

地方、認同和想像地理：

高雄大眾捷運系統的文化政治

李安如

紐約市立大學約翰傑依學院人類學系

本文從人類學的角度探討高雄大眾捷運系統。本文討論的重點放在高雄捷運的文化意義和背後的認同政治。文化在此指涉的不是日常生活的細節，而是一個集體人群的世界觀，包括他們對現實此刻的認知、與奠基在現實此刻認知上的對未來可能性的想像。相應地，大眾捷運系統做為一項運輸科技的功能不在於對此時此刻生活的影響，而在於它幫助促成想像的未來可能性。在這樣的思考下，高雄捷運的重要性在於它可以被視為臺灣當下面臨的全球、國家與在地不同層級（scales）力量角力或合流的交點，高捷做為一個借喻突顯了臺灣當前重要的政治、經濟、社會、文化等問題，而不同層級力量的角力或合流也提供了不同的思考與認知的可能性。

關鍵詞：全球城市，國族認同，運輸系統，無所之地，層級跳躍

本文從人類學的角度探討高雄大眾捷運系統。高雄捷運是臺灣第二座捷運系統，2008年竣工，同年開放民眾使用。本文主要探討高雄捷運兩個現象。首先，雖然現在評估高雄捷運對高雄市整體社會生活的影響為時尚早，不過自從啟用以來，擔心假如高雄捷運搭乘人數不足，高捷作為一項交通建設所挹注的公共投資恐將付諸流水的質疑時有所聞。這個議題，對高捷開通之後負責營運的高雄捷運公司，確實十分迫切，因為營運公司可能破產的消息陸續傳了出來。¹但另一方面，高雄市政府，自從2001年高雄捷運動工以來，就不斷借用捷運在臺灣民眾心目中深植的正面形象，為高雄市打造一幅美好的未來願景。近幾年來，高雄市政府以高雄捷運為核心，推動一系列都會更新計畫，如綠化捷運周邊土地，整治穿越都心的愛河，把港區改建成適合行人活動的水岸步道，利用閒置口岸設備，設置藝術家聚落，企圖把高雄市改造成魅力十足的觀光景點，藉此活絡高雄去工業化的都市經濟（林欽榮2006）。在這個脈絡下，高雄捷運的重要性似乎不在於它作為一座公共運輸系統，它毋寧是刺激高雄市通推動都市整體改造的催化劑。

美國人類學家 Michael Fischer 在其2009年出版的《人類學的未來》（*Anthropological Futures*）提到他對「科學與科技人類學」（anthropology of science and technology）的期許。他說：

我們需要一門細膩地關注市民認識論與政治文化的關係、關注認識論和政策形成之際所抱持預設立場之關係的「科學與科技人類學」。（這樣的「科學與科技人類學」）將使政策更具反思性和包容性，願意以建立合法性但又不使政策變得龐大、徒具形式的方法，來就各個衝突的利益、情勢、條件與需求，進行公開討論與磋商。

（Fischer 2009: 51-52）

1 高雄捷運破產的傳聞甚囂塵上，這個話題經常出現在各個政治立場的媒體版面上（因而深深烙印在民眾的腦海中）。傳聞最早出現在2009年，當時高雄捷運才剛啟用沒多久。例如：中時語音（2009）〈高捷若破產？高市至少要花250億收購〉，11月29日，<http://www.youtube.com/watch?v=8sCKUA1vIZ0>，2012年8月25日上線；蘋果日報（2010）〈「不輕言放棄」高捷董座駁破產〉，3月18日，<http://www.appledaily.com.tw/appledaily/article/property/20100318/32369360>，2012年8月27日上線；自由電子報（2012），〈陳菊：高捷有破產問題〉，7月4日，<http://www.libertytimes.com.tw/2012/new/jul/4/today-south8.htm>，2012年8月27日上線；聯合新聞網（2012），〈高捷瀕臨破產？陳菊：永續經營〉，<http://www.udn.com/2012/7/25/NEWS/DOMESTIC/DOM6/7247344.shtml>，2012年8月27日上線。

受到 Michael Fischer 此文的啟發，本文討論的重點放在高雄捷運的文化意義和背後的認同政治。文化在此指涉的不是日常生活的細節，而是一個集體人群的世界觀，包括他們對現實此刻的認知、與奠基在現實此刻認知上對未來可能性的想像。相應地，大眾捷運系統做為一項運輸科技的功能不在於對此時此刻生活的影響，而在於它幫助促成想像的未來可能性。在這樣的思考下，高雄捷運的重要性在於它可以被視為臺灣當下面臨的全球、國家與在地不同層級（scales）力量角力或合流的交點，高捷做為一個借喻突顯了臺灣當前重要的政治、經濟、社會、文化等問題，而不同層級力量的角力或合流也提供了不同的思考與認知的可能性。

首先，我將高雄捷運放在全球都市化此一脈絡底下進行討論。高雄市近年來的發展模式本身就是全球都市化的一部分，其與都市研究學者在世界各地所觀察到的潮流，十分吻合（Harvey 1989; Sassen 2002; Smart and Smart 2003; N. Smith 2002）。都市研究學者發現，當下世界各國許多的大城市努力把自己打造成「全球城市」（global city），而公園、綠地、現代化公共運輸系統和頂級建築都是發展為全球城市的必備條件（Chang 2000; Yeoh 2005; Zukin 1991, 1995）。在這樣的背景下，許多亞洲城市挹注大量資金於大型基礎建設上（Lo and Marcotullio 2000; Olds 2002）。如高雄捷運的快捷公共運輸系統躍起成為這些城市重要的文化象徵或新的公共空間；它們為這些城市裏居民的世界觀與自我認同帶來新的元素與影響（Butcher 2011; Lee 2007; Lewis 2003; Siemiatycki 2005; Wang 2005）以及挑戰既存社會與政治秩序的可能性（Freedman 2011; Lewis 2006）。不過仔細探究高雄市發展的過程，馬上面臨一連串問題；這些問題對於理解近年來全球城市的理論，實乃至關重要。當今全球許多城市一心想躍升為全球城市，然而並非所有城市都具備、或能取得實現這份野心的必要資源。倘若一個城市想要推動像捷運這類重要公共建設，勢必牽涉到政治上的考量、經濟層面的計算、文化的形塑和選民的分歧觀點。然而，即使一個城市成功的獲得資源、建造大型的公共建設，也沒有保證這些公共建設在工程階段能維持在預算範圍，或在建成後能夠達到當初規劃階段為其預設的功能。都市研究學者 Siemiatycki（2006）認為，要解釋這樣的、規劃階段與實際運作或完成後的差距，我們必須同時思考有形的好處與無形的因素。一項耗資的大型公共建設能夠獲得政治與公眾的支

持，往往是因為「它觸動了深植於歷史與文化的符碼、意象、意義與神話」（Richmond 1998, 2005）。在臺灣，各個城市爭相競逐都市發展資源的角力過程中，常充斥著臺灣國族與文化認同問題的爭論。以捷運為例，1980年代末，台北在中央政府全力的財政支持下，開始興建台北捷運。而高雄市政府卻只有在邁入2000年民進黨執政期間，藉著國族論述的形塑而獲得鉅額的資金，才能推動包括高雄捷運在內的都市更新計畫。在高雄市政府的論述下，相對於台北，高雄被描述為正港的臺灣都市，儘管居民看起來有點粗俗、土氣，且多為工人階級，但是他們工作勤奮，為臺灣這塊土地犧牲奉獻，創造了臺灣過去數十年的經濟奇蹟。如今他們有權享受清潔的環境、優美的自然景致；都市更新與都市更新所需的資源是他們應有的權利。²有趣的是，都市更新計畫的具體成效，回過頭來又將成為高雄市作為現代城市的象徵；而現代又進一步衍生為臺灣認同的構成要素。³如此一來，「全球」(global)與「國家」(national)合為一體，越「全球」即越「臺灣」(圖1)。

然而，我們很難不從高雄市的例子看到吊詭之處。國族主義的建構或許是最在地化的過程之一，但是當高雄竭力成為臺灣的南方首都時，它並不從獨特方言、歷史特質著手，反而認同於外在世界，借用同質、普同的全球文化符號。因此高雄捷運的重要性就在於它自身顯現的矛盾，此一矛盾亦是當前討論全球城市兩大理論思潮的交會之處：一派陣營每當探討全球城市的形成，莫不強調全球城市的同質化過程，反觀另一派論者，為了回應前述全球同質化現象，只要論及在地文化生產之議題，則強調各地與生俱來的獨特性和差異性。高雄捷運個案不只挑戰兩派陣營流於簡化、二元對立的理解模式，更證明了以下分野的危險：一談到地方，就賦予或等同於「實質與社群之空間」，而全球則連結到抽象與普同。我認為，高雄捷運突顯的矛盾不能只把它當作臺灣亟欲達到世界標準所造成的後果，它同時應被放在島嶼特殊的政治脈絡底下理解；在此脈絡下，任何想在臺灣國家認同議題上形成共

2 如謝長廷（2002）《日出南方：謝長廷執政手記》，台北：新自然主義公司；謝長廷（2007）《情定高雄：謝長廷港都日記》，台北：月旦出版社；洪美華編（2005）《新雙城記：謝長廷與馬英九的黃金交叉》，台北：新自然主義公司。

3 見高雄市政府工務局（2002）《再造高峰，雄視亞洲》；劉建清、蔡幼華、洪美華編（2002）《相遇新高雄：海洋首都的蛻變與躍昇》，台北：新自然主義公司。

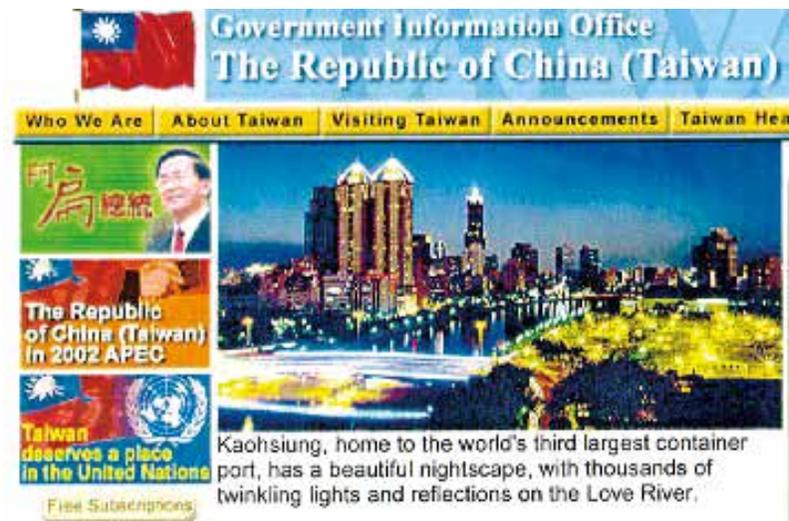


圖1 中華民國新聞局網站首頁（2003）

識的企圖，都必須考量到它艱難的處境，亦即：當代臺灣是一個擁有多元文化與族群的社會，但又與中國共享深厚的文化、歷史根基。由此，一個建立在如大眾捷運這種「無所之地」(non-place)、而不去指涉特定的地點和歷史的國家認同，這本身就深具地方性和歷史性的意義了。⁴此一認同模式讓臺灣得以迴避中國問題 (Wang 2004a, 2004b)，卻又能帶給每個人某些東西 (Shih 2003)。

為了闡明上述論點，接下來的文章將分成五節。首先，第一節探討的是指引本文論證的理論脈絡，尤其是全球城市形成的理論。不過，雖然台北與高雄企成為全球城市，我們不能只以全球城市形成的觀點，來解釋臺灣都市的發展。⁵臺灣都市發展，表面上看起來與全球發展模式若合符節，但

4 在 Augé 的文章中，「無所之地」(non-place) 意指一種新型態的空間，人們共存或共居其中，卻沒有共同生活，或真正住在一起。無所之地是個間隙空間，沒有既定的特質，是讓人們可以順暢得從一地前往另一地的過渡空間 (Tawil-Souri 2010)。無所之地最大特點就是孤獨、疏離與異化的經驗。無所之地和實質之地 (place) 截然不同，實質之地是一個就定位 (localized)、過生活的空間，處於複雜的歷史、社會脈絡，人們在實質之地進行帶有固定性質的「常規性」社會互動，或者一再重複同樣的動作和關聯 (Merriman 2004; Thornton 1997)。Augé 所關注的，是無所之地的社會性 (sociality) 議題，我雖然借用無所之地一詞，但關心的面相卻是無所之地欠缺任何歷史傳統的連結。每當我使用這個名詞，就是著眼於此：無所之地，意指某個特定空間不會累積它所在現場的歷史，過去被使用和定居的歷史 (如 Miles 1998)。

5 對台北捷運的研究，參照李安如 (2009)。

若深入探究，便可看出，臺灣政治情勢的影響一點也不下於全球導向的經濟因素。因此我在第二節將會簡單回顧臺灣近年來政治、經濟上的急遽改變，以及此一轉變導致當今臺灣亟需一革新的國家與文化的認同。國民黨在想像、統一的中國基礎上，建構一套威權認同，並以強勢手段廣為宣傳，然而臺灣一經政治民主化洗禮，此一威權認同開始面臨嚴峻的挑戰與競爭。近年來，由於經濟層面上的轉變，都市（而不是國家）的重要性被突顯出來，被視為連結全球經濟體系的據點，這樣的觀點為臺灣都市注入了新元素，提供另一種型態的國家認同的可能性。第二節最後以「層級的跳躍」(jumping of scales) 來說明在臺灣國族主義奮鬥過程當中，全球 / 地方與國家的橫向關係。第三段則是探討高雄市的道德地理 (Smith 2000)。在威權時代，臺灣中央政府強勢主導經濟政策，從不必要回應人民的需求，致使高雄市民長期以來感覺自身遭受不公平對待，隨著民主化運動席捲全台，不滿的情緒逐漸浮出抬面。反對黨政治人物很快就利用高雄市民不滿的情緒，博取選票上的支持。正是在這樣的背景之下，我們方能開始理解即將在第四節探討的高雄捷運計畫。我在第四節當中，將透過高雄捷運此一個案，闡述第一節的論點。我先簡略回顧高雄捷運興建之始末，介紹高捷計畫背後的政治經濟脈絡，最後則呈現市民的觀點和反應；高雄大都會區居民的態度乃是高雄捷運得以實現的關鍵所在。高雄捷運一方面能夠顯現世界潮流的影響與支配 (Butcher 2011; Siemiatycki 2005, 2006)，另一方面亦可揭示臺灣特有的政治、歷史動態關係，後者正是高雄捷運在文化上如此特出、意義非凡的主要原因。高雄捷運是繼台北捷運開通以來第二座捷運系統，它的興建意味著另一股競爭臺灣國族認同的聲音逐漸抬頭，這本來就是政治民主化之後必然產生的後果。然而，高雄捷運所代表的全球願景，使得人們可以透過高雄捷運的建造，進而想像一個以全球、普同的符號為基礎、因而具有包容性的國家認同，而不是建立在某個地方性特徵、因而具有排他性的國家認同。最後一節則闡述本文的結論。

本文所用資料主要來自2001至2009年在暑假期間的田野調查。2001年為高雄捷運破土動工的第一年，直至今日，環繞著高捷紛紛擾擾的種種話題不難引進筆者與高雄在地居民的談話中。除了日常生活非正式的對話之外，筆者也與高雄捷運局與高雄捷運公司相關人員進行正式的訪談。此外，由於都市研究不似傳統人類學社區研究有一個相對上清楚界定的社群範圍，它所包

含的人群龐大且多元，古典的參與觀察方法有它的局限性，筆者的研究因此相當依賴媒體的報導（如報章雜誌，包含傳統紙本與電子版本）以及相關政府機關（如高雄市政府與高雄市捷運局）與高雄捷運公司的出版品與網路資料。然而，也由於本文的重點之一在於高雄市官方如何運用高雄市近年來的都市地景轉變以營造一個新的城市意象，媒體與官方資料特別為本文重要的資料來源。

全球城市形成之理論

十九世紀工業制度誕生以來，世界各地都市的蛻變很大程度上是跟資本主義的擴張息息相關（Merrifield 2002）。但近年來，各大城市積極重建、重新配置，慢慢顯現出全球性和同時性的本質。Saskia Sassen（2001）指出，全球經濟重組係造成此一現象的主要因素。全球城市是全球經濟體系的策略性據點，提供金融和專門化服務。一座世界級城市，為了強化自身整體實力，勢必要爭取其他資源投入本地，例如公司行號辦公場所、觀光業和房地產發展，期待這些條件能吸引樂意前來的消費者和富裕的居民、顧客（Miles and Paddison 2005）。為達到上述目標，城市必須在硬體環境上累積象徵性資本，通常從改變城市景觀著手，「幫忙創造特色獨具的合宜『氣氛』，好讓潛在投資者願意把自己和都市的氛圍連繫在一塊」（Miles, Hall & Borden 2000: 99）。不過批判地理學家們卻認為，全球城市的製造絕非值得歡欣鼓舞之事（Brenner & Theodore 2002）；它毋寧是當今「全球在地化」（glocalized）資本主義蓬勃之際，受迫於全球政經版圖重劃、不得不然的舉措，新自由主義化政策藉著把權力往上或往下重新配置，分配到國家、區域、地方或社群實體，來重新改造國家體制（Jessop 2002）。高度流動、投機的跨國資金是當代經濟環境最突出的特點，無論是已開發或發展中國家，各國大城市逐漸被捲進這個不穩定的經濟環境之中。許多城市被迫加入這場激烈的競爭，甚至為了確保工作與投資機會、以及吸引觀光人潮與外來訪客，必須採行「場所營造」（place-making）或減少法規等策略（Harvey 1989）。因此，舉凡是改善城市基礎建設、更新都會景觀，或創造文化設施與節慶，這些都市發展計畫皆不能當作是地方熱衷投入或主動發起的行動，毋寧是受到政治經濟壓迫、面臨都市競爭而產生的後果（Smith 2002）。

兩派陣營立場雖然不同，卻不約而同隱含如此的看法：地方永遠屈從於全球化市場文化的需求（Castells 1996: 377-428）。此一從屬地位，從觀察各地都市的景觀便可一覽無遺，它會使地方逐漸失去自行規劃一座城市的掌控權，最後導致各個城市的獨特性格蕩然無存（Boyer 1994; Rutheiser 1996），這剛好呼應了無所之地的隱喻，無所之地實乃一個與任何特定歷史斷脫之所在。但這並不表示文化就全然失去重要性。同質性與去疆界化（deterritorialization）如今已是當今世界的常規，不過，也有研究者觀察到，文化認同和表達亦成為社會動員的資本，因為它們是「幻化多變的指涉框架，能夠刺激社會運動的形成，合理化在地人推動的改變，或能在不引起衝突的情況下，重新活化想像的過去」（Nash 2004: 13; 另可參閱 Castells 1997）。

臺灣近年政治經濟上的轉變

乍看之下，臺灣近幾年的發展是跟著前述全球都市化潮流走。不過臺灣獨特的地緣政治背景也點出二元簡化的危險。我們從臺灣的案例中，看見它把地方和全球銜接起來，並藉此來設想國家此一想像共同體。這是臺灣迫於政治歷史現實，也是近年來重新調整經濟結構所導致的結果。

在經濟層面上，自從二次世界大戰結束以來，臺灣一直是全球資本經濟的重要環節，對全球市場力量高度敏感。身為亞洲四小龍之一，臺灣曾是全球製造業重鎮。不過到了1980年代，臺灣經濟遭遇困境，部分原因就出在它本身的成功。結果，1980年代末以來，臺灣整體經濟歷經一段重整的過程（從以製造業為主的經濟，轉變去工業化、服務導向的經濟），伴隨而來的是失業率升高（由1980年代的2%以下上揚至2000年的5-6%左右）、國內投資減緩。為了刺激國內經濟成長、重新取得國際競爭的優勢，在當時行政院長郝柏村主導下，臺灣政府提出野心勃勃的國家六年發展計畫（1991-1996），這項刻不容緩的策略，目標是把臺灣打造成亞太營運中心。若要成為亞洲地區研究、發展、商業合作與協調的中心據點，擴建和改善國內基礎建設的需求就變得十分迫切，包括交通運輸系統（例如捷運）在內。

隨著經濟結構重新調整，臺灣政治也面臨急遽轉變。隨著政治民主化，有關臺灣國家地位和文化傳統的討論也浮出抬面（Corcuff 2002; Lü 2002）。1949年中國內戰敗退後來台的國民黨，為合法化在台統治權，強力宣傳文化中國的概念。它不只成為國家認同的基礎，亦成為政府／官僚體系的根本（Chun 1994, 1996a, 1996b）。不過，中華民國法理上的統轄權（中國）和實際管轄的領土（臺灣）落差甚大。1980年代政治開放以來，人們公開挑戰不一致的情形，並開始依據臺灣民眾實際生活的這塊土地，和臺灣政府實質的管轄範圍，來概念化國家地景，而不像過去一般，建立在想像的、國民黨宣傳的一統中國之上。然而臺灣和中國大陸兩地，由於歷史上的連結和文化上的近似，再加上臺灣和中華人民共和國當前政局上的緊張態勢，於是，「怎麼在不受中國中心主義影響下形成一國族文化認同」就成為一項挑戰（Shih 2003）。此外，臺灣人口由多個族群構成，這讓上述議題益發複雜。臺灣歷史上出現好幾波移民潮，迄今尚有為數眾多於二次世界大戰結束後、1949年播遷來台的家庭仍與中國的親屬往來密切。此外，跨國婚姻的案例日漸增加，這益使臺灣近年來的人口組成趨向多樣化。在這種情況之下，也就無怪乎當今臺灣亟欲尋求一個以普同全球文化符號為基礎的國家認同。「向全球靠攏」（being global）讓臺灣得以迴避中國問題（Wang 2004a, 2004b），但同時又能給每一個人些許東西（Shih 2003）。

上述從國家（national）跳到全球（global）和地方（local）的「層級的跳躍」（Jumping of scales）之所以能夠實現，全拜近年來全球經濟的轉向與臺灣重新調整經濟結構所賜。⁶經濟重構一方面大幅提昇都市（尤其是台北）的指揮與協作效能，並促使場所營造的思維出現改變，開始把場所營造當作都市層級的經濟策略。在這過程當中，人們開始強調，城市應當被定位成參與國際競爭的重要據點，無論在現實生活裏或在論述層面上，城市皆能把國家整體經濟與全球經濟體系銜接起來。另一方面，城市的全新觀點也為國家認同或國家形象的建構，開拓全新的可能性，以臺灣為例，它就把國家建立在地方和／或全球的基礎上。實際上，以城市代表國家，對臺灣來說絕非新鮮

6 我把「層級的跳躍」理解成挑戰的策略，挑戰現今根深蒂固的層級結構，或是迴避支配性的既有制度化實踐（參閱 Brenner 2001; Smith 1992, 1993, 1995, 2008; Swyngedouw 1997）。

事。在中國的施壓下，臺灣無法以「中華民國」或「臺灣」的名義參與國際事務或加入跨國組織，而是用「台北」代表國家（比方說，用「中華台北」的名義參加奧林匹克運動會），藉此迴避國際政局的困境。在過去，城市——國家匯流是礙於情勢不得不然的作法，但近年來，為因應全球資本制度而重新調整層級，反而扭轉了城市——國家匯流的負面形象。換言之，城市——國家匯流不再只是政治上的權宜之計，在經濟層面上，它亦受到高度青睞。尤有甚者，所謂的匯流，不再只是流於表相；臺灣都市拼命想創造的全球連結，也同時為臺灣國家認同開發新元素。在這樣的脈絡之下，像捷運這種無所之地就變得意義非凡了，因為它能夠跳脫特定歷史文化的聯想。

從北到南：臺灣的道德地理

高雄捷運動土典禮過後沒多久，高雄市開始流傳一則故事。據說，有位老者站在高雄捷運工地旁，臉上表情凝重。人們不解他何以如此悲傷。「是因為施工導致交通阻塞嗎？」他們問。「不是，我怎麼會為蓋捷運覺得悲傷呢？我是跑來向工程機具致敬的。上次我在城裏看見大型機具已經是好久以前的事情了」。儘管這則故事出自高雄市政府為爭取市民支持高雄捷運興建而推出的文宣廣告，卻一點也沒有削弱故事本身的力道。它雖然是一則虛構的故事，卻生動捕捉到高雄市居民心中深切的不公不義之感，因為當地居民認為，自從1970年代十項建設之後，高雄就再也沒見過多少公共投資了。高雄市民普遍的不平之感，從我的報導人許先生的言談之中表露無遺；他正是讓我開始注意這則故事的關鍵人物。2001年訪談許先生時，他時年四十初頭，是一名任職政府機關的公僕。許先生雖然嘲笑故事的虛構成分，不過一談到捷運對高雄市的重要性，他則是深信不疑。他並不在意捷運如何或為何來到高雄市。「捷運非常有可能是政治算計之下的產物」，他說：

不過，這又如何？高雄已經準備好了。我們的市民受過良好教育，衝勁十足，過去只能出外找專業或技術水平高的工作，因為他們在高雄找不到合適的工作。問題出在我們怎麼打造一個環境留住人才。我們需要的是機會和足夠的資源。現在我們終於獲得政府的認可。這是我們最好的機會。

許先生這一席話的重點意在批判國民黨政府造成北高兩市資源分配不均和南北臺灣地區差距的發展政策。政治民主化之後，此類批判聲音浮出抬面，並廣泛流傳於南臺灣民眾口耳之間。早在日據時代，高雄就具備完善的港口設施和各項基礎建設，二次世界大戰結束後，很快便發展成製造產業中心，而高雄市的地位，隨著臺灣社會急遽工業化，也日益重要。在當時臺灣工業政策主導下，高雄成為倉儲物流、鋼鐵廠、造船廠、拆船廠、廢金屬、水泥開採與加工、石化等工業的基地（Hsu and Cheng 2002）。不過，當中許多產業具高度污染性，對大高雄都會區居民的健康衝擊甚鉅（Lü 2009）。不僅如此，依據臺灣租稅規定，公司營利事業所得，由公司總部所在地的地方政府（多為台北）徵收，而不是由實際生產處所之地方政府（比方說高雄）課徵。結果，台北市政府和居民坐享這些產業努力的成果，而高雄市政府和居民卻只能承擔環境與健康惡化的苦果。經年累月下來，高雄市居民心裏面始終有個情緒在，認為中央政府視他們為二等公民，完全忽視他們的利益（Lee 2007）。

北高兩市在臺灣戰後經濟發展中分別扮演不同的角色（Hsu and Cheng 2002）。臺灣經濟結構一旦重新調整，兩座城市連帶受到不同的影響。一方面，台北作為臺灣指揮、協調中心的角色，一再被強化。地理學家徐進鈺（Hsu 2005）把台北市稱為「中介城市」（interface city），因為早在1980年代末，台北就已成爲全球資金流、知識流、技術流其中一個環節，銜接位在臺灣西北部台北新竹走廊的高科技產業、美國加州矽谷的技術樞紐，以及上海的高科技生產。臺灣龍頭企業大多把公司總部和市場中心設在台北市。反觀高雄市，以製造業為基礎的經濟體質，卻因為資金外流、去工業化而遭受嚴重打擊。高雄市失業率名列全國前茅，只因為它曾經是全台工業化最徹底的地區之一。⁷戰後國民黨統治期間，許多未定居在台北市的臺灣菁英，始終對「台北代表整個臺灣」此一發展方針，深感懷疑和猶豫。台北身為首善之都，中央政府挹注極多的資源（台北捷運就是一例）。因此，台北市的「全球」新頭銜不只讓資源分配不均的看法根深蒂固，也讓臺灣在努力形成一國

7 自由時報（2001），〈黯淡七月，九縣市失業率爆五〉，8月24日。<http://www.libertytimes.com.tw/2001/new/aug/24/today-p9.htm>，2007年10月19日上線。



圖2 高雄捷運路線。

(資料來源：高雄捷運公司)

家、文化認同的過程中產生的矛盾愈形尖銳。反對黨（民進黨）政治人物很快就利用不滿的情緒，爭取選票上的支持。正是在上述政治——意識型態背景之下，我們方能開始脈絡化高雄捷運的誕生。

高雄和高雄捷運

高雄捷運絕非只是一座單純的交通運輸系統。高雄捷運的興建是一段漫長而艱辛的過程。早在1970年代末，中央政府就提出高雄捷運的想法，不過它始終停留在構想的階段，直到1989年，政府才終於決定付諸行動，1990年代初敲定高雄捷運的行駛路線。在當時的那個時間點，國民黨仍舊是執政黨，高雄市市長吳敦義則是中央政府指派的行政長官。然而，這並不能避免高雄市政府和市議會，以及不同層級政府之間、或是同一層級但不同政

府機關之間發生衝突與歧見，尤其是在支出分配和捷運路網範圍等問題上。高雄捷運興建案真正落實是在2000年初，當時陳水扁已經贏得總統選舉，倡導一系列以臺灣為核心、以南部為基礎（相對於以台北為重）的活動，而同是民進黨的謝長廷則擔任高雄市市長。高雄捷運就在台北捷運完工不久、廣受大台北地區居民熱烈歡迎之際，宣布動工（陳雲龍 2002, 2005；李安如 2009）。因此，高雄捷運就成為一個極具潛力的政治符號，象徵民進黨政府在執政概念上和在实际政策面上平衡南北差距的決心。

不過，臺灣的規劃專家，尤其是台北的規劃者，對此卻抱持懷疑的態度。許多都市規劃者高度質疑民進黨政府決策背後的動機，認為高捷興建一案係出於政治考量，想藉機吸引南部選民的支持。就連高雄在地的媒體和高雄市居民也認為，高雄沒有興建捷運的急迫性，因為相較於台北，高雄市的街道更為寬廣、交通流量較少、停車空間更充裕。許多高雄人同意台北規劃專家的看法，質疑高雄捷運是否能吸引足夠的乘客。此外，台北市向來是一座高度仰賴公共運輸的城市，早在台北捷運興建之前，就已經擁有完善的公車系統，供通勤民眾搭乘。周禮良是前高雄市捷運局局長，任職期間（1998-2004）是高雄捷運動工和漸具雛形的時期；根據我對他的訪談，在2000年代初，台北市白天和夜間的人口數，落差約莫兩百萬人（大台北都會區人口數達六百萬出頭）。因此，台北公共運輸的需求非常迫切。實際上，台北捷運於2012年末每天有一百六十萬人次搭乘。⁸ 相較之下，高雄市區白天與晚上的人口，均在一百五十萬人左右，顯示從周邊地區通勤到高雄市區的人口很少。況且，高雄市只有比例極少的通勤人口，絕大部分是沒有其他選擇的學生，利用發展不完善、班次不足的公車系統。高雄市居民大多倚賴私人摩托車作為他們的主要交通工具。此外，許多高雄市人指出，高雄捷運只規劃兩條路線，它涵蓋的市中心區域原本就有公車路線在行駛了（圖2）。這樣，高雄捷運能為城市通勤人口帶來什麼好處呢？田野調查期間我不斷聽人說：「習慣不是那麼容易改變的！」。即連一名任職於高雄市新聞局的市府人員，雖然在我與他2002年的訪談中克盡職守地告訴我高雄捷運的重要與便利性，訪談結束後他略顯尷尬向我坦承，他依然會繼續騎摩托車上班。

8 台北捷運公司旅運量，<http://www.trtc.com.tw/ct.asp?xItem=1058535&CtNode=24549&mp=122031>，2012年8月27日上線。

果然，高雄捷運2008年啟用之後，運量很快成為負責營運的高雄捷運公司迫在眉睫的問題。於2012年末，每天只有大約十四萬人次搭乘高雄捷運，遠不及當初動土儀式上宣稱的三十八萬人次。不過比日運量更耐人尋味的是，週末或假期搭乘捷運的人數比平日還要多，這個現象似乎意味著，高捷不是每日通勤的交通工具，而是休閒、娛樂的乘載方式。⁹ 這一點又進一步獲得高雄捷運公司2009年發佈的《高雄都會區家戶旅次訪問調查與旅次特性分析報告書》的證實，報告指出，百分之六十五的受訪者以摩托車作為他們主要的交通工具，將近百分之二十駕駛自用汽車。只有百分之七的人口利用包含公車和捷運在內的公共運輸系統。更甚者，搭乘捷運的受訪者之中，百分之二十五是來自外縣市的旅客，換句話說，固定搭乘高捷通勤的高雄市民實際上不到百分之七。

我在台北跟人談起政府興建高捷的決策，許多人的解釋很簡單：台北擁有一座捷運系統，高雄就同樣也要一座捷運。有個例子足以證實上述的看法。2009年，高捷啟用一年之後，我在高雄訪問兩位二十多歲的年輕人，請他們談談搭乘高捷的經驗。兩個年輕人是同事，也是好朋友，一個住在台北，直到最近因為工作的關係才搬到高雄；另一個則是高雄的本地人，除了大學時期出外讀書，其餘時間皆長居高雄。這名高雄人告訴我和她來自台北的同事說，高捷動工當時，她還就讀高中。我問她：「你感覺如何？非常期待嗎？」。她頭微微一傾，想了幾秒鐘，然後說：「沒有耶。我們不太注意這件事，因為捷運甚麼地方也到不了。」她的住家與當時學校附近，都沒有規劃捷運停靠站，不過她補充說，後來她們全家就刻意搬到高捷附近的房子。不過，就算現在她的公司就位在高捷其中一條路線的終點站，她還是繼續騎摩托車上班，捨棄高捷。事實上，除了週末去高雄巨蛋百貨公司逛街外，平日她很少搭乘捷運。

她這一席話，似乎讓她來自台北的同事再也按耐不住心中強烈感受，其隨即說道：

我實在是無法諒解……（「你是說『諒解』？而不只是『了解』？」我半開玩笑地揶揄他。）對，我實在是無法諒解〔笑〕，

9 高雄捷運公司，http://www.krtco.com.tw/about_us/about_us-6.aspx，2012年8月27日上線。

根據人口數量，高雄應該興建中運量的輕軌就夠了，而不需要高運量的捷運系統，而且蓋輕軌花費較少。乘坐輕軌時，乘客還可以欣賞窗外的風景。

「也許那是因為高雄地面上沒什麼好看的。不過我知道現在有規劃環狀輕軌，連結現有的捷運路線」，他的高雄同事覺得有義務提出辯護。她接著說「捷運很重要啊。就像、就像我沒有車，我們現在搬到捷運附近，我就能夠坐捷運到處走。它很方便。」「方便？你幾時坐過捷運了？」，她同事忍不住插嘴道：「我不懂。我經常聽高雄人說他們喜歡捷運，因為捷運很方便。但是他們幾乎不坐。（蓋捷運）有什麼用？」他的高雄同事眼看下不了台，卻依然嘴硬回答「安——全——感！以備不時之需。」

這位受訪的年輕女性告訴我們，對她來說，高雄捷運就像「夢想成真」。許多高雄本地人談起捷運，總流露滿腔的熱情，但在實際生活當中卻不願搭乘，這看在台北年輕人眼裏，或許會覺得高雄人認知矛盾。畢竟，高雄捷運如果不是一座運輸系統，還會是什麼？然而，對年輕女子和我田野調查期間認識的許多高雄人來說，這兩個表面上看起來相互抵觸的觀點，實際上彼此完美協調。儘管許多高雄人不覺得自己需要使用捷運，他們無疑是把整個計畫視為他們期盼已久、理應獲得的正義，雖然極多的高雄市民也同時質疑建造一個不是很急迫需要的捷運系統所需的龐大公共預算是否可以有更好的用途。同樣地，一談到高雄捷運的搭乘人數，高雄居民常見的反應或反駁包括「現在說高雄捷運乘客不足太早了啦」、「這樣批評高雄捷運不公平……因為高雄捷運只有兩條路線，而不是路網，所以不方便，台北捷運當初只有一條木柵線的時候，乘客也很少。也要等到蓋了很多條路線，才開始比較多人搭乘台北捷運」。有些人更直接了當地說，「你們台北人為什麼老愛挑我們的毛病？找缺點貶低高雄捷運和高雄。」面對來自台北始終不斷的質疑，高雄人認為這樣的評斷對他們並不公道。

如前所述，在高雄捷運宣布建造之際，由於臺灣近年來經濟重整，高雄經濟正面臨嚴峻挑戰。高雄捷運這樣一個大型公共計畫，人們期待它能創造工程職缺，降低高雄的失業率（雖然高雄捷運實際上雇用大量外勞）（吳孟如 2008）。更重要的是，高雄市政府、高雄的都市規劃者和運輸專家把高捷視為活絡高雄經濟的一把鑰匙。近幾年，以城市光廊為契機，高雄市政府在

城市各地與捷運周邊推動一系列都會更新計畫，包括：綠化捷運沿線景觀，如美麗島大道兩旁路樹的種植與中央公園的整理；把港口改造成適合行人活動的水岸步道，如旗津渡輪站附近、真愛碼頭與光榮碼頭；把閒置口岸設備規劃成藝術村，如駁二藝術特區的成立；又如衛武營都會公園裏由國際競圖勝出、荷蘭籍麥肯諾建築師事務所（Mecanoo Architecten）所設計的衛武營藝術文化中心¹⁰與2009年高雄市主辦的世界運動會中、由國際知名的日籍建築師伊東豐雄（Toyo Ito）設計的世運主場館。¹¹高雄市政府同時清理貫穿都心的愛河，使得一度高度汙染、充滿惡臭、讓人避之唯恐不及的愛河成為高雄市民與外來訪客休閒遊憩的選擇。今天，愛河裏可以觀光行船；人們也可以沿著河邊的長廊漫步，在河岸旁的歷史博物館參觀瀏覽，在音樂廳裏與廳前的廣場上聽音樂，在市電影資料館看電影，或者乾脆坐下來，喝一杯咖啡，「享受愛河的異國情調、浪漫的氛圍，白天與黑夜，彷彿坐在巴黎的塞納河畔」。¹²（圖3）

藝術在高雄都市更新計畫當中扮演了關鍵角色，這在高捷的例子裏看得很清楚。高雄捷運公司委託全球知名的建築師和藝術家聯手打造「特殊藝術車站」，或把他們的作品鑲嵌在建築結構裏（高雄市捷運局 2009）。英國建築師 Richard Rogers 設計的〈飛揚〉，位在中央公園站主要出口。它是一座流線造型的巨型鋼造雨庇，由高捷的建造者、也是高捷最大股東的中鋼公司製造，外型彷彿飛雲一般（圖4）。而在高雄國際機場站，則有加拿大藝術家 Lutz Haufschild 設計的〈凝聚的綠寶石〉，由兩面玻璃雕塑牆構成（圖5）。美麗島站位在高雄市中正路和中山路兩條主要幹道、人車繁忙的十字路口上，也是高雄捷運兩條路線的轉乘點，義大利藝術家 Narcissus Quagliata 設計的〈光之穹頂〉大型玻璃藝術，就鑲嵌在美麗島站穿堂的天花板上（圖

10 衛武營藝術文化中心籌備處，〈衛武營簡介〉，http://www.wac.gov.tw/homestyle.php?styl=1&dat_id=6，2013年5月25日上線。

11 Toyo Ito & Associates, Architects, "The Main Stadium for the World Games 2009 in Kaohsiung," http://www.toyo-ito.co.jp/WWW/Project_Descript/2005-/2005-p_15/2005-p_15_en.html，2013年5月25日上線。

12 高雄市政府新聞處（2003）〈當愛河遇上聖安東尼河！〉，http://kcginfo.kcg.gov.tw/-kcginfo/main.php?strurl=publication&src=119&strurl=a1/2005/9401_1.php，2007年12月11日上線；大紀元新聞網（2004）〈愛河沿岸喝咖啡無比愜意〉，6月9日，<http://www.epochtimes.com/b5/4/6/9/n563669.htm>，2007年12月11日上線。高雄市政府新聞處現已改制成為高雄市政府新聞局。

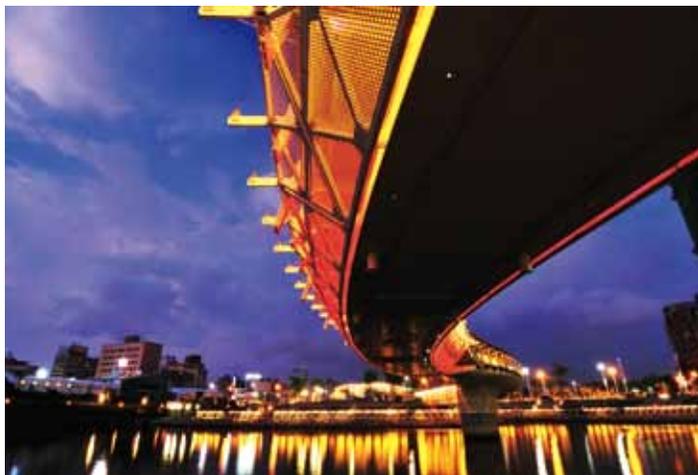


圖3 高雄愛河旁的咖啡座。

(照片來源：陳威宗)

6)。高雄捷運公司文宣資料稱 Narcissus Quagliata 為「水仙大師」，因為他設計的建築玻璃藝術作品，獲得全球無數讚譽。美麗島站地面上的出口，委託日本建築師高松伸設計，取名為「祈禱」，由四座形制相同、玻璃材質的建築體構成，分立於十字路口四角（圖7）。整體看起來，四座出口就像四隻手，合掌祈禱（圖8），恰合美麗島站所在的大圓環為當年美麗島事件發生地點的意義。美國藝術家 Ron Wood Christian 和 Karl Janssen 創作的〈半屏山之魂〉，位在半屏山/世運站，是由許多印有透明圖樣的玻璃片組成的玻璃藝術，裝設在車站的月台和天棚。半屏山/世運站的建築主體，委由臺灣建築公司設計，取名為「海上雄獅」，看起來簡直像一艘大船（圖9）。

根據前高雄捷運局長周禮良解釋，〈海上雄獅〉的設計考量到高雄的地形，高雄地勢平坦，只有幾座低矮的山丘坐落在城市周邊，半屏山是其中的一座。半屏山/世運站依山而建，遠遠望去，〈海上雄獅〉彷彿一艘船，準備揚帆出航；這座建築既象徵高雄的過去，曾經是一座重要的港口，同時也代表高雄未來的願景，繼續成為一座世界級口岸城市。大體而言，高雄捷運公司在高雄市政府支持下，有意利用公共藝術（或廣義的文化）來創造一種氛圍，因此高雄捷運不將只為高雄市帶來便利與繁榮，更有助於把高雄提升為「藝術與人文之都」。¹³ 前述種種規劃，與全世界興起的場所營造的風潮

13 高雄捷運公司（2002），〈高雄捷運公共藝術的規劃理念〉，[http://krtco.com.tw/news/newspaper_\(8\).htm#1](http://krtco.com.tw/news/newspaper_(8).htm#1)，2007年8月13日上線。



圖4 「飛揚」位於高雄捷運中央公園站。

(照片來源：陳威宗)



圖5 「凝聚的綠寶石」位於高雄捷運國際機場站。

(照片來源：高雄捷運公司)



圖6 「光之穹頂」位於高雄捷運美麗島站。

(照片來源：高雄捷運公司)



圖7 「祈禱」位於高雄捷運美麗島站。

(照片來源：陳威宗)



圖8 「祈禱」建築效果圖位於高雄捷運美麗島站。

(圖片來源：高雄捷運公司)



圖9 「海上雄獅」位於高雄捷運半屏山/世運站。

(照片來源：高雄捷運公司)

亦步亦趨（Chang 2000; Siemiatycki 2005; Yeoh 2005），更足以說明，高雄市政府企圖把高雄改造成一座能吸引投資與觀光的據點，藉此活絡高雄經濟。透過這些努力，高雄市政府想要創造一個全新的、具有全球視野的城市，同時也向全國證明，高雄市是南臺灣的首善之都，必定會後來居上，勝過台北（圖1）。

結論

然而，透過高雄捷運、我們不禁會看到一個極為弔詭的現象：高雄把自己定位成一座真正代表臺灣的都市，想藉此獲得財政上和象徵上的資本，不過高雄市政府卻往往從歐洲、西方或某個具有全球知名度的指標性作品汲取靈感，以打造更優質的城市。當然這不表示，高雄市政府在執行每項措施，都需要全球符碼的加持。本著資助本土藝術家的精神，和突顯在地藝術、文化表現或再現，高雄捷運站內許多公共藝術作品，有意委由住在南臺灣或高雄的藝術家製作。不過，各捷運站內本土公共藝術分配到的預算，遠不及那區區幾座特殊車站。特殊車站已成為高雄捷運官網和大小宣傳活動的焦點。¹⁴在臺灣瞬息萬變的政經脈絡下，這幾座特殊車站才是高雄捷運和高雄市政府的賣點，而不是臺灣本土藝術家的作品（Lee and Shyong 2011）。¹⁵

本文認為，如此強烈的對比，不能只是把它簡單理解成臺灣亟欲達到全球標準所產生的後果；它同時是臺灣特殊政治、歷史際遇所導致的現象。高雄捷運的矛盾突顯二元簡化的危險性：一談到地方，就賦予或等同於「實質與社群之空間」，一論及全球，便連想到抽象和普同。在臺灣，像捷運系統這種「無所之地」具有高度意義，甚至成為一個國家的自我投射，正因為捷運系統能夠擺脫任何特定的歷史負擔。這是因為，臺灣人可以利用全球文化符號想像國家認同，此一認同既非中華，更有別於過去與當代的中國。

14 例如：高雄捷運公司，〈特殊藝術車站〉，http://www.krtco.com.tw/travel_info/service-1_4a.asp，2012年8月27日上線。

15 高雄捷運公司（2012）〈狂賀，高雄捷運美麗島站與中央公園站分別獲選世界最美地鐵站第二、第四名〉，2月2日，http://www.krtco.com.tw/news/flourishing-1_detail.aspx?ID=6802a1db-62d5-407c-aa1b-b664debb2c80，2012年8月27日上線。

層級的跳躍無疑和晚近全球資本主義的擴張，以及臺灣面對擴張所做的調適有關；在這些情勢發展下，城市已成為國家經濟和全球經濟的連結。然而經濟環境的轉變，也讓臺灣人有機會開始意識到自己，進而想像集體的認同和命運。換言之，一個結合全球與地方的全新策略，已從臺灣矛盾的處境當中隱然成形；在臺灣，「人們可以在全球化此一全新基礎上重新構思國家」（Wang 2000: 110-111）。做為一個例證，高雄市政府藉著興建捷運，努力鑄造全新的市民認同，並重新調整高雄市在臺灣地理政治和全球經濟秩序裏的位置。

參考書目

大紀元新聞網 Epoch Times

- 2004 愛河沿岸喝咖啡 無比愜意 aihe yanan hekafei wubi qieyi [It is wonderful to drink coffee on the bank of Ai River], 6月9日 [June 9]。網路資源 wanglu ziyuan [internet information], <http://www.epochtimes.com/b5/4/6/9/n563669.htm>。2007年12月11日上線 [Accessed December 11, 2007]。

中時語音 Zhongshi yuyin

- 2009 高捷若破產？高市至少要花 250 億收購 gaoshi ruopochan? gaoshi zhishao yao hua 250 yis shougou [If the Kaohsiung MRT declares bankruptcy, Kaohsiung City has to spend at least NT\$ 25,000,000,000 to buy it back]，11月29日 (November 29, 2009)。網路資源 wanglu ziyuan [internet information]，<http://www.youtube.com/watch?v=8sCKUA1vIZ0>。2012年8月25日上線 (Accessed August 25, 2012)

自由電子報 Liberty Times

- 2001 黯淡七月，九縣市失業率爆五 andan qiyue, jiuxianshi shiyelu baowu [Dark July, the unemployment rate reaches 5% in nine counties and cities]，8月24日 [August 24]。網路資源 wanglu ziyuan [internet information], <http://www.libertytimes.com.tw/2001/new/aug/24/today-p9.htm>。2007年10月19日上線 [Accessed October 19, 2007]。

- 2012 陳菊：高捷有破產問題 Chen Chu: Gaojie you pochan wenti [Chen Chu: The Kaohsiung MRT may go bankruptcy], 7月4日 [July 4]。網路資源 wanglu ziyuan [internet information], <http://www.libertytimes.com.tw/2012/new/jul/4/today-south8.htm>。2012年8月27日上線 (Accessed August 27, 2012)。
- 李安如 Lee, Anru
2009 地鐵作為文化親密的空間：以台北市大眾捷運系統為例 ditie zouwei wennua qinmi de kongjian: yi Taibei sm'dazhmg jieyn xitong weili [Subways as a space of cultural intimacy: the mass rapid transit system in Taipei, Taiwan]。考古人類學刊 kaogu renlei xuekan [Journal of Archaeology and Anthropology] 70: 79-108.
- 林欽榮 Lin, Charles Chin-jung
2006 城市空間治理的創新策略：三個臺灣首都城市案例評析，台北、新竹、高雄 chengshi kongjian zhili de chuangxin celüe: sange Taiwan shoudu chengshi anli pingxi, Taibei, Xinzhu, Gaoxiong [Innovative strategies in the governance of urban space: three Taiwanese cases, Taipei, Hsinchu and Kaohsiung]。台中：新自然主義 Taichung: xiziran zhuyi.
- 吳孟如 Wu, Meng-ju
2008 集體行動之後與勞動政權之重構：以高捷泰工“騷動”事件為起點：以高捷泰工“騷動”事件為起點 jiti xingdong zhihou yu laodong zhengchuan zhi chongjian: yi gaojie tailao "saodong" shijian wei qidian [Aftermath of collective actions and reconstruction of labor regime: the case study of the Thai labor 'riot' incident]。台中：東海大學社會學研究所碩士論文 [Taichung: Graduate Institute of Sociology, University]。
- 洪美華 編 Hong, Mei-hua, ed.
2005 新雙城記：謝長廷與馬英九的黃金交叉 xin shuangchengji: Hsieh Chang-ting yu Ma Yingjou de huangjin jiaocha [A new tale of two cities]。台北：新自然主義公司 Taipei: Xin ziran zhuyi。
- 高雄市政府捷運工程局 Kaohsiung City Mass Rapid Transit Bureau
2009 高雄捷運：車站專輯 gaoxiong jieyun: chezhan zhuanji [Kaohsiung mass rapid transit: the stations]。高雄：高雄市政府捷運工程局 kaohsiung: gaoxiong shizhengfu jieyun gongchengju [Kaohsiung: Kaohsiung city mass rapid transit bureau].
- 高雄市政府工務局 Kaohsiung City Public Works Bureau
2002 再造高峰，雄視亞洲 zaizao gaofeng, xiongshi yajou [Reach the Peak, Excel in Asia]。高雄：高雄市政府工務局 Kaohsiung: Kaohsiung City Public Works Bureau。高雄捷運公司 Kaohsiung Rapid Transit

Corporation 2002 高雄捷運公共藝術的規劃理念 Gaoxiong jieyun gonggongyishu de guihua linian [The Planning Concept behind the Kaohsiung MRT Public Art]。網路資源 wanglu ziyuan [internet information], [http://krtco.com.tw/news/newspaper_\(8\).htm#1](http://krtco.com.tw/news/newspaper_(8).htm#1)。2007年八月十三日上線 (Accessed August 13, 2007)。

2012 狂賀，高雄捷運美麗島站與中央公園站分別獲選世界最美地鐵站第二、第四名 kuanghe, Gaoxiong jieyun meilidaozhan yu zhongyanggongyuanzhan fenbiehuoxuan shijie zuimei ditie dier, disiming [Congratulations! KMRT Formosa Boulevard Station and Central Park Station chosen to be the 2nd and 4th most beautiful subway stops in the world], 2月2日(February 2)。網路資源 wanglu ziyuan [internet information]，http://www.krtco.com.tw/news/flourishing-1_detail.aspx?ID=6802a1db-62d5-407c-aa1b-b664debb2c80。2012年8月27日上線 (Accessed August 27, 2012)。

2012 特殊藝術車站 teshu yishu chezhan [Special Art Stations]。網路資源 wanglu ziyuan [internet information]，http://www.krtco.com.tw/travel_info/service-1_4a.asp。2012年8月27日上線(Accessed August 27, 2012)。

高雄市政府新聞處 Kaohsiung City Information Office

2003 當愛河遇上聖安東尼河！ dangaihe yushang shengandongnihe! [When Love River Meets St. Antonio River]。網路資源 wanglu ziyuan [internet information], http://kcginfo.kcg.gov.tw/~kcginfo/main.php?strurl1=publication&src=119&strurl=a1/2005/9401_1.php。2007年12月11日上線 (Accessed December 11, 2007)。

陳雲龍 Chern, Yun-long

2002 分立政府下行政部門運作模式之探討：以高雄市政府為例，1998–2001 fenli zhengfu xia xingzheng bumen yunzuo moshi zhi tantao: yi Gaoxiong shizhengfu wei li [A study of the administrative operation pattern under a divided government: the case of Kaohsiung city, 1998–2001]。高雄：國立中山大學公共事務管理研究所碩士論文 Kaohsiung: Graduate Institute of Public Affairs Management, Kaohsiung: National Sun Yat-sen University.

2005 一致與分立政府下地方議會運作之研究：第四、五屆高雄市議會比較 yizhi yu fenli zhengfu xia defang yihui yunzuo zhi yanjiu: disiwujie Gaoxiong shiyihui bijiao [A comparative study of city councils under a unified government and a divided government: the case of Kaohsiung city]。高雄：國立中山大學政治學研究所碩士論文 Kaohsiung: Graduate Institute of Political Science, National Sun Yat-sen University.

劉建清, 蔡幼華, 洪美華 編 Liu, Chien-ching, You-hua Tsai, and Mei-hua Hong, eds.

2002 相遇新高雄：海洋首都的蛻變與躍昇 xiangyu xin Gaoxiong: haiyang shoudu de tuibian yu yuesheng [Encountering the New Kaohsiung: The Metamorphosis and Transcendence of the Ocean Capital]。台北：新自然主義公司 Taipei: Xinziran zhuyi。

臺北捷運公司 Taipei Rapid Transit Corporation

2012 臺北捷運公司旅運量 taibei jieyun gongsi luyunliang [Taipei MRT Passenger Numbers]。網路資源 wanglu ziyuan [internet information], <http://www.trtc.com.tw/ct.asp?xItem=1058535&CtNode=24549&mp=122031>。2012年8月27日上線 (Accessed August 27, 2012)。

聯合新聞網 United Daily

2012 高捷瀕臨破產？陳菊：永續經營 Gaojie binlin pochan? Chen Chu: yongxu jingying [The Kaohsiung MRT going bankruptcy? Chen Chu: Sustainable Management], 7月25日 (July 25)。網路資源 wanglu ziyuan [internet information], <http://www.udn.com/2012/7/25/NEWS/DOMESTIC/DOM6/7247344.shtml>。2012年8月27日上線 (Accessed August 27, 2012)。

衛武營藝術文化中心籌備處 Preparatory Office of the Wei Wu Ying Center for the Arts

2012 衛武營簡介 weiwuying jianjie [Introduction]。網路資源 wanglu ziyuan [internet information], http://www.wac.gov.tw/homestyle.php?styl=1&dat_id=6。2013年5月25日上線 (Accessed May 25, 2013)。

Aué, Marc

1995 Non-places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity, translated by John Howe. London and New York: Verso.

2002 In the Metro, translated by Tom Conley. Minneapolis and London: University of Minnesota Press.

謝長廷 Hsieh, Chang-ting

2002 日出南方：謝長廷執政手記 richu nanfang: Hsieh Chang-ting zhizheng shouji [The sun rises up from the south: Hsieh Chang-ting's ruling notes]。台北：新自然主義公司 Taipei: Xinziran zhuyi。

2007 情定高雄：謝長廷港都日記 qingding Gaoxiong: Hsieh Chang-ting's gangdu riji [Love in Kaohsiung: Hsieh Chang-ting's harbor journal]。台北：月旦出版社 Taipei: Yuedan chubanshe。

蘋果日報 Apple Daily

2010 「不輕言放棄」高捷董座駁破產「buqingyan fangqi」gaojie dongzuo bo pochan ['Never Give Up Easily' The Kaohsiung MRT Board Disputes Bankruptcy Rumors], 3月18日 (March 18)。網路資源 wanglu ziyuan

[internet information] , <http://www.appledaily.com.tw/appledaily/article/property/20100318/32369360> 。2012年8月27日上線 (Accessed August 27, 2012) 。

Boyer, M. Christine

1994 *The City of Collective Memory: Its Historical Imagery and Architectural Entertainments*. Cambridge, MA: MIT Press.

Brenner, Neil

2001 *The Limits to Scale? Methodological Reflections on Scalar Structuration*. *Progress in Human Geography* 25(4): 591-614.

Brenner, Neil, and Nik Theodore

2002 *Spaces of Neoliberalism*. Oxford: Blackwell.

Butcher, Melissa

2011 *Cultures of Commuting: The Mobile Negotiation of Space and Subjectivity on Delhi's Metro*. *Mobilities* 6(2): 237-254

Castells, Manuel

1996 *The Rise of the Network Society*. Oxford: Blackwell.

1997 *The Power of Identity*. Oxford: Blackwell.

Chang, T. C.

2000 *Renaissance Revisited: Singapore as a "Global City for the Art."* *International Journal of Urban and Regional Research* 24(4): 818-31.

Chun, Allen

1994 *From Nationalism to Nationalizing: Cultural Imagination and State Formation in Postwar Taiwan*. *The Australian Journal of Chinese Affairs* 31: 49-69.

1996a *Discourses of Identity in the Changing Spaces of Public Culture in Taiwan, Hong Kong, and Singapore*. *Theory, Culture & Society* 13(1): 51-75.

1996b *Fuck Chineseness: On the Ambiguities of Ethnicity as Culture as Identity*. *boundary 2* 23(2): 111-38.

Corcuff, Stephane, ed.

2002 *Memories of the Future: National Identity Issues and the Search for a New Taiwan*. Armonk, NY: M.E. Sharpe.

Fischer, Michael M. J.

2009 *Anthropological Futures*. Durham and London: Duke University Press.

Freedman, Alisa

2011 *Tokyo in Transit: Japanese Culture on the Rails and Road*. Stanford: Stanford University Press.

Harvey, David

- 1989 From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation of Urban Governance in Late Capitalism. *Geografiska Annaler* 71B: 3-17.

Hsu, Jinn-yuh

- 2005 A Site of Transnationalism in the "Ungrounded Empire": Taipei as an Interface City in the Cross-Border Business Networks. *Geoforum* 36: 654-666.
- 2009 The Spatial Encounter between Neoliberalism and Populism in Taiwan: Regional Restructuring under the DPP Regime in the New Millennium. *Political Geography* 28(5): 296-308.
- 2011 State Transformation and Regional Development in Taiwan: From Developmentalist Strategy to Populist Subsidy. *International Journal of Urban and Regional Research* 35(3): 600-619.

Hsu, Jinn-yuh, and Lu-lin Cheng

- 2002 Revisiting Economic Development in Postwar Taiwan: The Dynamic Process of Geographical Industrialization. *Regional Studies* 36(8): 897-908.

Jessop, Bob

- 2002 Liberalism, Neoliberalism, and Urban Governance: A State-Theoretical Perspective. *Antipode* 34(3): 452-72.

Lee, Anru

- 2007 Southern Green Revolution: Urban Environmental Activism in Kaohsiung, Taiwan. *City and Society* 19(1): 114-138.

Lee, Anru, and Perng-juh Peter Shyong

- 2011 Assessing (Multi) culturalism through Public Art Practices. In *Politics of Difference in Taiwan*. Tak-Wing Ngo and Hong-zen Wang, eds. Pp. 181-207. London and New York: Routledge.

Lewis, Steven W.

- 2003 The Media of New Public Spaces in Global Cities: Subway Advertising in Beijing, Hong Kong, Shanghai and Taipei. *Continuum: Journal of Media & Cultural Studies* 17(3): 261-272.
- 2006 Political and Economic Implications of New Public Spaces in Chinese and Asian Global Cities. In *Globalization and the Chinese City*. Fulong Wu, ed. Pp. 271-291. New York: Routledge.

Lo, Fu-chen, and Peter Marcotullio

- 2000 Globalization and Urban Transformation in the Asia-Pacific Region: A Review. *Urban Studies* 37(1): 77-111.

- Lü, Hsin-yi
2002 *The Politics of Locality: Making a Nation of Communities in Taiwan*. New York and London: Routledge.
2009 Place and Environmental Movement in Houjin, Kaohsiung. 考古人類學刊 kaogu renlei xuekan [Journal of Archaeology and Anthropology] 70: 47-78.
- Merrifield, Andrew
2002 *Metromarxism: A Marxist Tale of the City*. London and New York: Routledge.
- Merriman, Peter
2004 Driving Places: Marc Augé, Non-places, and the Geographies of England's M1 Motorway. *Theory, Culture & Society* 21(4/5): 145-67.
- Miles, Malcolm
1998 A Game of Appearance: Public Art and Urban Development: Complicity or Sustainability? In *The Entrepreneurial City: Geographies of Politics, Regime and Representation*. Tim Hall and Phil Hubbard, eds. Pp. 203-224. New York: John Wiley & Sons.
- Miles, Malcolm, Tim Hall, and Iain Borden, eds.
2000 *The City Cultures Reader*, 2nd edition. London and New York: Routledge.
- Miles, Steven, and Ronan Paddison
2005 Introduction: The Rise of Culture-led Urban Regeneration. *Urban Studies* 42(5/6): 833-39.
- Nash, June
2004 Introduction: Social Movements and Global Processes. In *Social Movements: An Anthropological Reader*. June Nash, ed. Pp. 1-26. Oxford: Blackwell.
- Olds, Kris
2002 *Globalization and Urban Change: Capital, Culture, and Pacific Rim Mega-Projects*. Oxford: Oxford University Press.
- Richmond, Jonathan
1998 The Mythical Conception of Rail Transit in Los Angeles. *Journal of Architectural and Planning Research* 15(4): 294-320.
2005 *Transport of Delight: The Mythical Conception of Rail Transit in Los Angeles*. Akron, OH: University of Akron Press.
- Rutheiser, Charles
1996 *Imagineering Atlanta: The Politics of Place in the City of Dreams*. New York: Verso.

Sassen, Saskia, ed.

2001 *The Global City*. Princeton: Princeton University Press.

2002 *Global Networks, Linked Cities*. New York and London: Routledge.

Shih, Shu-mei

2003 Globalization and the (In)significance of Taiwan. *Postcolonial Studies* 6(2): 143-53.

Siemiatycki, Matti

2005 Beyond Moving People: Excavating the Motivations for Investing in Urban Public Transit Infrastructure in Bilbao Spain. *European Planning Studies* 13(1): 23-44.

2006 Message in a Metro: Building Urban Rail Infrastructure and Image in Delhi, India. *International Journal of Urban and Regional Research* 30(2): 277-292.

Smart, Alan, and Josephine Smart

2003 Urbanization and the Global perspective. *Annual Review of Anthropology* 32: 263-285.

Smith, Davis

2000 *Moral Geographies: Ethics in a World of Difference*. Edinburgh: Edinburgh University Press,

Smith, Neil

1992 Geography, Difference and the Politics of Scale. In *Postmodernism and the Social Sciences*. J. Doherty, E. Graham, and M. Malek, eds. Pp. 57-79. New York: St. Martin's Press.

1993 Homeless/global: Scaling Places. In *Mapping the Futures, Local Cultures, Global Change*. J. Bird, B. Curtis, T. Putnam, G. Robertson, T. Tickner, eds. Pp. 87-119. New York: Routledge.

1995 Remaking Scale: Competition and Cooperation in Prenational and Postnational Europe. In *Competitive European Peripheries*. H. Eskelinen and F. Snickars, eds. Pp. 59-74. Berlin: Springer Verlag.

2002 New Globalization, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy. *Antipode* 34(3): 427-50.

2008 *Uneven Development: Nature, Capital, and the Production of Space*. Athens: University of Georgia Press.

Swyngedouw, Erik

1997 Neither Global nor Local: "Glocalization" and the Politics of Scale. In *Spaces of Globalization: Reasserting the Power of the Local*. Kevin R. Cox, ed. Pp. 137-166. New York: Guilford.

- Tawil-Souri, Helga
2010 Qalandia Checkpoint: The Historical Geography of a Non-place. *Jerusalem Quarterly* 42: 26-48.
- Thornton, Robert
1997 Taphonomies of Topography: From the Death of "Place" to its Hyphenated Apotheosis. *American Anthropologist* 99(3): 632-34.
- Wang, Chih-hung
2005 Modernizing Ideoscape: Imaginative Geography and Aesthetic Landscape in Taipei Rapid Transit System. In *Globalizing Taipei*. Reginald Kwok, ed. Pp. 193-218. New York: Routledge.
- Wang, Horng-luen
2000 Rethinking the Global and the National: Reflections on National Imaginations in Taiwan. *Theory, Culture, and Society* 17(4): 93-117.
2004a National Culture and its Discontents: The Politics of Heritage and Language in Taiwan, 1949-2003. *Comparative Studies in Society and History* 46: 786-815.
2004b Regulating Transnational Flows of People: An Institutional Analysis of Passports and Visas as a Regime of Mobility. *Identities: Global Studies in Culture and Power* 11: 351-76.
- Yeoh, Brenda
2005 The Global Cultural City? Spatial Imagineering and Politics in the (Multi)cultural Marketplaces of South-east Asia. *Urban Studies* 42(5/6): 945-58.
- Zukin, Sharon
1991 *Landscapes of Power*. Berkeley: University of California Press.
1995 *The Cultures of Cities*. Oxford: Blackwell.

Anru Lee

Department of Anthropology, John Jay College of Criminal Justice,

The City University of New York

alee@jjay.cuny.edu

Place, Identity, and Imagined Geography: The Cultural Politics of the Mass Rapid Transit System in Kaohsiung, Taiwan

Anru Lee

*Department of Anthropology, John Jay College of Criminal Justice
The City University of New York*

The Mass Rapid Transit system in Kaohsiung, Taiwan, reveals a paradox that challenges the effect of homogenization and the negative judgment of this effect embedded in the theoretical discussions of global city formation. It points to the danger of equating and privileging the local as a space of authenticity and community while associating the global with the abstract and universal. A “non-place” like a subway system attains great meanings, to the extent that it becomes a reflection of the nation, in the Taiwanese context precisely because it is considered as devoid of any specific historiography. This “jumping of scales” is facilitated by the recent development in both the global capitalist expansion and Taiwan’s accommodation to this expansion, under which the city emerges as the linkage between a national (or regional) economy and the global economy. This economic turn provides new possibilities for the Taiwanese to envision their collective identity.

Keywords: global city formation, national identity, transportation,
non-place, jumping scales
