----------|---------------------|
| 無尾熊公益廣告彩繪列車 | 統一企業 | 88.11.13 至 89.11.12 |
| 2000 希望廣告彩繪列車 | 遠傳電信 | 89.01.29 至 89.04.28 |
| Okwap.com 廣告彩繪列車 | 英資達公司 | 89.04.18 至 89.07.17 |
| 紅樹林生態形象廣告彩繪列車 | Panasonic | 89.05.12 至 89.08.10 |
| 全錄公司 30 週年形象廣告彩繪列車 | 全錄公司 | 89.05.17 至 89.07.17 |
| 協富信用卡彩繪列車 | 協富信用卡公司 | 89.07.10 至 89.10.09 |
| NOKIA 彩繪列車 | NOKIA | 89.07.18 至 89.10.17 |
| 麥當勞彩繪列車 | 麥當勞公司 | 89.07.29 至 89.10.28 |
| 可愛企鵝彩繪列車 | 臺北捷運公司 | 89.09.23 起 |

資料來源：臺北捷運公司事業部。

捷運公司網頁位址：<http://210.69.90.79/chinese/bd/paintrain/paintrain.htm>。

再者，這種由官方或專家掌控與規範的「公共性」，其實有清楚的商業關連。例如由「無尾熊列

車」帶頭的彩繪車廂，其實幾乎皆由企業提供，日後也直接成爲企業製作形象廣告的再現空間（參見表 4）。此外，日益增加蔓延的站體各處和車廂內廣告（包括各種燈箱、大小平面看板），都替捷運公司帶來龐大收益（例如捷運臺北車站百餘面燈箱廣告競標，約七千萬元，行情比臺鐵高出近十三倍〔《中國時報》1998.7.31，18 版〕；新中線七個站的廣告年租金達一億七千萬〔《中國時報》1998.12.29，19 版〕）。這些廣告佔去了捷運原來設計的公共空間，遮蔽或修改了其空間語彙與象徵，與公共藝術作品也形成競爭關係。廣告經常以其亮眼的燈光和花俏設計，吸引乘客目光，這宣告了公共空間「商品化」的時代降臨，凌駕、插入或打亂了原來由國家官僚塑造的捷運時空象徵。「商品美學」已然成爲界定捷運經驗的另一組重要參照。

連原來堅守不准飲食的行爲規範，於捷運車站大門入口處劃設的黃色警戒線，也在考量商機下，縮小黃線區域至站內入口閘門前。因爲站內留設的商業空間，原來構想爲販賣書籍刊物，培養搭捷運閱讀的「良好習慣」，卻經營慘澹。改爲兼賣飲食的便利商店後，便隨之配合縮減禁止飲食的區域範圍。

5.美學化的權力地景與規訓時空

移動本身與流動的時空，都不是單純的活動與場所，而牽涉了社會秩序的維繫與權力關係的展佈。各種空間使用規範所支撐的「定位空間」（排外、編納與分類的規則），以及流動經驗裡迷亂方位的傾向（模糊與越界），既透露了空間設計美學裡暗含的權力規訓，也暗示了恆在的脫逸可能。

前文列舉捷運流動時空裡的各種支配性修辭，若依圖 1 的分析架構而論，乃是從框限主體－能動性的再現參考架構角度出發，而較不及於主體－能動性對多層次再見的對抗、改用、踰越和操弄（這必須從時空操演和認同軌跡與慾望機制方面著手），這個部分將於下一節討論。目前就再見的部份，可以提出以下幾個綜合性論題：

(1) 「時空的再現」 (**representation of time-space**) 指涉對特定時空的符號呈顯和表意作用。在捷運系統裡，這主要顯現於捷運地圖對捷運站體內外空間和整個路網的理性再現上。捷運的指標系統透過圖文符號來規範特殊時空的性質和使用方式，是一種支配與禁制性的時空再現網絡。某些藝術作品以捷運時空爲主題的象徵性再現，也可以歸於這個範疇。此時，再現是手段，對象是捷運時空，捷運時空的性質則爲此再現所中介和建構。

(2) 「再現的時空」 (**time-space of representation**) 指涉再現（表意 / 分類）系統所佔用的時空。捷運系統裡的各種再現，不論是指標、廣告，或是公共藝術，乃至於各種可以讀解意義的文本和符號（包括符號化而穿行其間的人體），都佔有特定時空和軌跡，並可能因此時空位置而影響其意義內涵和意義效果。例如某件雕塑作品置於大門口或角落，便有所不同。此時，再現是討論的主角，而時空是指涉其外緣位置與關係屬性。

(3) 「時空作爲再現」 (**time-space as representation**) 指涉時空本身成爲一個或一組表意系統和象徵。例如捷運整個站體成爲某種時空文本或敘事叢結（中國風格、美術館）而具有表意作用，或是凝縮成爲某個象徵（科技、進步、現代等）。此時，手段或憑藉是捷運時空，而再現是其作用或效果。

(4) 「再現作爲時空」 (**representation as time-space**) 指符號表意系統（語言）本身的時間序列和空間構造（注意與(2)的差異），這常是譬喻層次的用法。這一點本文探討較少，可能的例子爲某些文學和藝術作品內部的時空構造（敘事與譬喻的時空、線條關係與組織、變動軌跡等）。此時，再現是討

論標的，而時空是其內部邏輯與結構關係。

無論是著眼哪個層次的時空再現叢結，我們都可以確定：**(1)** 捷運流動的時空經驗，與各種層次的再現無法分離。這些主要偏重視覺層面的符號再現，中介了旅客的身體經驗。**(2)** 這些再現網絡傾向於在捷運時空裡展佈成爲美學化權力地景與支配性的修辭，導引與規制著主體－能動者的時空操演，從而具有成爲「規訓時空」的作用。**(3)** 這權力地景的主要節奏是由國家和資本力量共同指揮，而其基本曲調是科技、進步、現代化、理性、效率、中產階級文化品味、消費，以及遵守秩序的自我節制。

捷運系統與其時空經驗的再現，隱然是某種集體隱喻或是夢想，影射著各種慾望和企圖，成爲連結心靈國度與實際場域的美學地景。官方與民間共享的「躋身國際都市」熱望，「臺北人」引以爲傲的新身分表徵，或是躲避地面污濁城市，構築全球同步風格的地下「新購物天堂」，乃至於慾望流動與情愛邂逅的捷運羅曼史；這種種迷思，都依附在捷運所營造和再現的新都市經驗裡，進而塑造市民對未來都市生活世界的期待和想像。我們面對這種新都市時空和經驗的浮現，除了省思其中涉及的商品化、美學化權力地景與中產階級意識形態外，或許還應思索其與進步的都市政治扣接的可能性，即使這種可能性目前看來很稀薄（前述的「公共性」議題或許是其中一項，但動員不易）。

在我們進一步從「時空操演」的角度討論這些課題以前，先稍微繞道討論另一個重要主題：科技與機器。

(三) 高科技城市的奇觀與想像

捷運系統充滿了流動與科技的奇觀 (**spectacle**)。例如木柵線由行控中心掌控，列車上沒有駕駛員，與眾人熟悉的搭乘經驗不同，或許有一種在疾駛列車上被拋擲放棄的不安全感，但也或許是種冒險刺激，既忐忑又興奮地想像科幻世界自動駕駛的景象。捷運高架段的視覺經驗，從某個高度，以某種速度，俯看或仰望城市的風景，也是極新奇的體驗：看到了熟悉城市裡的陌生景象，或許自己也因此對自身感到陌生了起來⁷。

又如忠孝復興站四座高十九點七二公尺的全國最高電扶梯，連接木柵線高架車站月臺與板南線地下穿堂（上下約六層樓），搭一趟需一分十五秒。還有淡水線高架段的月臺，軌道在中央月臺兩側，沒有圍籬遮蔽，視野通透無礙。四處可見的透明玻璃和鋼骨支架，地下月臺冷涼的空氣，以及列車進站時推擠出來的隧道疾風，都誘引出某種奇幻感覺。此外還有無處不在的自動機器：電扶梯、電梯、售票機、兌幣機、提款機、自動販賣機，以及監視器和螢幕。高科技的感受不僅銘刻於捷運時空的象徵再現裡，也源於種種科技奇觀和器械，這一切共同構成了以捷運爲核心的高科技想像和獨特氣氛。

1. 監視與窺探之城

電子監視系統，包括攝影機和終端機，乃是高科技場景裡的基本元素。捷運車站設有監視器本不足爲奇，在服務中心監看各處情形，月臺前端裝設監視系統讓駕駛員能夠確定乘客上下狀況，都有其安全維護的根據。1999年5月14日發生五歲男童進入淡水線軌道被撞死事件後，捷運公司便決定於七月底前再裝設近三百支監視器，加強高運量沿線的錄影設備，減少死角。各站月臺另設有「夜間婦女候車區」，加強攝影監控（某種保護性的「性別圈圍」？）。

當然，在銀行郵局、便利商店、提款機、加油站，乃至於某些社區各處都有裝設監視錄影設備

的城市裡，傅柯 (Foucault, 1977) 的「敞視建築」(panopticon) 監督原則已尋常無奇，從而邁向「電子敞視主義」(electronic panopticism) 的時代 (Lyon, 1994)，眾人也已習於攝影鏡頭的存在，不特別感覺焦慮。不過，這個監視與窺探的課題，在公館站的一項裝置藝術作品裡被揭露出來，便饒富意趣。公館站靠臺大側出入口外廣場有三個立於地面的筒狀物，靠近看是鏡頭，可以見到地下捷運月臺的動靜。若進站下到月臺，也會發現有三個筒狀物，往上投射影像至天花板的銀幕，原來正是從外面廣場三個筒狀物望上看出去的天空；同時，銀幕旁各裝有攝影機，往下拍攝月臺影像傳到外面廣場的筒狀物。因此，這是個雙向的視覺傳遞設計。廣場上的其中一個筒狀物上寫著：

人們在街頭駐足，無視腳下都市沉重而規律的呼吸。在這裡，你同時扮演偷窺者、被觀察者及表演者的角色，經由混淆的視覺控制關係，傳達現代人角色扮演的複雜度 (裝置藝術作品《偷窺》，1999，陳健，蔡淑瑩。底線為筆者所加)。

相對地，月臺上的筒狀物標寫著：

在地下流轉了許久，期待著能夠看見天空的地面。[以直接的影像互動，聯繫者地面與地下的活動，抬頭看看天花板的天空，也許有人正在看著你] (《以管窺天》，陳健，蔡淑瑩。底線為筆者所加)。

這一組《偷窺》和《以管窺天》巧妙地集合了單向監視偷窺的主題，以及雙向不期而遇的溝通 (反觀)：偷窺者正被觀看。這種模糊位置和立場的監視 / 反監視，倒是替捷運系統，乃至於整個城市電子監控網絡，下了個引發思索，也引誘偷窺慾望 / 被窺焦慮的註腳。(可惜這個裝置經常「不運作」。)

2.自動機器與人機搭配

和電子監控網絡 (包括錄影、提款機電腦連線、信用卡消費，以及政府的電子記錄) 一樣，人與自動機器互動的場合也越來越多，促使我們思索人類與機械的相處之道。

捷運是個自動化系統，捷運車站裡也充斥各種自動機具，這意味著主體 - 能動者鑲嵌於某種機械網絡和節奏裡，並且在機械的時空再現 / 分類 / 表意系統裡，從事與機械交手的時空操演，同時自我認同的軌跡隨之滑移，閃爍其間的或許是掌控機器的慾望、變成機器的慾望，或是受機器掌控的慾望。或許，我們無須假想電子生化人、機器戰警與人工器官移植等，那種機器與人體緊密而溼黏的結合，便可以宣告「人機合體」(cyborg) 已是我們生活的現實與想像，是「我們的存有狀態，形塑了我們的政治」(Haraway, 1991: 150)。

我們一眼瞄過旁邊的「使用電扶梯須知：1.握緊扶手。2.踏於框內，靠右站穩。3.照顧孩童」，腳步已經順暢配合速度，踏上運轉中的電扶梯，還順勢往上走了幾步，越過前兩階的那個人。靈巧地邁步回到平面，停在轉角的自動櫃員機前，插入卡片、鍵入密碼、選擇交易項目，卻一時失神，超過了機器設定的等候時間，得重來一遍。回身在兌幣機前，一邊看使用說明，一邊尋找孔隙，謹慎塞入一張紙鈔，平板的機器女聲告訴你交易成功，叮咚落下幾個硬幣。面對購票機，按下正確的票價鍵，無聲無息吐出一張還帶著機器體溫的車票。「票面朝上、箭頭朝前」，插入票卡、推開門、抽出票卡，兩秒鐘內完成，還能以不顯得急迫的小快步，伴隨著空氣中鳴響的警鈴聲，在自動車門關閉的時限以前，進入車廂就坐，不一會廣播已經自動告知下一站的即將到臨。

捷運的時空操演要求人類與機器的搭配，而順暢搭配預設了接受機器的節奏，並且毫不畏懼機器。最好是不假思索，視為理所當然。然而，當我們不假思索時，我們宛如自動機器。

流動的時空操演

每個故事都是旅行故事——某種空間實踐。因此，空間實踐涉及日常戰術 (**tactics**)，是其中的一部份，從基本的空間指示，開啟爾後由腳步所寫就的故事，到日常「新聞」、電視新聞報導、傳奇，以及訴說過的故事 (**de Certeau, 1984: 115-6**)。

主體－能動者置身捷運的多層次論述網絡與支配性修辭裡，勉力解讀著鋪天蓋地而來的各色符號，替自己的時空操演合宜地定位於再現體系的框限中。然而，「城市是個論述，而這論述真稱得上是種語言：城市對它的居民說話，而我們僅僅由於住在其間、漫步其中、觀覽城市，便是在訴說著自己的城市」 (**Barthes, 1986: 92**)。

換言之，我們既是時空文本的讀者與詮釋者，也是「書寫者」。我們的時空操演本身是個「動態符號」，在捷運時空的敘事裡穿梭交織，以時空操演構成且實現了表意實踐 (**signifying practices**)：「在城市裡活動的城市使用者，乃是某種讀者，依循著他的義務和移動，取用著發言的片段，暗中予以實現。我們在城市裡活動時，全都置身奎諾 (**Queneau**) 一千億首詩的讀者的處境，僅僅更動了一行，就是首不一樣的詩」 (**Barthes, 1986: 95**)。或者，「行走的行動 (**act of walking**) 之於都市系統，就如同言說行動 (**speech act**) 之於語言…〔行走的空間實踐〕是行人挪用地勢體系的過程；這乃是在空間上將地方搬演出來 (**a spatial acting-out of the place**)」 (**de Certeau, 1984: 97-8**)。

不過，時空操演的表意實踐並非全盤照演支配修辭寫好的腳本，我們總是有走樣的操演時刻，脫線溢出論述的範域及再現框架。我們在既有的時空再現框架裡，操演著具有個人獨特風格的時空修辭。集體歷史中有私己記憶，英雄故事裡有八卦謠言。我們也不是孤獨的操演者和符號讀解者，而會在時空流動的過程裡遭遇他人異己，交換眼光、幻想與意見，或是碰觸身體、傳遞體溫和氣味。

再換個方式說，捷運時空裡的各種符號和再現系統，其實需要操演者的積極連結與讀解，才能發揮作用與實現。否則這些片段的、不連貫的符號，失去了讀者和「承擔者」，就失去了意義。當然，這並不表示這套支配性的敘事與修辭失去了效用，因為處罰和監督的機制依然存在。但這時在沒有可理解的意義中介下（沒有一套柔性說服的過程），處罰就會顯得更加殘暴（就此處的疑旨而論，支配性符號再現系統的規制與時空操演者脫逸的嘗試之間的協商和衝突，在臺灣最鮮明的事例，應該是交通號誌規則 vs. 機車騎士駕駛行徑之間的關係）。

（一）偏離的旅程，脫軌的操演

「喂！你不是說，捷運裡面不能吃東西。」我想到第一次被教訓的情況。

「是啊。不過我現在是在捷運外面吃啊！」他指指自己在護欄外的上半身，詭異地笑著 (**詹雅蘭, 1997: 101**)。

捷運運務人員的訓練課程裡有「車站控制」，包含「車站人潮管制」、「車站旅客疏散」與「群眾事件」，另有「旅客服務」課程包含「遺留物處理」、「旅客投訴抱怨之處理」、「旅客安全保障注意事項」等，還有諸如「故障排除」、「運轉延誤」、「緊急運轉」、「災害處理」等課程，「偽鈔辨識」、「急救訓練」、「刑事犯罪預防及處理」等科目 (**王玉君, 1997: 35-40**)。這些課程科目暗示了捷運不是能

夠以嚴密的支配修辭和監視懲罰系統，完全支配乘客行止與順暢運轉的地方。捷運管理當局面對的是幾十萬人匯聚活動所引發的失序焦慮，以及龐雜電腦與機械系統必然出差錯的不確定狀態。例如捷運公司處理的眾多旅客申訴案件裡，有人建議裝設投幣式置物櫃，捷運公司的回應則是「唯恐有人設置爆裂物或棄養寵物，暫不裝設」（沈遠蓉，1999: 48），顯示了控制任何封閉陰暗之處，以清除莫名威脅的用意，而這或許透露了某種失序焦慮。

然而，各種「偏離」的操演經常上演，例如1999年5月13日有四名國中生坐在圓山站月臺邊，致電聯車緊急煞車，營運中斷（罰五萬元）；1999年6月5日，有女子喝醉酒闖入淡水線軌道（罰五萬元）等等。更尋常的則如前文所述有許多站內飲食遭取締事件，其中有些引起了爭執和旅客申訴（沈遠蓉，1999: 32; 70）。許多偏離的旅程導源於操演者不熟悉、不理解捷運時空的規則，而以過去習慣的認識架構來掌握這個陌生空間，他們是尚未完全馴化的流動主體。但也有許多偏移乃是刻意的脫軌，尤其相對於捷運的許多禁制規定，時空操演者自有其應對的「謀略」，甚且將各種禁制的符號，解讀為誘人涉險的修辭，認定劃設的邊界與圍欄，不時挑逗著跨越和翻越的慾望，從而「不由自主地」拉下了緊急煞車手把，按下了緊急停車鈕，乃至於嘴裡含著一顆糖，很高興沒被發現，卻又失望於無人知曉。

這些偏移的旅程有時候攸關性命，也呈顯出捷運監視與規範系統的失靈；人身安全雖然是眾多規訓與監視的正當理由，往往也是系統露出破綻之處。1998年7月1日淡水線發生女子臥軌自殺事件，便引起駕駛員和站務員的極大心理壓力，替高科技、效率、安全、潔淨、自制的捷運形象蒙上陰影。1999年5月13日五歲男童進入軌道遭撞死事件，亦引發一片批判檢討之聲。但若致命的偏移僅能夠導向更嚴苛的監控，更多攝影機、柵欄與警鈴，而非人心的警醒與公共意識的提昇，那似乎無法脫離既有的「安全意識形態」。

（二）迷失方位與重新定位：城市生活的新（雜種）節奏？

列車滑過公園樹巔，經過朋友們的住家一一問候，小湘一路聽我說那是誰誰誰的家，那又是誰的，愉快地笑。她說這麼巧，大家都住在捷運旁，每天來來回回，就可以和朋友們在窗口照面招呼。有趣的想法（廖世傑，1997: 170）。

大部份時候，捷運流動的時空操演者，並非執意偏離與脫軌，反而是企圖讓自己熟悉新的流動情境，吸納新都市經驗成為自身存在狀態的一環，從而能夠援為己用，成為一種資源，形成獲取資源的流動管道。換言之，主體－能動者在其捷運時空操演中，逐漸熟悉捷運時空裡各種層次的流動網絡和節奏，包括管理者的支配性再現網絡，國家權威和資本邏輯的節奏，以及在此段時空中會遇或擦身而過的各種人物的網絡與節奏，從而在這多樣多層，有所連結、有所衝突的網絡與節奏裡找到自己的方位和步調。

進入陌生的捷運流動時空，尤其是身居地下空間的活動，失去了原來都市脈絡紋理的參照物，宛若在沒有止盡的迷宮裡四處摸索，操演者只能仰賴車站內外的動線安排與指標系統，辨認與遵循這個支配性修辭的規定，收斂自己的自主判斷能力和意志。然而，當反覆的時空操演使得主體－能動者因為熟悉而能夠「輕鬆以待」，並且發現流動時空與再現系統裡各種細緻的差異、縫隙和漏洞時，態勢便會開始反轉過來了。

用詹明信 (Jameson, 1984; 1988) 的方式說，我們深陷於龐雜而難以掌握，超越個人自我定位能力的超空間 (hyperspace) 之中，無法辨識方位或是繪製據以理解己身位置的地圖。因此，首要之務在於克服這種「迷亂方位」 (disorientation) 的處境，方法是邁向具有教育意義的「認知繪圖」美學，提出一種新再現模式。依筆者之見，詹明信的出路著眼於在社會與空間上，創造與投射某種全球性 (整體性) 的認知繪圖，偏向於僅關注再現的層次。但是若從時空操演的角度來看，對再現的認知和創造與操演其實難以區分，新的認知或再現模式，也正是要在反覆摸索、練習和熟悉的操演過程裡，方能逐漸成形。

舉個有點瑣碎但饒富意義的例子。某些常搭捷運的乘客，逐漸會養成一種習慣，即選擇進入哪節車廂的哪個車門，是根據最靠近自己下車後要搭乘的電扶梯來評估。也就是說，當捷運乘客逐漸熟悉了捷運的時空方位和配置，知道自己應該走哪個出入口、哪個電扶梯，會最接近自己離站後要去的地方，便會根據這個原則，推算自己上車時應該搭哪節車廂的哪個車門。這雖然是基於追求速度和效率的主流原則，但也顯示了主體 - 能動者透過時空操演之後，已經在捷運時空的支配修辭下，掌握了依自己需要而繪製的「認知地圖」和操演方式。

不過，這種反覆操演獲得的熟悉感和控制感，不僅落在認知繪圖的層次上，而且與身體的關係非常密切。例如適應了捷運列車加速、轉彎、搖晃與煞車的速度與節奏之後，配合調整著自己的身形姿態與肌肉鬆緊，免於尷尬的失足或碰撞，並體會自己身體的存在。甚且在某些時刻，反過來運用這種速度衝力，掩飾自己刻意碰撞的用意 (情慾的或「捷運之狼」的主題)。

然而，「重新定位」 (reorientation) 之後的新節奏樣貌可能會是什麼樣態呢？鑑於每日數十萬人出入流動的體驗異常龐雜，其實很難有明確輪廓可言。但捷運車廂裡張掛的三則「讓美麗的文字定居臺北」徵文作品 (三幅屬於中產階級悠遊流動者的「認知繪圖」?)，似乎指引了有趣的思考線索：以遊戲、驚喜和享受的心情，在既習慣又陌生的地方旅行和迷途；在壓縮、並置、混雜不同歷史與地理的城市裡，與異己、異時和異地相遇，從而偏離熟悉的自己。天涯即咫尺，此地如他方。

臺北旅人

你知道嗎？東區的麵包店有糖粉介於情人和夫妻的布朗尼。路過時聞到老闆打翻的琵琶芙香頰和牛奶，我還以為來到了巴黎…招牌上的中文，只是排版工人的錯誤。拐彎抹角在臺北旅行，越迷路越驚喜。好多巷子比飛行的城市還陌生…我沈溺在精神時差的喜悅裡…眼睛不再嗜睡。你不在臺北的這些日子，我也不在。

——蔡怡芬

旅行是浪漫的移動

學習使用陌生城市的交通工具，就像學會一種遊戲。而我在最熟悉的城市，愛上新的遊戲。在淡水線捷運上讀著小說，錯覺自己在山手線，東京擁擠但心情安靜。列車無聲越過塞納河，巴黎鐵塔霍然出現。和你約好在古亭站往北投的月臺上，一起去紐約大都會博物館和巴塞隆納聖家堂。於是在不能離開的時候，移動是想像的旅程。

——李芸嬋

臺北·外遇

凱達格蘭大道還是介壽路的時候，荷蘭人早在淡水遺落了一座城。北投溫泉博物館氤氳著阿公的記憶。姊姊帶阿媽浸入新日劇時代。走在 FNAC 樓上的 STARBUCKS，卻想念羅斯福路的韓國燒烤。忽然間 法國的德國的捷運呼嘯而過，說要載我穿越臺北錯綜複雜的混血性格。探索每一分 外來風情，享受每一個 遇見。

——張維中

(三) 與異己相遇，以及「辨同異」的政治

藝術之可貴在於與觀賞者之間產生多樣的互動。聯想空間及發現的喜悅。交通往來：為會、為散。不期而遇：欲聚、欲離。喜、悲、愛、欲、名、利，所為何來，皆因邂逅、因返（《邂逅（都會臉譜）》，李長發、曾英棟，1998。新店線古亭站藝術裝置之說明文字）。

在人潮洶湧的捷運時空裡，與異己錯身和相遇，已成為某種必然。但都是些什麼異己呢？若僅就乘客而論，捷運的搭乘者以女性居多（佔三分之二至七成左右），和各種都市大眾運輸工具主要為女性搭乘的趨勢一致。但即使僅考慮女性，上班族、女學生和主婦等等，也有其無可忽視的內部差異。在沒有細緻的社會群體分析之前，很難掌握捷運時空裡各種主體－能動者的特殊性⁸。不過，我們或可構設一些場景（基於筆者的觀察），擬想某些「異己身體」的時空操演及其引人思索的課題：與異己相遇的「政治」性質。誠如旅行不總是浪漫的移動，與異己相遇也不必然都是驚奇與歡欣，或許反而是排斥與迴避、尷尬與緊張，視之為「異類」。流動總是涉及權利與權力。

場景一。一位佝僂著身軀的瘦弱老婦人，在旁邊看似女兒或媳婦的攙扶下，接近刷票閘門。年輕女人不斷叨念著，「票就這樣拿著，往前面，插進去，往前推，推那個門，推啊…」但見老婦一臉茫然，完全無法理解女人的話，也無法理解這陌生的機器和空間。看來有七八十歲的老者，從日據時代一路走來，應該難以想見當代世界的這許多離奇器物。她是個存活者，但她熟悉的世界已經遠去，她的認知架構與捷運時空格格不入，支配的符號對她毫無意義，而她在此處的操演，成了別人眼中的拙劣與落伍。她是個異己身體。

場景二。輪椅上賣口香糖的小販，停在捷運大街一處交匯口的厚重金屬門旁。川流不息的人潮有意無意地以眼角掃視，瞬即避開了眼光。長廊兩側時尚的商店，誠品、星巴克、7-11、Watsons…人群出入穿梭。小販手上微微揚起但穩定晃動的一包口香糖，形成這幅場景中一個尖銳的刺點。或許等一下會被警察驅趕吧，心裡如此想著。她是個異己身體。

場景三。躺臥地上的流浪者。原本僅會出現在夜市、地下道與天橋的身形，在明亮無塵、眾人靜默疾走的捷運車通道裡，襯著身後的廣告燈箱，以及光潔如鏡的石板牆面，益顯突兀。他是個異己身體。

然而，這些異己身體的界定，是相對於誰而言呢？他們是否不僅是不同的「異己」，還是被排擠與污名化的「異類」呢？自我與異己之間的遭遇，如何能夠是主體與主體之間的對話，而非某些弱勢人物的對象化、客體化與異類化呢？在捷運系統中產階級風格的權力美學地景之中，哪些人被排除出去，哪些人被視而不見呢？筆者以為，這裡涉及了「辨同異」的政治。

在後結構與後現代的思潮下，學界對啓蒙主體與核心認同的概念迭有批判，不再相信穩固而連

貫一致的理性主體，並主張自我與異己的相互界定和依存，而非截然二分，這種著重（內部與外部）差異的主體建構觀，常會質疑以連貫穩固之共同特質作為認同基礎和團結理想的主張（標明為「認同政治」），而提出「差異政治」（politics of difference）的新方向，亦即正視主體形構的多樣性和流動性，甚至是片段性，以及自我和他者異己的越界交融可能。

例如，「城市是我們和他人相遇的地方…〔巴黎市中心〕是他人所在的地方，是我們自己成為他人的地方，是我們扮演〔玩耍〕他人的地方」（Barthes, 1986: 96）。主體與異己相遇之際，彼此的界線可以清晰，也可以模糊，可以對立排斥，也可融混交錯。如果我們相信主體－能動者並無必然的本質，而是不斷建構的動態歷程，容許異類雜質的滲入，那麼，我們每個人都已經擁有多重的異己身體，展現在操演過程中，構成游移而多重的主體－能動者⁹。這是強調差異流動與匯聚的時空裡，自我與異己相互越界的新倫理學。

然而，邊界果真如此容易跨越嗎，前述幾個場景指出的反而是邊界的構設與鞏固，異己有其實質且難以交融的存在。所以，或許「差異政治」指的不是自我與異己的融混，而是在不太理解（或難以再現）他者異己的情況下，也能容忍與接納異己，接受彼此之間的距離，而非強求彼此認同、分享理解、一致和團結（參見 Young, 1990: 312）；換言之，要避免二元對立的非彼即此，不吸納便排除的邏輯。我們無須消滅異己，強求統一。因為，我們反省自身時，也正在與異己遭逢。

不過，筆者以為，面對自我與異己之間如何構成主體與主體間對話的議題時，不僅過去天真預設眾人皆同或強求一致的「同一性政治」，已經不合時宜且暗藏唯理暴力，前述兩種版本的「差異政治」（自我與異己的相混不分，或是承認差異的難以跨越，但尊重與寬容差異）也無法善加回應。因為強調人我不分者，忽視了主體間界線的反覆構作不會由於跨越而消失，界線也不是那麼輕易能夠跨越；強調尊重差異者，則可能輕忽了維繫既有差異的權力和不正義。

因此，筆者提出「辨同異的政治」作為通向主體間對話的批判基礎。其重點在於辨認自我與異己之間界線的存在及構作方式，指明人我界線會以特殊的方式構作，非屬天生必然，而是鑲嵌於經常是衝突性的社會關係之中，也因此有拆解重組的可能性和必要性（這裡有正義和倫理的判準存在）。換言之，不是樂觀宣稱自我與異己的相混難分，自我即異質存在，或是尊重既有的人我差異而不加質疑。「辨同異的政治」要求反思人我界線的製作過程和權力關係，從而在重構了的自我概念與人我關係上，思索自我與異己的差異處境及共通之處，開啓互為主體對話的可能。當然，「辨同異的政治」的反思歷程不會自動展開，那本身是個社會動員的過程。

（四）流動的慾望：食慾與情慾

他有預感，明天一定可以選對車廂，看見他的美麗天使坐在靠窗的位置上（谷淑娟，1997: 212）。

而他和他所搭乘的捷運，每一次輕輕擦過她的生命邊緣——八秒鐘——她算過了。她能對這八秒鐘寄予怎麼樣的期望？（夏百合，1997: 132）

羅蘭·巴特（Roland Barthes）認為：「城市中心總被認為是顛覆的力量、決裂的力量，以及遊戲的力量作用和會遇的空間」（1986: 96）。他還指出，購物和會遇的表意作用正是屬於情慾的（erotic）。因此，巴特緊密連結了在城市裡遭遇他人與情慾的生產和漫布。若如圖 1 分析架構所示，捷運時空裡的主體－能動性同時展現於再現體系、主體操演，以及認同形構與慾望流轉的領域，那麼我們在這個

動態過程裡，應該可以察知除了捷運時空再現系統與操演者在解讀過程中繪製的新地圖之間的糾葛，以及支配性修辭要求的合宜操演與偏離脫軌的操演之間的緊張，這種糾葛和緊張還會延伸到框架內的慾望（需要）與漫溢不羈的慾望之間。

捷運各處張掛的禁食標誌，在禁制的同時，卻也提醒了食慾的存在，勾引著偷吃的衝動。捷運穿堂大廳旁的便利商店，以及臺北捷運大街和臺北車站各處連結通道兩側的商店裡，以各種誘人消費的姿態陳列著各樣食物，散發著香氣，招引著食慾，卻在禁止飲食的黃線後面，必須嘎然而止，截然斷裂。但慾望流動不羈，難以遏止。禁食標誌如同匱缺的符徵，講述的不是自制和紀律，而是食慾難以填補的深淵，四處散置。一路上閃亮的 **Seven-Eleven**、**STARBUCKS** 招牌符號，不僅是迷宮裡熟悉親切的指路明燈，也撫慰了捷運站裡因懸置良久而翻騰不已的慾望。

另一方面，潮來潮往的人流匯聚，總會激盪出漫漶的情慾。雖然臺灣缺乏搭訕的社交文化，在龐大多樣的人群裡，進行的多是保持距離的無言觀視，或如青少年在列車上捧讀羅曼史小說，沈浸於私人的圈圍之中；但是人群混雜、貼近與碰撞的巨大可能性，還是蘊藏了陡然迸發的潛能。如果《捷運愛情故事》不只是浪漫而孤單的個人想像，而指向誘發情慾與色慾的交流互感，並且超越「捷運色狼」之類騷擾 vs. 嫌惡的對立思索，逾越「婦女夜間候車區」的保護思維，那麼流動時空裡的情慾，方能成其為情慾的流動。

筆者憶起一回在捷運列車上，見到一群情緒亢奮的國中女生，圍著樹立在車廂中央的不鏽鋼管，利用列車加速和減速時的衝力，單手拉著鋼管身體後仰，另一隻手往後伸長，旁若無人嘻笑著「模仿演出」辣妹鋼管舞的動作。瞬間，捷運車廂成了張揚色慾的舞臺。縱使只是短暫片刻，情慾已剎那漲滿快速奔馳的捷運時空。

不過，或因筆者研究觀察的限制，或因捷運系統的壓抑、創傷、焦慮、怨恨等等所誘發的無意識，尚未在諸般夢境與症狀裡回返，欲望流轉與心理機制的事例和分析，還是本研究比較欠缺的部分。

結語：流動的再現政治與身體政治

她記得那一年，捷運才剛開始興建，臺北出現了許多圍籬，上面寫著：攜手共度交通黑暗期。她就是那一年認識任達的，汪婷芸深吸了一口氣，她原本也以為自己會和任達攜手走過黑暗期呢！（楊明，1997: 49）。

如果讀者觀文至此，已然覺得頭昏眼花、七拼八湊、滿紙荒唐，或者，反而覺得饒富啟發、充滿可能、無限延展，那麼本文確實已經在某個程度上描述了捷運流動時空的新都市經驗。作為學術論述的一則片段，本文也加入了捷運時空再現的複雜體系。剖析再現的嘗試，本身也總是成為另一層次的再現。圖 2 以另一種形式的「再現」撮要了本文的立論。

圖 2 顯示了捷運流動裡各個層次的張力與緊張。在「結構」層次，本研究處理得較為詳細的部分，是捷運論述的網絡與國家和資本邏輯的節奏，至於主體－能動者的開展領域，則是「時空再現叢結」與「時空操演」這兩個範域。不過，雖然對比了捷運的支配性修辭和捷運乘客的讀解、重寫和操弄，以及規範所要求的「適當」時空操演與偏離和脫軌的操演，但在更為積極的「抵抗」，甚或改造捷運時空所伴隨的主流意識形態與規訓，開啓自我與異己主體之間的對話方面，本研究尚未能找到比

較明確的實例，只有「公共性」議題的爭議或許有其可能，但揆諸目前情勢，似乎沒有動員的契機。

在理論層面，本文的主要貢獻和相應的不足之處各自有兩點：(1)本研究提出了以具有軀體之主體－能動者為核心的分析架構，闡明了主體分析必須涵蓋的三個領域，即再現、操演與心理機制，並放置於時空網絡之中，是較為複雜的主體建構理論；但是這三個領域之間的相互關係如何概念化，還有待進一步討論。(2)透過多層次的「網絡」與「節奏」概念來掌握社會結構與過程，以接合主體分析的三個領域，或可更細緻處理結構與行動的關係；例如一方面掌握捷運論述的網絡，以及主體所面對的捷運主流修辭再現叢結，但又強調主體時空操演的能動性，以及此捷運時空再現叢結的必須仰賴主體讀解和實現。不過，主體本身的性質在這三個領域上面的特殊展現模式，似乎宜更加細分，例如區分具能動性的主體性、具有身體的個體性、具有反身性的自我認同，以及集體認同，先分別探究，再考察其間關連，而非如目前以「具有軀體之主體－能動性」一詞尷尬地帶過。

此外，前文提出的「辨同異之政治」乃企圖處理自我與異己之間，亦即不同主體之間的關係。但這種「辨同異政治」如何繼續深化發展，並且與主體於三個領域展開的分析架構相互搭配，都是有待探討的課題。

回到流動的議題，我們還可以思考兩個分別與再現及身體有關的問題。其一涉及了「移動的再現」(representation of movement) 與「再現的移置」(displacement of representation) 這兩個軸向，亦即我們如何在崇尚流動和加速的時代與社會裡，妥善地再現各種新舊移動現象，以及如何在充滿了各種再現系統，生活幾乎被論述與再現完全中介(代理)的存在狀態裡，挪移與改換支配性的「再現體制」(regime of representations)。其二涉及了都市移動的「微身體政治」(micro body-politics) 與「社

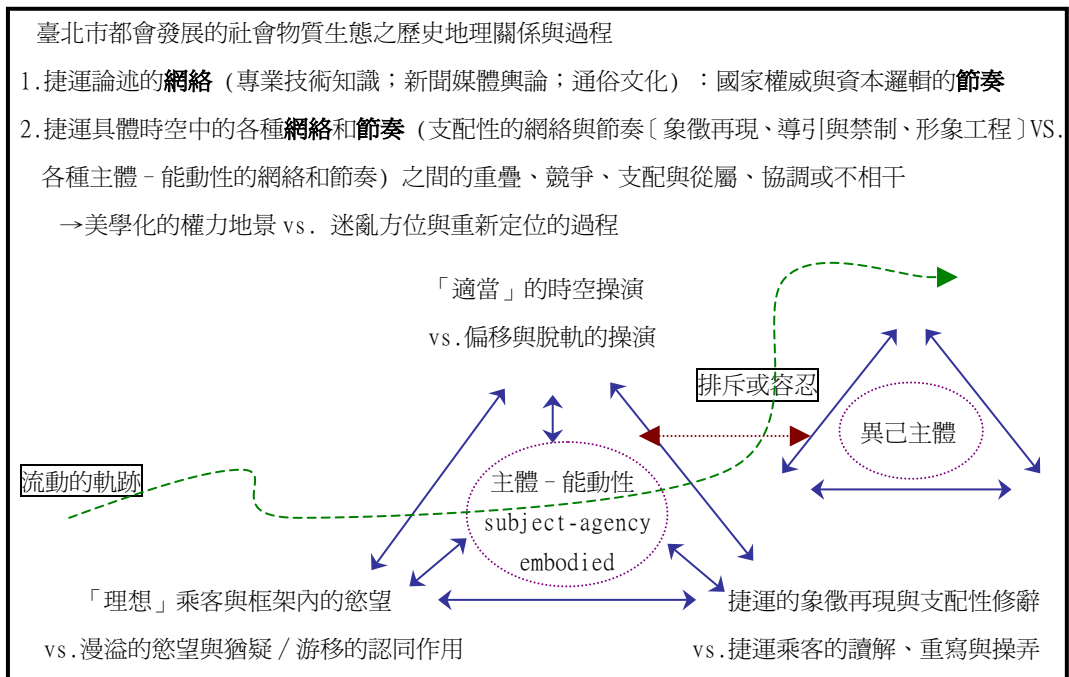


圖 2 臺北捷運系統的美學化流動地景與時空操演

會身體之政治」(politics of social body) 之間的扣連，亦即流動的時空操演，如何有可能開展出創造性的移動和政治性的(集體)行動。當然，這兩個牽涉流動之再現政治與移動之身體政治的問題，彼此有所關連，也都要回到一般的都市政治領域，緊扣實際的社會矛盾和文化衝突，方能有所回應。

最後，本文以一則故事作結。這則故事涉及了捷運流動時空裡，更為詭譎的脫軌操演，以及與某種極端異己——屍體與死亡——的遭遇。這個事件搖撼了中產階級品味的高科技、進步、明亮歡快而有所節制的流動之美學－權力地景。據報載，2000年11月18日，有人將過世母親的遺體放置在輪椅上，由新店大坪林站搭捷運到石牌站，然後推往榮民總醫院以便完成器官捐贈。以下涉及不同當事者的描述，整理自《中國時報》11月22日與23日的相關報導。

臺北縣消防局：救護車只負責救急送醫，不運送死人。

林姓男子：母親生前便希望死後能捐贈器官。母親過世後，打電話給一一九與多家醫院，表明捐贈器官的意願，但均表示派不出救護車。因擔心時間來不及，而且母親生前喜歡搭捷運，便決定搭捷運到醫院。為避免嚇壞其他乘客，把母親遺體放在輪椅上用毛毯蓋著，還用手遮住母親的頭，拿毛巾蓋住母親半開的眼睛，以免被發現。上車後推輪椅到最後一節車廂的殘障座，沿途還有乘客和他聊天，卻渾然不知。順利抵達榮總後，捐贈母親的眼角膜、心瓣膜及骨頭。

臺北捷運公司總經理陳椿亮：將調閱大坪林站當天的監視錄影帶，查證是否屬實。依據「大眾捷運系統旅客運送規則」，該事件已違反運送規則中規範的「善良風俗」，依規定可拒絕運送。但若旅客加以偽裝，站務人員也難以辨別。

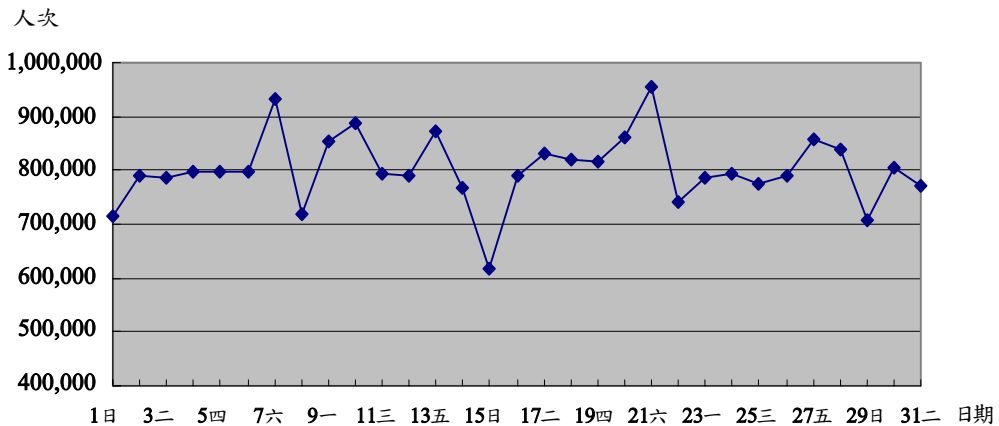
臺北市交通局：汽車運輸管理規則僅規定身患傳染病、兒童過於幼小無人護送者、酗酒或狀似瘋顛者，攜帶違禁品者、不適宜遺隨車運送之動物類(導盲犬除外)，公車得拒絕載，並未規定能否運送遺體。

市議員黃珊珊：捷運公司應加強巡邏，觀察乘客是否有異於常人的狀況。否則以後有人沒錢辦後事，將遺體加以偽裝後，丟在車廂內怎麼辦？

王志弘：很多時候，我們需要的不是分析，而是面對的勇氣。

註 解

- 1 木柵線自1996. 3. 28開始營運，營運總里程10.5公里。淡水線(淡水至中山站)自1997. 4. 11開始營運，1997. 12. 25通車至臺北車站，營運總里程22.1公里。中和線及新店線北段(臺北車站至南勢角站)自1998. 12. 24開始營運，營運總里程7.8公里，新店線南段(古亭站至新店站)1999. 11. 11開始營運，營運總里程8.4公里，板南線(龍山寺至市政府)自1999. 12. 24開始營運，營運總里程7.7公里，2000年延伸至新埔站。捷運系統每日運量會隨著當日為平常日或假日而變動。週休二日的星期六運量會激增到九十萬人次以上，周日則通常是一週內運量最低的時候，有時低於七十萬人次。參見註解1圖1。



資料來源：根據臺北捷運公司網站資料繪製。

網址：<http://ticket.trtc.com.tw/e00452/8910.htm>。

註解 1 圖 1 89 年 10 份台北捷運系統每日運

2 不同學者對列斐伏爾三元空間分析架構的詮釋略有差異。請參見註解 2 表 1 的整理。

註解 2 表 1 列斐伏爾三元空間分析架構的各種詮釋

| 學者 | 空間實踐 | 空間的再現 | 再現的空間 |
|---|--|---|--|
| Henri Lefebvre (1991) *Gregory (1994: 403) 的摘要 | 感知的 (perceived) 空間。指涉了社會生活據以生產和再生產的時空慣例和空間結構 (場所和迴路等)。 | 構想的 (conceived) 空間。指涉空間的概念，或者說是權力、知識和空間性的配佈，支配性和社會秩序銘刻其間且據以得到正當性。 | 生活經歷的 (lived) 空間。指涉對抗性的空間，起源自社會生活的私密與地下面的空間，以及源自以想像挑戰支配性空間實踐與空間性的藝術。 |
| Edward Soja (1991) | | 構想的空間：是知性、抽象、冷淡的，遙遠而有距離的 | 生活經歷的空間：是熱情、熾熱的，充滿了感官的私密熟稔 |
| M. Gottdiener (1993) | 能夠感知的物理環境 (外部的物質環境) | 一般人據以談論空間，以及使企業、規劃師和政客等的空間具有意蘊的抽象符號 (藉以指引實踐的概念模型) | 身體與其他身體的互動中，活出其生命時的中介 (使用者與環境之間生活出來的社會關係) |
| Derek Gregory (1994) | (由空間再現指向再現空間的) 商品化、官僚化和殖民化過程和機制 | 抽象化、去除身體、視覺化 (奇觀) 與監控、空間科學與規劃 (抽象空間、交換價值) | 日常生活世界、節慶與革命、後設哲學 (具體空間、使用價值) |

| | | | |
|---|---|---|--|
| David Harvey (1989: 220-221) 註：每一項都可以區分為「可及性與距離化」、「空間的佔用與使用」、「空間的支配與控制」，以及「空間的生產」 | 經驗層次： 人事物、資訊、貨幣的流動；土地使用與營造環境；國家和空間的管理性劃分；實質基礎設施的生產；社會基礎設施的領域組織 | 感知層次： 製圖與視覺再現；距離的社會、心理與物理量測；空間的象徵再現與論述；領域性；地緣政治學；國族主義與區域文化 | 想像層次： 吸引／排拒；距離／慾望；心與家；紀念性的儀式空間；恐懼與壓抑的空間；烏托邦；空間詩學；空間與地方的神話；科幻小說的存有論與空間 |
|---|---|---|--|

資料來源：王志弘整理。

3 「抽象空間」與「具體空間」的對比，或許還可以類推於柯司特 (Castells, 1996) 的「流動空間」(space of flow) 與「地方空間」(space of place)，以及哈維 (Harvey, 1990) 的「空間」與「地方」的對比。而後兩位理論家都曾受益於列斐伏爾，柯司特還曾是列氏的學生。此外，此處還可以與法國學者迪塞陶 (de Certeau) 的「城市概念」(concept of city) vs. 「空間實踐」(spatial practice) 的對比互相參照 (de Certeau, 1984: part III)。迪塞陶援用語言學，尤其是言說行動 (speech act) 理論來掌握和類比空間實踐 (以「步行」為原型)。他除了利用語言學來擬想抽象的空間概念與日常生活之空間實踐間的緊張關係，還引用修辭學、故事、敘事等概念，豐富了空間實踐作為表意實踐的意味，並格外強調空間實踐在「使用」空間 (making use of space) 過程中的顛覆潛能。

4 例如 Thrift and Dewsbury (2000: 413-414) 指出巴特勒「操演性」(performativity) 概念的幾項缺點：(1) 她主要是位象徵語域的理論家，很少提及象徵規範如何聯繫上其他性別認同據以建構的社會與政治結構。其能動性概念缺乏社會與歷史特殊性。(2) 她的再表意化 (resignification) 政治主要奠基於認知到那些邊緣化的群體，讓他們得以顯形。但這種可見符徵的認同政治 (politics of visible signifiers of identity)，使得種族和性別認同在壓迫層級裡獲得了優越位置。換言之，那些不想通過所謂的「劇場性之政治化」(politicisation of theatricality) 與「政治憤怒的劇場化」(theatricalisation of political rage) 而得到辨明，卻偏好各種掩飾的群體，就在她的計畫裡找不到位置。(3) 她給予互為主體性的餘地不多，尤其是涉及他者的反應時，因此以各種凝聚團結形式為基礎的另類政治能動性，也就沒有多少空間。由於她停留在認同形構的語言模型裡，因此有關價值衝突、新的集體認同形式如何出現，以及與更廣泛的制度變遷有何關連的議題，都受到忽視。(4) 巴特勒很少提及空間。她有暗示操演性發生所在的空間，但未能有緊密的關連。空間與主體距離遙遠，但空間的構成其實非常重要。(5) 巴特勒的著作很少有實踐的正面推力，而只是論述。她的能動性因此主要是負面的，忽略了大半的實踐世界。

筆者以為，這種批評起源於巴特勒刻意要脫離具有「表演」意涵的「操演」概念 (因其假定了在眾多角色背後還是有個真實主體，以及該主體從事表演的意志和選擇)，而著重援用語言學的「操演性」概念，以便充分顯示主體乃論述建構的效果 (參見王志弘, 2000: 195, n2)，但這種提法確實會損傷了「能動性」(agency) 概念的存續。

5 不過，專業知識的倫理精神，在這波龐大的捷運規劃設計中受到很大的損傷。由於捷運局委託研究案幾乎人人有獎，與捷運相關的研究單位及科系幾乎都可以分到一個研究案，價碼由百萬元至

千萬元以上不等（委託研究和委託規劃費用合計一億二千四百多萬元，包括聯合開發、環境評估，以及各種專案研究等）（參見劉寶傑、呂紹煒，1994：94-97），但大多品質浮濫無法利用，形同浪費。其他幾個都市的重運量捷運規劃，預估運量也都有灌水嫌疑。

- 6 事實上，筆者有位友人對中正紀念堂站月臺層兼具座椅功能的手形雕塑有恐懼感，覺得坐在那雙手上面怪怪的。
- 7 關於捷運高架段的視覺經驗，有許世明（1998）和黃富瑜（1998）的經驗研究。許世明針對木柵線沿線搭乘捷運時所見景觀，從事了實證主義式的詳細記錄分析，但很神奇地建議應該以捷運搭乘者的優美視覺感受為主，據以修補沿線破舊的建築立面，除去廣告招牌，甚至擬定建築立面的材質計畫，似乎是以中產階級的品味粗暴地加諸沿線居民。黃富瑜也是採取實證主義範型調查使用者對淡水線沿線環境的知覺和偏好，還提出所謂「景觀偏好預測模式」。這類研究都無法掌握捷運新視覺經驗的文化與心理衝擊，反而搞得很乾枯。
- 8 有幾項研究可以讓我們間接窺見捷運乘客的內部差異。洪維強（1996）研究視障者與坐輪椅者對木柵線捷運無障礙設施的滿意度，讓我們察知具有「異質身體」者的操演與捷運時空的特殊關係，擁有「正常身體」者實難以想像。吳炯炎（1997）調查木柵線捷運轉乘服務的滿意程度，讓我們窺知乘客抵達與離開捷運時使用之交通工具和旅次目的上的差異。劉愛華（1998）的木柵線服務品質研究，也列入旅客特性（性別、年齡、職業、搭乘目的與頻率）的分析（有趣的是，其結論之一為：休閒娛樂觀光目的的搭乘者多給予捷運負面評價，上班上學的通勤者則給予服務品質一半正面、一半負面的評價。此外，依其統計標準，性別、職業、搭乘目的與頻率等變數，在整體服務品質評價上並無顯著差異，只有年齡例外）。
- 9 捷運時空裡充斥著玻璃、鏡子、攝影鏡頭與螢幕，或許可以開創一個主體形構與鏡像的討論主題。例如列車車廂進入隧道後，在窗玻璃上映照出操演者和他人模糊閃動的面容形體，列車晃蕩之間分不清楚人已。

謝 辭

本文曾發表於文化研究學會主辦之「2000年文化研究學術會議」（新竹交通大學12月16日）。

引用文獻

- 王玉君（1997）臺北捷運公司運務人員專業訓練之研究，交通大學交通運輸研究所碩士論文。
- 王志弘（1998）都市流動危機的論述與現實，流動、空間與社會，臺北：田園城市，81-144。
- 王志弘（2000）性別化流動的政治與詩學，臺北：田園城市。
- 江亮璇（1999），以捷運工程為例探討重大工程專案跨階段利益關係人之溝通問題，中央大學工業管理研究所碩士論文。
- 村上春樹（1998）地下鐵事件（賴明珠譯），臺北：時報。
- 谷淑娟（1997）天使，侯文詠等著，捷運愛情故事，臺北：大田出版，200-212。

- 余 觀 (2000) 兩個即將親嘴女生，有太多可能，中國時報 6 月 20 日 15 版。
- 吳思慧 (1998) 公共藝術生產的公共過程與「公共性」建構——以臺北市東區捷運通風口公共藝術案為例，臺灣大學建築與城鄉研究所碩士論文。
- 吳炯炎 (1997) 木柵線捷運系統車站轉乘服務之檢討研究，交通大學交通運輸研究所碩士論文。
- 呂世博 (1998) 以利益關係人觀點探討重大工程之溝通管理——臺北捷運工程為例子，中央大學工業管理研究所碩士論文。
- 洪維強 (1996) 臺北市木柵線捷運系統無障礙設施滿意度之調查研究，交通大學交通運輸研究所碩士論文。
- 沈遠蓉 (1999) 捷運系統旅客申訴案件分析及處理方式之檢討研究，交通大學交通運輸研究所碩士論文。
- 侯文詠等 (1997) 捷運愛情故事，臺北：大田出版。
- 高永謀 (2000) 捷運報與相關刊物——城市心跳的速度與聲音，明日報 7 月 9 日閱讀版，
<http://www.ttimes.com.tw/2000/07/09/1/book/200006240220.html>。
- 高岱君 (1997) 遇見梔子花，侯文詠等著，捷運愛情故事，臺北：大田出版，188-197。
- 夏百合 (1997) 嗨，妳叫什麼名字，侯文詠等著，捷運愛情故事，臺北：大田出版，128-137。
- 黃富瑜 (1998) 淡水捷運線使用者對沿線景觀知覺與偏好之探討，臺灣大學園藝學研究所碩士論文。
- 許世明 (1998) 高視點捷運沿線都市意象之研究，臺灣科技大學工程技術研究所碩士論文。
- 幾米 (2001) 地下鐵，臺北：大塊文化。
- 楊子葆 (1989) 臺灣都市交通政策的政治經濟學分析——臺北都會區大眾捷運系統計劃之個案分析，臺灣大學土木工程研究所碩士論文。
- 楊子葆 (1998) 可移動的文化饗宴，臺北：元尊文化。
- 楊 明 (1997) 過時的夢想，侯文詠等著，捷運愛情故事，臺北：大田出版，48-55。
- 詹雅蘭 (1997) 早餐，侯文詠等著，捷運愛情故事，臺北：大田出版，94-103。
- 廖世傑 (1997) 鴿子，侯文詠等著，捷運愛情故事，臺北：大田出版，164-174。
- 黎 飛 (2000) 捷運與公車，中國時報 2 月 3 日 36 版。
- 鄭意勳 (1999) 捷運車站主要設施配置之研究，交通大學交通運輸研究所碩士論文。
- 劉愛華 (1998) 臺北木柵捷運線服務品質之研究，成功大學企業管理學系碩士論文。
- 劉寶傑、呂紹煒 (1994) 捷運白皮書——4444 億的教訓，臺北：時報文化。
- 歐銀釧 (1997) 你的吻像通往淡水的捷運，侯文詠等著，捷運愛情故事，臺北：大田出版，38-46。
- 鍾正強 (2000) 影像、速度、城市：搭乘捷運木柵線經驗之重構，淡江大學建築系碩士論文。
- 蘇晃毅 (1999) 從「人、作品、空間」之互動，探討公共藝術在臺北捷運空間的角色——以淡水線與新中線為例，中原大學室內設計系碩士論文。
- Allen, J., Massey, D. and Pryke, M. (eds.)(1999) *Unsettling Cities*, London: Routledge/ The Open University.
- Barthes, R. (1986) *Semiology and the urban*, In: Gottdiener, M. and Lagopoulos, A. Ph. (eds.) *The City and the Sign*, New York: Columbia University Press, 87-98.
- Bauman, Z. (2000) *Liquid Modernity*, Cambridge: Polity Press.

- Butler, J. (1990) *Gender Trouble*, New York: Routledge.
- Castells, M. (1996) *The Rise of Network Society*, Oxford: Basil Blackwell.
- De Certeau, M. (1984) *The Practice of Everyday Life* (trans. by Steven Rendall), Berkeley: University of California Press.
- Dewsbury, J.-D. (2000) Performativity and the event: enacting a philosophy of difference, *Environment and Planning D: Society and Space*, 18 (4): 473-496.
- Foucault, M. (1977) *Discipline and Punish: The Birth of the Prison* (trans. by Alan Sheridan), New York: Pantheon Books.
- Gottdiener, M. (1993) A Marx for our time: Henri Lefebvre and *The Production of Space*, *Sociological Theory*, 11(1): 129-134.
- Gregory, D. (1994) *Geographical Imaginations*, Oxford: Blackwell.
- Gregory, D. (1997) Lacan and geography: The production of space revisited, In: Benko, G. and Strohmayer, U. (eds.), *Space and Social Theory: Interpreting Modernity and Postmodernity*, Oxford: Blackwell, 203-231.
- Gregson, N. and Rose, G. (2000) Taking Butler elsewhere: performativities, spatialities and subjectivities, *Environment and Planning D: Society and Space*, 18 (4): 433-452.
- Hall, S. (1996) Introduction: Who needs 'identity'?, In: Stuart Hall and Paul du Gay (eds.), *Questions of Cultural Identity*, London: Sage, 1-17.
- Haraway, D. (1991) A Cyborg manifesto: science, technology, and socialist-feminist in the late twentieth century, In: Haraway, D., *Simians, Cyborgs, and Women: The Reinvention of Nature*, New York: Routledge, 149-181.
- Harvey, D. (1989) *The Condition of Postmodernity*, Oxford: Blackwell.
- Harvey, D. (1990) From space to place and back again: reflections on the condition of postmodernity, In: Jon Bird, J. et al. (eds.), *Mapping the Futures: Local Cultures, Global Change*, London: Routledge, 3-29.
- Jameson, F. (1984) Postmodernism, or the cultural logic of late capitalism, *New Left Review*, 146 (July-Aug.): 53-92.
- Jameson, F. (1988) Cognitive mapping, In: Nelson, C. and Grossberg, L. (eds.), *Marxism and the Interpretation of Culture*, Chicago: University of Illinois Press, 347-357.
- Lash, S. and Urry J. (1994) *Economies of Signs and Space*, London: Sage.
- Lefebvre, H. (1991) *The Production of Space* (trans. by D. Nicholson-Smith), Oxford: Basil Blackwell.
- Lefebvre, H. (2000) *La production de l'espace* (4 e edition), Paris: Anthropos.
- Lyon, D. (1994) *The Electronic Eye: The Rise of Surveillance Society*, Cambridge: Polity Press.
- Massey, D. (1993) Power-geometry and a progressive sense of place, In: Bird, J. et al. (eds.), *Mapping the Futures: Local Cultures, Global Change*, London: Routledge, 59-69.
- Massey, D. (1994) Politics and space/time, In: Massey, D., *Space, Place and Gender*, Cambridge: Polity Press, 249-272.

- Massey, D., Allen, J. and Pile, S. (eds.) (1999) *City Worlds*, London: Routledge/The Open University.
- Nelson, L. (1999) Bodies (and spaces) do matter: the limits of performativity, *Gender, Place and Culture*, 6(4): 331-353.
- Soja, E. (1989) *Postmodern Geographies*, London: Verso.
- Soja, E. (1991) Henri Lefebvre 1901-1991, *Environment and Planning D: Society and Space*, 9: 257-259.
- Thrift, N. (1996) Inhuman geographies: landscapes of speed, light and power, In: *Spatial Formations*, London: Sage, 256-310.
- Thrift, N. and Dewsbury, J.-D. (2000) Dead geographies—and how to make them alive, *Environment and Planning D: Society and Space*, 18 (4): 411-432.
- Urry, John. (2000) *Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*, London: Routledge.
- Virilio, P. (1986) *Speed and Politics: An Essay on Dromology* (trans. by Mark Polizzotti), New York: Semiotext(e).
- William, R. (1977) *Marxism and Literature*, Oxford: Oxford University Press.
- Young, I. M. (1990) The ideal of community and the politics of difference, In: Nicholson, L. J. (ed.), *Feminism/Postmodernism*, New York: Routledge, 300-323.

90年7月31日 收稿

91年5月20日 接受