

# MOBILITY

AUTHOR  
**PETER  
ADEY**

**移動** 彼得·艾迪——著  
徐苔玲·王志弘——譯

Mobility  
Copyright © 2010 Peter Adey  
Authorized translation from the English language edition published by Routledge, a member of the Taylor & Francis Group.  
Complex Chinese language copyright © 2013 Socus Publishing Co., Ltd.  
All rights reserved.

國家圖書館出版品預行編目資料

移動 / 彼得·艾迪 (Peter Adey) 著; 徐苔玲、王志弘譯

一版—新北市: 群學, 2013. 09

面: 公分, 含索引

譯自: *Mobility*

ISBN 978-986-6525-74-2 (平裝)

1. 文化地理學 2. 區域研究

541.39

102016073

## 移動

*Mobility*

作者 彼得·艾迪 (Peter Adey)

譯者 徐苔玲、王志弘

總編輯 劉鈞佑

編輯 黃恩霖

出版者 群學出版有限公司

地址 新北市新店區中正路508號5樓

電話 (02)2218-5418

傳真 (02)2218-5421

電郵 [service@socio.com.tw](mailto:service@socio.com.tw)

網址 <http://socio123.pixnet.net/blog>

封面 井十二設計研究室 [no12.studio@icloud.com](mailto:no12.studio@icloud.com)

排版 菩薩蠻數位文化有限公司

印刷 權森印刷事業社 電話 (02)3501-2759

ISBN 978-986-6525-74-2

定價 NT\$380 著作權所有 翻印必究

一版1印 2013年9月

一版2印 2015年2月

獻給我們



# CONTENTS

## 目錄

---

圖目錄	vii
關鍵概念專欄	viii
個案研究專欄	ix
移動方法專欄	x
推薦序：追趕跑跳碰，推翻停移動	xi
序言	xvii
謝誌	xxi
第一章 導論	001
導言	001
無所不在的移動性	007
研究取向	016
移動的關係性	024
結語	043
第二章 意義	045
導言	045
有意義的移動性	047
移動性的形象和隱喻	054
結語	111

第三章 政治	113
導言	113
移動性的政治	116
移動性的糾葛	143
移動的政治	159
結語	179
第四章 實作	181
導言	181
操作移動性	183
實作、操演與不止於再現的移動性	186
觀看、感知、移動：移動實作的範例	205
動作與情緒：情感和移動性的感受	222
結語	238
第五章 中介	241
導言	241
中介的移動社會：汽車移動性與飛航移動性	244
擴散	257
居間中介	270
擴大	287
結語	306
第六章 結論	309
參考書目	313
索引	343

## 圖目錄

2.1 抽象的移動性	049
2.2 脈絡中的移動性	050
2.3 時空路徑的視覺表現	070
2.4 段義孚地方理論圖示	073
2.5 菲律賓跨地域主體	108
3.1 聖保羅「樞軸與輪輻」基礎設施網絡之「隧道效應」與菁英 直升機旅行	133
3.2 時空稜柱	135
3.3 能動力與移動性	139
3.4 包容的移動性設計	153
3.5 盧安達難民被迫移置	165
3.6 跑酷身體	172
5.1 在高速公路上辦公	249
5.2 歐洲商業連結狀態	250
5.3 倫敦牡蠣卡與「隨行隨付」旅行	297

### 關鍵概念專欄

- 1.1 移動性與繫留 029
- 2.1 移動性的生產 047
- 2.2 移動、路徑與時空慣例 068
- 2.3 遊牧科學 080
- 2.4 道路採集、班雅明、漫遊與拱廊商場 087
- 3.1 移動性政治與權力幾何學 125
- 3.2 作為資本的能動力與移動性 136
- 3.3 彈性公民資格 145
- 4.1 現象學與移動的「身體主體」 187
- 4.2 移動性與慣習 191
- 4.3 觀光客的凝視 209
- 4.4 社會交往的阿拉伯式舞姿 232
- 5.1 運輸地理 245
- 5.2 全球文化經濟的地景 258
- 5.3 天使與寄生蟲 271
- 5.4 舒適政治 282
- 5.5 科技移動性、網絡化基礎設施與資通訊科技 288
- 5.6 網絡社會 291
- 5.7 移動性與監視研究 298

### 個案研究專欄

- 2.1 空間科學與冷戰 065
- 2.2 南非的公民資格與定居主義 075
- 2.3 戰略據點與彈性戰線：以色列—巴勒斯坦衝突的幾何學 083
- 2.4 駐留亨利·帕克斯汽車旅館的強度 105
- 2.5 將地方推上火線，香港的菲律賓跨地域性 110
- 3.1 紐奧良撤離 117
- 3.2 聖保羅直升機旅行的分層 131
- 3.3 等公車 151
- 3.4 水庫與移置 159
- 3.5 推土機、炸彈與橋樑 165
- 3.6 加德滿都的小群抗議、群聚抗議與抗議風格 168
- 3.7 跑酷、烏托邦與抵抗的操演 172
- 3.8 動員罷工 177
- 4.1 再現與調節現代性的移動性 201
- 4.2 攀登格拉斯頓貝里丘 217
- 4.3 在時間中一起移動 229
- 4.4 上夜店的情感移動 235
- 5.1 印度機動化的空間 255
- 5.2 溜滑板與中介 277
- 5.3 等電梯 286

## 移動方法專欄

- 1.1 節奏與文化分析 041
- 2.1 挖掘與重構移動性 058
- 2.2 追蹤事物 071
- 2.3 漫遊作為移動民族誌 089
- 2.4 移動民族誌與多場址研究 095
- 2.5 安置遷移主體 106
- 3.1 位置的首要性 127
- 3.2 多重方法與慢食運動 175
- 4.1 研究的再現 199
- 4.2 時空拼貼 213
- 4.3 邊走邊談 220
- 5.1 電子視訊移動性與移動凝視 265
- 5.2 追溯移動性 301

# PREFACE TO THE CHINESE EDITION

## 推薦序：追趕跑跳碰，推翻停移動

陳惠敏  
台灣大學社會學系專案助理教授

策謀「一場」（這「單位」很難界定，啟終無法明確，可被計算的僅是可數量度的「成本」）「移動」，常得搭配諸多的想法和事先準備——預備好時間、銀兩，仔細考慮移動所需耗的各項成本，包括心情的餘裕，以調整成最接近設想的終極版。最後再自問一次：有必要嗎？確認後方才展開，事後回味檢討哪些細節的安排不足。移動從不僅止於腦內活動，身體所在的勞動是必備的，無論是自己來或是用貨幣兌換購買。情感上的動員也是缺不得的，之前之後，期待或落空。我們可以設想一場公務行程，可以設想一場家族旅行，可以設想一場規劃縝密的「流浪」，甚而一場日復一日的重複移動，不論如何尋常或特殊，一經動員，即已展開。

移動本身就具有種魔力，盡力擺脫現實、向「上」的實踐，暗示著力圖離開現有的滯固／桎梏狀態。就算是重複的移動（同

樣的路徑，去到同樣的地方，但肯定也都會有那麼些許的不同，如火車誤點、如一場大雨、如遇見一個人），也都能透露出忍受重複的美德之光。

彼得·艾迪（Peter Adey）這本《移動》（*Mobility*）是本博雅之作，小自原子，大至全球尺度，從漫遊者一路談到空間政治，不只是人，也包括食物、物件等的移動，作者援引多路的理論線索，遊刃有餘。本書作者來自地理學門，但卻不限於此，全書旁徵博引，令人目眩神迷，讀來過癮。打個比方吧，如果說我們把作者當成是位廚師，那麼艾迪並不是用了什麼奇怪罕見的食材，發明了一道新菜餚，或是專注鑽研出一道古早味的經典作法，而是他廣列出各種可資利用的食材及作法，然後寫出一套使用手冊（而非照著煮的食譜），告訴我們有哪些可能的搭配方式（所以也不是照單全收）。因此，與其說，艾迪帶給我們什麼嶄新而深刻的思想貢獻，或一套紮實的研究或論理發現，倒不如說，這本使用手冊可以刺激活絡我們的思維，鼓動我們的身體，試著一起做。

本書最有貢獻的企圖，可能就在意使「移動」（mobility）成為夠分量的分析概念（或作者所說的觀念），含括其特徵是什麼、豐富歧異的分析能量何在。就如同作者自述，「移動性是一種跟世界產生關聯、參與，並在分析上理解世界的方式。」（xviii）做為讀者，對於書中某些情節是特別有感；同時做為社會人類學從業者，也會有些不太滿足的地方，在此僅列舉一二。

首先，作者提到移動所需的情感動員——感動（move）、受到感動（moved），這點作者的觀察敏銳，也能替某些戰爭發動、旅遊、衝突等議題提出重要補充，是另外一個較少被提及或被概念化處理的視角。然而，貫穿全書核心的，在我看來搭配移動的，依然是勞動和技術（含計數），這顯然是現代性的特徵。當然，我非常欣賞作者從「現代性」的大題糾葛下，繞出一條饒富趣味的路徑，得以「跟世界產生關聯」、「在分析上理解世界」。然而，勞動本就是現代性的基本道德價值之一，勞動不僅是移動的搭配，甚而可說是驅動！不管移動的過程有多麼地輕鬆自在愉快或緊張，顯得餘裕或侷促皆然。技術亦然。空間的移動所欲突破的是平面之間的線性關係，「垂直的」移動才改變了空間的視野可能。摩天大樓沒有電梯，就不可能存在。這是技術上的突破，當然也是思維上的顛倒。「固著與移動，是互為共舞共振的存在著」這類說詞，才能感應瞭解。

再者，缺了點味的，就是「時間」及其可能造成的質變。說得微小些，在經驗感受上及經驗感受對下一次移動的意義，甚而隨時動員徵召過往的經驗感受，也經常會發揮效果。說得氣魄點，時間造成的質變，對行動和行動者都會產生影響，或許當下不見得可以確認、辨識出來，卻影響深遠。至於時間對於積累、社會變遷等的重要性，就更無須多說了。

即使可能有些出於愛計較的不滿足，仍然無損於本書的價值和絕妙。作者的巧思和流暢的筆觸、動態的詰問鋪陳，都增加了

本書的可讀性。而要為這樣一部援引廣博、理路很多的作品進行翻譯勞動，需字字反覆斟酌考慮之處甚多，最後面世時的行文流暢，譯者徐苔玲、王志弘自是功力深厚。此外，我一定要推薦的是本書的編輯概念，最令人眼睛一亮的地方，就在於主文之外的三個專欄——「關鍵概念」、「個案研究」、「移動方法」，貫穿了概念—經驗—實作。這使得閱讀本書的經驗，不只是被說服的過程或僅是拍案叫絕，而是會撞擊到自己曾有過的所有移動經驗（包括研究和生活經驗），鼓舞讀者當起而行。

這本書的閱讀是在移動之間，在工作與工作之間進行著，在東部火車上、在高鐵上、甚而在捷運上，這些都一一符合了移動的特質，顯得相當活潑流動。透過kindle、筆電、3G上網、紙本，到處可看。容我再度強調，這是一本無須好好端坐閱讀的書，要預備的可能是激活的想法、開放的態度，以及嘗試的欲望。

Live house或街頭演出，永遠構不上數位記錄典藏的精準度和正典化；而口中咀嚼的產地好米來到我們的嘴邊時，那股甜味似乎也得透過包裝袋上的指引認證才能加以確認。移動，或許正是要打破這些。你必須要到池上看見那一畝田，才懂得吃進去的那口飯的滋味；而你也必須要在現場的忘詞走音中，才感應得到聲響與音樂的激動。當然，不是人到就好，這一切還是要預作準備的，必須全體動員，倘若抵達現場卻依然感覺不到，或到了現場只按圖索驥確認無誤，這樣的肉身移動依然是不動如山的。

服用本書的方式，無須逐字逐句從頭到尾，這可會減損了本

書的精彩，建議讀者何不以追趕跑跳碰、推翻停移動來接近它，各自產生自己的趣味。

雖是如此，這篇引薦短文依然還是在桌前，一字一字地敲打鍵盤生出成文。思想的活絡可能在移動間產出，然而，思想與創意的積累，依然得蹲下來，得在藏起來的無言無語狀態之中，使情緒及思緒匯聚提升到迸發的那刻，方得創造。在此，誠心邀請各位讀者可以開始愉快地服用本書了，也再次老派地提醒各位，注意時間的醞釀發酵。兩相搭配，後勁無窮。最後提供一個小建議，在讀完之後，停一下吧。或許，加點移動味——「暫停」。將更能體會本書的後勁。

# PREFACE

## 序言

---

-xvii-

我無法再多做什麼來扭轉乾坤。棋盤已經擺定，棋子開始移動。  
(Tolkein, *The Lord of the Rings*, 1956)

這本書討論的是移動性 (mobility)<sup>1</sup>，還是移動性的觀念？基本上，兩者都有觸及。本書將討論一系列對於移動性的不同理解，以及不同的研究取向，也會探索移動性的確切運作方式，以及對於全球化和失能政治 (disability politics) 等差異甚大的當代議題而言，它究竟意味了什麼。

---

1 (譯註) mobility 可以譯為移動性、移動狀態、移動力，或更簡潔的「移動」。但是，譯為移動可能會和 movement、motion、flow、fluid 等字詞混淆，移動狀態和移動力的指涉也太具體。因此，本書還是依循翻譯學術抽象名詞的習慣譯法，將 mobility 譯為移動性。這個譯法也跟學術界針對 space 和 spatiality (分別譯為空間和空間性) 的區分呼應，強調由社會構成的移動性 (mobility)，而非僅是物理移動 (movement)。

在深入這些議題以前，我要將自己確立於一項無可迴避的移動性真相：至少我相信，在移動性的所有樣貌、定義和取向底下，就最為抽象的理解而論，移動性是一種關係。事實上，借用麥克內（McNay 2005: 3-4）的話，我認為移動性是活歷的關係（lived relation）；移動性乃是對個人自身、對其他人，以及對世界的定位。正如史瑞夫特（Thrift 1996）將移動性撮要為特殊的「感覺結構」，某物穿梭空間的移動性，似乎提供了一種穩固的位置、觀點或連結方式——即應對人、物、事及地方之道。它是溝通意義和重要性的方法，也是抵抗威權政體的方式。它是個人與現代世界交手的主要媒介。移動性是凝聚友朋之道，儘管它也可能用來打破邊界。這麼看來，按某些意義說，移動性很像空間或時間這類概念。它普遍存在；它無處不在。它甚至顯見於萬事萬物之中。但重要的是，它幾乎總是與生俱來的跟某物或某人有所關聯。

移動性是一種跟世界產生關聯、參與，並在分析上理解世界的方式。移動性不僅存在於斯（out there），好讓學者、學生和研究者從遠方加以檢視，它還存在於書本、期刊文章和報告的篇章上，以思想和想像的形式呈現。移動性是個觀念。移動性是概念；它是人構想出來的。很顯然，對許多移動性牽連其中的各種關係而言，這些想像事關重大，不過，對於我們這些關注這類主題的學者、學生和研究者而言，移動性也確實有用。移動性有助於我們探討像是全球化、遷移、觀光、無家可歸、安全和運輸的

過程，涵蓋縱橫全球的國際航班流量的尺度，以及某人跳舞或提水桶到水井的微觀身體動作。有關世界及其運作方式的諸多特定價值和意見，支持了這些研究取向。



## 謝誌

---

-xix-

本書脫胎自我與朋友和同僚之間的無數對話，這一路上，我深受他們啟發。本書歸功阿伯里斯威特大學（Aberystwyth）地理系的支持，寫這本書的想法就是來自那裡。大學第二年修 Tim Cresswell 的「美西地理學」（Geographies of the American West）模組課程，引領我初識移動性，Tim 也在我整個博士生涯及學成後，給我持續不斷的鼓勵與指導。曾經共事的辦公室同僚 Paul Bevan 與 Suzie Watkin，艾伯咖啡室（Aber coffee room）的同事 Pete Merriman、Joe Anderson、Chris Yeomans、Gareth Hoskins、Jo Maddern、Deborah Dixon、Rhys Jones、Mark Whitehead，以及我的博士後導師 Martin Jones，也將我在研究所及博士後研究期間的許多想法，塑造成文字。在基爾大學（Keele University），我與 Peter Knight、Beth Greenhough、Deirdre McKay、Luis Lobo-Guerrero、Steve Quilley 及 Andy Zieleniec 的討論，有助於磨練本書最初提案，並砥礪後續思想。Tony Phillips 通融我的寫作時間，Rich Waller、Zoe Robinson 與 Rob Wassell 在我需要的時候提供住宿空間。感謝 James Kneale，倫敦大學學院地理系（geography department at

UCL) 讓我待了一個學期，從事最後的潤飾。Alan Latham 的建議使本文手稿受惠良多。我沿途遇到的其他流動同僚，包括 Ben Anderson、David Bissell、Lucy Budd、Steve Graham、John Horton、Phil Hubbard、Pete Kraftl、Mark Salter、Mimi Sheller 及 John Urry。陸續選修我「移動地理學」模組課程的學生，對於提出有用的思想實驗和個案研究金礦，有極大幫助。

我要謝謝 Gill Valentine 與 Sarah Holloway，他們一開始請我撰寫本書的最初提案時，其實是在碰運氣。Routledge 的 Andrew Mould 和 Michael P. Jones 付出了實質的編輯支援和耐性。其間，四位讀者協助我將文本修潤得更像樣。Matthew Tiessen 慷慨允諾我使用他豐富鮮活的圖像作為本書封面，當我需要靈感時，這個圖像提供我泉湧靈思。

好幾位作者允許我重製他們的照片和圖像，我銘感五內，他們是 Saulo Cwerner、Deirdre McKay 與 Steve Saville。我十分感謝 SAGE、CORBIS；以及提供圖片 3.5、5.1 及 5.3 的倫敦交通局 (Transport for London)。圖 3.4 的重製取自運輸部 (Department for Transport) 出版品《包容式移動》(Inclusive Mobility, 2005)。

謝謝我的父母從未鼓勵我去找個循規蹈矩的工作！最後感謝 Hayley，始終陪我一起保持移動狀態。

## CHAPTER ONE

## INTRODUCTION

## 第一章 導論

-1- 世界乃向量之流。(Alliez 2004: 2)

## 導言

我們無法忽視世界正不斷移動，以及相較往昔，當今世界移動得更加頻繁。我們甚至可以說，移動性無所不在；它是我們幾乎無時不刻都在從事和經驗的東西。對史瑞夫特 (Thrift 2006) 而言，甚至空間本身的特點就是移動性和移動 (movement)，他寫道「每個空間都持續不斷地運動」。或許移動性不是什麼「頂新鮮」的事，一如紀登斯 (Anthony Giddens) 對全球化的評論 (Giddens and Hutton 2000: 1)，但當今世界肯定正有「新鮮」事發生。王愛華 (Ong 2006) 寫到移動性如何「成為新暗號 (code

word)，得以掌握全球」，以及我們寓居其中的新穎多樣方式。沒有移動性，我們就活不了。沒有移動性，我們既無法去工作或抵達最近的食物來源，也無法保持身體健康。我們無法建立並維繫社會關係，我們也無法抵達遠方或近旁。

有許多令人印象深刻的統計數據，讓你確信上述論點。例如，我們知道今天全世界約有 2 億國際移民，展現出前聯合國秘書長安南（Kofi Annan）描述的「移動性新時代」。咸認觀光業是世界最大產業，2005 年國際觀光業產值超過 7,500 億美元，筆者寫作之際，已高達 9,000 億美元（earthtrends.wri.org）。這個產業價值約 8 兆美元或 5.2 兆歐元，一年聘僱約 2 億 4,000 萬人（世界觀光旅遊協會〔World Travel and Tourism Council〕）。在歐洲，2007 年有超過 4 億 5,000 萬人次到訪（歐洲旅遊委員會〔European Travel Commission〕）。遷移和旅遊理所當然借重交通運輸——移動性的媒介。在美國，2008 年約有 6 億 7,500 萬名航班乘客。上班旅程——通勤——在地理上越來越分散。同樣在美國，根據調查，通勤者每年花超過 100 小時前往他們的工作場所（美國人口普查局，2005）。

我們很多人不見得非得拿這些數據才能信服，因為你大可在自己的日常生活脈絡中，想到無所不在的移動性。試想一下清晨起床（我以一名男性、白人、中產階級學者的角度來談）。我醒來。我下床，涉及各種肢體動作，從床舖到浴室的物理位移。省略一些步驟，由於我身為大學講師的部分工作，我得去上班，

這個動作牽涉到幾種不同移動性。我必須走出我住的大樓，拾級而下，但我傍晚回家時，或許不會爬樓梯而改搭電梯，一種垂直移動性形式。我穿越幾條繁忙街道，抵達火車站。我得行經利物浦市中心的行人藝廊（Walker Art Gallery）、中央圖書館和博物館；這些宏偉建築物提醒我，這個地方是如何構築在移動性的基礎上。奴隸、貨物和移民，經由城市的著名港口而移動，正是利物浦早期的財富積累之道。穿越熙來人往的交通，我來到萊姆街站（Lime Street Station），趕上另一種移動性形式：火車。一橫越朗柯恩橋（Runcorn Bridge）離開利物浦，我的中介旅程就變得饒富趣味；火車路線跟繁忙的通勤者和其他人通行的道路平行。天上有架航班飛越，可能要離開或飛往利物浦約翰藍儂機場（Liverpool John Lennon Airport）。在我相對固定不動的搭火車狀態中，我可以工作、接收簡訊、編輯這份文稿。其他時候，我多半倚著靠背，盡量放鬆。我在克魯站（Crewe Station）下車，再搭另一種運輸形式，乘公共汽車前往幾哩之遙的基爾大學（Keele University）。

-3- 讓我們就此打住，因為我可以繼續說個沒完，而且我最近搬到本國另一處的遷移，已使目前這場旅途顯得過時，但這就是我的重點。正常一天的短短幾個小時內，我不停地移動。我旅行了約 60 哩路。我的身體操持著各種移動任務。我的身體內外穿梭著各種移動性；我還沒提空氣的吸入和呼出，食物的攝取與排放。兩年內，我搬了五次家。簡單講，我為了生存、工作，我必須移

動。我的身體必須移動，事物也必須以我為中心，為了我而移動。從公寓的供水，到我連結並使用的公共運輸、行動電話發射及接收的訊號，乃至於我待會要約見的學生，我都期待某些移動性和我同步運作。

就從我——我的生活——開始，我的習慣和例行公事的世界，顯然根本地仰仗各種移動性。為了使我能像個地理學者般做事，維繫我和未婚妻的關係，跟得上我遍布國內外各處朋友的腳步，為了實現構成我每日生活的各種社交活動，我必須移動。當然，其他人的生活可能由迥然不同的移動性組成，有些人的移動性比我的還廣闊許多，有些人的移動性則有諸多限制。有些移動性運作起來更艱辛費力，有些移動性卻順暢得多。在這個意義下，儘管我們或許總是在移動，我們的移動卻大異其趣。

當我們移動，事物也必須為我們而動。服務、資訊、資金或財貨，必須供應給許多人。我們有多麼依賴移動性？我們如何仰賴瓦斯和電力等基礎建設的物質移動性，尤其能源、農耕及個人家戶的用水？約莫 2,300 萬加州人仰賴全世界最大的輸水系統之一，該系統由州水計畫（State Water Project）配送，那是由汲取、儲存和運送水源的幫浦、運河、隧道和管線組成的龐大基礎設施（Worster 1992）。在中國，水力發電水壩約佔全國總電力生產的 16%。事實上，興建水壩往往以強制方式迫使人羣遷移（見第四章）。當然，無法供應和輸送潔淨用水，是當今世界最惡劣的疾病、饑荒和死亡的最大禍首之一。

4 從液體和流動，到固定不動的石材——以我們舉世認得的許多龐大形式和象徵來看——全都奠基於移動性。唯有人得以在不同樓層之間有效率地移動，摩天大樓才有可能興建——才有實現的可能。1853 年，奧提斯（Elisha Otis）發明了第一套可靠的煞車系統，使人可以不費力且免於恐懼地在樓層間移動，摩天大樓才成為現實（Goetz 2003）。缺乏垂直移動能力，紐約、芝加哥、上海和香港的摩天大樓天際線，就不可能存在。事實上，沒了移動性，我們世界裡厚實的固著性（fixity）就不可能存在，譬如，移動性體現在移動的勞動力中，即建造如埃及金字塔這種最頑強歷久物體的勞動力。以杜拜酋長國（Emirate of Dubai）為例，為促使石油生產的經濟轉型，耗資數十億美元的觀光和商業基礎建設投資，打造了當今世界第一高樓，龐大的杜拜塔（Burj Dubai）摩天城，就是立基於龐大的移動勞動力。約有 120 萬名移工，從印度、孟加拉共和國和南亞被運往該區域擔任臨時的建築工。這些工人為了比家鄉更高的工資，忍受艱困的勞動條件，隨後將現金寄回留在家鄉的家人（DeParle 2007）。

簡言之，移動性即命脈。

正是這種事實和經驗，促使許多不同主題領域和學科的學者主張，生命發生於《移動中》（*On the Move*, Cresswell 2006a），而且或許益發如此。移動性或許是某些形式如城市和大樓的根本要素，但對於住在這些移動世界裡的人的社會生活而言，移動性意味了什麼？對社會學家厄瑞（John Urry）而言，社會彷彿就是移

動性。厄瑞在他的《超越社會的社會學》（*Sociology beyond Societies*, 2000）一書解釋了「物質轉型」（material transformations）如何「重塑『社會』（the social）」。就那些轉型而論，他所想的是旅行移動性、影像的移動，以及尤其是將「社會的即社會」（social as society）重構成「社會的即移動性」（social as mobility）的資訊（Urry 2000: 2; Urry 2007）。換言之，移動性構成了社會。一個人不單只是自己移動，甚至是跟其他人一起動。如我所說，世界也必須移動。我們的生活世界為我們而動，跟我們一起動，以及有時違逆我們而動。

學界對移動性的關注日隆，導致翰南、薛勒和厄瑞（Hannam, Sheller and Urry 2006）所稱的「新移動典範」（new mobilities paradigm）或「移動轉向」（mobile turn）（Urry 2007; Canzler *et al.* 2008），本文即受此啟發和引導。旅行及觀光學者近來試圖將「移動性擺在我們對於觀光理解的核心」（Michael Hall 2005: 134; Hannam 2008）。在犯罪學領域，移動性議題也被視為待解決的基本問題。阿斯（Katja Franko Aas）寫道，「犯罪學的世界變動不居。」（2007: 284）移動性顯然是社會與文化性的，但也涉及政治和經濟。在政治學這種領域裡，拉姆福德（Chris Rumford）解釋了「政治的新空間性（new spatiality）」，是如何由「流動、液態、網絡和大量的移動性」（Urry 1999）組成（Rumford 2006: 160）。的確，政策和管制會啟動和塑造移動性，政策本身也會移動而被分享和複製；如佩克（Peck 2003）所言，政策「移動中」

（McCann 2008）。今天，我們對於金融市場相互關聯性的認識，或許更甚以往。跟全球化一樣，移動性一詞的廣泛使用，或許正是「該詞彙所描繪的變遷本身的證據」（Giddens and Hutton 2000: 1），本書旨在運用隨之而來的辯論，將移動性視為世界開展的關鍵要素，以便更透徹理解移動性。進而，我們也會更全面理解我們有關移動性的觀念的演變和安排。

本書試圖闡明移動性如何涉入當今世界運作中的許多重大過程。不過，且讓我們先考察理解這些移動性的方式，以及為何現在才以這種方式來認識移動性？

## 無所不在的移動性

柏格森（Bergson 1911/1950）或許是最知名的移動哲學家。探索了移動性、知覺和思想之間的關聯，他開始對快照觀點（snapshot view）心生不滿。據柏格森之見，移動性及有關過程世界（world-in-process）的任何想法，存在於個人感知那種現實的能力所不及之處。柏格森認為，知覺很像是快照攝影，它捕捉並鎖定了某個移動環境，映照在靜止的照片上。

對柏格森和其他人而言，針對移動性的思考、書寫及描述，是一種揭示的過程。柏格森揭露正常經驗察覺不到的世界的底層現實。這項工作的根本要素在於，提高人對於時空之同時代特性的科學意識及公共意識（Kern 2003）。對於移動性的知識探究，

往往是經由藝術再現和科學發現運動，如哈維（Harvey 1989）在《後現代狀況》（*The Condition of Post-modernity*）一書所示。藝術運動像是未來主義，其領導人馬里內蒂（Marinetti）致力於描繪小尺度的東西——擾動而活潑的世界點滴。馬里內蒂尋找「我們身邊的無限微小」；他追究「無法感知、看不見的、原子的震動，布朗運動（Brownian Movement），高倍率顯微鏡所探索的所有激勵人心的假設和領域」（Marinetti，引自 Jormakka 2002）。克利（Paul Klee）在其他地方闡述了時間、空間和再現的等式。克利寫道，「空間也是時間的概念」（Klee，引自 Jormakka 2002: 6）。將空間視為時間，意味了以一種前所未見的方式激活了空間。

根據柏格森，靜止不動的感知是一種幻覺，是虛構。其實，身體或物體總是處於移動狀態，總是在變動。他不認為可能有停滯不動，或某種形式，甚至是物體的東西存在，「移動的並非惰性或不變的物體：移動不必然包含一個移動物。」如他所述，「形式即靜止不動，現實則是變動。」（Bergson 1911: 302）柏格森之後很久，有人提出類似論點，尤其是地理學家瑪西（Doreen Massey）的主張。和柏格森一樣，瑪西（2005）的論點也注意到，我們再現無常世界的方式有所局限。像文本（texts）這種性質「必然固定」的再現，似乎遲滯了流動的生活（改寫瑪西的用語）。這種質問經常上演，連早期地理學者都一再重述，克里斯托勒（Walter Christaller）就哀嘆道，「片刻的考察，猶如針對不斷變遷之既存世界的快照。」一如柏格森和其他人，靜止不動再次被

視為某種假象，「固定不動的狀態只是虛構，移動才是真實。」

（Christaller 1966: 84）

## 小型移動性

奇特的是，那些對這類問題深感好奇而著手研究者，都得到了類似結論：靜止（immobility）或不動（non-movement），都被當成實際上不可能的事而解釋掉了。固著往往被視為一種幻覺，移動才是實情。此外，尋找各式各樣移動性，似乎必須挖掘人類感知發生的各種尺度以下的東西——馬里內蒂提到顯微鏡，就是一例。通常無法察知的移動性，被認定是位於細小而微觀的尺度上。

希臘伊比鳩魯派（Epicurean）思想家盧克萊修（Lucretius），或許是個未獲承認的移動性轉向之父，他描述了幾乎所有事物的物質移動成分。盧克萊修在他的《論宇宙本質》（*On the Nature of the Universe*, 1951）書中，以一種機械論且原子化的方式，目睹了或不如說是想像了世界。整個世界處於不斷移動的狀態——各種移動實體組成的渦流。如果有東西看似固定不動，那幾乎肯定是種幻覺。因為即便是一件看起來靜止的物體，都是由成千上萬持續不斷震動的微小部分組成。盧克萊修呈現的世界，類似充滿塑膠球的遊戲間；成百上千、幾百萬、數十億像球一樣的東西，圍繞著我們旋轉，我們移動時，它們也跟著移動而移位。但我們幾乎

察覺不到這些移動性。

盧克萊修認為它們的不可見，取決於人與它們的相對位置。以綿羊為例，他推論從遠處的山坡上看去，動物的移動往往簡化成靜止不動的一小塊東西。觀察戰事中的士兵，飛奔的騎士「火速馳騁於薄霧平原中，直到大地因狂暴的衝鋒而震動」，但是他們的激烈運動，從「山上的制高點觀之……宛如不動——凝滯於平原上的一陣光芒」（1951: 70）。他描繪的人體，猶如身體周遭的世界一般變動不定。軍團步兵和騎士是移動的，這不只是說他們的完整身體橫越世界而移動，還是指他們的身體是由許多可移動部分組成的。往前躍進幾百年，我們會發現一連串有影響力的生態學和哲學思想家，都提出了類似論點。

齊普夫（George Zipf）的著作廣及物理學、自然科學和社會科學，將能量守恆、生態學及人類行為等觀念冶於一爐，對地理學者產生重大影響。將人想像為路徑（paths）（在後續章節針對移動隱喻的分析裡，這是個強有力的譬喻），齊普夫把人設想為通過身體而移動的物質和能量的暫時凝聚（agglomerations）。以這個想像中的人約翰為例，齊普夫論證了為何「約翰是一組路徑」，也是一個「依循路徑」的「單位」（Zipf 1949: 10-11）。因此，約翰並不存在，倘若約翰是獨立自足的單位，「在這個短暫的物質能量裡，沒有可以永久稱為『約翰』的東西。」（1949: 12）這是因為組成約翰的東西，總是流動的。

從這個觀點看，約翰是一連串路徑。約翰即是物質能量穿

梭其間和橫越其上的系統。該系統的唯一固著性，來自構成約翰的路徑的穩定性。路徑使移動性得以模式化——物質移動並非任意隨機，而是一個接一個依序進行。路徑也會動。齊普夫寫道，「我們〔如何〕知道熟男的特定路徑系統，與他還是個胚胎時的路徑系統，有天壤之別。」（1949: 12）此外，齊普夫對於約翰是什麼東西的關注，令人覺察到約翰與其外界之間的互連。將約翰視為路徑的凝聚，引發了一種想法，即約翰不過是物質能源穿梭其間之移動系統的一部分。哲學家李歐塔（Lyotard 1984）可能會從齊普夫的思辯中總結出這一句，「沒有人是孤島。」個人存在於他所說的「關係紋理」中，而現在這種紋理相較於過去更是變化不定，「少或老，男或女，富或貧，個人總是坐落於特定溝通迴路構成的『節點』，無論它們多麼微小。」（Lyotard 1984: 15；亦見 Urry 2000）

羅斯（Rose 1996）探討了更細微的生物層次，提到了這種身體有機體（body-organism）與外界的關係，如何是個交換和移轉的過程。「器官、肌肉、神經、體內管道，」羅斯描述：「它們本身就是彼此不斷互換的一大群細胞。」「鏈結與分離、死亡、重組、聯繫與結合」（1996: 185）等，使其內外狀態都消失了，成為一體。再者，「連結與轉化的大腦、荷爾蒙、化學分子」侵蝕了身體邊界，它們連繫了「『外部』及『內部』——視覺、聽覺、嗅覺、觸覺，同其他元素會合」（Rose 1996: 185）。

內部與外部，聯繫與結合，哲學家德勒茲（Gilles Deleuze）

與瓜塔利 (Felix Guattari) 描繪了各種物理實體以不同速度移動而接觸彼此，將已分解的身體，塑造成為新生的組合 (Deleuze 1988; Deleuze and Guattari 1988)。這些移動性的象徵，沒有比我們消耗的食物那麼微小的東西更合適的了。

## 大型移動性

近來對於「食物里程」(food miles) 的認識，說明了我們的盤中飧所仰賴和行經的遙遠路程和複雜商品鏈 (commodity chains)。生活中的小事，顯然是極其動態的。然而，這些微小事物也可能以龐大壯觀的方式移動。在英國，環境、漁業暨食物部 (Department for the Environment, Fisheries and Food) 2005 年宣稱，食物佔全體大宗物資運輸的 25% (www.defra.gov.uk)。2002 年，單就英國而言，食物運輸產生約 1,900 萬噸碳排放量。食物的微小移動，將分離的空間聯繫結合起來，猶如食譜的原料。可見，一個人的盤中飧，不過是源自田野、農場和葡萄園的食物流向旅程的一個點，食物來自千差萬別的地方，有些近在咫尺，有些遠在千里。城市和鄉村融合成為隱喻上的烤蛋糕，若是以其他方式，這些移動性可能加總起來成為更大的事物及其他空間結構。史提爾 (Caroline Steel) 討論城市的近作 (Steel 2008) 提到，食物運輸——運進城鎮的牛隻隊伍，經由河川運輸的穀物和其他糧食——如何塑造前工業城市的形式。今日的移動則比較不明顯，

因為它們分散在城鎮外圍的超市、鉅型商場和物流中心，根本地改變了城市及其腹地的結構。

換句話說，食物的移動性表現且擴展成為更龐大的移動或空間固著，此外，它們尤其能說明城鎮、城市和鄉村的經濟轉型與社會重組。因此，考慮小型移動性的同時，我們也得顧及較大的事物。移動性與譬如說社會這種較大議題的關係是什麼呢？

社會學家厄瑞在這場辯論中的意見影響力最大，他試圖重新想像社會 (re-imagine the social)，從靜態穩定形式的社會，轉變到由複雜移動性構成的社會。在厄瑞的架構裡，幾乎每種事物——雖然具體而言是指西方的活動——多少總會動用到某種移動性形式。援引廣泛的觀光和旅行研究，以及運輸和傳播學術研究，厄瑞 (Urry 2000, 2007) 與考夫曼 (Kaufmann 2002) 解釋，若沒有形形色色的移動性，我們所知的社會就無法運作。企業的面對面會議無法舉行。沒有接收服務或產品，或讓它們送達我們手中的方法，消費就幾乎不可行。沒有物理鄰近性，或通過電話或電郵等通訊的媒介聯繫，友誼也難以為繼。從阿爾加維 (Algarve)<sup>1</sup> 到泰國，欠缺抵達目的地的手段，休閒活動將困難重重。有些休閒活動本身就是一種移動性，像是騎單車、騎馬、划船、滑雪。沒有移動性，這些休閒活動將無法進行。很顯然，沒有移動性，遷移就不會發生 (Blunt 2007)。人沒有移動能力，就無法搬家或改變

1 (譯註) 葡萄牙最南端區域。



居住地點。考夫曼在《重新思索移動性》(*Re-thinking Mobility*)裡提出了論點，主張「擺脫社會(society)這個概念，代之以基於移動(movement)的取向」(Kaufmann 2002: 18)。

循此思路，社會便是由當代的日常移動過程，像是全球化——一種涵蓋廣泛移動性的過程——塑造而成的。如羅賓斯(Kevin Robins)所言，「全球化涉及日益頻繁的移動越界——貨物及商品的移動性，資訊與通訊產品及服務的移動性，以及人員的移動性。」(Robins 2000: 195)羅賓斯認為，「移動性已然成為悄然成形之全球秩序裡的尋常現象。」(2000: 196；強調為本文作者所加)社區的相對穩定性，友誼、工作和休閒的結合，即便乍看之下可能與任何流動性(fluidity)觀念相悖，但一如阿帕杜萊(Arjun Appadurai)所言，「隨著更多個人和群體面對必須移動的現實，或想要移動的幻想，無處不被人類移動的緯紗穿透。」

(Appadurai 1990: 297)事實上，我們蒙受治理的方式，日益沿著移動性之流的路線和河川而展開。國家和超國家機構的運作範圍，超越了國土疆界。詹森與李察德森(Jensen and Richardson)寫道，新歐洲空間願景的核心，正是移動性(Jensen and Richardson 2004; Rumford 2008)。

這些大型移動性使各個社會得以擴展、成長和存在，同時，移動性也拉近了社會之間的距離。移動性意味了社會是經由如污染物這類事物的可疑移動(problematic movement)而連結起來的。跨國污染作為一個全球議題，強化了我們對於彼此及遙遠地方的

認識(Yearley 1995)。而且，「污染既源自日漸縮小的世界，也使得世界越來越小。」(2000: 147)通過空氣污染這類議題，或是像1986年車諾比(Chernobyl)核災等不幸事件而產生的壓縮感，「相較於過往世界，當今的世界變小了，他人產生的污染朝著我們蜂擁而來。」(Yearley 2000: 147)污染物變成了商品；由於污染物能搬運而成為可以交換的東西，而且西方和已開發國家利用了貧窮國家樂意處理廢棄物的意願(2000: 375)。所謂的「廢棄物貿易路線」，是將來自西歐和美國的幾十億噸廢水、化學物質和肥料，運往非洲和亞洲，導致象牙海岸多處場址遭污染，也激起巴塞爾公約(Basel Convention, 1989)及其各種修正案終結這種貿易的種種努力(參見巴塞爾行動網絡：[www.ban.org](http://www.ban.org))。電子廢棄物(E-waste)——廢電腦及其他電子耗材——現在是每年數百萬噸的交易。

從這個觀點看，「連通性」(connectivity)和「相互依賴」(inter-dependency)是描繪以複雜分歧方式紐結起來的全球社會的關鍵詞。都市社會學家柯司特(Manuel Castell)針對這些連結所做的史詩般探查(Castell 1996, 1997, 2000)，探究了不均等的「網絡社會」的崛起，其中「流動空間」取代了「地方空間」(參見第五章)。不出所料，要掌握這些複雜連結，必須要有一些不同方法來認識這類流動，它們可能以隨機模式結合和互動，並在廣延的空間中延展和扭曲(Urry 2003)。

上述只是有關移動性為何是基本人類(及非人)過程的極

少數單純事例。令我們的世界以其方式運轉的這些過程，無論大小，無論有多不完美，從觀光到遷徙，從運輸到通訊，涉及了多重尺度和階層，全都仰賴著移動性。

導論的剩餘篇幅將致力說明兩件事。首先，本章後續部分將勾勒出本書採取的一般取向，再以每一章的詳細指南來充實整體架構，並指引散置全書各處的特定關鍵概念、個案研究及方法論專欄。其次，本章後續小節將略述移動性的幾個重要宣稱，<sup>-12-</sup>它們是迂迴於後續四章之中的關鍵主題。這便提出了一個觀念剖面圖，環繞著我們將移動性視為一種關係的方式而變化。這個提綱之所以重要，不僅在於它事先提出了你將遇到的某些移動性特質，還在於它能協助你預想本書針對不同觀念及概念化所採取的研究取向，以及探究我們的移動世界的方法論取向。

## 研究取向

再次重申，本書談的是移動性。它討論的是作為當今世界關鍵成分的移動性，也論及嘗試將移動性視為可以研究調查之觀念與經驗客體的學術研究。因此，本書雖試圖理出貫穿所有這類研究的一條路徑，但這場辯論擁有自身的移動性——它繼續前進的方式——使得我們的探究更為深遠。後續章節中，我們將思考移動性如何幾乎總是涉及了移動性發生其中的脈絡與空間的轉變。就是以這種方式，本書探討有關移動性的許多觀念、概念和研究

取向，追溯這些觀念、概念和研究取向對它們所穿越的脈絡性學科辯論及假設造成的影響。據此，本書除致力發掘更多對於移動性的認識，以及學界處理移動性的方式，也將闡明這些辯論發生所在的特殊脈絡，以及對這些脈絡的改變。

雖說如此，但這項探究可能變得永無止盡。我描述過，移動性是我們藉以理解多到難以置信的各種過程的根本，所以我們必須問：我們該在哪裡停止，在哪兒結束這一切？且讓我們考察一下本書研究取向之範圍與限制的三項要點。

首先，我們在後續章節會見到，某些學術研究以極為不同的方式處理移動（movement）和移動性（mobility）。同樣，遷移顯然與運輸大相逕庭，觀光也和發動戰爭涇渭分明。儘管如此，我認為移動性這個觀念支持了許多這類概念和研究領域。很顯然有個論點會主張，如果我們以此方式處理移動性，將移動性應用於<sup>-13-</sup>所有事物的話，移動性就變得毫無意義（Adey 2006b）。但是，我認為這個說法沒掌握到重點。本書試圖使人了解，移動性如何成為前述這些過程中不可或缺的根本概念。藉此，本文並非致力於滔滔不絕宣布移動性研究的新領域，而是要描繪出之所以會重視移動性的時空。更根本的是，本書指出移動性如何像個關鍵基石觀念般運作。移動性是像「空間」、「社會」、「權力」、「城市」、「自然」或「家園」（Castree 2005; Blunt and Dowling 2006; Hubbard 2006）般，根本但有爭議的基礎概念。從這個角度看來，移動性使得不同研究主題得以從事豐富多產的並置和比較。

第二，本書的出版歸類於「地理學關鍵概念」叢書。可以想見，本書論述範圍將自我限縮在所謂空間或地理移動性內。本書假定移動性涉及某物橫跨、凌越和穿過空間的移置（displacement）。地理移動性無疑牽涉了社會移動性；本書通篇就是探討移動性的社會、政治、文化和經濟特質。然而，本書的要旨是，我們仍將移動性視為一種空間移置，無論是物質、電子或潛在的移置（Canzler *et al.* 2008）。

第三，由此觀點看，我們很可能傾向於停頓在地理學者分析的終點，但是地理學者止於何處，而另一門學科始於何處，卻很難察知。很多人可能會認為，地理學這類學科的優點就是學科邊界未受管制，事實上也不該管。我們可以探尋其他領域的影響力和專業知識；各種討論和爭辯來回穿透了許多學科分界。因此，雖然本書源於地理學觀點，但它更可能是個展望。本書試圖將地理學視為起點，而非終點。地理學構成了一扇我們得以往外觀望的窗戶，這雖然框限了我們凝視的寬度和孔徑，卻無法約束觀看的深度。

## 本書布局

本書分成四大章，分別討論移動性的特定議題。儘管每一章都可以深入鑽研，但閱讀時不應將各章視為孑然獨立。

某一章可能主要探討其標題所示的主題，但不表示這些主

題之間互不相干。相反，各主題完全相關且彼此依賴。以這種方式將主題劃入各章，我們得以依序聚焦於移動性的特定面向。因此，你有十足的理由問道，「嗯，意義政治（politics of meanings）肯定是有的，但中介移動性（mediated mobilities）又是如何操作的呢？」將移動性的各個面向區隔開來，並非各章目的。事實上，要主張移動性幾乎總是有意義、具政治性、經過實作並有所中介，是輕易之舉。每一章討論的主題和議題，都會與其他章的案例和主題相互交錯。我疏於指明這些關聯的地方，您也能察覺它們的相關。

本書的章節組織如下：

## 第二章：意義

這一章討論移動性，以及針對移動性的研究和理解，如何受到特殊意識形態及論述意義的支持，而不侷限於學術界和真實社會世界之間的任何邊界。本章追溯一條穿越早期移動性研究取向的路徑，始於地緣政治的理論化，經過拋棄意義的 1970 年代空間科學，直抵後來比較重視經驗、象徵意義和論述的取向。藉由考察人們經常賴以生存的移動性之基礎比喻、隱喻和意義（Lakoff and Johnson 1980），本章比較和對照了各種移動性研究如何處理和看待意義，這些研究如何總是受到不同意義和旨趣沾染，這些意義又如何同移動與固著的主流社會意識形態形成對比。這

些辯論裡的關鍵人物，像是巴黎漫遊者（flâneur）和遊牧者（the nomad），也將有所討論。

### 第三章：政治

前文提過，移動性往往被賦予意義；其實，是這些意義使得它們被對待的方式有所不同。第三章勾勒政治和移動性的關係。本章探討各種將移動性政治同意識形態、權力關係、政治論爭和暴力關連起來的研究，援引各種個案研究實例來處理移動性政治（politics of mobility）的複雜向度。本章首先鋪陳這種移動性政治的幾個方面，展現了意識形態、參與和公眾等面向，以及建構移動性政治的差異，詳細討論瑪西和王愛華等人針對移動性的重要理論化工作。隨後，我通過各種案例，包括：移動性公民權；控制及管理移動性的措施；移動性的安全化，以及失能學術研究中的移動性近用與包容不平等，來檢視這些議題。這章的後半部，將詳述移動性如何由爭議和政治暴力構成，梳理出戰爭移動性，以及罷工和抗議的移動性。

### 第四章：實作

本章處理一個問題：移動性的描述或再現，有何未竟事項？本章援用實作（practice）、操演（performance）及非再現（non-

representation）等觀念，探討移動性是如何實際操作，而可能脫離了再現性描述、分析和解釋的限制。我們首先檢視針對身體之實作和移動的理論化，視其為習慣和無意識操作的慣例。本章探討梅洛龐蒂（Merleau-Ponty）的現象學，以及布迪厄（Pierre Bourdieu）的著述和操演理論家的學術研究。經過這些討論，本章繼續探討視覺以外的，移動性的觸覺和多重感官向度，如何構成紛繁多樣的移動經驗和過程。案例涵蓋了跑步、騎車及舞蹈等耗用體力的實作。本章最後一部分處理深受忽略的問題，即涉及感受（feelings）和情緒（emotions）的移動性。這個小節聚焦於情緒和感情（the affective），探究感受和集體情緒的重要性，它們經由移動性而一起即刻迸現。個案研究包括了夜店空間、群眾社會學，以及軍事演習。

### -16- 第五章：中介

移動性如何幾乎總是需要承載？移動性如何幾乎總是負載了某些東西？第五章考察各種中介（mediation）過程中的移動性角色，來處理上述問題。本章探究移動性往往在運送其他移動性，或本身被運送的意義上，發揮了中介作用。事實上，有人主張，隨著人、非人和事物彼此相伴遊歷，並運送至不同地方的情況日漸頻繁，中介很可能成為最強有力的移動性特質。本章的焦點在於，中介特性如何構成並維繫為數眾多而迥異的社交性、關係和

事件。在危殆不安的年代，疾病傳播這類移動性中介是關鍵事例，一如其他物體和事物的非法移動。本章檢視，人為了確保經由移動中介實作而蒙受感染、或其他不安全或有危險的移動性安全無虞，採取了哪些行動。就其他例子而言，中介的移動性可能意味了，不同地方經由像飛機和電報這類壓縮時空之中介科技移動性而聚攏在一起。另一方面，中介或許意味了經由移動性的緩衝和隔離，「介入」空間和人群「之間」，所導致的關係疏遠。

## 第六章：結論

結論總結了本書論及的主要觀念、個案研究和方法，將它們聯繫起來。

各章都區分出各種主題的小標，每章結尾也特別登載了好幾個專欄。本書有三款不同專欄，「關鍵概念」專欄、「個案研究」專欄，以及「移動方法」專欄。這些命名應該夠淺白了，不過還是容我簡述一下它們的功能：「關鍵概念」專欄將詳盡聚焦於某個特定觀念或概念。這些專欄裡的各種觀念，都是我和專業領域認定，移動性研究裡最具影響力或重要性的概念。專欄會專注於這些概念，但同時將它們聯繫上構思出這些概念的形象、個人及專業領域。這些專欄也會充當延伸詞彙表，用以解釋和萃取出關鍵術語的意義。這些專欄涵蓋的主題眾多，包括「觀光客的凝視」（tourist gaze）、「游牧主義」（nomadism）與「彈性公民

資格」（flexible citizenship）。

17- 「個案研究」專欄則有點不同。這些專欄示範了與移動性研究相關的各種研究計畫。有些專欄介紹深刻影響我們的移動性概念的著名案例。其他專欄則引介多樣、原創而獨特的案例，它們或許在文獻裡乏人問津，或仍處於邊緣地帶。這麼做的用意在於，這些專欄將展示目前該領域的某些最佳研究，同時向學生示範移動性研究可以怎麼作。但願個案研究專欄能激發出可能的學位論文主題和研究計畫想法。

最後，「移動方法」專欄展示出移動性研究實際做出來的一些方法。這一點格外重要，因為移動性研究的方法論議題相對缺乏討論（Watts and Urry 2008）。藉由說明研究者在該領域所能運用的方法論工具，這些專欄描繪出對於移動性的關注，可能需要有新穎、陳舊、不同或修正過的資料收集和分析方法。方法的採納可能依其效用或適切性而異，根據探索的是何時（像是移動性的考古學研究）、哪裡，當然還包括什麼樣的移動性。學生應該採用對他們的移動性研究有幫助的千變萬化方法論研究取向。每個專欄都以「實用」指南，提出了總結和忠告。

每個專欄都可以找到進階閱讀的參考文獻，它們包括專欄所引述作者的著作，以及沒有納入專欄、卻是相關主題值得一讀的推薦材料。

## 移動的關係性

截至目前為止，我們從有關移動性的討論得到了什麼？

本書核心要旨是，從關係的角度來理解移動性很重要。根據前述的簡短事例，移動性乃坐落於與某物或某人相對的位置，而某物或某人可能是政府、有機體、企業或食物。對羅（John Law 1994）而言，移動性及與其對立的不動或耐久性，跟位置沒什麼關係，而是工作和努力的結果。他解釋說，「**移動性與耐久性——物質性——本身是關係性效果**。水泥牆受到維護及巡守時，才是堅固的。」（1994: 102）按照羅的說法，移動性和不動是某項關係的「特殊效果」；它們是結果或成就。這麼一來，像頑固（obduracy）這種東西就成了關係的結果，可能**構成或解除固著性——讓它動起來**。

昆特（Kwinter 2001）針對尋覓攀爬路徑的攀岩者的描述，可以提供另一例證。像昆特那樣，讓山脈動起來，我們反而能看到「流動最精巧繁複的」其實是山壁。山壁處於地殼隆起、抬升、沉澱和侵蝕的地質過程構成的驚人尺度之流中。我們還應該注意到，昆特並非提及這點的第一人。迪蘭達（De Landa 1997a）也談到海洋地殼的持續創造和解構。但是對攀岩者而言，山壁的流動深不可測，全然無法「以肌肉和神經的電解與新陳代謝過程所表現的時間尺度」（Kwinter 2001: 31）來察覺。

對昆特而言，山脈和攀登者的兩種流動，是以關係性的支

點相互扶持。山脈提供裂隙來支撐攀登者移動，縫隙「夠寬而可容一個指節，土壤夠硬而得以錨定」。不過，山脈和攀登者都取決於彼此的移動。方才描述的裂縫，完全是暫時性的，僅能承重「比如說，八磅壓力維持三秒鐘，不能再久」。攀附時間稍有踰越，因風雨之流而侵蝕的風化表面的不穩定流動，可能會坍塌——無法支撐攀登者的抓握和整個身體（Kwinter 2001: 31）。

在上述的例子裡，移動性和不動，可理解為關係——位置，或是努力和壓力——的效果或結果。在我們繼續細究本書將追溯的不同種類關係或關係性之前，先談兩種思考這種關係性的方法。

### 1. 移動性必然有所牽涉

事實上，談起移動性，總是意味著複數的移動性。某種移動性似乎總是牽涉另一種移動性。移動性絕非單數，一定是複數。必然是許多個，而不會是單一的移動性。換言之，移動性其實指的是一起移動（mobile-with）。<sup>2</sup>移動性和靜止不動之間的某種特定關係，往往像是已經預定了。

2 這個觀念是在 2007 年舊金山召開的美國地理學年會上，受到薛勒（Mimi Sheller）的評論啟發。

## 2. 移動性是連結的方式

其次，移動性通常跟我們如何應對世界有關。移動性涉及我們與其他人建立關係的方式，以及我們解釋何以這麼做的方式。據此，移動性可能意味了參與地景；移動性可能用於作為理解某項違規舉動的標籤；移動性可能被當成一種治理方式，也有可能是我們拿移動性當作分析概念。

以這種方式來理解移動性，兼具分析性和經驗性價值。在剩下的篇幅中，我將勾勒作為關係之移動性的幾個向度，我視其為基本特質，可據以理解移動性的探討方式，以及移動性如何構成了社會生活的模式和動態。

### 佔地盤，闢空間

想像大熱天裡，你坐在池塘或湖邊。水波不興，你決定將雙腳放進水中消暑。你的雙腳會對水造成什麼效果？你的一舉一動會在池塘水面泛起漣漪。甚至你腳趾稍微抽動一下，都可以造成影響。留神觀察你引起的水波，擾動了水蓮，小昆蟲和其他池塘生物如何因此飛走，或是改變牠們飛越池水的路徑。換言之，你的腿的移動性，無法抽離池塘裡的其他實體及它們的移動性。再想像一下，你決定踢出雙腳，濺起水花。你踢出右腿，再往水裡收回來。你腿的力道和體積進入水中，取代了池塘水面。你的腿

將水推開，暫時將池水分離，現在你的腿佔據池水原來的位置。隨著你的腿向下運動的壓力擠得水往外向上噴濺，池水也進入空中。隨後，幾乎在彈指之間，池水創造出一股合力，倏忽回填你的腿在池塘裡弄出的缺口。你的腿與水如此迅速交會，一同激起令人滿意的水花——專業跳水選手躍入下方的泳池時，試圖避免濺起的那種水花。

我們可以將這兒發生的事，視為有用的小類比，類似每次我們行動或移動時發生的事情。空間改變了。由於我們的移動性，池塘的後續變動是遭到取代、衝擊、噴濺、起泡沫。當然，我們周遭的空間，還有我們穿越其中的空間都遭到擾亂，但該空間也為其他因素而改變。對龍虱類水蟲而言，橫越池塘，現在可說是相當不一樣的提議了。對於經過水池，觀看自己在池塘光滑表面倒影的某些人來說，我們打斷了他們的凝視。換句話說，我們的移動性與風作浪。

瑪西（Massey 2005）在描述從倫敦到米爾頓凱恩斯（Milton Keynes）的火車之旅時，表達了類似概念。這比較不是一趟穿越或橫越空間之旅，就像她解釋的，因為「空間是社會關係的產物」，我們的移動性有助於或致力於「改變空間，參與空間的持續生產」。旅行過程中，瑪西變成塑造和打破鏈結的一環，這些鏈結侵蝕或強化了米爾頓凱恩斯作為「通勤獨立節點」的地位。通往米爾頓凱恩斯的旅程及其抵達，意義遠超過表面的橫越或穿越空間之旅，而是「你正在一點一滴改變它」（2005: 118）。瑪西

探討的另一個例子是她大湖區的父母家，她想像她自己和姐妹的移動性，既塑造著鄰近山脈，也蒙受附近山脈的塑造，山脈「持續隆起、還在蝕損（還有登山鞋，更別說是登山越野車的不斷踐踏，這是大湖區重要的侵蝕形式），繼續在變化；我和姐妹來這裡度一個長週末，也不免因為這件事實而改變」。

依循這個線索，我們就會注意到王愛華（Ong 1999）偏好的「跨國主義」（transnationalism）一詞，描述國際遷移和「彈性公民」（flexible citizens）的移動性。誠如王愛華的解釋，「跨標示了雙重意義，既穿梭空間或橫越界線而移動，也是改變某物的性質。」（1999: 4）這本書念茲在茲的是移動性作用於脈絡、地理和其他人的移動性的效果，所構成的各種幾何關係和轉化關係。

## 繫留

厄瑞（Urry 2003, 2007）閱讀法國都市哲學家列斐伏爾（Henri Lefebvre），提出了移動性與相對靜止或永久性之間，有互蒙其利的關係，這點如今應該大致熟悉了。社會生活的複雜移動性，必須安置於與靜止的關係中，或是他所謂的繫留（moorings），即堅實、靜態且不動。移動生活的建構，乃通過「……涉及新穎而獨特之繫留的各種物質世界，這些繫留促成、生產且預設了廣泛的新移動性」（Urry 2003: 138）。沒有這些不動狀態或繫留，就不會有「流動性的直線增加」（Urry 2003: 125）。

## 關鍵概念 1.1 移動性與繫留

厄瑞先是在《全球複雜性》（*Global Complexity*, 2003）裡闡述，隨後在他晚近的著述中，說明了複雜移動系統如何受到不動狀態或基礎繫留（infrastructural moorings）的支持。這可能包括牢牢扎根，卻促成了其他流動性的龐大沉重設備與科技。行動電話科技是個明顯案例，由各種通訊天線和繼電器來維持。全球定位（GPS）導航系統，同樣得仰賴相對靜止的同步軌道衛星網路（見第五章）。

然而，這些固著性未必恆久不變，也不一定與外部不動狀態有關。移動系統可能被「車庫裡過夜的汽車，或機場上的飛機，或資料庫內部訊息，或汽車旅館裡的旅客」（Urry 2003: 125）這類儲存的暫時不動狀態繫留住，而這些往往需要仔細協調管理。另一方面，儲存還可能讓位給更臨時性的休息和準備階段，像是「公車站、語音信箱、護照管控、火車站或網站」（Urry 2003: 125）。

本書稍後，我們會檢視有先見之明的議題，探討特定類型的移動者如何需要其他人的固著性來支持。不過，固著和移動的辯證這個議題，卻支撐了當今世界發揮作用的某些主導過程的動態。

## 延伸閱讀

（Cresswell 2001; Adey 2006b; Urry 2007）



從這個角度看，靜止不動或固著性充當了推動者。它們是看似允許、激發或促成其他「移動機器」的固著性；這些移動機器可能是行動電話或汽車等任何事物，它們全都預設了「重疊且多樣的時空不動狀態」（Urry 2003: 125）。如果我們想像某個地方，譬如機場，商用噴射飛機這個移動機器得仰賴機場城市的不動狀態或繫留，提供一處可降落、補充燃料、裝卸貨物及旅客的暫時物理性港埠（Adey 2006b）。僱用成千上萬名員工的機場城市的不動特性，進一步支持了這項宣稱（Urry 2003: 125）。

這類關係經常發生。就以移動性本身的辨識為例，也就是一開始如何確認發現了移動性的問題。有個論點是，我們要能真正將某物視為移動，那麼固著性是不是必要之惡。普林斯（Prince 1977）曾經問道，我們是否需要某種固定參照點，我們是否需要靜止不動，才能辨認出暫時性所驅動的移動性：

我們可以站在河邊，注視一隻逆流划水的鴨子，每划一下就進入新水域，水流卻逐漸將牠帶往遠離我們的反方向。相對於水域，鴨子認為牠在逆流而上，但相對於河岸，卻看似順流而下。為了返回起點，牠得划快些以克服水流速度。無論如何，許多不同類型的移動同步發生。〔……〕在時間視角下，所有地方、所有位置、所有地點都在移動。（Prince 1977: 21）

即使當所有地點和所有位置都看似移動，這些地點和位置卻給我們非常不同的移動感。就像藝術家如克利（Paul Klee）<sup>3</sup>，需要一張椅子來欣賞繪畫，移動性和不動狀態構成了不同位置，而我們通過這些位置來理解世界和彼此。

這類繫留未必是絕對移動的。克瑞斯威爾（Cresswell 2001）在他搭電梯上錯樓層後，討論起新加坡樟宜機場的人員，其複雜且有所差異的移動性和身分認同。當電梯在機場服務樓層打開大門時，克瑞斯威爾描述了何謂「移動性的共生關係」（symbiosis of mobilities）。他描寫了該樓層怎樣由「在那裡工作的人員——日復一日從城市通勤到此，擔任登機服務台人員，以及打掃廁所和清空垃圾桶的人」（2001: 23）所盤據棲居。

爭議點比較不是在於這些員工的靜止不動；當然，他們都會移動。真正要緊的是，這些相對移動的人員支援並服務了在樟宜過境旅客的移動性。因此，我們必須說明這項事實，即移動性不僅僅發生在與其他移動性的關係中，而是移動性與其他移動性一起發生，意思是一種共生的路徑依賴——彼此糾結但有共同方向的軌跡。這不僅是與其他移動來回碰撞的單一移動性，像是鑲嵌於眾多公共運輸模型和預測中的物理學家式幻想，稍後我們會加以批判。我們必須認識到，移動性往往伴隨其他移動性而發生。

3 （譯註）克利（1879-1940），德裔瑞士畫家。抽象畫風單純且有稚拙趣味和幽默感，涉及表現主義、立體主義、超現實主義，有表現夢境和潛意識的欲望。

移動性是人群和事物相伴移動的社會行動。有些人依賴其他人才可能移動；兒童可能得隨著父母或監護的成年人旅行；移動性受損的人或許得仰賴親朋好友的協助才能四處走動。

### 空間固著

因此，我們可能需要固著性，以便看見和辨識出移動性。固著性提供我們一種分辨移動性的背景。但是有許多作者主張，有一種空間固著（spatial fix）在最具動態而短暫的過程——當代資本主義——的內在邏輯中運作。地理學家如哈維和布瑞納（Neil Brenner）已經證明，資本自由移動的流動性假設以外，還有更多東西。哈維假定，事實上資本循環需要幾個階段的固著性建構和解構。這種張力在充當「空間固著」的城市地景中顯而易見。城市作為一個位址，其中生產和消費的定位必須使資本積累持續不輟。這些固著性只是暫時的均衡狀態。危機發生時，便以創造性破壞施加於城市，為了下一波資本積累而重構城市。換言之，沒有使資本得以積累的固著性，綿延不絕的資本運作就不可能發生。

這也是遞歸性的。移動性因固著性而成為可能，移動性也建構並創造了進一步的固著性。要有空間固著，才能創造哈維所描述的「既定空間內，生產與消費的結構連貫性（structured coherence）」（1985: 146）。藉由生產出領域或空間形式與構

造，方能確保這些活動，「擴張資本積累的產生乃奠基於、置身於、並通過這些空間構造。」（Brenner 1998）稍後，援用懷德海（Whitehead）的持久物（enduring objects）概念（Whitehead 1979），哈維（1996）於《正義、自然與差異地理學》（*Justice, Nature and the Geography of Difference*）中，說明了這些過程如何總是遭遇危機。在這種時刻，資本積累所造就的固著性煙消雲散，猶如拉斯維加斯賭場般一再拆毀。隨著每一回合積累達到危機點，這些空間固著性便再度遭到清除，以便在其他地方重新建造，為新的積累建立新基礎設施。

哈維描繪了城市或其他社會機構這類「真實恆久性」（actual permanences）的建構（Harvey 1996: 81），除此還有其他種類的固著性在空間尺度上運作。依布瑞納之見，尺度有如領域實體般運作，以便替平坦空間固著性提供另一個向度。據布瑞納所言，資本在固著且分離的地理空間內領域化與積累的需求，在尺度向度上反覆出現，各種地理尺度則提供資本積累階層化且界線分明的領域。我們還可以在連結各積累空間的更廣泛交換系統內，清楚看見固著性和流動性之間的張力（Graham 1998: 176）。

就像厄瑞的繫留，我們在這裡看到的，是隨著「空間安排與移動過程相互紐結」（Abler *et al.* 1971: 236），同時跨越物質關係和社會關係而產生的辯證反饋圈。移動性可能創造出結構及固著性，涵蓋自然地景到複雜的社會與經濟關係，而這些又可能影響後續的移動。

## 位置

厄瑞對關係性繫留及空間移動性之穩定性的關切，不僅呼應了複雜性和系統理論的文獻，還與後殖民、女性主義及酷兒理論（queer theory）的影響產生共鳴。正是在這些門檻上，研究者強調主體性和認同的關係性質與移動性質。例如普羅賓（Probyn 1996）強調，認同是持續背離（continuous departure）的過程。個人出入不同主體位置的能力，深刻取決於多重認同的認知，以及從自己和他人觀點看待事物的能力。由此看來，厄瑞所稱的物質繫留的相對固著性，正反映於這類文獻對於固定和流動之主體定位的關注。

在對男性氣概主體性的女性主義批評，以及翻轉帝國與殖民統治之歐洲中心敘事的脈絡下，思想家如哈洛威（Donna Haraway）和哈定（Sandra Harding）針對固定、單一中心、男性的科學凝視，提出了強力批判。受到這些著述啟發的研究者，拆解了知識生產之學術階層的中心性，後者原以一種全知全見之眼來定位它和世界的關係。藉由倡議一種差異敘述，尤其鼓吹女人生命之差異敘述，我們得知一種更具移動性的凝視，能夠轉換、游移並環視周遭，面向其他邊緣化群體的立場（standpoints）與經驗。特別要注意的是，移動女性旅行者的書寫，以前被視為科學知識和學術研究之男性史學排除在外（Blunt 1994; Domosh 1991）。美國研究（American studies）作者夏爾芙（Virginia

Scharff）寫道：

如果我們嘗試透過移動及行動中的女性之眼，來觀看我們的歷史大事，那些事件及其發生的地方，就會顯得太異其趣。

〔……〕

因為歷史地圖——人類據以標誌地方的圖畫和語言再現——普遍是由男人、爲了男人而描繪有關男人的事情，以致這些移動很難清楚辨識。（Scharff 2003: 3-4）

根據後殖民文學批評觀點，薩伊德（Edward Said）的《東方主義》（*Orientalism*, 1978）及《文化與帝國主義》（*Culture and Imperialism*, 1993）主張，學院對於「帝國主義蹂躪」的抗拒所源出的「流放能量」，就跟在各種「形式」、「領域」、「家園」和「語言」之間遷徙者相同。當然，遷移狀態對許多後殖民作家而言是個重要條件，因為它同時反映了他們的「無家」和「偏離」定位。

我認爲知識分子有可能被視爲針對損害現代性的種種困境——即大規模驅逐、禁錮、人口遷移、集體剝奪和強制移民——先加以提煉，接著予以闡述的人。（Said 1993: 332）

這迫使他們變得更像旅行者，取決於他們為了「理解各式各樣的偽裝、假面及修辭」而採取的移動定位。薩伊德認爲，「旅行者

必須擱置日常慣例的要求，以便依照新的節奏和儀式過活，……旅行者總是不斷跨越領地、橫渡疆域，並捨棄固定的位置。」

（引自 Howe 2003）

同時，這種「對移動定位的承諾」並非易事。定位的流動性往往受到個人自身位置的拉力所繫留。一如哈洛威的解釋，「如果有人打算查看，並從這些位置批判地檢視，那麼人就不可能『是』細胞或分子——或是女人、被殖民者、勞工等等。」（Haraway 1991: 192）換言之，進出個人自身的定位，不總是那麼輕而易舉，這就是我們稍後在方法論上要討論的問題。

### 軌跡與同時性

移動性不可避免涉及彼此同時和同步移動，這是因為移動性具有類似的軌跡，還有能轉變為暫時穩定構造的同步性，才使得它們看似靜止不動。列斐伏爾（Lefebvre 2004）沉思他書桌上的各種物件時，闡述了這種觀點。那一刻，列斐伏爾注意到他的桌子、筆和桌上其他東西，看起來竟如此「了無生氣」。他尋思它們的了無生氣，是否為以下事實的產物，即這些物件只是具有同他類似的軌跡，此外也沒什麼活動的跡證。他面前這些物品看似靜止不動的狀態，隱藏了一段移動和社會關係軌跡的歷史。列斐伏爾認為，「我面前靜止不動之物是勞動的產物；一整個商品鏈將自身隱匿在這件物質和社會客體中。」（Lefebvre 2004: 82）

隨著我們拆解人群和物件的歷史，我們可以揭露往往是因為特殊理由而隱身其中的移動性。不過，當然並非所有事物都能以相同方式顯露它們的流動。有些事物比其他事物更難以彰顯。都市社會學家齊美爾（Simmel）舉了石頭和河流的例子，描述具有「持久」和「流動」能力之自然的片面表現。石頭和溪流象徵了那種具有清晰明確軌跡的事物，但「我們感覺到，與此同時，人類總是某種恆久又不斷流逝的東西」（Simmel，引自 Frisby 1985: 115）。

更甚者，列斐伏爾和他書桌上物件的同時性，掩飾了他跟他面前物件之間的接近感。這些物件的現成上手特性（ready-to-handness, Heidegger 1977）隱藏了鄰近（proximity）和連結（connection）的需求，這些需求令社會活動和實作得以發生，並有助於我們意識到構成社會活動的移動性。

我們可以說，我們或許深陷於移動軌跡，以及人與物的其他同時性之中，以致錯失其流動性。人造建築提供了一個有用的觀點，因為我們對它的第一印象展現出齊美爾在石頭裡發現的那種片面性。布蘭德（Stuart Brand）在《建築物如何學習》（*How Buildings Learn*）一書中，要我們「放下書，抬頭看看，你幾乎可以篤定目光所見是一棟建築物的內部。瞥一眼窗外，你注意到的主要事物是其他建築物的外觀。它們看來靜滯不動」（1994: 2）。相較於建築物，我們是移動的促動者（moving actants）。我們在建築物周邊走動，而建築物保持不動。布蘭德告訴我們，建築如

何是「永恆的」。建築 (architecture) 一詞的更廣泛用法，總意味著「不變的深層結構」(1994: 2)。布蘭德認為這全都是反映的「幻覺」，如果仔細審視建築物 (building) 的字義，布蘭德當它同時是動詞和名詞，「它同時意味著動詞的建造行動及『所建之物』。」因此，儘管建築物或許看似永恆不動，但它「總是不斷興建及再造。這個觀念再清楚不過，事實則變動不居」(Brand 1994: 2)。迪斯伯里 (J. D. Dewsbury) 所見略同，強調像建築物這類空間，意謂著我們跟這種結構的移動性過於接近，以致無法意識到它。迪斯伯里寫道，情況是「你身處其中，而樓正在倒塌，  
-28- (但願) 它只是發生得十分緩慢」。因此，當發現我們置身於一個空間或世界，而該空間或世界不斷在「其許多成分的不同移動中產生分歧和共鳴，我們的主體化遂持續發生」(Dewsbury 2000: 487)。

另一方面，對於接近和現成上手的渴求則顯示了，同時性如何是個必要成分，藉以構成社會關係，並合理化或激發人們可能造就的最廣泛移動性。莫洛區 (Harvey Molotch) 的著名措詞，「接近的強迫慾」(compulsion to proximity)，把握了主體將自己勾掛於、連結上，或在特定情境和地方中現身的共同社會需要 (Urry 2002)。厄瑞提出各種基於社會、家庭、法律、地方的義務及其他種類義務，都得有地理共在 (geographical co-presence) 的鄰近性。這些義務也許需要「面對面」看見「他人」，以便促成「身體對身體」的語言和姿勢 (Urry 2007)。這一點對於建立

友誼、工作關係或更親密愛人的信任，具有難以置信的重要性。「閒暇時間」的同時性，在使人得以在工作或家庭生活之外規劃和排定會面時程上，往往十分重要。特定地方的義務可能意指，在同一時間、同一地點共同現身的必要性。這或許跟建築師陪客戶勘查基地一樣重要，或有如「在『海邊』」沿著山谷漫步。同樣，事件的義務要求的不必然是連上地方，而是與事件的發生有所關聯。這可能意味著恰好共同出席事件現場，像是「政治集會、音樂會、戲劇、競賽、慶典、電影首映會、嘉年華」(Urry 2004: 32)，或者，這也可能是指為了經驗遠距事件而產生的更多中介協調和聯繫。美國 9/11 事件或倫敦七七爆炸事件期間，對親朋好友說話，並敦促他們上電視，都是例證 (Urry 2004)。

## 節奏

移動性通常同步協調成為節奏化模式。如果你是學生，想像你學期中的每日移動性，或想想你自己的例行公事，或更簡單的，你的生理需求。出於大量的各種不同理由，你得從一地移動到另一地，但你的移動性也可能沒來由。如果你不與其他人的移動性同步協調的話，走路、開車、搭公車到學校上早課，往往就失了目的。我們的時間和時間表觀念，使我們得以彼此同步協調，因為我們擁有今夕是何時何日的相對標準概念。因此，學生可以確信他們抵達校園的行動，會跟他們遇見、坐在身旁、一起

工作的同學的行動相一致。正如講師能相信或是希望，他或她的學生會同時在課堂開始之前進入校園。的確，無疑地，僅僅是抵達校園，就涉及了各種必要和不想要的同步移動。你要搭的公車得在特定時間讓你等到，你必須確保你的移動性使你能及時抵達公車站而搭上車。同時，早晨和下班後，其他移動性的同步並進，造成「尖峰時刻」交通擁擠和公共運輸超載的壅塞狀態。沒有這一切同時並行的移動性，事物會迅速瓦解。

往往要等到節奏失效，我們才會意識到這些移動性的規模和範圍。節奏失效凸顯出尚未同時發生的移動性。當然，還有重要得多的政治與權力關係，體現在這種動態中，我們稍後會提到，這與人們自身節奏的限制有關，也涉及他們無法協調的節奏，以及可能是隱匿難見的節奏。

我們對這些節奏的理解、體會及領悟，似乎絕大部分仰賴我們自己，以及我們到處走動的節奏。我通常比學生早進教室這件事實，或許意味著他們漠視我要南下通勤 60 英哩左右。但是星期四早晨偶爾遲到的學生，會讓我想起大學生每週三晚上活動的時間安排。如列斐伏爾（2004: 82）所述，「我們的節奏將我們安插進一個遼闊且無限複雜的世界，這世界將經驗與經驗的構成要素強加在我們身上。」出入不同節奏的不同關係，使我們得以見到同一個「有不同理解的」（Lefebvre 2004: 83）世界。

### 移動方法 1.1 節奏與文化分析

最初由列斐伏爾（2004）闡述，經過文化研究作者海默（Ben Highmore）的實質增補，對節奏的關注被提出來作為城市空間文化的方法論定向。

雖然節奏分析不可能被形式化成具特定規則和條例的規定方法論，但對海默而言，強調節奏，可以嫁接起都市空間物質性的學術關切，與描述和塑造該物質性的強烈表達性著作、媒體和文化。如海默所言，「如果城市有節奏，那麼有關城市的一切述說也有節奏：例如，就像移動是街道的現實，移動也是電影的本質。」（2005: 9）檢視節奏，因而凸顯出「文化素材」所擁有的強大「描述力」（2005: 9），開啟了一系列小說、電影、聲音、音樂及更多經過中介且有意義的再現。

比方說，遍讀布魯克林作家奧斯特（Auster 1987）的作品，讓我們深知都市經驗之流動變化的稀鬆平常。的確，偵探類型通常以移動性為關鍵元素。如海默（2005）在他的《城市景觀》（*Cityscapes*）書中所說的，《駭客任務》（*The Matrix*）連同驚奇（Marvel）<sup>4</sup>卡通連環漫畫英雄如《蜘蛛人》，以及 D.C. 漫畫（D.C. Comic）<sup>5</sup>的《蝙蝠俠》，都是拒斥城市之物質與經濟形式

4 （譯註）驚奇漫畫（Marvel Comics），美國的漫畫公司，1939 年成立，1961 年連載《驚奇四超人》，2009 年被華特迪士尼公司收購。

5 （譯註）1934 年成立的美國漫畫公司。

的模範寫照。紐約與芝加哥上面是摩天大樓，下面是交通堵塞的經濟—物質組織結構，被角色人物的超移動性給解決了（見第三章），這種結構並未構成阻礙，而是得以匍匐、躍過、擺盪，甚至飛過去的可駕馭障礙（垂直〔verticality〕是許多科幻小說中的重要特色，尤其是《銀翼殺手》〔*Bladerunner*〕和《關鍵報告》〔*Minority Report*〕）。同樣，導致特殊的垂直（摩天樓）移動經驗的社會、政治和經濟邏輯，也反映在城市水平「離心」擴張的虛構經驗中，發展成為蔓生的洛杉磯都會區，以及將各分離部分連結起來的道路（也顯示在《駭客任務》第二集和其他許多電影中）。

這些令人回味的描繪顯示，都市生存潮起潮落的身體經驗，能告訴我們有關城市移動性之過去、現在和未來的事情。

### 實作

- 電影和文學這類文化產品的文本及論述分析，可以揭示出日常和不尋常的移動性經驗，尤其是在城市空間。
- 檢視這些文本的節奏、步調和語氣，能揭露出都市移動性的差異經驗。
- 科幻小說作品和電影，雖然反映了當前的焦慮和希望，卻是有關未來都市移動性的強力水晶球。

### 延伸閱讀

(Thacker 2003; Lefebvre 2004; Highmore 2005)

## 結語

這篇導論指出，移動性是根本而重要的過程，支撐許多運作於當今及過往世界的物質、社會、政治、經濟和文化過程。生活有時以微不足道的方式移動，有時以碩大無朋的方式移動。因此，如果我們要了解這個世界，包括遷移、基礎設施服務，乃至於失能權利、開車和疾病傳播，對我們來說，移動性肯定就跟環繞空間、時間和權力觀念而展開的概念與爭辯一樣重要。

為此，本章試圖確立某些重要工具，我們可藉以解開並詮釋對於移動性的諸多理解，以及作為社會問題的移動性本身。最根本的是，我們將移動性視為一種實行並維繫一系列關係類型的概念。我們已經大略檢視了移動性如何具有節奏和方向；各種移動性會連結、遭遇、定位且同時並進。接下來的各章，我們將通過不同的移動性模式和特質，包括意義和政治，以及移動性的實作和中介方式，更深入探討這種關係性。

因此，我們已經確立了本書採取的方向和組織。後續各章依照主題安排，討論處理移動性主導特徵的各種方式，以及可以用什麼方法來探討移動性。下一章，我們將見到，理解移動性的主要方式之一，是通過賦予移動性的各種意義。

CHAPTER TWO

MEANINGS

第二章 意義

---

-33- 我們討論移動性問題所使用的辭彙〔……〕必然是充滿價值評判的。(Morley 2000: 41)

導言

想像穿越一片森林，沿著海灘或街道而行。試想這些移動如何會別具意義。想像其他經過的人會如何詮釋這些移動。嗯，尖峰時刻走在街上，可能意味著上班途中的商務通勤者、公司、商業及資本主義等形象。沿著海灘漫步或許被視為休閒的象徵，即渡假或度假的標誌。就像是在西班牙、巴哈馬、葡萄牙或墨西哥這類觀光小冊和景點指南上刊載的形象。或者，穿越像森林這樣



的地方，可能被詮釋為遁逃到大自然、遠離城市生活，甚至是享受休假一天的方式。

這裡發生什麼事？沿街散步或橫越海灘的步行移動，不單是身體位移和能量消耗。散步被賦予重要意味。它被給予意義。對許多地理學者和社會科學家而言，我們生活、工作或居住其中的地方，使得事情有所不同——界定了歸屬於移動性的一整套意義。從這個角度看，某人雖然可以詮釋和解讀移動性，但那人這麼做的同時，幾乎總是位於既定社會規範、行為準則、信念系統和意識形態的更廣大脈絡，而這可能是特定地方的常見脈絡，也可能不是。再者，雖然社會和空間脈絡會左右我們賦予事物的意義，但這些意義對於處理移動性之方式的影響更是深遠。

本章試圖揭露移動性被賦予何種意義，以及這些意義如何通過不同的真實世界和學術脈絡而生產出來。本章感興趣的是，特定移動性觀念如何被指派某種意蘊和意義，無論這些觀念是出自反覆考察運輸模式的學者，或設計同一套運輸系統的運輸規劃者。

本章組織如下。下一節探討的是，社會、文化和政治脈絡的共同參與，如何生產出有意義的移動性。後續的各節則檢視某些隱喻和形上學架構如何主導了這種生產。接下來，我們將更詳細解說，用於拆解移動性被賦予之主導性意義和意識形態的重要形象或架構。通過節點和連結節點之線條的幾何學，我們得以理解游牧主義（nomadism）和定居主義（sedentarism）的形上學。本章最後一節，則檢視超越定居和游牧思考之二元劃分的各種取向。

## 有意義的移動性

依地理學者與文化理論家克瑞斯威爾（Cresswell 2001, 2006a）之見，缺乏意義的移動性（mobility）只不過是移動（movement）。一如物理學家熟悉的抽象方程式：速度＝距離／時間，移動被理解為類似的抽象概念。因此，克瑞斯威爾認為，相較於其通常的涵意——移動——移動性要豐富得多。移動性是充滿意義的移動。移動獲取意義和意蘊的方式，則是經由克瑞斯威爾所謂的「移動性的生產」（見以下專欄）而產生。

### 關鍵概念 2.1 移動性的生產

克瑞斯威爾有關地方、權力和現代性的論著，對「新移動性」語彙提出某些最具影響力的貢獻。克瑞斯威爾似乎因為地理學者和社會科學家不將移動性視為與地方、空間及社會同等重要的主題，而感到挫折。克瑞斯威爾針對移動性、意義和權力之間的關係，提出了最強烈的批判。當他堅稱若無法欣賞移動性的象徵角色和意義，我們剩下的只有移動（對此劃分的不同見解，參見 Canzler *et al.* 2008）時，克瑞斯威爾主張裡的地理學人文主義傳統表露無疑。克瑞斯威爾認為，意義正是這種研究欠缺的關鍵要素。他在《移動中》（*On the Move*, 2006a: 2）裡解釋：

在此，我要對移動和移動性做出分析性的區別。就我提出論點的目的而言，且讓我們這麼說，移動可以設想成抽象化的移動性（從各種權力脈絡抽取出來的移動性）。

如果我們追隨克瑞斯威爾的論點，移動性曾被視為「一般事實，即考慮移動的類型、策略和社會含義之前的移位（displacement）」（Cresswell 2006a: 3）來加以研究。克瑞斯威爾參照根據空間之社會和經驗向度來理解空間的努力，將移動性聯繫上類似地方觀念的東西：「移動性是地方的動態對等物。」（Cresswell 2006: 3）據此觀點，沒有意義的話，我們只剩下很淺薄的東西。我們有的只是移動，就是這樣。這在兩個主要方面會有明顯問題。首先，「移動很少只是移動；它承載著意義的負擔。」（2006: 7）因此，忽略移動糾結於各種社會意蘊中的方式，就是簡化並剝除了真實的複雜性，以及那些意義的重要性。其次，我們必須質疑以其他方式來處理移動性的取向。將移動性抽象成為移動（缺乏意義的移動性），往往有明確的政治後果。

#### 延伸閱讀

（Cresswell 1993, 1997, 2001）

a ----- b

圖 2.1 抽象的移動性

-36- 就從克瑞斯威爾論題的最基本原則開始，我們可以設想我重製於圖 2.1 的示意圖。

這個示意圖總結了學術思維中，某些理解移動性的較基本方式。藉由假定移動性只是從 a 到 b 的移動，移動性被簡化為不過是從一地到另一地的行動，該圖解則將這種簡化予以視覺化。a 和 b——出發點和抵達點——在我們的圖解裡表現為字母，但它們之間的線條仍然是：簡單、有所誤解，而且輕忽了複雜得多的現實。如克瑞斯威爾所說的，「赤裸裸的移動事實……很少只涉及從 A 到 B。」克瑞斯威爾希望學術研究檢視將兩端聯繫起來的線條所代表的移動。儘管這條線被認定為無形無體，它卻是「富有意義且充滿權力」（2006: 9）。

若我們將克瑞斯威爾的論點往前推進一點，兩點之間有東西，某個涉及移動性脈絡的東西，能造成極大的不同。換言之，克瑞斯威爾問：歸屬於任何類型移動性的那些意義，如何全然是依脈絡而定的？我賦予先前所舉的有意義移動性事例的意義，部分是「我」自己認定的產物。這不是說，我無法逃脫我是誰的定位，而是說，它們肯定會塑造了我的詮釋。任何其他人都可能會賦予差異甚大的意義。移動性沒有先存於自身、且出於自身的

意義。移動性不會暗示性地指涉某件事或其他事情。移動性不具有本質上的好或壞，讓人想起休假或通勤上班。反而，移動性是被賦予或銘刻上意義的。此外，它被賦予意義的方式，端視移動性發生的脈絡，以及賦予移動性意義的決策者而定。採取這種方式，構築出一幅比跨越空白頁面的虛線豐富的圖像，即移動性貫穿了社會空間的複雜地域和地勢（圖 2.2）：

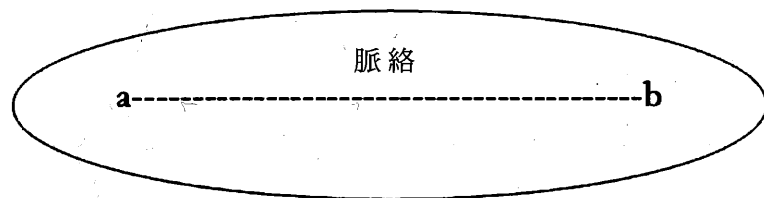


圖 2.2 脈絡中的移動性

由此觀之，移動性被賦予的意義，可以有天壤之別的理解。<sup>-37-</sup> 它們可以被賦予更具威脅性的銘記。對地主而言，林中漫步可以視為對私有財產的入侵或威脅。沿街漫步，對於反向行走的某人來說，可能有安全受威脅的感受。從小徑岔出去漫步，可能被地方環境利益團體詮釋為威脅周遭環境棲地完整性的舉動。換言之，移動性是由那些詮釋它、使它有道理的人給予意義的。

即使移動性沒有先存的意義，某些地方、文化和社會可能為特定移動性賦予特定意義。這些意義甚至可能跨越了文化。試想過去 2,000 年來，單純的移動性向量如何具有極類似的象徵意義。

索登 (Garrett Soden) 有關墜落 (falling) 的探究，提醒我們「人類文化充斥著將墜落等同於失敗的故事」。從伊卡洛斯 (Icarus)<sup>1</sup> 到路西弗 (Lucifer)<sup>2</sup>，以迄失去權勢 (falling from power) 的領袖，甚至「墜入愛河 (falling in love) 意指失控，就跟睡著 (fall asleep) 或著迷 (fall under a spell) 一樣」 (Soden 2003: 15)。向下的移動性，常常被賦予負面含意。同樣地，誠如甘恩 (Game 2000) 所述，墜落聯繫上了某種被動性，以及喪失對個人命運的自決。

垂直的社會移動性，當然可能跟移動的地理形式有關。譬如，離開舊東家，前往一份新工作或另一個機會，往往意味了在社會階梯上往上移動。柴林斯基 (Zelinsky 1973) 將這種種關聯，<sup>-38-</sup> 歸因於美國公民的社會及地理移動性：「美國人從未抵達；他總是在路上。」 (1973: 58) 美國人的身體進展和社會進展不可分割。猶如惠特尼 (Eli Whitney)<sup>3</sup> 的可互換零件 (Hounshell 1984)，美國人「十分靈活善變，汲汲於使自己嵌入對自己有最大利益，因而當然也是系統最大利益的所在」 (1973: 59)。在當今社會看來，停留不動可能被視為相當負面，因而成為向上攀爬社會階梯

1 (譯註) 伊卡洛斯是希臘著名工藝大師代達羅斯 (Daedalus) 之子。為了逃離囚禁他們的克里特島，代達羅斯以鳥羽和蠟製成翅膀，兩人雙雙飛上天空。但伊卡洛斯飛得太高、太靠近太陽，羽翼融化，落入海中。

2 (譯註) 路西弗是希臘神話中的墮落天使，原指「晨星」，如今也作為「魔鬼」代稱。路西弗曾經任職天上地位最高的天使長，卻意圖與神同等，率天使起義，因失敗而墜落成為撒旦。

3 (譯註) 惠特尼 (1765-1825)，發明軋棉機的美國發明家。

的障礙。莫利 (Morley 2000: 202) 指出，移動性「日漸被視為一項社會長處，相對地，靜止不動日漸獲得挫折、失敗、被拋諸腦後等意味」。試想各種計算科技的大量廣告。膝上型電腦的廣告訴求可攜帶性——最常見的是它們的移動性 (Mackenzie 2006)。我用來撰寫本書的膝上型電腦，是以**超移動款**電腦著稱，而它的廣告推銷著各種社會抱負。

再說，一個人的社會處境或脈絡，不見得會將其他人的向上流動和地理移動性，視為特別好或正面的東西。例如，經歷了內向和外向遷移的鄉村社區，可能不會將高漲的房價，或相反的，空缺的職位和衰退的服務業，當成特別好的事情 (Cloke *et al.* 1995; Cloke *et al.* 1997; Milbourne 2007)。本章嚴肅看待脈絡和偶然性，探討有意義的移動性如何通過不同脈絡和位置而建構。

我們必須更進一步考察，這些意義儘管短暫而零碎，卻能構成相當可觀的存在。我們用來塗抹移動性焦油的刷子，可能留下不少恆久的污漬。賦予移動性的意義，會使結果有所不同。事實上，它們可能造成極大差別。移動性的意義可以塑造社會關係，它們可能改變我們思考它們並施展行動的方式。對某些人而言，標記具有侵入性且永久性的存在，它就是不會消失 (有關加諸吉普賽旅人的污名，參見 Halfacree 1996; Holloway 2003, 2005)。不過，正如我們對移動性的關切應當包含審視世界，我們也得考量這些意義如何瀰漫於移動性本身的學術研究。它們可能映照、反射或改變更廣大的社會。誠如莫利有益的主張，「我們用來討論

移動性問題的語彙本身，如我們所見，無可避免充滿了價值判斷。」 (Morley 2000: 41)

39- 讓我們在運輸地理學家的移動性定義上稍事停留。在經典著作《現代運輸地理》 (*Modern Transport Geography*) (Hoyle and Knowles 1998) 中，作者說明「在所有社會、環境和經濟體中，就功能和發展而言，財貨與人員——以及資本與觀念——的移動是必要元素」 (1998: 4)。很顯然，當時霍伊爾和諾爾斯 (Hoyle and Knowles) 的運輸移動性觀念，尚未含括作為重要成分的移動性之社會與文化意義 (雖然諾爾斯日後的著述裡有，參見第五章)。然而，從純粹的功能和發展層面來談移動性，並不是說意義和社會意義不存在，而是意義不總是以那種方式來尋覓。作者對於移動性研究應當為何，做了他們的價值判斷，即便該判斷排除了移動性的社會意義。因此，我們得問，這個判斷是在哪裡做的？從何種立場出發？

從運輸地理學出發，霍伊爾和諾爾斯 (Hoyle and Knowles 1998) 的著作反映且強調了地理學的效用，即地理學是運輸基礎建設和政策之分析與規劃的主題。運輸地理學這個特定學科脈絡或空間扮演要角，是霍伊爾和諾爾斯藉以掌握移動性的背景。總之，關鍵是脈絡。不論「在外頭」或在學院範圍內，脈絡都對移動性被賦予意義和理解的方式，造成了影響。話說回來，我們也應該留意我們想像脈絡的方式。地理學家多爾 (Doel 1999) 認為，空間可以想像成相當固定而分離的容器。這麼一來，要注意

到，我們得將移動性視為涉入了空間及脈絡背景的塑造與再造。要理解移動性如何達致意義，就是要了解它們對流沙基礎的影響——它們對於持續的學科辯論及提出的假設的意蘊。如果我們轉向諾爾斯（Knowles 2006）和其他有關移動性的近作，其觀念闡述都擁抱了「新移動典範」，視其為檢視今日運輸的、更能分辨文化細微差異的視角（Pirie 2003）。

### 移動性的形象和隱喻

學者往往透過兩種不同觀點來闡述移動性（Cresswell 1993, 2001, 2006; Kaplan 1996; Urry 2000）。瑪爾基（Malkki 1992）的  
40- 跨國認同研究，勾勒出她描述的「定居形上學」（sedentary metaphysics）——以固定且有界限的方式看待世界的傾向，及其對立面「游牧形上學」（nomadic metaphysics）——將移動當成起點的觀看之道。雖然這些思考移動性的範疇很有用，卻有將某些迥異的取徑混為一談的傾向，往往在努力強調它們的相似處而忽略差異點時，當中的細微差別就變得模糊不清。

我的企圖是更細緻地拆解這兩種思維，並替其他幾種形象和隱喻添加血肉，這些形象和隱喻是為了理解移動性而在這些思考風格中展開的。我的作法有幾個向度。首先，我們依序討論定居主義和游牧主義，同時處理超越這些最初的簡單區分的幾個移動性的形象和隱喻。有兩個形象支撐了這些研究。

第一種形象與定居主義的關連較大，並將網絡節點形象物神化了。節點（一個靜止不動的點）的首要地位意味著移動性不過是它的僕人——從一個節點到另一節點的手段。我們將見到，節點具有意義，而移動路線只是穿越無意義空間及通往節點地方之神聖性的方法。此外，節點的邊緣——它的圓形邊界——是不能滲透的阻礙。不可侵犯的地方免於外人干擾，安全無虞。另一方面，游牧主義則將代表移動性的路線視為起點。根據游牧主義，享有特權的是路線本身，而非節點。流動支配著前往某處的路途上，作為介中地方而出現的中點（points）和暫停（pauses）。

### 定居主義：節點、網絡與地方

從最先研究移動性且最具影響力的一些著作開始，初期現代社會的文化地理學研究，針對游牧民族的某些構想提出了異議。不去浪漫化他們表面上的漫遊癖，游牧者的生活反而被視為更偏向居於定所、靜止不動，因而更富有意義。以考察初期現代農業社會起源的柏克萊學者騷爾（Carl Sauer）為例。騷爾（Sauer 1952）認為，顯然游牧群體盡可能的少動，只為「食物、水、燃料和遮風避雨之所」的基本需求而移動。騷爾繼續解釋，「移動性〔如何〕伴隨專殊化的狩獵經濟或貧乏環境中的生活，而成為  
41- 主導角色。」（Sauer 1952: 22）移動性這種活動比較適合狩獵一採

集社會，或那些生活在被迫持續覓食環境中的人。移動性是受到引導或被迫而成為例外。對定居生活中的各種「好處」來說，移動性都是威脅。騷爾寫到「無盡而不幸地飄流的流浪群體」，將移動性等同於遲疑難決、永恆不滅和情緒。

這種取向似乎使移動性負載了經濟合理性 (economic rationality) 的沉重包袱。騷爾援引早期的簡約和最小努力原理，主張「我們總是致力於最小化」移動成本和努力。從這個角度看，移動性和遷移都不尋常，必要時才派上用場。遷址是因季節變化而被迫發生，加以另一處地點維生所耗代價低得多。「壁爐」和「家庭」是重力吸引者 (gravimetric attractors)。壁爐是家庭生活周繞運行及財貨聚集的中心。壁爐的模式化方式，通常顯示為刻意定位在「最小運送」的位置。為了節省精力，它們也「只在必要時」搬遷 (Sauer 1952: 12)。

騷爾的詮釋未必獨一無二。儘管觀點迥異，法國地理學家韋大樂·德·拉白蘭士 (Paul Vidal de la Blache) 的研究，可能也有類似重點。和騷爾一樣，韋大樂·德·拉白蘭士 (Paul Vidal de la Blache 1965) 秉持人文主義，盡力解釋游牧群體如何因為某種方式而緊緊於一地，深受所處自然環境的滲透。對入門者來說，我們總是見到他們「在一定範圍的空間裡承擔了確定的關係」。一群人可以不需要可供回返的特殊空間或地方而存活，似乎令人無法想像。他寫道，這如何「超出了理性或經驗之所及，竟有人能無根而存活，也就是說，缺少一處從事生命活動的領地，沒有能確

保並提供生存所需的領域」 (Vidal de la Blache 1965: 52)。

由於騷爾的社群堅持穩定性、固定性，以及壁爐的牽引力，使他們離自然有一步之遙。另一方面，韋大樂·德·拉白蘭士簡化游牧者的生活方式，他們的動機與行為取決於他們周遭的環境和地景。地理區域提供「旅行的自然設施」。就是那些侵蝕已然剝平山勢，製造出適合移動的較平滑地表的區域。游牧者的移動性，使他們更接近他們在演化尺度上拋諸在後的自然與動物生活。他們的移動被描述成「像一群動物在草原上漫遊，或一大群鳥俯衝一片綿延水域」 (1965: 361)。

在這些描述中，法國學者將人類簡化成一種像動物的野蠻人，「成群結隊」移動 (Vidal de la Blache 1965: 361)。移動性沒有意義，而是憑本能、靠動作、可確定的。土耳其人、蒙古人、馬札兒人 (Magyars)、保加利亞人 (Bulgars) 和匈奴人 (Huns) 的游牧移動，被形容為「週期性幽靈，配備著馬匹和輪車，從他們的自然棲息地草原世界中現身」。他們被描繪成全然可以確定且可以預測的，因為他們似乎以自然現象運作般的方式行動。話是這麼說的，根據「他們成形時的迅速敏捷，以及他們陷身其中之軌跡的明確無疑，他們類似由科學決定起源並追蹤路徑的氣候現象」 (Vidal de la Blache 1965: 368-369)。將某種類型的人類移動性，還原簡化成自然，其目標總是瞄準韋大樂·德·拉白蘭士所屬社會以外的社會，在那裡，「印度蟻丘」 (Hindu ant hill) 「因應商業或宗教的要求，還有單純出於漫遊癖，而不斷移動」

(Vidal de la Blache 1965: 384)。簡單的規則可以決定最終的移動，以便「蜂房太滿時，蜂群就離巢」(1965: 70)。

我們清楚看到，這些詮釋是特定時間和地方的產物——發展中的區域地理學，還有其他針對社會及其周邊地景的種族中心論詮釋(例見帕克〔Robert Park〕的都市社會學)。學界幾乎不屑討論遊牧者及遊牧主義的各項假定。人能不依附或委身一處特定而穩固的地方來度日，著實令人「難以想像」。移動性被視同遠古或原始。即使他們運用簡化的隱喻來再現移動性，騷爾和韋大樂·德·拉白蘭士仍致力賦予初民社會根著性，以及同地方之間的有意義牽涉。

### 移動方法 2.1 挖掘與重構移動性

考古學和人類學領域通常展現了如何通過定居痕跡來辨識早期聚落的移動性，儘管其「難以證明」(Marshall 2006)。例如，在離工具製作原料來源很遠的地方，發現了工具，可以提供居住、後勤和領土移動性和貿易的證據。某些工具類型甚至可能顯示這些移動性的頻率。鑑於工具傳播還有很多其他變數，移動性重建策略的不確定性也偏高。因此，可以利用不同類型的物件，像是垃圾與廢料，來追溯早期的社會性移動。大量而多樣的垃圾、動物骨骸和其他東西，提供居住移動的指標(Kelly 1992)。凱莉(Kelly)解釋，「不是將垃圾隨手丟棄或

掃到旁邊(像保持移動的外來者那樣)……定居的巴斯瓦拉人(Baswara)利用離住家較遠的二次垃圾場，而不是移動式居住群體營地的那種垃圾場。」(Kelly 1992: 56)

其他取向利用建築物和紀念碑這類遺跡的形式與結構，憑著根據遺址物質殘跡重建的計畫和圖解，來想像移動性的模式和路徑。特恩布爾(Neil Turnbull)和其他考古學家主張採用這種「營造視角」，會將移動模式視為反映了社會和物質結構，而非塑造了這些結構。如泰利(Chris Tilley)這類作者提出的，「人如何穿越紀念物，他們從不同角度看見什麼，紀念物的身體經驗如何影響其感知」(Thomas, 引自Turnbull 2002: 132)問題，提供比決定論更複雜的詮釋。如果人的活動和移動塑造並改變這些實質結構，就會產生進一步的遞歸式互動，重新塑造「人前往特定地方的移動，限定了姿勢及能看見的視野」，從而「一處地方能被經驗及閱讀的方式」(Thomas, 引自Turnbull 2002: 134)。

在更直接的脈絡裡，移動性留下研究者可以追隨的印跡。單純描述移動性，可以查閱檔案和歷史文件，要掌握更多細節的質性經驗，則可以訴諸口述史或移動影像。史學方法使研究者得以從公司記錄和口頭證詞，重建移動性的經驗。梅里曼(Peter Merriman)關於 M1公路的研究(2007)，是個絕佳的好例子，將道路的移動文化鮮活的展現出來(另見Robertson 2007)。

### 實作

- 可以尋找社會活動與實作的蛛絲馬跡來重建移動性。
- 材料、建築物遺跡、歷史文件、文本、相片和物件，都是有用的分析對象。
- 這些詮釋可能得放進活動、身體感知和經驗的脈絡性文化中。

### 延伸閱讀

(Kelly 1992; Turnbull 2002; Marshall 2006)

### 法則

另外一些取向以截然不同的方式，來闡述移動性的意義和意蘊。學者探查了許多法則和寓言，旨在改善描述和解釋移動的方式。儘管相較於先前取向有著顯著差異，它們處理移動性的方式仍與區域地理研究分享了幾個共同點。在我們見識過的取向裡，點和線構成的網絡圖解偏向於隱喻，但是在這些探查裡，點和線直接被當成再現性的模型和規範，藉此，移動性的現實被理解為運輸、遷移和產業的函數。

有關人和物為何而動或動起來的支配法則或個別原則，這方面的研究成果，可參閱阿伯勒、亞當斯與顧爾德 (Abler, Adams and Gould 1971) 的地理學經典著作《空間組織》 (*Spatial*

*Organization*)。為了揭露和理解「移動法則」，這些作者要研究事物為什麼動。他們這麼做，是因為「要預測並控制社會和自然事件」(1971: 238)。這些解釋可能基於十分單純的因素。烏爾曼 (Ullman) 界定了三項因素。第一個是「互補性」 (complementarity) —— 空間分化如何促進互動 (Ullman 1957)。他稱第二個因素為干預互補性 (intervening complementarity)，或謂兩個區域或地方之間的契機。最後，烏爾曼以「可移轉性」 (transferability) 來根據運輸成本和時間衡量空間或距離。

乍看之下，前述探查似乎是從他們研究的移動性中抽掉了許多社會向度，以致力於更功能性的分析。然而，這些研究是為了處理各種社會問題而作的。在這類研究揭露的各種關係、關聯和模式中發掘出意義，包括各種服務的取用，以及產業區位。但這並不表示充滿價值判斷的隱喻和形象，沒有用來理解移動性。

最著名的移動法則研究之一，是於1960年代在物理學的次領域社會物理學中發展出來的。受到自然科學有關移動、物質和能量的法則吸引，社會物理學家史都華 (Stewart 1950) 思索，人類移動性如何可能遵循與自然物質相同的法則而行動。齊普夫 (Zipf 1949) 在偽心理學和生態學理論中，直接套用了「能量守恆」原則。齊普夫將他的混種法則運用於人類活動，他認為，「每個人的移動，無論哪種移動，總會……傾向由單一首要原則支配，由於找不到更好的說法，我們只能稱為最小努力原則 (Principle of Least Effort)。」 (Zipf 1949: 1)



齊普夫的取向影響了其他好幾個處理移動性的方法，而且十分類似。主導的取向就是把移動視為純粹是藉以克服距離暴政（the tyranny of distance）的活動。從工具的角度來看，移動性被視為盡快從一地到另一地的方法。作為克服距離的功能性工具（如我們先前在霍伊爾和諾爾斯的構想中見到的），移動性得到了容忍。克里斯托勒（Walter Christaller）著名的交通原則提供了一條「移動法則」，當中地（central place）之間的路線可以「盡可能直接而便宜地」建立時，這種安排最有效率。透過倡議一種我們稍後將見到的、迂迴而過的網絡形式（Graham and Marvin 2001），中地之間可以用更快速的移動連鎖結合起來，「較不重要的地方……則棄置一旁。」中地應該以最有效率的方式，沿著交通路線排列（Christaller，引自 Lloyd and Dicken 1977: 44-45）。

就在這項研究的當時，繼斯托弗（Stouffer）有關移動性和機  
46- 會的理論（Stouffer 1940: 846）之後，伊瑟德（Isard 1956）這樣的經濟理論家在社會科學界可謂舉足輕重（Chang 2004）。移動性被提升為理性的移動方程式，同時也變抽象了。簡單的變項和輸入代入了公式，這個過程可以一再重複。藉由加入物理特性、單位重量的可移動距離、它如何與施力成正比，以及克服阻力或伊瑟德所謂的摩擦力所需的服務因素，學者可以為了預測未來的可能性而理解和解釋移動性。

讓我們再次考察此處體現於移動性中的價值。伊瑟德的目標是盡可能透明。以成本和施力來量化計算的空間和空間摩擦力，

必須加以克服。克里斯托勒提出類似議題，討論空間或經濟距離該如何「取決於運輸、保險費和儲存成本；時間與運輸中的重量及空間損耗；以及從旅客角度看，運輸成本、所耗時間與旅行不適」（Christaller 1966: 22）。因此，時間和移動抵得上資本，必須盡可能減少這種成本。移動性及其脈絡的複雜特徵，充其量被當成變項；是要代入方程式的可量化實體。

這種研究裡的第二個主題是移動者的樣貌，移動的人不是輸入變項，而是原子化個人的想像，他們不會注意肢體的疼痛，反而順從由不同規模質量散發的廣義重力。隱喻性質量的重力，解釋了何以人們情願遠赴特定地方。這個領域最早且最著名的探查之一，是由試圖建立一個遷移理論的拉文斯坦（Ravenstein 1889）執行的。採納溪流和河川、環流與漩渦這些流體類比，拉文斯坦主張移動性和距離成正比。他提出遷徙的移動取決於旅行距離的觀點，因此，「水流力量的喪失，與它同水源的距離成正比」（Ravenstein 1889: 286-287）。

在上述說明中，拉文斯坦能夠拒斥這個想法，即人們「像一片油般在地球表面移動，緩慢而均勻地散布各方」（Vidal de Blache  
47- 1965: 71），而是設想有某些未開發資源的中心，或是其他人口過剩的地方，將會提供遷徙移動的推力與拉力。即便一開始似乎拉文斯坦完全實體化了移動及移動性的原因，但他確實指出，「多數人具有想在物質方面自我『提升』的內在欲望」（Ravenstein 1889: 286），向來是最強大的移動驅力。兩種原因合併起來。跨越

廣大距離而移動的質性衝動，並非來自剩餘土地的吸引，或是對勞動力的需求。反而，他想像由各種移動性和機會構築而成的層層疊疊瀑布相互扣連，創造出物理和質性的動力，吸引著旅者從一地前往另一地。

受到這些觀念影響的學者，並未假設城市產生了實質的重力場，而是生產出一種以社會方式經驗的隱喻性重力場（Hua and Porell 1979）。這些研究裡的重力就是影響力，表現了機會及欲望（Olsson 1965）。不過，我們不應該將欲望誤認為一種情緒性的渴望、欲求或衝動（Olsson 1991）。這裡設想的是一個比較輕感覺而重思考的主體：會藉由計算和權宜來回應外力之「理性的經濟人」。

上述這些類比，將「分子」直接疊加在「人」的上頭。我們一直在思考的形象中節點的首要性，是落在個人身上。移動的人有質量（mass）。個別的人表現得像分子，而眾多移動身體的聚集，則會像分子量增加的分子集合體一般行動，「一定空間裡聚集的數量越多，發揮的引力越大。」（Carey，引自 Lloyd and Dicken 1977: 150）諸如此類的觀點，使得勞埃德與狄更斯（Lloyd and Dicken）這些學者將移動和互動視為「普通物理重力法則的變形」（Stewart and Warntz 1959; Lloyd and Dicken 1977: 96）。

這種觀點的證實方式，結合了物理隱喻和經濟理論。我們可以把這些取向的成果，想像成一張特別不平整的撞球桌。個人被當成移動的球，沒辦法產生任何內部動力驅使自己移動。倒是桌

子的物理結構和經濟結構決定了球的移動。距離和機會，創造出具吸引與排斥作用的重力潛勢（gravimetric potential）桌上的高峰和  
48- 低谷，推、拉、猛拉、拖曳著球，唯一的阻力來自桌子表面和移動距離。雖然這個取向顯然有些問題，但它在人與非人移動性的預測和理解上，成效卓著。它在理解消費者前往中地，貨物送達消費者，以及農產品送往中央市場等移動上，頗具實用性（Lloyd and Dicken 1977: 65）。

這些取向普遍流行於某種社會及學術脈絡中。在冷戰及戰後重建和都市更新需求的脈絡中，移動性法則被當成邁向科學正當性之學術衝刺的追尋目標，任由移動性變成有**必要**以法則來解釋和預測的東西（參見以下專欄）。

### 個案研究 2.1 空間科學與冷戰

如巴恩斯（Trevor Barnes）所述，戰後發展及冷戰規劃的必要性，意味了地理學，以及尤其是地理學家針對移動性和運輸所發表的意見，日益重要。在爭取規劃大眾移動基礎建設所需補助金的壓力脈絡下，也達致了類似價值。決策者要求科學家和專家提出橫越美國廣大幅員的辦法，此舉大幅提升了理解移動性本身的需求。

在美國，葛里森（William Garrison）「傑出」的研究，因為大有利於爭取公共資金而備受矚目。公路的規劃仰仗他的專長，

譬如華盛頓州公路委員會資助西雅圖周邊的計畫公路系統。其他地方，在民防疏散計畫的脈絡中，則是運用葛里森的研究來規劃最適宜而有效率的開車和搭渡輸出城的動線。正因管理及塑造人群移動的必要，才促使地理學者逐漸回應了這股籲求，並為當局獻策。

誠如巴恩斯與法里希 (Barnes and Farish) 所言，令這種分析獨樹一格的特質，還包括地理學家使用的知識與分析工具，以及他們試圖理解的現實——真實世界的移動性——之間的搭配協調。就葛里森的例子而言，他的團隊在他們替安渡行動 (Operation Rideout) 所做的研究中，為公眾疏散而開發的「脫逃路線 (lines of flight) 和緊急回應系統格網」，「代表了理性的理想」，而且是「精緻的抽象虛幻」 (Barnes and Farish 2006: 819)。這種「精緻的抽象」有許多種形式。我們見過運用分子、原子和流動等隱喻，都透過模型圖解而視覺化了。其實，正是這種模型哲學強化了為求理解而消除複雜性的空間科學知識論和本體論伎倆。

#### 延伸閱讀

(Farish 2003; Barnes and Farish 2006)

工程師和物理學家將移動的電路圖解模型視覺化，使移動性簡化為我在本章開頭展示的那種線。在空間中兩點之間的個別移動，形成了路線 (route) 或線條 (line)，然後是移動性所啟動、

終止或成為焦點的那些點，構成稱為節點的東西。將這些關係視覺化的其他方式，則援用像是流水和河川這類物理隱喻。哈給特 (Haggett 1965) 利用河川系統及其網絡化支流的層級系統，來理解移動性的秩序。在更廣大的領域裡，例如建築，真實河川系統的形狀和形式，成為現代主義建築師柯比意 (Le Corbusier) 的都市總體規劃中，最重要的靈感來源之一。柯比意在飛越亞馬遜上空時大喊，「好個沉思冥想的邀約，好個我們地球基本真理的提示！」 (Pinder 2004: 82)

以它們自己的條件來衡量，這些取向在移動性分析上是重大突破。的確，在像運輸地理學這類領域中，它們比較成熟的研究遺產，證明在移動性之系統、路徑和模式的詳盡描述性研究方面，成效非凡 (參見第五章)。然而，儘管這些移動性研究取向偏重於提出移動行為的法則及預測斷言，但這不必然意味我們可能視為較偏質性的移動向度，就不會獲得考量或想像。奧爾森 (Gunnar Olsson) 認為，「不僅要回答『如何』與『何處』的問題，還要留意為什麼人會遵循這類研究和其他研究都提到的行為『法則』。」 (Olsson 1965: 73) 儘管我們可以通過分析人們的移動模式——表面——發展出法則，但唯有理解人的「非理性」行為和動機，才能提出為什麼的議題。

勞埃德與狄肯 (Lloyd and Dicken 1977) 再次清楚說明了這一點，無限移動 (infinite mobile) 過於簡單的化約主義原則，只能一般性地描繪移動模式，距離完美的理想還差得遠。他們寫道，

例如，我們的鐘錶匠如何得知有較高的工資？當鄰州的競爭者提高他付給鐘錶匠的工資，那會怎麼樣？他們會收拾行囊，再次動身嗎？他們的妻小如何設想所有這一切移動性？對於在伊利諾州皮奧里亞市（Peoria）長大而喜歡當地的低薪鐘錶匠而言，又該如何呢？（1977: 206）

他們搬遷到該州後，現實將更為複雜棘手而難以預料。

時間地理學者哈格斯傳（Hägerstrand 1982）試圖揭露的正是這種複雜性，他的方法是使原子、點、線和路徑，遠遠超出空間科學之外到某種程度。哈格斯傳拆解移動性的線索，以便更嚴肅探索移動主體的個別生涯。他的技巧將主體原子化而變成個別粒子，而計畫是由各種時空限制或潛能決定的（參見以下專欄）。

### 關鍵概念 2.2 移動、路徑與時空慣例

地理學界有一位對移動性研究極有影響力的人，就是瑞士地理學者哈格斯傳（Torsten Hägerstrand）。他的時間地理學基礎是時空（time-space）的概念化：任何空間移動，也是時間中的移動。聚焦於作為「生涯計畫」（biographical projects）的個人慣例和路徑，哈格斯傳試圖理解，個人移動模式及活動並非發生於真空，而是取決於他們與空間和地方環境的互動方式。涉及空間和時間中的移動，哈格斯傳的取向是標記式的，因為它

試圖追溯人們例行公事的特殊樣貌和模式。

人穿行而過的空間和時間，造成了他所界定的對移動能力及所從事計畫的「限制」。他設想為時空稜柱（time-space prisms）的東西，是人可以在其中行動的物質／空間和時間之牆。因此，特定的一趟旅程，或他所謂的計畫，總是會耗費一定的時間量，這受限於一天裡可以使用的時空量。

這些被視為場域，即移動的場域，而移動乃從通常是人們居所的中心輻射出去。因此，「工作地點、商店、休憩場所、知心朋友的住處，以及其他類似場所，便是節點」（Hägerstrand，引自 Gregory 1985: 306），是時空例行化（time-space routinization）得以發生的地方。

### 延伸閱讀

（Hägerstrand 1982; Giddens 1985; Gregory 1985; Hägerstrand 1985）

如下圖所示，哈格斯傳製作了令人難忘的時空圖解，將穿越空間、進入日常生活行為的移動予以視覺化。

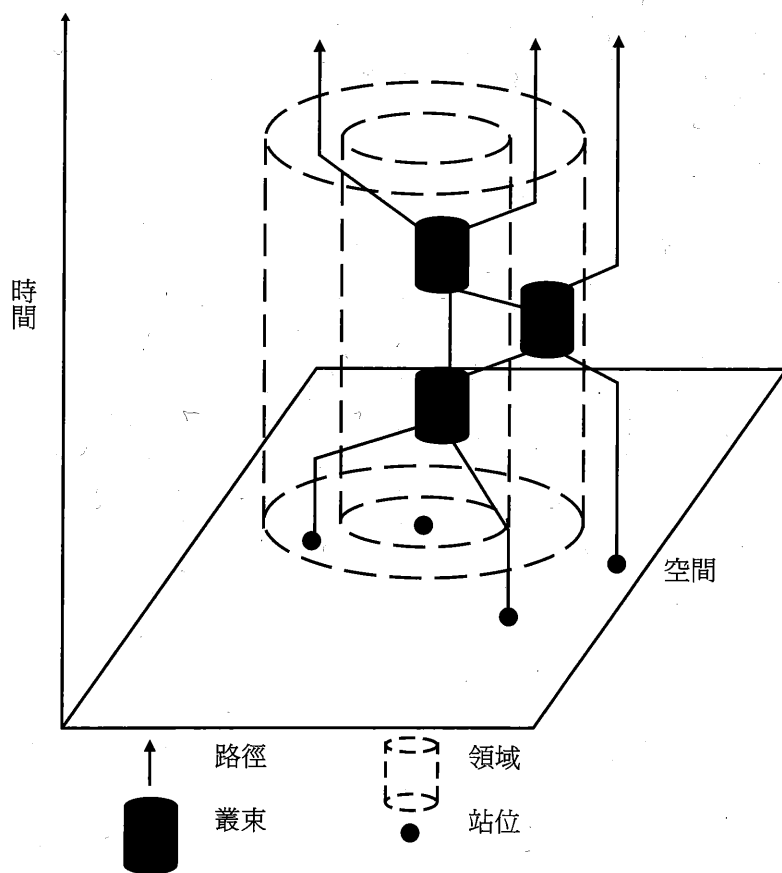


圖 2.3 時空路徑的視覺表現

資料來源：仿製 Hägerstrand (1967, 原版, 圖 1.4.4)

跟在他之前的空間科學家一樣，哈格斯傳也想像移動個體宛如物理原子，強化了計量地理學將人和非人等同起來的傾向。他主張地理學者應該更重視「移動中的世界，不斷變換的世界」（Hägerstrand, 引自 Crang 2001: 192），他發現這種生命路徑可以輕易運用於「生物學的各個面向，包括植物、動物和人」（Hägerstrand, 引自 Gregory 1985: 311）。不過，哈格斯傳並未將他的再現性模型，誤認為它們所表徵的生涯計畫的完美替身。他提到，他「以時間地理標記法」追溯的路徑，「似乎不過是代表了一個移動中的點。」重要的是，它們「不應該使我們忘記，在看似持續存在的尖端上，站著一個擁有記憶、感情、知識、想像與目標的活生生的身體主體」。因此，雖然這些變數「對於任何想像得到的象徵再現而言，都過於豐富」，但事實上，它們「對於路徑方向有決定性」。他繼續提到，人「不是路徑，但他們無法避免在時空中描出路徑」（引自 Gregory 1985: 324）。我們現在可以轉向，討論這種對於經驗深度的體認。

-53-

### 移動方法 2.2 追蹤事物

一如目前為止強調的，移動性研究既討論移動的人，也探討物件。移動性研究，給對於物件行經的路徑、迴路和社會場域感興趣的研究者，提出了方法論問題（Shanks and Tilley 1993; Ingold 2007b）。地理學者庫克（Ian Cook）的食物網絡研究，提

倡追蹤事物 (follow-the-thing) 的方法論操作。庫克的研究追蹤一個物件，例如木瓜，穿越一連串空間和鎖鏈時，所經歷的轉變。庫克關注這段過程的主要旨趣，不必然在於木瓜的轉變，而是執行這些過程的牙買加勞動力的經驗。

追蹤木瓜的移動，見到它被牙買加農場工人採收、裝載、運送、清洗、秤重、分級、修剪、包裹及裝箱，這些移動過程凸顯了發生於相關社會及環境背景的許多勞動實作，那是研究者能依序觀看、碰觸並經驗到的環境。將看似無形無體的食物網絡予以人性化，便強調了勞工必須忍受的人性與非人性化勞動條件、動物的處遇，以及其他商品鏈 (Goss 1999)。

#### 實作

- 民族誌取向的物件研究，可能意味著實際追蹤物件穿越不同社會與地理環境的移動。
- 直接觀察及回憶這些環境的記錄，可以替像食物這類物件的收穫、準備及搬運的過程與條件，提供一張有用的快照。

#### 延伸閱讀

(Cook *et al.* 1998; Cook 2004, 2006)

#### 地方與無地方性

身為騷爾的學生，段義孚 (Yi-Fu Tuan) 是人文地理學取向的中堅人物 (instrumental force)，該取向背離且大力批判了實證主義從烏有之處 (nowhere) 出發的視角。段義孚的著作探討人如何透過經驗而使生活過得有意義。他關注地方如何成為充滿意義的家園空間 (home spaces) (Tuan 1977)，和騷爾一樣，段義孚也認為很難忽視人類塑造根源和依附地方的需求。由此觀點，移動與地方「正好相反」。「移動花費時間且發生於空間中」，地方則被設定為「移動的中止或暫停——允許某個地點變成意義的中心，空間則在周圍組織起來」(Tuan 1978: 14)。倘若我們能將上述予以視覺化，段義孚的焦點是地點 (points)，並不是抽象的點 (dots)，而是意義和意蘊的焦點，空間則在其間展開。

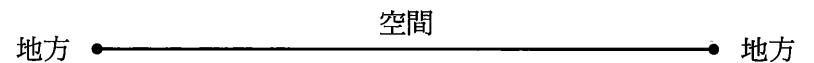


圖 2.4 段義孚地方理論圖示

不同於空間科學家將這些地點或節點視為物理和經濟的吸引者，段義孚賦予這些地點脈絡和意蘊。地方是意義的中心，或是我們組織社會生活和固有意義之生活的地點。

段義孚著作裡一個常見的對反形象，又是個遊牧者形象

(Tuan 1974)。人類移動性被視為地點或地方的直接侵略者。「老是在移動」被理解為一種偏離地方或「喪失地方」的方式。移動狀態的人，因而是流離失所 (out of place)，或是僅保有淺薄「場景和意象」的「無地方」(placeless)。段義孚的同時代人瑞爾夫 (Edward Relph)，譴責專供移動之用的道路、鐵路、機場和空間是負面的強迫施加 (negative imposition)。瑞爾夫認為，「隨著具有各式時尚和習慣的大規模人群移動成為可能」，這些空間已然導致「無地方性的蔓延」(Relph 1976: 90)。

純粹而毫無羈絆之移動性的游牧生活型態竟然存在，對段義孚和瑞爾夫而言，真是無法想像。他們真要想像的話，他們會投以道德指控的意識形態陰影，將他們的移動視為具威脅性且負面。該領域的類似作者，像是地景作家傑克森 (Jackson 1984) 展現了對於地方神聖性的全神貫注。依此觀點，「賦予我們認同的是……」地方，或「永久的位置」，此外，對傑克森而言，「任何暫時或短命，或可移動的東西，切莫予以鼓勵。」(Jackson 1986: 194) 他寫道，他如何「困惑於我眼見的臨時空間：一年後就拆掉的汽車速食餐廳，種植玉米的田隨後改種大豆，接著再加以分割；假期結束，拖車社區也隨之消失」(1986: 155)，人怎能在這些地方成家、尋得慰藉和意義？布希亞 (Jean Baudrillard) 惡名昭彰的《美國》(*America*) 一書，論及相同類型地景，敘述橫越南方各州沙漠地帶，令人屏息的汽車之旅，置身高溫酷暑當中，移動性與平庸地景結合起來，產生意義的「蒸發」或「意義的終

結」(Baudrillard 1988: 8-9)。

凡此種種觀點，不侷限於學術界。對那些持反對立場者來說，類似觀點的後果往往大有問題。克瑞斯威爾擴張了定居形上學，超越地理學者、社會學者、文化理論家及其他人的內部辯論，藉此提出他對前述議題的一些看法。克瑞斯威爾認為，「將負面道德及意識形態符碼扣連上移動性的世界觀，延伸到了象牙塔之外，瀰漫於多重的社會與文化生活領域的思想和實作中。」(Cresswell 2006: 38) 下一章，我們會通過排除過程來檢視這種定居主義的政治，以下的個案研究專欄，則聚焦於這種思想本身隱含的有問題意涵。有鑑於反動的定居主義思維，乃脫胎自新自由主義資本主義的游牧意識形態，南非的仇外歧視益發顯得錯綜複雜且自相矛盾。

## 個案研究 2.2 南非的公民資格與定居主義

通過針對南非仇外歧視的詳盡個案研究，納尹究 (Francis Nyamnjoh) 的《局內人與局外人》(*Insiders and Outsiders*)，背離了具破壞性意涵之定居思維的西方中心案例。探究非洲移民在南非被想像和對待的方式，揭露了由幾個移動性隱喻和圖像所正當化的複雜歧視待遇過程。

該議題的各種調查研究顯示，定居主義如何以種族和病理化的刻板印象壟罩於特定移民，幻化出「噩夢公民」的觀

念，其「無根性」吸吮和抽取了南非本身的士氣和經濟價值（Comaroff and Comaroff 2002: 789）。納尹究的研究部分聚焦在瑪匱拉廓（*Makwerekwere*）的建構——卡摩洛夫與卡摩洛夫（Comaroff and Comaroff 2002: 797）解釋，瑪匱拉廓是給出身非洲的流動移民的名稱；這時正當「本地人」必須回應導致南非社會和物質轉型不均等的新自由主義資本主義崛起，市場競爭的強化、分工，以及日漸遭到滲透的國族政治與經濟。

南非內部人士不承認這些人擁有顯而易見、清晰明瞭的語言，聲稱只能理解「口吃」的「野蠻」形式。持有刻板印象的南非人，稱瑪匱拉廓「是『有尾人』（*homo caudatus*）、『尾人』（*tail-men*）、『穴居者』、『原住民』、『未開化的人』、『野蠻人』，或現代的『霍屯督人』（*Hottentot*）」（Nyamnjoh 2006: 39）。通過種族和膚色的階層化結構，咸認瑪匱拉廓是「暗膚色人種之最」，因此是最不開化的人。新進群體往往被視為異邦人、非法移民，前來竊取本屬當地人的工作和機會。

人們相信，瑪匱拉廓一併引進了鄰國的問題：內戰、種族屠殺、獨裁政權、貪污及犯罪，全都不無可能。如納尹究所述，「突然得面對新南非都市空間裡湧進的原始黑暗，可能相當令人不安，甚至是舊事重演的噩夢一場。」（Nyamnjoh 2006: 40）瑪匱拉廓的移動性被詮釋為有機的，像植物一樣耗盡地利，如雜草般蔓生，扼殺了當地居民的機會。他們被詮釋為一場

身體和道德的傳染病，人們相信他們「攜帶愛滋等怪病來毒害南非。他們的女人輕易勾搭上易感的南非男人，以凡人無法擋的……糖衣包裹的吻，迷惑他們」（Nyamnjoh 2006: 44）。

### 延伸閱讀

（Cresswell 1996; Comaroff and Comaroff 2002; Nyamnjoh 2006）

## 57- 游牧主義：逃逸路線

上述討論中，好幾個移動性的圖像受到各種方式的牽制束縛。比方說，游牧者循著熟悉的路線移動，返回相同的地方，正如網絡的直線非得與終點和起點相連不可；移動性是有路線、有界線，而且受到限制的。用來支持以迥異方式理解移動性的其他形象，則沒有這些限制。它們被賦予的意義，隱含的不是嚴格、永恆和確定，而比較是短暫且飄忽不定，一種自由的意義，即順著沒有停靠終點的航線而移動的自由。在這一節，我指出主導討論的不是節點，而是這些點之間的線——連結者（connector）——成為游牧主義的範例。



## 遊牧主義

移動性的早期地理取向和早期現代社會調查中，已描繪過遊牧者的形象。其遊牧主義與一種難以理解且遭到負面詮釋的生活方式息息相關。我們了解，遊牧對那些置身南非定居主義政策一端的人而言，有多麼難以理解（參見下一章）。另一方面，人也可以截然不同的觀點來想像遊牧主義。

有影響力的地理學者麥金德（Halford Mackinder）將移動性與權力連繫起來，固著性則是與地理脆弱性有關，他論證了令無遠弗屆的強大軍隊移動性得以可能的，何以是亞洲大陸的地緣政治樞紐。麥金德在他的歷史研究中指出，「所有舊世界裡的定居邊緣地帶，遲早都會感覺到源自草原之移動力量的擴張勢力。」

（Mackinder 1904/1996: 545）草原提供了一片開放荒原的可協商空間，同時相當程度隔絕於海洋勢力的移動性。這一切使某種「遊牧權力」（nomad power）得以可能。麥金德追溯該區域不斷征服定居人口的流浪遊牧部落。在這片土地上迅速且自由移動的能力，能決定戰爭行為和權力的獲取。他寫道，

世界政治的樞紐區域，難道不是那個船隻無法進入，但在古代向騎馬的遊牧民族開放，而今日即將有鐵路網絡覆蓋的廣大歐亞區域？（1904/1996: 549）。

換句話說，這片土地所促進的遊牧移動力，提供了一組結構性條件——能促成或決定「軍事移動性，以及擁有無遠弗屆但有所限制之特性的經濟力量」的環境。

麥金德對英國工業和帝國相對衰退的不滿，顯見於他頌揚地理式思維的優點。我們要鼓勵他所謂的地理能力（geographical capacity），因為它賦予心智以延展的全球意義來從事製圖式思考的能力。它能輕易掠過地圖，或「自由自在地在全球漫遊」（Morgan 2000: 59）。掌握移動凝視（mobile gaze）（Parks 2005），就能更好的評價國際關係，並擁抱盡可能廣泛的權力移動（Mackinder 1904/1996: 546-547）。採納鐵路和飛機科技，確保了英國的成功。

很顯然，麥金德浪漫化了遊牧者的移動力，以及移動可能提供的權力。他的取向標誌了移動性的意義。移動性意指了權力，而權力意味了地緣政治支配的允諾（Luke and O'Tuathail 2000）。在此，移動是令人恐懼的事，而且，施用得當，它有可能是強大的武器。移動性就是未來，即某種為了達到目的，非得獲取的東西。說也奇怪，晚近書寫遊牧者的作家所重振的，正是這一類聯想。

哲學家德勒茲與瓜塔利（1988）的《遊牧論》（*Treatise on Nomadology*），把遊牧者當成既是歷史一脈絡的，也是隱喻性的觀念，藉以理解兩種權力形式的機制。他們主張，國家權力就是使流體順服於路徑和線條的力量。順著「防範擾流的導管和河堤」

來引導移動，「限制了從一點到另一點之間的往來移動。」據此，移動總是「倚靠固體」，流動則「沿著平行、流線的層次」（1988: 363）行進。我們先前討論過的那種點、線和網絡，可以適當地將這種權力形式視覺化。定居科學的調度，正是這種想像力的部署。

### 關鍵概念 2.3 游牧科學

德勒茲與瓜塔利的《千高原》（*A Thousand Plateaus*, 1988），無論就移動性研究，或他們歸諸此書的價值而言，都是一本了不起的著作。在他們廣為使用的「游牧論」裡，兩位作者闢了一大章節，探討兩種思考方式，或謂相互對立的科學。近似本章詳述的定居主義和游牧主義形上學，德勒茲與瓜塔利的討論，說明了十二世紀哥德式教堂建造過程中的勞動關係。短期雇工或游牧建造者，包括泥水匠和木匠組成的公會，給國家管理和管制帶來許多問題，後者正是前者藉由他們的移動性及罷工能力這兩種權力形式來抵抗的對象。尤其短期雇工的移動性，德勒茲與瓜塔利認為他們的鬥爭是由兩種正好對立的權力形式組成，即游牧工匠和國家建築師。

一如麥金德和騷爾，在這種制式表述下，游牧者不僅僅仰賴空間特徵，也因空間特徵而獲得自由。德勒茲與瓜塔利翻轉了我們討論過的點—線網絡透鏡。如今，移動才是首要的，之後是線，然後是點。而且，跟麥金德一樣，這種說法賦予游牧

者強大的解放力量。在其他地方，德勒茲與瓜塔利的表述開始廣為流傳，成為一種自由的象徵，接上了其他文化刻板印象和當代生活方式。最近，哈特與奈格里（Hardt and Negri）在論《帝國》（*Empire*）系統的著作裡，考察了挑戰帝國的力量，認為它們無法預測，而且特別是變動不定的——移動的諸眾（*multitude*），而其移動性和「大批勞工游牧主義，總是表現出對解放的拒絕與追尋」（Hardt and Negri 2000: 212）。

### 延伸閱讀

（Deleuze and Guattari 1988; Kaplan 1996; Hardt and Negri 2000）

德勒茲與瓜塔利筆下的勞工游牧主義，將國家（以及或許是空間）科學的點到點網絡化公式，顛倒過來。儘管游牧者看似得穿越各點而移動，但他們不受制於這些點。游牧者當然會依循路徑和逃逸路線（*lines of flight*），但他們並不那麼盲從。點僅僅是為了從一地到另一地才被實現。點「嚴格順服於它們所決定的路徑，也就是與定居剛好相反」（1988: 380）。每一個點只是「中繼站」，而且「僅僅作為中繼站而存在」。路徑或移動，因此不是由點所支配的，而是有自主性和「它自己的方向」。游牧者從一點移動到另一點，只是出於必要，而非為了某個目標。

這種游牧者佔據的空間，迥異於我們迄今所呈現的空間。游牧者的空間不是封閉且受管制的，像道路或公路上的駕駛那樣。

這種空間不被牆垣和其他圍欄「留下條痕」。反之，它被視為開放（open）或平滑（smooth）的空間。由於游牧者的空間更直截了當，因而不受法律和控制中介；空間與游牧相互依存。游牧者「創造沙漠的程度，不亞於沙漠造就他們」。在某個意義下，游牧者的路徑是固定不變的，此即路徑是被游牧者與他們必須返回的綠洲或水坑等空間之間的關係所決定的。不過，這一切又變動不居。「沙漠不僅有綠洲，那像是固定的點，還有地下莖植物，它們不僅是暫時的，還會根據地方降雨而變換地點，進而改變了穿越的方向。」（1988: 382）再者，游牧者的空間協商是以不同方式運作。不是說擁有任何一種全球知識，或憑著從烏有之處取得的遠距理解（像是地圖那樣的再現），就能找到路。相反，導航靠的是與某處的地域化、觸覺性接觸。作為源自「風、雪或沙堆的起伏、沙聲或冰的咯吱聲」的「整套關係」，這些觸覺特性使人得以跨越空間。游牧空間既「地域化，又不畫地自限」。

當然，游牧主義等同於抵抗的這個假定，除了德勒茲與瓜塔利探討的工匠，還在更多地方湧現。游牧者移動性的力量，往往是以逃避權力的重要策略而被論及。人類學家伊凡—普理查（Evans-Pritchard 1949）有關塞努西—貝都因人（Sanussi-Bedouin）抵抗義大利法西斯分子佔領利比亞的研究，顯示出常見的浪漫主義，將他們的移動性視為逾越的力量。阿特欽森（Atkinson 1999）說明了貝都因人如何制定流體般移動的「游牧策略」，巧妙地規避義大利軍隊固定的點對點思維。很簡單，游牧主義提供了有效

克服義大利人正統戰略的辦法。一如伊凡—普理查所言，「游牧擊隊的當務之急」，乃是「突擊、重擊、迅速撤離」（Evans-Pritchard，引自 Atkinson 1999）。

此外，「游牧科學」彈性而變動的方式，不只是明顯弱勢者的武器，而是要複雜得多。拿建築師魏茲曼（Weizman 2002, 2003, 2007）為例，他說明了當代領土衝突中的移動性。

### 個案研究 2.3 戰略據點與彈性戰線：以色列—巴勒斯坦衝突的幾何學

魏茲曼（Eyal Weizman）有關以色列—巴勒斯坦衝突之空間構造的先驅研究，說明了點和線如何作為關鍵哲學理想而出現，並藉此理想來組織戰略性的移動政策。

追溯夏隆（Ariel Sharon）從以色列國防軍南方司令（Chief of the Israel Defense Forces [IDF] Southern Command）到以色列總理的生涯，魏茲曼探討夏隆如何提出一種防禦技術，與線性的點與線構成的傳統戰略大異其趣，後者打造的是單薄而固定的邊境。夏隆計畫了一系列中繼點，組成一種動態的縱深場域。在這些點之間，「機動巡邏」會「持續不斷且出乎意料地移動」（Weizman 2003: 174）。夏隆 1977 年被任命為農業部長，負責屯墾政策，使他得以進一步表現這項戰略。為了建構能「鞏固」以色列佔領區的可防禦領域，約旦河西岸（West Bank）能經得起多點突襲。屯墾區組成的防禦矩陣，形成一處不僵滯而持續流動的開放邊境。

在這些據點之間，建造了無數條交通要道和道路會合點，構成國防軍的交接站，作為觀察和控制據點。這種點—線矩陣的運作，有如「全景敞視堡壘」（panoptic fortresses），但是將同心圓環圈朝向外側。這麼一來，這些移動—匍匐形式就成為武器或楔子，是佔領空間的緩慢移動形構。

一如遊牧者，速度是夏隆計畫的本質。誠如魏茲曼所言，「在戰場上更迅速移動，就能贏得戰役的至理。」在這裡真的有效。速度的區隔於焉發生。連結以色列屯墾區和城鎮——地點——的鏈結，促成更快的速度。龐大的外環道路使軍事和民用車輛得以迅速移動，然而，在連結巴勒斯坦聚落的小條塵土路上，類似旅程卻需花費更長時間。橫越約旦河西岸的時間，差了 7.5 個小時。

尤其在分隔以色列和巴勒斯坦土地的約旦河西岸安全牆的最新發展中，這個脈絡裡的線和點彼此扣連，發揮了「協同系統」功效。據點保護戰線及其移動。戰線——滿布各種圍籬、溝渠和堤壩的防禦工事——保衛據點的領土。

#### 延伸閱讀

（Graham 2003a; Weizman 2003; Coward 2006）

這些移動形式，可能跟美國文化文本和音樂裡的流浪漢或遊民通俗形象形成對比（Cresswell 2001）。但它們也可能與前節

所述的各種觀點，形成更尖銳的對比。晚近學術研究將這一類遊牧者的想像，浪漫化為逃避現實者，在一種新型的數位遊牧主義（digital nomadism）中歡慶。譬如，馬基摩托與麥納斯（Makimoto and Manners 1997）主張，數位科技和各種資訊傳播系統（我們在第五章會檢視），將用戶從地球土壤中解放出來。移動式計算據稱會使空間變得無關緊要，騰出時間，並消除面對面接近的需要（參見 Urry 2002, 2003）。網際網路的討論，似乎都因為得以擺脫個人身體與認同的錨定而欣喜若狂。在最近翻譯的巴舍拉（Gaston Bachelard）哲學裡，移動性被賦予等同於想像力的地位，而且與自由和自主有千絲萬縷的關聯。「移動性是解放的力量」，巴舍拉的譯者寫道，而且它「既是想像力提升的結果也是原因，而想像力的提高，顧名思義，始終是積極而充滿活力的」（ix）。對巴舍拉而言，思考和想像都是旅行（journeys）。藝術創作使人得以撤離而逃逸到想像力中，即他所謂的旅行邀請（invitation to journey）。作為政治意味濃得多的其他門派遊牧思想的基礎，在文化理論脈絡中，遊牧者被引用為貼切合宜的隱喻，讓人得以偏離中心（off-center），或者說，去除既有思維和存在模式的中心（de-center）（Braidotti 1994）。

漫遊者、消費者及觀光客

另一組形象的塑造，通常是連結上涉及遊牧式逃逸路線的自

由。尤其是其中一個形象，通常是歷史化的對象，揭示出經濟、商品、勞動力和實作的時間偶然性。

漫遊者 (flâneur) 作為都市領域居民，代表一種寓居十九至廿世紀初期大都會城市的移動方式，首度真正出現在巴爾札克 (Balzac)、波特萊爾 (Baudelaire) 等作家的生理學描繪中，且因班雅明 (Walter Benjamin) 而聲名大噪 (Benjamin 1973, 1985, 1986, 1999; Buck-Morss 1989)。這些作者的經驗，都是試圖接納伯曼 (Berman 1983: 18) 所說的「十九世紀現代性鮮明的節奏與音色」。這些節奏應和的鼓聲，來自現代化、城市工業化、工廠和鐵路的開發，以及「除了堅實和穩固外」便無所不能的市場 (1983: 19)。在義大利，對流動性的懸念還進一步表現在未來派身上，他們以飛機科技為繆思 (Pascoe 2001)。在英國和美國，不少作者捕捉到現代主義想像的流動性，見諸吳爾芙 (Virginia Woolf) 的作品，福特 (Ford Madox Ford) 的意象詩 (imagist poetry)，以及龐德 (Ezra Pound) 對倫敦地鐵的沉思默想 (參見 Thacker 2003)。

馬克思 (Berman 1982) 試圖令人感覺到資本勢力與社會關係的深不可測和猛烈爆發，而漫遊者卻訴說著一種俗世生活——棲居在這些社會裡是什麼意思，個人如何側身巴黎街頭和拱廊商場的室內空間。漫遊，就是——懶洋洋地——逆當代存在之流而移動，為了反覆思索這些遭遇和經驗，而刻意保持一點疏離。

疏離意味了短暫而倏忽來去的會面。對於在不同關係間來

來去去的行人而言，沒有什麼是堅實牢靠的。在討論波特萊爾的著作中，班雅明提到他的行為何以幾乎可說是全然反社會的 (asocial)。疏離意指擺脫束縛，徹頭徹尾的批判。漫遊者以他的移動性為特徵，顯示出與現代生活狂亂活動逆反的懶散與放鬆。64 班雅明的漫遊者後來與一種沉默抗議方式有關，藉以拒斥城市的大規模工業化與新興勞工階級。

#### 關鍵概念 2.4 道路採集、班雅明、漫遊與拱廊商場

馬克思主義哲學家班雅明的著述，已成為探討漫遊者最著名且深具影響力的一家之言。他停留於飽受戰火蹂躪的巴黎期間，流連街頭，並在國家圖書館做研究，班雅明認為漫遊 (flânerie) 的遊現是表達了不滿，拒絕現代的存在方式。他將這些書寫集結成好幾冊，即未完成的《拱廊商場計畫》 (Arcades Project)，是令人驚嘆的筆記、觀察、思想和引述的彙編。

巴黎本身提供了一處地景，特別能引起移動實作。如班雅明所言，「沒有拱廊商場，漫步就不太可能取得如今的重要性。」拱廊商場是玻璃鋼鐵技術發明的產品與象徵，為漫遊式佔用獻上了一座家園與實驗室。拱廊商場提供了各種微型世界，一座「縮小城市，甚至是世界」，在這裡，漫遊者可以與其他志同道合者一起閒逛，並與門外的世界對比。

一如拱廊商場，街道也是漫遊者的家。街道承載了移動奇觀與商品奇觀，令漫遊者可以縱情於思考和沉思默想。

牆壁是他倚靠按壓筆記本的桌子，報攤是他的圖書館，咖啡館露台是他工作完成後，從家裡往下望的陽台。

(Benjamin 1973: 37)

不過，令班雅明筆下人物顯得特立獨行的其實是移動性。扮演著警探或行為觀察家，閒逛使漫遊者擁有「這麼做的最佳視野」。閒逛使人匿名，同時掩飾了他的研究實作。和群眾一起移動，發展出漫遊者的覺知、本能和觀察能力：「他捕捉到稍縱即逝的事物。」(Benjamin 1973: 41)

#### 延伸閱讀

(Frisby 1985; Tester 1994; Benjamin 1999)

類似遊牧者的逃避能力，班雅明追溯漫遊如何變成逃離權力的藝術，猶如漫遊是個人自身脫離現代生活的辦法。哀悼巴黎男女所承受的與日俱增管理規則，班雅明見識到波特萊爾持續不斷的移動性如何幫助他逃離債主、躲避房東，「城市……早已不再是漫遊者的家。」(1973: 47) 隨著奧斯曼 (Haussmann) 發明巴黎林蔭大道，街道交通崛起，漫遊者才被徹底瓦解。交通要求一種新穎的現代城市經驗。寓居和協商移動混亂的全新方式，見證了精神和身體能力的發展。伯曼詮釋波特萊爾的描述，說明了巴

黎人如何「突然被扔進這場大漩渦」，單單為了存活，不僅必須學習新穎的身體動作，還得仰賴舊動作。「適者生存」的資本主義精神，在穿越街道的行動中表露無疑，即「急促、倏忽、參差不齊的扭擺和轉移」的形構。學習與交通共處，意味了配合「它的移動」，「學習不僅僅跟上它的步伐，還要保持至少領先一步。」(Berman 1982: 159)

對其他人而言，漫遊者不只是單純的觀察者，漫不經心地與凡塵俗事脫鉤的同時，默默表達抗議。漫遊者「也有意拆解社會關係與城市的奧秘，試圖穿透物神 (fetish)」。根據哈維的看法，巴爾扎克闡明了一種「永恆的敦促，為自己去考察城市，並找出事物……當你『穿越巨大的灰泥牢籠，那個有著標誌地區的黑色隧道的人類蜂巢，追隨在它內部移動、攪動、發酵的各種觀念枝蔓』時，『看看你周遭』」(Balzac, 引自 Harvey 2003: 57)。

#### 移動方法 2.3 漫遊作為移動民族誌

漫遊者告訴我們許多有關城市移動棲居的事情，並試圖研究這些事物，與此同時，詹克斯 (Chris Jenks) 與內維斯 (Tiago Neves) 認為漫遊者提供了一種架構，得以批判地反思都市民族誌實踐的方法論。

將漫遊者定義為「從容不迫，隨意行走，聽任當下片刻之

印象和景色的人」(Jenks and Neves 2000: 1)，「漫遊者引入了一種環繞著經驗與商品化碎片議題而構築的都市現象學。」(2000: 1-2)

遊走觀察 (wandering observations) 實際上提供了一種非常有用的模型，引領我們針對城市這類地方的節奏和移動，從事特殊觀察。體驗日常生活的變遷與流動——身為漫遊者——或許是指觀看別人的動作、姿態和行為舉止。也可能意味著密切關注人們如何使用和消費公共空間。

這可能意味著加入城市本身的步調。班雅明 (Benjamin 1973: 55) 寫道，「移情作用是狂喜的本質，身陷狂喜的漫遊者投身於人群中。」透過這種方式，成為漫遊者可說是與那些同行男女感同身受。對馬克思而言，人可以達成渴求佔有肉體的幽靈的任務，「像個尋找身體的流浪靈魂，他可以隨意進入另一個人體。」(Marx, 引自 Benjamin 1973: 55) 進出這些位置，可能意味著扮演我們所研究的各種主體的角色。藉由參與他們的活動和實作，我們可以針對譬如說，城市的視覺與感官消費，建構出個人視角。

#### 實作

- 注意棲居和消費的微觀身體動作與實作。
- 質疑你可能如何扮演你的研究對象的移動角色。

#### 延伸閱讀

(Benjamin 1973; Jenks and Neves 2000; Pink 2008)

一如漫遊者，消費者也被建構成類似的移動閒逛者。許多作者 (Bowlby 2001) 在他們有關現代性消費研究中提到，「購物就是玩移動性的遊戲」(shopping is playing at mobility)，牽涉到嬉戲、漫遊癖，「它是無窮無盡、幸福快樂、沒有目標地來回移動性的戲仿 (parody)。」(2001: 25) 消費者的形象成了終極全球遊牧者或公民的象徵。經濟學家暨商業大師大前研一 (Ohmae 1990: xi) 在他討論無國界經濟的文章中寫道，「真正有權力的」是消費者。掌握了新資訊和資料流，消費者不再受騙而停滯不動。用移動的雙腳投票的流動消費者，似乎拖著多國公司，令其尾隨在後。商業不過是消費者興趣的僕人。大前研一甚至主張，流動消費者應該成為國際商業的模型，對他們來說邊界幾乎無關緊要。於是，毫不令人意外的，購物與消費就能類比為移動性和自由 (Gudis 2004; Cronin 2006, 2008)。對某些人而言，這是後現代的漫遊形式，人在此隨波逐流，受到迎合前所未有需求的一系列消費物品、廣告和象徵的誘惑 (Chambers 1986)。

誠如我們稍早在歷史脈絡中見到的，西方消費主義的崛起，伴隨著女性越來越得以自由脫離公共領域，進入幾乎為她們建造的專屬環境 (Friedberg 1993; Domosh 1996, 2001)。此外，實際

的購物實作促成了苞爾比 (Bowly 2001) 所謂的「地產對立面」 (antithesis of property)，或靜止的對立面。她寫道，「這代表自我和物體的純粹移動性。」購物和採買，涉及她所稱的一連串不斷進行的片刻。通過採買，人可以買到一件物品，以及生活風格的改變。購物因而也是各種差異認同之間的移動——人能夠隨意處置，以及通過交易買來的那種認同。因此，採買除了涉及隱喻或地理的移動性，還牽涉社會流動。再者，對那些希望引誘、打動或說服消費者駐足購買商品的人而言，購物者的特徵正是移動性。消費者「處於一種持續穿越或經過的狀態，在超市通道上走來走去，瀏覽報紙，駕車通過城鎮」 (2001: 217)。

旅遊生活，不意外地代表了某種現代存在方式——被迫尋覓新奇和純正的經驗 (MacCannell 1992)。厄瑞比較了觀光客和朝聖者，凸顯出對神聖的符號與地方的「崇拜」，這些符號和地方令人獲取「振奮人心的體驗」 (Urry 1990: 10)。日常的西方移動性，彼此間大同小異。觀光客對純正性的追尋，可能總是以失敗收場；尋找地方之純粹根著性的念頭，幾乎從來就得不到滿足。法索 (Fussell 1980) 對文學中旅遊的分析，解釋觀光客在前往某些地方途中，如何察覺到自己接連不斷置身偽地方 (pseudo places)，這些地方的功能主要是賣東西給觀光客。機場則是介中 (in between) 的踏腳石，讓人得以「即刻識別」和定位 (參見第五章)。此外，觀光客或許也想逃離購物中心或主題公園這類「不純正的」主題幻影。觀光客和他們購買的假期，很可能意味

了個人拋開日常生活，以便消費農村、自然或其他場所的地方，以及它們可能帶來的生活 (Crawford 1994)。

旅遊的解放意義，對於電影娛樂的詮釋而言，也很重要。移動的電影攝影機成了「運輸工具」 (Bruno 2002: 24)。對沃爾芙 (Wolff) 而言，電影提供女人無憂無慮漫遊、閒逛、溜達、遊蕩的能力。「『女性觀眾』 (spectatrix) 得以進入漫遊者的世界，通過電影運動而獲得愉悅。」 (Bruno引自Wolff 2006: 21) 除了移動本身，電影也讓人得以獲取各處景點的新視野，布魯諾 (Bruno) 寫道，「女性觀眾」，「漫遊女 (flâneuse) ——沿著一處處位址旅行。」 (2002: 17) 班雅明 (Benjamin 1985) 寫到電影如何解脫人的束縛，讓他們能「在此刻，置身遼闊的斷垣殘壁中」，「沉著冷靜且充滿冒險精神地去旅行。」

電影觀眾這種顯然具解放性的旅遊和「移動凝視」，甚至轉移到其他領域，譬如建築設計。混和了遊牧者、漫遊者和觀光客的價值，電影視覺化既激發了建築，也通過建築而體現。受到電影導演艾森斯坦 (Sergio Eisenstein) 的蒙太奇概念啟發，許多建築師試圖在他們的建築物裡創造宛如電影的經驗。庫哈斯 (Rem Koolhaas) 的鹿特丹當代美術館 (Rotterdam Kunsthal) 設計理念，被設想為一種連續幻影，路線建構得像是一段電影情節。訪客目標明確地穿越博物館，在仔細挑選的時間點上，遭到不同觀點和視覺刺激轟炸，呈現出具有「開場、中段和強力高潮的」 (Porter 1997: 115) 明確而線性的電影敘事。藉由這種方法，建築設計就不



僅被設想為一段視覺經歷，還能藉由這種經歷而構造出來；飛覽（fly-throughs）和虛擬預覽（virtual previsualizations），將凝視從身體限制中釋放出來。

### 流動與固著：綜合體

截至目前，顯而易見的是，雖然定居主義和游牧主義看似彼此相左，它們卻很少那樣簡化地運作。兩種觀點都出現了相似的隱喻和類比，並依據使用它們的脈絡而轉移重點。在一種情況下，游牧移動被施以輕蔑和恐懼，另一種情況中，游牧者成了民主和自由的英雄。

再度以漫遊者這號人物為例。對其他人而言，他們活動的漂流傾向，其實是更穩固且有所根據的（Buck-Morss 1989; Wolff 1993）。漫遊者負載了表現性的自由和有所思慮的疏離，但是對女性而言，漫遊意味的是一種她們遭排除在外的實作。漫遊對某些人而言是移動性，對其他人而言卻是靜止不動，將女性貶謫至家庭領域。波拉克（Pollock）寫道，即便對布爾喬亞女性而言，「進城和群眾往來雜處……會有道德危險。」城市裡的移動性成了道德和名譽議題。公共空間是「冒著失去美德風險」的地方，「外出到公開場合和丟人現眼的想法關係密切。」（Pollock，引自 D'Souza and McDonough 2006: 7）。女性的實作，隨著種族、階級與性別的區別而有細緻的劃分，銘刻了行動和目送外出的特定

方式（Domosh 2001）。甚至最近的研究顯示，消費受限於持久關係形式的程度，其實遠勝於膚淺瞬息的邂逅所標示的消費。當代購物中心分析（Shields 1990; Miller et al. 1998; Miller 2001b），以及尼德（Nead 2000）的維多利亞時代倫敦百貨公司研究等例證顯示，移動的消費者實作，如何深植於家庭紐帶和親屬關係的義務與期待，以及其他社會關係之中。

70- 漫遊者的重新釐清，同蓋斯須爾與邁耶（Geschiere and Meyer 1998）的見解一致，他們勾勒出我提到的兩種知識計畫，如何看似要麼致力於掌握並堅守靜止不動和固著性的過程，要麼頌揚流動性和動態。現在，就在這一節，我們可以轉而討論不太吻合定居或游牧觀點的其他取向。我們要探討固著性和流動性的基礎邏輯，彼此如何弔詭地有所關聯。

雖然有很多不同案例，但我們將檢視試圖超越定居主義和游牧主義形上學觀點的研究，藉此理解彼此相關的地方之流動性與固著性特徵。

#### 移動方法 2.4 移動民族誌與多場址研究

來自人類學的民族誌研究方法，提供了一條途徑來揭顯生活的實際狀態。民族誌研究試圖探索受訪者充滿細節、錯綜複雜的生活世界。然而，該過程傳統上被視為靜止而根著的取向，無法擺脫特定文化脈絡或單一場所的範限。1980 年代晚期人類

學界有些嘗試，企圖尋覓處理「擴延時空中的文化意義、物件和認同」循環的方法，因為它們無法藉由「持續專注於單一場址的深入調查」（Marcus 1998: 80）而得到說明。

馬庫斯（George Marcus）在一系列有影響力的著作中，推動了多場址（multi-sited）或跨國研究和田野方法的轉向，努力追蹤探查「多重活動場址裡裡外外」的「非預期軌跡」。馬庫斯主張採取的民族誌研究法，必須能解說不同地方，以及它們之間的互連（interconnections）。

這意味了對某個地方要有原本熟悉的那種深刻理解，但同時要探討不同研究場址之間的關係、關聯及轉譯，而且這些地方是由民族誌學者行旅經過的「鎖鏈、路徑和線索」紐結起來的（105）。提到研究的萬花筒，我們會探討移民、物體、隱喻，甚至故事、生活和衝突，追隨移動的物件而穿越多重場址和空間，這就是馬庫斯所建議的關鍵實作。跟著人走（follow the people）是個明顯的策略，追蹤移民社群和離散（diasporas）的移動，並與之同行。通過許多有關物質文化和科學實作的研究（Latour and Woolgar 1979），甚至前文提到的食物消費（Cook 2004）研究，也清楚闡明跟著事物走（follow the thing）的意義。

#### 實作

- 對於移動中的研究對象和（或）主題而言，單一地方的深度

民族誌可能還不夠。

- 為了充分說明研究主體在新社會及物質環境中的寓居狀態，移民研究尤其需要多場址研究。
- 關注地方之間的互連（像是溝通、信函、電郵、禮物），可以凸顯鏈結與社會群體的維繫（參見本章稍後針對跨地域地方的討論）。

#### 延伸閱讀

（Marcus 1995; Marcus 1998; Cook 2004）

#### 穩定性

回到段義孚，我們或許可以重新考慮，我們直接拿定居主義的刷子來抹黑他的研究，是否有點操之過急（1974, 1977）。段義孚認為，事實上，游牧群體以兩種方式創建他們對於地方的依附。首先，他聲稱游牧者會跟他們不斷回返的地方建立依附關係。游牧者在前往他們冬季營地之前，暫時尋覓充當地方和住家的暫歇之所，然後再返回他們的夏季據點。藉此，段義孚形上學地圖上的點，變得親近而熟悉，也因而有了抵達時的歡迎，以及離開時的撕裂。段義孚解釋，就意義的建構而言，要緊的未必是絕對的空間座標，而是會面（encounter）的穩定性（1978）。

其次，段義孚提及遊牧者如何能夠將地方之間的路線或空間，轉化成為地方。反覆（repetition）很重要，因為遊牧移動往往是週期性的。他說，地方之間的路線或航向（1978: 14）「年復一年因循照舊，少有變動」。通過這種周而復始，「路徑本身及其周繞的領域，很有可能獲得了地方的感覺。隨著空間日漸熟悉而取得了意義，空間和地方也幾乎難以分辨了。」（1978: 14）由此觀點看來，移動性不是對於任何有意義之地方依附機會的單純侵略者。相反，其實是其反覆循環的不動狀態，因習以為常而形成對意義的穩定投注。遵循的路線，可以和旅程終點一般有意義而耐人尋味。

傑克森（J. B. Jackson）也沒有堅持這種詮釋，反而發展出一種對遊牧主義和定居主義都更為敏感的取向。他總結道，「臨時寓所、箱型小屋（box house）的真正意涵……我認為那總是提供……我們往往低估的一種自由。」（1986: 100）拖車園區的生活風格，讓人得以從紐帶中解放出來；那是與土地、人、地產和事物，以及社區的情緒紐帶。移動性意味了逃脫。

如此看來，我們可以說，段義孚和傑克森，不全然像一開始所想的那麼反對移動性觀念。據點和地方很重要，但它們之間的移動一樣重要，可能變得和地點一樣饒富意義和熟悉感。那裡頭仍有一種靜滯不動感。移動性持續發生，但沒有岔出路線。重要的是這些移動性的穩定性——塑造出依附感的那種重複性。段義孚思忖一名高收入主管的生活，他

與移動性和地方之間的關係可能十分複雜……。郊區的住家是個地方，它或許還是奢華娛樂現身其中的參觀地點。它是工作場所，因為忙碌的主管將工作帶回家……。辦公室是工作場所，但也是主管的家——因為它是他的生活中心；他可能在辦公大樓或市中心有間公寓，偶爾在此過夜……。更複雜的是，任何幾年期間的移動迴路及其休憩處，僅僅代表主管向上流動生涯裡的一個階段。在任何階段，會建立起地方之間的移動慣例；然而，這個階段本身，就它是主管向上爬升至事業巔峰過程中的停頓而論，也可以視為一個「地方」。（1978: 15）

73- 移動性不必然會威脅對於地方的依附。人經常旅行的路線，隨著時間推移，可能變成有意義的地方，猶如路線兩端的地方或節點。反覆是關鍵。「反覆是精髓」，「重複的經驗：日復一日的接觸過程中，我們的地方感覺深入肌膚而難以抹滅。」我們在後面的章節會再討論這一點，不過，段義孚認為，「人行道的感覺、傍晚空氣的味道，以及秋葉的顏色，由於長期熟識而變成我們的延伸——不僅是舞台，而是人類戲劇中的配角。」（1974: 242）對地方感（senses of place）的塑造至關重要的，其實是人們生活的「功能模式」（1974: 242）。因此，藉由從事每日例行活動、習慣和規律性移動，個人可能遵循既存的路徑，結果就是

「節點及其鏈結之網，銘印於我們的感知系統內，影響了我們的身體預感」（1974: 242）。

段義孚除了在移動的節奏與慣例中發現穩定性，他也了解對那些身處移動狀態者而言，錨定（anchorage）和持久性可以逐漸注入他們偕同旅行的用具和物件裡。他寫到英國吉普賽人如何是優秀的蒐藏家，搜羅各式各樣物件，從盜器到舊家庭照片。這種「情緒錨定」使人對於「他們碰巧身處的任何地方」，產生意義和主觀感受的繫留。事實上，令人在移動過程中對地方有所感覺的，正是與他人一起旅行的過程。比較吉普賽人和年輕情侶，段義孚指他們「在這個字眼的兩種意義上，都是無地方的（placeless），而且他們不以為意」（1974: 242）。吉普賽旅行者社群的民族誌研究，顯示出與段義孚相似的發現。對海瑟林頓（Kevin Hetherington）的一名受訪者而言，「每個人都想成為某事物的一部分……。人們想知道他們屬於某個更大事物的一部分，就像他們也想知道自己能融入其中的地方是哪裡。」（Hetherington 2000b: 83）

#### 從空間到地方

人類學家蓋斯須爾與邁耶（Geschiere and Meyer 1998）對於全神貫注遵循一條路徑的傾向提出警告，並且指明，即使在最流動且短暫的全球化過程中，「在各個層次」還是有「致力於封閉

和固定的不懈努力」。兩位作者主張，思考固著，有助於我們追究「誰開創了新邊界和安全」的新問題，為什麼這些固定性會被創造出來，帶來什麼影響，「反對或支持了誰」（Geschiere and Meyer 1998: 614）。換句話說，固定和封閉的實作被人當作置身全球化內部的一種理解方式和生存之道。考量作者告誡的話，這種「固定的知識計畫」有「過度強調」穩定性觀念的隱憂，其必然後果是「認同只顯得像是全球動態的對蹠點（antipode），即一種創造封閉的方式」（1998: 614）。

學術研究經常引用哈維的著述，來示範固著性如何關連上移動性而予以概念化（Cresswell 2004）。哈維在他的《正義、自然和差異地理學》（1996）中，檢視美國巴爾的摩（Baltimore）基爾弗德（Guilford）城鎮周邊的地方塑造策略。哈維提及城鎮中縱橫交錯的各種資訊、資金、人員及原料的流動。弔詭的是，基爾弗德的居民以截然不同的方式詮釋這些流動。在兩位年老市民慘遭謀殺的事件中，鎮裡的非裔美國人、下層階級和移民人口，成了人們唯一歸咎的對象。

面對蒙受製造業蕭條之苦的城鎮，哈維檢視地方當局及產業如何試圖吸引投資資本流入，以刺激成長和再生。這幾種移動性對城鎮的生存與繁榮非但不構成威脅，反倒是不可或缺的要素。上述兩種反應，見證了賦予移動性的大相逕庭意義，不過，要理解上述事件和情境，都得借重邊界及地方塑造的各種策略。有許多嘗試，要令基爾弗德像個獨特地方和據點般有意義。哈維問

道，「那麼，基爾弗德是個什麼樣的地方？它有個名字、邊界和獨特的社會與實質特性。它在都市生活的變遷和流轉中，實現了某種『恆定性』。」（Harvey 1996: 293）老年夫妻強化了基爾弗德是有歷史及地方特徵、有邊界且具意義之地域的想法，那些關心老夫妻遭謀殺的人，挑戰了非裔美國人或可疑移民工的移動和歸屬權利。那些關心城鎮經濟未來的人，也有同樣舉動，方法是建構具有鮮明特質的基爾弗德——創造出可辨識的地方——擁有這種特質的地方，在競逐流動資本上可能更有機會勝出。

哈維鎖定的課題，最好是描述為對時空壓縮（time-space compression）效應的反動式回應——在去工業化經濟體的頑強流動性內，捕捉或標記出地方的各種策略。移動性受到了限制；為了讓地方像個經濟競爭者般牢靠且能存活，在地方周邊劃定了範圍。唯有基爾弗德夠穩定，是個相對有邊界且有意義的實體，生機才能再現。哈維設想的既不是單純固著性的世界，也不是永遠停止流動的世界。這些都不是單純的不動狀態，而是相對的恆定性，即一種「相反情感和傾向」的爆發，它們被捕獲且結晶化，成為固著和移動之間脆弱的停火協議。如他所言，移動性是不斷更新或創造恆定性的關鍵。基爾弗德的邊界是半滲透的薄膜。為了防止可疑的移民接近，維持城鎮的經濟榮景，邊界在穩固和獨特性方面十分厚實，一旦邊界安全無虞，它也夠開放而能鼓勵資本過濾而入。

## 進步的地方

哈維的觀點並未普遍流行，而且遭到瑪西（Massey 1993）嚴厲批判。瑪西主張哈維仰賴一種相當「反動的」地方概念，她說明哈維似乎將時空壓縮的移動性等同於流動的隱喻，令人想到包圍並轟炸全世界居民的不確定性、朝生暮死和反覆無常的一鍋滾湯。瑪西鼓勵我們超越過去的看法，即地方的「真實」意義只能在固著與根植性中覓得，或者，其實這些意義只是對於全球化之喧囂騷動與流動不居的反彈。

類似齊美爾所書寫的城市經驗，哈維假定要建構至少具暫時作用的保護圈，即形成個人「周圍環境」的環圈，抵擋外界的侵擾，守護「成就、生活行為和個人前途」的環圈或邊界（Simmel and Wolff 1950: 417）。相對地，瑪西（Massey 1993）則想以一種與恆久移動性緊密關聯的方式，提出有意義的地方、有意義的活動的觀念。在她沿著自家所在的大街散步時，已然聲名遠播的一段沉思裡，瑪西要求我們考察構成有意義地方的形形色色動態活動：「你穿越那往往幾近動彈不得的交通，走到斜對面馬路，」她寫道，「有一間商店，自我有記憶以來，都在櫥窗展示著紗麗（saris）。」瑪西接著討論，在飛往倫敦希斯洛機場的定期航線底下開展的移民生活（Massey 1993: 153）。

哈維將意義的塑造解釋為，是因應各種個人計畫和政治計畫而暫停和略過地方的努力，瑪西的作法則有些微差異。兩位作

者似乎都預設了有衝擊著世界的流動，包括人員、貨物，尤其是資本之流。不過，瑪西主張有意義的地方總是不斷前進。它們不是暫時停頓，而是表現出瞬間感，即她日後所說的「拋擲一處」(thrown togetherness) (2005)。瑪西 (Massey 1993) 以較外向的方式來想像地方，設想超越某處地方的當下此刻而產生的「社會關係網絡和理解」。實際上，這些「關係」、「經驗」和「理解」，是在家園或街道地方以外的層次和尺度上建構的。從這種視角來看，儘管點作為重要地方 (point-as-significant-place) 的觀念，不僅止於暫時的固著性，但由於點從未存在，因此它是個非實體 (non-entity)。必須通過思想的構思以及努力，才能夠封閉地方 (我們稍後會討論)。地方和有意義的活動，其實是沿著更寬廣的流動網絡和移動性，通過各種短暫的實作建構而成的。

地方涉及「協商出此時此地 (這需要援引彼時彼地的歷史和地理) 的〔挑戰〕；以及一場必須發生 (take place) 的協商」(Massey 2005: 140, 強調為本文作者所加)，這一點似乎是關鍵。什麼樣的「必須發生」：這一點很重要，因為我們開始認為地方不僅是已然發生之事的不動定點，還當它是動詞或一項作為 (Merriman 2004)。試想，即使最流動而臨時的地方，譬如機場，尤其是汽車旅館 (見以下專欄)，如何標誌出移動與不動之間的矛盾心態 (Bechmann 2004; Normark 2006)。

## 個案研究 2.4 駐留亨利·帕克斯汽車旅館的強度

英里斯 (Morris 1988) 討論亨利·帕克斯汽車旅館 (Henry Parkes Motel) 的經典文章，提供我們一種地方概念，就其對移動性的態度而論，起初會顯現出精神分裂症傾向。配備觀光旅遊和汽車旅館的招牌、門廳和房間，汽車旅館既是熙來攘往的象徵，但它顯然也是個僅離櫃檯幾碼之遙的家園。

該機構同時作為汽車旅館和家園，其運作有如某種地方社區中心，以其健身房及運動中心和游泳池，提供地方休閒經濟服務。對莫里斯而言，這種情況使汽車旅館的定義更加混淆。汽車旅館的空間由不同人員不斷交織混雜，家戶、地方和個人使用，和「短暫逗留的」人員及其需求混合交融。依莫里斯 (1988: 7) 之見，「汽車旅館作為地方的堅實穩固，立足於它提供空間、時間——及速度——之各種實作所需**框架**的彈性。」

不過，莫里斯推展討論的方式，最有趣之處或許在於，她拒絕了經常在地方討論中設立的二分法和二元論 (dualisms)。亨利·帕克斯實現了地方的凝聚性，即便這種凝聚乃因為「持久的家庭主義」(durable familialism) 而不斷變動。亨利·帕克斯的移動性是多重的；包括觀光、鄰里和地產層次。這些特質或許被其他人定位為直接對立物，但對莫里斯而言，它們不過是依照「持久程度」，或她所稱的「『駐留』強度 (暫時 / 間歇 / 永久)」來劃分的特質 (Morris 1988: 8)。

### 延伸閱讀

(Morris 1988; Normark 2006)

### 跨地域的地方

我想藉由有意義移動性的這種重塑而掌握的終點，可以在有關遷移，以及人類學家阿帕杜萊（1995）所稱的跨地域（trans-locality）過程的研究中找到。針對地方的廣延擴展、瞬息無常（或持久不衰）及可滲透性，採行較具移動性的理解，來修正我們的地方概念，藉此，我們得以檢視移民離散群體，如何在遠離他們的出發地之處，以及在出發地和其他地方之間，構築各種地方。

### 移動方法 2.5 安置遷移主體

雖然我們見證了多場址民族誌研究方法的方法論轉向，同情移民的移動存在方式，但某些顧慮顯示，這種取向可能使研究「場址」淪為超移動（hyper-mobile）的「流動空間」，排除了歷史中介的脈絡性力量。

遷移研究學者史密斯（Michael Peter Smith）敦促研究者在方法論上更充分參與移動主體的安置（emplacement）。

史密斯認為，移動研究應該繼續聚焦於研究主體的跨越邊界

-78-

與移動性，但須同時考察這些行動者穿越和行動之所在的特殊脈絡的重要性。他寫道，「行動者依舊是位於特定歷史脈絡，置身特定政治形構與空間中，被階級化、種族化和性別化的移動身體。」（Smith 2005: 238）

對於比較注意空間和地方問題的研究者而言，明顯重要的是，移民學術研究檢視了區位、地方和遷移主體地理的重要性——從他們的住家到禮拜場所（Blunt 2005; Blunt and Dowling 2006）。例如，弗提爾（Fortier 2000）的《移民歸屬》（*Migrant Belongings*）研究，清楚討論了社區教會場景，也就是她大多數研究進行的所在。除了中介研究會遇（research encounter），弗提爾還注意到這些場景如何在「社區生活」中扮演不同角色，因此，要是忽視了場景，就會喪失「其全數活力」。同樣地，萊瑟姆與康瑞德森（Latham and Conradson）建議我們關注位於特定空間之「平凡努力」的「華服」，那促成了特定地方內部的跨國移動性（Conradson and Latham 2005: 228）。

### 實作

- 重要的是考慮移動性穿行與通過的地點和地方。
- 檢視這些脈絡如何提供社會及政治脈絡，可以顯示階級化、性別化或種族化的特定移動身體是如何建構的。

### 延伸閱讀

(Fortier 2000; Smith 2001; Conradson and Latham 2005, 2007)



圖 2.5 菲律賓跨地域主體

資料來源：版權© McKay (2006)

地理學家暨人類學家麥凱 (Deirdre McKay) (2006; Conradson and McKay 2007) 主張 (後文的個案研究專欄有更詳細說明)，一般認為移民主體性的形構，若非「固著」，就是「安置」，藉此人們成為他們置身所在地方的「一部分」。要不然，他們可能發動一種去領域化 (deterritorialization) 過程，藉此移民生活的定位乃不斷指涉其離散狀態，以及他們的起源地。麥凱 (McKay 2006) 認為，這種理解產生了更為變動不定的主體性，即不「必然將個人鎖定在單一地方」的可能性。以這種較多元的方式所獲得的理解，並不表示要在「定位」和「去領域化」之間做選擇，

而是有兼顧兩者的潛能。再領域化 (reterritorialization) 流露出跨地域地方的可能性，這些地方將家庭的社會交往延伸到其他地方。這些是會旅行或流通的地方；它們是人們隨身攜帶，並且在新脈絡中重新創建的地方。而且，它們是發生在出發地點和新地方之間創造的移動路線沿線，貫穿此路線，並通過移動路線塑造而成的地方。

在這個意義上，離散經驗沿著廣大的社會網絡，或人類學家沃柏納 (Werbner 1990, 1999) 所稱的通路 (pathway)，塑造出地方般的依附情感。這些空間延展可能會見到離散網絡通過送禮和交換而交織在一起，以便塑造國族認同的物質與移動文化 (Tolia-Kelly 2008)。踵繼史翠珊 (Strathern 1991: 117) 有關移民如何「令地方旅行」的描述，沃柏納追溯英國的巴基斯坦移民如何進口商業物資，因而導致「富有情感的、儀式性交換物件」，諸如食物、化妝品、首飾 (1999: 25) 和服飾的貿易。特別是服裝和時尚商品交易 (Jackson *et al.* 2007)，在其他南亞離散社群很常見，即「物件一個人一地方一情感，乃銜接相距遙遠的全球離散社群及跨國家庭，最重要的橋樑之一」(Werbner 1999: 26)。對南亞和東非的其他後殖民移民而言，照片、圖片和繪畫的存在與陳列，可以呈現他們的遷移經驗 (Tolia-Kelly 2004, 2006)。



## 個案研究 2.5 將地方推上火線，香港的菲律賓跨地域性

麥凱針對香港的菲律賓移工所做的民族誌研究，給阿帕杜萊的跨地域主義（translocalism）觀念提供了一則迷人的個案研究。誠如麥凱所言，跨地域過程有一部分是其他地方的運輸和重構。麥凱主張，「事實上，移動性可以將其他地方重建為『家園』的一部分，經由地域的再領域化，使其擴展進入全球世界。」

這種再領域化的一個主要案例，就是週日早晨和下午教會彌撒後，聚集在匯豐銀行大樓底下，皇后像廣場（Statue Square）和廣場（the Plaza）區域的移工事件空間（event space）。都市廣場和方場（plaza and square）都變質為移民互動的位址，類似在家鄉上演的社交聚會。菲律賓人在預定位置鋪設的地毯上，交換「消息、八卦、食物和金錢」。香港的中心暫時成了菲律賓移民離開的村莊的再造。從這個角度看，家園地方是多重的，它存在於分開的幾個位置，雖然稍有不同，而且是暫時的。同時，菲律賓村莊的地方，弔詭地成了同時啟動的事物。麥凱認為，跨地域地方是同時發生且延展出去的。在星期天的社交聚會期間，交際和依附獲得了維繫。移民經常利用這段時間發簡訊和打電話回家，以便及時獲知他們朋友和家人的每週消息，監督他們的小孩和照顧小孩的人，檢查他們留在家鄉的投資和生意。

## 延伸閱讀

（Appadurai 1995; McKay 2006）

## 結語

在這一章，我們見到了意義如何是移動性的重要部分。移動性銘刻了意義和觀念。或許，移動性總是有意義的，因此從來都不是單純的移動。即便是以最抽象方式勾勒移動性特徵的取向，都將移動性視為充滿了價值判斷和標籤。重要的是，這些價值、判斷和意義真的攸關利害。它們因為移動性在地理學這類學科內被理解和處理的方式而攸關利害，而且出於同樣方式，它們因為移動性在社會上被詮釋和對待的方式而顯得重要。

如我們所見，這種社會和學術脈絡以某種方式糾結在一起，這反映了脈絡在有意義移動性的創造中的重要性。早期地理學家描繪的移動性景象，反映出主導的社會態度。柯比意的靈感啟發顯示了形象、隱喻，甚至是河流移動的單純形狀，如何可能被當成遠遠超過純真再現的東西。1970年代空間科學家的研究取向，迎合了冷戰的需求和態度。這些顯然都是有用的移動性再現，使得相當複雜的移動關聯和移動之流得以視覺化，提供了高度持久的框架，移動性則往往藉此而獲得理解。因此，移動性的學術闡述告訴我們，特定社會脈絡如何塑造移動性在更廣大世界中

被對待和理解的方式。據此，在某些情況下，移動性可能被記載為進步和財富的正面跡象，例如購物者或消費者，然而在其他情況中，移動性則被當成骯髒和落伍。移動性有意義的意識形態編碼，可以反映出脈絡性的社會態度和社會實作。

從軍事策略到對南非移民的誹謗，毫無疑問地，這些形形色色的意義、論述和模型，可能透過充當規範而自我複製，或成為「我們藉以操作的隱喻」的理想，而被堂而皇之視為「理所當然」（Barnes 2008: 134）。空間科學規劃者發現，他們開發的模型果真存在於世。路徑、路線或隧道，很明顯是公路或鐵道這類物理結構，或者，它們可以見諸聚落區域結構這類組織安排中。

後續章節中，我們將檢視，當這些意識形態符碼成為移動身體被正式評判的規範時，會發生什麼事。我們所目睹的，空間科學家想像移動性的方式，亦即具生產性和合理性的撞球般的原子，依據單純的經濟和物理法則行事（Imrie 2000），其後果的檢視，將根據問題重重的真實世界對那些不符合這種想像的人造成的影響。當我們勾勒出移動性和政治的關係時，我們考察幾個主導的移動性形象，如何經常以排他且時有暴力的暗示，彼此正面交鋒。

## CHAPTER THREE

## POLITICS

## 第三章 政治

任何人類移動，無論是源自理智的或甚至自然的衝動，都在其逐漸顯露的過程中受阻。（Benjamin 1985: 59）

唯一的抵抗形式是移動。（Harvey 2005: 42）

## 導言

試想上路開車，這種相對個人主義且自主的行動。在我們真能成行以前，正當人察覺到安全帶裝入插座的輕柔喀嚓聲，人的自由和表達感可能頓時消失。駕駛總是有意無意受制於他或她得牢記於心的一大堆限制和指令（雖然這深深取決於脈絡：參見第五章艾登索〔Tim Edensor〕對印度汽車化的說明）。我們的速度

限制受到一般「速限」規範，通過速限符號、照相機和路拱（road bumps）科技來提醒我們。梅里曼（Merriman 2005a, 2006a, 2006b, 2007）對戰後英國脈絡中駕駛規則的豐富解說，凸顯出規訓駕駛的一大堆規則和條例。在英國，沒有正確繫好安全帶就開車是違法的。

從全國性的「道路規則」，到比較地方性的限制和細微差別，駕駛的旅程一點也不簡單。以一段特定時期的駕駛為例。2001年，英國燃料短缺，焦慮的汽車駕駛蜂擁至加油站，試圖替汽車加滿油。與此同時，憤怒的貨車駕駛進行大規模抗議行動，他們為了堵塞雙向車道和高速公路而緩慢行駛。在這個例子裡，自主駕駛的觀念再次受到質疑。道路給針對事務處理方式的抗爭和反對意見，提供了可見的公共空間和論壇。駕駛的行為妨礙了其他同行的駕駛。其他駕駛受到綿延高速公路幾英里的隊伍影響。新聞廣播和報紙的觀眾則同步或隨後及時趕上這起事件。

最後，我們以韋根斯（Cynthia Wiggins）這名行人死亡事例的另一時刻為例，當時她試圖穿越一條繁忙公路（細節參閱 Graham and Marvin 2001）。1995年，韋根斯是位居美國水牛城（Buffalo）邊緣地帶，沃爾登拱廊購物中心（Walden Galleria Mall）的員工。韋根斯在購物中心工作，為了抵達工作地點，她得使用大眾運輸系統。困難在於，她必須使用的公車站，隔著七線道公路，位於購物中心對面。商場的設計是為了提供私人轎車便利性，公車服務不是開發商的計畫要項。1995年12月14日，當韋根斯試圖從

公車站到購物中心，進行每天兩次的穿越時，遭一輛10噸重卡車輾過（Graham and Marvin 2001: vi）。

這三個議題的共通點為何？本章要處理的答案是政治。

政治交鋒、討論、參與和決策，確立且定義了我們駛上的道路，以及我們必須遵守的法律。同時，政治意味了特殊道路的可能性、我們必須遵循的法律，或者，我們可以選擇駕駛的車輛類型，都可能引發爭議，遭致反對。使汽車旅行成為可能，又予以管制、塑造，並可能加以阻擋或改變的，正是政治。再者，移動性提供了一種政治空間，並藉由塑造人們爭論、審議和反對的能力，使我們的能力具有政治性。想想你自己獲得移動性的例子。你能開車嗎？你會開車嗎？你負擔得起開車嗎？你使用大眾運輸工具嗎？你是否將走在路上視為當然，或感到困難重重？你相對於移動性，位居何處？這些問題旨在挑起以下想法，即不同的人相對於移動性的定位方式，可謂大異其趣。貫穿所有這些面向，我們對移動性的想法，與前一章討論的各種意義有關，影響了移動性被詮釋、理解和對待的方式。

有關我們對移動性的理解，以及移動性與政治的關係，我們已經掌握了三或四個構成要素。很顯然，各種移動性或多或少都以某種方式與政治橫貫交錯，但本章將追查這些關係如何通過許多不同事例和空間而被廣泛理解。本章結構如下：

首先，本章將在後續各節中闡明這些糾結的移動性構成要素。探討這些主題如何在諸如公民資格、失能政治（disability

politics) 和其他主要領域裡的運作方式以前，本章試圖拆解移動性和政治的棘手問題。最後，本章考察移動性如何提供了較直接且暴力的政治得以發生的政治空間，探討抗議和直接行動，以及政治暴力等議題，藉此作結。

## 移動性的政治

### 意識形態

如我們在第二章所見，我們對於移動性的觀點和假設十分重要。移動性經常是帶有意識形態的，鑲嵌於最鮮明的政治論述中。如我們所見，移動性一再被視為伴隨我們的自主或自由觀念的必要夥伴。布隆里 (Blomley 1994a) 提醒我們「(特定形式的) 移動性位居自由萬神殿核心的程度，到了自由與移動性幾乎可以互換的地步」(Blomley 1994a: 175-176)。一般認為，新自由主義政治的主導性，體現了由移動性簽署支持的一組假設。從 1980 年代柴契爾和雷根對自由貿易、私有化和解除管制的允諾當中萌發的新自由主義意識形態，頌揚人員及事物無拘無束的移動性。新自由主義思想支持美加自由貿易協定 (Canadian-US Free Trade Agreement, 1989) 這類經濟政策，嵌入了不受羈絆的移動性與流通的意識形態，並發揮了潤滑資本與人員流動的功效 (參見後文的公民資格小節)。更重要的是，這些觀念使人們被對待的方式產

生重大差異。意識形態價值開創出可能會阻礙、限制，並剝奪其他人公民權的行動，我們在上一章已經簡略提過。

我們可以再拿汽車旅行的議題來概略說明一下。在英國，汽車所有權的假設導致一種特殊文化和地景，即為了參與社會，移動性既受期待、也有必要。受制於普及移動性的意識形態，英國政府的《繁榮之路》(Roads for Prosperity, 1989) 白皮書將其開發計畫奠基於興建道路，以滿足汽車所有權和使用的預期需求 (Vigar 2002)。光看報告名稱，其實已標誌出汽車與進步及創造財富等觀念同調。不過，這些假設也隱含著不可預見的後果和不均等的意涵。另一個脈絡裡，詹森與李察德森 (Jensen and Richardson 2004) 闡述了歐洲「無磨擦移動性」(friction-less mobility) 的短視意識形態佔有主導地位，對環境可持續性的影響。接下來的個案研究，說明機動車的意識形態如何在 2005 年對紐奧良居民造成災難性後果。

### 個案研究 3.1 紐奧良撤離

審視 2005 年卡崔娜颶風 (Hurricane Katrina) 對紐奧良居民造成衝擊的好幾位作者，已經詳細檢討普及移動性意識形態的悲慘後果。討論該事件的各路作家說明了，城市的撤退計畫似乎奠基於統一近用私人運輸工具的假設。這一點毫無疑問可以連結上美式生活的各種建構，將自主的私人移動性視為不可或

缺的基礎。在紐奧良，「移動性特權」的假設持續存在，「透過營造環境的變化，在文化和物質兩個層次」運作。在紐奧良的脈絡中，移動性基礎建設的新形式，似乎致力於這種意識形態，即通過龐洽特雷恩湖堤道（Lake Pontchartrain Causeway）的多線車道，提供郊區快速連結，這又強化了對這些地區及其移動路徑的進一步投資（Bartling 2006）。

對於內城地區和住在那裡的族裔居民而言，他們的移動能力似乎沒有以完全相同的方式獲得照顧。雖然只有 5% 的紐奧良非西班牙裔白人居民沒有私人交通工具，卻與 27% 承受相同限制的黑人形成鮮明對比。

停止投資公共運輸系統，並仰賴汽車幾近普及的假設，意謂那些沒車的人可能動彈不得，並蒙受死亡威脅（Bartling 2006）。如巴特林（Bartling）解釋，

特定移動性形式的特權，讓人透過鏡片來觀看世界，這組透鏡看似客觀，但其實促成了確保特殊主導形式延續的各種實作。（2006: 90）

雖然紐奧良撤離彰顯了有關移動性近用的鮮明種族政治，但那是因為移動性的處置被假定是非政治化且普同的，移動性被「掏空了」它的社會內容，以及它導致社會分化的能耐（Cresswell 2006）。薛勒聲稱，「普遍性的語言，遮蔽了差別化

的過程。」（Sheller 2008: 258）

### 延伸閱讀

（Bartling 2006; Shields and Tiessen 2006; Tiessen 2006）

因此，移動性與自主、自由及普遍性之間的意識形態關聯，含有嚴重缺陷。如沃爾芙（Janet Wolff）所言，「隨之而來的自由平等移動性的宣稱，根本是欺瞞，因為我們並未擁有使用道路的相同機會。」（Wolff，引自 Morley 2000: 68）換句話說，充滿意識形態的移動性政治和政策，可能無法運作，因為它們並未假設移動性是極端不均等且高度分化的。遊牧主義可能提出，「無根據且無邊際的移動」，並抵抗「固定的自我／觀者／主體」（Wolff 1993）。無法包容差異，也不支持損及規範的任何事物，可能會引起問題、艱困，以及上述事例中的死亡。

沃爾芙批評作為隱喻的移動性語彙，藉由動員**遊牧者**和其他詞彙，「必然造成理論上的男性中心傾向。」這種傾向是社會生活的寫照。將移動性描繪為一種醫療病理學，在各種不同時刻裡，將道德敗壞的意涵灌入了移動性。幾個針對無家可歸的研究顯示，移動性的科學病理學化，導致了壓縮或排除人們移動的眾多實作。在美國的脈絡裡，克瑞斯威爾凸顯出無家可歸與梅毒之間的關連性。遊民一詞逐漸被用來暗諷「道德鬆弛，以及與正常

脫鉤。被視為散布者，甚至是病因的，正是水手、士兵和流浪漢這類流動人口」（Cresswell 2002）。例如病理學這樣的意識形態銘刻，通過「發揮國民健康隱喻和身體政治狀態作用」的方式，進一步提升了它們的重要性，如同前一章中納尹究（Nyamnjoh）的說明。

這一點對於女性的處遇而言，同樣為真。夏爾芙（Scharff）明白指出，對許多女性主義學者而言，一個不成文的假設是「移動屬於男性」（2003: 3）。女性「很少動，而且是勉為其難動一動，當她們這麼做，可說是違反她們的本性」，這個假設對於平等對待女性，以及為她們提供移動性系統，構成了威脅。譬如，尤坦恩與克瑞斯威爾（Uteng and Cresswell）提到，「女性和男性的移動性有所不同。」將這些差異標記出來，並假定差異存在，可能會「再確認且複製一開始產生這些差異的權力關係」（Uteng and Cresswell 2008: 3）。將女性的移動性視為非預期的「驚奇」，如我們稍後會看到的，削弱了適當滿足她們需求的移動性基礎建設。

再者，這有何影響呢？削弱的移動性如何面對參與公民生活的均等機會減少（Kenyon 2001, 2003; Kenyon *et al.* 2002, 2003）？以像普世主義（universalism）這樣的東西來討論移動性——可能會對社會包容這類目標引起嚴重問題。如坎恩、里昂斯與拉弗帝（Kenyon, Lyons and Rafferty）所言，社會包容或許會因為「機會、服務和社會網絡的可及性（accessibility）減少」而飽受威脅，而可及性減少，或許是由於「遵循高度移動性假設而建造的社會與環

境裡的不充分移動性」所致（Kenyon *et al.* 2002: 210-211）。

## 參與及公民社會

移動性會影響人能否真正參與——他們能否近用公共審議空間，個人的聲音能否在公共論壇中被聽見。人如何移動，及其移動性的各種特質，都被視為社會包容與排除過程中的關鍵要素。學者已探查出有各種過程，會「阻止人們參與社區的經濟、政治和社會生活」（Kenyon *et al.* 2001: 210-211）。

另一方面，移動性經常被視為一股不必然為善的力量。我們應該將這一點與稍早提出的，關於有意義地方感消亡的論點（第二章）關聯起來。托弗勒（Toffler 1970）甚至指出，移動世界瞬息萬變的特性，「在公共與個人價值系統結構中」開創出一種「暫時性」（引自 Harvey 1989），也因此不會替共識和共同價值提供任何基礎。移動性不僅侵蝕我們的地方感，還毀壞了各種空間，人們原本可以在這些空間中變得具公共性，從而藉由將個人聲音傳遞到社會場域中而變得具政治性。一般皆認定，移動性破壞了像是私人／公共，或是居家／離家的自然區分（Norton 2008）。

薛勒與厄瑞（Sheller and Urry 2000）轉向哲學家哈伯瑪斯（Jurgen Habermas），強調公私領域的分野如何不是經由移動性來連結，反而因移動性而徹底消除。城市的公共空間與家園的私人地方，似乎已「淹沒於以交通流動為核心的現代都市營造環境

中」。汽車空間尤其看似取代了集會空間、辯論地方、面對面互動，以及很重要的，有意義的參與。有人認為，汽車改變了街道和廣場這類公共空間的角色與功能，到了它們淪為屈從「交通流動之技術要求」的地步。誠如哈伯瑪斯所論，這一切的結果是「那些可以將私下的個人聚集在一起而形成公眾，供公共交流與溝通之用的空間」（Habermas，引自 Sheller and Urry 2000: 742），完全被消除了。

傑克森（Jackson 1984）採取歷史觀點，描寫移動性基礎設施的增長如何逐漸侵蝕了參與，因為它們傾向於支持某些類型的移動性，以及有辦法使用設施的人，卻貶抑了其他人。傑克森寫道，第一批公路，「只是方便社會上的特定階級人士聚會：官員以及政治、宗教和軍事領袖——他們可以在精華的中心會面，處理公務。」（另見 Sennett 1970, 1998: 37）移動性沒有帶來解放，因為它反而助長了已遭邊緣化者的不平等定位，「基層、尤其農村裡的人，註定靜止不動，而且在政治上無所作為。」（Jackson 1984: 37）蕤珍（Rajan 2006）描寫將行人排除於都市空間之外，如何形同將公民社會的公民成員切除。同樣地，桑內特（Sennett 1990）指出了街道生活破滅與個人主義興起之間的關係。機動車化（automobilization）有效地使「街道」脫離了行人行動分子的控制，而那裡的「異議權」，對蕤珍而言，「於是以規定好的一組主體來定義，他們可以在機動車化的社會裡，表達出受到控制的『不！』」（2006: 126）。

但或許我們不該將這種假設視為當然而不加置疑。移動性和機動性，如何真正能夠以將公民社會拉進家園空間的方式，使公私領域產生連結？「移動的機動自由」，如何剛好是「能建構民主生活之事物的一部分」（2000: 742-743），一如薛勒與厄瑞的發問？我們應再次憶起傑克森（Jackson 1984）有關公路的早期著作，他主張公路擁有二元對立的能耐，不僅「將人聚集起來」，並「為面對面互動和討論」營造出「公共空間」，也能迫使人群區隔開來。當然，這一切全都取決於個人的移動能力，以及使用這些空間的能力。正如我們稍早試圖動員我們的地方感，將移動性定位為民主生活的終極敵人，似乎是以分外固著而界線分明的方式來鑄造公民社會。就像學術界已能捕捉到一種較動態的地方感（Massey 1993），將公民社會視為無可救藥的僵化封閉的結構，似乎是將移動性視為對立面。對於公民社會的截然不同理解，可以非常不同的方式來定位移動性的運作。薛勒與厄瑞（Sheller and Urry 2000）將公民社會想像成有點像是「流過」道路這類空間和基礎建設的「一整套移動性」。它被設想為比較不像是場址或地方，而是節點或「十字路口」。

參照那些更具中介的移動性和溝通形式，我們可以瞥見其他類型的虛擬移動性如何逐漸取代這些實質的「十字路口」。薛勒問道（2004: 42），我們如何思考移動通訊和「分裂都市狀態」（splintered urbanism）脈絡下，新興的公私「空間」的啟動和連結？其他人的類似主張是，通過虛擬移動性，人得以獲得聲音、

發表和串接他們的意見、加入或參與討論和辯論，而無須親自共同現身，因而「克服了某些時間、信任、金融和移動性限制」（Kenyon *et al.* 2002: 214）。

根據政治學理論家拉姆福德（Rumford 2006）的看法，移動性因而提供了一種新穎且變動的「政治空間性」，由不願意遵守國族國家的領域空間性，或區隔觀點下的公民社會的空間所見證和代表。這些是新興的「公共領域、寰宇主義社群、全球公民社會、非鄰接社區或虛擬社區，以及跨國或全球網絡」（Rumford 2004: 161）。

### 權力幾何學與差異政治

我們最後一個實質的移動性政治論述，將詳細檢視移動性與社會正義的自由主義假設之間的關聯。這些觀念的關鍵支持者，再次是地理學家暨社會理論家瑪西。第二章介紹過，瑪西重新理論化了移動性，脫離其游牧、浪漫化和反動等詮釋，因而頗具影響力，以下供您參考的關鍵概念專欄，可以獲知瑪西思想演變的詳情。

### 關鍵概念 3.1 移動性政治與權力幾何學

瑪西的「權力幾何學」構想，對於我們理解移動性、政治，以及尤其是權力之間的關係，至關緊要。瑪西特別針對哈維（Harvey 1989）使用的「時空壓縮」等詞語表達異議。哈維以此觀念來表明與日俱增的全球移動性效應，認為移動性是不成問題的術語。瑪西（Massey 1993: 60）在她的批判中總結道，「時空壓縮並非一體適用於所有活動領域裡的每個人。」瑪西尋求的論點是，「差異在哪裡？」以及，移動性政治如何可能辨識出排他和邊緣的關鍵時刻和實例。

探討不同人群如何有相當不同的移動性經驗的幾個案例，掌握了這些議題。柏契特（Birkett）的太平洋研究追溯移動力強者和弱者之間具諷刺意味的並置，提供了一則引人注目的實例：

巨型噴射客機令韓國電腦顧問猶如往返隔壁鄰家般地飛到矽谷，並使新加坡企業家在一天內抵達西雅圖。世界最大海洋的邊界，前所未有地連接。波音客機將這些人聯繫在一起。但那些他們飛越而過，置身五哩下方島嶼的人呢？巨無霸 747 如何促進他們跟那些海岸有相同水流沖刷的人群間的交流？當然沒有。（Massey 1994: 148）



瑪西提出的是一個很簡單卻極重要的論點。儘管移動性將時空壓縮帶給那些負擔得起移動性的人，許多人卻因為根本缺乏管道，無法體驗移動性帶來的好處。因此，她宣稱，「在最廣泛的意義上，時空壓縮需要在社會面上有所區分。」（1994: 148）

#### 延伸閱讀

（Massey 1993; Cresswell 1999a, 2001; Hannam *et al.* 2006）

一如前述，瑪西旨在發展一種移動性政治，以便探討及分析移動性如何在社會上有所分化，並有不均等的體驗。瑪西試圖提供不同於普世主義意識形態的其他架構，以便認真看待差異，並解說偏離任何社會「規範」的認同和能力。移動性和時空壓縮過程，並非雨露均霑地遍及社會，彷彿社會是個無差別的平原——我們在前一章見過這種假設，「移動在所有方向上都有可能。」（Dicken and Lloyd 1977: 45）

然而，情況不僅僅是如此。能否近用移動性和某些類型的移動性，絕非隨機任意。移動性可能在社會面上有所區分，但這些分化反映且表達了既存的社會差異與階層。讓我們多讀一些瑪西的文章：

就某種意義而言，位居所有光譜末端的是那些既從事移動，

又進行溝通的人，以及那些以某種方式位於控制位置的人——噴射機階級。（1994: 149）

瑪西指的是，來自已然不均等且階層化之社會兩端的人，在近用某些類型和品質的移動性上，擁有全然不同的層次。有些人或許負擔得起，並掌控了移動性，其他人則未必。有些人或許有時間移動，其他人就是沒空。

相對於移動性有了這些位置，有些人便能利用移動性。瑪西提到的這種人，是似乎「在某種意義上，真正主導了時空壓縮的群體，他們能夠真正使用它，並將其轉化為優勢，他們的權力和影響力肯定會增加」（Massey 1994: 149）。某些人可能更能近用移動性，一旦取得門路，他們就可以運用移動性來強化和增進他們的社會地位。譬如說，那些負擔得起開車的人，或可以負擔得起收費公路的人，可能獲得更多工作機會，負擔不起這一切的人則不然。於是，這裡的終極問題不僅僅是承認差異而已；而是那些差異如何反映出來，從而強化了社會不平等和差異。

#### 移動方法 3.1 位置的首要性

某些最著名的機場研究，往往出自喜歡這種旅行過程和位址的特殊移動經驗的學者之筆。不可避免的危險是，移動的學者

可能假定他們的移動經驗和任何其他人如出一轍。

司給葛斯 (Beverley Skeggs) 便指出，許多探討移動性的作者「倚仗一處安全無虞的地方，作為說話和認識的根據……理論化並正當化他們自身的移動經驗和自我，並宣稱其為普世皆然」(Skeggs 2004: 60)。如此一來，上述普世主義的真正問題，便在學術方法論實作中延續下去。地理學者克瑞恩 (Crang) 看到了隨之而來的「單一自我理想」，如何經常「排除其他認同」，以便「縫合進入四十多歲、富裕的男性商人形象」(Crang 2002a: 571)。同樣地，梅里曼 (Merriman 2004) 說明了歐莒 (Marc Augé) 關於機場、高速公路服務站和其他移動性地方的膾炙人口著作，是如何仰賴商務主管的經驗來彙整。這種傾向所產出的解釋，仰賴商務旅客「橫越且寓居於這些空間的頻繁經驗」，這些經驗被詮釋為「熟悉」、「意料之中」，以及尤其是例行化。這對於我們針對像機場這樣的空間所能作出的結論，可謂影響重大，如人類學家洛夫葛蘭 (Orvar Lofgren) 寫道：「像凱斯楚普 (Kastrup)、希斯洛、關西這樣的機場是什麼？答案還是取決於你是什麼樣的旅者。」(Lofgren 1999: 19)

所以，依馬庫斯 (Marcus) 之見，「不斷移動、重新校準的定位實作」，因而總是在研究者的繫泊脈絡中，混雜著他們對於研究對象的親近和嫌惡，組構而成的 (1995: 113)。

### 實作

- 思考你自己在你的旅行民族誌和參與觀察中的位置。
- 你可以想一想，你是否可能踏入不同的主體位置，並檢視當你這麼做時，會發生何種議題。

### 延伸閱讀

(Augé 1995; Crang 2002a; Merriman 2004; Skeggs 2004)

自瑪西的介入以來，許多作者、思想家和學者已將她的成果擴展到不同領域。人類學家王愛華 (Ong 1999) 有關公民資格的著述，質疑「一種誤導的印象，即人人都能平等利用移動性和現代通訊設施」，以及一個熟悉的假設，即「對所有人而言，就空間和政治這兩種意義上」，移動性可以「具有解放性」(1999: 11)。王愛華試圖勾勒出對某些人而言，能夠刺激移動策略的過程和轉變，但其他人卻得忍受「留在原地」或「受困陷於」地方。在《媒體與文化研究》(Media and Cultural Studies) 中，莫利 (David Morley) 考察了新式通訊和移動性脈絡中的瑪西「幾何學」。莫利 (Morley 2000: 199) 認為，重要的是比移動性本身更根本的東西，也就是「誰控制了——他們的連線，以及撤回與離線的能力」。另外，他主張「選擇的行使究竟是便於維持靜止不動，或是有利於移動，這一點無關緊要」(Morley 2000: 199)。同樣地，社會學家鮑曼 (Bauman 1998) 的《全球化》(Globalization)

專論，披露由移動方式所分隔的社會。鮑曼將社會設想成具過濾功能的「差異機器」，在全人口中分類並分配著不均等的移動機會。

以令人想起先前討論過的哈維論點的方式，鮑曼說明了穿透性的移動差異，如何通過國際商業、金融及資訊流動的全球化過程，以及空間固著的弔詭策略而顯露出來。對那些居社會階層「高位」者而言，移動性唾手可得，但對那些「低下」位階者來說，移動選擇可就限制重重。雖然有些人或許享有全然的「全球」，有些人卻徹頭徹尾固定在他們的「當地」。如鮑曼所述，「如同所有其他已知的社會，後現代、消費社會是個階層化社會。」（1998: 86）因此，人在這些社會裡的移動方式，是個人置身社會的相對位置的最重要指標之一（另見第四章討論的布迪厄）。想像一張代表社會的直方圖，「高上」與「低下」階級依其**移動性程度**——他們「選擇何去何從的自由」——來標繪（Bauman 1998: 86）。

使用這些垂直階層來描繪「高」、「低」區分，不僅在隱喻上，而且就它們所指涉的現實而言，都極有啟發性。以下個案研究專欄裡討論的幾個事例中，那些較高位階者可以真正享受離地表較高的空間。當我們發覺複雜的速度和垂直性政治結合起來，固定了連結與分離的不均等階層時，垂直往往就意味著速度。

### 個案研究 3.2 聖保羅直升機旅行的分層

企圖勘查都市移動性網絡之垂直面向的學術研究，說明了垂直分層、速度，以及近用與品質的移動議題，如何以不可思議的方式連繫起來。對這種主要是都市的現象的最堅實批判之一，可見於葛拉罕與馬文（Graham and Marvin）的《分裂都市狀態》（*Splintering Urbanism*, 2001），該書承繼了戴維斯（Mike Davis）針對洛杉磯與當地街道網絡脫離的「天橋」（skywalk）結構的批判性研究。這些建築開發，可見於其他北美城市及越來越多南亞都市區域，提供了繞過當地街道網絡，彼此銜接完善的辦公大樓與購物中心。效果是將地面層不受歡迎的事物隔離開來，過濾出去，創建城堡或堡壘般的空間（Davis 1990），裡頭的居民可以在兩地間迅速移動。詹森（Boris Brorman Jensen）認為，由此可見，「分化的作為取代了整合的理想。」（2004: 202）

對某些人來說，高度和垂直意味並象徵了分離，對其他人而言，卻是改良過的連接性與速度。繞過當地的移動性網絡，遙遠的地方變得更易於通達。莫利引用金威爾（Mark Kingwell）的話，後者從遙遠的辦公大樓觀看直升機起飛，注意到垂直性如何往往意味著速度特權：「極限速度（extreme speeds）不是給我們大多數人用的。」（引自 Morley 2000: 199）

在泰國曼谷這類城市，稠密街道網也根據「速度階層」來區分及垂直「分散」（Jensen 2004: 186）。私人道路營建集團為了避免尖峰時刻的堵塞，建造了昂貴的收費高速公路。高架「天

空列車」(sky train) (一張票要價普通公車票的十倍) 快速連結商業區、觀光中心和旅館，乘客得以由上方越過底下隱形的人口稠密貧困區。他們一下車，就可以滑行直入毗鄰的購物中心或旅館大樓 (Jensen 2004)。

克沃納 (Cwerner 2006) 討論巴西聖保羅 (São Paulo) 私人直升機用戶市場的文章，進一步討論了垂直旅行這個主題，更細緻探究了葛拉罕與馬文的初步觀察。克沃納解釋，聖保羅直升機交通的驚人成長，如何反映並促成了城市移動性使用的明顯區隔。由於 540 萬輛汽車佔據了城市，對那些負擔不起直升機的人而言，長達 150 到 200 公里的交通堵塞是日常經驗。直升機使其富裕主人或使用者得以繞過交通擁塞，輕鬆抵達城市裡的其他辦公大樓，或往返他們的郊區住家。類似於直升機使用者寓居其間的門禁社區，直升機飛行促成了一條有門禁且安全的移動管道，並與其居所的保全相連 (見下圖)。克沃納認為，對於暴力犯罪、尤其是綁架的恐懼，是直升機使用竄起的主要動力之一。在聖保羅，這座凶殺案發生率達紐約六倍的城市，「流動經濟的移動必要性，與在城市底層蔓延開來的混亂感受齊頭並進。」 (Cwerner 2006: 203)

#### 延伸閱讀

(Cwerner 2006; Davis 1990; Graham and Marvin 2001; Jensen 2004)

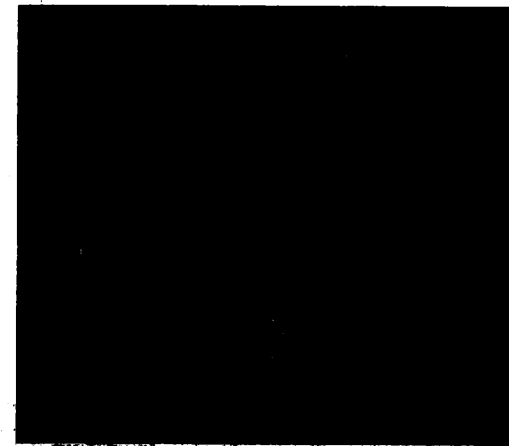
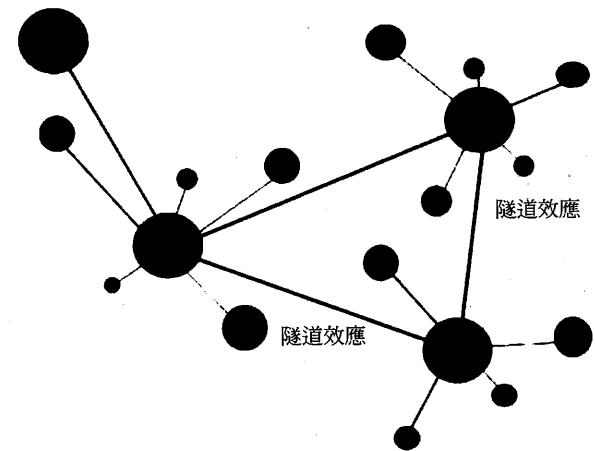


圖 3.1 聖保羅「樞軸與輪輻」基礎設施網絡之「隧道效應」

與菁英直升機旅行

資料來源：分別取自 Graham and Marvin (2001, 原圖 5.1)，

以及版權© Saulo Cwerner

以這種方式將移動性予以概念化，喚起的是一個已然分化的社會，將自己再度繪製於移動性上。在這種情況中，先前的不均等社會關係通過移動性而自我複製，並因此強化了它們的差異。人們可能別無選擇，因為他們非得在裡頭移動不可的移動社會，就是那幾種；個人在社會裡的定位方式，有效限制了他們的移動機會。

追溯已經分化的經濟與社會的路線和限制，導致某些作者提出了理論，說明這些路線如何構成了邊界，或是某種替個人移動力設下限制的結構。還記得稍早討論過哈格斯傳（Hägerstrand 1982）的開創性研究，哈格斯傳發現，人的移動模式或時空慣例，其實比我們乍想之下還要堅實穩定。即便他所復原的模式是行為的結果，但它們仍然是人類移動的結構化限制，是親友和社區之社會網絡的更廣大反映。一般認為，人類少有去真正改變他們誕生其中的結構。

有各種領域比其他領域更廣泛的運用了這些觀念。以觀光研究為例，它開展了「時空稜柱」觀念。

據此構想，人所屬的特定時空稜柱，主宰且約束了人的潛在移動性，而他們的階級、認同、收入或其他特質，則界定了稜柱。霍爾（Hall 2005）闡明該稜柱可能運作的方式，近似哈格斯傳的模型。他解釋，為了支付和實現某些移動性計畫，必須有某種特定的貨幣與時間資本。有錢有閒的人比起沒這些條件者，必然擁有更多移動潛能。與他先前的哈格斯傳和其他人一樣，霍爾

指出，打破或超越此結構幾乎是不可能的事，以致他主張，「某個意義上，稜柱幾乎可以說是個監獄，因為不可能跨越。」（Hall 2005: 79）顯然，比起有錢有閒，移動性無疑還有更多條件，而且錢和時間不見得相通。很有錢的人可能沒什麼時間。再次考慮通勤的影響。那些有錢或有閒的人，可能會經驗到阻止他們移動的許多其他因素。

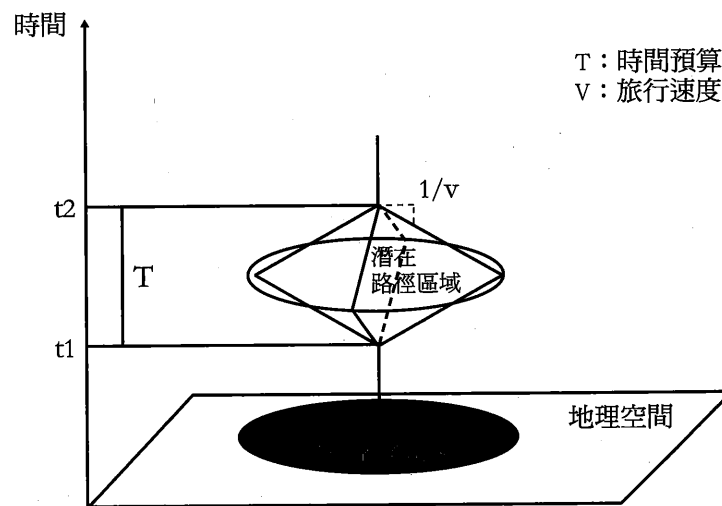


圖 3.2 時空稜柱

資料來源：仿照 Michael Hall (2005, 原圖 3.7)

儘管如此，霍爾試圖將空間移動性與社會流動統一起來的努力，很好地再現了社會一空間結構、位置或限制，這些對於個人移動能力或許不具決定性，但肯定造成了影響。雖然從事研究的其他作者，過度強調了檢視空間移動性時，社會脈絡的明顯欠缺（尤其是讀過 Cresswell 1993, 1996; Thrift 1996 著作的人），但他們指出了其批判中的另一項要素：移動性往往被視為一種實際的或過去的事物。換句話說，移動性得以發生的因素有哪些——機會或潛能如何真正轉變成為移動性？我們也可以提出移動性潛能之重要性的問題。移動的潛能到底有何意義？如何從社會角度來討論？通過追究這些問題，好幾個有關潛在移動性或移動性機會的再理論化取得了進展，目前這些再理論化工作主要以**移動性**觀念為發展核心（參見以下**關鍵概念專欄**）。

### 關鍵概念 3.2 作為資本的能動力與移動性

考夫曼（Vincent Kaufmann）及其同事伯格曼（Manfred Max Bergman）與喬伊（Dominique Joye）（2004），在將原本於生物科學發展的概念「能動力」（motility）運用於社會學上，可說是關鍵人物（例外參見 Bauman [2000]）。

考夫曼在他的《重新思考移動性》（*Rethinking Mobility*, 2002）中，將移動性描述為不過是「一個人的移動能力」，或者，如他更精確的說，「個人挪用移動性領域之可能性的方式，並為

了自己的活動來利用這種潛能。」（Kaufmann 2002: 37）考夫曼以脈絡取向來研究移動性，將社會和空間移動性視為相互依賴的模態。一個人的移動能力，端視各種社會、政治、文化與經濟脈絡變項而定，變項包括「體能」、「定居的渴望」，其他「現行技術性運輸與遠距通訊系統及其可及性」，以及像「工作地點」這類「時空限制」。能動力，不僅遠遠超過移動潛能，還是將那種潛能轉變為現實的能力。「近用」移動性、「技能」或一個人善於利用該近用管道的能耐，以及「挪用」——如何評價這些變項，並將這些變項轉變為移動性——似乎是移動性的關鍵因素，並通常涉及因素之間的某種妥協。

最後一個，而且或許是最重要的因素是，他們如何將能動力或移動與「資本」聯繫起來；他們提出了能動力如何「在理論及經驗上形成與其他類型資本的連結，並且能跟其他資本交換」（Kaufmann *et al.* 2004）。可見，能動力是可以換算的度量，像商品般具有可交換性。這一點有助於弭平物理移動及其貨幣資本潛能之間的知識論差異。這個觀點使我們得以想像，我們潛在的移動性如何能導致或拿來交換其他種類的金融或社會資本。例如，考夫曼描述了一名渴望廣告職業生涯的女人，她經由職業選擇和學習兩種外國語言，獲得了可觀的能動力。同時，她也透過婚姻與丈夫相繫，後者的事業很穩固，他們打算生小孩，並擁有一個家（Kaufmann 2002: 45）。

透過能動力來分析上述現象，導出一種不尋常的可交換性，

一種交換能動力、移動性，以及潛在財富積累的能力。這名女性的潛在移動性和遷移意願，似乎提高了機會——或者說，她實現職業生涯目標的潛能。另一方面，她根植於相對靜止不動的伴侶，以及受到家庭束縛的可能性，卻從反方向降低了她的移動性潛能。

#### 延伸閱讀

(Kaufmann 2002; Kaufmann *et al.* 2004; Kesselring 2006)

能動力及其變成移動力的轉化，似乎需要某種協商或管理。考夫曼所描述的妥協，指出了在個人抱負、生活風格和人格特質之間的某種平衡。這種平衡在指認出凱瑟琳（Kesselring）所謂的「自主移動性政治」的限制上，至關重大。移動自由與自主決策不會自動發生，它們毋寧是一種管理過程，涉及了「玩弄和對抗移動性限制」。因此，人們制定出各種策略，來對付他們的工作生活和約束，像是交通運輸的限制與動態，以及諸多其他限制（Kesselring 2006: 270-272）。將移動性理解為從能動力轉變為移動的成就，可說是晚近的概念化核心（Canzler *et al.* 2008）（圖 3.3）。

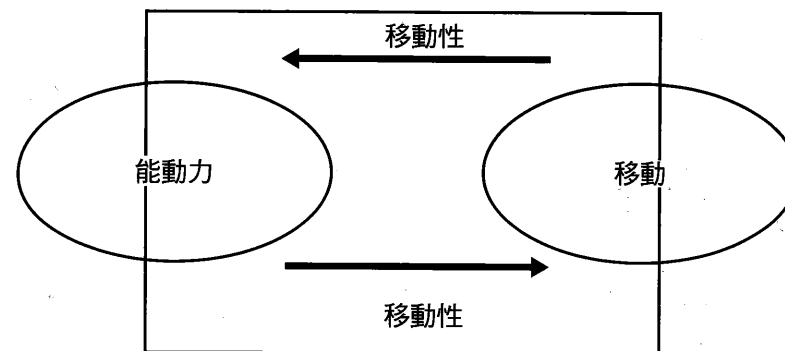


圖 3.3 能動力與移動性

資料來源：仿照 Canzler, Kaufmann and Kesselring (2008, 原圖 1.1)

能動力將我們推移到幾何學的最後階段，它要求我們考慮這些稜柱、社會分化和移動性限制，如何透過它們發揮效用和力量的方式，彼此緊密相連。當這些力量推擠、拉扯和扭曲，造成不平等且不均勻的後果，造就了幾何形狀中的相當張力。翰南等人（Hannam *et al.*）解釋，探查「移動性因而涉及了檢視對於不同人群和地方的眾多後果，這些人和地方分別坐落於我們或可稱為社會生活的快車道和慢車道上」（2006: 12，強調為本文作者所加）。考量移動性的後果，要求我們去注意瑪西權力幾何學的另一邊。翰南等人關切「提高某些人移動性的同時，強化其他人的不動或喪失移動（demobilization）」的那些「地方」、「科技」與「大門」（Hannam, Sheller and Urry 2006: 12）。同樣地，司給葛斯寫道，有必要去「理解誰可以以及誰不能移動，以及移動/固著的

身體為了能近用不同空間所需的資源」(Skeggs 2004: 48)。

幾何形狀有個反面，我們扭轉翻面就可以看見它，藉以不僅檢視一個人是如何被安置到與它的關係中——以及跟其他人的關係中——還要看看這個幾何學如何產生不均等的影響。我們不僅必須思考，人們是如何被安置到相對於幾何形狀的不同位置上，還要想想一個人是如何承受移動性相當不同的影響。我們可以再次透過瑪西對皮特凱恩島 (the island of Pitcairn) 的沉思，來看到這如何運作。將日益提升的飛航旅行負擔能力，以及同時發生的船運業衰退並列，柏契特 (Birkett) 說明了一個群體的移動性如何對另一個群體造成衝擊，其影響程度大到「帶電腦科學家飛越太平洋的 747 飛機，是皮特凱恩島今日更加孤立無援的原因之一……」(1994: 148)。

這個例子可能讓人感覺抽象了點，所以瑪西要讀者細想一下，私家車這種運輸科技的意味。影響是什麼？某人的移動性妨礙了誰？瑪西指出，當個人移動性逐漸提升，「它們減弱了公共運輸系統的社會原理和財務可行性——也因而可能減損了那些仰賴系統者的移動性。」(1994: 150) 在此，城郊購物中心的例子很有用，如果我們考量到前往購物中心，仰賴它作為我們購物的慣常目的地，如何會損及街角商店、小型零售商，以及進入村鎮中心的可能運輸服務，使其無以為繼。

很顯然地，如果考慮這個例子與其他運輸形式的關係，像是自行車，問題就複雜多了，並且暗含了更多元且複雜的政治；

開車是否會替已經擁擠不堪的公車系統（這恐怕給移動能力受限者，或攜帶所購物品和小孩的母親造成麻煩）減壓；或者，可能會也可能不會支持該公車服務的公共和私人補助金。確立了顯然不能消除的部門和階層，我們應該記得它們的構造並不簡單。我們已經看到收費道路和超值空間 (premium-space) 公路，如何在使用者和無法使用者之間造成不公平。另一方面，它們也可以有更公平的意涵。倫敦的道路擁塞費，以及新加坡向公用汽車所有權徵稅，產生了對各自的公共運輸系統的投資款項 (Livingstone 2004; Wolmar 2004; Santos 2005)。但即便在當時，擁塞收費計畫的推動也可能犧牲了最「冒險」的群體。邦索和凱利 (Bonsall and Kelly) 提醒我們，「車主並非個個都是有錢人。」(Bonsall and Kelly 2005: 407) 單單考慮超值網絡—移動性空間，而沒有關聯上它們與之互動的廣大移動性系統，有時可能會隱匿了它們更廣泛而積極的意涵。

在韋根斯 (Wiggins) 一例中，她的移動性完全取決於顧客的移動性，後者很可能是驅車前往她工作所在的購物中心。無庸置疑，顧客會帶著合理的期待前往購物中心，認為韋根斯及其同事會在他們參觀的各種零售店裡提供服務。同時，正是這些移動性對韋根斯進出購物中心形成莫大阻礙。人對於公路及汽車與卡車繁忙交通的感知，遠比前述波特萊爾再現的經驗嚴肅得多。搭公車前往購物中心的顧客或許不會依賴汽車，但他們受汽車及支撐汽車的移動性基礎設施影響的程度，卻絲毫不減。



按照本書的核心前提，通過這種幾何學來看移動性，意味了你再也無法將移動性視為獨立自存之物。移動性總是產生相互關聯的衝擊，而我們必須質疑那些衝擊是什麼。對瑪西而言，這是個權力行使的問題，或許有意，或許無意，伴隨著預先決定的或無法確知的後果。我們必須追問，我們的移動性影響了誰，以及哪些其他移動性？誠如瑪西所言，我們必須質問，「我們的相對移動性，以及對移動性和溝通的控制，是否鞏固了其他群體的空間禁錮。」（Massey 1991: 151）

克瑞斯威爾指稱的移動性「共生關係」（symbiosis）（第一章），加強了瑪西的觀點，因為正如有些移動性可能仰仗各種不動或繫留，用厄瑞的話來說，「一種移動性可能跟具有截然不同文化及社會特質的其他移動性發生共生。」（Cresswell 2001: 21）這種權力遊戲可以發生於我們已知的，移動性、經濟和公共運輸投資的複雜關係中。

瑪西認為，「情況似乎是，移動性與對移動性的控制，都反映且強化了權力。」（1991: 150）不過，這不僅僅是某些人如何比其他人更具移動性的問題，也就是移動性的不平等分配。問題比較是在於，「某些群體的移動性及控制，可以有效地削弱其他人。分化的移動性可以削弱已然衰弱者的力量」，從而損害其他人的權力（Massey 1991: 150）。

## 移動性的糾葛

這三個移動性面向：意識形態、參與及其權力幾何學，以錯綜複雜的方式糾纏在一起。在關於移動性的各種政策及其處置方式上，意識形態可能扮演要角。這些作為很可能分化了移動性，並產生不公平。而這些關係的後果，或許限制了一個人找工作、取得基本服務，或參與公共領域的能力。因此，我們所闡述的是一種政治，涉及質疑和評價不容置疑的移動性與自由概念，並匯集各種另類架構，來發展「對差異的承認、回應個別化的需求，以及保護差異的權利」（Imrie 2000: 1653）。

現在，本章通過一組研究主題和個案研究，來討論這些觀念的幾個實例。第一個主題是公民資格（citizenship）。

### 公民資格

移動性政治最明顯且充分研究的面向之一，牽涉的是公民資格。公民資格是我們能處理的最複雜議題之一，但其複雜性往往隱蔽於簡單的物件中，譬如護照。作為移動性與公民資格之糾纏交錯的合宜象徵及範例，政治史學家托爾沛（John Torpey）的《護照的發明》（*Invention of the Passport*, 2000），以及無獨有偶地，國際關係學者騷特（Mark Salter）的《國際關係裡的護照》（*The Passport in International Relations*, 2003），都將護照視為複雜難解得多的事物。

護照，以及先前的所有紙類文件，都由國族國家核發給公民，以便管理並促進國內和跨國旅行——「壟斷了合法的移動手段。」

(Torpey 2000) 公民資格涉及移動性的協商與管理 (Hindess 2002; Walters 2002a, 2002b, 2006)，護照是國家監控及管理公民資格的工具，也讓公民得以驗明正身，並主張旅行權利。

我們不該忽略，自由民主社會和國族國家的公民被賦予移動權利很久以後，現代文書和護照才出現。移動的權利甚至被寫進大憲章 (Magna Carta)。雖然 (Cresswell 2006b) 這些權利不真正出現在美國憲法當中，但透過各種法院訴訟，移動權利歷經辯論和仔細斟酌，成了身為美國公民之定義的基本部分 (加拿大的脈絡，參見 Blomley 1992; Blomley 1994b)。「長久以來的國家觀念，以及身為公民是什麼的想法，還有構成『商業』的活動」(Cresswell 2006b: 750)，都維持了移動性。

許多作家開始質疑，新自由主義意識形態主導的年代，制定政策、國際協議及條約來改變國家邊界的向度和表面，以便促進資本流動和個人寰宇主義，移動性和公民資格的邏輯如何隨之發生變化 (Tomlinson 1999; Beck 2000)。為考察邊界控制技術的創新，史派克 (Sparke 2004) 聚焦於 2001 年，美國國土安全部 (US Department for Homeland Security) 部長里奇 (Tom Ridge) 在美國與加拿大的智慧邊境宣言 (Smart Border Declaration) 協議簽訂之前發表的一場演說。里奇提出護照與信用卡的預言性結盟，顯示了日漸邁向消費者驅動 (卡爾霍恩 [Calhoun 2002] 稱為消費主義的

寰宇主義 [consumerist cosmopolitanism])，以及經濟引導的後國家 (post-national) 公民資格形式。

根據王愛華 (Ong 1999, 2006) 的見解，以及下面關鍵概念專欄更詳細的探討，為回應資本流動性及更易滲透的邊界，出現了新的彈性公民資格形式。彈性公民資格，指的是王愛華所謂的「資本主義積累、旅行和移置的文化邏輯」，它助長或「誘導」人「流暢且投機地回應變遷中的政治—經濟形勢」(1999: 6)。在這裡，移動的香港商人，其中許多人持有二本護照，作為預防中國共產主義國家統治的保險措施，是越來越多「關聯於資本流動而密謀策劃的移動主體」(1999: 6) 的範例。

### 關鍵概念 3.3 彈性公民資格

王愛華針對移民和公民資格提出的諸多解說，點出了人群橫越全球而移動，以及他們如何歸屬於特定地方時，出現了新的彈性邏輯。雖然這乍看之下可能像是逃離國家，但王愛華隨後將「彈性公民資格」視為一種新型「移動而精於計算的治理技術」(Ong 2005: 13)。

評估中國商人前往美國和加拿大的移動，王愛華檢視了這種多重或彈性歸屬，如何隱含著人的社會和地理定位的持續不斷彈性。他們對於投資、工作和家庭重新安置的精心挑選，需要在他們的生活、家庭、國家和資本等各種層次之間，進行類似

的謹慎協商。

國家政權使這些移動性成為可能，國家能夠回應並吸引具生產力的移動資本和勞工。移民法使許多移動商人得以在中國和太平洋兩岸運作，將他們的家人重新安置在北美。

王愛華也追溯 1990 年代美國提出的類似協議，當時為了從加拿大和澳洲吸引富裕的中國新移民，在移民法中創立了一個新的「投資者類別」。綠卡則是商人投入資本 100 萬美元的回報。

#### 延伸閱讀

(Hyndman 1997, 2000; Ong 1999, 2006; Roberts *et al.* 2003)

王愛華認為，彈性公民資格牽涉的並非個人逃離國族國家，而是國家如何允許這些關係浮現。透過新的國家機器形式和管制技術，從簽證協議 (Salter 2004, 2006; Neumayer 2006) 到後國家公民資格體制的出現 (Mitchell 2001)，建構了各式各樣由國家引導系統，以便鼓勵並促進人員及資本的迅速國際移動性。這些系統提供了可能的寰宇主義——這個詞彙通常用來指涉像「世界公民」這類事物，即人們從屬於某種全球公民社會 (Beck 2006)。這種歸屬感和成員身分，意味了寰宇主義者可以身為公民而隸屬「他們近身的政治社群，以及衝擊他們生活的更廣泛區域和全球網絡」 (Held 1995: 233)。

經由區分這些移動性，鮑曼理解到前文討論過的公民資格體制，如何能視為「新而迭現之階層的隱喻」，揭露出一個事實：「現在『近用全球移動性』已然升級至分層因素的頂端。」

(Bauman 1998: 87) 同樣地，王愛華的後續論點暗示，有些人可能察覺到自己不具有這些權利。這些人可能是「被認為過度自滿或缺乏新自由主義潛力」的公民，因而「被當成較沒價值的主體來對待」，打破了「我們長久以來假定為同質的集體，以及統一的公民資格空間」 (Ong 2005: 16)。另一方面，尋求政治庇護的難民，可能主張他們身為全球公民的權利 (Lui 2004)。

許多作者已經開始指出，在跨越邊界的區域和空間中，差異如何被凸顯和操演，而公民資格和權利可能橫遭檢查、接納或婉拒。在邊界，一個人的簽證和護照是確認他們自己及其成員身分的識別標誌——入境被中介了 (mediated)。然而，一如騷特指出，正是在跨越邊界的時刻，主權國家才得以禁止入內，並確立其人口界線。因此，移動性是「依照入境條件來結構化的，因公民資格或難民身分而成為義務，或因不具公民資格而得以任意判定」 (Salter 2004: 175)。

當公民發覺自己位居國家之間，介於他們的正常權利之間，邊界的移動地點也成了例外和模糊地帶 (Agamben 2005)。這些空間裡的警察和邊境管制人員，可能執行不同種類的審查、拘留及扣押，歸屬感和入境權是被賦予的，而不必然能獲取的 (Salter 2007, 2008)。

沃特斯 (William Walters) 提及邊境運作的方式，比較不像「鐵幕或馬奇諾防線 (Maginot Lines)<sup>1</sup>」，而比較像是區分好壞的「防火牆」(2004: 197, 強調為本文作者所加)。沃特斯的論點不僅僅攸關邊境地帶的資訊化，還涉及邊境執行的分類措施。建立「有用與危險，合法與非法」的區分，是為了塑造乾淨且安全的疆域。以美加的彈性公民資格方案「連結」(Nexus) 為例，旨在從溫哥華綿延穿越西雅圖直抵奧勒岡州波特蘭，這條令人難以捉摸的卡斯凱迪恩走廊 (Cascadian corridor) 創造經濟整合。史派克 (Sparke 2005) 問道，邊境地帶的微觀空間內部，哪些種類的差異政治顯而易見？誰具有經濟價值？誰有高風險？誰被賦予後國家系統的成員資格，而誰沒有？

在這種分化的邊界劃設中 (van Houtum and van Naerssen 2002)，我們再次印證了瑪西的權力幾何學，因為似乎這種新式後國家邊界體制的各種矛盾，同時圍繞著全然扣接的各種移動性之促進與否定而展開——坎寧罕與海曼 (Cunningham and Heyman 2004) 稱為移動性和圈禁的過程。坎寧罕與海曼 (Cunningham and Heyman 2004) 指出跨越邊界遠比後國家慶典還複雜，論證了邊界如何成為人員、貨物和觀念之弔詭 (不) 移動性的對象——如何啟動和誘發移動——以及，移動性如何可能被「劃界和限制」

1 (譯註) 1925 至 1935 年間，由馬奇諾提議建造的位於德法邊境的法國防線，後遭德國納粹軍隊攻破。

(Cunningham and Heyman 2004, 以下將詳細討論這個過程)。

在歐洲的脈絡，移動性這個想法本身被奉若神明 (Jensen and Richardson 2004)。然而，文化與政治理論家維斯翠特 (Verstraete 2001) 討論到攸關授予「某人 (公民、遊客、商人) 移動自由」的張力，因為這件事「唯有通過有組織地排除他者才有可能，他者被迫身為非法『外國人』、移民或難民而四處遷移」(Verstraete 2001: 29)。完成了沃特斯所謂的靜滯化 (immobilization) 和移除「風險因素，以加速其餘的流通」(Walters 2004: 197) 回返美加邊境，史派克認為，邊境果真依照「主要」與「次要」越界者，或「好人」和「壞人」的二元邏輯而分岔成兩條支線。那些被歸入次要類別的人，必須等候冗長的問話，被要求提出進一步的文件證明，甚至連他們的車子和人身都可能遭搜索，「他們可以預期自己的越界通關將嚴重耽擱，如果還不是完全停頓的話。同時，移民與歸化局 (INS) 主管強調，這項勤務將大部分能量聚焦於加速那些『主要』類別人士的穿越。」(2005: 159)

除了邊界的空間和圈禁，我們還觀察到「與政治成員和國家領土的應享權利脫鉤」(Nyamnjoh 2006: 16)，因為這些權利和好處只針對特定人士，其他人則橫遭拒絕或遭到剝奪。第二章討論過納尹究令人注目的南非公民資格研究，闡述了這種趨勢：擁有高技術且備受重視的移民，比起他們將遷入之社群的公民還享有更多利益，也比同樣移動的臨時公民享受更多好處——為了尋找國內勞工職缺而移動的人，沒有被賦予同等利益，還經常遭受歧

視和被迫屈從。

同樣地，歸屬於特殊地方的政治義務，可能別有要求且限制多端，以至於選擇後國家公民資格的幸運成員，可能選擇完全不歸屬於任何地方。這些成員為了擺脫這種義務而抱持的個人自主性，可能導致當地不信任、甚至厭恨這些準公民的不受拘束移動性。誠如漢納茲（Hannerz）的說法，「當然，投降終將是有條件的。寰宇主義者可能欣然接受異文化，但他不會熱衷此道。他向來知道出口在哪裡。」（Hannerz 1990: 240）

### 原子化的個人與性別化的運輸排除

我們可以考察運輸移動性這個領域，來揭示其他差異幾何學和後果。在此，我們注意到普遍流動和依賴的意識形態——似乎與第二章見過的路徑和原子的各種假設雷同——如何對人仰賴公共運輸系統的移動能力造成影響。在這裡，有好幾個議題可以詳加討論，以下述主題為核心，即「普遍而去除身體的主體」的假設，如何呈現出身心健全且無性別的個人形象，而對偏離這種想像的主體造成了嚴重後果。如伊姆里（Rob Imrie）所言，這些想像會「疏遠受損的身體，並賦予或可稱為『移動身體』者移動的優先權」（Imrie 2000: 1）。

科技理論家瓦克曼（Wajcman 1991）認為，男人和女人的簡單模式與例行公事，果真是互不相關的世界。藉由追溯迥異的「時

間、空間與移動模式」，瓦克曼指出當代都市空間如何像是以「一種反映且依照男人的興趣、活動及欲望而組織的運輸模式」為前提，而其後果往往「損及女人」（1991: 126）。一般說來，基於各式各樣理由，包括照顧小孩、就業和社會慣例，女人傳統上以不同於男人的節奏移動；因此，一般而言，就旅行距離及其花費時間而論，女人的旅程通常比較短。女人的旅程也更加頻繁地發生在一天的不同時間點，脫離了早晨和傍晚尖峰時刻。瓦克曼認為這些移動性趨向的差異，使女性在公共運輸系統的使用上遭到邊緣化，因為運輸系統不顧慮這些差異。誠如海登（Dolores Hayden）所言，這攸關以下問題：「如果從家裡去上班的簡單男性移動，是有計畫的行程，那麼從家裡去托兒所、再去上班的複雜女性移動，則是被忽略的旅程。」（Hayden 1984: 152）

### 個案研究 3.3 等公車

「公車是一座女人城市。」哈欽森（Hutchinson 2000）在她描述洛杉磯公車系統脈絡中，移動性之階級、種族與性別政治的論著裡如此寫道。哈欽森的起點是身體，以及城市的不平等如何通過強化種族和性別階層的方式，加諸身體領域。當然，公車長久以來一直是種族政治的場址，1956年帕克斯（Rosa Parks）拒絕讓座給一名白種女人，便凸顯了這一點。哈欽森認為，公車不僅突出了移動性不平等的政治，還整合入以特定身

分和消費者為對象，更廣大的資本投資、街道路線網、收費道路和火車的基础建設體系。

行經洛杉磯的都市蔓延帶，哈欽森注意到，公車如何是「有色身體、暫居者、低收入者、移民」的交通工具。她的旅伴主要是勞工階級有色人種女性，她們利用公車路線穿越城市，來到工作場所、公家機關和親友處的橢圓狀移動，塑造出一種獨特的文化和動力節奏。場景拉到 1994 年洛杉磯大罷工的脈絡，我們可以見到這件事意義非凡，因為針對不同種類移動性基礎設施的改善和投資，剝奪了某類移動性和某類型移動者的權利。在洛杉磯，市府多年來支持私人汽車，忽視輕軌系統後，政策卻逆轉而大舉投資後者，使得情勢格外緊繃。在控訴洛杉磯當局建造雙層運輸系統的法律訴訟中，巴士工人罷工達到高潮，因為該系統歧視主要為「低收入」、「少數族裔」的公車族，獨厚白領鐵路通勤者。隨後獲得的勝利，責令大眾運輸局（MTA）提升公車服務品質，並訂出票價上限。哈欽森（Hutchinson 2000）寫道，「工會強調『改善運輸系統是一項公民權議題，因為大多數通勤者是少數族裔且收入不高』，注意到越來越多公共空間私有化，直指『異類』有色社群無法近用運輸管道的核心。」（111-112）

#### 延伸閱讀

（Hutchinson 2000）

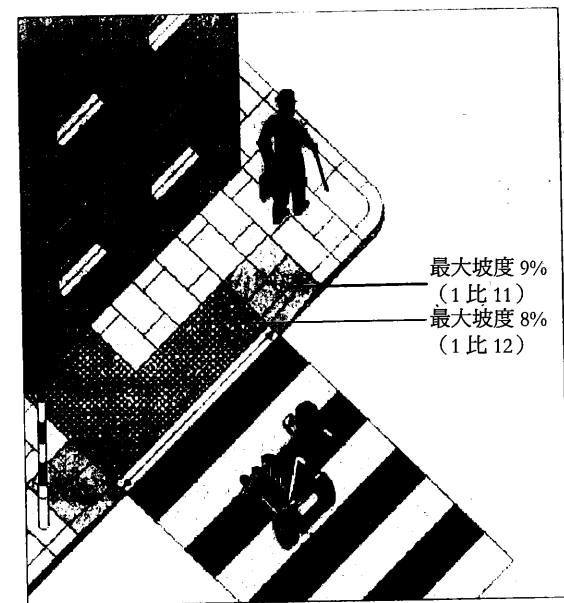


圖 3.4 包容的移動性設計

資料來源：版權所有© 2005 年（英國）運輸局

112- 各種移動性的風格和節奏可能偏離規範，協商這些路線和節點的容易程度，可能也跟想像模型大異其趣。設想一名身體健全者，能輕鬆導航並移動身體而穿越空間，但運輸基礎設施卻未考慮不那麼擅長此道的身體（Oliver 1990）。通過失能（disability）的社會模型，我們理解到，空間未能滿足使用者的不同需求，於是空間在社會和物質面上建構了失能。考慮了不同移動性的需求，包容性設計（inclusive design）可以令使用者獲得能力，而非失去

能力（圖 3.4）。

不過，正如移動的撞球模型描繪出能幹的身體，身體主體原子化的解讀，也往往流於字面意義。隨著這些觀念再度銘刻回社會上，勞（Law 1999）指出，傳統運輸模型將原子化個人強加於主體，但這些主體比起他們受讚譽的獨立特質，其實是依賴得多——或者說，遠非原子論式的（！）。如勞所述，「由於女人擔任依賴者的護送者而平添了許多旅次，比起男性，獨立旅行身體的撞球隱喻，比較不適用於她們。」（1999: 582）研究者調查過尤其是女性與其他入之間的路徑依賴。女人可能負責協助年長親戚前往超級市場，或者她們去商店時，無法把年幼的小孩留在家裡。個人撞球風格模型全然稱不上完美契合，因為有許多移動性完全得仰賴其他人而移動。

遺忘公共運輸設施中的這些依賴性，造成了許多困難。帶小孩搭公車，可能是「艱鉅的」、「累贅的」，還是一項「創傷」，從超市提著沉重袋子返家，是要避免的壓力事件。忽略這一類旅程，可能會對公共運輸移動性的近用，造成不小障礙（Hine and Mitchell 2001）。研究顯示，帶著小孩移動猶如一場戰鬥，對手不僅是一個，而是許多個其他移動性，而它們完全是彼此依賴的。在這裡，和其他人一起移動的個人主體這個觀念，沿路進一步補充了各種技術和補缺物（prosthesis）。海因（Christine Hine）與米契爾（Julian Mitchell）的公共運輸排他性研究強調，對某些人而言，協商公共運輸涉及母親、購物、孩童、嬰兒車之複雜組合

的惱人管理，加上數零錢這檔事，還會變得更複雜。

移動性的創傷，甚至可能存在於某人靜止不動「等候」公車的時刻。已有證據顯示，等候空間的不均等提供，替交通近用增添了額外障礙。回到哈欽森的洛杉磯研究，都市學者戴維斯（Mike Davis）描繪了「公共空間私有化」，注意到公車站「對於承受夜間等公車潛在危險的女性乘客，毫不友善」（2000: 114）。以犯罪跡象和缺乏庇護為特徵的「等候」空間的類似經驗，可見於英國和其他地方。

受損的移動性可能面臨類似問題，這對仰賴其他人協助以促成移動的人，尤其如此。移動的需求和欲望，可能意指某人須依賴第三方協助和擴充其移動性。這些第三方，事實上可能是技術和一起移動的眾多物件。伊姆里（Imrie）調查輪椅使用者後指出，恰恰是解放他們移動性的技術本身——輪椅的移動補缺術——如何可能阻礙他們前往其他地方。在此，我們可以引用一名回應者對於典型情境的描述：

當地銀行有個斜坡道，但是試圖爬上去，根本行不通。所以他們幫我安裝一台服務呼叫器，我從外面按，裡面鈴聲響起，員工過來接我，於是這取代了電動門和體面坡道的設立，真是浪費。（Imrie 2000: 1652）

第三方照顧者或協助者處理受助者可能需要的補缺物和隨身用

具，包括氧氣、輪椅和拐杖，可能更加困難。第三方朋友、協助者或照顧者可能面臨他們的自主性受限。當照顧者跟他們照顧的人綁在一起，他們可能經驗到各種限制和靜止不動的感受（Hanlon *et al.* 2007; Yantzi *et al.* 2007）。照顧者和受照顧者可能進一步因為照顧是以地方為基礎而受到束縛（Augus *et al.* 2005; Duck *et al.* 2005）。還有，譬如相反性別的照顧者可能不得進入公共廁所和盥洗室，他們的照顧服務因而遭到阻擋（Wiles 2003）。

看來，運輸政策之霸權論述的前提，是「設想為中立的普遍、無身體的主體，亦即，沒有性（sex）、性別（gender），或任何其他歸屬的社會或生物特徵」（Imrie 2000: 1643）。自由移動且有生產力的身體，這個弔詭的新自由主義意識形態（Whitelegg 1997），可能會建構出靜止不動且邊緣化的身體。

## 發展與移置

我們可以詳細討論的，移動分化的最後一個案例，存在於發展研究的重要領域裡，該領域十分看重發展與移動性或「移置」（displacement）的關係。羅賓森（Jenny Robinson）寫道，「越-115-來越有必要討論，移置的動態如何影響了發展」（Robinson and Mohan 2002: 2），這種情形助長了她所謂的發展研究的更「動態解釋」。摩罕與羅賓森（Mohan and Robinson）的近著《發展與移置》（*Development and Displacement*）是個里程碑，試圖釐清社會及

經濟發展與移動性和遷移的複雜關係（Chatty and Colchester 2002; Dutta 2007）。雖然作者認定「發展研究缺乏分析的知識資源」，但他們試圖將「人員、資源和觀念的一系列移動性條件」兜攏起來，藉此「嘗試挖掘它們的發展意涵」（Robinson and Mohan 2002: 258）。

學術研究關注的主要議題之一，是發展機構如何能夠回應大量而強制性的移置。我們稍後會考察戰爭對移動性的衝擊，因為大量遷徙和移置可能是乾旱、疾病和許多其他因素引發的，創造出對於食物、庇護所、重新安置及長期遣返的龐大需求。發展可能刺激並引發移動性本身，即羅賓森（Robinson 2002: 3）所稱的「以發展之名執行的強制移置〔……〕由發展引起的移置」。

帝國和國家擴張的歷史中，有無數歷史先例值得一提。橫越空間而移動，並認定該空間的原居者應該予以驅離和移置，正是帝國探索的定義性特徵。在澳洲，無主土地（*terra nullius*），即無主地先占原則（the principle of no-one's land）（Lindqvist 2007），使缺乏「政治社會」的孤立個人佔有的任何空間，可以因發現和佔領而獲得。作為澳洲和加拿大原住民社群大規模移置的根據（Gelder and Jacobs 1998; Havemann 2005），這項法律原則確立了凌駕已有人佔用之土地的政治權威與所有權（Whatmore 2002），並據此合法化了驅離。

今天，大規模發展計畫已經對移動性和移置造成巨大衝擊，雖然小規模計畫如採礦、築路和都市發展（Turton 2002），可



能對整體的移置影響更大。尤其水壩，是第三世界發展造成強制移徙的最大原因 (Dreze *et al.* 1997)。引用世界委員會 (World Commission) 統計資料，特頓 (Turton) 認為，全世界水壩的總移徙量可能高達 4,000 萬到 8,000 萬人。單單在中國，1950 至 1990 年間，就有 1,020 萬人因興築水壩而被迫搬遷。1990 年代，這類計畫調動了 320 億至 460 億美元的龐大資本投資。作為發展工具，水壩貢獻了電力、臨近作物的灌溉，以及替工業用途和都市中心供應乾淨水源。

水壩以徵用土地和房地產的方式迫使人民搬遷 (Thukral 1992; Tharakan 2002)。由於國家行使強制收購令的權利，特頓認為這種發展可能「對他們的經濟、身體、心理和社會—文化福祉，造成災難性後果」(2002: 51)。這些後果可能包括失去土地、工作或住宅。移徙者可能蒙受經濟和社會邊緣化之苦，導致營養不良，因為他們負擔不起最基本的飲食。其他社會紐帶和網絡也可能會喪失 (Turton 2002: 50)。

同時，這種移置經常發生在國族國家裡最窮困、最邊緣化的成員群體和社區身上。許多發展計畫，像是興建水壩，發生在偏遠地區，當地往往是原住民社群和各種族裔團體的居所。誠如福克斯 (Fox) 所言，「牽涉移置的大型計畫與遭移置人民缺乏政治代表，兩者有直接關聯。」(Fox, 引自 Turton 2002: 51)

### 個案研究 3.4 水庫與移置

辛巴威 (Zimbabwe) 的卡里巴水壩 (Kariba Dam)，是水壩興建衝擊的明顯事例，從 1956 年建設伊始，到 1958 年計畫第一階段完工，共導致 57,000 人重安置。在關比 (Gwembe) 的重安置計畫中，住在當地的通加人 (Tonga) 既沒有獲得徵詢，也沒有參與水壩建設或自家社區重安置背後的決策過程。雖然幾乎看不到通加人對該水壩的政治反對，但某群村民的抵抗中，卻有 10 名成員遭警察殺害。再者，特頓解釋，由於通加人不被視為水壩計畫的「利害關係人」，所以確保他們能受惠於水壩建設的努力很少。通加人在 25 年後才連上了全國電力網，而最好的灌溉用地則給了一家國際開發公司。

#### 延伸閱讀

(Dreze *et al.* 1997; Turton 2002; Dhagamwar *et al.* 2003)

## 移動的政治

讓我們用兩種不同的移動性風格，來展開本章的最後一節。2006 年，電影《皇家夜總會》(Casino Royale) 重新塑造了弗萊明 (Ian Fleming) 的詹姆士·龐德，電影第二幕是克雷格 (Daniel Craig) 在崎嶇不平的建築工地場景，追逐一名恐怖分子疑犯。龐德的移動性強而有力。他打破石膏板牆，用挖掘機敲破一堵水泥

牆；他以完全筆直且可預期的路線移動。他追逐的嫌疑犯摩拉卡（Mollaka）（由傅肯〔Sébastien Foucan〕——擁有跑酷（parkour）〔或自由奔跑〕藝術共同創立者的有爭議頭銜——飾演），則以迥然不同的風格移動。傅肯的恐怖主義跑者不支配空間，他不打破空間，而是玩弄空間。他的移動性在人造建築物裡找到新可能性。摩拉卡躍過窗戶，跳上牆壁，在樓層之間彈跳。龐德和摩拉卡的移動性，都顛覆了在建築工地移動的尋常規範。但兩者還是不太一樣。龐德的移動拆散了工地，所到之處創造並摧毀空間，傅肯的移動性則是善用他擁有的東西。摩拉卡不能改變空間，但他可以找到協商空間的其他方式。

我對這兩種移動性的區分相當簡化，他們的空間利用當然比我的描繪要複雜得多；然而，這種區分確實說明了兩種再平凡不過的方式，用以描述衝突、爭鬥和暴力的移動形式。龐德似乎是強有力的支配者。他追逐他的嫌疑犯。他於所到之處破壞並毀滅空間。另一方面，傅肯扮演的恐怖分子遭到追捕。他奔跑以抗拒逮捕或更糟的事。不像 007，他的抵抗移動性必須與既有的空間合作。

我們立即可以在塞陶（Certeau 1984）源自移動性隱喻的「戰術」（tactic）觀念那裡，找到類似之處。塞陶認為，行走是一種抵抗行動，藉由在地的即興創作，可以質疑空間元素和形構，就如同電影裡傅肯避開龐德的戰術。另一方面，「戰略」（strategy）是強者的技術。戰略的施展操之於塑造和指揮

空間的人，就像龐德能做的事。我們在第二章已見到，這兩種移動性，以及支配／抵抗的位置，是理解政治鬥爭的常見方式（Atkinson 1999）。移動性被賦予的意義，往往是作為逃離權力和宰制的手段，因此我們發現有許多不同地方，像是酷兒理論（queer theory），都採納了流動性（fluidity）和移動性的理想化。在此，「移動，尤其當它是對抗、超越或遠離規則與管制、規範和慣例，邊界及限制的移動時，更是備受重視。」（Epps，引自 Ahmed 2004: 152）不過，事情沒這麼簡單。我們馬上會回到《皇家夜總會》那一幕，但我們首先必須考察克瑞斯威爾所說的，跟移動式抵抗與支配有關的二元論。

克瑞斯威爾（Cresswell 1999b）以另一部電影《城市英雄》（*Falling Down*）來表達他的觀點。藉由描繪道格拉斯（Michael Douglas）扮演的角色「防衛」（D-Fens），在洛杉磯高速公路、城市和私人高爾夫球場從事的物質協商，他反駁了認為移動性只是無權無勢者之戰術的任何暗示。克瑞斯威爾的「診斷學」大意是，移動性總是運用並逃避權力。以這樣的方式解讀《城市英雄》，意謂「防衛」「穿越公共空間，一路開槍」的能力，可以讀成帶有威脅性的陽剛力量，或針對他跨越的高爾夫球場上鋪天蓋地的明文規範的蔑視（1999b: 265-266）。

換句話說，移動性並非在本質上是抵抗或支配；它可能兩者都是，或是二者之一。移動性能施展支配、翻轉、競爭和解放的力量（Cresswell 1999）。要證明這一點，我們可以再次檢視前述追

逐場景中，兩種移動身體的關係。某種意義上，較佔優勢的是恐怖分子。是他建立了這場追逐。他逃避並迫使龐德陷入日益危險之境，包括電梯升降機井，以及從起重機上跳下。事實上，逃向大使館而旗開得勝的是他。換言之，雙方都行使移動力。兩者都有抵抗，也有支配。兩種力量的操演，都不能成為他們移動性的本質。

在這一章，我們考察了移動性政治據以施展的一些機制，關注的是它與社會差異和不平等的關係。但是，這一點無法道盡個人如何變得具政治意識及致力從事政治，所涉及的動態組成。相反，我們做的是建構出一幅可以推進、拉動、促成或限制政治關係的權力物理學圖像。有個危險是，我們將移動性視為遭到壓抑、經過篩選和被否定的，或是由多重因素決定，成為某些其他實作、管制或政策的結果。本章最後一節，我們會順著以抗議和暴力進行爭鬥的動態組成，仔細考察有關變得具政治意識是什麼意思的較明顯形式。

### 繼續前進

首先想一想，移動性如何經常佔據中央舞台，成為許多抗議運動的爭議對象。我們可以列出許多抗議，反對各種移動性基礎設施和開發，包括道路建設、收費公路和高速公路，以及機場航站擴建（Doherty 1998, 1999; Paterson 2000; Pascoe 2001）。由於移

動性造成的影響，移動性本身就是個爭議性課題。一旦我們開始想到，誰可能從移動性當中受惠，誰又無法得到好處，捲入「權力幾何學」就不是那麼令人驚訝的事。移動性經常是對環境的關注，而且涉及多重尺度。從小徑侵蝕引起的環境破壞，到鄰近道路的交通噪音和喧囂，城鎮外環道路興建造成的當地棲地毀壞，以迄機場加劇了全球暖化。

除了是反對的對象，移動性還建構了政治論戰。移動性總是戰爭中的基本戰略工具。沒有移動性，戰事無從發生。對於軍隊部署，轟炸機和長程導彈的遠程運用，輕裝戰術性陸軍的敏捷移動而言，移動性都不可或缺。戰爭的複雜後勤，意指穿越各式各樣移動鏈，精確「定位和並置」事物的技巧（Thrift 2004b）。戰爭意謂著掌控多重的移動序列，軍隊的交通控管，以及槍彈、燃料和食物的補給（參見下一章的 McNeill 1995）。因此，移動性盤據了戰事背後策略謀劃的中央舞台。從孫子到麥金德（Halford Mackinder）、李德一哈特（Liddell-Hart）<sup>2</sup>，以及伊拉克戰爭期間，美國轟炸巴格達時顯而易見且大力宣傳的「震撼與威懾」（shock and awe）信條中，迅速、奇襲和靈活彈性都被視為強有力的「動力」武器（Virilio 2005）。

戰爭是由錯綜複雜的各種移動性組成，它們對其他人移動性

2（譯註）Liddell-Hart 是英國軍事理論家及戰略家。提出「洪水氾濫式」進攻戰術。在軍事理論上倡議「機械化制勝論」，強調裝甲坦克和機械化部隊的決定性作用。

有重大影響。卡普蘭 (Caren Kaplan) 解釋戰爭如何含有「啟動現代性中較乖張反常的移動性」的矛盾，導致「大規模軍隊的」移動性，並且「激起大批難民移置」，但在此同時，「戰爭也管制邊境，限制了移動自由」(Kaplan 2006: 396)。即使移動性構成了政治暴力，它們往往是其有意無意之物質後果的極重要構成要素。雖然我們沒有多少空間可以適當處理這個主題（這種關注可能需要好幾本書的篇幅），但可以引述研究，來探討戰爭導致許多人離鄉尋求庇護和安全的殘暴災難性後果。強制移民網 (Forced Migration Online, <http://www.forcedmigration.org>) 整理編目了因為現代和晚近的內戰及其他類型國家暴力，導致大規模移置的眾多個案。過去 20 年來，發生了好幾次盧安達難民危機，說明了近代史上巨大的政治變遷和爭鬥，如何引發一些最大規模的遷移。1990 年代，盧安達歷經大規模種族屠殺和政治動盪，導致超過 200 萬人被迫遷徙，他們在剛果、坦尚尼亞、烏干達和蒲隆地尋求政治庇護。

人員及事物的大規模移動，是戰爭與暴力的產物，已被視為作戰的關鍵策略。為了蓄意引發迷惘、恐慌，以及尤其是群眾困苦 (Schivelbusch 2004: Bourke 2005)，二次大戰期間聯軍轟炸德國的攻擊目標，就是令其流離失所。結果漢堡 (Hamburg) 的烈焰風暴，使 100 萬德國人無家可歸 (Lowe 2007)。以下個案研究專欄裡，我們可以看到證據顯示，戰爭如何必然涉及了有意義物質的動員，或都市理論家赫摩斯 (Hommels 2005) 所說的都市環境和

人類生活的「拆解」(unbuilding)。



圖 3.5 盧安達難民被迫移置

資料來源：版權© Howard Davies/Corbis

### 個案研究 3.5 推土機、炸彈與橋樑

都市地景是現代戰爭的最大損失者之一；「殺害都市」(urbicide) 這類觀念表明，城市如何在戰爭攻擊目標中位居舞台中央 (Gregory 2004)。許多作者認為，由於在城市裡發生且穿越城市的生活與關係獲得肯認，城市的重要性大增。克羅埃西亞記者德拉庫利克 (Slavenka Drakulic) 所撰，關於 1993 年

間，波士尼亞—克羅埃西亞人（Bosnian-Croat）摧毀波士尼亞赫塞哥維納（Herzegovina）莫斯塔爾（Mostar）的莫斯塔爾古橋（Stari Most）或老橋（Old Bridge）的著述，敦促人們思考這種毀壞的意義。這座橋樑四百多年了，向來是莫斯塔爾居民生活的基本要素。它是永恆的象徵，但它很關鍵地促進了日常移動性，構成了莫斯塔爾生活的節奏與模式。這座橋的毀壞，不僅是摧毀一件物質事物。國際關係學者考爾德（Coward 2006: 420）指出，摧毀這座橋樑，使得該橋昔日支持的移動性、生活和關係，都變得無以為繼。

葛拉罕（Steve Graham）對於這類作法的探查，致力處理存在已久的以色列—巴勒斯坦衝突，都市結構在衝突中變得流動易變，個人移動性、生活和生活風格也隨之瓦解。以色列國防軍（IDF）對推土機技術的利用，成了大肆破壞巴勒斯坦聚落的普遍作法，也就是當真用推土機鏟平建築物，偶爾還包括居民本身。當然，巴勒斯坦自殺炸彈客也有類似能耐，在公車和公共空間裡「結束」以色列人的生命。詳細記錄與以色列總理夏隆——以色列人暱稱他「推土機」——的訪談，葛拉罕引用下列討論，當夏隆被問到，他如何回應巴勒斯坦人狙擊位於耶路撒冷南方，巴勒斯坦鄰里內的基羅（Gilo）新猶太聚落時，他回答：

「我將消滅貝特賈拉（Beit Jala）的第一排房屋。記者詢

問：要是槍擊持續下去呢？夏隆回覆：我會消滅第二排房子，諸如此類。我了解阿拉伯人。他們不覺得直升機和飛彈有什麼了不起。對他們而言，再沒有比房子更重要的了……。最好的辦法就是用推土機，一排接一排夷平整個村落。」（2004: 201）

在此，夏隆強調巴勒斯坦居民對他們住家的依戀情感。夏隆認為，摧毀房屋並趕走居民，比正統軍事部署有效得多。事實上，運用推土機促成了軍隊本身的移動性，因為推土機橫越屯墾區，開闢出一條大道，隨後的坦克便能長驅直入。

### 延伸閱讀

（Graham 2002, 2003, 2004b; Coward 2004, 2006）

### 行走

長期以來，移動性被當成揭露不平等、權力鬥爭和不正義的手段，或在其他地方被用來維繫這些不公不義。示威「遊行」是個經典範例，說明人穿越街道與城市的移動，如何經由他們穿梭空間之移動性的象徵和意義，顛覆和爭奪權力。相關案例俯拾皆是。巴伯（Barber 2002）探討華盛頓特區作為政治抗議劇場的演

變，見證了城市裡表達民眾關切的無數示威遊行。城市裡的移動性制定了空間策略，以便替政治議題發聲，並拒絕國家教條。同樣地，在伊拉克開戰的決策，導致 2003 年 2 月 15 日及 16 日，在世界各地城市發生，約一千萬人組成的幾百場示威遊行的公開冒犯。不過，正如徒步者組成抗議遊行，以接管空間作為一種抗爭形式，盛裝遊行的華麗操演，也與明顯助長國家宣傳與宰制的對立目標合作無間。孰悉的軍力展示，可以見諸穿越倫敦或莫斯科街頭與公共廣場的士兵行進。在新加坡，國慶遊行隊伍透過「將尋常街道化為華麗劇院」的方式，挪用、接管並「入侵」日常生活空間，從而直接佔用「人民的居所」（Kong and Yeoh 1997）。很顯然地，示威、遊行或展示的政治意義，深深取決於脈絡。

示威遊行確實傳達了對既有秩序的抵抗或不滿，但也可以反過來傳達和鞏固既有秩序。不過，要是我們詳加檢視，並開始進一步區分示威遊行，我們就會發現很不一樣的爭議移動性類型。除了象徵性展示，抗議和遊行還有許多面向。以勞特里居（Routledge 1997b）的尼泊爾抗議研究為例，在這個例子裡，抗議運動施展了好幾種不同的徒步移動性策略，在風格、速度和數量上有很多變異。

### 個案研究 3.6 加德滿都的小群抗議、群聚抗議與抗議風格

在此個案研究專欄，我們引用地理學者兼行動主義者勞特里

居（Paul Routledge）的著作，他研究 1990 年於尼泊爾加德滿都（Katmandu）針對國王而發動的抗議戰術。人們採用許多不同移動策略來抵抗政權。這些技術在兩個不同層次上發揮作用。人的移動是對既有秩序的顯而易見對抗，他們透過這種移動意義，象徵性地攻擊現狀。同時，他們的移動性也積極且實際地逃離了當局的逮捕，這一點說明了他們的移動性本身，比起移動性獲取社會意義的方式，要重要得多。

勞特里居解釋，這個過程的關鍵在於特定移動性佔據空間的方式。抗議傾向於採取不是「群聚」（swarm）形式，就是「小群」（pack）的形構。所謂群聚，是指數量眾多，「造成了領域化（territorialization）的移動。」（1997b: 76）這些移動性挪用了空間，並通過佔領有意義領土的方式來增強勢力。因此，群聚移動是規模龐大且具政治意義的，是公開且顯而易見的權力抗爭。

相較之下，抗議者採用的另一種技術，則施展不同的移動形式，以便獲得截然不同的效果。勞特里居所謂的小群，比較隱匿不彰，其抗爭既不公開、也不直接。相反地，小群要比群聚更流動不定，其運用是零散的，而且以更為隨機的規律出現。一小群抗議者會在不同地方突然出現，大聲喊出反政府口號，或者他們可能焚燒國王肖像。這一切發生得迅雷不及掩耳，抗議者隨即離開現場。勞特里居這麼描述，小群「沒有正面對抗支配性權力，它比較是隱密行事，運用地下戰術，出

其不意……他們的行動總是包含迅速解散」（Routledge 1997b: 76）。同時，抗議者甚至會將小群組織起來。於是，小群抗議可以作為牽制戰術，引誘警察遠離比較重大的集會。

#### 延伸閱讀

(Routledge 1994, 1997b)

勞特里居的例子說明了抗議移動性如何超越了單純的象徵主義。移動性不總是足以召喚強有力的再現和訊息。相反，示威遊行和運動有時必須中斷；它們必須改變正常狀態以便達成目標。

史考特（Scott 1998）說明了如何利用暴動政治的街頭與空間，來支持不同種類的移動性，以便鎮壓和瓦解叛亂。史考特探討了十九世紀末，奧斯曼男爵（Baron Von Haussmann）著名的巴黎重組。建造林蔭大道，讓城市動起來，奧斯曼認為巴黎老舊狹窄又多風的街道，滋生了一種顛覆且反叛的抵抗政治。有一群遊離人口棲身於這些地理形勢，幾無恆產。為了抵禦這種不可預料、隱形且移動的人口，奧斯曼創建了一系列新闢大道，連結市內的林蔭大道和城郊的軍營。這種措施背後的目的，是希望促進人們在不同城市地區之間自由移動。據此，新道路可以促成各地區和維持秩序的軍事哨站之間，更直接的火車與道路交通。如史考特指出的，「巴黎東北區的新穎林蔭大道，使軍隊得以從庫爾

布瓦（Courbevoie）兵營長驅直入巴士底（Bastille），鎮壓騷動的聖安托萬市郊（Faubourg Saint-Antoine）。」（Scott 1998: 61）

#### 掌控空間

我們逐步建立的觀念就是，移動抗爭意味的不只是通過可見且象徵性的移動，來直接對抗或行使權威而已。移動性經常被描繪為強大的抗爭形式，辦法是都市領域與環境的具體協商。由迪博（Debord 1970）領導，於 1957 年成立的境遇主義國際（Situationist International, SI）的活動是關鍵。將都市設想為由資本主義企業和視覺媒介所侵佔的領域，境遇主義國際採取一些不同的技術或戰術，藉以破除都市奇觀的魔咒（Macaulay 2002）。迪博的心理地理學（psychogeography）試圖重新捕捉個人與街道的情緒及身體紐帶——因著令人分神的，既粉飾太平又去政治化的符號、象徵和影像的中介，而一度消失。境遇主義者透過漂移（*dérive*）來實踐步行或「漂流」。這與前文提到的，塞陶提倡的步行構想，有許多雷同之處。以步行來實現挪用的移動性，個人可以掌控空間，為了自己的意圖而加以利用。這是通過使用的積極空間生產——為了操縱和顛覆意識形態銘刻的「地方的空間演出」（*spatial acting out of place*）。

本節開頭，龐德追逐恐怖分子的移動中，我們已見到自由奔跑或跑酷成為能見度很高的，一連串打破都市秩序的實作（以下

的個案研究專欄會詳論)。跑酷活動被實踐者廣為理論化，成為都市建築的身體抵抗，以其烏托邦潛力開啟了空間 (Kraftl 2007; Saville 2008)。

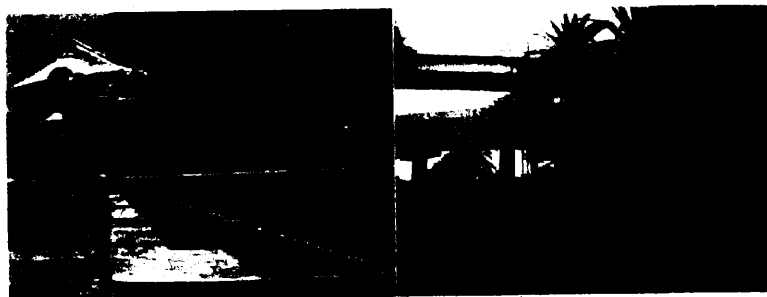


圖 3.6 跑酷身體

資料來源：版權© Saville

### 個案研究 3.7 跑酷、烏托邦與抵抗的操演

自由奔跑的跑酷是高度身體化的都市實作形式，以別出心裁的移動性形式為核心。龐德、電視記錄片和電動遊戲裡通俗的跑酷再現，強調跑酷的解放潛能。跑酷被描繪為身處當代城市之狹窄位置者的英雄式抽離 (disembedding)。一如境遇主義國際，我們很容易拿塞陶對步行者挪用都市紋理的解說來比較。

儘管地理學家薩維爾 (Saville 2008) 對跑酷空間的迷人闡述，建議我們對這些想像採取謹慎態度，但他認為跑酷的日常

生活實作，被描繪為具有逾越規矩的烏托邦潛能。薩維爾解釋了跑酷哲學如何與這些想法一同運作。甚至傅肯 (飾演龐德對手的人) 也曾描寫跑酷如何體現了想像和夢想。傅肯解釋說，「繼續通過實作、探索、遊歷來發現、遭逢和分享，是有必要的。」 (引自 Saville 2008)

然而，對於執行了對這些實作的參與式民族誌的薩維爾而言，跑酷不僅是一項尋找自由的已完成工作。他對跑酷過程的 (再) 研究發現，這活動其實像是某種搜尋或探求，「圖謀新穎且更精巧的想像。」 (Saville 2008) 跑酷似乎開啟了一條通道；那是一個「由可能的，但不必然可以達到的移動性」所構築的洞穴，並通過為了好玩而移動，以及有創意地介入城市與人造建築，建構出非平行空間。

### 延伸閱讀

(Borden 2001; Saville 2008)

正如跑酷，其他「極限運動」形式，例如攀爬 (climbing) 已被描繪成「一種肉體的顛覆政治」 (Lewis 2000: 65)。這種移動實作透過尋求非凡而增強的經驗，來拒絕日常與平凡。這些例子描繪出形成烏托邦主義的實作。這些實作似乎高度評價空間和身體的潛在合作，產生相當新穎的，棲居及穿越城市空間而移動的方式。



其他種類的移動衝突，牽涉到建構一個政治空間，以促成牽涉截然不同類型之移動和身體的不一樣未來。尤其是機場，被用來舉行反對建造一條新跑道這類議題的示威遊行。2008年12月，數千名抗議者在泰國曼谷的蘇旺納蓬（Suvarnabhumi）機場紮營，糾集群眾抗議政府——所有進出機場的移動，停擺了好幾天。為了中斷公路和高速公路的移動性及潛在移動性（亦見 Doherty 1999; Plows 2006），勞特里居（Routledge 1997a）說明了抗議運動如何擴張地盤，佔領空間。大規模非法佔領不是沒發生過，例如1995年，抗議蘇格蘭格拉斯哥（Glasgow）新建 M77 號高速公路的波洛克自由邦（Pollock Free State）運動。指導行動的常見戰術，包括中斷與延遲砍樹的活動，辦法是「鎖到」特定裝備上，藉以癱瘓道路建設。

### 緩慢和迅速

現在，移動性建構政治衝突、尤其是抗議的方式，已昭然若揭。抵抗與（或）抗爭的策略，往往遭逢致力平息或鎮壓這些行動的非常類似策略。如我們所見，這些似乎不僅奠基於移動，還有不同的移動風格，包括另類方向、速度和可預測性的移動性。

### 移動方法 3.2 多重方法與慢食運動

先前的移動方法專欄裡討論過，行走是移動民族誌巧藝的重要實作。但儘管城市的移動視覺論述，提供我們投身都市經驗之流的有用方法，卻不足以涵蓋居於移動經驗（尤其是抵抗實作）核心的多重感官經驗。

媯克（Pink 2007, 2008）的慢食（the Slow Food）和慢城（Cittaslow）運動研究所採用的取向，比較能貼近理解該運動對於時間之感官和緩慢賞識的許諾，以及他們對於當地食物生產之自然與環境技術重要性的信念。已經有 100 多個城鎮，經由成立於義大利、英國、德國、波蘭、日本和紐西蘭的網絡，採納了該運動的原則。

為了經歷該運動的活動，媯克運用「都市旅行」（urban tour）的研究取向，這表示她基本上走遍了城鎮、親炙都市紋理，並接觸當地產品的感官特質。

媯克運用視聽方法來記錄她的旅程，那是非常詳細的札記，記載城鎮的感覺、喧囂和節奏。通過參加步行和導覽行程，在當地小餐館社交時吃吃喝喝，媯克發覺她可以更契合慢城運動的經驗，身為一名緩慢的「徒步旅行者」，細細品味這段遊歷（Pink 2007）。

#### 實作

- 都市旅行這個主意，使人得以直接而移動的方式投身於地方。

- 分享共同的移動經驗，可使研究者更貼近該地方的節奏和社會經驗。
- 將聲音、景象、氣味和感覺記錄下來，可以建立有關移動性和某地的各種移動性的更完整且動態的重構。

#### 延伸閱讀

(Pink 2007, 2008)

這種動態的一個有用實例，就是我在本章開頭提過的，英國 2001 年夏天期間，打亂許多駕駛的汽油危機。搶購行為導致加油站前大規模中斷的非預期後果。為了抗議油價上漲及燃料短缺，許多有利害關係的組織，例如道路運輸業 (road haulier)，沿著貫穿英格蘭、蘇格蘭和威爾斯的高速公路和主要幹道，創造它們自己的慢行車隊。根據政治學者多爾蒂等人 (Doherty *et al.* 2002, 2003) 的考察，農夫和運輸業者在英格蘭西北部及威爾斯潘布魯克郡 (Pembrokeshire) 的煉油廠示威的同時，100 輛貨車和曳引車組成的慢行車隊在 M1 高速公路上創造出綿延車陣。一天後，所有位於威爾斯和英格蘭北部及西部的的主要煉油廠和油庫都遭到封鎖：「到了 9 月 11 日星期一，油庫外的示威運動已經擴散到蘇格蘭和英格蘭南部。」(2003: 4)

慢行運動和封鎖之所以奏效，是因為它們的移動性和不可移

動性，對其他人的移動力造成了衝擊。由於運動脫離了發生的脈絡，使這場中斷獲得甚至更多政治分量；主要道路放慢且堵塞的直升機空拍影像，在報紙和媒體影像中擴散增殖。它們的移動性與相對靜止不動，成了動態、經由中介且四處流通的媒體載具。這場中斷蔓延開來。回應這些運動的警察，採取了他們自己迥異的移動路線。作者提到，警察如何能夠給從伯威克 (Berwick) 來到倫敦的車隊強加條件，而得以管理和規範抗議者，但這一點「惹惱了抗議者」。警車的移動性「確保車隊走得比抗議者預期的要快，並封鎖高速公路出口以控制路線」(2003: 15)。

無獨有偶，布隆里 (Nick Blomley) 也指出 1980 年代英國礦工罷工期間，警察發展出「中途攔截與阻擋」的移動策略，來對付礦工使用的抗議技巧 (1994a, b)。布隆里解釋在罷工糾察線的狹小空間場域內，如何建構出移動性的複雜政治。罷工脈絡中，在礦坑外圍建立糾察線，以便營造明顯可見且公開的抗議形式，一處實質的中斷位址，以及其他礦工可以遵循的紀律。一如我們將在下列個案研究專欄見到的，意識形態、權利和移動性的關係彼此重疊。

#### 個案研究 3.8 動員罷工

布隆里對礦工罷工的解釋，展現了本章處理過的，許多這類議題清晰可見的實體化。

糾察線本身作為這場衝突的一種「強壯有力」(muscular)而可見的移動化身，因為這條線的作用是限制和阻止人們移動和接近礦坑。越過這條線，礦工的移動性同時建構了「有紀律的行動」，符合他們和雇主的契約，卻會破壞他們與工會及工人同僚之間的信賴與團結。

這些移動的動態通過「飛行糾察隊」(flying picket)往上提升而遠離礦坑，試圖阻擋、拖延或中斷其他勞工沿著各種道路和高速公路，轉往其他礦坑。誠如布隆里所言，相較於相對尺度較小且靜止不動的糾察線，大規模飛行糾察隊甚至更具威脅性。它「以驚人的移動能力為基礎，無法預期、隨心所欲、集體行動，超越了國家紀律範圍而移動」(1994a: 177)。

我們如何能試著理解警察對飛行糾察隊的反應？警察能夠直接以他們自己的「彈性和移動性」來對抗飛行糾察隊(1994a: 160)。他們藉由攔阻糾察隊和工會罷工者，施展他們自己的差異化移動政治，以便促進嘗試突破防線的「罷工破壞者」的移動性。

布隆里認為，這種配置取決於「工作權」與「移動權」的糾葛。沒有了移動性的成分，「工作權」就沒有多大價值，只構成「工會加諸罷工破壞者身上的道德緩和劑」(1994a: 175)的微弱抱怨。如布隆里主張的，「『工作權』含納於另一項主導性的自由(自由移動)中。」在當局眼中，封鎖罷工破壞者，糾察隊就限制了人的「移動權」(Blomley 1994a: 174)。

### 延伸閱讀

(Blomley 1994a; Cresswell 2001)

### 結語

移動是政治性的。移動因為政治決策和意識形態意義而凸顯出來，政治和意識形態參照著社會與權力，以特殊方式安排了移動性和移動性的可能——移動力。從概念上來理解，移動性位於影響力的複雜幾何學中，它既塑造和強制其他行動者及約束力，也受到後者的塑造和強制。因此，移動性的政治要求我們留意更廣泛的意識形態假設，涉及作為社會對象的移動性，以及誰或什麼應該擁有近用移動性的機會。移動性政治令我們不得不分析，那些被拋進特定的、不均等分化與階層化之移動性關係中的人。如前所述，某些人掌控了移動性，其他人則滯留在後，或被移動性席捲而去。

支配與抵抗的二元性，在分析中站不住腳，因為權力與控制關係以更加多元複雜的方式施展。了解到移動性是經由權力幾何學而形成並發揮效用，使我們得以開始將移動性所牽涉的錯綜複雜政治關係予以視覺化。從單純近用服務和允許某人擁有公民權、後國家人士(post-nationals)導致歸屬的複雜模糊化、發動戰爭和反對戰爭，以迄移動性對千里以外受海平面上升衝擊者的不

確定影響，很顯然移動性政治面貌多端，而且很難預料。

重要的是，本章以描繪 1980 年代英國礦工罷工期間，礦工與警察行動的個案研究作結。他們的移動展現出一種自然的分野，但這種分野正是我們目前為止的討論不斷反對的移動性。無論是跨越界線或塑造界線的礦工，似乎都建構了具多重標記的移動性。（不）移動性背負著象徵的包袱。跨越糾察線的舉動，同時也跨越了其他東西。它跨越了工會團結，也跨越了或許是跟朋友與同事之間的凝聚、口頭承諾，或未言明的紐帶。移動性有其意義，但不僅止於此。這可說是徹底簡化了這場事件，但它指出了下一章將正視的問題。他們的移動性或不移動性，構成布隆里所稱的「強壯有力」現形。換言之，這些移動性的操作，實質地封鎖、影響或終止了另一個移動性。藉由超越意義或再現的限制，我們在下一章要問：移動性是怎麼作的？

## CHAPTER FOUR

## PRACTICES

## 第四章 實作

表達感受、情緒、感情或特定心理與精神狀態的文字，肯定會觸碰身體行動之外形與節奏所能召喚的內心回應的邊緣。

(Laban 1960: 92)

行動，不像表面看到的那樣簡單。(Evans-Pritchard 1956: 231)

## 導言

前幾章，我們關心移動性的觀念，它們出自學術界針對移動性的意義及其運作方式的思考，或者，來自實際世界構想移動性的方式。雖然幾乎每一種移動性，從地球旋轉到原子運動，都可

以被賦予意義和重要性，但這卻很少說明移動性的驅動力本身：移動性實際上是怎麼發生的。在這裡，我們可以開始思索移動性實際上是如何發生的。要這麼做，需要引述很多曾經關心移動性之**作為**（doing）的作者。

然而，讓我們澄清一點，這並不是要削弱視覺或再現的重要性。儘管事實上已有一類明確批判視覺場域主導地位的著作迸現，但這裡比較是要注意洛里默（Lorimer 2005）所謂的不僅止於再現的經驗裂片（more-than-representational slivers of experience），使人轉而關注移動的**作為**——行為舉止的操作（enactment），以及隨之而來的一切。或者，對舞蹈理論家鄧肯（Isadora Duncan）而言，「我要是能說，就不必跳舞了。」（引自 Thrift 1997: 139）因此，移動性研究試圖探究的，正是移動的行為本身，是原始與最初經驗的啟動。本章其餘部分的結構如下。一開始，我們會詳細論述三種主導但相關的立場或取向，以不僅止於再現的角度來檢視移動性。接著，本章考察這些思考方式如何在不僅止於視覺（more-than-visual）和情緒流露（emotional registers）兩個層面上，應用於移動性。這些事例探索了移動性的多重感官與有所感的特徵，如何建構許多重要的社會行動和現象。首先，讓我們深究，為何移動性的**作為**經常引不起注意。

## 操作移動性

人類學家法內爾（Farnell 1994）曾經特別針對她自己的人類學田野，寫過一篇討論再現的文章。法內爾不贊同許多人類學專論和報告再現其研究對象行為與活動的方式，她以伊凡—普理查的《努爾人的宗教》（*Nuer Religion*）為例。

文章中，伊凡—普理查用了一張照片，底下的圖說是「婚禮舞蹈中的移動」。法內爾認為，這個圖像顯示出學術探究表現移動中身體的眾多方式，也就是如同我們在第一章見過的，移動或移動性被凍結成為快照。她寫道，「以這種方式將行動簡化為姿勢或一系列姿態並不罕見，繪製於二維圖表中的一系列照片、草圖、圖解或肢體姿勢，被當成移動的記錄而展示。」（Farnell 1994: 929）法內爾滿心想要超越第一章探討過的這種快照，她主張它們不僅是將移動從其圖像脈絡中抽離出來。以快照來去除移動性，耍了一點知識論詭計，「使得身體移動這項媒介本身，不被嚴肅考慮是社會行動的成分。」（1994: 929）移動性隨即從學術研究進展的嚴肅課題中除名，移動性的知識也不足以作為研究發現、數據或資訊（Farnell 1996, 1999）。更嚴重的是，她認為移除影像中的移動性，反映且造成了「人類學探究」的進一步妥協，即「扭曲了我們對於」環繞移動性的「認識和存在方式的理解」（1994: 929）。「許多社會—文化人類學家（雖然他們當然不是唯一這麼做的）沒有實際從經驗上『看見』移動，」法內爾接著

說，「當他們看到了，那也是被視為『行為』(behaviour)，而非『行動』(action)。」(1994: 936) 換句話說，移動性被從脈絡意義中抽離，藉此貶為非自願的行為反應，位於社會和文化評估範圍的底層或不包括在內。

法內爾繼續將這項缺失定位於更廣泛的人類學關懷中，這種關切試圖揭露由身體媒介操演和溝通的意義系統(1999)。「身體，儘管是社會與文化的身体，而非生物或機械論的實體，」她寫道，「但仍是個靜態客體。」(1994: 930) 法內爾想知道更多有關「操作(enacting)身體的個人的解說，也就是在主動意義生產過程中運用身體行動，這種行動要不是習慣使然而超乎覺察，就是高度刻意的編排之作」(1994: 931)。法內爾試圖通過我們在第二章見到的移動中的動態身體，來揭開「意義的生產」，但更重要的是，她要恢復移動性的操作(enaction)——通過「實體行動者」的移動身體——成為社會世界的核心構成要素。

法內爾的論點(Farnell 1994, 1996, 1999)對於闡明本章要處理的兩項要點，格外有用。這些要點涉及了作為有意義社會行動的移動性，如何可能透過不假思索的習慣性移動而發生，以及，一種較完整且更具體的移動感，如何可能避免照片的、甚至文本的再現，又免於抽象化。在此，我試圖說明的是，許多作者都主張，移動性牽涉了更多東西，比起我們可以從書中紙頁讀取的東西、我們對婚禮舞蹈的詮釋，或者某人可能告訴我們的事情，都要來得多。

讓我們舉一個相當簡化但有用的例子。如果你打過高爾夫球，試著回想一下，揮桿是什麼樣子。如果你不打高爾夫球，你可以想像另一種運動。想想舞蹈，或譬如說，踢足球。你要是辦不到，那麼只要想想上下擺動你的小指頭。如果我要你描述你的身體動作，輕而易舉是吧？你或許可以給我相當有說服力的描述，說明你使用技巧的動作：你是如何移動的。不過，這只是對於動作的膚淺解說，只掌握到經驗的皮毛。就動作而言，你的身體從甲地移動到乙地，從一個位置移動到另一個位置的方式，當真道盡一切了？史瑞夫特拿維根斯坦(Wittgenstein)著名的公式來提出這個問題：「我抬起我的手臂，同時扣除我的手臂高舉這項事實，結果還剩下什麼？」(Thrift 2000a) 抬一下手臂後，你還剩下什麼？移動感覺起來像什麼？它帶出了什麼樣的感覺(sensations)？它是怎麼讓你有感覺的？

我剛剛自己試了一下，我有自信做得到的，就是我能看見和想像的部分。我的手臂基本且實際的機械移動性，不是件難以描述的事；我可以在紙上描畫出來，它是我可以幾乎與現實區別開來，用線條和一些箭頭來描畫的事。還記得克瑞斯威爾(Cresswell 2006a)從A到B的移動圖解？如果你嘗試過這項實驗，我擔保你試圖描繪其他移動面向，像是你覺察到的感受和感覺，可能會是難度倍增的挑戰。要留意，其實你根本很少意識到你的移動性。從慌忙開車上班，忘記你是怎麼抵達的，乃至於氣憤地拍打網球，你從未真正明白你可能做出的所有動作。段義孚(Taun

1975) 用開車的例子來質疑以下論點，即我們建構所謂的心象圖，使我們能夠引導每天的生活歷程，並受其引領，找到回家的路、去上班或到別處。段義孚認為，所有這一切可能不知不覺發生，因為他發覺自己置身離他的起點相當遙遠的地方，卻完全不記得怎麼抵達的，看來，他的心思在這段旅程中飄到其他地方去了。

社會科學出現了以操演、實作和「非再現性理論」(non-representational theory) 等術語為核心的理論轉向，就是來自這種立場。這些有助於我們以迥異於第二章的方式來理解移動性。雖然我的手臂例子在解釋這個問題上做得很差，但該領域的研究者想要檢視使手臂運動、身體移動的機械性再現，遺漏了什麼。如我們所見，還有一個經驗、感受和感覺的宇宙有待探索。

### 實作、操演與不止於再現的移動性

學術研究試圖超越再現和意義的首要地位，邁向以身體為中心的經驗，以及根著於現象學 (phenomenology) 這類哲學傳統的知識形式。在這一節，我們會檢視三種彼此關聯的研究取向，它們試圖複雜化和質疑移動性、思考風格和再現方式之間的關係，藉此來理解移動性。

### 習慣與實作

哲學家梅洛-龐蒂 (Merleau-Ponty 1962) 的現象學，已然是非常風行的研究取向，揭示了身心的不可分割。梅洛-龐蒂針對各種精神病失常的研究，試圖理解行動中的身體，他認為這「理應使我們獲得更好的認識」(Merleau-Ponty 1962: 117)。梅洛-龐蒂偏好他所謂的身體主體 (body subject)，拒斥笛卡兒式的身心二分。這些是以現象學的方式——發生在任何反思或有意識思考萌發之前的世界表述——來經驗世界的身體。拒絕了意識或再現式思考決定意向性 (intentionality) 的假設，在這種積極的前認知理解中，移動的身體並非坐落於空間與時間的簡單容器內，而是積極地挪用了時空，身體則成為主體和世界的直接中介者。

在地理學和其他地方，源自行為和心理學領域的移動研究，提出相當不同的移動性解釋，考察是什麼因素引起或導致移動性的發生。以下的關鍵概念專欄中，我們鎖定 1970 年代晚期，西蒙 (David Seamon) 於一場質疑認知與行為主義取向的移動性研究辯論中，發出的感嘆。

#### 關鍵概念 4.1 現象學與移動的「身體主體」

人文主義地理學者西蒙與行為主義暨認知科學研究取向交鋒的著述 (1979)，是對於日常生活中身體實作和移動性之角色

的重要介入，貢獻卓著。

受到他同時代人，尤其是哲學家梅洛—龐蒂的著作啟發，西蒙主張學術研究不僅有必要更留意人類經驗，還要注意人類經驗的發生。他以經驗是直接通過身體而理解的假設，作為他的出發點。

西蒙接受梅洛—龐蒂的身體主體觀，研究習慣性且平凡的身體移動性，在日常社會關係和社會地方形構中的核心地位（見下文）。當時，他就是通過這些研究和他的現象學詮釋，駁斥了許多其他移動性理論。依西蒙（1979）之見，行為主義者關心身體的移動，但是將像駕駛這種行動的移動性，視為「對外在刺激反應的集合」。

另一方面，認知取向（Downs and Stea 1974）會認為，「這種明顯的『刺激—反應』序列，沒那麼簡單。」唐斯與史蒂（Downs and Stea）說明了，「在這些情境下，你會預想（thinking ahead，兼指字面和隱喻上的意思），並運用你的認知地圖。」（Downs and Stea，引自 Seamon 1980: 153）西蒙對這些問題的答案，就是轉向梅洛—龐蒂的身體主體概念。這個取向設想了身體如何能將習慣性的需求和行為，轉變為「符合日常生活要求」的習慣。克服了日常移動性需要心象圖或反思的認知假設，就沒必要持續關注每個「手勢、每個腳步、每個開端」（1980: 156）。身體主體認為，移動的身體不僅像行為主義者的觀點那樣，是一組神經反應而已，而是「能夠指導的有智

慧而全面的過程」，從而超克了任何將身體視為「只能反應的一組被動回應」（1980: 156）的觀點。

### 延伸閱讀

（Downs and Stea 1977; Seamon 1979, 1980; Buttmer and Seamon 1980）

99- 西蒙深究移動性的實作——移動性如何發生而構成了有意義的社會行動。很顯然地，他的觀點受到現在很熟悉的人文主義關懷影響，重視有意義人類存在的穩定性（第二章）。西蒙繼續探究特定的「前反思」（preflective）身體動作如何充當「生活的身體層次」。我們的生活空間、日常慣例和習慣，似乎是由微姿勢（micro-gestures）構成，像是「踩踏、轉彎、伸手拿取」，總合成為日常活動，或凝聚成為有意義的慣例，以及重要的地方和環境。

洗碗、犁田、蓋房子、種花、打獵、燒開水、煮咖啡，都是小尺度身體動作的結合，融合成為可辨識且可重複的實作，以達成特定任務、目的或需求。這些實作由簡單的「手臂、腿部和軀幹動作」組成，彼此密切合作，甚至「適應」任務及工作的完成，重要的是，它們似乎是「自動自發的自我引導」（Seamon 1980: 158）。研究這些移動性，可以獲得「特定生活世界之穩定化習慣力量的圖像」（1980: 162）。

基於這種取向，這些身體動作混合成更大尺度的行為，即西



蒙所稱的時空芭蕾 (space-time ballets)。自發性重複的微動作，其穩定或「持續」的感受，這樣的觀念甚至升級到構成日常街頭生活的模式化 (patterning)。西蒙參閱的雅各 (Jane Jacobs) 的經典《美國大城市的生與死》 (*Death and Life of American Great Cities*, 1962)，值得引述。

我居住的哈德遜街 (Hudson Street)，每一天都是繁複精巧的人行道芭蕾舞場景。八點稍過，我首度出場，出門倒垃圾，這無疑是單調乏味的日常事務，但我很享受我在一群中學生步上舞台中央，隨手扔棄糖果包裝紙的場景中扮演的角色，我發出小小的鏗鏘聲……。我掃起包裝紙的同時，看著其他早晨儀式：黑爾波特 (Halpert) 先生解開他固定在地下室門上的洗衣店手推車，柯拿奇亞 (Joe Cornacchia) 的女婿堆疊著熟食店的空條板箱，理髮師拿出他的人行道折疊椅。

(Jacobs 1962: 52-53)

除了雅各喚起的各種社會街頭場景，其他移動性理論家還認為，移動性使得社會秩序的再生產成為可能。在這種取向看來，移動性不僅是經由習慣性和無意識的行動，變戲法似地創造出有意義的社會相遇，它還重複並強化了社會觀念、規範或意識形態，因為它們被視為習慣性且不假思索的。在此，我們可以轉向本章的第二個關鍵概念，取自已故法國社會學家布迪厄的觀點。

## 關鍵概念 4.2 移動性與慣習

布迪厄卓越的阿爾及利亞部落社會研究《實作理論綱要》 (*Outline of the Theory of Practice*, 1977) 和《區異》 (*Distinction*, 1984)，已然成為文化分析的著名文本。布迪厄提出，社會規範與價值可經由身體動作、實作和慣例——他所謂的慣習 (habitus) ——而內化和重複。他描述這些是「原理、實作與再現」，可加以調節和改造來適應目標，不需要刻意瞄準，「可以集體協調而不必是有意識指引的產物。」 (1977: 77)

布迪厄聚焦於身體移動性，提供我們一些有關男性和女性移動傾向的有趣事例，他認為這些傾向彰顯了身體的習性 (hexis)。布迪厄認為這是「實現的、體現的 (em-bodied) 政治神話。」他所審視的地方社會規範和價值，「轉變成永久的傾向」，因為身體移動性的反覆出現，塑造出感覺、思考和移動之特定方式的持久性。這些規範尤其有性別的刻畫。

布迪厄說明了性別化移動性的最大差異，如何通過移動的態度傾向而展現。對女性的向心式傾向而言，她們的移動極度內在導向，導向住宅和家庭。對男性而言，他們的移動性則是離心式的，往外朝向市場和田野。男人「知道他要上哪去，而且知道他會排除萬難，準時抵達，表現出堅韌果決」 (1977: 94)。

另一方面，女人的向心態度意味著她可能「走起路來有點彎腰駝背、朝下看，視線保持在她將踏出下一步的地方……她的步態得避免過度擺動臀部」 (1977: 94)。

重要的是，這些傾向被認為是超越「意識的掌握」，因此，刻意改變幾乎是不可能的（1977: 94）。

#### 延伸閱讀

（Bourdieu 1977, 1984; Thrift 1983; Cresswell 2002）

女性移動性的「向心」描述也在其他地方出現，雖然來自分歧的哲學觀點。比起布迪厄，楊（Young 1990）更細緻地質疑了梅洛-龐蒂的現象學取向，她的著名論文〈像女孩那樣丟球〉（Throwing Like a Girl）得到類似結論，即女性身體移動似乎是向心、被動且「自我指涉的」。拒斥梅洛-龐蒂把身體及其動作當成未分化且原始的意向性行動來探討，她跟布迪厄一樣，發現女人如何避免全身活動，而是集中於「身體單一部位」的動作（1990: 148）。藉由移動身體單一部位，相對靜止的部分錨定住身體其餘部分，甚至將身體往下拖住。楊認為，女性的一舉一動往往自相矛盾，移動部分倚靠令人沮喪的固定部分而移動——任由動作迂迴且無端耗費。女性的舉動更多是面向內部的。女人被視為移動的客體，而非動作的發起者，因此，她傾向於充當那個動作的後果。這些行動是不確定的，因為她沒有感覺到她身體的「動作完全在她掌控之下」（1990: 150），還必須分散她的注意力在手頭任務和誘使身體動起來這兩方面。最後，女性的動作是為

了引人注意而做的；它是「被觀看且被施加作用」（1990: 150）的東西。

從「像女孩那樣奔跑，像女孩那樣攀爬，像女孩那樣游泳，像女孩那樣打擊」（1990: 146），布迪厄和楊見到了不同的性別化身體如何透過他們的移動性，以截然不同的方式來應對世界。對楊而言，這種分化看似潛伏於社會明文底下隱而不彰，但布迪厄以更公然的方式替這種分化定調。移動性再生產了有關身為女人或男人的一系列社會規範、價值和觀念。流行神話和文化假設重複了這種觀點，一如高登（Mary Gordon）針對文學作品中女性和男性移動性互動之研究顯示，「女人是一股向心力，拉住男主人翁，不僅使他免於自然的快樂，也脫離了英雄主義。」（Gordon 1991: 15）在此，我們見識到移動性和社會的同時代糾結。但是，這三種取向全都顯示移動性就是它們所認為的，原始、前認知，而且肯定是非意向性（unintentional）的行動。

#### 操演與非再現性理論

我們看過相對穩定的移動性形式，如何構成、反映並再生產了明顯的社會秩序。習以為常的移動性，造就了就西蒙的人文主義而言，有意義地方的相對恆久性，以及反覆會面的沉澱累積。另外，布迪厄解釋身體移動性，指出它反映並強化了身體習性的政治迷思，再生產了像性別區分這樣的關係。其他取向援引了類

似的思考風格，但採取了等式的不同端點。留意行動的時刻——關注作為（doing）的行動——而且，藉由強調意向性之無意識和前反思姿態（與前文提到的相同），他們提出質疑，指出移動性如何超越了我們甚至去思索和再現移動性的能力。

絕大多數這種書寫，都是在舞蹈和表演理論領域，例如拉班（Laban 1960）所闡述的跳舞這類活動中，移動身體的非再現性特徵。拉班感興趣的是舞蹈的內在世界感受，這引領他將其闡釋比擬為譯成散文的詩作（1960: 91）。他發現這兩種過程全然令人無法滿意，便考察了劈木頭、擁抱，甚至是威脅某人的動作。他認為（1960: 92），這些動作跟移動的象徵論關係不大，「從事那些無聲動作的人，感情豐沛，可能表現出看似無意義，至少是難以理解的奇怪動作。」任何通過文字描繪這些移動的嘗試，可能只碰觸到經驗的「外緣」，因為「移動，儘管有所不足，但比起紙頁上的言詞描述，能道出更多」（1960: 92）。

拉班的言詞當中有個重要主題，提及行動中無形的某個東西——身體移動性的作為，它超越我們通過好幾頁言詞描述來解釋那是什麼的能力。拉班記載了通過移動性而形成，但很難說明清楚的一大群感受、情緒、狀態和經驗。這不僅對於實際操演移動的主體有價值，對於操演行動事件的旁觀者而言，也有重要意義。

在這個意義下，移動性的操演可說是「無可複製的」（nonreproductive），因為從起源就遺失了某樣東西，所以無法

再現（re-presented）。移動性的操演令人想起表演理論家菲蘭（Peggy Phelan）在觀看之道中描述的，移動行動的即刻性（nowness）。菲蘭認為，當觀眾「處於急躁的當下」，竭力吸收他們窮目所及、聽聞所達、盡情感受的一切時，沒有「殘餘」（Phelan 1993: 148）。菲蘭描述的表演，就像我稍早要求你思考的動作，有些元素規避了再現性的掌握或知識。用照片或錄影帶來再現表演，只記錄了表演本身無數複雜向度的部分痕跡，以至於這種再現「不再算是表演藝術」（1993）。

你可能打算自己來試試看。錄下你自己移動（踢球、盡可能跳高、衝刺下山，或只是舉起你的手）時的影像。重播這些動作。你得到什麼？你可能憑這些影像和聲音，記起相關經驗的某事，以及毫無疑問地，有關你活動發生的地方或地景的事情。但是，少了什麼？風吹拂在你臉上的感受，是否再現於影像？盡你所能迅速移動的運動感覺，能否描繪？痛苦可能像鬼臉般深深刻印在臉上，但它是否重建你肌肉燃燒的感知，或是速度的興奮感？大概不能。華康德（Loïc Wacquant）在拳擊脈絡中描述，「如何以人類學方式解說一樁深刻牽連肉體的實作，一種全然動態的文化，一個最重要的東西是在語言和意識底下傳遞、獲取和部署的世界。」（Wacquant 2004: xi）跳舞、奔跑、彈跳、跳躍，各式各樣的移動性被操作，成為文化實作的一部分，運動、遊戲、姿態和角色扮演，所有這些動作所生產的經驗，「在一個充滿感知、移動、身體控制之失去與復得的世界之外，就毫無意義。」

(Radley 1995: 4) 換言之，它們是「以身體感知的存在方式」(Thrift 1997: 148)。

參與行動中的短暫移動性事件，比起試圖提煉和再現該事件的批評來得有用。杜斯貝瑞 (J. D. Dewsbury) 所謂在變成「沉迷於沉思之前」的「感覺閃現」(Dewsbury 2003: 1930)，試圖追究如何思考移動性的困難問題。移動性如何可能由有意識或無意識的認知來意指或導引？從西蒙的著作，以及雅各的街頭生活描述，我們得知，無論移動性有多麼的無意識，習慣性的移動性芭蕾都可以擁有重要且有意義的後果。

我們以一個人學習如何控制自己身體移動性的能力為例。我們有些人懂得，當試圖完成一項困難或複雜的身體動作時，那種作用於身心之間的對抗。社會學家華康德指出，在拳擊的脈絡中：「訓練有素的身體是自發的戰略家 (spontaneous strategist)；它頓時了悟、理解、判斷和應對。」(2004: 97) 因此，訓練一個人的身體成為熟練的拳擊手，就是要學會不假思索地移動。拿訓練有素且技藝嫻熟的身體同業餘者比較，意思是初學者很容易經由他們「生硬不自然的學院風」，「洩漏出有意識思考對於姿勢和動作協調的介入」(Wacquant 2004: 97)，而被認出來。換言之，所學的可能只能「在操作中表露出來」(Dewsbury 2000: 472)。欽恩 (Keen 1999) 有關學習成為高空雜技藝人 (trapeze artist) 的非凡反思之作，凸顯了再現性知識的缺點。欽恩說明了他如何藉由發展他所謂的動覺智能 (kinaesthetic intelligence)，試

圖「脫離我的頭腦，進入我的身體——感覺之路」來找到他的途徑。欽恩解釋，他如何必須「放棄概念、分析、影像與文字」，直接感受從「肌肉與神經末梢」傳來的信號及脈衝。創造一種「對於我的身體位居空間何處的立即、直觀察覺……」，欽恩逐漸摸索出進入他「運動中身體」(body-in-motion) 的方式 (Keen 1999: 147)。學習以這種方式移動，不必然要經由觀看、閱讀、刻意引述知識來完成，或純粹透過文字、圖解和觀念來思考。經由操作和操作的經驗而產生的直觀體悟，造就了欽恩身為高空雜技藝人的能耐。

華康德的拳擊民族誌顯示，有關移動性的再現式指導，如何明白遭到了拒絕。在他跟他的教練暨訓練師狄迪 (DeeDee) 討論拳擊手冊的使用時，立即顯露出這股張力。在此，我引用華康德這段迷人的解說：

我一邊用毛巾擦乾自己，一邊脫口而出：「嗨，狄迪，你知道我那天在學校圖書館裡找到什麼嗎？一本叫做《拳擊手訓練大全》(The Complete Workout of the Boxer) 的書，裡頭展示所有拳擊基本動作和鍛鍊。學習基本原則，這本書是否值得一讀？」

狄迪面露嫌惡道：「你別從書上學拳擊。你要在 D 的健身房裡學拳擊。」

「但它可以帮助你看見不同的出拳，並更加理解拳擊，

不是嗎？」

「不，那沒用。你不要靠唸什麼撈什子書來學習如何拳擊。我知道那些書有一堆圖片跟圖解，告訴你怎麼擺放你的腳跟你的手臂，你的手臂應該移動的角度，還有一堆有的沒有的，但它全都是靜止不動的！你掌握不到任何動作。拳擊是動作，重要的是動作。」我堅持說：「所以，這麼說來，你在書上學不到半點有關拳擊的東西？」

「對，你學不到。」

「但是，為什麼不能？」

他以一種被我的堅持激怒，猶如這一切根本是理所當然，他完全不需要重複說明的語調，說道：「你就是沒辦法！沒什麼好說的。你沒辦法。一本書裡，所有東西都靜止不動。它們不告訴你實際動作時發生什麼事。那些東西不是拳擊。你沒辦法，就是這樣。」（Wacquant 2004: 100-101）

許多例子中，可能從手冊上讀到、理解並學習正確的動作，即正確的移動性技術。毫無疑問，這對拳擊而言也是稀鬆平常，但在這裡，這種再現卻遭到拒斥。狄迪要華康德經驗到的是，移動性的體現、動覺式動作，以及當下的原始特質。這個例證並非暗示，動作的實作只是不假思索的，而是對於學習的經驗來說，針對特定活動的簡單有意識思考，是沒必要的。

#### 移動方法 4.1 研究的再現

我們如何再現我們的研究，引發了與移動性觀念有關的一些深切考量。地理學家華特摩爾（Whatmore 2003）借取科學與技術理論家史坦葛斯（Isabel Stengers），來質疑我們前赴一探的質樸原始「田野」概念。研究方法論裡一個常見觀點認為，訪談、民族誌、觀察或社會調查的田野或田野場址，是個被動的世界——就在那裡——躺下來裝死，方便研究者俘虜和探究，彷彿該世界停止運轉（Whitehead 1979; Ingold 2000）。

這種議題可以向前追溯，從資料收集的預期和事件，直到研究書寫的再現策略。在人類學，惰性或純樸世界的觀念向來佔優勢，普瑞特（Pratt 1986）批判不斷出現在許多人類學專論中的「抵達比喻」（arrival trope），便說明了這一點。抵達部落營地，在學術論述中始終被浪漫化和虛構化，描繪「日出」、「成堆毛毯與獸皮」，伴隨「燃燒煤碳、重建篝火，在寒冷清晨空氣中取暖」的清醒村民的場景（Shostak，引自 Pratt 1986: 43）。

這幅景象呈現出「民族誌烏托邦」；那是個「幹傳統活的傳統社會，渾然不覺外來觀察者的在場」（Pratt 1986: 43）。這是一個未遭破壞且可明確分割的不可能的世界。將田野想像成流動、活躍、複雜且混亂的地勢，以出人意料且變幻莫測的方式相逢，才會是一幅與研究本身的動員過程產生共鳴的較精準肖像。研究實作令「活力十足的交換」動起來（Latour 1999）。將證據帶回實驗室、踩壓腳下的土地、帶禮物和新想法來歡迎陌

生人，或者只是導致行人穿越馬路以迴避他們的問卷調查，這些實際上讓世界運作（或許更多是在玩耍，參見 Ingold 2000）的實作，使研究者變得「涉身其中」。

#### 實作

- 注意你的研究所啟動的移動性
  - ★你給會面帶來了什麼？
  - ★你帶走了什麼？
- 研究的分析及評論期間，重要的是不要浪漫化和清理有可能是偶發的過程

#### 延伸閱讀

(Pratt 1986; Thrift 1999; Ingold 2000; Whatmore 2003)

### 不僅止於再現的移動性

書寫這些議題的好幾位作者質疑，非再現性理論是否過度延伸了它對於行動與生成 (becoming) 之前認知領域的關注。事實上，他們認為非再現性理論培育了它原本打算超越的二元論。學術研究質疑它是否在思考與行動之間，在社會與「不可分析的前認知或前反思世界」(Nash 2000: 657) 之間，畫了一條隱含的界線。納許 (Catherine Nash) 繼續主張，只有假裝舞蹈優於任何

類型的社會空間，「藉由將舞蹈想像成經驗的自由浮動領域」，低於或超過任何社會與文化領域的想法，如此舞蹈才可以「被設想成一種前語言和前社會的身體經驗」(Wolff, 引自 Nash 2000: 658)。

圍繞著移動性而展開的辯論，以好幾種方式介入這場討論。有些學術研究聚焦在浪漫的命題，即身體的非再現移動性，以某種方式躲過了權力的掌控。以下個案研究專欄討論的克瑞斯威爾的研究，或許是質疑這種假設的最著名例證。

#### 個案研究 4.1 再現與調節現代性的移動性

《移動中》(On the Move) 提出了針對非再現性理論的最強烈批評之一。克瑞斯威爾著手揭露西方現代性中，移動性遭抽象化和再現的各種時刻。特別值得注意的是，令移動性為人所知的系統性過程，接著，這種知識又通過各式身體調查和理性化，重新銘刻到移動的身體上。

克瑞斯威爾替我們提出的一些時刻，包括倫敦的維克多希爾維斯特舞蹈學校 (Victor Sylvester Dance School)、泰勒 (Taylor) 在賓州伯利恆市 (Bethlehem) 鋼鐵工廠的身體科學管理的出現，乃至吉爾布雷思 (Lillian Gilbreth) 的家庭分析應用。使移動性為人所知的努力，從未停歇，通過各種使無形的東西變得顯而易見的想像裝置，來掌握移動性。時間一動

作 (time-motion) 研究將難以理解的身體動作和時間標記並列 (Rabinbach 1990)，使平滑動作分解成為零件的機械組合。

一旦抽象化移動性的許多不同方式大功告成，移動性的知識就臣服於判斷和計算，呼應且強化了各種社會價值、原則和理想。為了可以跟資本主義的周轉時間以相同標準來衡量，身體移動性可能被塑造成無效率、緩慢、懶散，甚至是獸性的。基於種族的傾向和關聯，希爾維斯特舞蹈學校致力禁止不得體的舞步。換言之，社會意義從未遠離，因為它銘刻了動作和步伐，我們見過它們標誌了自由表達的含意，但帶著適當和不適當，或是對與錯的污漬。

#### 延伸閱讀

(Crary 1999; Bahnisch 2000; Solnit 2003; Cresswell 2006a)

克瑞斯威爾強調移動性幾乎總是受制於再現，因此，跟權力脫不了關係。各種掌握和再現移動性的系統，從動作標記法，到時間一動作研究，將身體經驗置換成可以量測和計算的抽象數量。以這種方式處理移動性，使身體得以被理解、理性化，並銘刻上意義。特定移動性獲得接納，其他則不然。移動性是通過再現而被學習和治理的。例如舞蹈這種身體動作，不是直接拒絕試圖限制純粹玩耍和愉悅的關係，而是變成「再現性權力操弄的一部分」(Cresswell 2006a: 74)。將舞蹈描述成唯一且純粹「非再現

性的」移動身體行動，冒著分離思想和行動，再現和呈現之間關係的危險。克瑞斯威爾超越這種區分的解答，就是提議「人類的移動性同時是再現性的」，將「實際的再現視為實作，並將實作視為再現」(Cresswell 2006: 73)。

我想，我們應該十分贊同這些觀點，儘管要擔憂，這種批評可能過度強調了似乎由非再現性理論作家創造出來的區分。麥科馬可 (Derek McCormack) 的節奏研究 (McCormack 2002, 2003, 2004)，實際上小心翼翼地避免這種遭到譴責的二分法。援引貝特森 (Gregory Bateson) 論舞蹈的著作，麥科馬可的節奏研究藉由追問我們所謂的思想到底是指什麼，來質疑劃分思考和移動行動的傾向。他引述貝特森的話，

當鄧肯說「我要是能說，我就不必跳舞了」，她根本是胡說八道，因為她的舞蹈就是說與動作的結合。(McCormack 2002: 439-440)

麥科馬可檢視的身體移動實作，其實根本不是高高在上，或是超越思考或再現性思維——純粹位於前認知領域——而是需要或牽涉了對於思考和感受的各種不同理解，而思考和感受又彼此牽連。

這種取向不再受限於再現性思維與感受，而是一種全然不同的思維—感受。該取向承認舞蹈這種移動性，牽涉到思想、行

動、感覺和銜接的各種組合。英顧爾德 (Tim Ingold) 針對步行，提議了類似的再思考，主張「認知不該沿著頭和腳之間的分割線，從運動中區分出來」(2004: 331)。雖然步行本身是一種「巡行認知」(circumambulatory knowing) (Ingold 2004)，但在此意義下，步行也是無意識身體知覺和感受的一部分。我們可以進一步想到，步行如何是其他極富思考性的實作，即科學測量、資料蒐集、調查或繪圖的一部分，洛里默與隆德 (Lorimer and Lund 2004) 的高地登山運動研究就說明了這一點。步行，既是思維，也是不假思索。

移動性似乎同時是再現，也是非再現的。移動性往往被賦予意義，而且經常被再現。它們可以被好好徹底思考，訓練和健身就是思維與移動性的明顯事例 (Latham 2008)。再現甚至可以用來追蹤、追溯和控制移動性。然而，同時也有些移動性的要素幾乎是不可能再現的，它們逃脫了意義、不經思索而發生，但不必然是權力。儘管如此，即使移動性難以再現，但不表示人們沒嘗試這麼做。重要的是，我們不要忘記移動性的兩個面向的耦合和並存。

接下來的兩個小節裡，我們要提出好幾個向度和例證，說明移動性的實作和操演。我們會特別強調移動性的感覺和感受，如我們所知，它們很難闡釋和再現。

## 觀看、感知、移動：移動實作的範例

第一小節，我們要處理作為實作和操演的移動性，如何緊緊於眾多的不同感官經驗，這些感官經驗可能建構、組成，或者對某些人而言，甚至開始解釋移動性。要探討的第一種感官經驗，可能因為我們討論過漫遊者而令人覺得很熟悉，漫遊者就是從他們浪跡的位置出發，以目光汲取景象和奇觀。因此，移動性首先是被理解成一種視覺活動。

### 觀看

針對作為視覺實踐之移動性的最深入解釋之一，或許是社會學家高夫曼的著作 (Goffman 1961)，他針對都市環境中的步行，做了一項奇妙的原創觀察。高夫曼認為，都市領域的移動性是由眼睛指揮引導的。高夫曼的視覺焦點假定，移動的步行者十分投入瀏覽的行動；行走，因此「幾乎完全」被當成一項「視覺活動」。高夫曼的行人被預想為飛行員——「理應運用眼睛來引導他的身體。」(Ingold 2004: 327) 跟高夫曼一樣，心理學家吉卜森 (Gibson 1950, 1979) 的生態感知研究，提出了視覺承擔性理論 (theory of visual affordances)<sup>1</sup>，主張人對於既定情境的視覺感

1 (譯註) affordance 又可譯為「預示性」或「預設用途」，是指特定物件或環境所



知，應該要「承擔」或引導出人穿越既定空間的移動。

吉卜森認為，開放空間或「環境」如何「能承擔地面上任何方向的運動，而混亂的環境只能承擔地上的運動」（1979: 31）。當視覺場域受到障礙堵塞，移動性就不太可能了。為了以心理學來解釋這種行為，吉卜森主張步行是「視覺控制的運動」形式，「路徑承擔了從一地到另一地的行人運動。」（Gibson 1979: 36）吉卜森的研究取向在他的「自然視覺與移動」（natural vision and movement）理論下有更完整描述，凸顯出一種理解我們周遭環境的前認知視覺方式。自然視覺建構了一個人的移動傾向，只要看似有容許移動的空間。當視覺系統不受限制時，「我們環顧四周，走向某個看似有趣的東西，在它旁邊繞行，以便從各方面端詳，從一處端景走向另一處端景。這就是自然視覺。」（Gibson 1979: 1）

吉卜森的自然視覺取向在心理學領域外也有支持者，通過規劃者、建築師和軟體如空間語法（Space Syntax），努力建立都市環境中人類行動的模型，並加以預測。像行人動力學（pedestrian dynamics）這類領域，試圖針對移動個體的行為建立模型或加以模擬。特納（Turner）、潘恩（Penn）與其他人則質疑這種都市模型的特徵，是對移動主體缺乏感官性的掌握，因而轉向吉卜森的

能提供給感知者的可能功能，既指涉物件或環境的可能功用，也指涉感知者對於這種潛在功用的覺察。

「自然移動」理論，藉此將視覺感知納入他們的模擬（Hillier *et al.* 1993）。這些作者質疑第三章考察過的，將移動行人視為原子化粒子的模型化模擬的精確性，挑戰其支配地位，他們問道，「有肉身的人類是否會一路碰撞來穿越一群肉身人類，或者，人類會引導自己穿過人群中的間隙？」（Turner and Penn 2002: 474）特納與潘恩感到困擾的是，既有模型缺乏「觀看的能力。沒了這種能力，他們的模型說穿了就只是矇著眼戳刺看得見的人類行為」（Turner and Penn 2002: 474）。

藉由直接將吉卜森的視覺承擔性理論編碼成他們的「體外視覺架構」（exosomatic visual architecture），模擬的行動者（移動的個人）被賦予了觀看能力。可用於行走的表面，提供移動的行人佔據該空間的機會，鄰近的可行走表面則會吸引移動性。他們的假設宣稱：

從事自然移動時，人類只是以朝向可行走表面移動的方式來引導自己。可行走表面的存在，取決於最容易近用的感官，最典型的就是他或她的視野。（Turner and Penn 2002: 480）

152- 在其他地方，希利爾與韓森（Hillier and Hanson 1984）提出，進行都市空間協商的人，會受到他們的「場址線」（line of site）影響。最長的場址線或「軸線」會決定他們最可能的移動路徑。

這一類討論很重要。雖然它們刻意簡化了，但它們展現出一

些偏向工具性的目的，而我們有關移動性實作的觀念和想像，則可以應用其間——我們在前一章已經見過了。這些移動性想像闡明了一種很普遍的概念，即移動性多少是在不知不覺下發生的，而且根據某人對世界的視覺感知而得以預測。我們還可以就教於其他先進，他們探討過移動性和視覺的關係，指出這些關係絕非純粹的視覺努力，也不是簡單的可預測實作。此外，我們或許會假定特別是視覺性的許多不同文化與經濟實作，卻顯示是由各種動態的多重感官活動形式組成的。首先，我們可以考察觀光客的藝術。

## 觀光

觀光客的移動實作被定位為關鍵視覺活動，包含了觀看地方、場所和人民的特殊方式，這全都在移動中同時進行（以下專欄有更詳細解說）。誠如我們在第二章所見，電影與媒體理論家已經適切掌握了視覺在觀光活動中的核心地位，並假定電影和遠距傳送的視覺經驗，類似觀光客的旅遊經驗。下一章將更深入探討的「旅行理論」（travelling theory），構想出「一個兼具電視節目與作為旅行者、觀光客、旅居者、流亡者、流浪漢、朝聖者或遊牧者的電視觀眾的形象」（Harrington and Bielby 2005）。從他們的躺椅、沙發或電影院座椅，觀眾可以被傳送到其他時間與空間（Friedberg 1993; Bruno 2002）——泰姬瑪哈陵、紐約、冰島、巴格

達——觀眾如飢似渴地消費這些時空。

我們可以探討觀光如何主要是一項視覺活動（參閱以下專欄），正如電影與電視觀眾可以視為由於視覺感知而變得目瞪口呆的主體。然而，雖然「觀光客的凝視」（tourist gaze）概念看似蘊含了單一的視覺活動，觀光和電視文化研究都已表明了，觀光如何由千變萬化的其他感官移動經驗構成。

### 關鍵概念 4.3 觀光客的凝視

試圖將觀光視為「『現代』的界定性特徵之一」來檢視，厄瑞強調度假如何涉及一系列移動與暫停：逗留與前行，離去和抵達，兩者都將觀光建構成現代社會的地位象徵。就像一個人在暑假會做的事那樣正常，這些移動性有種獨特的視覺韻味。厄瑞認為有一大群視覺移動實作，觀光就是透過這些實作而構成，並以它們為中心組織起來的。他稱之為觀光客的凝視。

即便在旅行展開之前，觀光客就可能受到他或她的目的地影像和美景支配，受到「白日夢和幻想」（1990: 3）的預期刺激，這一切還通過其他移動媒體如旅遊手冊和電視廣播節目而傳遞。

觀光客的凝視進而是一種捕捉與蒐集的藝術。旅遊地方的影像，經驗的快照，使再現的逆反過程得以可能。我們可能向朋友重述這段假期，或在其他時候憶起，或者在回程時再訪。此外，觀光客的凝視會留意不尋常事物，脫離了日常事物。觀光

客可能尋找差異、驚奇和出乎意料之事。不過，這些驚奇可能是預先計畫或事先決定的。觀光的空間往往經過改編，觀光客的凝視則被指標、象徵和其他影像導向特定事物。例如，巴爾幹半島和前南斯拉夫連續幾場戰爭的終結，使東歐旅遊得以重新包裝。現在這些戰爭提供了歷史和襲產的對象，戰爭停止則促進了鄉村式逃避主義，以及布拉格與塞拉耶佛（Sarajevo）的寰宇主義經驗的銷售。

厄瑞的最後一個議題是，這一切活動加總起來成為「『現代』經驗的一項特徵」，亦即強烈的移動與視覺導向（1990: 4）。如我們在第二章所見，影像的觀光消費，逐漸象徵了幾乎任何東西的大眾商品化與消費。

#### 延伸閱讀

（Urry 1990; Sheller and Urry 2004; Hannam 2008）

雖然厄瑞的取向沒有排除其他種類的移動經驗，但觀光客的「凝視」卻因為賦予移動性的視覺模式優先權，而遭到批判。「凝視」，以及各種觀看實作建構凝視的方式，確保了觀光移動性作為有別於其他類型的身體化休閒場域。批評者強調，觀看、經驗和構成觀光活動的不只是眼睛，而是整個身體。的確，厄瑞後來的著作反映了這些面向。觀光學者彭斯（Pau Obrador Pons）簡潔俐落地闡明了這個論點；他主張，「事實上，投入觀光寓所

的是整個身體。」（2003: 57）我們可以想像許多與旅遊經驗相關的具體表現，從氣味和觸感，乃至興奮、激動和恐懼。

彭斯解釋觀光實作如何「深深立基於」其他種類的移動活動。典型的海灘觀光環境，是一個好例子；譬如肌膚和沙灘的景觀（Fiske 1989; Shields 1991），甚或夕陽的橘紅色地平線——迷幻的銳舞（rave）狂歡到天明——果亞（Goa）、泰國或伊微沙島（Ibiza），這些地方的海灘不只是視覺空間，還是「聲音觀光環境」。一種特殊音樂所促成的，是一場「透過與身體、空間時間和物件之間的物質連結而建構的」視覺觀光活動（Obrador 2003: 57-58）。

這種取向使我們更接近先前討論過的，移動性不僅止於再現的風格。有鑑於整個身體都沉醉於移動觀光客的空間與實作中，我們大可考察移動身體的「積極、表達和感官」經驗。這麼做，便超越了只是探討譬如說這種移動身體可能意味的價值、規範和理想的社會與再現性意義，而是考慮移動身體的肉感、觸覺的「經驗和欲望」，海灘銳舞狂歡則成了「體現烏托邦和非論述娛樂的地方」（Obrador 2003: 55）。在古典音樂會中，我們可能期待「見到透過身體來創作音樂的音樂家」，表演則是由「若有所思、靜默無聲、一動也不動地」聆聽的觀眾所欣賞。然而，在果亞或伊微沙島海灘這種大異其趣的場合，聽眾、表演者和移動性的關係，就截然不同；「身體移動」成為「聆聽的必要部分」（Frith，引自 Malbon 1999: 84）。

厄瑞清楚說明了許多其他感覺如何是觀光經驗的重要部分。凝視的意義在於，它賦予視覺優先性，但或許更重要的是，為了消費這些經驗，它建立並規定了一系列實作和傾向。觀光實作和操作往往是由一堆非反思的傾向，以及其他涉及觀光舞台上應如何舉止的實作與體現規範組成的。艾登索 (Tim Edensor) 認為，這些是「操演性定向」與「該做什麼的工作共識」的「指南」(Edensor 2001: 71)。它們甚至可能以旅遊指南這類文本樣態而形式化，指南手冊告訴我們看什麼、碰什麼、站在哪裡、去哪間博物館、吃哪家餐館。讓我們拿艾登索所舉的，徘徊在泰姬瑪哈陵周邊的一位英國觀光客例子來說。艾登索寫道，附近的本地旅客行為，如何令她變得激動不安：

盛怒之下，她大聲說出：「我覺得印度人真的是垃圾遊客。他們就是不懂如何做個觀光客，急急忙忙，話說個不停，從沒停下來看看任何東西——即使在泰姬瑪哈陵這裡！」(Edensor 2001: 78)

在這個脈絡中，由於與印度遊客的明顯差異，突然暴露出英國觀光客的旅遊習慣。接觸異己 (exposure to Otherness) 倏忽之間使她自己身為觀光客的非反思實作，變得顯而易見，並成為據以跟其他人比較的規範 (Frykman 1996)。對英國觀光客而言，正確的舉止意味了視覺上的欣賞、蒐集和沉思等無庸置疑的操演。很顯

然，觀光的觀視 (tourist spectatorship) 並非舉世皆然。

更批判地思考一個人應該如何看，導致其他探討「景點觀光」(site-seeing) 的學者，以更動態而體現的方式，重新想像視覺消費者，而消費者的目光或凝視是經過建構且引起注意的 (Crary 1999)。布魯諾 (Giuliana Bruno) 注意到前述的觀視 (spectatorship) 說明，如何有可能過度強調觀眾經驗靜止不動的視覺性，猶如「一動也不動的主體，心醉神迷於孤立的白日夢狀態」(Bruno 1992: 114)。同樣，克瑞恩 (Crang) 也針對將觀者遊客 (spectator-tourist) 描繪成「遭到每天橫越客廳的無數影像轟炸的……人型沙發馬鈴薯」(Crang 2002b: 14) 的想法，大加批判。德國藝術史學家潘諾夫斯基 (Erwin Panofsky) 解釋觀者主體 (spectator-subject) 如何「永遠都在動，因為他的眼睛將自己等同於攝影機鏡頭，不斷變換方向和距離」(Panofsky, 引自 Friedberg 1993: 126)。此外，布魯諾後來的著作 (Bruno 2002) 檢視了看電影，視為一種與其他觀眾一起發生的徹底多重感官經驗 (Jancovich *et al.* 2003)。

#### 移動方法 4.2 時空拼貼

考慮到我們有關再現之限制，以及再現移動性經驗之相關問題的討論，我們還有移動方法論如何能解釋這種超越的問題要處理。的確，如果移動社會實作被設想成「非認知的，而

且大多是非語言的，它們如何能納入研究？」（Latham 2003: 2001）。簡言之，我們如何能超越言談？

萊瑟姆（Latham）努力認真看待「實作之流」，他提出一種辦法，重整源自時間地理學的，相對傳統的研究方法。萊瑟姆結合了日記引述，及回應者（respondent）所記錄的日記訪談，佐以日記作者的照片，試圖傳達其回應者穿越奧克蘭市（Auckland）移動的流動感和內心感受。將圖表擺在時間性和空間性的座標軸上，建構出引述、照片和研究評論的拼貼。x 軸代表家庭、工作和龐森比路（Ponsonby Road）的空間，y 軸是時鐘時間的尺度。一連串箭頭將當天的活動聯繫起來，甚至組織形成當天經驗的主要部分，引導「讀者進入日記作者的世界」。

### 實作

- 試想以言談為焦點，如何透露出活動未經思索和習慣性的動作
- 要求你的回應者展現他們自己的移動時空日記
- 日記、非正式照片和筆記，可以提供再現日常移動性的有效方式

### 延伸閱讀

（Latham 2003）

## 步行

誠如我們迄今為止所見，關注觀看的其他感官成分，暗示了地理學家懷里（John Wylie）強力推展的論點，且讓我們再次回到步行的移動實作。受到梅洛—龐蒂、林吉司（Alphonso Lingis）及英顧爾德的現象學著作啟發，懷里（Wylie 2005, 2007）提出了重要的移動凝視研究與批判。追隨梅洛—龐蒂對笛卡兒式身心二分的拒斥，懷里（2002）確證了觀察地景的移動步行者與地景本身之間的「糾纏」。根據這個觀點，一如英顧爾德的大聲疾呼，我們可以開始拒絕步行者只是掠過「事先描繪和建構的世界表面」的想法，轉而採取認為地景與步行者相互建構的取向（Ingold 2004: 328-329）。

亞當斯（Adams 2001）寫到了穿越地方步行，如何需要「投入」像是「視覺」、「聽覺」、「觸覺」、「嗅覺」、「稱為本體感覺（proprioception）的動覺」，甚至「味覺」等感官。聲音可能「涵蓋鳥鳴，以及交通和喇叭聲」，觸覺則可能「包括長草的拂掠，經過潮濕路面車輛的噴濺，擁擠地方陌生人的推擠」（2001: 188）。更廣泛的哲學論著甚至主張，移動性和動作是某種觸感（tactility）的合成物。移動性本身驅動了經由碰觸來溝通感覺的能力，建築理論家維斯利（Vesely 2004）這麼認為。他舉例解釋，我們如何

將手指放在桌上，領悟到平滑是物體的一種特性。觸感源於

動作的完成。當觸覺動作停止，觸感就消失了。(2004: 82)

視覺受損者的公共空間協調，凸顯出步行穿越地景的觸覺重要性 (Hetherington 2003)。在像博物館這樣的地方步行的觸碰，可以擴大視覺或非視覺的找路行為。

重要的是，這些感覺甚至可能沒經過有意識的思考。海瑟林頓 (Hetherington 2000a) 討論到視覺受損的尋路者，如何可以不假思索地安全穿越空間。移動碰觸可以發生在「像我們的心跳般」(Vesely 2004: 82)，不假思索的前反思領域。各種觸感和觸覺，如路易斯 (Lewis 2000) 討論過的，因而可以補充我們的其他感官。再現性的知識，例如地圖，可以結合路易斯所謂的觸覺導航，其中，「攀登的身體靠感覺來穿越世界，藉此定位自己。」(2000: 76) 據此，「對攀登者而言，知識就是抓牢 (*grasped*)。」(Lewis 2000: 76-77)

人就是順著這些觸覺敏銳的移動性的路途而改變，這麼說或許是老生常談。常見的民間傳說告訴我們，從山上下來的人如何改變。在阿伯里斯特威斯 (Aberystwyth) 這個威爾斯海濱城鎮附近的卡岱兒依德里斯 (Cadair Idris) 過夜，要不是會把一個人逼瘋，就是把他變成詩人！然而，懷里針對他自己與格拉斯頓貝里丘 (Glastonbury Tor) 之間「複雜牽連」的解說中，充分表達了移動性作為一種轉變的概念。以嗅覺、味覺、觸覺和主體性的個人旅程為例，以下專欄探討他的登高經驗。

## 個案研究 4.2 攀登格拉斯頓貝里丘

懷里攀登英國布里斯托 (Bristol) 附近的格拉斯頓貝里丘，結合了個人敘事與概念分析，以便質疑標準的地景視覺和論述詮釋。懷里指出，攀登岩峰如何不僅是觀看，也不是從山丘往外看。懷里描述沿途遭遇的各種感動和感受，藉此說明了登上岩山如何是環抱 (*enfolding*) 行動。他高高在上的視野，是由「人在胸部與雙腿感受到的沉重」(2002: 451) 塑造的；其他時候，這種視野又結合了「越來越輕盈，一種錨定物逐漸鬆脫的感受」。凝視的移動身體與它立足並藉以觀看的地景，融合為一。「山巒疊合」(*folding*) 令主體隱沒於地景，「就像兩個氣象鋒面的閉合。」(2002: 451) 由於這樣的閉合，山岳和主體雙雙出現轉變——猶如依隨他們的旅程而變化的旅伴。登山者「迸現為觀看者」，比較恆久的山岳，則略有不同。

觀看與移動的動作徹底彼此糾結，猶如它們與山脈的關係。宣稱人就是被移動改變，是過度簡化的說法，但這個想法的確存在。

### 延伸閱讀

(Ingold 2000; Wylie 2002; Ingold 2004; Wylie 2005)

懷里認為，步行不必然是持續有所反思的有意識過程，但似乎涉及了景象、氣味、觸摸、滑跤與跌倒所構成的「持續疊合與開展，交織與分岔的環境」，而且正是通過所有這一切，「主體

性與意義」才得以迸現（2002: 445）。

## 騎單車

在騎單車的移動性的許多其他感官中，視覺是其中一個補充性向度。史派尼（Justin Spinney）主張，對視覺的專注類似於對再現的專注，他最近的探索試圖理解騎單車經驗的非視覺和非再現向度。史派尼與他的單車的關係，說明了科技不僅僅是使身體穿越空間移動的工具。史派尼寫道，「我們經由它而感知。」（2006: 729）

史派尼美妙動人的描述，令我們得以想像無比熾熱、疼痛、律動和純粹意志的經驗。史派尼引述自己參加馮杜山自行車賽（Mont Ventoux cycle race）的經驗，並根據他的民族誌日記重述了該經驗：

呼吸，維持坐姿騎車，臀部抬離車座，使用不同的肌肉，開始疼痛，但還不到難以忍受，只是逐漸消散……小腿開始疼痛，試圖找到節奏，進入遮陰處，呼吸非常吃力，歇口氣，每小時 9 英里，換二檔，還剩一檔……臀部抬離車座，出現轉彎，看起來像斜坡，我眼前所見盡是道路……事物持續燃燒。（2003 年 6 月 12 日副本，Spinney 2006: 724）

史派尼的一連串感官知覺，有助於傳達移動性的內在身體行動。敘述簡單、直觀與前反思的騎車操演，令他的故事生氣勃勃。我們得知他的身體如何不假思索地對陰影的形態、道路斜坡的改變、柏油碎石路面輪廓的變化作出反應。

暫停一下，想一想這裡訴說的最強大感覺之一：疼痛。我們在下一節會探討，移動性的感知和經驗，往往與感受及情緒交織在一起。在跑步的脈絡中，貝爾（Bale 2004: 91）問道，「運動員忍受的痛楚，是愉悅的反常來源嗎？」對貝爾而言，解答在於痛苦往往被建構成不可避免的，而且對某些人而言，那是跑步的目標及移動性本身的目的。痛苦可以是達到個人最佳成就，或贏得一場比賽的重要成分。就這個意義來說，痛楚是通往愉悅感的一種手段。但對其他人而言，那是另一回事，痛苦和移動性變成包裹在受虐狂的形式中。貝爾觀察到，「越痛，我們越努力奔跑。」（Bale 2004: 99）儘管疼痛可能是史派尼的單車騎士經驗的重要成分，他的行動不必然經過通盤思考或深思熟慮。身體移動性的各種面向通過非認知行動而迸現，沒有深思熟慮的意圖或視覺認知。對史派尼而言，全身肌肉的意識意味著，「重新賦予在運動計畫中遭視覺貶謫的其他感官優先性。」（2006: 724）很顯然地，他旅程的某些部分是極為視覺化且思考過的，但其他部分則不然。

將觀光、步行和騎單車這三個例子合起來看，我們就會明白，專注於視覺以外的感官，如何邀請我們同各種認知和感官知

識交手，它們發生於大腦似乎偶爾關機的時候。不過，即使如此，這些移動性的感官敘述，並非總是意味著與認知脫節。身體肌肉意識的啟動，可以促使更強烈的思考及計算形式，正如同移動性替生活帶來一種觸覺。哲學家盧梭（Jean Jacques Rousseau）認為散步的藝術，就是思維本身的行動（Van den Abbeele 1992）。移動實作令他的「靈魂獲得解放……而他的思考變得更『大膽』」

（Van den Abbeele 1992: 114）。盧梭進一步說，步行有其特殊之處，可以像電燈開關一樣，有助於開啟、「激勵」並「活絡」他的思想。他寫道，「當我停留在原地，我幾乎無法思考；為了讓我的心靈在場，我的身體必須動起來。」（1992: 114）盧梭反對笛卡兒式沉思之旅所要求的身體穩定性，盧梭的心靈運動只能由他的身體運動觸發。思考與運動如此難分難解，以至於「我一停下來，我就停止思考，我的頭只是跟著腳走」（引自 Van Den Abbeele 1992: 114）。

#### 移動方法 4.3 邊走邊談

盧梭步行的「自我提取」（self-retrieving）對於關注恢復記憶和聯想的質性研究方法，有耐人尋味的含意。安德森（Anderson 2004）援用身體動作的漫遊傳統，並預想同行（walking-with）的新興觀念（Pink 2007），藉此探索「邊走邊談」（talking while walking）作為檢視環境直接行動（environmental direct action,

EDA）的適當研究技術的潛能。挖掘他的回應者對於他們在布里斯托的艾胥頓法院（Ashton Court）集會以保護野生花草地的記憶、價值與聯想，安德森探討了一項假定，即藉由與參加者一同行走，特定的心靈、身體及世界構造得以結盟。引述索爾尼特（Rebecca Solnit）的《漫遊癖》（*Wanderlust*, 2000），步行

是心靈、身體與世界密切合作的一種狀態，彷彿它們是三個最後終於一起對話的角色，三個倏忽間創造出和弦的音符。（2000: 5）

在安德森的例子裡，步行採「溜達」（bimble）的移動性形式，或埃文斯（Evans）所稱的「漫無目的地徘徊。像『緩行』（amble），但聽起來更矯情」（Evans，引自 Anderson 2004: 257）。這種動作在安德森、他的回應者及他們穿越的環境之間，產生同感共鳴。溜達使得協作式會面（collaborative encounter）成為可能。在具有重大意義的環境中，與回應者一起移動，使得激起其他靈感、興奮和情緒的同時，也憶起先前未述說或沒有想起的記憶。誠如李與英顧爾德（Lee and Ingold）後續記載的，藉由一同行走，「我們可以了解並感受到在一起是一種真正的學習過程，那是配合其他人的節奏，調整自己的身體和說話方式，還有分享（或至少逐漸理解）觀點。」（Lee and Ingold 2006: 83）



**實作**

- 讓你的回應者從事一項動態活動，例如步行，可以刺激以其他方式尚未開發的記憶和感官
- 與你的回應者商量並仔細思考，特殊社會及物理環境對你們的會面造成的潛在影響

**延伸閱讀**

(Anderson 2004; Bassett 2004; Lee and Ingold 2006; Hein *et al.* 2008)

**動作與情緒：情感和移動性的感受**

就像我們可以將移動性視為，我們依據我們各種感官知覺能力所感覺到的某種東西，移動性也是可以**被感動** (moved) 的某物，是我們可能會**受其感動** (moved by) 的某物。換句話說，移動性是我們在情緒和情感上感覺到的某物。有些哲學家和社會理論家試圖闡明移動性、情緒和情感之間的密切關聯。布魯諾 (Giuliana Bruno) 發現身體動作與情緒之間的因果互動，藉此「動作其實會產生情緒」，以及「彼此相關地，情緒包含了動作」(Bruno 2002: 6)。文化理論家馬蘇米 (Brian Massumi) 也認為，情感與移動性是分不開的；移動的身體「移動時有感覺，感覺時有移動」(Massumi 2002: 2)。最細微的身體動作「召喚

出質性的差異……喚出了感覺」(2002: 1-2)，而感覺可能需要相關的動作。社會學家薛勒 (Sheller 2004a) 則主張，「動作與情緒……經由身體、技術與文化實作的結合，在動覺上相互交織而產生。」(Sheller 2004a: 227；另見 Ahmed 2004) 心情與情緒甚至被當成動作本身。巴舍拉 (Gaston Bachelard) 描述我們的希望和恐懼，在它們可能令「我們更輕鬆或更沉重」上，如何產生「垂直分化」(Bachelard 1988: 10)。積極的情緒可能涉及「我們自己內在一股如釋重負、興高采烈、輕鬆愉快的意識」(1988: 10)。反之，較負面的恐懼與焦慮情緒，則涉及了「向下之旅」或「墜落」。

雖然情緒與情感概念之間有細微差異，我們稍後會加以說明，身體動作似乎能引起感覺，各種感覺又能相互干擾、加劇、補充或取代。同樣地，情緒和心情看來可以刺激移動性。這一類觀點引用了詹姆士 (William James) 發展出來的著名情緒理論 (Robinson 1998)。在他的「男人遇到熊」這個著名例子裡，詹姆士問道，男人逃跑時發生了什麼事。是情緒令我們奔跑嗎——我們害怕，因此，我們逃跑？另一方面，是因為我們逃跑，我們才感到害怕嗎？你也可以問類似的問題，「我是因為悲傷才哭泣，或是因為我哭泣才感到悲傷？」沒有這麼簡單的答案。看起來起作用的似乎是，完全受縛於身體動作的複雜情緒過程鏈。詹姆士認為，感覺不是情緒的認知經驗，而是，感覺即是逃跑。由此觀點，受到驚嚇的感覺，緊緊於逃跑的移動性與質性的情緒本身。

沒有逃跑的動態行動，人不會感受到被嚇到的感覺。

你無疑可以將許多感受和情緒同各種移動性關聯起來。薛勒將開車的動作視為格外有力的自動移動性形式，可以不同方式「銘刻」於特定身體，因而產生分歧的「印象」（Ahmed 2004），或相異的情感傾向。開車的動作及其移動視野的相關感知，微風吹拂、移動的轉變、引擎隆隆聲、銳角急轉彎的力道，這一切都能產生各種感受，包括「快樂、興奮或期待；對其他人則可能是恐懼、焦慮或反胃」（Sheller 2004a: 227）。

許多移動性的形式，是刻意要作為一種經驗及產生特殊感受的方式。勒布瑞頓（Le Breton 2000, 2004）將不同種類的冒險運動描述為「尋求壓力」。感受也不僅是單一的，特定種類的移動性可能擾動一個接一個或彼此回饋的情緒鏈。高空彈跳在「跳躍」之前，「第一步」可能轉化為恐慌的「暈眩感」，這感受能將「情緒推到極限」，並以「吶喊」來表達情緒（Le Breton 2000: 4）。另外，比較持久的移動形式所形成的移動感受，可能稍微一致些。目前討論過的這種種心情、感受和狀態，都難以再現。跑者的愉悅感被描述為一種「非反思、活生生、具文化特殊性的身體反應」，也因此「不能以精確的再現來解釋」（Bale 2004: 105）。引述班尼斯特（Roger Bannister）對於自身經驗的自傳式說明，貝爾（Bale）指出一個人如何可以對班尼斯特必然經歷過的事情，只有很微弱的覺察。

每隔一陣子，當我跑步時，我感到一股巨大的幸福感向我襲來。關於我的一切，似乎都很和諧。我感覺順暢，我的呼吸如此和緩，以致我有種我可以永遠跑下去的感覺。我沒有覺察到時間或空間——只有絕妙的平靜感（Bannister，引自 Bale 2004: 106）

「變得順暢」是或許我們只能藉由親身經歷，才能真正理解或領會的感受。

史瑞夫特（Thrift 2000b）指出，理解這些感覺狀態很重要，因為它們往往包裹在販售感覺、感受和經驗（從緊張刺激的冒險旅遊，到主題公園以及汽車）的更廣大經濟與工業中。本節其餘部分，我們將追溯理解移動性、情感與情緒的兩種不同方式。雖然它們源自迥異的哲學與學科脈絡，我們還是會看見它們如何描繪出充滿傳達、溝通及參與可能性的移動身體想像。

## 情感、感情與能力

我們首先要處理的部分，設想了類似本書開頭盧克萊修向我們介紹過的，由擾動原子構成的微物理宇宙。將所有事物分解成原子化物質的零碎東西後，盧克萊修接著描繪我們的心情，如何因為主體和環境的諧調一致而迸現出來。我們的感覺，我們「生

機蓬勃的精神」看似由組成我們的最小分子所構成，因此，它們是「最先被激起的」。我們有許多人曉得，自己有多容易受到像天氣這麼簡單且籠罩性的事物變化感染 (Ingold 2005, 2007a)。盧克萊修主張，我們的情緒是「被熱力和看不見的風能，然後是被空氣攙獲」(1951: 103)，而「所有事物都被刺激得動了起來」。感受性 (receptivity) 是關鍵；感覺主體如同微風中飄揚的蠟燭般移動。經過刺激，「血液加快」，有如一系列傾倒的骨牌，「衝動遍及血肉；最後，骨頭和骨髓高興得顫抖不已，或嚇得毛骨悚然。」(1951: 103)

盧克萊修想像的易感身體，點出再現和自由意志這兩個議題。動作，要麼是由「心」產生，「在他身體的每一部分到處」動員，要麼可能源自外部，或許是由「其他人強加的打擊」激起。在這種情況下，所有「我們的身體部位，都不由自主地運轉和推進，直到施展了檢查和制衡，才令身體維持靜止不動」(Lucretius 1951: 68)。和盧克萊修一樣，史賓諾沙 (Spinoza) 也提到身體總是蒙受一波波的物體及其他身體與事物的攻擊。

動作與情緒。原因和結果。一個接著一個，史賓諾沙的想像察覺到身體永無止盡地影響其他身體 (Gatens 1996; Damasio 2000; Anderson 2006)。我們四周有碰撞的身體。循環與碰撞的身體。它們逐漸健壯或耗弱，興奮或抑制，它們共同合作以形成能力——移動能力和感覺能力。以阿美德 (Sara Ahmed) 針對這些觀點的新近研究為例。阿美德探討感受的能力，像是恐懼。一如我

們以熊為例考察過的，恐懼生成了移動的能力。恐懼也可能削弱或縮減身體可能會做的事。事實上，對阿美德 (2004) 而言，恐懼涉及了雙重能力，因為當「它限制身體移動性」的同時，它也「似乎使身體準備奔逃」(2004: 69)。這裡有種複雜的政治，即權力幾何學，決定了一個人擔憂另一個人的移動性的命運。阿美德引用法農 (Fanon) 所說的，一名從路過的黑人旁跑開的白人男孩的故事。這男孩奔進他母親的懷抱，阿美德解釋：

我們可以看見，白人小孩明顯的恐懼並未使他拒絕棲居於世，反而導致他透過由心愛的人所塑造的顯然安全圈地來擁抱世界，心愛的人也憂心白人小孩的恐懼，而小孩被那種恐懼——被封閉進繃緊且佔據較少空間的身體——給嚇壞了。換言之，恐懼透過其他身體的動作或擴張來限制某些身體。

(Ahmed 2004: 69)

在這個解釋裡，母親因她小孩的身體而鎮定下來。小孩的恐懼使他奔向母親的懷抱，他投入這懷抱，現在這懷抱隨著他周遊世界。然而，母親對小孩情緒的移情作用，意味著她承擔了「壓倒性的」、令人僵固不動且具限制性的恐懼。

阿美德呈現的恐懼與移動性的種族動機 (白人遷移<sup>2</sup>可說是

2 (譯註) white flight 是指白人為了避開黑人在城市中心群聚而搬遷到其他地方，

另一個事例)，可以拿來跟這些能力的種族化假設相提並論。貝爾（Bale 1996）解釋，黑人運動員如何由於他們明顯訓練有素且出於原始本能的、反應及遠離危險而「逃跑」的能力，廣泛被視為「天生的短跑選手」。引述有關非洲人的本能移動能力的典型解釋，「他的迅速『起步』，以及保持短距離快速行動，毫無疑問，是出自叢林本能的原始反應。」（引自 Bale 1996: 143）其他傾向則被納入成為族裔和國族特性的基質。貝爾繼續引述 1930 年代一名德國人對於芬蘭人情緒氣質的描寫，闡明了這名作者的種族政治。由於顯然在他們血液深處擁有奔跑的傾向，當芬蘭人接觸到「明朗清澈、深遠莫測」且青翠蔥綠的森林，或「開闊豐饒的平原」或「大量林木覆蓋的高地」時，就會受到一種「興高采烈」、「深層需要」的內心感受所壓制、征服和誘惑，然後「你就會想奔跑」（1996: 143）。

### 溝通與社群

這些情緒和情感本身如何動起來：情感如何移動？許多處理這個問題的著作，都專注在身體的移動操演和身體的完整性上。在思想家如馬丁（Martin 1998）的著作之後，身體被描繪成不像是斷絕外在力量的「堡壘」，反而，身體的皮膚被類比為可以穿

主要是搬到郊區或門禁社區。

透的薄膜。根據布倫南（Brennan 2003）對於情感的神經生物學檢驗，這意味了「卸除自我信念的重擔，即就自我所經驗到的情感而論，它是自足的」（2003: 95）。在這最後的討論裡，我們將探討情緒和情感如何在身體之間洶湧起伏。當人們隨著彼此而移動，身體也延伸出去，超越了個人的紐帶和關聯。情緒與情感在人際之間跳躍，產生回饋，將人們更緊密地聯繫在一起。

先前提及果亞海灘派對的例子，提供我們一種有用的切入方式。你自己可以在儀式性及常規的移動性中軋上一角——外出，到夜店跳舞。你可能是遊行、軍隊或某種變體中的一分子；我想像的是操練和行軍。你可能曾經或經常參加運動場上的波浪舞（Mexican wave），或在足球進球或籃球射籃得分時，與你的支持者伙伴一同歡呼。你能想像這些動作感覺起來像什麼嗎？你們有些人或許回想起團結一致的感受，一種群體感——某種比你來得大的東西。你們有些人可能感到一股自豪，一種士氣提高，或是對鄰人的尊重。你或許感覺到與身旁的人之間有種固有的連結，一種歸屬感。或者，那是一種亢奮，在你自己和旁人之間高漲的興奮感（參見以下專欄）。

### 個案研究 4.3 在時間中一起移動

歷史學家麥可尼爾（William McNeill）的書《共度時間》（*Keeping Together in Time*, 1995）主張，人們在時間中一起移動，提

供了將社會與文化集體連結起來的情感黏著劑。我們在第五章會更詳細檢視舞蹈表演，但藉由此例，麥可尼爾比較了舞蹈的能量交換與其他有節奏的動作形式，如軍事演習。麥可尼爾探討舞蹈如何經常發揮穩定小型部落和村莊裡的小型孤立社群的作用，他認為「舞蹈（以及莊嚴的遊行和軍事操練，這類較少能量的節奏動作形式）的情緒喚醒，在拓展及區分我們人類之間的社會紐帶上，十分重要」（1995: 65）。有節奏的動作有助於創造社區和小鎮，以及軍事情境中的歸屬感。

以有節奏整體的方式移動，造就了「原始而強大的社會紐帶」，這種移動已成為激起軍隊團結的流行手法。軍事操練要求大批軍人以完美的時間與節奏執行動作，不僅有助於團體協調和同步性，也有較無形的報酬。以這種方式移動，能引發「強烈的同伴感」，或一種往往命名為團隊精神（*esprit de corps*）或士氣的「社交的原始保留地」。對許多軍事指揮官而言，士氣的維持無比重要，以確保軍隊會回應指揮，絕不擅離職守，而且會「兇猛」戰鬥。

從這種軍事操練，到島嶼社群的部落舞蹈，乃至於你每週五晚間可能目睹的動作、身影、衝撞和摩擦，麥可尼爾認為它們都運用了基本上相同的原則。

追溯過去一千年來的這些實作，麥可尼爾總結道，正是這一類身體動作使人團結一致。這類身體動作委實重要，缺乏這種「在底層支撐的動覺」，複雜的人類社會將無法自我維繫。

麥可尼爾認為真正要緊的不是意識形態和論述的權力，而是感覺，即「與他們的姿勢和肌肉表達密不可分的」感覺（1995: 152）。

### 延伸閱讀

（McNeill 1995; De Landa 1997; Gagen 2006）

在時間中一起移動，而非象徵性或論述性溝通，在體育賽事和其他公共集會中，「建立並提升集體目標感和共同理解」而產生「幸福」感上「具有決定性」（Brennan 2003: 70）。若不脫離身體的物質與實際動作來理解，感覺就可以超越並籠罩在時間中移動的群體。和諧一致地移動，能產生一種團結意識與歸屬感，而無須語言、溝通和象徵形式的行動。

這一類紐帶與伙伴感，不必然是因為在時間中移動而產生，而是透過單純的一起移動而發生。我們已見過，一起移動如何剛好意味著這種情緒連帶的對立面。齊美爾的都市環境觀察發現，身體、物件和事物的節奏，產生了漫遊者這種獨特人物。漫遊者從外部轉向內在，乃現代性潮流的緊張刺激所致。不過，這只是許多詮釋當中的一個。馬菲索里（Maffesoli 1996；參見以下關鍵概念專欄）描述的不是單獨面對，而是身體之間協調配合以形成他所謂的「群眾活力」，以及「溫暖、感性的人體自發地相互嚙合而形成群體構造」（1996: 34-6）。

#### 關鍵概念 4.4 社會交往的阿拉伯式舞姿

如果你願意，回想第二章提到的原子化主體的討論。漫遊者同時代表了對現代世界的迷戀，以及一種獨特的努力，弔詭地以儘可能靠近的方式來脫離現代世界。漫遊者與當代遊牧者，都呈現了通過自我意識的個人主義而造成的社群與社會紐帶的斷裂（Sennett 1998）。

在他的論著《部落時間》（*Time of the Tribes*）裡，社會學家馬菲索里拒絕日常生活之原子化和個人化傾向，敦促讀者思考將人們連繫起來的「情感星雲」（affective nebula）。情感星雲有部分是由他所謂的觸覺關係構成，形成了在一起的物質性，令人聯想起我們稍早討論過的群眾理論家，尤其卡內蒂（Canetti 1962）的觀點。馬菲索里寫道，「在人群中，我們會偶遇他人、與別人撞個正著、和他人擦身而過；互動建立了，結晶化和群體就此成形。」（1996: 73）

馬菲索里的部落特徵是它們偶然聚集和分散的流動性，他認為在現代城市街頭也可找到這類事例，如「慢跑、龐克搖滾或復古時尚的業餘人士、預科生與街頭藝人，邀請我們登上一場旅程馬路秀」（1996: 76）。審美環境就是由這些行動的反覆發生造就的，這使得紐帶「瞬間凝結」，他認為這些紐帶「很脆弱，除了成為重要情緒投注對象的那一刻」（1996: 76）。

類似於稍早討論過的，西蒙與雅各所理解的有意義地方芭蕾舞，馬菲索里認為，這些動作都充滿了不僅止於論述的意義，

但其中的情感投注不見得是刻意為之的。

引述布希亞談論美國公路及其交通的著作，馬菲索里辨認出「奇特的儀式與『終結個人命運的這些流量的規律性』」。馬菲索里認為，布希亞似乎得出這樣的結論，社會互動或「溫暖現身」只能透過「推進力」的「集體衝動」，即移動性（這可能類似波特萊爾對交通的討論）而得到。

馬菲索里向我們呈現一個幾近獸性或原始的社會，認為個人移動性和動作是它們幾乎毫無意識的「大型芭蕾舞劇」的一部分。芭蕾舞裡的身體緊密結合起來，構成群星薈萃的系統。除去了意向性或反思，「意志或意識都沒有戲份」，馬菲索里認為，「這是社會交往的阿拉伯式舞姿（arabesque of sociality）<sup>3</sup>。」

#### 延伸閱讀

（Canetti 1962; Baudrillard 1988; Maffesoli 1996）

3 （譯註）arabesque 是芭蕾的一種基本姿勢，取名自摩爾人的藤蔓裝飾風格。這個姿勢是單腳站立，另一腳往後抬升，形成九十度角。手臂則開展於合諧位置，儘可能延展出腳尖到指尖的線條。

情感基調的協作，甚至可見於群眾暴動、爆發性示威，甚或在當代「快閃暴走族」(flash mobs)的形成中，成為經過協調的社交活動形式。史都華(Stewart 2007)說明快閃暴走族如何透過簡訊或其他溝通方式來組織，迅速形成群眾示威。史都華在她的《尋常情感》(*Ordinary Affects*)中，詳述了最近的幾則事例：

在一家玩具反斗城，一群快閃暴走族盯著一隻電動雷克斯暴龍，然後，在快閃之前，一邊尖叫並揮舞雙手，一邊摔倒在地。在紐約，參與者聚集在中央車站美食街，組織者(可藉由手持《紐約書評》[*The New York Review of Books*]雜誌的人來識別)在這裡發給群眾接下來要做什麼的書面指令。晚間7點過後不久，約莫兩百人突然聚集在中央車站旁的凱悅飯店夾層樓面，大聲鼓掌15秒鐘，然後離開。(2007: 67)

諸如此類的事件，說明了情感的爆發與移動特質。「小世界、壞衝動、有某種變化的鮮活事件」(2007: 68)的突發，點燃了快閃暴走族。雖然群眾可能看似自動自發，但他們通常經過縝密組織，但這麼做並沒有減損他們「刺激」的操演。

這個例子可以跟涉及分享經驗的各種參與式移動性相提並論。一如往常，移動身體參與其中的經驗，可能超越人們斟酌細想他們分享了什麼的再現或反思片刻，但地理學家麥科馬可認為，這不如說是「動作的表現」。追隨貝特森的表演舞蹈論著，

麥科馬可嘗試認真看待在共享動作及舞蹈經驗的期間，身體如何變得超越「我」或自己，成為介入其他身體，穿越其中且超越其上的外部路徑(回想第一章探討的齊普夫[Zipf 1949]的身體概念)。引述貝特森的話，「我稱為『我』的個人路徑叢結，似乎不再如此重要或『珍貴』。」該叢結是更大的心靈和身體組合的一部分(Bateson, 引自McCormack 2002: 474)。

麥科馬可描述他於2001年間，在倫敦區森黑爾舞蹈空間(Chisenhale Dance Space)的經驗，他記得，

我們以身體為中心，輕觸身體、觸摸、觀看身體焦急地前後上下滑步，猶如它們試圖在我們的動作之中及周圍尋找空間。集體的焦慮，連結的情感。(McCormack 2002: 194)

藉由一起移動，情感似乎提供了將個人聯繫上無意識集體的連結路徑。以下個案研究專欄會討論，情感星雲可以迸現於其他特定環境，譬如夜店。

#### 個案研究 4.4 上夜店的情感移動

如前所述，夜店空間是集體情感形構的一個有先見之明的例子。透過身體、音樂和移動的交織，茂爾本(Ben Malbon)的

《上夜店》（*Clubbing*, 1999）描繪情感紐帶如何創造出來，聯合「表面上截然不同的個人」。緊跟卡內蒂（Canetti 1962）的群眾理論，以及馬菲索里的部落行為分析，「我們」和「在一起」的感覺，正是跳舞和一起移動的樂趣的重要部分。

音樂本身包含一股認同力量，可以透過聆聽和移動實作來連結主體，茂爾本認為，這構成了一種特殊的狂喜（*extasis*）或居間（*inbetweenness*）感覺——「在身分和認同之間的流轉」。正是透過移動性，透過「移動，接近他人，以及偶爾的與他人碰觸」，跳舞人群中的個人，「可以在自我意識和身為某個更大東西一部分的意識之間滑行。」（1999: 74）

雖然現在比較熟悉了，但上夜店的感覺和過程，還是相當難以闡述。茂爾本認為，「移動和思考（或動作與情緒）的關係位居核心，儘管這關係可能很難界定或解釋。」（1999: 86）

#### 延伸閱讀

（Canetti 1962; Malbon 1999; Saldanha 2007）

我們可以將這類身體路徑升級到某種更大的集體。情感的集體可以在移動中形成。海瑟林頓（Hetherington 2000b）以新時代旅者組成的人際社群為例。一群旅客一起移動——結伴——可以促成歸屬感，並藉此提供「參與者一種基於強烈情感經驗和共享的嚴峻考驗感而獲得的成員感」（2000b: 78）。社群一起動，可以建構出感情或情緒的交流，類似朝聖的那種共融（Bajc 2007; Bajc *et al.*

2007; Eade and Garbin 2007; Cavanaugh 2008）。體驗結伴，乃是以像「振動」（*vibe*）和「騷亂」（*buzz*）這樣的詞彙，甚或他們旅行的心情或語調來表述。這似乎是伙伴感的情感認同基礎——「朝聖旅程的社群」（Hetherington 2000b: 75）。

在更廣大的尺度上，我們可以思索這些關係如何通過更複雜的地方編舞而成形。以移民到新地方和新環境，其抵達與出發的時刻為例，康瑞德森與萊瑟姆（Conradson and Latham 2007）藉由產生新的人物與事件之會遇和組態的移動性，來說明「一同變成」（*becoming-with*）或「來到一起」（*coming together*）的感覺。會遇的事件是由「活潑」互動組成，形成了瞬息萬變的情感負載場域，動態的「能量與感受的組態」，這些能量和感受先是湧現，然後下沉，接著在其他地方重塑（Conradson and Latham 2007: 238）。於是，他們主張，如果「不難想像有可以辨識的地方，來提供特定的情感可能性」，那麼，當人移往或遭遇新地理環境時，會發生什麼事（2007: 237）？讓人得以進入、跨越，並改變這種場域的情感可能性有哪些？

移民初次遭遇一座新城市，可能是一種被全新「聲音」和「氣味」、不同的語言與詞彙或方言，以及迥異的做事方式轟炸的經驗。甚至在移民有機會解釋或描述發生什麼事之前，作者說明了這些多重移動性的操演，如何可能引發各種感受和直覺反應：



在與這些新穎的都市生活形式遭逢的每個時刻，但在個人必然能解釋發生什麼事或加以命名之前，情感反應——或許顯示於這個人的肌肉緊繃、瞳孔擴張、腎上腺素分泌——就會發生。這些反應可能包括驚奇、喜悅、憤怒或恐懼，有時是混合體：一趟擁擠的倫敦通勤列車之旅，肯定能在短時間裡誘發出所有這些情感。（Conradson and Latham 2007: 236）

### 結語

移動性如何操作？雖然現在討論這個問題，可能看起來有點晚了，但這其實反映了更廣泛的學術界在掌握移動性的施作上很遲緩。我們已經探索過，視覺與再現往往犧牲了實作、操演，以及移動本身的感官經驗等議題。

橫掃各式各樣有關移動、再現和身體的文獻，本章探討了許多社會過程與實作的構成而言，移動性遠非我們在第二章可能被引導相信的那種簡單、有意識且精於算計的行動。我們並置了來自幾個不同理論立場的各種移動性概念化，了解到移動性是多重感官的活動，而不總是經過刻意思考或再現。如我們檢視過的，這些議題不僅僅是高高在上的理論關切，還是社會實作之結構與經驗的整合部分。它們解釋了移動性如何往往是種習慣，就

像駕車的情況，我們發現自己不假思索地開車到最近的加油站。它們闡明了我們移動時的感覺方式；移動可以使我們更清晰地思考，或是導致劇烈痛苦。但這不單是一個有關再現和實作，或思考和不假思索的問題。我們已經說明過，這些議題的作用在於讓我們更仔細地想一想，思考和再現是什麼。

關注移動性不止於再現的情緒與情感向度，使我們能持續超越單一移動和理性個人的偏見。連結、集體、演說和結合，這些術語都跟移動性的作為、實作或操演有密切關聯。移動性使人與物彼此相配。一起移動，似乎解除了身體之間的障壁，使觀念、情緒和伙伴情操得以傳遞，令感覺本身可以動起來。本書即將考察的，正是移動性如何通過這種能力，令中介（mediation）成為可能。

CHAPTER FIVE

# MEDIATIONS

## 第五章 中介

---

175- 任何移動的東西，都得以某種方式運送。（Abler, Adams and Gould 1971: 389）

### 導言

你從香港搭機，抵達多倫多機場。在登機和出關的地方，你遇到好幾名保安和移民官員，他們拿一個看來奇怪的儀器指著你。當你逐漸意識到大部分乘客和空服人員戴著口罩——彷彿即將動手術——情況就變得更令人感到不知所措。這是 2003 年，許多南亞內部及來自南亞的旅客面臨的處境。SARS（嚴重急性呼吸症候群，Severe Acute Respiratory Syndrome）爆發，引發了安全與健康的緊急狀態。病毒經由往返中國旅行的人員移動而傳播。從新

加坡到加拿大和美國西部，還有香港、台灣，以及中國大陸內部區域，商務旅客、觀光客和移民染上這種酷似肺炎的疾病（www.openscar.com）。旅途中，疾病感染了超過 8,000 人，奪走約 700 條人命。機場邊境官員使用一種偵測儀器，可以觀測升高的乘客體溫——這是代表病毒帶原者的重要症狀。

我們於本章後頭會更仔細討論這個例子，但現在談起這個事件，我們或許可以進一步考察那幾個月裡公眾焦慮的爆發。我提到的口罩，在亞洲和加拿大的邊境及機場航站都很常見。很多人決定不要旅行。新聞播報員做出預測，並運用電腦模擬說明潛在的傳染範圍。各式各樣治理和管制人員移動的機制開始運作。這些就是凱爾與阿里稱為「與攜帶或疑似攜帶疾病的身體（人類與非人類）管制密切相關」的機制（Keil and Ali 2007: 853）。

SARS 是用來替本章開場，令人膽顫心寒但切中要害的案例。作者（Keil and Ali 2007）用「攜帶」（carry）一詞來描述移動性活動，它們可以是身體（人類與非人類），甚至是衛星傳輸。這些移動者是容器或路徑——是供其他事物移動的導管。人員的移動性意味著疾病的潛在調動。SARS 可以迅雷不及掩耳之速遍布全球；它可以在城市裡蔓延。它可以在飛機的機艙內傳遞，它的新聞則可以通過各種媒體載具快速傳播開來。一種移動性——人的移動——意味了另一種生命形式的移動性變得完全有可能。人也不是唯一的中介者（mediator）。飛機和火車中介了乘客。印刷與其他電子傳播形式將疾病新聞傳遍全球。移動性承載了其他移

動性。不同種類的中介性的移動性，如飛機（作為乘客身體的媒介）於是可充當病毒的載具。移動性中介了其他移動者的旅程。

本章將透過處理幾種看似在概念上分離無關的移動性類型，來探討這些中介的幾個面向。麥克魯漢（Marshall McLuhan）或許是注意到傳播（communication）一詞如何逐漸變得與運輸（transportation）判然有別的第一人，這導致史瑞夫特後來聲稱，「運輸與傳播不可截然二分。」（Thrift 1990: 453）對麥克魯漢（McLuhan 1964）而言，這個區別歸功於如文字、觀念和影像這類資訊移動性，與諸如石頭、硬幣和紙莎草這類自然物件和商品的疏隔。訊息與這些媒介物分離，意味了隨之發生的道路、貨車和實質運輸基礎設施，與其流動性之間的鬆解。雖然本章將聚焦在可以視為傳播或運輸的各種電子、資訊或身體移動性，但是不同移動性如傳播和運輸交會的地方——它們如何中介——則可以追問更令人注目的問題。

史瑞夫特（Thrift 1990）總結道，這種相互作用解釋了運輸和傳播如何「以各種方式」依賴「彼此」。我們得知，報紙的演變與郵局的歷史，「沿著鐵道（或鐵路）和電報」（1990: 453）而彼此密切相關。史瑞夫特繼續提到，中介除了涉及日常生活，還牽涉到連結和複雜性。這些發揮中介作用的移動性，以一種「包裹纏繞於人們生活中」（1990: 453）的方式，無所不在。

為了探討這些議題，本章處理好幾種不同的移動中介。包括：

- 移動性如何擴散
- 移動性如何居間中介
- 移動性如何擴大關係及其他移動性

首先，本章簡單說明社會如何是極度經過中介的移動社會（mediated mobile societies），這種特質允許、促進並促成了社會關係。經過中介的旅行已變得如此重要，以致中介者（旅行手段）也變成國家文化、地方認同和嗜好者群體的認同化對象。本章接著繼續討論作為中介的擴散（diffusion）過程——移動性如何運載和傳遞其他事物的移動性。本章繼續檢視移動性如何通過實施這種運載，成為居間（between）的中介者。這些居間者（go-betweeners）對於距離、我們與環境、地景和彼此的關係所具有的意涵，則依據它們連結和分離的能力來探究。最後，我們會探討經由各種一起旅行、追蹤、促成和管制通行與移置的科技與物件而擴大的（augmented）移動性的屬性。

### 中介的移動社會：汽車移動性與飛航移動性

汽車往往被理解為當代社會的標誌性科技。厄瑞經常寫到，要是沒有汽車旅行的使用和彈性，「人們現在想到的『社會生活』」的大部分要素，根本就行不通。汽車使一時興起、沒什麼規劃或準備時間的移動得以成行，藉此人們可以去上班，到親朋

好友家（Urry 2000: 190）。若未尋思日常活動是如何經由汽車旅行而建構的，就不可能想像社會。各種語詞如汽車邦（Autopia）和汽車文化（Car-culture），在文獻中逐步形成（O'Connell 1998; Thomas *et al.* 1998; Miller 2001a; Wollen and Kerr 2002）。然而，不是只有汽車以這種方式來詮釋。其他運輸科技如飛機，也激發了類似見解。媒體與文化研究作者傅勒與哈利（Fuller and Harley 2004）使用飛機都市（aviopolis）這個絕妙好詞，來描述我們與日俱增的飛航移動（aeromobile）世界。當然還有運輸學者主張，「移動性」如何「是一種基本的人類活動及需求」，也是 21 世紀基本而重要的「試金石」（Knowles and Hoyle 1996: 4）。

在我們更詳盡探討移動性中介所憑藉的各種過程之前，這一節將先評價我們的社會受到中介的實際程度。首先值得注意的是，現在你可能已經猜到，運輸系統如汽車和飛機的檢視，不能侷限於單一學科取向，而是要通過許多學科來確定。以下關鍵概念專欄考察的是運輸地理學這個次領域。

#### 關鍵概念 5.1 運輸地理

葛茲（Goetz 2006: 231）最近指出，「運輸是地理學研究的核心，猶如地理學是運輸研究的核心。」替都市運輸系統、國際與城際的網絡、機場與航線網絡的輪軸輪輻系統（hub and spoke systems）等現象提供深度分析，運輸地理學已經成為熱門的次

領域。

對某些人而言，運輸地理學沒能迅速跟上時代，類似且運用了第二章描述的那些取向。基林 (David Keeling) 最近的一篇概要，通過韓森 (Susan Hanson) 的評論總結了這種觀點，

運輸地理學家沒有跟上該學科的理论與方法論進展……運輸已經「喪失它的學科中心性，原因主要在於它仍維持 1960 年代的分析架構」。(Keeling 2007: 218)

其他人問了非常類似的問題，「為什麼運輸地理學沒能跟上這種新思維激發的知識挑戰？」霍爾及其共同作者問道 (Hall *et al.* 2006: 1402)。

儘管欠缺人文地理學和社會科學那種明顯的概念成熟度，但若考慮該學科確實提供它特殊的有用而獨特的角色，或許這個批評有欠公允。其他人則認為，運輸地理學對這些辯論的貢獻，甚至是遭到低估了。基林在他的評論中，進一步引述普瑞斯通 (Preston) 與葛茲 (Goetz) 的看法，他們解釋了運輸地理學者如何能夠在近代地理學的「概念結構和經驗脈絡」之間，萃取出有用的關係 (Keeling 2007: 218)。

回應「新移動典範」的對策已然就緒，以便從視運輸為社會客體的更細緻理解中學習。基林認為，「運輸以眾多實際方式塑造了社會和空間。但社會也以對空間、地方和人員配置至關

重大的方式塑造了運輸。」(Keeling 2008: 277) 針對這一點，當然有人會質疑，因此基林尋思，「超越相當『靜態的』社會科學取向，往移動性發展，是會促進和諧，還是挑撥離間。」(Keeling 2008: 277)

至少截至目前的跡象都很正面。諾爾斯及其共同作者 (Knowles *et al.* 2007) 重現經典教科書《運輸地理》(Transport Geographies)，暗示一種更全面而綜合的運輸研究取向，以令人讚賞的量化和統計取向，連同質化分析，來討論移動性議題。

#### 延伸閱讀

(Hoyle and Knowles 1998; Keeling 2007, 2008; Knowles *et al.* 2007)

我們可以先探討的兩個主要中介形式，可能是當今最具有霸權地位的中介移動性：汽車和飛機的運輸系統。汽車科技在眾多論文、專論和特刊中獲得最多討論。「汽車移動性」(automobility) 一詞成為汽車中介之移動性的主導描述用語。在厄瑞與薛勒 (Urry and Sheller 2000: 739) 的架構裡，機器與人類結合的展現，創造了「汽車駕駛」(car-driver)。此後，汽車移動性意味了新的移動性可能性，在身體、汽車，以及更廣泛的「道路、建築物、標誌和移動性的整體文化」的裝配 (Urry and Sheller 2000: 739) 中逆現。

依厄瑞之見，汽車意味著社會互動直接通過這種移動擴大而發生，以致「人透過〔這種〕移動而居住，並進行社會互動」（Urry 2000: 190）。換言之，汽車移動性的意義，超過了我們在第二章和第三章所見的，緊緊於汽車意義的個人自由，因為第四章討論過，那些自由使新的社會鄰近性成為可能。汽車和飛機所達致的，遠遠超越「只是每個人的延伸」。

飛航與汽車移動性使人得以從事社會活動，履行塑造和維繫關係及網絡的義務：包括渡假、從事休閒活動、同短距和長途的親友聚會，以及上班或參加商務會議。空中旅行創造出拉森（Lassen 2006）所謂的「旅行走廊」。這是將不同地方聯繫起來的通道，順著通道，通勤者和旅行常客可以連結公司會議、討論會或銷售會面，創造出新式的社會經濟空間和連結。商業、國家機構和其他組織中心，見證了沿著地方之間的路線而形成的網絡化連結，例如：倫敦到日內瓦，法蘭克福到奧斯陸，以及巴黎到斯德哥爾摩，約佔 2002-2005 年間歐洲全部空中商務旅行的 45%（Derudder *et al.* 2008）。圖 5.2 乃根據狄魯德等人（Derudder *et al.* 2008）對歐洲航空公司協會（Association of European Airlines）資料庫的解讀而重製，呈現了這些網絡的階層。

汽車與飛航移動性，使社會實作可以在這些科技的空間內部施展。勞里爾（Laurier 2001, 2004）在幾個探討駕車和工作之間關係的計畫中，分析了這股趨勢，說明通常從事辦公桌職位相關工作的回應者，如何經常一邊開車一邊做事。這些活動包括了向遠

距秘書口述信函而持續和辦公室溝通，給投訴的顧客回電話，閱讀和翻弄不同書面文件，同時還試圖開車（Laurier 2004: 264）。



圖 5.1 在高速公路上辦公

資料來源：版權©2006 年 E. Laurier, Sage 出版社授權翻印

城市	商務旅遊
倫敦與日內瓦	3,281,117
法蘭克福與奧斯陸	2,026,604
巴黎與斯德哥爾摩	2,019,845
阿姆斯特丹與杜塞爾朵夫	1,737,635
哥本哈根與法蘭克福	1,096,543
慕尼黑與倫敦	1,080,402
斯德哥爾摩與蘇黎世	863,045

米蘭與哥本哈根	853,438
維也納與慕尼黑	764,851
布魯塞爾與維也納	763,111

圖 5.2 歐洲商業連結狀態

資料來源：改編自 Derudder, Witlox, Faulconbridge  
and Beaverstock (2008, 原版圖 5)

勞里爾及其團隊使用民族誌方法，使研究者得以接近實作或操演的地點，這讓回應者在研究者目睹並記錄構成動作的身體實作時，比起單純講述他們的行動，還可以做更多。我們可以看看他們民族誌研究的一段摘錄，敘述了回應者艾莉 (Ally) 的工作活動：

艾莉沿著公路迅速移動……。她並未持續盯視前方道路，而是掃視各處，目光落在平放於我膝蓋上，列印電子郵件的文件盤上。如果今天她車裡沒有民族誌學者坐在一旁，這些文件就會平放在乘客座位上。有了我幫忙將一大堆文件分門別類，她在打電話以前挑了兩份文件，將它們放在她面前的方向盤上。一旦文件放在方向盤上，艾莉看著文件輕聲說話，說明她接下來要打電話給誰，這通電話裡會遇到什麼困難。  
(Laurier 2004: 266)

從這個角度看來，飛航與汽車移動性很重要，不僅是因為它們從事將人往返運載的工作，還因為它們提供空間給工作和其他關係。這種空間的開拓，基本上是時間餘裕 (space for time) 的建構，於是，時間餘裕可以使用而不要「浪費」。駕駛和乘客的行為極有價值地闡明了，其他公共運輸基礎設施如鐵路中「旅行時間」的複雜使用 (Lyons *et al.* 2007; Holley *et al.* 2008)。

### 彈性

在個人設法操作他們想要於何時到何地工作，以及掌握其模式、慣例和時間的方式上，顯然有一種彈性和控制感。針對個人周遭環境中可以經營的社交和可用時間，汽車和飛機也提供個人某種程度動的控制。厄瑞認為汽車成了「家外之家」，是「完成商業活動、上演風流韻事、家庭、友誼、犯罪等等的地方」(Urry 2001: 191)，也是反映和操演個人認同的地方。的確，一般認為公共運輸否定了汽車建構的某種私人空間形式的好處，飛機客艙則逐漸引進這些因素，如果負擔得起的話。

即使汽車和飛機成為使用者與乘客掌握某種控制形式的環境，但它們實際上如何使用，卻是在其他(無)彈性邊緣的內部實現的。「系統」或「體制」等詞彙，被安置於特別是汽車移動性上，藉以表示解放駕駛自主性的各種基礎設施，或是行動者與科技的組裝 (Bohm *et al.* 2006)。相較於火車旅行，由於私家車

旅行讓人可以主導活動，使它成為最具彈性的中介移動性形式之一。厄瑞（Urry 2000）認為這產生了「對於自我而非社會的反身監控。人盡量保持前後一致但持續修正的自傳式敘事」（191）。火車時刻表為所有旅客確立了搭車和下車時間（Schivelbusch 1986; Giddens 1990），汽車則創造出許多「時刻」的可能性。它提供「個人化的主觀時間性」，人們得以不仰賴如鐵路這種系統的僵固性，而在他們自己選擇的時間移動到他們偏好的目的地。低成本空中旅遊的快速成長，以及私人 and 企業噴射機旅行的使用，進一步促成了國際旅行漸增的彈性。

另一方面，雖然汽車移動性系統看似允諾了更大的彈性，但對其他中介移動性而言，情況可能恰好相反。有人可能主張，考量到機場航線系統的規模和複雜度極速成長，航空旅運業的彈性空間已經減少（Urry 2007）。任何歷經了長途拖運的人都能意識到，必須運送大量乘客、行李和貨物的國際機場航站，如倫敦希斯洛、芝加哥奧黑爾（O'Hare）、阿姆斯特丹史基浦（Schiphol Amsterdam）或新加坡樟宜機場，其基礎建設的龐大複雜性（Graham 1995; Kellerman 2008）。過去這些空間曾經很簡單，只需花點時間交涉，今天，在搭乘航班起飛前四小時抵達機場卻很正常，以便有時間辦理登機手續、接受安檢，以及逛逛購物中心風格的環境（Wood 2003）。此外，著名的機場輪軸與輪輻配置，也意味著乘客必須穿越相當侷限的機場航班網絡走廊，才能抵達目的地（Derudder *et al.* 2007）。然而，隨著空中旅行的管制僵固

性因為解除管制和自由化政策而減輕，廉價航空公司和區域機場的點對點網絡，似乎鬆綁了一個更彈性的系統（Dresner *et al.* 1996; Francis *et al.* 2003）。

## 184 不平等

我們在第三章討論過，中介的移動基礎設施如道路的排他性。汽車與飛航移動性被認定是格外不平等的移動媒介。汽車的單一環境主導了空間與時間，「改變了能夠觀看、聽取、嗅聞，甚至品嚐的東西。」（Urry 2000: 193）貝克曼（Beckmann 2001）描述「只用腳的使用者」如何被禁止進入如汽車電影院這類位址，還要面對行經道路專用環境的重重困難。對那些負擔不起汽車這種個人運輸工具的人而言，「他或她越是被推擠到人行道上。」「在這種以汽車為基礎的城市裡，步行……已經從移動性的公共概念中消失了。」（Beckmann 2001: 598）機場對機場的地方脈絡施以類似權力，以其物質、經濟、政治和社會變遷，擾亂了附近的地理形勢。機場基礎設施（Fuller and Harley 2004; Pascoe 2001）通過改變地表與移轉土石，徹底改造了環境。機場完成後，則建構出噪音和空氣污染場域，排斥、重新安排並兩極化了當地的地理形勢。

發揮中介作用的移動性調整及預選使用它們的人的能力，幾乎和改變地景的能力不分軒輊。證據顯示，空中旅行使用者主要



是最富裕的社會成員。即便歐洲和美國廉價飛航旅行成長迅速，都沒能真正將飛航旅行民主化。民航局（Civil Aviation Authority 2004）針對 18 萬名英國機場旅客的調查顯示，斯坦斯特德機場（Stansted，倫敦的低成本「樞紐」）有許多旅客來自平均收入超過 5 萬英鎊的家庭。儘管廉價航空公司使得更多原本負擔不起者搭機旅行，但也令同一批富裕人士更常搭機（Adey *et al.* 2007）。

### 情感依附

儘管運輸已經交織納入了各種社會和文化，幾乎是一種俗務，它還是受到興趣與認同的影響。稍早的時候，人們習慣說要有航空意識（air-minded）——相信空中旅行的承諾（Adey 2006a）。當然，汽車已經是嗜好者、收藏家和熱衷人士的關注根源。將社會認同和這些運輸科技緊密聯繫起來有許多理由，許多運輸科技完成了企業雄心、國家建設和公民的政治計畫。

艾登索（Edensor 2002）認為，替「凝視」國家提供了一扇窗或一條路的航空與汽車移動性熱情的文化形構，不但通過具體的物質實作形式，也通過象徵再現而產生。航空史學家提出耀眼的例證，說明在各種社會脈絡中飛機所採用的象徵資本。弗里區（Fritzsche 1992）的絕佳分析，說明了德國國家社會主義黨（German National Socialist Party）的奪權和勸誘宣傳活動中，徹底運用了飛機。史學家沃爾（Wohl 1994, 2005）也闡明了飛越天空的

飛機戲劇性的視覺力量，傳達且代表了各種藝術與表現的文化運動（Pascoe 2003）。

運輸學者拉古拉曼（Raguraman 1997）提供一則由「載旗」（flag-carrying）新加坡航空公司表述的象徵資本實例。比起其他旅行工具，民用航空不僅更是國家建設的有效工具，還充當國家的象徵或寓言。就在最近的英國，地方報紙將困擾倫敦希斯洛機場五號航站最初幾個星期的許多問題，描寫為「國恥」。正如機場，航空公司是國家的門面，向本國公民和外國旁觀者代表國家。航空公司激勵並宣揚國家意識。航空公司的象徵力量使人民同心協力。不過，一如我們在前幾章見到的，移動性不僅涉及象徵與再現。認同化和國家認同的建構，可能發生於移動性的習慣性操演中，譬如駕車（參見以下專欄）。

### 個案研究 5.1 印度機動化的空間

艾登索（Tim Edensor）的《國族認同、通俗文化與日常生活》（*National Identity, Popular Culture and Everyday Life*, 2002）主張，汽車通過日常而世俗的實作形式，融入了國家意識。該書引述了「汽車中心的」文化實作，將它們定位於自己獨特的文化空間，呈現給我們一則豐富的印度機動化實例。

印度道路規則規定了傳統習俗和社會規範（Merriman 2005a）。這些規則包括「必須鳴按喇叭以警告你想超越的車

輛，因為後照鏡很少使用，而且經常不存在」（Edensor 2002: 120）。其他規範要求道路使用者遵守最大型車輛優先的規則。汽車讓路給公車和貨車，猶如人力車落在汽車後頭，而自行車得讓機動人力車和摩托車超越它們。道路景觀兩旁都是臨時居所，裡頭充斥著產業活動和服務業：「自行車輪胎修理工和流動電話亭攤商，路邊 *dhabas*（小咖啡館與茶行），旁邊是其他服務如美髮師、牙醫和各式各樣商販。」（Edensor 2002: 120）人員和車輛的交通從許多方向「縱橫交錯」街道，中斷了西式道路空間特有的直線型行進。這些包括了「各式各樣混雜的集合；人員、物品、動物，包含手推車、牛隻、公車和其他運輸形式」，相較於其他西方道路的明顯秩序和控制，「『呈現出大不相同的流動性編舞』。」（2002: 121）最後，印度汽車移動性的獨特經驗，正源自遭遇本身的感官刺激，這種遭遇是「一連串的操縱：按喇叭、急轉方向盤，以及踩煞車」（2002: 121）。烹飪的氣味、「牛糞」和街道臭氣，衝擊著嗅覺。聲音景觀也有其獨特性質，形成一曲管弦交響樂，由衝突的「人與動物噪音」音樂和汽車喇叭組成。

這些經驗及個人使用這些道路空間的機會，顯然是不平等且階層化的。汽車是昂貴奢侈品，多數人對於汽車的體驗，並非來自汽車內部，而是從位於路邊、行經汽車的公車座位，或迂迴穿行於繁忙交通的自行車和人力車的位置來經驗汽車。

### 延伸閱讀

（Dimendberg 1995; Edensor 2002, 2003; Merriman 2005b, 2006b）

根據前一章討論的感官和觸覺經驗，所有這些感知加總起來，成為一種針對物質運輸的、相當特殊的認同過程。在其他地方，其他道路和領空的基礎設施空間，充滿了強烈的情感依附和意蘊，例見對於英國 M1 高速公路（Merriman 2007）和德國高速公路（Dimendberg 1995）的接受，或是旅遊作家艾爾（Iyer 2000）說明的機場航站例子。

### 擴散

我們已經考察了最明顯可見、爭議多端且佔主導地位的汽車與飛航移動性形式，如何中介了我們的社會。在這一節，我們可以處理中介的核心要素：移動性如何執行運載或被運載的行動，以使某物得以傳輸或傳遞。此即所謂的「擴散」（diffusion）過程。

討論這個議題最具影響力的一套著述，指涉了全球化這類過程。湯恩比（Toynbee 2000）的起泡、蔓延且滲出的巨無霸草莓奶昔類比，有助於我們想像觀念、商品、事物和許多東西的潮浪，它們促使西方文化溢出了其疆界邊緣。人類學家阿帕度萊（Appadurai 1990）認為文化的載體是本身就變動不定的不同媒

介之間的各種斷裂 (disjunctures)。阿帕度萊設想了由「人員、機器、金錢、影像和觀念」的移動性構成的、持續變動的中介地景，「依循著日趨非同構的 (non-isomorphic) 路徑。」(1990: 301) 阿帕度萊 (關鍵概念專欄 5.2) 指出，這些移動性經常是彼此相連的。因為強大而具影響力的觀念和想像，通過像電影這樣的商品而傳遞，並創造出更多移動性和流動。

以娜雅 (Mira Nair) 的《印度酒館》(India Cabaret) 這類電影如何跨越距離和邊界的文化流動為例，阿帕度萊對年輕女性如何前往孟買這座城市提出了評論，她們受到孟買「都會浮華」的再現誘惑，前來從事夜總會舞孃和妓女的工作，「以全然源自北印度語電影情色舞段的舞蹈形式，來娛樂俱樂部裡的男性。」

(1990: 301) 諷刺之處顯然是，這些實作激發了對於這些女性的更多「放蕩」想像，產生了男人前來探訪她們的真實移動性 (1990: 301)。同樣地，泰國和亞洲的性旅遊則是以橫越時空的「全球貿易經濟」和「殘酷的移動幻想」來自我強化 (1990: 303)。

### 關鍵概念 5.2 全球文化經濟的地景

更詳細檢視阿帕度萊的論題，顯現出一套複雜且階層化的「景觀」(scapes)，這些景觀使得文化可以滑行穿越空間邊界，介於經濟、政治和社會的邊界之間。阿帕度萊建構的前三項景觀，可以在三種主要領域中輕易發現：人員、科技和資

本。

第一個**族群景觀** (ethnoscape)，實際上指的是人，或者說是移動者的地景，他們「構成了我們生活其中的瞬息萬變世界」。這些人可能是「觀光客、移民、難民、流亡者、客工及其他移動群體與個人」(1990: 297)。第二個景觀是**科技景觀** (technoscape)，指涉新科技地景與漸趨流動的科技組態。最後是**金融景觀** (financescapes)，阿帕度萊就此主要談的是貨幣的移動能力，貨幣市場、證券交易所和商品投機的滾動輸送帶如何促進資本移動，好讓進一步的移動性順利運行。

這些景觀不是獨立的；斷裂 (disjunctures) 以無可預期的方式將它們緊密聯繫起來。所以，雖然印度可能將服務生、汽車司機，以及最近的建築工人勞力輸到某些地方，例如杜拜，印度也將軟體工程師送到美國，他們在那兒成了富裕的「外籍居民」(resident aliens)。

上述景觀使另外兩種景觀得以可能：**媒體景觀** (mediascape) 和**觀念景觀** (ideoscapes)。媒體景觀由資訊地景構成，這些資訊地景則源自於傳輸資料的科技能力的廣遠分布。這包括了報紙、雜誌、電視台、電影製片廠和其他媒體 (1990: 299)。

媒體景觀向遙遠的觀眾提供複雜的「影像劇目」和明顯的「族群景觀」敘事，反饋迴路隨之出現 (1990: 299)。如我們所見，傳遞這些景觀，可能繼而導致進一步的移動欲望和「獲取」。搭載了這些流動的其他**觀念景觀**，則帶有強烈政治意味。它們是「觀念的連鎖」，是諸如「福祉」、「權利」、

「自由」及其他「術語」、「影像」與想像的連鎖（1990: 299）。

#### 延伸閱讀

（Appadurai 1990; Wark 1994）

阿帕度萊的文化擴散探索一點也不新鮮。某些最早處理這個議題的研究，從人體尺度著手，人體的移動性幾乎總是涉及將某物從一地搬運到另一地。為了來回運送和交換貨物與食品，「人力搬運」或許是「最普遍且最原始的運輸方法」（Vidal de la Blache 1965: 350）。搬運是社會發展的要素，它促成了家庭與親屬關係的存續、貿易聯繫，以及簡單關係的形成。

#### 傳染

除了物質和笨重物件的沉重擴散，瞬息萬變的事物也可以傳送。哈格斯傳的時間地理學先驅著作，便源自他在創新移動領域的研究。以瑞典中部為例，哈格斯傳探討農民和務農社區如何逐漸接受各種農業創新，包括針對放牧改良而發放的經濟補助，甚至疫苗接種醫療法的科技創新（Hägerstrand 1967）。創新的移動宛如波浪，在社區和包含小鎮與村莊的空間區域中傳播開來，最

終會達到飽和點。他的方法是針對擴散進行組織更完善的量化分析，可與騷爾的文化擴散分析（Sauer 1952）相提並論。

創新擴散是個有用的模型，能據以研究各種不同脈絡中的觀念傳播，例如廣告宣傳、鄉村社區和製造產業等脈絡。有些人著手檢視該模型對於有線電視（Brown *et al.* 1974）和槍械（Ulrich 1970）移動的實際用處，人類學家則著眼於貨物及食品交易的傳播範圍（Adams 1974）。在某些實例中，創新擴散被類比為一種傳染（Brown 1968, 1981）。這可能像是「在學生群體間有如野火般蔓延的謠言，或是遍及農業區域的新農耕技術」（Abler *et al.* 1971: 390）。該理論接著指出，觀念是通過社會群體、朋友和街坊而迅速傳播。當某人轉告其他人，觀念就在某群人口中擴散開來。農業技術與工序的創新，顯然是通過人群在社交集會地點聚集，或是到彼此家中拜訪，這類面對面溝通而傳遞的（Morrill 1970）。

傳染不僅僅是個應用於創新的好隱喻，也是個重要物理過程，位居疾病跨越空間擴散且增殖的核心。我們在本章開首就曾見到，傳染或疾病的移動性比其他非人類生命可能被動員，並以驚人速度、複雜且不確定的方式橫越廣大距離而擴散的重要方式（Gatrell 2005）。研究來自各種領域，包括流行病學的各分支、醫療的社會研究、健康地理學及其他。事實上，流行病學研究已用來增進我們對擴散本身的理解（Cliff *et al.* 1981; Meade *et al.* 2000; Cromley and McLafferty 2002）。

移動人員可能是疾病擴散的媒介。從歷史上來看，歐洲帝國

主義將疾病蔓延至全球，其實反映了湯恩比和其他人於西方文化帝國主義中發現的當代擴散。遊牧和移動人口特別會承受疾病傳散的風險。有學者便考察了蒙古的半遊牧農民的這種傾向 (Foggin *et al.* 2000)。遊牧的循環移動性每隔一年回到行政中心，增加了傳染擴散的風險。

不過，將主要疾病傳遞者確定為人，可能過於簡化了，反倒是人類動員和中介其他移動載體。2001 年期間，英國爆發口蹄疫，確認了口蹄病毒是通過好幾種非人類管道來傳播。社會學家羅 (Law 2006) 主張，病毒產生突變的能力使它們得以「成功地沿著其他移置和流動而寄生」。這意味著，風確實可以運送病毒。動物本身的移動性也可以這麼做。其他因素包括動物是否與受感染的動物混在一起，牧場是否共享，以及最後，經過和來自感染空間而流通的肉類與肉品配送 (Law 2006: 3-4)。

回到本章開頭提的 SARS 病毒議題，阿里與凱爾 (Ali and Keil 2007, 2008) 認為多倫多和香港之間日益強化的物質連通性，替 SARS 傳播創造了廣大的全球路線和管道。在這個脈絡裡，行動者網絡 (Latour 1993) 的拓撲幾何學，提供一種將這些連通性加以視覺化的適當方法。物體、貓、人員、空調、空間，都成為疾病通行的行動輔具 (Keil and Ali 2007: 849)。身體刷拭使得感覺以外事物的蔓延成為可能，誠如狄倫 (Mick Dillon) 和路寶一格雷羅 (Luis Lobo-Guerrero) (Dillon 2007; Dillon and Lobo-Guerrero 2008) 說明了像愛滋和亞洲禽流感這類疾病的有機生

命，如何使身體、有機體和事物似乎列隊成為傳輸的媒介 (亦見 Braun 2007)。有機物和無機物、動物和人類的移動性，將其「偶然性、複雜性和流通」轉變為逼臨的社會威脅 (Hinchliffe and Bingham 2008) 的方式，可謂「複雜難解」 (Dillon 2007)。庫珀 (Cooper 2006) 描繪出一個生物不安全的新世界 (參閱 Chyba 2002)，因複雜的疾病移動性而危殆不安 (Elbe 2005, 2008)。庫珀描述了威脅性生物移動的許多向度，總結了這些擴散如何定義廿一世紀，

新病原體如何跨越本應無法穿透的邊界，包括物種的邊疆 (狂牛症與庫賈氏病 [Creutzfeldt-Jakob])；傳染病搭上自由貿易載體的便車 (解除管制的血液市場，使血液受污染的醜聞得以發生)；狂牛症與複雜的食物跨界移動有關，甚至搭上了跟基因轉殖作物與療法之生產有關的移動載體的便車。(Cooper 2006: 115)

然而，這種種移動性的社會意涵為何？很顯然在國際安全，以及針對跨領域、身體之間及人口之間的不同治理模式與安全防禦措施上，產生了許多問題和複雜含意 (Foucault 2007)。就在本章開頭，我們見到加拿大機場設立嚴厲的邊界控管，以因應南亞與東亞爆發的 SARS。經由移動性中介疾病的可能性，導致無數生物政治治理和管理形式的建構，以過濾和防杜這些偷渡客進入城市與

邊界。凱爾與阿里 (Keil and Ali 2007: 853) 認為, 「治理」有其後果, 「因為人與細菌之間謹慎防範的區別……現在意外遭到了挑戰。」他們主張, 這些挑戰導致旨在過濾和限制人員、身體及特定人口的防禦政策與管制措施。

據羅所言, 致力於管制移動性的防禦策略, 偶爾會惡化中介移動的問題。再次引用英國口蹄疫的案例, 羅指出了安全文化 (culture of safety) 如何源自稍早的 1980 年代晚期牛海綿狀腦病 (BSE) 問題。對食品安全及衛生設立更多限制, 意味著更嚴格管制肉類屠宰及處理的位址與空間。更嚴格的管制實際上增加了運往註冊屠宰場的肉類移動性, 而這有可能助長了「口蹄疫情的規模」(Law 2006: 10-11)。

就在我們沉思疾病與其他移動性擴散的社會後果時, 各種學術研究正在討論不是通過觀念或疾病, 而是上一章談到的各種情緒感受的傳遞, 對於前社會 (pre-social) 的影響。但是在這種情況裡, 當情緒和情感在事物之間傳遞時, 本身就變得具有移動性——一種情感性的感染。在教室空間裡, 普羅賓 (Probyn 2004) 揭露了「師生之間, 以及學生之間的冷笑話、共享笑聲和共謀, 如何促成了興趣—興奮 (interest-excitement) 情緒的感染」(Probyn 2004: 36)。媒體理論家吉布斯 (Gibbs) 標明了情感的流行病學, 認為它是由電視的中介性科技所傳播的東西。電視充當了「媒介物」, 使得對影片或政黨政治廣播的感受, 都可以意味著「遊走於身體之間的情感」(Gibbs 2001)。戰爭是冒泡的情緒

大鍋, 可能以迫使人群進入惶恐不安且失去人性狀態的方式, 激活了移動性和感覺 (Jones *et al.* 2004, 2006; Bourke 2005)。

從其他觀點看來, 感覺擴散的作用方式, 更像是物理傳染本身的擴散。布倫南 (Brennan 2003) 的研究, 解釋生物學者如何發現了由人類散發, 且由其他人吸收的費洛蒙與外激素 (ectohormones)。房間釋放出的氣氛, 通過在生理上產生新氣氛或情感的方式, 「增添」了某物於主體身上。情感沿著不同的傳播路徑而獲得中介。阿帕度萊的科技景觀的新移動媒體, 為吉布斯 (Gibbs 2001) 導入了「強大的新成分於此一狀態中」。電子視訊傳播 (televsual communication) (Parks 2005) 能夠「藉由擴大」聲音的「音調、音色和音高」和誇張面部表情來加強情感, 同時大幅地加快速度, 擴大範圍。當然, 其他文化實作可以替這些移動形成不同的管道。我們在前一章已經見到, 情感可以通過有節奏的身體移動而傳遞。跟著音樂一起動, 可以促成人際溝通形式, 傳達出「情感和肉身認同的集體訊息」(Cohen 1995: 443)。

### 移動方法 5.1 電子視訊移動性與移動凝視

電視、影片、電影——或帕克斯 (Parks 2005) 稱為電子視訊的東西——跟移動性研究有什麼關係? 如我們所見, 觀光客、消費者, 甚至火車乘客, 往往被視同電影窺視癖的舉動來研究。在火車旅行的脈絡裡, 西弗巴須 (Schivelbusch) 將其描述

為反映電影銀幕動畫影像的「全景感知」(Schivelbusch 1986; Kirby 1997)。電影和實質旅行都可以產生「移動凝視」效果，「銀幕上的影像移動，猶如攝影機的移動。」(Cresswell and Dixon 2002: 5)

但是，電視、電影和影片如何被視為移動性研究的對象，以及方法論探究的焦點？克瑞斯威爾與狄克森(Cresswell and Dixon 2002)對此辯論的介入指出，我們可以研究電影促使觀眾神遊的方式：「我們看電影就是在旅行——我們到了其他某處。」(5)循著來自文化、媒體和傳播研究的作者的腳步，電影可以被建構成某種觀光，我們隨之佔有了遙遠或不同的地方，以及實際上是不同的主體位置。

電影和電視也會旅行，阿帕度萊在對《印度酒館》的評論中說明了這個論點。沿著電影發行的路徑移動，電影可以向接受度高的觀眾傳遞特定文化訊息與價值。在這個意義上，電子視訊可以當成文化觀念移動性的媒介來檢視，當它獲得衛星通訊和網際網路廣播之助，傳輸範圍可謂無遠弗屆。

電影和電視的內容還可以詳細檢視，以揭示帕克斯(Parks 2005)繼威廉斯(Raymond Williams)之後，界定為「視覺移動性」的東西。這讓人想起克瑞斯威爾與狄克森在前文提到的攝影機移動，定位凝視的移動可以是溝通感覺和意識形態的重要文化與政治裝置。因此，「視覺移動性」可以在流行的文本方法，像是論述分析中扮演要角。

回到觀看本身的物質與身體活動，電子視訊經驗是通過觀看、聆聽和注意的(不)移動身體實作建構而成的。不能完全聚焦於影像，研究者可以調整到關注街頭和機場的電子視訊消費，麥卡錫(McCarthy 2001)就這麼做，告訴我們公共與私人領域的利用及管理這類有用的事情。

### 實作

- 電影與電視可以因為傳輸了文化價值、意義及意識形態，而予以論述式解讀
- 觀眾可以視為經歷了一場虛擬旅行，猶如被運送到其他想像地理
- 我們可以探討電影與電視的移動影像、聲音、感知及集體觀看實作的獨特經驗

### 延伸閱讀

(Williams 1974; McCarthy 2001; Cresswell and Dixon 2002; Parks 2005)

### 音樂

詳細討論音樂，可能有助於我們考慮聲音作為另一種擴散和中介的移動性。吉卜森與康奈爾(Gibson and Connell 2003: 9)鼓

勵我們將「最基本的」音樂想像成只不過是「從微觀層次（在臥房、酒吧、汽車裡，在耳機之間）到宏觀尺度（經由各種方法，包括全球媒體）傳輸的聲音」。就其最基本的形式而言，音樂本質上是種物質傳輸或穿越空間的移動，中介了一種我們可能會或不會稱為音樂的模式（取決於一個人的品味）。因此，音樂的移動性不只是聲波以多種途徑經由空氣移動的物理力學。音樂作為「隨人而動的人造產物」，能夠跨越邊界與距離，也可能作為「本地知識、口頭傳統或唱片」而傳遞下去（Gibson and Connell 2003: 9）。

地理學家傑索（Tariq Jazeel）主張，「聲音規避了固著性和簡單定義」，由於這種流動性，「它們很難劃出邊界。」（Jazeel 2005: 237）因為音樂沿著旅行者、移民、傳播和商品的路徑而移動，因此極難將其確定和定位於某個特殊地方或文化源頭（Leyshon *et al.* 1995: 430）。我們可以輕易設想，當音樂可以橫跨好幾種不同媒體、運輸和傳播形式而購買、販售、試聽、測試及傳送時，音樂會是多麼荒謬地流動易變。不過，即使不難想像音樂通過電子 mp3 和其他物理可攜式格式如 CD 光碟、錄音帶及唱片而擴散，我們不應忘記「音樂擴散的其他形式主要是基於人員的移動，而非產品或資本的移動」（Gibson and Connell 2003: 160）。誠如羅賓斯（Kevin Robins）所言，「有了移動性，就有相逢」（2000: 196），是以，有了人員移動和音樂傳遞，就能傳播文化形式。

音樂承載了可觀的貨物，運送不同的文化行李。「家園」、「地域性」、「有界認同」等觀念，都往前傳送到音樂可能佔領的不同環境。這不是說，音樂只不過是複寫在它盤據的文化空間上。實際上，音樂文化是因為人員和音樂的移動而逐步發展的。以饒舌音樂為例，吉洛伊（Paul Gilroy）的《黑色大西洋》（*Black Atlantic*, 1993）追溯饒舌音樂遷徙與轉型所經過的文化路徑。吉洛伊質疑了一個普遍「假設，即認為將饒舌音樂定位，就是解釋了它」，因為這種假設冒了「否定」作為音樂文化形式的饒舌音樂，其「移動性、易變性和全球中介」的風險（Leyshon, Matless *et al.* 1995: 429）。吉洛伊的研究從根本上顯示，音樂文化如何根植於它們特有的擴散，並因而成形（Bhabha 1994）。許多音樂文化脫胎自移動性，而非固著性。三角貿易的文化移置、歐洲帝國主義來到南美洲，或「第三世界內外經濟與政治難民的往來」（Bhabha，引自 Gibson and Connell 2003: 187），是移動性在新音樂傳統如美國靈魂樂、藍調和爵士樂的崛起中，佔有一席之地的主要例證。新的空間與文化被人類移動性穿越的同時，也有著通過這些移動而形成的音樂文化。

與此同時，雖然我們強調音樂不可思議的移動，固定不動對音樂還是很重要，尤其在音樂的行銷和消費方式上。吉卜森與康奈爾認為，流動（flow）與流動性（fluidity）的隱喻「只解釋了部分故事」（Gibson and Connell 2003: 46），因為移動性其實「引發了固著性的新嘗試」。如果我們考慮到音樂如何行銷的重要性，



地點和起源就至關重大；它們往往對音樂作品本身極為重要。音樂通過地方而銷售，地方也透過音樂來行銷。利用它作為披頭四家鄉和文化復興據點的襲產，利物浦自我行銷成為音樂的文化樞紐（Cohen 2005）。

## 居間中介

人類學家英顧爾德（Ingold 2004）指出，一個人穿梭世界移動的方式，如何幾乎總是受到步法（footwork）科技與技術的中介或改變。英顧爾德認為，我們對於世界及其環境的感知與認識，乃通過且伴隨我們用來增進或協助沿途旅程的各種科技補缺術而發生。可能的例證有「滑雪橇、溜冰鞋和雪鞋；跑鞋與足球鞋；馬鐙與踏板；當然還有水中潛水員的蛙鞋」（2004: 331），或其他裝備，例如「手杖、拐杖和划艇槳」（Ingold 2004: 331）。環境經由個人體現的移動性而被感知，而移動性又被能夠增進、改變或削弱內心經驗的客體所中介。

依循英顧爾德的線索，本章這一節繼續探究兩個主題。首先，用英顧爾德的話來說，移動性伴隨各種改變我們步法的科技、物件和品項——居間中介的工具和行動者——而反覆發生。其次，英顧爾德的論文提醒我們，注意移動性的另一個中介能力；除了與這些物件一起移動外，移動補缺物也可以充當中介者。移動性不僅涉及中介，還是居間中介（mediation between）。 -197-

我們審視過移動性如何可以運載。我們考察過當代社會中運輸科技的普遍存在，但我們還得考量移動性如何得以介於其他移動事物、地方與人員之間。舉個簡單的例子，比方運載像公事包這種物件。公事包是被運載的東西，人隨身攜帶它，它可以裝載重要文件和資訊——或許是一台膝上型電腦。隨身攜帶公事包一起移動，使用者於是成了一個「補缺」主體（Lury 1997）。補缺物從根本上改變了其使用者在世界的定位和經驗。公事包可能讓追趕火車困難重重。它笨重的外觀可能使得穿越狹窄屏障成了麻煩事。另一方面，公事包可能促成連繫。它可能給人提供象徵資本和威望。它可能激起在飛機上跟某個持有相稱手提箱的人之間的交談。公事包裡裝的膝上型電腦，可能容許了網際網路的電子通訊。

正如公事包促成了身體和社會的（去）連結，在這一節，我們將探討移動性如何——透過居間的方式——能夠嫁接社會、空間和時間等不同領域，或者相反，移動性可能使它們分離。在以下專欄中，塞荷（Michel Serres）透過兩個關鍵象徵——天使與寄生蟲——概念化了這些關係。

### 關鍵概念 5.3 天使與寄生蟲

身為這場辯論的重要對話者，哲學家塞荷的訊息概念化，被認為既刺激又有用。塞荷（Serres 1995a）現在很著名的形象之

一是天使。塞荷不必然有用天使來指精神上超脫塵俗的那種天使，而是指移動實體散布訊息的方式。使用天使一詞，塞荷指的是信差，有能力傳遞訊息的實體。塞荷告訴我們，「仰望天空，甚至就在我們正上方。天空遭到飛機、衛星，以及來自電視、收音機、傳真機、電子郵件的電磁波橫貫交錯。」塞荷認為過多的傳播使我們沉浸於資訊聖域。天使，因此代表了「郵差系統，正在傳遞的傳輸系統」（Serres and Latour 1995: 118-119）。

但另一方面，天使與塞荷的另一個形象寄生蟲形成了對比（Serres 1982）。中介我們移動性的事物，或發揮中介作用的移動性，都不必然對傳播那麼有幫助。寄生蟲沒有引發多少傳輸，但是透過居間（getting between），它產生了噪音和干擾。它沒有改善事物或清理傳播路徑，但它可以阻擋和堵塞事物。天使和寄生蟲這兩種形象，呈現了塞荷方程式的兩端。

#### 延伸閱讀

（Serres 1982, 1995a, 1995b; Serres and Latour 1995）

塞荷的觀點引發了許多和本節有關的問題。這些問題要求我們追究，某些種類的移動性如何召喚出天使——容許資訊自由流動的訊息，使得各式各樣連結、接近和共享成為可能。另一方面，就寄生蟲而言，我們可以設想中介者如何可能發送太多自身

的訊息，妨礙了順暢溝通。

#### 連結

專注於移動中介的連接特質，最鮮明的起點或許是現已為人熟知的「時空壓縮」一詞。這是作者如哈維（Harvey 1989）歸因於鐵路和飛機這類移動性科技之影響的東西，中介個人橫越時空之旅的能力，被視為空間「壓縮」的關鍵要素。十九世紀的鐵路網絡伴隨其他中介性科技，如電報、航運、無線電、X光、電影、腳踏車、汽車和飛機一起成長，「建立了」使人的身體和資訊得以快速穿越空間的「物質基礎」（Kern 2003/1983），並在這麼做的同時，也改變了人的感受。

這些科技隱含的精密複雜性，將我們的注意力引離那種劇烈改變了中介移動性的較簡單發明。最簡單的是，維希留（Virilio 2005）說明了運輸馬（horse-as-transport）的發明如何促進了連接不同地方的能力，使地圖上的點彼此靠得更緊密。作為身體橋樑（body-bridge），馬的身體變得意義非凡。在空間上分散開來的能力，讓人將坐騎視為「高架道路」，名符其實的「交流道」（interchange）（2005: 51）。車輪和馬鐙也被視為重要發明。它們與人、其他動物和機器結合，釋放出人類的移動（Mumford 1964; Toynbee 1977）。

這些時空壓縮的過程有其他命名，例如「時空匯聚」（time-

space convergence) —— 通過逐漸縮短往返兩地的時間量，運輸持續讓不同地方相互靠近的增加率 (Janelle 1968; 1969)。藉由計算這些匯聚率，吉妮爾 (Janelle) 發現各式創新帶給運輸速度的各種升級、突增和躍進。媒體理論家麥克魯漢 (McLuhan 1964) 著手研究的，正是這個過程 (Janelle 1973) 對人類的行動和影響能力有何意義。米契爾 (William Mitchell) 隨後會主張，「我們並未完全被包在我們的肌膚之內」 (Mitchell 2004: 38)，這讓我們成為「在空間和時間上不確定的實體」 (2004: 38)，麥克魯漢早在 40 多年前，就已預測了這種現象。麥克魯漢看到一種新穎而延展的人類 (關於延展，參閱 Janelle 1973)，他理解到傳播和移動性科技，例如道路或報紙，如何可能擴張人類的感覺能力，以及接受和傳輸資訊的能力——建構出一種擴展的補缺式神經系統。

吉妮爾的時空匯聚和哈維的壓縮，描繪了空間似乎被擠壓得更緊密的事物狀態。以從一地到另一地所花費的時間，而非英里或公里來考慮移動性，現在看來可能更有道理。以這種方式將地方聚攏在一起，顯然對於人與人之間的關係有各種意涵 (Meyrowitz 1985; Allen and Hamnet 1995)。如哈維所言，「時空壓縮的經驗具有挑戰性、令人興奮、備感壓力，有時令人深感不安，因此，能夠迸出社會、文化與政治回應的火花。」 (1989: 240) 稍後，我們將討論較負面的後果，因為罔顧在克服距離的努力中累積的重大積極意義，就無法理解時空壓縮在許多方面的明顯後果。克恩 (Kern) 與其他人討論的各種中介者，「在資本主

義史上具有重大意義」 (Harvey 1989: 232)，因為「有加速資本流通速度的巨大壓力，以便增加價值生產總量與利潤率」 (Harvey 1989: 86)。移動的中介者被設想為是進步思想的象徵，往往被當成解放科技來追尋和供應。引用西弗巴須 (Schivelbusch 1986) 的鐵路史，史瑞夫特 (Thrift 1996) 探討流通的移動性如何被視為「健康」且「進步的」。「傳播、交換和移動」克服了「孤立與脫節」的障礙，帶來「啟蒙與進步」 (Thrift 1996: 200)，這其實是個舊觀念。移動性和傳播不僅將社會關係聯繫起來，也橫跨日益增長的距離。紀登斯 (Giddens 1990) 稱此為時空延展 (time-space distanciation)，或謂跨越廣袤空間而發生社會責任、紐帶和網絡的能耐。因此，厄瑞 (Urry 2002) 探討的許多潛在連結 (connections)，需要既是「社會互動的前提，也是後果」 (Beckmann 2001: 597) 的某種空間移動性。這可能包括我們至今討論過的各種實作和新傳播方式。

雖然中介的移動性促成了看似積極的社會關係和紐帶，但這其實取決於你以哪一種方式看待它們。據稱由飛機科技創造出來的全球統一體，同時也帶來了焦慮感 (Kaplan 2006)。與日俱增的鄰近可能性，意味著隨之而來的憂慮感，「掛慮變得有點太靠近的鄰居」 (Kern, 引自 Harvey 1989: 270)。國際安全長期飽受地方匯聚，以及主權勢力擴及空間和領土的日增能力威脅。我們在麥金德 (Mackinder) 專注討論馬匹、船隻和鐵路的移動力上見到了這一點。洲際彈道飛彈的冷戰年代，也以類似的辯論為前提

(Der Derian 1990)，而我們當前的恐怖主義時期，則將普通人建構成可能在任何地方、任何時間運送炸彈的潛在中介者。文化暨政治理論家佩克 (Packer 2006) 寫道，「我們全都成了炸彈……戰爭已經開打，而且無論你喜不喜歡（進入美國本土時），你都成了炸彈。」日常移動承擔了「威脅載體」(Adey 2004) 的地位，因為移動性——跨越地勢——成了「武器的主要形式」(Packer 2006: 378)。

目前為止討論的各種連結，通過主要是大規模地理廣域的橋接而進現。中介性科技可能將全球不同地點連接起來，但我們對於由中介移動性連結的較親密身體關係——尤其是與機器及科技難捨難分的身體——卻著墨不多。我們無法將人類主體和機械科技視為不相連屬的分離事物 (Thrift 1996: 112)。「後照鏡、信號、巧妙操縱」(Merriman 2006a) 的管制義務，成了不僅止於規定的駕駛實作，是伴隨和經由汽車這類裝配的技術機械而發生的技巧。接受人機合體 (cyborg) (Haraway 1991; Lupton 1999) 形象的中介身體，移動身體突然成為移動的「補缺主體」(Lury 1997)；當身體伴隨並納入科技與物件裝配而移動時，補缺主體的移動性可能獲得提升、改良和加速，或者，遭到減緩、妨礙和挫折。

如丹特 (Dant 2004) 所稱的，被詮釋為肉體、金屬、電線和橡膠之裝配的「駕駛者汽車」(driver-car)，往往被當成廿世紀的典範人機合體構造。駕駛者汽車在身體與空間之間提供了一種

獨特的溝通。駕駛人的實作運用細微的身體動作和行動，可以感覺到「道路的顛簸，猶如觸及他或她的身體」。人可能會在「轉彎處」擺動身體，「彷彿他或她的重量偏移，會影響汽車軌跡似的。」(Urry 2000: 32) 下面的專欄探討了滑板的低限負載，促成了同地面之間的類似擴大連結。

### 個案研究 5.2 溜滑板與中介

波登 (Ian Borden) 的《溜滑板與城市》(*Skateboarding and the City*, 2001)，是我們理解公共建築與形式的移動身體協商的範本。波登設想了身體與空間的積極共構，令人想起英顧爾德的現象學和不僅止於再現的思考風格 (參見前一章)。身體、工具與建築結合起來，成為總是再生產自身的事件。滑板人的共構，通過有其他滑板人和旁觀者見證的操演而發生 (2001: 124)。

滑板人操持著與滑板共鳴的微身體動作，操演出身體和滑板的協同運作。這種感覺並非滑板切離了使用者與周邊地景。通過滑板的中介，滑板人似乎獲得一種與周遭空間的迥然不同、但更完整而直接的互動。波登的一名回應者說，「你得感受到你的心思定位於重心的感覺。你必須從你的中心出發來思考和行動。」這是一種與空間特別直接的交手；身體、滑板、移動和地形彼此包覆。滑板既外在於人體，又「被吸收進滑板人動作的勁道中」。動作的包覆意味著滑板成為「對滑板人與地面

地形的關係而言，必要的中介和工具」（2001: 125）。

滑板以不同而精彩的方式，開啟了與空間交鋒的潛能。和成為跑酷實踐者的行人一樣，空間從先前停滯而死寂的狀態，「甦醒過來」成為「垂直」、「彎曲」和「對稱」。人行道路緣、鐵軌和台階，變成很不一樣的東西。

#### 延伸閱讀

（Borden 2001; Woolley and Johns 2001; Macdonald 2005; Nemeth 2006）

這些中介促進了身體與其他身體之間的傳導性。卡茨（Katz）提醒我們，駕駛如何藉由「放鬆和緊握方向盤」（Katz 1999: 32）的細微姿勢動作，來與其他駕駛互動。情緒和情感可能為人共享或觸發。駕駛通過他們在場的單純刺激，持續喚醒處於明顯孤立狀態的其他駕駛；喇叭嗶一聲，秀出手指姿勢，或可能是藉由小擦撞，以及明顯自私的駕駛操作。「不再蜷縮於我們的安全世界，」勒普頓（Deborah Lupton）寫道，「獨立而自主，我們捲入了與他人的敵對關係」（Lupton 1999: 70）。因此，駕駛者汽車屈服於它不能不感覺到的外界交通影響。萊瑟姆與麥科馬可（Latham and McCormack）引述勒路普（Lerup）對這種流動性十足空間的鮮活描寫，

203- 舞蹈與舞者融入了由駕駛目光投射促進的旋轉盤繞、自發性動作，駕駛的目光碰觸到（因為如此親近、如此熟悉）街道、天蓬、房屋、鄰車、紅燈、邊街、特哈諾（Tejano）106.5 廣播電台、車挨著車、工具、樹幹、慢跑者、吠犬、吹積成堆的葉子、大型隆起和坑洞、一方陽光。（Lerup，引自 Latham and McCormack 2004: 713）

像駕駛者汽車這種中介移動性，可能涉及創造某人自己的空間。它們涉及了供移動之用的空間，以及為了空間而移動。開車去工作可能是一段「沉思冥想」的空間，而「這段不必決定如何填滿空間的插曲」助長了「沉思冥想」（Edensor 2003）。艾登索（Edensor）解釋了開車平穩順暢如何能滋長思想、向前規劃未來的相逢，又或許重溫先前的遭遇。

#### 分離

我們已經知道，移動性如何可以通過促進某種連結的方式，中介且被中介；它們可能是人與地點之間，或是身體與環境之間的橋接。這些例子裡，移動性的中介及移動性所促成的中介，發揮了連結作用（connect）。另一方面，這也可能反過來運作：中介者可以發揮分離作用（disconnect）。在我們細究之前，舉一個你可能不會立即想到的，最尋常的分離過程例子：旅行暈眩

(travel sickness)。心理學家瑞森 (James Reason) 迷人的《移動的人》(Man in Motion)，研究「被動移動的不自然狀況擾亂兩個重要心理過程」(Reason 1974: 6) 而引起的不便。移動暈眩 (motion sickness) 的存在，告訴我們有關身體與世界之間訊息溝通的事。

身體對於自身移動的反應和適應，似乎取決於內耳前庭系統，包含內部管道的感覺器官，以及接收和感覺身體移動性的其他感覺系統。依瑞森之見，對多數人而言，這些感覺器官能有效率地感覺和記錄自我驅動的移動性。它們使身體能對身體動作有所反應，如果一個人身體更靠近或更遠離某物，視覺這種感官就能補償調整焦點。中介的移動性擾亂了這些敏銳的動覺受體，-204- 引起了衝突。旅行暈眩是我們許多人在搭乘汽車、巴士，尤其乘船時，可能感到的不適。

瑞森舉了一個站在船舷往下看波浪之人的例子 (1974: 28)。船的移動，在送往大腦的兩種動作訊息——注視波浪的眼睛，以及處理船隻移動的平衡器官與慣性感受體——之間，製造了分離。這種分離的作用可能是讓主體離開船艙空間和旅伴，因為他們到盥洗室去了！這個例子不僅告訴我們身體動覺如何和移動打交道，它還以微身體形式向我們展現，中介可以混淆訊息或造成訊息衝突，這件事有多麼重要。

在其他脈絡下，發揮中介作用的移動可能會抑制資訊傳輸。麥可 (Michael 2000) 的步行分析，以步行靴的奇特例子來闡明塞荷的寄生蟲觀點。麥可認為，靴子的功能不必然是促進腳和山的

溝通。反而，靴子在身體與山巒之間「理應」輕鬆的資訊流動之間，建構了一種「介入」：「它們中斷、縮短〔及〕減少」在山與腳之間移動的「訊號」，成為這些流動的噪音或破壞 (Michael 2000: 115-116)。同樣地，英顧爾德指出靴子和鞋子「禁錮了腳，限制其移動自由，使其觸感變得遲鈍」(2004: 319)。抓握改變了人踏踩的方式。一雙磨損且滿是坑洞的鞋，可能迫使穿鞋者避開水坑和沼澤地，尤其是陡峭或崎嶇不平的地形 (Michael 2000: 116)。

即使有鞋和靴所實現的一切緩衝作用，作家和思想家長期以來還是將步行視為同自然、環境和地景的唯一真實且純正的交手。其他人提醒我們，作為中介者的馬如何由於本身是一種缺乏彈性的安排，導致了人和地景的疏離。步行令人心情舒暢，因為它是自主的活動；我們看見自己想看的東西，至於騎馬，則只是經過。因此，按盧梭的觀察，

你想離開的時候，就走人，隨意逗留，你隨心所欲做很多或很少運動……。我如果看到河川，就沿河岸而行。灌木叢？我走在灌木叢的樹蔭底下。洞穴？我進去參觀。採石場？我檢視石頭。我覺得哪裡好玩，就在哪裡駐足。(Van den Abbeele 1992: 111)

-205- 這種觀點應該與下述觀點取得平衡，即騎馬或騎驢旅行可以提

供不一樣的、有時更協調的與環境的交手 (Game 2001; Merrifield 2008)。

雖然汽車可以在駕駛和地景之間構成某種連結組織，但它仍是駕駛、地景和其他駕駛之間的完美緩衝器 (參閱以下關鍵概念專欄)。摩爾斯 (Morse 1990) 討論高速公路的通俗著作，提議類似電影或小說的想像空間。第二章考察過抽象的節點、線和點，高速公路就是那樣。摩爾斯認為，高速公路不只是「通常單獨隔離於鐵泡沫內，在兩地間浪費掉的時間」，還是「脫離社會世界，極度私人的空間」(1990: 199)。幾無摩擦力的高速公路旅程，促使「部分失去了與此時此地的聯繫」，構成一種猶如看電影的娛樂；高速公路汽車旅行因而建構了一種虛擬旅行類型，使駕駛陷「入另一個世界」。

#### 關鍵概念 5.4 舒適政治

維希留 (Paul Virilio) 的《負地平線》(*Negative Horizon*, 2005) 針對大量旅客旅遊的出現，及其與旅客身體舒適的關係，提出了精采評論。伴隨速度而來的是越來越多的旅客中介，也就是他所謂的「肉體『包裝』」——旅行者如何被「擠進他加墊的覆蓋物、扶手椅的扶手，以及活動乾屍的形象裡」。當你強行擠入公車座位，被你自己汽車的舒適所包覆，或是將自己塞入飛機上兩旁扶手相連的座椅裡，你大概不會對你自己的這種包裝感到陌生 (Bissell 2008)。

這些發展用來保護旅行者，同時建構出表現富裕與特權人士之美學品味的舒適政治。

用這種方式旅行，變得越來越輕盈。觸覺感受的粗野動作遭到了剝奪，因為旅行者不僅失去這些觸覺，還失去擁有實際身體的「物理現實」本身。因此，維希留認為，旅客被麻醉且愚弄了；他們對平順進行且巧妙操縱的旅程上了癮。中介者向旅客撒了謊，令他們避開「肌肉接觸」，「讓位給一連串寵愛、輕撫和飛逝的滑移。」(2005: 55; Schivelbusch 1988)

這一切綜合起來，成為維希留視為強行施加的事物——不受歡迎的訪客，即「注定造成我們喪失與原始材料完整接觸的那些中介要素」。聽任旅客處於完全無法找到他們的方向，或獲得任何他們身在何處的位置感的狀態 (2005: 55)。此外，旅客與他們可能真正想要的各種感覺和感受相距甚遠 (Adey 2007)。汽車駕駛可能會尋找能提供與中介要素有較具感官性而具體接觸的汽車 (Merriman 2007)，其他人則可能進一步探索各種有風險或完整體現的旅行及冒險模式 (Thrift 2000b)。

#### 延伸閱讀

(Virilio 2005; 評論參閱 Merriman 2007; Bissell 2008)

另一方面，由於許多中間媒介物，舒適和純正 (authenticity) 合為一體，使得駕駛變成一種身體更緊密包覆的行為。駕駛的判斷是由各式系統所施加、管理和擴大，像是循跡防滑控制、防鎖

死煞車，以及微調駕駛經驗的更精密軟體管理形式。這些都產生了以下悖論，即身體與道路之間的互動受到了更密實的中介，但同時或許也有了更好、更精確或更擬真的強化接觸（Thrift 2004a: 51; Dodge and Kitchin 2007）。某種意義上，汽車仰賴的中介越多，越是隱匿不見。

雖然我們可能假定，中介的移動性能夠促使人與地方之間的錯位，但同時也有人從中介旅行的社會空間中撤離。高夫曼（Goffman 1961, 1963）著名的公共空間社會學分析，描述了在高度中介的環境中，駕馭偶然相遇和非自願接觸的當代問題。高夫曼解釋幾名陌生人在鐵路車廂的封閉空間裡相會時，會發生什麼事，他發現了迴避其他乘客目光，以及尤其是迴避凝視的傾向。這似乎是要「刻意往其他方向看」（Goffman 1963: 137）。這種實作似乎不全然是無意識的態度和習慣，而是有意識的動作，可能「過於生動地」表達出「對於與其他人交手這件事的無能為力或厭惡」（1963: 137）。

電梯的垂直移動技術，提供了這種趨勢的某些最有趣實例，我在以下的個案研究專欄有更細緻討論。我們多數人都認得這種有時顯得相當怪異的，人在等電梯或在電梯裡保持暫時不動時的社會邂逅。在電梯中，迸發了「禮貌性忽略」（civil inattention）的社會學。這種忽略顯示於乘客對「操作者的後頸」和「閃示樓層的小燈」過度注意，「彷彿這趟旅程的安全端賴這種極度專注。」（Goffman 1963: 138）機場和機艙也是類似的這種不介入

（non-engagement）地方。都市理論家葛迪納（Gottdiener 2000）認為機場所履行的地方角色，正充斥了不涉入、忽略及失去社會場景。葛迪納提到，「候機室通常不是社會交流的地方」（2000: 34），他接著發現，機場和齊美爾的城市想像有許多類似之處，都是人們沒必要互動的最經典（par excellence）工具性空間。葛迪納寫道，「機場規範是非互動的」（2000: 35），描述人們退縮到自己的防護膜裡：「我們不麻煩別人，也不期待別人來麻煩我們。如果他們這麼做，造成的情況會令人相當不舒服。」（2000: 35）旅客表現出專注於他們的雜誌、指甲和其他俗務，藉此努力避免「遇到愛閒聊的鄰人」（Gottdiener 2000: 35）。

這種實作反駁了認為移動的身體和主體具有明顯活力的諸多假設和誤解。比斯爾（Bissell 2007, 2008）對此辯論的一系列貢獻，正面駁斥了移動性和生產力的關聯，或是靜止不動與任何被動感的連結。比斯爾的火車旅行運輸空間現象學說明了，火車車廂裡等候的靜止不動身體主體，如何不符合這種簡單的二分法；旅行和中介的移動性，不需要容易興奮的身體。保持平靜是要費力的。旅客的經驗可能是從陌生人及其談話中默默退出的經驗。這也可能是因列車搖晃而陷入柔順睡眠的經驗（Harrison 2008; Kraftl and Horton 2008）。反過來，旅客可能一動也不動，卻令人沮喪地保持警覺。持續監看資訊顯示和自身行李，可能令人精疲力竭（Adey 2007, 2008）。旅客經常感到憤怒、激動，而且極度緊張（Bissell 2007）。



### 個案研究 5.3 等電梯

何肖爾 (Hirschauer 2005) 迷人的電梯互動研究，檢視人如何通過涉及行為舉止的社會規範及價值的有意識選擇和無意識傾向，來演出「身為陌生人」。何肖爾認為，人在城市空間裡的龐大移動性，創造出大量「無關緊要的他人」，他們是在無法預期的毫無關聯相遇中碰撞的陌生人。何肖爾認為，電梯這類等候的狹隘空間，將這種毫無關聯給問題化了，因為比起他們通常會做的，陌生人得花相對較多時間和其他陌生人共處，因此，他們的無關聯性有必要「有所互動地維繫」。

何肖爾在他的電梯研究中主張，陌生感的生產和維繫無法以消極被動來完成，而是要由**表現出冷漠**的乘客積極被動 (active passivity) 來達成。這些可標記為**無為** (inactivity) 的冷漠實作，涉及了望向遠方和瞥一眼別處以便迴避接觸，即使緊鄰其他乘客的情況下亦然。這種實作令人得以否定「物理鄰近性是個人關係的標誌」。

因此，和比斯爾一樣，何肖爾不贊同不動與無為之間的簡單關聯。努力「使自己」在這些情境中「缺席」，就此而言，乘客對他們的無為很積極主動，「移動、姿態、模擬、聲音——都受到克制，外表看來黯淡無光。」(2005: 34) 即使「身體不動、毫無表情、不動聲色」(2005: 34)，但這些被動和不涉入狀態其實顯然需要可觀的**實作成就**，才能解決「生產性」、「緊張」、「不安」和「警覺」的張力(2005: 61)。

### 延伸閱讀

(Vannini 2002; Hirschauer 2005; Bissell 2007; Harrison 2007)

209- 我們應記得這些連結和分離都極為脆弱。騷動、衝擊、碰撞和觸摸，可於須臾之間就重新定位和連結。在汽車的脈絡裡 (Katz 1999)，即便駕車可能中斷並阻礙各式各樣關係和互為主體的溝通，但「缺乏對稱互動的機會，可能是關鍵的加劇因素」(Thrift 2004a: 47)。

### 擴大

不過，哪些種類的傳播科技能促成移動性的中介？哪些種類的資通訊科技 (ICTs) 容許、管理、組織、控制或僅僅是改變人及事物的移動與社交關係？在本章最後一節，我們將焦點限縮於這些技術性移動中介的幾個面向。

好幾位作者感嘆，這個領域的研究明顯缺乏。葛拉罕 (Graham) 與馬文 (Marvin) 闡述了他們的挫折感，指出大部分「城市的社會分析」如何持續「討論都市社會學、經濟發展、治理與政治、都市文化與認同，以及都市社會學與環境」，卻沒有認真考量「中介這一切的網絡化基礎設施的角色」(2001: 19)。這個領域浮現的一些論著，位於許多不同研究的頂峰，主張資通

訊科技提供的社會活動，將會破壞物理移動性的需求。因此，爭論焦點在於虛擬移動性會取消物理移置，因為奔赴面對面溝通已經變得沒必要了。這可以落實在以下想法，即電子郵件取代了實體信件，或者，因為視訊會議消除了實體會議的需要。

下面的關鍵概念專欄裡，我討論媒體和傳播研究裡一篇有影響力的文章，考察了對資通訊科技而言，移動性概念的效用和潛在延伸。儘管電話訊號和網際網路數據封包這類資訊移動，或是電纜、電線和基礎設施的沉陷形構，可能看起來相當枯燥、技術性且不相關，但這些作者認為，實際上它們無可改變地緊緊於我們對具重大社會影響和後果之移動性的關切核心。

#### 關鍵概念 5.5 科技移動性、網絡化基礎設施與資通訊科技

在一篇廣為閱讀和引用的文章裡，卡其哈拉與索倫森（Kakihara and Sorensen 2002）在致力拓展和延伸移動性概念時，開始探討「移動性」對於資通訊科技研究能有什麼重要意涵。他們將移動性視為不僅僅是物理移置，主張移動性「與他們操演的互動息息相關——他們〔人〕在社會生活中與彼此互動所憑藉的方式」（2002: 1）。

和他們先前與往後的許多作者一樣，卡其哈拉與索倫森似乎對於僅僅工具性地看待人類地理移動的移動性定義感到挫折。一如我們目前所見，許多篇幅報導過這種觀點，但卡其哈拉與

索倫森還是能夠有價值地擴大移動性的效用，以便探勘物理移動與資通訊科技之間的關係。

他們的文章與評論探究資通訊科技，在使現代運輸系統順暢運作上如何是必不可少的，深入考察進而主張它們「是全球社會運輸不可或缺的『血管』」（2002: 1）。在他們深究這種功能的努力下，他們檢視資通訊科技造成的戲劇性動員的三種重要面向。作者用空間性（spatial）一詞，意指有形物體與虛擬空間如網址的動員。他們的第二個要素時間性（temporality），指涉資通訊科技賦予的速度及顯而易見的同步性。至於脈絡（context），作者則是用來指「動員的處境」，或者應該說是動員得以實現所處遇的情勢。

這些面向提供有用的起點，藉以探究麥克魯漢所稱「通訊」與「運輸」在概念上分離。

#### 延伸閱讀

（Castells 1996; Kakihara and Sorensen 2002）

運輸與通訊研究當中，許多著作致力於拆解此關係，方法是提出廣為人知的移動性置換（substitution）概念。這些構想在評估置換的精確性上大異其趣。對某些人而言，這意味了略去整個實質旅行。對其他人而言，這預示著縮短和改變實質旅行。雖然此觀念的普遍共識在 1970 和 1980 年代遭到限制（Harkness 1973），但到了 1998 年，運輸地理學者韓森（Susan Hanson）主張，「資訊

科技引導的變遷和路途過程 (on-the-road processes) 縱橫交錯，而且有可能改變路途過程。」(1998: 248) 整體而言，移動性中介與新興虛擬移動性，實際上具有刺激並擴大真實世界旅行的效果。

「互補」(complementarity) 成了運輸及遠距通訊研究者的行話，他們假定資通訊科技與其他虛擬移動性形式擴大且當真創造出新的實質旅行 (Salomon 1985, 1986; Mokhtarian 1990, 1991)。普勞特 (Plaut 1997) 發現有明顯證據顯示，互補是如何經由兩種不同方式而成形的。首先，虛擬移動性使新興移動性種類得以增加，而這是不如此就不會發生的事情。其次，各種後勤系統提高的「效率」與生產力獲得提升，進而使更多移動得以花費較少時間完成。

瑪克塔瑞安 (Patricia Mokhtarian) 歷久彌新的研究 (Brown *et al.* 2005; Mokhtarian 2005; Choo *et al.* 2007) 進一步指出這關係如何在雙方面都行得通。儘管虛擬移動可以補充實質移動性，實質移動性可能又增進並導致甚至更形虛擬的移動。看來運輸及遠距通訊移動性的增加，似乎是彼此相伴同時發生的。如葛拉罕 (Graham) 總結，「大體而言，運輸與遠距通訊實際上是彼此滿足和刺激，不只是置換彼此而已。」

### 基礎與脈絡

對虛擬移動性及其排除實質移動需求之能力的頌揚，與它們

多少從物理及空間位置上解放的想法相配。一般認為虛擬中介使移動性得以與社會關係脫鉤。不過，我們現在應該了解，有關自由流動與游牧解放的這些種種概括絕不簡單。

-212-

再次回到馬文與葛拉罕 (Marvin and Graham 2001) 的著作，我們見到資通訊科技的移動性虛擬中介，果真大量倚賴固定且沉沒的基礎建設網絡、管線和笨重的科技組件，構成了這整本書目前為止所描述的類似的移動性繫留動態。我們可以揣測中介移動性具有的特定基礎 (groundedness)，但這不是說資通訊科技促進且中介的移動性必然蒙受約束，而是指因為它們的基礎設施穩定固著，它們才能夠如此活動自如。其次，中介移動性往往會反映出它們在物理上定位的基礎設施促進者的形態。這正是柯司特 (Manuel Castell) 所稱的基礎，促使重新建構的「網絡社會」得以順著資通訊科技的管線和限制而崛起 (參閱隨後的關鍵概念專欄)。

### 關鍵概念 5.6 網絡社會

對都市社會學家柯司特而言，一種新的社會組織結構似乎是根植於且圍繞著網絡形態學而崛起。雖然他指出網絡組織在資訊科技「為其整體社會結構之普遍擴張」提供「物質基礎」(1996: 468) 之前已經發生，但柯司特主張透過各種社會生活領域拖網羅織，網絡化關係如何取決於流動及互動的網絡經濟。

追溯經濟的「知識資訊基礎」之間的連鎖關係、其全球範圍及資訊科技領域的革命，這些因素孕育出「新穎且獨特的經濟系統」。柯司特認為這種系統的邏輯與物質線路，發揮了重建社區及各種社會活動的功能。

不過，支持這一切變遷的，似乎是由三種重要階層加以區分等級的空間的物質結構，或謂支持形式。

1. 為建構通訊網絡而構成電子脈衝迴路的物質裝置或基礎設施。
2. 為協調例如其金融系統與跨國組織可能協調一致的「全球城市」這種流動，而充當組織者或中樞的特定地方。其他地方則比較是作為組織地方活動的節點。
3. 行動者，或「主導的管理精英」，他們指揮並支配網絡組織背後的利益。網絡是「由社會行動者制定，實際上是設想、決定及實施的」，這些社會行動者通常橫越十分類似的軌道前往他們組織的網絡（Castells 1996: 415）。

從工作到戰爭，柯司特指出網絡化的社會如何由迥異的社會實作與活動所構成，反映出迅速（幾乎即時）移動和通訊，以及橫越空間距離的能力。

#### 延伸閱讀

（Castells 1996; Graham and Marvin 1996, 2001; Dodge and Kitchin 2001）

如葛拉罕所提，研究網際網路的交流，揭示出大部分移動「實際上再現並構連真實地方及空間」（Graham 1998; Dodge and Kitchin 2001）的方式。因此，寬頻的速度將取決於一個人與交換機的距離和線路品質。無線上網（Wifi）管道完全受制於無線上網傳輸器的地點及其周邊建築物。在行動電話的脈絡中，為了促發談話及溝通，電纜、轉轍器與配置的固定基礎設施必須適得其所。艾加爾（John Agar）認為，「移動性，很奇妙，仰賴固定性。」（Agar 2003: 22）這些移動可能支持並促進實質移動活動——從中介的運輸系統到觀光——進而說明了物質移動性如何可能受到促進它們的基礎良善之基礎設施所限制（Graham 1998: 173）。因此，這裡的矛盾在於與日俱增之移動性的障礙，「唯有透過特殊空間（鐵路、公路、機場、隱形傳輸等）之生產」，和基礎設施的固定性，才有可能「降低」（Harvey 1989: 232）。史溫居杜烏（Erik Swyngedouw）同樣認為通訊與運輸科技如何真正「透過生產新的領域規劃」，才能「將活動從它們的空間鑲嵌中解放出來」，或者，換句話說，移動性如何僅僅透過「建構（相對）新穎的固定且受限之結構」（Swyngedouw 1993: 306）才有可能發生。

此外，儘管如此，如同我們想到使其他物理移動性應運而生的電子與虛擬移動性的基礎，研究也顯示資通訊科技如何鑲嵌於日常紋理。世俗的基礎設施中介了世俗的日常移動性，中介程度之大以致於社會終於倚仗它們。道舉（Dodge）與基欽（Kitchin）

對此議題的研究指出，特定空間缺乏電腦軟體和資通訊科技的中介就是運作不了。這些代碼／空間是由軟體和資訊移動性所生產的（Thrift and French 2002），以便一個像機場這樣的空間得以變成票務、安全、監督、航班、交通控制、移民及許多其他事務所組成，如今「界定空中旅行本身的實作及經驗」的「一套複雜且環環相扣的組合」（Dodge and Kitchin 2004: 197）。

### 監督

如果我們確立了由軟體和資通訊科技中介的移動性，成了日常紋理如機場航站的常駐者，那麼這些中介被安置和使用於哪些其他地方？將中介移動性和模控城市日益增長的虛擬化聯繫起來，暗示了中介移動性可能已經變得同它們緊緊其上的都市空間一樣無所不在（Mitchell 1995; Amin and Thrift 2002; Thrift and French 2002）。

接下來這個段落，我複製一段道舉與基欽（Dodge and Kitchin 2005）的摘錄，詳述虛構人物伊莉莎白可能的移動。伊莉莎白住在倫敦，幾小時內逛遍了城市，她的移動沿途不斷受到中介並持續擴大。

伊莉莎白的一天始於上午七點。一個小時準備之後，她步出屋外，打開她的 iPod，走在埃爾登路（Eldon Road）上，跨

越爵爺巷（Lordship Lane），沿著摩薩爾街（Moselle Street）走。她在街道盡頭，右轉到百老匯大道（The Broadway），就在裝置於房地產仲介商上方的兩台私人保全攝影機注視下。她在公牛路（Bull Road）的路邊等候，三輛雙層公車駛過。她不知道的是，公車將它們的位置傳輸到架設於燈柱上的小型感應箱，更新公車路線沿途「倒數計時」數字表上顯示的估計到達時間。（2005: 168）

215- 上午八點以前，伊莉莎白的旅程已經遭遇了許多不同種類的中介物，並受其相助。伊莉莎白隨身攜帶著音樂，她的 iPod 音樂使聆聽者能將自己圈圍在個人空間泡裡（Bull 2007）。她銀行的自動提款機，意味她可以立即提取帳戶裡的錢。構成交通環境，並造成穿越馬路的臨時障礙的公車，則由電子資訊傳輸所中介和促進。

但不止這樣，讓我們看看伊莉莎白旅程的第二個小時：

八點十分剛過，她進入地鐵站。她在感應器上揮動她的「智慧」卡，驗票閘門開啓，將扣款記入她的卡片中，她也被登錄到地鐵監視系統中。她四周有五架保全攝影機，是覆蓋全網絡的地鐵整合乘客管理與安全系統的一部分，當她下降到設置另外四台攝影機的月台時，追蹤著她和其他顧客的移動。（Dodge and Kitchin 2005: 168）

現在，伊莉莎白旅程的中介依然靜默，但更為積極，尤其在資訊的獲取上。道舉與基欽（2005）提到的許多編碼的資通訊科技系統，實際上可以視為一種監視形式。伊莉莎白沿途不斷受到閉路電視（CCTV）攝影機監控。她在倫敦地鐵使用智慧預付卡，使她受到各種管理系統對她一舉一動的監視。若不選擇接受這些中介，她就不可能擁有牡蠣卡（Oyster card），沒有屈從於自動提款機的錄影及電子監視器，她就不可能領錢。換句話說，這些系統對她的活動完全有必要。

我們已經揭露的是藉由監視，以及或許是為了監視，而致力擴大乘客移動性的一大群系統。在許多方面，監視在移動性的擴大或中介上扮演重要角色，因為監視對系統的運作不可或缺。這個例子裡，監視可能被視為是促進伊莉莎白穿越城市移動的良性工具。在其他脈絡中，監視可能是移動性本身中介的目的；移動性可能經過中介，以便使它們受到控制。在這一節的最後，我們可以簡短討論一下監視（及其由各種軟體和資通訊系統的啟動）如何涉入移動性的中介（參見以下關鍵概念專欄）。

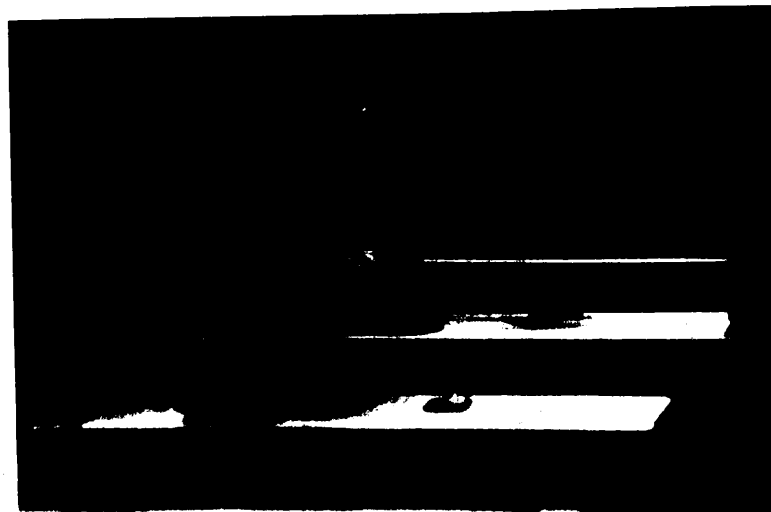


圖 5.3 倫敦牡蠣卡與「隨行隨付」旅行

資料來源：版權©2005年倫敦運輸公司

我們考察過工作場所監控的歷史脈絡。從泰勒的科學化工作管理（參見前文的 Cresswell）到當代工作電子郵件的監控，勞工移動性的監視企圖評估生產力及效率（Marx 1999）。在其他脈絡，觀光研究領域最近開始探討這些議題。觀光客對於審視和檢查的服從，現在可說是重要的公共監督和學術分析對象。然而，即使如摩根與普里查德（Morgan and Pritchard 2005）所述，「觀光移動性是新監視裝配的焦點」，但「探究建構該觀光—監視辯證之強大論述與霸權的專論，竟如此稀少」（Morgan and Pritchard 2005: 125-126），還是令人訝異。

### 關鍵概念 5.7 移動性與監視研究

監視研究的新興領域，試圖探討監視實作與支配和控制之間關係的所有面向。移動性儼然成為該研究領域最重要的概念。誠如克拉克（Roger Clarke）的摘述，移動性描繪出監視科技移動位置，以及很重要的傳輸資訊的能力（Clarke 2003）。

或許有兩個主要因素，使得移動性主題升級成為該學科的首要關切。第一，有種體認，即有必要以監視來回應日趨變動的世界。班奈特（Colin Bennett）與瑞根（Priscilla Regan）在《監督與社會》（*Surveillance and Society*, 2004）裡的評論指出，「人們不再存在與生活於固定地點和空間……每一個〔社會〕領域裡，從一個活動或地方移動到另一個，而非恆久不變，很可能成為常態。」換言之，正是因為所有的移動、傳輸、遷移和旅行，才必須有監視。正因為我們及越來越多事物移動得如此頻繁，以致必須加以監視。

其次，正是監視對移動性要求的回應，導致監視實作本身也動了起來。李昂（David Lyon）寫道，「記得全球監視的成長不是共謀，這一點很重要。監視之所以是全球化的主因在於，移動性是個……現在支配世界的……根本特徵。」（Lyon 2007: 121）

#### 延伸閱讀

（Lyon 2003a, 2007; Adey 2004）

參閱重要的網站，<http://www.surveillance-and-society.org>

變遷似乎驅動著日常移動性的安全化（*securitization*），使日益增加的監視流動性成為可能；因此，李昂寫道，「如今，監視本身是流動的一部分。」（Lyon 2003b）看起來似乎是，與日俱增的世界資訊化和推動這些資訊的能力，促成了越來越多監視中介的移動性。所謂的數據資料監視（*dataveillance*）（Clarke 1988），指的是有關我們的數據資料——我們移動和行為的痕跡——可能被收集且監控的系統化方式。李昂（Lyon 2002）將獲取和創造該資料的實際趨勢，描述為「表形分類鎖定」（*phenetic fix*）過程。表形分類鎖定是現代監視系統「特有的」過程，將身體和實際行為轉化成可以管理和使用的數據資料。

因此，許多有趣且重要的研究已經說明，物理移動性如何可能依據它們遺留的數位簽章（*digital signature*）來追蹤。這些過程使道舉與基欽的倫敦通勤者，可以通過她的電子及數位交易來追蹤。這些辯論的一個關鍵面向是，資訊伴隨人的真實物理旅程一起移動，並與之交錯。阿摩爾與迪胡迪（Amoore and de Goede 2008）針對這些過程的晚近綜述，強調旅行資料用於航空安全、監視和金融交易監控。他們檢視了 2004 年歐洲航空公司與美國之間的乘客姓名記錄（*Passenger Name Record, PNR*）協議，指出航空公司如何被迫傳輸約莫 34 項有關乘客行為和特徵的資訊。資料透過歐洲航空公司與美國國土安全部之間的電子交易來回傳送（Bennett 2006；亦見 Bigo 2006）。作者總結了傳輸或交易如何「再現成為調節移動性和安全的手段，或者對國土安全部而言，

作為一種「確保資料流動和飛機飛行」的方式」（Amoore and de Goede 2008: 1）。

因此，監視越來越動態，因為有關移動個人的資料，可以在資料庫與掌握資料庫的組織之間輕易移動。如果我們居住在「個人資料經濟體」中，那麼日常移動性可能在護照和簽證這類穿梭世界各地的物件上，寫下它們自己的數位簽章（Lyon 2007: 121）。這種狀況之所以發生，乃基於數據資料是鑲嵌在移動物件中的這件事實，還因為可保存資訊的資訊儲藏所，變得越來越多孔且開放。哈葛蒂（Kevin Haggerty）與艾瑞克森（Richard Ericson）探討他們所稱的監視裝配（surveillant assemblage）的有潛力論文，概述了監視系統如何更緊密地聯繫在一起：「將系統連結起來、結合實作和科技，將它們整合進更大整體的欲望」（2000: 610），似乎引導了資料流逐漸增加的連結性和數量。資訊分享是我們可能都經驗過的事，只要到信箱取信，便會納悶我們為何收到如此多垃圾郵件。我們的個人資料可能具有經濟價值；個人資料經過收集，或許還賣給試圖推銷最新金融產品的銷售員。或者，如阿摩爾與迪胡迪（Amoore and De Goede 2008）稍早向我們表明的，它可能具有安全上的重要性，以致組織可能被迫分享它們對於我們與我們的活動的了解。

但這一切實際上意味了什麼？你們很多人可能會對自己說，「嗯，我沒幹壞事，所以這真的有關係嗎？」有人主張其含意不僅是侵犯隱私而已，這跟你有沒有做壞事無關。當李昂（Lyon

2003b）宣稱「行得正，坐得穩」（if you have nothing to hide, you have nothing to fear）這句古老諺語不再十分真確時，完全是當真的。對李昂和許多其他人而言，移動監視開始有系統地影響人的移動性和生活機會，因為它發揮了積極區別系統的作用。有些作者推測，現代社會流動的「移動公眾」，其實是「常常被軟體分類的隱藏世界決定優先順序、啟動和保持距離的公眾」（Graham 2005: 564）。實例可見諸日常生活的各面向，如電話呼叫中心排隊系統中——甚至是電話呼叫中心這種平凡領域——偏好客戶的優先順位，就有明顯的不平等（2005）。在其他地方，霍姆斯（Holmes 2004）說明了雪梨的道路收費計畫，如何賦予富裕的汽車所有人優先權。

### 移動方法 5.2 追溯移動性

監督移動性的能力，如前文所述，提供了往往是即時性的掌握和記錄移動性的創新方式。全球衛星定位系統（GPS）意味了有一段距離外迅速且輕易追蹤自願回應人（Park 2005）的位置是有可能的。

對質性研究方法有用的常規科技——如我們已知——變得更為動態，從而開創了新的可能性。埃文斯等人（Evans *et al.* 2008: 1,272）在他們最近的評論中寫道，「曾經是特務專用的裝備，現在已為大多數學術部門所用。」騎單車的研究者史派尼（Justin Spinney）使用的頭盔攝影機，意味了研究者可以針對民



族誌遭遇，記錄更貼近的視角，帶給觀眾在環境中移動的第一人稱觀點。如本章稍早討論的，勞里爾所發展的錄影方法，使移動工作的複雜實作得以展示。

其他以生物為中心的生物醫療監測儀器，可以更詳細記錄移動中的身體。心臟速率監測器和體溫裝置評估「不同環境引發的身體感覺，以及與不同環境的身體接觸」（Hein *et al.* 2008），計步器則追蹤量化的距離。還有，別忘了許多新穎的錄音裝置是數位的。因此，許多這種資訊也變得極富動態，因為有了在網際網路上輕易傳輸數據資料、分享資料，以及與其他研究和數據集比較的能力。

這一切移動性和數位化，意味了移動性追蹤的日益盛行。資料登錄和電子記錄則是其最新產物。佩格倫（Paglen 2006）探討「特別引渡」的迷人著作說明了，中央情報局執行的恐怖航班，其移動如何留下一長串數據記錄。

### 實作

- 機動的輕量裝備，使研究者得以在一段距離外，記錄更具經驗性的研究活動
- 資料庫和記錄系統能追蹤過去和現在的移動
- 倫理和隱私議題應納入考慮

### 延伸閱讀

（Laurier 2004; Spinney 2006; Hein *et al.* 2008）

## 移動補缺術

上述中介科技啟動了移動性的加速、減緩、擴大和獲取。雖然大多數中介科技都以某種方式固定，這些和其他科技成功促使人們順利脫離了地方，使社會實作變得既多變又流動。在（前述）伊莉莎白的步行期間，她的 iPod 這類移動補缺物，使她在旅途中隨身攜帶她先前相對靜態的音樂收藏（潛在地隨身攜帶了各式各樣文化世界，Bull 2001）。本章最後這一節，我們可以考察移動的身體科技如行動電話，如何使社會行動與實作更趨動態。

本章一開始，我們通過在汽車和飛機這類地方施行的各種新工作實作來思考，令人以更具生產力的方式來看待「旅行時間」。旅行時間不再是失落的「死寂時刻」，而可以轉化成更有用的、能工作的時間（Lyons and Urry 2005; Jain and Lyons 2008）。艾加爾（Agar 2003）用 1986 年英國電信公司的一則廣告，來說明死寂時刻如何藉由購買他們的第一代行動電話而得以甦醒。

### 將閒置時間轉變為生產時間

當你遠離辦公室和電話時，你實際上與你的業務失去聯繫。別人找不到你。你自己也無法輕易與他人聯絡。隨身攜帶行動電話——手機——你得到雙重效益。你完全掌握狀況，準備立即抓取在任何時間和地點發生的商機。你還可以使「死寂時刻」——旅行耗費的時間——的運用達到最大效益，把

它轉變成真正的生產時間。(引自 Agar 2003: 83)

我們透過行動電話掌握的是**移動化**(mobile-ization)，這促成並「強化了移動的生活方式與物理上分散的關係」(Wellman 2001: 239)。固定且沉陷的基礎建設網絡提供繫留處給行動電話，使人們得以帶著行動電話穿梭各個空間，讓使用者從「地方和群體」中獲得解放。然而，重點在於，解放還不夠徹底。手機令我們得以與人、行動和實作保持「持續聯繫」或「永久接觸」(Katz and Aakhus 2002)。通過這種方式，失去的不是社會關係的繫留，而是空間的繫留(在合理範圍內，因為手機訊號取決於鄰近的發射台)。

行動電話促使其使用者的移動性，得以在工作、溝通和社交的移動中，持續互動並保持聯繫。鮑曼(Bauman 2003)在考察行動電話如何挾著這種流動性，能夠維繫關係和連結時，擴展了這些想法。鮑曼寫道，

你保持連線——即使你不斷移動，而隱形的電話和簡訊發送者及接收者也在移動，全都依循自身軌道而動。手機是給移動中的人使用的。(2003: 59)

描繪出一幅網絡圖解般的圖像，鮑曼描述網絡上的節點如何可以

當成是一個人的朋友或工作聯繫。然後，鮑曼讓這幅圖動起來；一個人的朋友、工作同事，甚或遠方親戚，在他們自己的日常生活路線、慣例、旅程和假期的整個過程中，始終是過客。不過，行動電話讓這些網絡之間的線條堅實穩固，即便它們延伸、歪斜且彼此重疊。關聯和連結就是「移動物體世界」裡的穩定點。即使手機使用者更動了地理位置，但連結依舊，因為「連結是流沙裡的磐石。你可以仰賴它們」(Bauman 2003: 59)。

成功連結上遙遠的其他地方，可能意味了脫離地方和脈絡。魏爾曼(Barry Wellman)詳述了多倫多電車的經驗，觸及我們先前討論過的撤退之道，當時他和他太太旁聽到一名妙齡女子和她的情人展開「極度浪漫的」對話。「她似乎沒注意到我坐在她身旁。」魏爾曼解釋說，「她對她私人對話的極度投入——以及她干擾我們輕聲談話的大嗓門——將公共空間挪為己用。」(Wellman 2001: 239-240)從這個角度看，行動電話使用者——移動的當下——似乎能為他們自己開拓出私人空間。

柯波瑪(Kopomma 2004)將此描繪成私人「泡泡」，當使用者「從社會情境中撤離」，泡泡就向外膨脹。如同先前討論過的積極無為(active inaction)，「說話者的行為具有缺席及某種程度內向性的特徵。凝視空間和微笑，是撤退到行動電話社交中的兩項指標。」(Kopomma 2004: 270)打電話給心愛的人，可以讓這個泡泡在穿越有威脅的鄰里而回家途中，感覺具保護性。不斷檢查手機，有時受到震動或噪音驚動，以及輕敲按鈕回應，是

一套跟回覆簡訊有關的熟悉實作（Licoppe 2004; Licoppe and Inada 2006）。

一如魏爾曼的解釋，這些向內的私下表達，可能會向外移動。當陌生人的專注力渙散、談話遭中斷，或被響亮的簡訊提示音喚醒時，就有可能被拉進大聲電話交談的泡泡裡。隨著行動電話內建功能的到來，例如音樂播放器、錄影機——也是照相機——行動電話的用途呈現出多元向度：一邊移動，可以一邊聆聽和交換音樂，拍照的朋友可以立即傳輸相片到另一人的手機。我最近坐在公車上，不禁注意到坐在前座的年輕人，使用視訊電話跟朋友講話。看到電話顯示器上的友人，我立即對這項聰明科技產生興趣，但我一覺察到受到他們的私人談話吸引，就快速轉移了視線（我要是能看見這個朋友，他們想必可以看到我從座位後面偷窺！）。這些個人泡泡可能以令人驚訝且出乎意料的方式，彼此重疊並相互抵觸。

## 結語

中介是什麼意思？在我們的移動性研究脈絡中，答案是多重的；我們看過許多不同種類的中介。移動性內部似乎始終承載著某物；無論你一個接一個移除了多少個層次，總是有某物偷渡。換言之，移動性是寄生的。移動身體搭載著其他移動性，也在移動過程中獲得像汽車、火車、公車及其他普遍的運輸科技協助。

這些居間科技中介了許多移動性形式；事實上，幾乎每個移動性都經由某物的中介。

有些經過中介的移動性需要龐大而固定的基礎建設以促進其旅程，也需要其他中介系統來加以控制和調節。我們已經說明了監視就是一項重要機制。重要的是，中介在我們上一章考察過的移動性的啟動施展中，扮演了關鍵角色。監視與安全的實作，<sup>224</sup> 會在社會面將移動性分成受到偏袒的高優先群體，和遭受忽略的低優先群體，影響了人的生命機會和未來移動性——他們的移動性。

如我們剛剛所見，行動電話可以解放社會關係，並維繫持續的溝通。另一方面，步行靴則可能介於中間而隔絕了身體和地面的溝通。

因此，連結和脫離是中介移動性的主要糾結。中介可以充當關係之間的緩衝行動者，或者，它可以傳遞改善了的通訊，以及更密切的連結。

## CHAPTER SIX

# CONCLUSION

## 第六章 結論

---

-225-

要總結本書的眾多主題和連結，我想以一種有點不正統的方式來作結——討論尼芬格（Audrey Niffenegger）的小說《時空旅人之妻》（*The Time Traveller's Wife*）——兩個試圖取得聯繫的人（克萊兒和亨利）的複雜故事。他們試圖相守的種種努力，不斷受挫於亨利的時間一錯置（*chrono-displacement*），這是一種基因異常，使他擁有非自願性穿梭時空的天賦異稟。

我們可以將亨利和克萊兒試圖見面的掙扎——使他們的自我在其生命中的不同時間點同步存在——當成某種當代移動性的寓言，以及移動式存在的體現。同步的欲望——鄰接（*proximity*）——儼然成為我們見過的許多移動世界的識別標誌。人們在不同時間表上運作，努力相互配合，並配合他們仰賴的移動基礎設施和運輸系統的時間表，以便從某地前往另一地。亨利混亂的抵達經驗，可能說明了我們很多人會認同的某些情況，

即當我們步出飛機、進入機場航站的混亂，或者移民冒險進入新城市的經驗。亨利的移動受到失落、後悔和渴望的感受所沾染，這些是我們在移民歸屬感延伸出去的社會關係中，曾經見到的感受。另一方面，他的移動充滿了歡迎抵達的幸福，以及察覺他自己回歸住家的安全和地方的聖潔。

他滑動的不確定性，類似險惡循環，以及難以駕馭且無法管理的流動性的當代斷言。他躍進他不應該存在的空間的能力，和他逾越他不應存在之正常地方規範的傾向，一直令他魯莽地違逆管制、監視、規則和法律而行。因為他努力適應他不確定的錯置，亨利成了非法侵入、輕微竊盜和跨越邊界的專家；他比較不擅長避開動作感應器。

同時，或許這個隱喻沒什麼用。亨利穿越時空的旅程，似乎否定了一些我針對移動性提出的最有力論點。亨利簡直是個單子（monad）。事實上，就我們思考過的方式而論，他的移動性不是真正的移動性。它涉及毫不費力、無需經驗或知識，在地理和歷史各階層之間的瞬間滑動或滑行。亨利真的是獨自一人。他沒有跟任何人一起旅行。甚至，他沒有攜帶東西旅行——沒有衣服是件麻煩事。這些移動可以代表一般旅行者可能經歷的孤立感，但根據我們採納過的許多不同移動性觀念來看，亨利的移動性實際上並不存在。亨利的移動是沒有的（without）移動——推到了極端——而且這種移動跟移動性似乎總是伴隨（with）——別人或其他東西——發生的各種方式，形成了強烈對比。無論這些是人

們漠不關心或接近的人或事物，不管它們是否中介了人的旅程，或無論它們是一個人隨身攜帶的事物，或是同行的其他人——朋友、家人、公司同事、行李、購物、膝上型電腦、食物——移動性從未真正形單影隻。與出發和抵達的瞬間旅程大異其趣，移動性——例如火車之旅——是充滿經驗的。它可能或快或慢；它形容起來可能不費吹灰之力，或完全是非再現性的，但它仍然是有所施作的。

目前為止一切順利，但若更多的考察這則故事，或許這種結論就顯得有些便宜行事了。因此，我們可能會錯失處於移動狀態的亨利的感受——他的經驗、感知，以及伴隨而來的關係。不過，另一方面，本書稱為《時空旅人之妻》，我們獲悉的不只是亨利，還有亨利的妻子克萊兒。讓我們迅速記起，克萊兒對於亨利的抵達和離去的屈從，可能符合我們已知的某些性別化的移動性不平等。但更重要的是，我們知道了影響；我們學到了那些結果的幾何學。我們明白了處於關係中的移動性。我們知悉亨利、克萊兒及其友人，如何以迥異的方式隨亨利的移動來定位。我們理解了歸屬於其他人；人可能與之相處融洽或稱為家的地方和人的重要性。而且，我們懂得離別的痛苦——紐帶斷裂的感受。

此外，儘管我們對這種旅行的經驗沒什麼概念，但旅行對亨利與克萊兒造成的影響卻顯而易見。如我們所述，移動性需要努力，它要求勞動，並且犧牲生命。亨利的滑動有時很痛苦，但多半時候使人精疲力竭，經常令他作嘔。有時候，滑動得比較順

暢、輕而易舉，他也很高興變動時刻的來臨，雖然他可能感到預期將離去的恐懼。的確，即使亨利移動性的被動狀態起初看似不太可能，但這正好是那些不能完全控制者，那些分明不想、卻被迫移動的人的經驗——更加無為、順從或默認的移動性經驗。

本書主張，「移動性」的概念如何因關鍵議題、問題和我們社會世界的發展而流動，並試圖去理解和說明它們的意義。從不同的學科、觀念、個案研究和技術出發，我們有必要理解移動性和我們的觀念、方法和發現，如何彼此並行運作。繼續從事移動性研究，則要求我們持續操作和欣賞這種一起移動（moving-with）的作法。

## REFERENCES

### 參考書目

- Aas, K. F. (2007) 'Analysing a world in motion: global flows meet criminology of the other', *Theoretical Criminology*, 11: 283-303.
- Abler, R., Adams, J. S. and Gould, P. (1971) *Spatial organization: the geographer's view of the world*, Englewood Cliffs, NJ; Hemel Hempstead: Prentice-Hall.
- Adams, P. C. (2001) 'Peripatetic imagery and peripatetic sense of place', in Adams, P. C., Hoelscher, S. and Till, K. (eds.) *Textures of place: exploring humanist geographies*, Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Adams, R. M. (1974) 'Anthropological perspectives on ancient trade', *Current Anthropology*, 15: 239-249.
- Adey, P. (2004) 'Secured and sorted mobilities: examples from the airport', *Surveillance and Society*, 1: 500-519.
- (2006a) 'Airports and air-mindedness: spacing, timing and using Liverpool Airport 1929-39', *Social and Cultural Geography*, 1: 343-363.
- (2006b) 'If mobility is everything then it is nothing: towards a relational politics of (im)mobilities', *Mobilities*, 1: 75-94.
- (2007) «May I have your attention': airport geographies of spectatorship, position and (im)mobility', *Environment and Planning D - Society and Space*, 3: 515-536.
- (2008) 'Airports, mobility, and the calculative architecture of affective control', *Geoforum*, 39: 438-451.
- Adey, P., Budd, L. and Hubbard, P. (2007) 'Flying lessons: exploring the social and cultural geographies of global air travel', *Progress in Human Geography*, 31: 773-791.
- Agamben, G. (2005) *State of exception*, Chicago, II; London: University of Chicago Press.
- Agar, J. (2003) *Constant touch: a global history of the mobile phone*, Cambridge: Icon.
- Ahmed, S. (2004) *The cultural politics of emotion*, Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Ali, S. H., and Keil, R. (2008) *Networked disease: emerging infections in the global city*,

- Malden, Mass.: Blackwell.
- Allen, J. and Hammett, C. (1995) *A shrinking world?*, Oxford: Open University Press.
- Alliez, E. (2004) *The signature of the world: or, what is Deleuze and Guattari's philosophy?*, New York; London: Continuum.
- Amin, A. and Thrift, N. (2002) *Cities: reimagining the urban*, Cambridge: Polity.
- Amoore, L. and De Goede, M. (2008) 'Transactions after 9/11: the banal face of the preemptive strike', *Transactions - Institute of British Geographers*, 33: 173-185.
- Anderson, B. (2006) 'Becoming and being hopeful: towards a theory of affect', *Environment and Planning D*, 24: 733-752.
- Anderson, J. (2004) 'Talking whilst walking: a geographical archaeology of knowledge', *Area - Institute of British Geographers*, 36: 254-261.
- Angus, J., Kontos, P., Dyck, I., McKeever, P. and Poland, B. (2005) 'The personal significance of home: *habitus* and the experience of receiving long-term home care', *Sociology of Health and Illness*, 27: 161-187.
- Appadurai, A. (1990) 'Disjuncture and difference in the global cultural economy', in Featherstone, M. (ed.) *Global culture: nationalism, globalization and world culture*, London: Sage.
- Appadurai, A. (1995) 'The production of locality', in Fardon, R. (ed.) *Counterworks: managing the diversity of knowledge*, London: Routledge.
- Atkinson, D. (1999) 'Nomadic strategies and colonial governance: domination and resistance in Cyrenaica, 1923-1932', in Sharp, J. (ed.) *Geographies of domination/resistance; entanglements of power*, London: Routledge.
- Augé, M. (1995) *Non-places: introduction to an anthropology of modernity*, New York: Verso.
- Auster, P. (1987) *The New York trilogy*, London: Faber.
- Bachelard, G. (1988) *Air and dreams: an essay on the imagination of movement*, Dallas: Dallas Institute Publications, Dallas Institute of Humanities and Culture.
- Bahnisch, M. (2000) 'Embodied work, divided labour: subjectivity and the scientific management of the body in Frederick W. Taylor's 1907 «Lecture on Management»', *Body and Society*, 6: 51-68.
- Bajc, V. (2007) 'Creating ritual through narrative, place and performance in evangelical Protestant pilgrimage in the Holy Land', *Mobilities*, 2: 395-412.
- Bajc, V., Coleman, S. and Eade, J. (2007) 'Introduction: mobility and centring in pilgrimage', *Mobilities*, 2: 321-329.
- Bale, J. (1996) *Kenyan running: movement culture, geography, and global change*, London; Portland, Oreg.: Frank Cass.
- (2004) *Running cultures: racing in time and space*, London; New York: Routledge.
- Barber, L. G. (2002) *Marching on Washington: the forging of an American political tradition*, Berkeley: University of California Press.
- Barnes, T. J. (2008) 'Geography's underworld: the military-industrial complex,

- mathematical modelling and the quantitative revolution', *Geoforum*, 39: 3-16.
- Barnes, T. J. and Farish, M. (2006) 'Between regions: science, militarism, and American geography from World War to Cold War', *Annals of the Association of American Geographers*, 96: 807-826.
- Bartling, H. (2006) 'Suburbia, mobility, and urban calamities', *Space and Culture*, 9: 60-62.
- Bassett, K. (2004) 'Walking as an aesthetic practice and a critical tool: some psycho-geographic experiments', *Journal of Geography in Higher Education*, 28: 397-410.
- Baudrillard, J. (1988) *America*, London: Verso.
- Bauman, Z. (1998) *Globalization*, Cambridge: Polity Press.
- (2000) *Liquid modernity*, Cambridge; Malden, Mass.: Polity Press; Blackwell.
- (2003) *Liquid love: on the frailty of human bonds*, Cambridge: Polity Press; Malden Mass.: Distributed in the USA by Blackwell.
- Bechmann, J. (2004) 'Ambivalent spaces of restlessness: ordering (im)mobilities at airports', in Bærenholdt, J. O. and Simonsen, K. (eds.) *Space odysseys: spatiality and social relations in the 21st century*, Aldershot: Ashgate.
- Beck, U. (2000) *What is globalization?*, Malden, Mass.: Polity Press.
- (2006) *The cosmopolitan vision*, Cambridge: Polity.
- Beckmann, J. (2001) 'Automobility - a social problem and theoretical concept', *Environment and Planning D*, 19: 593-608.
- Benjamin, W. (1973) *Charles Baudelaire: a lyric poet in the era of high capitalism*, London: NLB.
- (1985) *One-way street and other writings*, London: Verso.
- (1986) *Illuminations*, New York: Schocken Books.
- (1999) *The Arcades Project*, Cambridge, Mass.: Belknap Press of Harvard University Press.
- Bennett, C. (2006) 'What happens when you book an airline ticket (revisited): the computer assisted passenger profiling system and the globalization of personal data', in Zureik, E. and Salter, M. B. (eds.) *Global surveillance and policing: borders, security, identity*, Cullompton: Willan.
- Bennett, C. and Regan, P. (2004) 'Surveillance and mobilities', *Surveillance and Society*, 1: 449-455.
- Bergson, H. (1911) *Creative evolution*, New York: H. Holt and Company.
- (1950) *Matter and memory*, London, New York: G. Allen and Unwin; Macmillan.
- Berman, M. (1983) *All that is solid melts into air: the experience of modernity*, New York: Verso.
- Bhabha, H. K. (1994) *The location of culture*, London: Routledge.
- Bigo, D. (2006) 'Security, exception, ban and surveillance', in Lyon, D. (ed.) *Theorizing surveillance: the panopticon and beyond*, Cullompton: Willan.
- Bissell, D. (2007) 'Animating suspension: waiting for mobilities', *Mobilities*, 2: 277-298.

- (2008) 'Comfortable bodies: sedentary affects', *Environment and Planning A*, 40: 1697-1712.
- Blomley, N. K. (1992) 'The business of mobility - geography, liberalism, and the Charter of Rights', *Canadian Geographer - Geographe Canadien*, 36: 236-253.
- (1994a) *Law, space, and the geographies of power*, New York; London: Guilford.
- (1994b) 'Mobility, empowerment and the rights revolution', *Political Geography*, 13: 407-422.
- Blunt, A. (1994) *Travel, gender and imperialism: Mary Kingsley and west Africa*, New York: Guilford.
- (2005) *Domicile and diaspora: Anglo-Indian women and the spatial politics of home*, Oxford: Blackwell.
- (2007) 'Cultural geographies of migration: mobility, transnationality and diaspora', *Progress in Human Geography*, 31: 684-694.
- Blunt, A. and Dowling, R. M. (2006) *Home*, London: Routledge.
- Bohm, S., Jones, C., Land, C. and Paterson, M. (2006) 'Introduction: impossibilities of automobility', *Sociological Review*, 54: 1-16.
- Bonsall, P. and Kelly, C. (2005) 'Road user charging and social exclusion: the impact of congestion charges on at-risk groups', *Transport Policy*, 12: 406-418.
- Borden, I. (2001) *Skateboarding, space and the city: architecture and the body*, Oxford; New York: Berg.
- Bourdieu, P. (1977) *Outline of a theory of practice*, Cambridge: Cambridge University Press.
- (1984) *Distinction: a social critique of the judgement of taste*, London: Routledge and Kegan Paul.
- Bourke, J. (2005) *Fear: a cultural history*, London: Virago Press.
- Bowlby, R. (2001) *Carried away: the invention of modern shopping*, New York: Columbia University Press.
- Braidotti, R. (1994) *Nomadic subjects: embodiment and sexual difference in contemporary feminist theory*, New York: Columbia University Press.
- Brand, S. (1994) *How buildings learn: what happens after they're built*, New York; London: Viking.
- Braun, B. (2007) 'Biopolitics and the molecularization of life', *Cultural Geographies*, 14: 6-28.
- Brennan, T. (2003) *The transmission of affect*, Ithaca, NY; London: Cornell University Press.
- Brenner, N. (1998) 'Between fixity and motion: accumulation, territorial organization and the historical geography of spatial scales', *Environment and Planning D - Society and Space*, 16: 459-481.
- Brown, C., Balepur, P. and Mokhtarian, P. L. (2005) 'Communication chains: a methodology for assessing the effects of the Internet on communication and travel', *Journal of Urban Technology*, 12: 71-98.
- Brown, L. A. (1968) *Diffusion dynamics: a review and revision of the quantitative theory*

- of the spatial diffusion of innovation*, Lund: Gleerup.
- (1981) *Innovation diffusion: a new perspective*, London: Methuen.
- Brown, L. A., Malecki, E. J., Gross, S. R., Shrestha, M. N. and Semple, R. K. (1974) 'Diffusion of cable television in Ohio - case study of diffusion agency location patterns and processes of polynuclear type', *Economic Geography*, 50: 285-299.
- Bruno, G. (1992) 'Streetwalking around Plato's Cave', *October*, 60: 110-129.
- (2002) *Atlas of emotion: journeys in art, architecture, and film*, New York: Verso.
- Buck-Morss, S. (1989) *The dialectics of seeing: Walter Benjamin and the Arcades project*, Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Bull, M. (2001) 'The world according to sound: investigating the world of Walkman users', *New Media and Society*, 3: 179-198.
- (2007) *Sound moves: iPod culture and urban experience*, London: Routledge.
- Buttimer, A. and Seamon, D. (1980) *The human experience of space and place*, New York: St. Martin's Press.
- Calhoun, C. (2002) 'The class consciousness of frequent travelers: toward a critique of actually existing cosmopolitanism', *South Atlantic Quarterly*, 101: 869-898.
- Canetti, E. (1962) *Crowds and power*, New York: Viking Press.
- Canzler, W., Kaufmann, V. and Kesselring, S. (eds.) (2008) *Tracing mobilities: towards a cosmopolitan perspective*, Aldershot, Ashgate.
- Castells, M. (1996) *The rise of the network society*, Oxford: Blackwell.
- (1997) *The power of identity*, Maiden, Mass.; Oxford: Blackwell.
- (2000) *End of millennium*, Oxford: Blackwell.
- Castree, N. (2005) *Nature*, London: Routledge.
- Cavanaugh, W. T. (2008) 'Migrant, tourist, pilgrim, monk: mobility and identity in a global age', *Theological Studies*, 69: 340-356.
- Certeau, M. D. (1984) *The practice of everyday life*, Berkeley: University of California Press.
- Chambers, I. (1986) *Popular culture: the metropolitan experience*, London; New York: Methuen.
- Chang, S. E. (2004) 'Transportation geography: the influence of Walter Lsard and regional science', *Journal of Geographical Systems*, 6: 55-69.
- Chatty, D. and Colchester, M. (2002) *Conservation and mobile indigenous peoples: displacement forced settlement, and conservation*, New York; Oxford: Berghahn Books.
- Choo, S., Lee, T.Y. and Mokhtarian, P. L. (2007) 'Do transportation and communications tend to be substitutes, complements, or neither? US Consumer Expenditures Perspective, 1984-2002', *Transportation Research Record*, 2010: 123-132.
- Christaller, W. (1966) *Central places in Southern Germany*, London: Prentice-Hall.
- Chyba, C. E. (2002) 'Toward biological security', *Foreign Affairs*, 81: 122-137.



- Clarke, R. (1988) 'Information technology and dataveillance', *Communication ACM*, 31: 498-512.
- (2003) Wireless transmission and mobile technologies: <http://www.wanu.edu.au/people/Roger.Clarke/EC/WMT.html>
- Cliff, A. D., Haggett, P., Ord, J. K. and Versey, G. R. (1981) *Spatial diffusion: an historical geography of epidemics in an island community*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Cloke, P., Goodwin, M., Milbourne, P. and Thomas, C. (1995) 'Deprivation, poverty and marginalization in rural lifestyles in England and Wales'. *Journal of Rural Studies*, 11: 351-366.
- Cloke, P. J., Goodwin, M. and Milbourne, R. (1997) *Rural Wales: community and marginalization*, Cardiff: University of Wales Press.
- Cohen, S. (1995) 'Sounding out the city: music and the sensuous reproduction of place', *Transactions - Institute of British Geographers*, 20: 434-446.
- (2005) 'Country at the heart of the city: music, heritage, and regeneration in Liverpool', *Ethnomusicology*, 49: 25-48.
- Comaroff, J. and Comaroff, J. (2002) 'Alien-nation: zombies, immigrants, and millennial capitalism', *South Atlantic Quarterly*, 101: 779-806.
- Connell, J. and Gibson, C. (2003) *Sound tracks: popular music, identity and place*, London: Routledge.
- Conradson, D. and Latham, A. (2005) 'Transnational urbanism: attending to everyday practices and mobilities', *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 31: 227-234.
- (2007) 'The affective possibilities of London: antipodean transnationals and the overseas experience', *Mobilities*, 2: 231-254.
- Conradson, D. and McKay, D. (2007) 'Translocal subjectivities: mobility, connection, emotion', *Mobilities*, 2: 167-174.
- Cook, I. (2004) 'Follow the thing: Papaya', *Antipode*, 36: 642-664.
- (2006) 'Geographies of food: following', *Progress in Human Geography*, 30: 655-666.
- Cook, I., Crang, P. and Thorpe, M. (1998) 'Biographies and geographies: consumer understandings of the origins of foods', *British Food Journal*, 100: 162-167.
- Cooper, M. (2006) 'Pre-empting emergence: the biological turn in the War on Terror', *Theory Culture and Society*, 23: 113-136.
- Coward, M. (2004) 'Urbicide in Bosnia', in Graham, S. (ed.) *Cities, war and terrorism*. Oxford: Blackwell.
- (2006) 'Against anthropocentrism: the destruction of the built environment as a distinct form of political violence', *Review of International Studies*, 32: 419-437.
- Crang, M. (2001) 'Rhythms of the city: temporalised space and motion' in May, J. and Thrift, N. J. (eds.) *Timespace: geographies of temporality*, London: Routledge.
- (2002a) 'Between places: producing hubs, flows, and networks', *Environment and*

- Planning A*, 34: 569-574.
- (2002b) 'Rethinking the observer: film, mobility and the construction of the subject', in Cresswell, T. and Dixon, D. (eds.) *Engaging film: geographies of mobility and identity*, London: Rowman and Littlefield.
- Crary, J. (1999) *Suspensions of perception: attention, spectacle, and modern culture*, Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Crawford, M. (1994) 'The world in a shopping mall', in Sorkin, M. (ed.) *Variations on a theme park: the new American city and the end of public space*, New York: Hill and Wang.
- Cresswell, T. (1993) 'Mobility as resistance - a geographical reading of Kerouac on the road', *Transactions of the Institute of British Geographers*, 18: 249-262.
- (1996) *In place/out of place: geography, ideology, and transgression*, Minneapolis; London: University of Minnesota Press.
- (1997) 'Imagining the nomad: mobility and the postmodern primitive', in Benko, G. and Strohmayer, U. (eds.) *Space and social theory: interpreting modernity and post-modernity*. Oxford, England; Cambridge, Mass.: Blackwell.
- (1999a) 'Embodiment, power and the politics of mobility: the case of female tramps and hobos', *Transactions - Institute of British Geographers*, 24: 175-192.
- (1999b) 'Falling down: resistance as diagnostic', in Sharp, J. (ed.) *Geographies of domination/resistance: entanglements of power*. London: Routledge.
- (2001) 'The production of mobilities', *New Formations*, 43: 11-25.
- (2002) 'Guest editorial Bourdieu's geographies: in memorium', *Environment and Planning D*, 20: 379-382.
- (2004) *Place: a short introduction*, Maiden, Mass.: Blackwell.
- (2006a) *On the move: the politics of mobility in the modern west*, London: Routledge.
- (2006b) 'The right to mobility: the production of mobility in the courtroom', *Antipode*, 38: 735-754.
- Cresswell, T. and Dixon, D. (2002) *Engaging film: geographies of mobility and identity*, Lanham, Md.: Rowman and Littlefield.
- Cromley, E. K. and McLafferty, S. L. (2002) *GIS and public health*, New York; London: Guilford.
- Cronin, A. (2008) 'Mobility and market research: outdoor advertising and the commercial ontology of the city', *Mobilities*, 3: 95-115.
- Cronin, A. M. (2006) 'Advertising and the metabolism of the city: urban space, commodity rhythms', *Environment and Planning D*, 24: 615-632.
- Cunningham, H. and Heyman, J. M. C. (2004) 'Introduction: mobilities and enclosures at borders', *Identities*, 11: 289-302.
- Cwerner, S. B. (2006) 'Vertical flight and urban mobilities: the promise and reality of helicopter travel', *Mobilities*, 1: 191-215.
- D Souza, A. and McDonough, T. (2006) *The invisible fidneuse?: gender, public space and*

- visual culture in nineteenth-century Paris*, Manchester: Manchester University Press.
- Damasio, A. R. (2000) *The feeling of what happens: body and emotion in the making of consciousness*, London: W Heinemann.
- Dant, T. (2004) 'The driver-car', *Theory Culture and Society*, 21: 61-80.
- Davis, M. (1990) *City of quartz: excavating the future in Los Angeles*, London: Vintage, 1992.
- De Landa, M. (1997) *A thousand years of nonlinear history*, New York: Zone Books.
- Debord, G. (1970) *Society of the spectacle*, Detroit: Black and Red.
- Deleuze, G. (1988) *Spinoza, practical philosophy*, San Francisco: City Lights Books.
- Deleuze, G. and Guattari, F. (1988) *A thousand plateaus: capitalism and schizophrenia*, London: Athlone Press.
- DeParle, J. (2007) Fearful of restive foreign labor, Dubai eyes reforms, *New York Times*: <http://www.nytimes.com/2007/08/06/world/middleeast/06dubai.html>
- Der Derian, J. (1990) 'The (s)pace of international relations: simulation, surveillance, and speed', *International Studies Quarterly*, 34: 295-310.
- Derudder, B., Devriendt, L. and Witlox, F. (2007) 'Flying where you don't want to go: an empirical analysis of hubs in the global airline network', *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 98: 307-324.
- Derudder, B., Witlox, F., Faulconbridge, J. and Beaverstock, J. (2008) 'Airline data for global city network research: reviewing and refining existing approaches', *Geojournal*, 71: 5-18.
- Dewsbury, J. D. (2000) 'Performativity and the event: enacting a philosophy of difference', *Environment and Planning D-Society and Space*, 18: 473-496.
- (2003) 'Witnessing space: «knowledge without contemplation»', *Environment and Planning A*, 35: 1907-1932.
- Dhagamwar, V, De, S. and Verma, N. (2003) *Industrial development and displacement: the people of Korba*, New Delhi; London: Sage Publications.
- Dillon, Mi (2007) 'Governing terror: the state of emergency of biopolitical governance', *International Political Sociology*, 1: 7-28.
- Dillon, M. and Lobo-Guerrero, L. (2008) 'Biopolitics of security in the 21st century', *The Review of International Studies*, 34: 265-292.
- Dimendberg, E. (1995) 'The will to motorization, cinema, highways, and modernity', *October* 73: 90-137.
- Dodge, M. and Kitchin, R. (2001) *Atlas of cyberspace*, Harlow, England: Addison-Wesley.
- (2004) 'Flying through code/space: the real virtuality of air travel', *Environment and planning A*, 36: 195-211.
- (2005) 'Code and the transduction of space', *Annals - Association of American Geographers*, 95: 162-180.
- (2007) 'The automatic management of drivers and driving spaces', *Geoforum*, 38:

- 264-275.
- Doel, M. A. (1999) *Poststructuralist geographies: the diabolical art of spatial science*, Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Doherty, B. (1998) 'Opposition to road-building', *Parliamentary Affairs*, 7: 62-75.
- (1999) 'Paving the way: the rise of direct action against road-building and the changing character of British environmentalism', *Political Studies*, 47: 275-291.
- Doherty, B., Paterson, M., Plows, A. and Wall, D. (2002) «The fuel protests of 2000: implications for the environmental movement in Britain», *Environmental Politics*, 11: 165-173.
- (2003) 'Explaining the fuel protests', *British Journal of Politics and International Relations*, 5: 1-23.
- Domosh, M. (1991) 'Toward a feminist historiography of geography', *Transactions of the Institute of British Geographers*, 16: 95-104.
- (1996) 'A «feminine» building? Relations between gender ideology and aesthetic ideology in turn-of-the-century America', *Ecumene*, 3: 305-324.
- (2001) 'The «women of New York»: a fashionable moral geography', *Environment and Planning D*, 19: 573-592.
- Downs, R. M. and Stea, D. (1974) *Image and environment: cognitive mapping and spatial behavior*, London: Edward Arnold.
- (1977) *Maps in minds: reflections on cognitive mapping*. [S.I.], Harper and Row.
- Dresner, M., Lin, J. S. C. and Windle, R. (1996) 'The impact of low-cost carriers on airport and route competition', *Journal of Transport Economics and Policy*, 30: 309-328.
- Dreze, J., Samson, M. and Singh, S. (1997) *The dam and the nation: displacement and resettlement in the Narmada Valley*, Delhi; Oxford: Oxford University Press.
- Dutta, A. (2007) *Development-induced displacement and human rights*, New Delhi: Deep and Deep Publications.
- Dyck, I., Kontos, P, Angus, J. and McKeever, P (2005) 'The home as a site for long-term care: meanings and management of bodies and spaces'. *Health and Place*, 11: 173-185.
- Eade, J. and Garbin, D. (2007) 'Reinterpreting the relationship between centre and periphery: pilgrimage and sacred spatialisation among Polish and Congolese communities in Britain', *Mobilities*, 2: 413-424.
- Edensor, T. (2001) 'Performing tourism, staging tourism: (re)producing tourist space and practice', *Tourist Studies*, 1: 59.
- (2002) *National identity, popular culture and everyday life*, Oxford: Berg.
- (2003) 'M6 - junction 19-16: defamiliarizing the mundane roadscape', *Space and culture*, 6: 151-168.
- Ekman, P (2003) *Emotions revealed: understanding faces and feelings*, London: Weidenfeld and Nicolson.

- Elbe, S. (2005) 'AIDS, security, biopolitics'. *International Relations*, 19: 403-420.
- (2008) 'Our epidemiological footprint: the circulation of avian flu, SARS, and HIV/AIDS in the world economy', *Review of International Political Economy*, 15: 116-130.
- Evans, J., Hein, J. and Jones, P. (2008) 'Mobile methodologies: theory, technology and practice'. *Geography Compass* 2: 1266-1285.
- Evans-Pritchard, E. E. (1956) *Nuer religion*, Oxford: Clarendon Press.
- Farish, M. (2003) 'Disaster and decentralization: American cities and the Cold War', *Cultural Geographies*, 10: 125-148.
- Farnell, B. (1994) 'Ethno-graphics and the moving body', *Man*, 29: 929.
- (1996) 'Metaphors we move by', *Visual Anthropology*, 8: 311-335.
- (1999) 'Moving bodies, acting selves', *Annual Review of Anthropology*, 28: 341-373.
- Fiske, J. (1989) *Reading the popular*, Boston, Mass.; London: Unwin Hyman.
- Foggin, P. M., Foggin, J. M. and Shiirev-Adiya, C. (2000) 'Animal and human health among semi-nomadic herders of Central Mongolia: brucellosis and the bubonic plague in Ovorhangay Aimag', *Nomadic Peoples*, 4: 148-168.
- Fortier, A.-M. (2000) *Migrant belongings: memory, space and identity*, Oxford: Berg.
- Foucault, M. (2007) *Security, territory, population: lectures at the Collège de France, 1977-78*, Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Francis, G., Fidato, A. and Humphreys, I. (2003) 'Airport-airline interaction: the impact of low-cost carriers on two European airports', *Journal of Air Transport Management*, 9: 267-273.
- Friedberg, A. (1993) *Window shopping: cinema and the postmodern*, Berkeley: University of California Press.
- Frisby, D. (1985) *Fragments of modernity: theories of modernity in the work of Simmel, Kracauer and Benjamin*, Cambridge: Polity.
- Fritzsche, P. (1992) *A nation of fliers: German aviation and the popular imagination*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Frykman, J. (1996) *Force of habit: exploring everyday culture*, Lund: Lund University Press; Bromley: Chartwell-Bratt.
- Fuller, G. and Harley, R. (2004) *Aviopolis: a book about airports*, London: Blackdog.
- Fussell, P. (1980) *Abroad: British literary traveling between the wars*, New York; Oxford: Oxford University Press.
- Gagen, E. A. (2006) 'Measuring the soul: psychological technologies and the production of physical health in Progressive Era America', *Environment and Planning D*, 24: 827-850.
- Game, A. (2000) 'Falling', *Journal for Cultural and Religious Theory*, 1: 1-41.
- (2001) 'Riding: embodying the centaur', *Body and Society*, 7: 1-12.
- Gatens, M. (1996) 'Through a Spinozist lens: ethology, difference, power', in Patton, P. (ed.) *Deleuze: a critical reader*, Oxford: Blackwells.
- Gatrell, A. C. (2005) 'Complexity theory and geographies of health: a critical assessment',

- Social Science and Medicine*, 60: 2661-2671.
- Gelder, K. and Jacobs, J. M. (1998) *Uncanny Australia: sacredness and identity in a postcolonial nation*, Carlton South, Vic: Melbourne University Press.
- Geschiere, P. and Meyer, B. (1998) 'Globalization and identity: dialectics of flow and closure - introduction', *Development and Change*, 29: 601-615.
- Gibbs, A. (2001) 'Contagious feelings: Pauline Hanson and the epidemiology of affect', *Australian Humanities Review*, December 2001.
- Gibson, J.J. (1950) *The perception of the visual world*, Cambridge, Mass.: Riverside Press.
- (1979) *The ecological approach to visual perception*, Dallas; London: Houghton Mifflin.
- Giddens, A. (1985) 'Time, space and regionalisation', in Gregory, D. and Urry, J. (eds.) *Social relations and spatial structures*, Basingstoke: Macmillan.
- (1990) *The consequences of modernity*, Stanford, Calif: Stanford University Press.
- (2000) 'Introduction', in Giddens, A. and Hutton, W. (eds.) *On the edge: living with global capitalism*, London: Jonathan Cape.
- Gilroy, P. (1993) *The black Atlantic: modernity and double consciousness*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Goetz, A. (2003) *Up, down, across: elevators, escalators and moving sidewalks*, London: Merrell.
- Goetz, A. R. (2006) 'Transport geography: reflecting on a subdiscipline and identifying future research trajectories', *Journal of Transport Geography*, 14: 230-231.
- Goffman, E. (1961) *Encounters: two studies in the sociology of interaction*, Indianapolis: Bobbs-Merrill.
- (1963) *Behavior in public places: notes on the social organization of gatherings*, Free Press of Glencoe: New York; Collier-Macmillan: London.
- Gordon, M. (1991) *Good boys and dead girls and other essays*, London: Bloomsbury.
- Goss, J. (1999) 'Once-upon-a-time in the commodity world: an unofficial guide to mall of America', *Annals - Association of American Geographers*, 89: 45-75.
- Gottdiener, M. (2000) *Life in the air: surviving the new culture of air travel*, Lanham, Md.: Rowman and Littlefield.
- Graham, B.J. (1995) *Geography and airtransport*, Chichester: John Wiley.
- Graham, S. (1998) 'The end of geography or the explosion of place? Conceptualizing space, place and information technology', *Progress in Human Geography*, 22: 165-185.
- (2002) 'Bulldozers and bombs: the latest Palestinian-Israeli conflict as asymmetric urbicide', *Antipode*, 34: 642-649.
- (2003a) 'Lessons in urbicide', *New Left Review*: 63-78.
- (2004a) *The cybercities reader*, London; New York: Routledge.
- (2004b) 'Vertical geopolitics: Baghdad and after', *Antipode*, 36: 12-23.

- (2005) 'Software-sorted geographies', *Progress in Human Geography*, 29: 562-580.
- Graham, S. and Marvin, S. (1996) *Telecommunications and the city: electronic spaces, urban places*, London; New York: Routledge.
- (2001) *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, London; New York: Routledge.
- Great Britain. Department of Transport. (1989) *Roads for prosperity*: HMSO.
- Gregory, D. (1985) 'Suspended animation: the stasis of diffusion theory', in Gregory, D. and Urry, J. (eds.) *Social relations and spatial structures*, Basingstoke: Macmillan.
- (2004) *The colonial present: Afghanistan, Palestine, Iraq*, London: Routledge.
- Gudis, C. (2004) *Buyways: billboards, automobiles, and the American landscape*, New York; London: Routledge.
- Hagerstrand, T. (1967) *Innovation diffusion as a spatial process*, University of Chicago Press.
- (1982) 'Diorama, path and project', *Tijdschrift Voor Economische en Sociale Geografie*, 73: 323-339.
- (1985) 'Time-geography: focus on the corporeality of man, society, and environment', in Aida, S. (ed.) *The science and praxis of complexity*, Tokyo: United Nations University.
- Haggerty, K. D. and Ericson, R. V. (2000) 'The surveillant assemblage', *British Journal of Sociology*, 51: 605-622.
- Haggett, P. (1965) *Locational analysis in human geography*, London: Edward Arnold.
- Halfacree, K. (1996) 'Out of place in the country: travellers and the "rural idyll"', *Antipode*, 28: 42-71.
- Hall, C.M. (2005) *Tourism: rethinking the social science of mobility*, Harlow: Pearson Education.
- Hall, P., Hesse, M. and Rodrigue, J.-P. (2006) 'Editorial: reexploring the interface between economic and transport geography', *Environment and Planning A*, 38: 1401-1408.
- Hanlon, N., Halseth, G., Clasby, R. and Pow, V. (2007) 'The place embeddedness of social care: restructuring work and welfare in Mackenzie, BC', *Health and Place*, 13: 466-481.
- Hannam, K. (2008) 'Tourism geographies, tourist studies and the turn towards mobilities', *Geography Compass*, 2: 127-139.
- Hannam, K., Sheller, M. and Urry, J. (2006) 'Editorial: mobilities, immobilities and moorings', *Mobilities*, 1: 1-22.
- Hannerz, U. (1990) 'Cosmopolitans and locals in world culture', in Featherstone, M. (ed.) *Global culture: nationalism, globalization and world culture*, London: Sage.
- Hanson, S. (1998) 'Off the road? Reflections on transportation geography in the information age', *Journal of Transport Geography*, 6: 241-250.
- Haraway, D. J. (1991) *Simians, cyborgs and women: the reinvention of nature*, London:

- Free Association.
- Hardt, M. and Negri, A. (2000) *Empire*, Cambridge, Mass.: London: Harvard University Press.
- Harkness, R. C. (1973) 'Communication innovations, urban form and travel demand - some hypotheses and a bibliography', *Transportation*, 2: 153-193.
- Harrington, C. L. and Bielby, D. D. (2005) 'Flow, home, and media pleasures', *Journal of Popular Culture*, 38: 834-854.
- Harrison, P. (2007) '»How shall I say it ...»: relating the nonrelational', *Environment and Planning A*, 39: 590-608.
- (2008) 'Corporeal remains: vulnerability, proximity, and living on after the end of the world', *Environment and Planning A*, 40: 423-445.
- Harvey, D. (1985) 'The geo-politics of capitalism', in Gregory, D. and Urry, J. (Eds.) *Social relations and spatial structures*, London: Macmillan, pp. 128-163.
- (1989) *The condition of postmodernity: on enquiry into the origins of cultural change*, Oxford: Basil Blackwell.
- (1996) *Justice, nature and the geography of difference*, Cambridge, Mass.: Blackwell.
- (2003) *Paris, capital of modernity*, New York; London: Routledge.
- (2005) *Paris, capital of modernity*, London: Routledge.
- Havemann, P. (2005) 'Denial, modernity and exclusion: indigenous placelessness in Australia', *Macquarie Law Journal*, 5: 57-80.
- Hayden, D. (1984) *Redesigning the American dream: the future of housing, work, and family life*, New York: W.W. Norton.
- Heidegger, M. (1977) *The question concerning technology, and other essays*, New York; London: Harper and Row.
- Hein, J. R., Evans, J. and Jones, P. (2008) 'Mobile methodologies: theory, technology and practice', *Geography Compass*, 2: 1266-1285.
- Held, D. (1995) *Democracy and the global order: from the modern state to cosmopolitan governance*, Cambridge: Polity.
- Hetherington, K. (2000a) 'Museums and the visually impaired: the spatial politics of access', *Sociological Review*, 48: 444-463.
- (2000b) *New age travellers: vanloads of uproarious humanity*, London: Cassell.
- (2003) 'Spatial textures: place, touch and praesentia', *Environment and Planning A*, 35: 1933-1944.
- Highmore, B. (2005) *Cityscapes: cultural readings in the material and symbolic city*, Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Hillier, B. and Hanson, J. (1984) *The social logic of space*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Hillier, B., Penn, A., Hanson, J. and Grajewski, T. (1993) 'Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement', *Environment and*

- Planning B*, 20: 29.
- Hinchliffe, S. and Bingham, N. (2008) 'Securing life: the emerging practices of bio-security', *Environment and Planning A*, 40: 1534-1551.
- Hindess, B. (2002) 'Neo-liberal citizenship', *Citizenship Studies*, 6: 127-144.
- Hine, J. and Mitchell, F. (2001) 'Better for everyone? Travel experiences and transport exclusion', *Urban Studies*, 38: 319-332.
- Hirschauer, S. (2005) 'On doing being a stranger: the practical constitution of civil inattention', *Journal for the Theory of Social Behaviour*, 35: 41-67.
- Holley, D, Jain, J. and Lyons, G. (2008) 'Understanding business travel time and its place in the working day', *Time and Society*, 17: 27-46.
- Holloway, S. L. (2003) 'Outsiders in rural society? Constructions of rurality and nature-society relations in the racialisation of English gypsy-travellers, 1869-1934', *Environment and Planning D*, 21: 695-716.
- (2005) 'Articulating Otherness? White rural residents talk about gypsy-travellers', *Transactions - Institute of British Geographers*, 30: 351-367.
- Holmes, D. (2004) 'The electronic superhighway: Melbourne's City Link Project', in Graham, S. (ed.) *The cyber cities reader*, London: Routledge.
- Hommels, A. (2005) *Unbuilding cities*, Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Hounshell, DA. (1984) *From the American system to mass production 1800-1932: the development of manufacturing technology in the United States*, Baltimore, Md.; London: Johns Hopkins University Press.
- Howe, S. (2003) 'Edward Said: the traveller and the exile'. *Open Democracy*, 1. 10. 2003.
- Hoyle, B. S. and Knowles, R. D. (1998) *Modern transport geography*, Chichester; New York: Wiley.
- Hua, C.-I. and Porell, F. (1979) 'A critical review of the development of the gravity model', *International Science Reviews*, 2: 97-126.
- Hubbard, P (2006) *City*, London: Routledge.
- Hutchinson, S. (2000) 'Waiting for the bus', *Social Text*, 63: 107-120.
- Hyndman, J. (1997) 'Border crossings', *Antipode*, 29: 149-176.
- (2000) *Managing displacement: refugees and the politics of humanitarianism*, Minneapolis; London: University of Minnesota Press.
- Imrie, R. (2000) 'Disability and discourses of mobility and movement', *Environment and Planning A*, 32: 1641-1656.
- Ingold, T. (2000) *The perception of the environment: essays on livelihood, dwelling and skill*, London: Routledge.
- (2004) 'Culture on the ground - the world perceived through the feet', *Journal of Material Culture*, 9: 315-340.
- (2005) 'The eye of the storm: visual perception and the weather', *Visual Studies*, 20: 97-104.
- (2007a) 'Earth, sky, wind, and weather', *Journal - Royal Anthropological Institute*, 13:

- 19-38.
- (2007b) *Lines: a brief history*, London: Routledge.
- Isard, W (1956) *Location and space-economy: a general theory relating to industrial location, market areas, land use, trade and urban structure*, Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Iyer, R (2000) *The global soul: jet lag, shopping malls and the search for home*, London: Bloomsbury.
- Jackson, J. B. (1984) *Discovering the vernacular landscape*, New Haven, Conn.: Yale University Press.
- Jackson, P., Thomas, N. and Dwyer, C. (2007) 'Consuming transnational fashion in London and Mumbai', *Geoforum*, 38: 908-924.
- Jacobs, J. (1962) *The death and life of great American cities*, London: Jonathan Cape.
- Jain, J. and Lyons, G. (2008) 'The gift of travel time'. *Journal of Transport Geography*, 16: 81-89.
- Jancovich, M., Faire, L. and Stubbings, S. (2003) *The place of the audience: cultural geographies of film consumption*, London: British Film Institute.
- Janelle, D. (1968) 'Central place development in a time-space framework', *Professional Geographer*, 20: 5-10.
- (1969) 'Spatial reorganization: a model and concept', *Annals of the Association of American Geographers*, 59: 348-364.
- (1973) 'Measuring human extensibility in a shrinking world', *The Journal of Geography*, 72: 8-15.
- Jazeel, T. (2005) 'The world is sound? Geography, musicology and British-Asian soundscapes', *Area*, 37: 233-241.
- Jenks, C. and Neves, T. (2000) 'A walk on the wild side: urban ethnography meets the flaneur', *Cultural Values*, 4: 1-17.
- Jensen, B. B. (2004) 'Case study Sukhumvit Line - or learning from Bangkok', in Neilsen, T., Albertsen, N. and Hemmersam, P. (eds.) *Urban Mutations: periodization, scale, mobility*, Aarhus: Forlag.
- Jensen, O. B. and Richardson, T. D. (2004) *Making European space: mobility, power and territorial identity*, London: Routledge.
- Jones, E., Woolven, R., Durodie, B. and Wessely, S. (2004) 'Civilian morale during the Second World War: responses to air raids re-examined', *Social History of Medicine*, 17: 463-479.
- (2006) 'Public panic and morale: Second World War civilian responses re-examined in the light of the current anti-terrorist campaign', *Journal of Risk Research*, 9: 57-73.
- Jormakka, K. (2002) *Flying Dutchmen: motion in architecture*, Basel; Boston: Birkhauser.
- Kakihara, M. and Sorensen, C. (2002) 'Mobility', Proceedings of the Annual Hawaii International Conference on System Sciences: 131.
- Kaplan, C. (1996) *Questions of travel: postmodern discourses of displacement*, Durham,

- NC; London: Duke University Press.
- (2006) 'Mobility and war: the cosmic view of US "air power"', *Environment and Planning A*, 38: 395-407.
- Katz, J. (1999) *How emotions work*, Chicago: University of Chicago Press.
- Katz, J. E. and Aakhus, M. (2002) *Perpetual contact: mobile communication, private talk, public performance*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Kaufmann, V. (2002) *Re-thinking mobility: contemporary sociology*, Aldershot: Ashgate.
- Kaufmann, V., Bergman, M. M. and Joye, D. (2004) 'Motility: mobility as capital', *International Journal of Urban and Regional Research*, 28: 745-756.
- Keeling, D. J. (2007) 'Transportation geography: new directions on well-worn trails', *Progress in Human Geography*, 31: 217-226.
- (2008) 'Transportation geography - new regional mobilities', *Progress in Human Geography*, 32: 275-284.
- Keen, S. (1999) *Learning to fly: trapeze - reflections on fear, trust, and the joy of letting go*, New York: Broadway Books.
- Keil, R. and Ali, H. (2007) 'Governing the sick city: urban governance in the age of emerging infectious disease', *Antipode*, 39: 846-873.
- Kellerman, A. (2008) 'International airports: passengers in an environment of «authorities»', *Mobilities*, 3: 161-178.
- Kelly, R. L. (1992) 'Mobility/sedentism: concepts, archaeological measures and effects.', *Annual Review of Anthropology*, 21: 43-66.
- Kenyon, S. (2001) 'Tackling transport-related social exclusion: considering the provision of virtual access to opportunities, services and social networks', *New Technology in the Human Services*, 14: 10-23.
- (2003) 'Understanding social exclusion and social inclusion', *Proceedings of Institution of Civil Engineers, Municipal Engineer*, 156: 97-104.
- Kenyon, S., Lyons, G. and Rafferty, J. (2002) 'Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility', *Journal of Transport Geography*, 10: 207-219.
- (2003) 'Social exclusion and transport in the UK: a role for virtual accessibility in the alleviation of mobility-related social exclusion?', *Journal of Social Policy*, 32: 317-338.
- Kern, S. (2003) *The culture of time and space, 1880-1918: with a new preface*, Cambridge, Mass.; London: Harvard University Press.
- Kesselring, S. (2006) 'Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world', *Environment and Planning A*, 38: 269-280.
- Kirby, L. (1997) *Parallel tracks: the railroad and silent cinema*, Durham, NC: Duke University Press.
- Knowles, R. D. (2006) 'Transport shaping space: differential collapse in time-space', *Journal of Transport Geography*, 14: 407-425.

- Knowles, R. D., Shaw, J. and Docherty, I. (2007) *Transport geographies: mobilities, flows and spaces*, Oxford: Blackwell.
- Kong, L. and Yeoh, B. S. A. (1997) 'The construction of national identity through the production of ritual and spectacle - an analysis of National Day parades in Singapore', *Political Geography*, 16: 213-239.
- Kopomma (2004) 'Speaking mobile: intensified everyday life, condensed city', in Graham, S. (ed.) *The cybercities reader*, London; New York: Routledge.
- Kraftl, P. (2007) 'Utopia, performativity, and the unhomely', *Environment and Planning D - Society and Space*, 25: 120-143.
- Kraftl, P. and Horton, J. (2008) 'Spaces of every-night life: for geographies of sleep, sleeping and sleepiness', *Progress in Human Geography*, 32: 509-524.
- Kwinter, S. (2001) *Architectures of time: toward a theory of the event in modernist culture*, Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Laban, R. V (1960) *The mastery of movement*, London: Macdonald and Evans.
- Lakoff, G. and Johnson, M. (1980) *Metaphors we live by*, Chicago; London: University of Chicago Press.
- Lassen, C. (2006) 'Aeromobility and work', *Environment and Planning A*, 38: 301-312.
- Latham, A. (2003) 'Research, performance, and doing human geography: some reflections on the diary-photograph, diary-interview method', *Environment and Planning A*, 35: 1993-2017.
- (2008) *The Zen of running*, London: University College London.
- Latham, A. and McCormack, D. P (2004) 'Moving cities: rethinking the materialities of urban geographies', *Progress in Human Geography*, 28: 701-724.
- Latour, B. (1993) *We have never been modern*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- (1999) *Pandora's hope: essays on the reality of science studies*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Latour, B. and Woolgar, S. (1979) *Laboratory life: the social construction of scientific facts*, Beverly Hills: Sage Publications.
- Laurier, E. (2001) 'Why people say where they are during mobile phone calls', *Environment and Planning D*, 19: 485-504.
- (2004) 'Doing office work on the motorway', *Theory Culture and Society*, 21: 261-277.
- Law, J. (1994) *Organizing modernity*, Oxford: Blackwell.
- (2006) 'Disaster in agriculture: or foot and mouth mobilities', *Environment and Planning A*, 38: 227-240.
- Law, R. (1999) 'Beyond "women and transport": towards new geographies of gender and daily mobility', *Progress in Human Geography*, 23: 567-588.
- LeBreton, D. (2000) 'Playing symbolically with death in extreme sports', *Body and Society*, 6: 1-12.

- (2004) 'The anthropology of adolescent risk-taking behaviours', *Body and Society*, 10: 1-16.
- Lee, J. and Ingold, T. (2006) 'Fieldwork on foot: perceiving, routing, socialising', in Coleman, S. and Collins, P. (eds.) *Locating the field: space, place and context in anthropology*, Oxford: Berg.
- Lefebvre, H. (2004) *Rhythmanalysis: space, time and everyday life*, London; New York: Continuum.
- Lewis, N. (2000) 'The climbing body, nature and the experience of modernity', *Body and Society*, 6: 58-80.
- Leyshon, A., Matless, D. and Revill, G. (1995) 'The place of music', *Transactions – Institute of British Geographers*, 20: 423-33.
- Licoppe, C. (2004) "'Connected" presence: the emergence of a new repertoire for managing social relationships in a changing communication technoscape', *Environment and Planning D*, 22: 135-156.
- Licoppe, C. and Inada, Y. (2006) 'Emergent uses of a multiplayer location-aware mobile game: the interactional consequences of mediated encounters', *Mobilities*, 1: 39-61.
- Lindqvist, S. (2007) *Terra nullius: a journey through no one's land*, New York; London: New Press.
- Livingstone, K. (2004) 'The challenge of driving through change: introducing congestion charging in central London', *Planning Theory and Practice*, 5: 490-498.
- Lloyd, P. E. and Dicken, P. (1977) *Location in space: a theoretical approach to economic geography*, London: Harper and Row.
- Lofgren, O. (1999) 'Border crossings: the nationalization of anxiety', *Enthologica Scandinavia*, 29: 5-27.
- Lorimer, H. (2005) 'Cultural geography: the busyness of being «more-than-representational»', *Progress in Human Geography*, 29: 83-94.
- Lorimer, H. and Lund, K. (2004) 'Performing facts: finding a way over Scotland's mountains', *Sociological Review*, 52: 130-144.
- Lowe, K. (2007) *Inferno: the devastation of Hamburg, 1943*, London: Viking.
- Lucretius (1951) *The nature of the universe*, London: Penguin.
- Lui, R. (2004) 'The international government of refugees', in Lamer, W and Walters, W. (eds.) *Global governmentality: governing international spaces*. London: Routledge.
- Luke, T. and Otuathail, G. (2000) 'Thinking geopolitical space: the spatiality of war, speed, and vision in the work of Paul Virilio', in Crang, M. and Thrift, N. (eds.) *Thinking Space*, London: Routledge.
- Lupton, D. (1999) 'Monsters in metal cocoons: «road rage» and cyborg bodies', *Body and Society*, 5: 57-72.
- Lury, C. (1997) 'Objects of travel', in Rojek, C. and Urry, J. (eds.) *Touring cultures: transformations of travel and theory*, London: Routledge.
- Lyon, D. (2002) 'Surveillance studies: understanding visibility, mobility and the phenetic

- fix', *Surveillance and Society*, 1: 1-7.
- (2003a) *Surveillance after September 11*, Cambridge; Maiden, Mass.: Polity.
- (2003b) *Surveillance as social sorting: privacy, risk, and digital discrimination*, London; New York: Routledge.
- (2007) *Surveillance studies: an overview*, Cambridge; Maiden, Mass.: Polity.
- Lyons, G, Jain, J. and Holley, D. (2007) 'The use of travel time by rail passengers in Great Britain', *Transportation Research Part A Policy and Practice*, 41: 107-120.
- Lyons, G. and Urry, J. (2005) 'Travel time use in the information age', *Transportation Research Part A Policy and Practice*, 39: 257-276.
- Liotard, J. F. (1984) *The postmodern condition: a report on knowledge*, Manchester: Manchester University Press.
- Macauley, D. (2002) 'Walking the urban environment: pedestrian practices and peripatetic polities', in Backhaus, G. and Murungi, J. (eds.) *Transformations of urban and suburban landscapes: perspectives*, Lexington: Lexington Books.
- McCann, E. J. (2008) 'Expertise, truth, and urban policy mobilities: global circuits of knowledge in the development of Vancouver, Canada's «four pillar» drug strategy', *Environment and Planning A*, 40: 885-904.
- MacCannell, D. (1992) *Empty meeting grounds: the tourist papers*, London; New York, NY: Routledge.
- McCarthy, A. (2001) *Ambient television: visual culture and public space*, Durham, NC: Duke University Press.
- McCormack, D. R. (2002) 'A paper with an interest in rhythm', *Geoforum*, 33: 469-485.
- (2003) 'An event of geographical ethics in spaces of affect', *Transactions – Institute of British Geographers*, 28: 488-507.
- (2004) 'Drawing out the lines of the event', *Cultural Geographies*, 11: 211-220.
- Macdonald, I. (2005) "'Urban surfers": representations of the skateboarding body in youth leisure', in Caudwell, J. and Bramham, P. (eds.) *Sport, active leisure and youth cultures*, Leisure Studies Association.
- McKay, D. (2006) 'Translocal circulation: place and subjectivity in an extended filipino community', *Asia Pacific Journal of Anthropology*, 7: 265-278.
- Mackenzie, A. (2006) 'From cafe to parkbench: wi-fi and technological overflows in the city', in Sheller, M. and Urry, J. (eds.) *Mobile technologies of the city*, London: Routledge.
- Mackinder, H.J. (1904 [1996]) 'The geographical pivot', in Agnew, J. A., Livingstone, D. N. and Rogers, A. (eds.) *Human geography: an essential anthology*, Oxford: Blackwell.
- McLuhan, M. (1964) *Understanding media: the extensions of man*, London: Routledge and Kegan Paul.
- McNay, L. (2005) 'Agency and experience: gender as a lived relation', in Adkins, L. and Skeggs, B. (eds.) *Feminism after Bourdieu*, Oxford: Blackwell.

- McNeill, W. H. (1995) *Keeping together in time: dance and drill in human history*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Maffesoli, M. (1996) *The time of the tribes: the decline of individualism in mass society*, London: Sage.
- Makimoto, T. and Manners, D. (1997) *Digital nomad*, Chichester: Wiley.
- Malbon, B. (1999) *Clubbing: dancing, ecstasy and vitality*, London: Routledge.
- Malkki, L. (1992) 'National geographic - the rooting of peoples and the territorialization of national identity among scholars and refugees', *Cultural Anthropology*, 7: 24-44.
- Marcus, G. E. (1995) 'Ethnography in/of the world system: the emergence of multi-sited ethnography', *Annual Review of Anthropology*, 24: 95.
- (1998) *Ethnography through thick and thin*, Princeton, NJ; Chichester: Princeton University Press.
- Marshall, Y. M. (2006) 'Introduction: adopting a sedentary lifeway', *World Archaeology*, 38: 153-163.
- Martin, E. (1998) 'Fluid bodies, managed nature', in Braun, B. and Castree, N. (eds.) *Remaking reality: nature at the millenium*. London: Routledge.
- Marx, G.T. (1999) 'Measuring everything that moves: the new surveillance at work', *Research in Sociology of Work*: 165-190.
- Massey, D. (1993) 'Power-geometry and progressive sense of place', in Bird, J. (ed.) *Mapping the futures: local cultures, global change*, London; New York: Routledge.
- (1994) *Space, place, and gender*, Minneapolis: University of Minnesota Press.
- (2005) *For space*, London: Sage.
- Massumi, B. (2002) *Parables for the virtual: movement, affect, sensation*, Durham, NC: Duke University Press.
- Meade, M. S. and Earickson, R. (2000) *Medical geography*, New York; London: Guilford Press.
- Merleau-Ponty, M. (1962) *Phenomenology of perception*, London: Routledge and Kegan Paul.
- Merrifield, A. (2008) *The wisdom of donkeys: finding tranquility in a chaotic world*, New York: Walker and Company.
- Merriman, P. (2004) 'Driving places: Marc Auge, non-places, and the geographies of england's M1 motorway', *Theory Culture and Society*, 21: 145-168.
- (2005a) 'Materiality, subjectification, and government: the geographies of Britain's Motorway Code', *Environment and Planning D*, 23: 235-250.
- (2005b) '»Operation motorway»: landscapes of construction on England's M1 motorway', *Journal of Historical Geography*, 31: 113-133.
- (2006a) '»Mirror, signal, manoeuvre»: assembling and governing the motor-way driver in late 1950s Britain', *Sociological Review*, 54: 75-92.
- (2006b) '»A new look at the English landscape»: landscape architecture, movement and the aesthetics of motorways in early postwar Britain', *Cultural Geographies*, 13:

- 78-105.
- (2007) *Driving spaces*, Oxford: Wiley-Blackwell.
- Meyrowitz, J. (1985) *No sense of place: the impact of electronic media on social behavior*, New York: Oxford University Press.
- Michael, M. (2000) 'These boots are made for walking...mundane technology, the body and human-environment relations', *Body and Society*, 6: 107-126.
- Milbourne, P. (2007) 'Re-populating rural studies: migrations, movements and mobilities', *Journal of Rural Studies*, 23: 381-386.
- Miller, D. (2001a) *Car cultures*, Oxford: Berg.
- (2001b) *The dialectics of shopping*, Chicago; London: University of Chicago Press.
- Miller, D., Jackson, P and Thrift, N. (1998) *Shopping, place and identity*, London: Routledge.
- Mitchell, K. (2001) 'Transnationalism, neo-liberalism, and the rise of the shadow state', *Economy and Society*, 30: 165-189.
- Mitchell, W J. (1995) *City of bits: space, place, and the infobahn*, Cambridge, Mass.: London: MIT Press.
- (2004) *M++ the cyborg self and the networked city*, London: MIT Press.
- Mocellin, J. and Foggin, P. (2008) 'Health status and geographic mobility among semi-nomadic pastoralists in Mongolia', *Health and Place*, 14: 228-242.
- Mokhtarian, P. L. (1990) 'A typology of relationships between telecommunications and Transportation', *Transportation Research Part A Policy and Practice*, 24: 231-242.
- (1991) 'Telecommunications and travel behavior', *Transportation*, 18: 287-289.
- (2005) 'Travel as a desired end, not just a means', *Transportation Research Part A Policy and Practice*, 39: 93-96.
- Morgan, J. (2000) 'To which space do I belong? Imagining citizenship in one curriculum subject', *The Curriculum Journal*, 11: 55-68.
- Morgan, N. and Pritchard, A. (2005) 'Security and social «sorting»: traversing the surveillance-tourism dialectic', *Tourist Studies*, 5: 115-132.
- Morley, D. (2000) *Home territories: media, mobility and identity*, London; New York: Routledge.
- Morrill, R. L. (1970) 'Shape of diffusion in space and time', *Economic Geography*, 46: 259-268.
- Morris, M. (1988) 'At Henry Parkes Motel', *Cultural Studies*, 2: 1-47.
- Morse, M. (1990) 'An ontology of everyday distraction: the freeway, the mall, and television', in Mellencamp, P (ed.) *Logics of television: essays in cultural criticism*, Bloomington: Indiana University Press.
- Mumford, L. (1964) *The highway and the city*, London: Seeker and Warburg.
- Nash, C. (2000) 'Performativity in practice: some recent work in cultural geography', *Progress in Human Geography*, 24: 653-664.
- Nead, L. (2000) *Victorian Babylon: people, streets, and images in nineteenth-century*



- London, New Haven, Conn.: Yale University Press.
- Nemeth, J. (2006) 'Conflict, exclusion, relocation: skateboarding and public space', *Journal of Urban Design*, 11: 297-318.
- Neumayer, E. (2006) 'Unequal access to foreign spaces: how states use visa restrictions to regulate mobility in a globalized world', *Transactions - Institute of British Geographers*, 31: 72-84.
- Niffenegger, A. (2004) *The time traveler's wife*, London: Random House.
- Normark, D. (2006) 'Tending to mobility: intensities of staying at the petrol station', *Environment and Planning A*, 38: 241-252.
- Norton, P. D. (2008) *Fighting traffic: the dawn of the motor age in the American city*, Cambridge, Mass.: MIT.
- Nyamnjoh, F. B. (2006) *Insiders and outsiders: citizenship and xenophobia in contemporary Southern Africa*, London: Zed.
- O'Connell, S. (1998) *The car and British society: class, gender and motoring 1896-1939*, Manchester: Manchester University Press.
- Obrador, P. (2003) 'Being-on-holiday: tourist dwelling, bodies and place', *Tourist Studies*, 3: 47-66.
- Ohmae, K. (1990) *The borderless world: power and strategy in the interlinked economy*, London: Collins.
- Oliver, M. (1990) *The politics of disablement*, London: Macmillan Education.
- Olsson, G. (1965) *Distance and human interaction: a review and bibliography*, Philadelphia, PA.: Regional Science Research Institute.
- (1991) *Lines of power/limits of language*, Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Ong, A. (1999) *Flexible citizenship: the cultural logics of transnationality*, Durham, NC: Duke University Press.
- (2006) *Neoliberalism as exception: mutations in citizenship and sovereignty*, Durham, NC; London: Duke University Press.
- Packer, J. (2006) 'Becoming bombs: mobilizing mobility in the War of Terror', *Cultural Studies*, 20: 378-399.
- Paglen, T. and Thompson, A. C. (2006) *Torture taxi: on the trail of the CIA's rendition flights*, Hoboken, NJ: Melville House.
- Parks, L. (2005) *Cultures in orbit: satellites and the televisual*, Durham, NC: Duke University Press.
- Pascoe, D. (2001) *Airspaces*, London: Reaktion.
- (2003) *Aircraft*, London: Reaktion.
- Paterson, M. (2000) 'Car culture and global environmental politics', *Review of International Studies*, 26: 253-270.
- Peck, J. (2003) 'Geography and public policy: mapping the penal state', *Progress in Human Geography*, 27: 222-232.

- Phelan, P. (1993) *Unmarked: politics of performance*, London: Routledge.
- Pinder, D. (2004) 'Meanders', in Harrison, S., Pile, S. and Thrift, N. (eds.) *Patterned ground: entanglements of nature and culture*, London: Reaktion.
- Pink, S. (2007) 'Walking with video', *Visual Studies*, 22: 240-252.
- (2008) 'An urban tour: the sensory sociality of ethnographic place-making', *Ethnography*, 9: 175-196.
- Pirie, G. H. (2003) 'Cinema and British Imperial Civil Aviation, 1919-1939', *Historical Journal of Film Radio and Television*, 23: 117-132.
- Plaut, P. O. (1997) 'Transportation-communications relationships in industry', *Transportation Research Part A Policy and Practice*, 31: 419-429.
- Plows, A. (2006) 'Blackwood roads protest 2004: An emerging (re)cycle of UK ecoaction?' *Environmental Politics*, 15: 462-472.
- Porter, T. (1997) *The architect's eye: visualization and depiction of space in architecture*, London: E. and F.N. Spon.
- Pratt, M.-L. (1986) 'Fieldwork in common places', in Clifford, J. and Marcus, G. E. (eds.) *Writing culture: the poetics and politics of ethnography*, Berkeley; London: University of California Press.
- Prince, H. (1977) 'Time and historical geography', in Carlstein, T., Parkes, D. and Thrift, N. J. (eds.) *Making sense of time*, New York: London.
- Pritchard, E. E. (1949) *The Sanusi of Cyrenaica*, Oxford University Press: London.
- Probyn, E. (1996) 'Queer Belongings: The Politics of Departure', in Grosz, E. and Probyn, E. (eds.) *Sexy bodies: the strange carnalities of feminism*, London: Routledge.
- (2004) 'Teaching bodies: affects in the classroom', *Body and Society*, 10: 21-44.
- Rabinbach, A. (1990) *The human motor: energy, fatigue, and the rise of modernity*, New York: Basic Books.
- Raguraman, K. (1997) 'Airlines as instruments for nation building and national identity: case study of Malaysia and Singapore', *Journal of Transport Geography*, 5: 239-256.
- Rajan, S. C. (2006) 'Automobility and the liberal disposition', *Sociological Review*, 54: 113-129.
- Ravenstein, E. (1889) 'The laws of migration', *Journal of the Royal Statistical Society*, 52: 241-305.
- Reason, J. (1974) *Man in motion: the psychology of travel*, London: Weidenfeld and Nicolson.
- Relf, E. (1976) *Place and placelessness*, London: Pion.
- Reville, G. and Wrigley, N. (2000) 'Introduction', in Reville, G. and Wrigley, N. (eds.) *Pathologies of Travel*. Amsterdam: Rodopi.
- Roberts, S., Secor, A. and Sparke, M. (2003) 'Neoliberal geopolitics', *Antipode*, 35: 886-897.
- Robertson, S. (2007) 'Visions of urban mobility: the Westway, London', *Cultural Geographies*, 14: 74-91.

- Robins, K. (2000) 'Encountering globalization', in Held, D. and McGrew, A. G. (eds.) *The global transformations reader: an introduction to the globalization debate*, Cambridge: Polity Press.
- Robinson, J. and Mohan, G. (2002) *Development and displacement*, Milton Keynes: Open University in association with Oxford University Press.
- Robinson, M. D. (1998) 'Running from William James' bear: a review of preattentive mechanisms and their contributions to emotional experience', *Cognition and Emotion*, 12: 667-696.
- Rose, N. (1996) *Inventing our selves: psychology, power, and personhood*, Cambridge; New York: Cambridge University Press.
- Routledge, R. (1994) 'Backstreets, barricades, and blackouts - urban terrains of resistance in Nepal', *Environment and Planning D - Society and Space*, 12: 559-578.
- (1997a) 'The imagineering of resistance: Pollok Free State and the practice of postmodern politics', *Transactions of the Institute of British Geographers*, 22: 359-376.
- (1997b) 'A spatiality of resistance: theory and practice in Nepal's revolution of 1990', in Pile, S. and Keith, M. (eds.) *Geographies of Resistance*, London: Routledge.
- Rumford, C. (2006) 'Theorizing borders', *European Journal of Social Theory*, 9: 155-170.
- (2008) 'Introduction: citizens and borderwork in Europe', *Space and Polity*, 12: 1-12.
- Said, E. W. (1978) *Orientalism*, Routledge and Kegan Paul: London.
- (1993) *Culture and imperialism*, London: Chatto and Windus.
- Saldanha, A. (2007) *Psychedelic white: Goa trance and the viscosity of race*, Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Salomon, I. (1985) 'Telecommunications and travel - substitution or modified mobility', *Journal of Transport Economics and Policy*, 19: 219-235.
- (1986) 'Telecommunications and travel relationships - a review', *Transportation Research Part A - Policy and Practice*, 20: 223-238.
- Salter, M. B. (2003) *Rights of passage: the passport in international relations*, Boulder, Co.: Lynne Rienner.
- (2004) 'Passports, mobility, and security: how smart can the border be?', *International Studies Perspectives*, 5: 71-91.
- (2006) 'The global visa regime and the political technologies of the international self: borders, bodies, biopolitics', *Alternatives*, 31: 167-189.
- (2007) 'Governmentalities of an airport: heterotopia and confession', *International Political Sociology*, 1: 49-66.
- (ed.) (2008) *Politics of/at the airport*, Minneapolis, University of Minnesota.
- Santos, G. (2005) 'Urban congestion charging: a comparison between London and Singapore', *Transport Reviews*, 25: 511-534.
- Sauer, C. (1952) *Agricultural origins and dispersals*, New York: The American Geographical Society.

- Saville, S. J. (2008) 'Playing with fear: parkour and the mobility of emotion', *Social and Cultural Geography*, 9: 891-914.
- Scharff, V. (2003) *Twenty thousand roads: women, movement, and the West*, Berkeley; London: University of California Press.
- Shivelbusch, W. (1986) *The railway journey: the industrialization of time and space in the 19th century*, Berkeley: University of California Press.
- (2004) *The culture of defeat: on national trauma, mourning, and recovery*, London: Granta.
- Scott, J. C. (1998) *Seeing like a state: how certain schemes to improve the human condition have failed*, New Haven, NJ: Yale University Press.
- Seamon, D. (1979) *A geography of the lifeworld: movement, rest and encounter*, London: Croom Helm.
- (1980) 'Body-subject, time-space routines, and place-ballets', in Buttner, A. and Seamon, D. (eds.) *The human experience of space and place*, New York: St. Martin's Press.
- Sennett, R. (1970) *The uses of disorder: personal identity and city life*, New York: Knopf.
- (1990) *The conscience of the eye: the design and social life of cities*, New York: Knopf: Distributed by Random House.
- (1998) *The corrosion of character: the personal consequences of work in the new capitalism*, New York; London: Norton.
- Serres, M. (1982) *The parasite*, Baltimore Md.: Johns Hopkins University Press.
- (1995a) *Angels, a modern myth*, Paris: Flammarion.
- (1995b) *Genesis*, Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Serres, M. and Latour, B. (1995) *Conversations on science, culture, and time*, Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Shanks, M. and Tilley, C. (1993) *Re-constructing archaeology: theory and practice*, London: Routledge.
- Sheller, M. (2004a) 'Automotive emotions: feeling the car', *Theory Culture and Society*, 21: 221-242.
- (2004b) 'Mobile publics: beyond the network perspective', *Environment and Planning D*, 22: 39-52.
- (2008) 'Gendered Mobilities: epilogue', in Uteng, T. P and Cresswell, T. (eds.) *Gendered mobilities*, Aldershot: Ashgate.
- Sheller, M. and Urry, J. (2000) 'The city and the car', *International Journal of Urban and Regional Research*, 24: 737-757.
- (2003) 'Mobile transformations of «public» and «private» life', *Theory culture and society*, 20: 107-126.
- (2004) *Tourism mobilities: places to play, places in play*, London: Routledge.
- Shields, R. (1990) 'The logic of the mall', in Riggins, S. H. (ed.) *The socialness of things: essays on the socio-semiotics of objects*, University of Toronto Press: Canada, Berlin.

- (1991) *Places on the margin: alternative geographies of modernity*, London: Routledge.
- Shields, R. and Tiessen, M. (2006) 'New Orleans and other urban calamities', *Space and Culture*, 9: 107-109.
- Simmel, G. and Wolff, K. H. (1950) *The sociology of Georg Simmel*, Glencoe, Ill.: Free Press.
- Skeggs, B. (2004) *Class, self, culture*, London: Routledge.
- Smith, M. E. (2001) *Transnational urbanism: locating globalization*, Maiden, Mass.: Blackwell.
- (2005) 'Transnational urbanism revisited', *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 31: 235-244.
- Soden, G. (2003) *Falling: how our greatest fear became our greatest thrill: a history*. New York: WW Norton.
- Solnit, R. (2000) *Wanderlust: a history of walking*, New York: Viking.
- (2003) *River of shadows: Eadweard Muybridge and the technological wild west*, New York: Viking.
- Sparke, M. (2004) 'Passports into credit cards', in Migdal, J. (ed.) *Boundaries and Belonging*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Spinney, J. (2006) 'A place of sense: a kinaesthetic ethnography of cyclists on Mont Ventoux', *Environment and Planning D*, 24: 709-732.
- Steel, C. (2008) *Hungry City*, London: Chatto and Windus.
- Stewart, J. Q. (1950) 'The development of social physics', *American Journal of Physics*, 18: 239-253.
- Stewart, J. Q. and Wärentz, W. (1959) 'Some parameters of the geographical distribution of population', *Geographical Review*, 49: 270-273.
- Stewart, K. (2007) *Ordinary affects*, Durham, NC; London: Duke University Press.
- Stouffer, S. A. (1940) 'Intervening opportunities: a theory relating mobility and distance', *American Sociological Review*, December: 845-867.
- Strathern, M. (1991) *Partial connections*, Rowman and Littlefield.
- Swyngedouw, E. (1993) 'Communication, mobility and the struggle for power over space', in Giannopoulos, G. and Gillespie, A. (eds.) *Transport and communications in the new Europe*, London: Belhaven.
- Tester, K. (1994) *The flaneur*, London: Routledge.
- Trucker, A. (2003) *Moving through modernity: space and geography in modernism*, Manchester: Manchester University Press.
- Tharakan, S. (2002) *The nowhere people: responses to internally displaced persons*, Bangalore: Books for Change.
- Thomas, D., Holden, L. and Claydon, T. (1998) *The motor car and popular culture in the 20th century*, Aldershot: Ashgate.
- Thrift, N. (1983) 'On the determination of social action in space and time', *Environment*

- and planning D - Society and Space*, 1: 23-57.
- (1990) 'Transport and communications 1730-1914', in Butlin, R. A. and Dodgshon, R. A. (eds.) *An historical geography of England and Wales*, 2nd ed. London: Academic Press.
- (1996) 'Inhuman geographies: landscapes of speed, light and power', in Thrift, N. (ed.) *Spatial formations*, London: Sage.
- (1997) 'The Still Point: resistance, expressive embodiment and dance', in Pile, S. and Keith, M. (eds.) *Geographies of resistance*, London: Routledge.
- (1999) 'Steps to an ecology of place', in Massey, D. B., Allen, J. and Sarre, P. (eds.) *Human geography today*, Cambridge: Polity Press.
- (2000a) 'Afterwords', *Environment and Planning D - Society and Space*, 18: 213-255.
- (2000b) 'Still life in nearly present time: the object of nature', *Body and society*, 6: 34-57.
- (2004a) 'Driving in the city', *Theory Culture and Society*, 21: 41-59.
- (2004b) 'Remembering the technological unconscious by foregrounding knowledges of position', *Environment and Planning D*, 22: 175-190.
- (2006) 'Space', *Theory, Culture and Society*, 23: 139-146.
- Thrift, N. and French, S. (2002) 'The automatic production of space', *Transactions - Institute of British Geographers*, 27: 309-335.
- Thukral, E. G. (1992) *Big dams, displaced people: rivers of sorrow rivers of change*, New Delhi; London: Sage.
- Tiessen, M. (2006) 'Speed, desire, and inaction in New Orleans: like a stick in the spokes', *Space and Culture*, 9: 35-37.
- Toffler, A. (1970) *Future shock*, London: Random House.
- Tolia-Kelly, D. (2008) 'Motion/emotion: picturing translocal landscapes in the nurturing ecologies research project', *Mobilities*, 3: 117-140.
- Tolia-Kelly, D. P. (2004) 'Materializing post-colonial geographies: examining the textural landscapes of migration in the South Asian home', *Geoforum*, 35: 675-688.
- (2006) 'Mobility/stability: British Asian cultures of landscape and Englishness', *Environment and Planning A*, 38: 341-358.
- Tomkins, S. S. and Demos, E. V. (1995) *Exploring affect: the selected writings of Silvan S. Tomkins*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Tomlinson, J. (1999) *Globalization and culture*, Chichester: Polity Press.
- Torpey, J. C. (2000) *The invention of the passport: surveillance, citizenship, and the state*, Cambridge England; New York: Cambridge University Press.
- Toynbee, A. (1977) *Mankind and Mother Earth*, London: Book Club.
- Toynbee, P. (2000) 'Who's afraid of global culture?', in Giddens, A. and Hutton, W. (eds.) *On the edge: living with global capitalism*, London: Jonathan Cape.
- Tuan, Y.-F. (1974) 'Space and place: humanistic perspective', *Progress in Human Geography*, 6: 233-246.

- (1975) 'Images and mental maps', *Annals of the Association of American Geographers*, 65: 205-213.
- (1977) *Space and place: the perspective of experience*, London: Edward Arnold.
- (1978) 'Space, time, place: a humanistic perspective', in Carlstein, T., Parkes, D. and Thrift, N. (eds.) *Timing space and spacing time. Vol. 1*, London: Arnold.
- Turnbull, D. (2002) 'Performance and narrative, bodies and movement in the construction of places and objects, spaces and knowledges: the case of the Maltese megaliths', *Theory Culture and Society*, 19: 125-144.
- Turner, A. and Penn, A. (2002) 'Encoding natural movement as an agent-based system: an investigation into human pedestrian behaviour in the built environment', *Environment and Planning B*, 29: 473-490.
- Turton, D. (2002) 'Refugees and «other forced migrants»: Towards a unitary study of forced migration', in Robinson, J. and Mohan, G. (eds.) *Development and displacement*, Milton Keynes: Open University in association with Oxford University Press.
- Ullman, E. L. (1957) *American commodity flow: a geographical interpretation of rail and water traffic based on principles of spatial interchange*, University of Washington Press: Seattle.
- Ulrich, D. U. (1970) 'Introduction and diffusion of firearms in New Zealand 1800-1840', *Journal of the Polynesian Society*, 79: 399-410.
- Urry, J. (1990) *The tourist gaze: leisure and travel in contemporary societies*, London; Newbury Park: Sage.
- (2000) *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*, London; New York: Routledge.
- (2002) 'Mobility and proximity', *Sociology - the Journal of the British Sociological Association*, 36: 255-274.
- (2003) *Global complexity*, Cambridge, UK: Polity.
- (2004) 'Connections', *Environment and Planning D - Society and Space*, 22: 27-37.
- (2007) *Mobilities*, London: Sage.
- Uteng, T. P. and Cresswell, T. (2008) *Gendered mobilities*, Aldershot: Ashgate.
- Van Den Abbeele, G. (1992) *Travel as metaphor: from Montaigne to Rousseau*, Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Van Houtum, H. and Van Naerssen, T. (2002) 'Bordering, ordering and othering', *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 93: 125-136.
- Vannini, R. (2002) 'Waiting dynamics: bergson, virilio, deleuze, and the experience of global times', *Journal of Mundane Behaviour*, 3: <http://www.mundanebehavior.org/issues/v3n2/vannini.htm>
- Verstraete, G. (2001) 'Technological frontiers and the politics of mobilities', *New Formations*, 26-43.
- Vesely, D. (2004) *Architecture in the age of divided representation: the question of*

- creativity in the shadow of production*, Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Vidal de la Blache, R., Martonne, E. D. and Bingham, M. T. (1965) *Principles of human geography*, London: Constable.
- Vigar, G. (2002) *The politics of mobility: transport, the environment, and public policy*, London: Spon Press.
- Virilio, P. (2005) *Negative horizon: an essay in dromoscopy*, London: Continuum.
- Wacquant, L. C. J. D. (2004) *Body and soul: notebooks of an apprentice boxer*, Oxford; New York: Oxford University Press.
- Wajzman, J. (1991) *Feminism confronts technology*, Cambridge: Polity.
- Walters, W. (2002a) 'Deportation, expulsion, and the international police of aliens', *Citizenship Studies*, 6: 265-292.
- (2002b) 'Mapping Schengenland: denaturalizing the border', *Environment and Planning D*, 20: 561-580.
- (2006) 'Border/control', *European Journal of Social Theory*, 9: 187-203.
- Wark, M. (1994) *Virtual geography: living with global media events*, Indianapolis: Indiana University Press.
- Watts, L. and Urry, J. (2008) 'Moving methods, travelling times', *Environment and Planning D*, 26: 860-874.
- Weizman, E. (2003) 'Strategic points, flexible lines, tense surfaces and political volumes: Ariel Sharon and the geometry of occupation', in Graham, S. (ed.) *Cities, war and terrorism*, Oxford: Blackwell.
- (2007) *Hollow land: Israel's architecture of occupation*, London: Verso.
- Weizmann, E. (2002) 'The politics of verticality', *Open Democracy*, 24/04/2002.
- Wellman, B. (2001) 'Physical place and cyberspace: the rise of personalized networking', *International Journal of Urban and Regional Research*, 25: 227-252.
- Werbner, R. (1990) *The migration process: capital, gifts and offerings among British Pakistanis*, New York; Oxford: Berg.
- (1999) 'Global pathways: working class cosmopolitans and the creation of transnational ethnic worlds', *Social Anthropology*, 7: 17-36.
- Whatmore, S. (2002) *Hybrid geographies: natures, cultures, spaces*, London; Thousand Oaks, Calif: Sage.
- (2003) 'Generating materials', in Pryke, M., Rose, G. and Whatmore, S. (eds.) *Using social theory*, London: Sage.
- Whitehead, A. N. (1979) *Process and reality, an essay in cosmology*, New York: Free Press; London: Collier Macmillan.
- Whitelegg, J. (1997) *Critical mass: transport environment and equity in the twenty-first century*, London: Pluto.
- Wiles, J. (2003) 'Daily geographies of caregivers: mobility, routine, scale', *Social Science and Medicine*, 57: 1307-1325.
- Williams, R. (1974) *Television: technology and cultural form*, London: Fontana.

- Wohl, R. (1994) *A passion for wings: aviation and the Western imagination, 1908-1918*, New Haven, Conn.: Yale University Press.
- (2005) *The spectacle of flight: aviation and the Western imagination, 1920-1950*, New Haven, Conn.; London: Yale University Press.
- Wolff, J. (1993) 'On the road again: metaphors of travel in cultural criticism', *Cultural Studies*, 7: 224-239.
- (2006) 'Gender and the haunting of cities (or, the retirement of the flaneur)', in D'Souza, A. and McDonough, T. (eds.) *The invisible flaneuse?: gender, public space and visual culture in nineteenth-century Paris*, London: Routledge.
- Wollen, P and Kerr, J. (2002) *Autopia: cars and culture*, London: Reaktion.
- Wolmar, C. (2004) 'Fare enough? The capital has led the way in the UK on innovative transport policies, with the controversial congestion charging zone and a successful push to increase bus use', *Public Finance*, 26-28.
- Wood, A. (2003) 'A rhetoric of ubiquity: terminal space as omnitopia', *Communication Theory*, 13: 324-344.
- Wood, D. and Graham, S. (2006) 'Permeable boundaries in the Software Sorted Society: surveillance and differentiations of mobility', in Sheller, M. and Urry, J. (eds.) *Mobile technologies of the city*, London: Routledge.
- Woolley, H. and Johns, R. (2001) 'Skateboarding: the city as a playground', *Journal of Urban Design*, 6: 211-230.
- Worster, D. (1992) *Rivers of empire: water, aridity, and the growth of the American West*, Oxford, England; New York: Oxford University.
- Wylie, J. (2002) 'An essay on ascending Glastonbury Tor', *Geoforum*, 33: 441-454.
- (2005) 'A single day's walking: narrating self and landscape on the South West Coast Path', *Transactions - Institute of British Geographers*, 30: 234-247.
- (2007) *Landscape*, London: Routledge.
- Yantzi, N. M., Rosenberg, M. W and McKeever, P. (2007) 'Getting out of the house: the challenges mothers face when their children have long-term care needs', *Health and Social Care in the Community*, 15: 45-55.
- Yearley, S. (1995) 'Dirty connections: transnational pollution', in Allen, J. and Hamnet, C. (eds.) *A shrinking world?* Oxford: Open University Press.
- (2000) 'Environmental issues and the compression of the globe', in Held, D. and McGrew, A. G. (eds.) *The global transformations reader: an introduction to the globalization debate*, Cambridge: Polity Press.
- Young, I. M. (1990) *Throwing like a girl and other essays in feminist philosophy and social theory by Iris Marion Young*, Bloomington, Ind.: Indiana University Press.
- Zelinsky, W (1973) *A cultural geography of the United States*, Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Zipf, G. K. (1949) *Human behavior and the principle of least effort: an introduction to human ecology*, Cambridge, Mass.: Addison-Wesley.

## INDEX

## 索引

- Aakhus, M. 阿格斯 221
- Abler, R. 艾伯樂 24, 175, 189
- Aboriginal communities, displacement of 原住民社區的移置 115
- abstracted mobility 抽象的移動性 35-6, 135
- access to mobility 近用移動性 91-104
- Adams, J.S. 亞當斯 24, 189
- Adams, Paul 亞當斯 44, 157
- Adey, P. 艾迪 13, 21-2, 184, 200, 206, 208
- adventure sports 冒險運動 163
- aero-mobilities 飛航—移動性 177-87; *see also* air travel; airline security; airports
- affect 亦見空中旅行; 飛航安全; 機場情感 162-73
- affections 感情 164-6
- affective contagion 情感感染 192-4
- affective movements of clubbing 上夜店的情感移動 171-2
- Agamben, G. 阿岡本 108
- Agar, John 艾加爾 213, 221
- agricultural innovation 農業創新 189-90
- Ahmed, Sarah 阿美德 118, 162, 163, 165-6
- AIDS 愛滋病 191
- air travel 空中旅行 103; behaviour in 內部行為 207; rigidities of 其嚴格 183
- airline security 飛航安全 218
- airports: displacement effects 機場: 移置效應 184; infrastructural complexities of 基礎設施複雜性 183; investigations of 調查 93; and non-engagement 不涉入 207; protests against 抗議 127; supporting mobilities 支持移動性 22-3
- Ali, S. H. 阿里 176, 190-1, 192
- Allen, J. 艾倫 199
- Alliez, E. 阿麗葉 1
- America (Baudrillard) 《美國》(布希亞) 55
- Amin, A. 阿敏 214
- Amoore, Louise 阿摩爾 218, 219
- Anderson, Jon 安德森 161-2, 165
- angels and parasites 天使和寄生蟲 197-8
- Appadurai, Arjun 阿帕度萊 10, 77, 80-1, 187-9, 193-4
- approach 取向 12-17
- Arcades project (Benjamin) 《拱廊計畫》(班雅明) 64
- archaeology 考古學 43-4
- architecture: bodily negotiation of 建築: 其身體協商 201; cinematic experiences in 電影經驗 68-9; *see also* built architecture 亦見人造建築
- artistic movements 藝術移動 6
- ascending Glastonbury Tor 攀登格拉斯頓貝里丘 158-9
- Asian Bird Flu 亞洲禽流感 191

- associations, recovery of 聯盟的復甦 161-2
- Atkinson, David 阿特欽森 60, 118
- ATM machines 自動櫃員機機器 215
- atomized individuals 原子化個人 110-14, 164-5
- attachment 依附 71-3, 184-7
- attitudinal dispositions to movement 偏好移動的態度 140-1
- augmentation 擴大 209-21
- Auster, Paul 奧斯特 30
- auto-mobilities 汽車移動性 84-5, 86-8, 103-4, 177-87; *see also* cars 亦見汽車
- automobilization 機動化 89-90
- Bachelard, Gaston 巴舍拉 62-3, 162
- Bahnisch, M. 巴尼須 148
- Bajc, V. 拜西克 172
- Bale, John 貝爾 160, 164, 166
- Balepur, P. 貝拉普 211
- Balzac, Honoré de 巴爾札克 65
- Bangkok, stratification of travel 曼谷·旅行階層化 96
- Banister, David 班尼斯特 164
- Barber, Lucy G. 巴伯 123
- Barnes, Trevor J. 伯恩斯 48-9, 82
- Bartling, H. 巴特林 86-7
- Basel Convention 巴塞爾公約 11
- Bassett, K. 巴塞特 162
- Bateson, Gregory 貝特森 149, 171
- Batman 《蝙蝠俠》 30
- Baudelaire, Charles P. 波特萊爾 62-5, 104
- Baudillard, Jean 布希亞 55, 169-70
- Bauman, Zygmunt 鮑曼 95, 108, 221-2
- beaches 海灘 154
- Bechmann, J. 貝須曼 76
- Beck, U. 貝克 106, 107
- Beckmann, J. 貝克曼 184, 200
- behavioural reaction, mobility as 作為行為反應的移動性 135
- behaviouralist approaches to mobility 移動性的行為主義取向 137-9
- Benjamin, Walter 班雅明 63-5, 66, 68, 83
- Bennett, Colin 班奈特 217, 218
- Bergman, Manfred Max 伯格曼 100-1
- Bergson, Henri 伯格森 5-6
- Bhabha, H. K. 巴巴 195-6
- Bielby, D. D. 比爾比 152
- big mobilities 大型移動性 9-12
- Bigo, D. 比荷 218
- Bingham, N. 賓漢 191
- bio-centred biomedical monitoring devices 生物中心的生物醫學監測設備 220
- biological insecurity 生物不安全 191-2
- Bissell, David 比斯爾 205-6, 207-8
- Black Atlantic* (Gilroy) 《黑色大西洋》(吉爾羅伊) 195
- blockades 路障 129
- Blomley, Nick 布隆里 85, 106, 130-1
- Blunt, A. 布朗特 10, 13, 25, 78
- bodies, mediation of 身體的中介 201-3
- bodily mobilities, controlling 控制身體移動性 143-4
- body subjects 身體主體 137-8
- Bohm, S. 波姆 183
- bombs 炸彈 121-2
- Bonsall, P. 邦索 103-4
- book layout 本書佈局 13-14
- boots 靴鞋 204
- Borden, Ian 波登 127, 201-2
- border control 邊界控制 106-7, 175-6, 191-2, 216
- border crossings 跨越邊界 108-9
- botanizing on the asphalt 柏油路上植物採集 64-5

- Bourdieu, Pierre 布迪厄 15, 140, 141
- Bourke, J. 伯克 120, 192
- Bowlby, R. 苞爾比 67
- boxing 拳擊 144
- Brand, Stuart 布蘭德 27
- Braun, B. 布勞恩 191
- Brennan, Teresa 布倫南 166, 168, 192
- Brenner, Neil 布瑞納 23, 24
- bridges 橋樑 121-2
- briefcases 公事包 197
- Brown, C. 布朗 211
- Brown, L.A. 布朗 189
- Bruno, Giuliana 布魯諾 68, 152, 155-6, 162
- BSE 狂牛病 191, 193
- Buck-Morss, S. 巴克-摩爾斯 62, 69
- Budd, L. 巴德 184
- Buildings that Learn* (Brand) 《學習的建築物》(布蘭德) 27
- built architecture: fluidity of 人造建築：流動性 27-8; destruction in war 毀於戰爭 121-2; and parkour 與跑酷 126-7
- Bull, M. 布爾 215, 221
- bulldozers 推土機 121-2
- bus stops 公車站 113
- bus, waiting for 等待公車 111
- Buttimer, A. 巴蒂默 138
- Calhoun, Craig 卡爾霍恩 106
- Canada-US flexible citizenship programme 加拿大-美國彈性公民資格計畫 108-9
- Canetti, Elias 卡內蒂 169, 170, 171-2
- Canzler, W. 肯茲勒 5, 13, 35, 102
- capacities 能力 164-6
- capital: fluidity of 資本：流動性 23-4; mobility/mobilities as 作為移動性 74-6, 85, 100-2, 106-7, 188; temporal 短暫的 99; velocity of circulation 流通速度 200
- capitalism 資本主義 55-6, 65, 106, 125, 148, 199-200
- cars: as buffers 汽車：作為緩衝器 205-6; space of 空間 89; *see also* driver; driving 亦見司機；駕駛
- cartoon comic-book heroes 卡通漫畫書英雄 30
- case study boxes 個案研究專欄 16-17
- Casino Royale* (Fleming) 《皇家夜總會》(弗萊明) 117-19, 126
- Castells, Manuel 柯斯特 11, 210, 212-13
- Castree, N. 卡斯特里 13
- Cavanaugh, W.T. 卡瓦諾 172
- centrifugal disposition 離心性 140-1
- centripetal disposition 向心性 140-1
- Certeau, Michel De 塞陶 118, 125, 126
- Chambers, I. 錢伯斯 67
- Chang, S.E. 張 46
- Chatty, D. 雀提 115
- Choo, S. 周 211
- Chrastler, Walter 克里斯托勒 6, 45, 46
- Chyba, C.F. 希巴 191
- cinema 電影 68-9, 117-19, 126, 187, 193-4
- cities; rhythm of 城市：節奏 30-1; as spatial fixes 作為空間修補 23-4; strolling in 漫步其中 63-9
- citizenship 公民資格 105-10; South Africa 南非 55-6
- Cityscapes, the matrix* (Highmore) 《城市景觀》·《駭客任務》(海默) 30
- Civil Aviation Authority 民航局 184
- civil defence evacuation schemes 民防疏散計畫 48-9
- civil society and participation 公民社會與參與 88-91
- Clarke, Roger 克拉克 217
- Clasby, R. 克雷斯比 114

Claydon, T. 克雷頓 178  
 Cliff, A.D. 克里夫 190  
 Cloke, P. 克漏克 38  
 closed circuit television (CCTV) 閉路電視 215  
 Clubbing (Malbon) 《上夜店》(茂爾本) 171-2  
 clubbing, affective movements of 上夜店的情感移動 171-2  
 cognitive approaches to mobility 移動性的認知取向 137-9  
 Cohen, S. 柯恩 193, 196  
 Colchester, M. 柯爾切斯特 115  
 Cold War planning 冷戰規劃 48-9  
 Coleman, S. 柯爾曼 172  
 Comaroff, J. 卡馬洛夫 56  
 comfort, politics of 舒適的政治 205-6  
 commodity chains 商品鏈 9, 53  
 communal church settings 社區教會設置 78, 80-1  
 communication: and community 溝通與社區 166-73; and transport 與運輸 176-7  
 community and communication 社區與溝通 166-173  
 commuting 通勤 2, 96-9  
 complementarity 互補作用 211  
 Condition of post-modernity (Harvey) 《後現代狀況》(哈維) 6  
 connection 連結 198-203  
 Connell, J. 康奈爾 194-6  
 Conradson, David 康瑞德森 78, 79, 172-3  
 consumers 消費者 63-70  
 consumerism 消費主義 106  
 contagion 傳染 189-94  
 contexts 脈絡 36-9, 211-14  
 Cook, I. 庫克 53, 71  
 Cooper, Melinda 庫珀 191  
 Corbusier, Charles E.J. Le 柯比意 49, 81

corridors of travel 旅行走廊 180  
 cosmopolitanism 寰宇主義 106-7, 109-10  
 Coward, Martin 考爾德 62, 121-2  
 Crang, M. 克瑞恩 51, 53, 93-4, 155  
 Crary, J. 克瑞里 148, 155  
 Crawford, M. 克勞福德 68  
 Cresswell, Tim 克瑞斯威爾 4, 21, 22, 34-6, 39, 55-6, 62, 74, 87, 88, 92, 100, 104, 105, 106, 118, 131, 136, 140, 147-8, 193-4, 216  
 Cromley, E.K. 克勞姆里 190  
 Cronin, A.M. 克羅寧 67  
 cultural analysis 文化分析 30-1  
 cultural diffusion 文化傳播 187-9, 193-6  
 Culture and Imperialism (Said) 《文化與帝國主義》(薩伊德) 25-6  
 Cunningham, H. 坎寧罕 109  
 Cwerner, Saulo 克沃納 96-7  
 cyborgs 人機合體 201  
 cyclical repetition 週期性反覆 71-3  
 cycling 循環 159-62  
 D'Souza, A. 蘇澤 69  
 Damasio, A.R. 達瑪西歐 165  
 dams and displacements 水壩和移置 115-17  
 dance 舞蹈 134, 142, 147-8, 149, 167, 171  
 Dant, Tim 丹特 201  
 data flow 數據流 218-19  
 dataveillance 資料監督 217-18  
 Davis, Mike 戴維斯 96-7, 113  
 de Goede, Marieke 迪胡迪 218, 219  
 De Landa, Manuel 迪蘭達 18, 168  
 de-industrialization 去工業化 75  
 Death and life of American great cities (Jacobs) 《美國大城市的生與死》(雅各) 139  
 Debord, Guy 迪博 125

degrees of mobility 移動性程度 95  
 Deleuze, Gilles 德勒茲 8-9, 58-60  
 DeParle, J. 狄帕爾 4  
 Department for the Environment, Fisheries and Food, UK 環境、漁業與食物部, 英國 9  
 Department of Homeland Security, US 國土安全部, 美國 218  
 dependencies, public transport provision 附屬物, 公共交通服務 113  
 Der Derian, J. 德·迪里安 200  
 Derudder, B. 狄魯德 180, 183  
 detachment 分離 63-5  
 development 發展 209; and displacement 與移置 114-17  
 Development and displacement (Mohan/Robinson) 《發展與移置》(摩罕/羅賓森) 115  
 Devriendt, L. 德弗奇特 180, 183  
 Dewsbury, J.D. 杜斯貝瑞 27-8, 143, 144  
 Dhagamwar, V. De 達乾瓦 117  
 diasporas 離散 / 離鄉背井 77-81  
 Dicken, P. 狄肯 45, 47-8, 50, 92  
 difference, politics of 差異, 政治 91-104  
 diffusion 傳播 187-96  
 digital nomadism 數位游牧主義 62  
 Dillon, Mick 狄倫 191  
 Dimendberg, E. 迪門伯格 186, 187  
 disabled travellers 失能旅客 112, 114  
 disconnection 截斷 203-9  
 discrimination: migrants 歧視: 移民 55-6, 109; and mobile surveillance 與移動監督 219  
 disease, diffusion of 疾病, 傳播 190-2  
 displacement: and development 移置: 與發展 114-17; in war 戰爭中 119-20  
 Distinction (Bourdieu) 《區異》(布迪厄) 140

Dixon, Deborah 狄克森 193-4  
 Docherty, I. 多徹蒂 179  
 Dodge, M. 道舉 206, 213-14, 215, 218  
 Doel, Marcus 多爾 39  
 Doherty, Brian 多爾蒂 119, 127, 129  
 doing mobility 移動性實踐 134-7  
 domination, mobility as 主導, 移動性作為 117-19  
 Domosh, M. 多摩須 25, 67, 69  
 Dowling, R.M. 道林 13, 78  
 Downs, R.M. 唐斯 138  
 Drakulic, Slaveneka 德拉庫利克 121  
 Dresner, M. 德雷斯納 183  
 Dreze, J. 德雷茲 116-17  
 driver judgements 駕駛判斷 206  
 driver-car 駕駛者汽車 201-3  
 driving 駕車 83-4, 163; in India 在印度 185-6; and working 與工作 180-2  
 Duncan, Isadora 鄧肯 134, 149  
 durable familialism 持久的家庭主義 77  
 Durodie, B. 都羅蒂 192  
 Dutta, A. 杜塔 115  
 Dwyer, C. 杜懷爾 80  
 Dyck, I. 戴克 114  
 Eade, J. 艾德 172  
 Earickson, R. 伊利克森 190  
 Eastern Europe, tourism in 東歐, 觀光 153  
 ecological perception 生態感知 150-1  
 economic distance 經濟距離 46  
 economic rationality 經濟合理性 41, 47-8  
 Edensor, Tim 艾登索 155, 185-6, 203  
 Eisenstein, Sergio 艾森斯坦 68  
 Elbe, S. 艾爾柏 191  
 emancipatory significance of travel 旅行的解放意義 67-8  
 emotion and motion 情緒與移動 162-73

emotional anchoring 情緒錨定 73, 80  
 enablers, immobilities as 推動者，不動狀態 21-2  
 entanglements of mobility 移動性糾結 105-17  
 environmental direct action (EDA) 環境直接行動 161  
 Ericson, Richard 艾瑞克森 218  
 escapism 逃避現實 62-3, 65  
 ethnography: mobile 民族誌：移動 66, 70-1; urban 都市 65-6  
 ethnoscape 族裔地景 188  
 Europe, freedom of mobility 歐洲，移動自由 109  
 European business connectivities 歐洲商業連結狀態 182  
 European Imperialism 歐洲帝國主義 190  
 evacuation, New Orleans 撤離，紐奧良 86-7  
 Evans, J. 埃文斯 161, 162, 219-20  
 Evans-Pritchard, E.E. 伊凡—普理查德 60-1, 133, 135  
 excavating mobilities 挖掘移動性 43-4  
 extraordinary rendition 特別引渡 220  
 extreme sports 極限運動 127  
  
 Faire, L. 費爾 156  
 falling 墜落 37  
*Falling Down* (film) 《城市英雄》(電影) 118  
 Farish, M. 法里希 48-9  
 Farnell, Brenda 法內爾 134-5  
 fast and slow 快與慢 128-31  
 fear 恐懼 165-6  
 feeling: diffusion of 感覺：其傳播 192-4; of mobility 移動性的 162-73  
 feminist theory 女性主義理論 24-6  
 Fidato, A. 費達托 183

figures of mobility 移動性的圖像 39-81  
 Filipino translocalities 菲律賓跨地方性 79, 80-1  
 financescapes 金融地景 188  
 Fiske, J. 費斯克 154  
 fixity: cities 固著性：城市 23-4; and fluidity 與流動性 69-81; from space to place 從空間到地方 73-5  
 fixtures, mobilities dependence on 固定物，依靠其上的移動性 213-14  
*flânerie*: and the arcades 漫遊：與拱廊 64-5; as mobile ethnography 作為移動民族誌 66; reclarification of 其再澄清 69-70  
*flâneur* 漫遊者 63-9; 168-9  
 flash mobs 快閃暴走族 170  
 Fleming, Ian 弗萊明 117-19  
 flexibility 彈性 182-4  
 flexible citizenship 彈性公民資格 106-9  
 flexible lines 彈性線 61-2  
 flight, lines of 逃逸，路線 57-69  
 fluidity: of capital 流動性：資本 23-4; and fixity 與固定性 69-81  
 flying pickets 飛行巡邏機 130-1  
 Foggin, J.M. 法根 190  
 follow the people 追蹤人們 71  
 follow the thing 追蹤事物 53, 71  
 food mobilities 食物移動性 9, 53, 191-2; slow food movement 慢食運動 128  
 foot and mouth disease 口蹄疫 190, 193  
 footwork 步法 196-7  
 forced displacements 強制移置 115-20  
 Fortier, Anne-Marie 弗提爾 78  
 Foucan, Sébastien 傅肯 117, 126  
 Foucault, M. 傅柯 191  
 Francis, G. 法蘭西斯 183  
 free running *see* parkour 自由跑步，參見跑酷

freeways 高速公路 205  
 French, S. 弗瑞曲 214  
 Friedberg, A. 弗里德伯格 67, 152, 156  
 Frisby, D. 弗里斯比 27, 65  
 Fritzsche, Peter 弗里區 185  
 Frykman, J. 弗萊克曼 155  
 Fuller, Gillian 傅勒 178, 184  
 Fussell, Paul 法索 68  
 futurism 未來主義 6, 63  
  
 Gagen, E.A. 蓋根 168  
 Game, Anne 甘恩 37, 205  
 Garbin, D. 加賓 172  
 Garrison, William 葛里森 48-9  
 Gatens, M. 加藤斯 165  
 Gattrell, A.C. 加特羅 190  
 Gelder, K. 加爾德 115  
 gendered mobilities 性別化移動性 88, 140-1  
 gendered transport exclusion 性別化運輸排除 110-14  
 geographical capacity 地理理解力 58  
 geographical co-presence 地理共在 28  
 geographical mobility 地理移動性 37-8  
 German National Socialist Party 德國國家社會主義黨 185  
 Geschiere, Peter 蓋斯須爾 70, 73-4  
 Gibbs, Anne 吉布斯 192, 193  
 Gibson, C. 吉卜森 194-6  
 Gibson, James 吉卜森 150-1  
 Giddens, Anthony 紀登斯 1, 5, 51, 183, 200  
 Gilroy, Paul 吉洛伊 195  
 Glastonbury Tor, ascending 攀登格拉斯頓貝里丘 158-9  
*Global complexity* (Urry) 《全球複雜性》(厄瑞) 21  
 global cultural economies, landscapes of 全

球文化經濟的地景 188  
 global positioning satellite systems (GPS) 全球衛星定位系統 219  
 global unity 全球統一 200  
 globalization 全球化 10-11, 187-9  
 processes of 過程 95  
*Globalization* (Bauman) 《全球化》(鮑曼) 95  
 go-slow convoys 慢行車隊 129  
 Goetz, A. 葛茲 4, 178-9  
 Goffman, Ervin 高夫曼 150, 206-7  
 Goodwin, M. 古德溫 38  
 Gordon, Mary 高登 141  
 Goss, J. 葛斯 53  
 Gottdiener, Mark 葛迪納 207  
 Gould, P. 顧爾德 24, 44, 175, 189  
 Graham, B.J. 葛拉罕 183  
 Graham, Steve 葛拉罕 24, 45, 62, 84, 96-7, 122, 209, 211, 212, 213, 219  
 Grajewski, T. 葛拉葉夫斯基 151, 152  
 gravity, metaphorical 隱喻的重力 46-8  
 Gregory, D. 格雷戈里 51, 52, 121  
 grounds 理由 211-14  
 Guattari, Felix 瓜塔利 8-9, 58-60  
 Gudis, C. 戈蒂斯 67  
 guidebooks 指南 155  
 gypsies 吉普賽人 73  
  
 Habermas, Jurgen 哈伯瑪斯 89  
 habits and practices 習慣與實作 137-41  
 habitus 習性 140  
 Hägerstrand, Torsten 哈格斯傳 50-2, 97-8, 189  
 Haggerty, Kevin 哈葛蒂 218  
 Haggett, Peter 哈給特 49, 190  
 Halfacree, K. 哈爾菲克利 38  
 Hall, C. Michael 霍爾 5, 99-100  
 Hall, P. 霍爾 179



- Halseth, G. 哈爾賽斯 114  
 Hamnet, C. 哈姆內特 199  
 Hanlon, N. 漢隆 114  
 Hannam, K. 翰南 5, 92, 102, 153  
 Hannerz, U. 漢納茲 110  
 Hanson, J. 韓森 151, 152  
 Hanson, Susan 韓森 152, 178-9, 211  
 Haraway, Donna 哈洛威 25, 26, 201  
 Harding, Sandra 哈定 25  
 Hardt, M. 哈特 59  
 Harkness, R.C. 哈克尼斯 211  
 Harley, Ross 哈利 178, 184  
 Harrington, C.L. 哈靈頓 152  
 Harrison, P. 哈里森 208  
 Harvey, David 哈維 74-5, 95, 198, 199-200, 213  
 Haussmann, Georges Eugène 奧斯曼 124-5  
 Havemann, P. 海夫曼 115  
 Hayden, Dolores 海登 110  
 Heathrow Airport 希斯洛機場 185  
 Heidegger, M. 海德格 27  
 Hein, J.R. 海因 162, 220  
 Held, D. 黑爾德 107  
 helicopter travel, stratification of 直升機旅行的階層化 96-7  
 Henry Parkes Motel 亨利帕克斯汽車旅館 77  
 Hesse, M. 黑斯 179  
 Hetherington, Kevin 海瑟林頓 73, 157-8, 172  
 Hexis 身體習性 142  
 Heyman, J.M.C. 海曼 109  
 Highmore, B. 海默 30-1  
 Hillier, B. 希利爾 151, 152  
 Hinchliffe, S. 辛克利夫 191  
 Hindess, B. 辛蒂斯 105  
 Hine, Christine 海因 113  
 Hirschauer, S. 何肖爾 208  
 Holden, L. 霍爾登 178  
 Holley, D. 荷利 182  
 Holloway, S.L. 哈洛威 38  
 Holmes, David 霍姆斯 219  
 home spaces 家園空間 54; motels as 汽車旅館 77  
 homelessness 居無定所 88  
 Hommels, Anique 赫摩斯 120-1  
 Hong Kong, Filipinos in 香港, 菲律賓人 80-1  
 horse-as-mediator 作為中介者的馬 204-5  
 hores-as-transport 充當運輸工具的馬 198-9  
 Horton, J. 霍頓 208  
 Hounshell, D.A. 杭修 38  
 Howe, S. 豪悟 26  
 Hoyle, B.S. 霍伊爾 39, 178-9  
 Hua, C.-I. 華 47  
 hub and spoke systems 樞軸與輪輻系統 98, 183  
 Hubbard, P. 哈柏德 13, 184  
 humanism 人文主義 35, 41-2, 138-9  
 humanistic geographic approach 人文主義地理取向 53-4  
 Humphreys, I. 漢弗瑞斯 183  
 Hutchinson, Sikivu 哈欽森 111  
 Hyndman, I. 辛德曼 107  
 ideology 意識形態 85-8  
 ideoscapes 觀念景觀 188  
 idle time 閒置時間 221-3  
 images: mobility in 形象: 移動性 134-5; tourist consumption of 觀光消費 153  
 immigrants, South Africa 移民, 南非 55-6  
 immigration law 移民法 107  
 immobilities, beneficial relationship with

- mobilities 不動狀態, 與移動的有利關係 21  
 immobility 不動(靜止) 6-7; and music 與音樂 196  
 impaired mobility 受損的移動性 86-8  
 Imrie, Rob 伊姆里 82, 105, 110, 114  
 Inada, Y. 伊納達 223  
*India cabaret* (Nair) 《印度酒館》(娜雅) 187  
 India, motoring in 印度, 駕車 185-6  
 indifference 漠不關心 208  
 inequality, transport 不平等, 運輸 103-4, 110-14, 184  
 infinite mobile 無限移動 50  
 information communication technologies (ICTs) 資訊通訊科技 209-20  
 information sharing 資訊分享 218-19  
 informationalization 資訊化 217-18  
 infrastructural moorings 基礎設施繫留 21  
 Ingold, T. 英顧爾德 145-6, 150, 157, 159, 161-2, 164-5, 196-7  
 innovation diffusion 創新擴散 189-90  
*Insiders and outsiders* (Nyamnjoh) 《局內人與局外人》(納尹究) 55-6  
 instinctive mobility 本能的移動性 166  
 interest-excitement affect 興趣-興奮情感 192  
 international security 國際安全 200  
 Internet 網際網路 62, 197, 213, 220  
*Invention of the passport* (Torpey) 《護照的發明》(托爾沛) 105  
 iPods 215, 221  
 Isard, Walter 伊瑟德 46  
 Israeli-Palestine conflict: destruction in 以色列-巴勒斯坦衝突: 破壞 122; geometry of 幾何學 61-2  
 Iyer, Pico 艾爾 187  
 Jackson, John Brinckerhoff 傑克森 54-5, 72, 89-90  
 Jackson, P. 傑克森 69, 80  
 Jacobs, Jane 雅各 115, 139, 143, 169  
 Jain, J. 珍 182, 221  
 Jancovich, M. 簡可維奇 156  
 Janelle, D. 吉妮爾 199  
 Jazeel, Tariq 傑索 195  
 Jenks, Chris 詹克斯 66  
 Jensen, Boris Brorman 詹森 96-7  
 Jensen, O.B. 詹森 10, 86, 109  
 Johns, R. 強斯 202  
 Johnson, M. 強森 14  
 Jones, C. 瓊斯 183  
 Jones, E. 瓊斯 192  
 Jones, P. 瓊斯 162, 220  
 Jormakka, K. 裘馬加 6  
 Joye, Dominique 喬伊 100, 101  
*Justice, nature and the geography of difference* (Harvey) 《正義、自然與差異地理學》(哈維) 24, 74-5  
 Kakihara, M. 卡其哈拉 210  
 Kaplan, Caren 卡普蘭 59, 120, 200  
 Kariba Dam, Zimbabwe 卡里巴水壩, 辛巴威 116-17  
 Katja, Franko 卡佳 5  
 Katz, J. 卡茨 202, 209, 221  
 Kaufmann, Vincent 考夫曼 5, 10, 13, 35, 100-1, 102  
 Keeling, David 基林 178-9  
 Keen, Sam 欽恩 144  
*Keeping together in time* (McNeill) 《共度時間》(麥可尼爾) 167-8  
 Keil, R. 凱爾 176, 190-1, 192  
 Kellerman, A. 凱勒曼 183  
 Kelly, C. 凱利 103-4  
 Kelly, R.L. 凱莉 43-4

- Kenyon, S. 坎恩 88, 89, 91  
 Kern, S. 克恩 6, 198, 200  
 Kerr, J. 克爾 178  
 Kesselring, S. 凱瑟琳 5, 13, 35, 101, 102  
 Key ideas boxes 關鍵概念專欄 16  
 Katmandu, protests 加德滿都, 抗議 123-4  
 kinaesthetic intelligence 動覺智能 144-5  
 Kingwell, Mark 金威爾 96  
 Kitchin, R. 基欽 206, 213-14, 215, 218  
 Klee, Paul 克利 6, 22  
 Knowles, R.D. 諾爾斯 39, 178, 179  
 Kong, L. 孔恩 123  
 Kontos, P. 康圖斯 114  
 Koolhaas, Rem 庫哈斯 68-9  
 Kraftl, P. 克瑞夫提 126, 208  
 Kwinter, Sanford 昆特 18
- Laban, Rudolph 拉班 133, 142  
 labour relations 勞動關係 59-60  
 Lakoff, G. 拉寇夫 14  
 Land, C. 蘭德 183  
 landscapes: driving in 地景: 駕駛 205;  
 effects of warfare 戰爭效果 21-2; of  
 global cultural economies 全球文化經  
 濟的 188; interpretation of 詮釋 157-9;  
 as spatial fixes 作為空間固著 23; 204-5  
 Lassen, Claus 拉森 180  
 Latham, Alan 萊瑟姆·阿蘭 78, 149, 156,  
 172-3, 202-3  
 Latour, B. 拉圖 71, 146, 191, 197-8  
 Laurier, Eric 勞里爾 180-1, 220  
 Law, John 羅 17-18, 190, 192  
 Law, Robin 勞 113  
 laws of movement 移動法則 44-53  
 Le Breton, D. 勒布瑞頓 163  
 least effort principle 最小努力原則 45  
 Lee, J. 李 161-2
- Lee, T.Y. 李 211  
 Lefebvre, Henri 列斐伏爾 20-1, 26-7, 29-31  
 Lewis, N. 路易斯 127, 158  
 Leyshon, A. 雷尚 195  
 Libya, occupation of 利比亞, 佔領 60-1  
 Licoppe, C. 李卡普 223  
 lifts: behaviour in 電梯: 置身其中的行為 207; waiting for 等候 208  
 Lin, J.S.C. 林 183  
 Lindqvist, S. 林克韋斯特 115  
 'line of site' 「場址線」 152  
 Lingis, Alphonso 林吉司 157  
 little mobilities 小型移動性 6-9  
 Livingstone, K. 李文斯通 103  
 Lloyd, P.E. 洛依德 45, 47-8, 50, 92  
 Lobo-Guerrero, Luis 路寶·格雷羅 191  
 Lorimer, H. 洛里默 133-4, 149  
 Los Angeles, public bus system 洛杉磯, 公車系統 111  
 low-cost airlines 廉價航空公司 184  
 Lowe, K. 羅威 120  
 Lucretius 盧克萊修 7, 164-5  
 Lui, R. 呂伊 108  
 Luke, T. 路克 58  
 Lund, K. 隆德 149  
 Lupton, D. 勒普頓 201, 202  
 Lury, C. 路瑞 197, 201  
 Lyon, David 李昂 217-18, 219  
 Lyons, G. 里昂斯 88, 182, 221
- McCann, E.J. 麥肯 5  
 MacCannell, D. 麥肯奈爾 68  
 McCarthy, Anne 麥卡錫 194  
 Macauley, D. 麥考利 125  
 McCormack, Derek 麥科馬可 148-9, 171, 202-3

- Macdonald, I. 麥可唐納 202  
 McDonough, T. 麥可多諾 69  
 McKay, D. 麥凱 79, 80-1  
 McKeever, P. 麥基弗 114  
 Mackenzie, A. 麥肯齊 38  
 Mackinder, Halford 麥金德 57-8  
 McLafferty, S.I. 麥克萊弗蒂 190  
 McLuhan, Marshal 麥克魯漢 176, 199  
 McNeill, William 麥可尼爾 120, 167-8  
 Madox Ford, Ford 梅多克斯 63  
 Maffesoli, M. 馬非索里 168-72  
*Makwerekwere* 瑪匪拉廓 55-6  
 Makimoto, T. 馬基摩托 62  
 Malbon, Ben 茂爾本 154, 171-2  
 Malkki, Liisa 瑪爾基 39-40  
 Manners, D. 麥納斯 62  
 marches 遊行示威 122-5  
 Marcus, George 馬庫斯 70-1  
 Marshall, Y.M. 馬歇爾 43-4  
 Martin, Emily 馬丁 166  
 Marvin, S. 馬文 45, 84, 96-7, 209, 212-13  
 Marx, G.T. 馬可思 216  
 Marx, Karl 馬克思 62, 66  
 mass displacement 大規模遷移 119-20  
 Massey, Doreen 瑪西 6, 15, 20, 75-6, 90,  
 91-3, 95, 103, 104, 108-9  
 Massumi, Brian 馬蘇米 162  
 material connectivity 物質連通性 190-1  
*Material culture and national identity* (Edensor)  
 《物質文化與國族認同》(艾登  
 索) 185-6  
 Matless, D. 馬特里斯 195  
 matter, movements of 物質的移動 8-9  
 Meade, M.S. 米德 190  
 meaningful mobilities 有意義的移動性  
 34-9  
 meanings: overview 意義: 概要 14:  
 production of 生產 135
- mechanical representation 機械再現 135-6  
 mediascapes 媒體景觀 188  
 mediated mobile societies 居間中介的移  
 動社會 177-87  
 mediating between 中介於 196-209  
 mediations, overview 中介, 概要 16  
 medical pathology, mobilities as 醫療病  
 理, 移動性 87-8  
 memories, recovery of 記憶的恢復 161-2  
 mental maps 心智圖 136  
 Merleau-Ponty, Maurice 梅洛·龐蒂 15,  
 137, 138, 141, 157  
 Merrifield, A. 梅里菲爾德 205  
 Merriman, Peter 梅里曼 44, 76, 83, 94,  
 186-7, 201, 206  
 metaphors of mobility 移動性的隱喻 39-  
 81  
 Meyer, Birgit 邁耶 70, 73-4  
 Meyrowitz, J. 梅羅維茲 199  
 Michael, M. 麥可 204  
*Migrant belongings* (Fortier) 《移民歸屬》  
 (弗提爾) 78  
 migrant diasporas 遷移離散 (離鄉背  
 井) 77-81  
 migrant subjects: emplacing 移民主體: 安  
 置 78; Hong Kong 香港 80-1; South  
 Africa 南非 55-6; *see also* immigration  
 law 亦見移民法  
 migrants, arrivals and departures of 移  
 民, 抵達與啟程 172-3  
 migration 遷移 1-2, 4, 25-6; theory of 理  
 論 46-7  
 Migration Online 移民線上 120  
 Milbourne, P. 米爾本 38  
 Miller, D. 米勒 69, 178  
 miner's strike (1980s) 礦工罷工 (1980 年  
 代) 130-1  
 Mitchell, Julian 米契爾 113  
 Mitchell, K. 米契爾 214

- Mitchell, William 米契爾 199  
 mobile 'body subject' 移動的「身體主體」 138  
 mobile gaze 移動凝視 193-4  
 mobile method boxes 移動方法專欄 16, 17  
 mobile phones 行動電話 221-3  
 mobile practice 移動實踐 150-2  
 mobile prostheses 移動補缺術 220-1  
 mobile-with 一起移動 18-19  
 mobility everywhere 無所不在的移動性 5-12  
 mobility substitution 移動性替換 211  
 Mocellin, J. 墨切林 190  
*Modern transport geography* (Hoyle/Knowles) 《現代運輸地理》(霍伊爾/諾爾斯) 39  
 modernist imaginary 現代主義想像 63  
 modernity, representing/ regulating mobility in 現代性, 再現/管制移動性 147-8  
 Mohan, G. 摩罕 115  
 Mokhtarian, Patricia 瑪克塔瑞安 211  
 Molotch, Harvey 莫洛區 28  
 momentariness 瞬時性 76  
 Mont Ventoux cycle race 馮杜山自行車賽 159-60  
 moorings 繫留 20-3  
 more-than-representational mobilities 不僅止於再現的移動性 137-50, 154  
 Morgan, J. 摩根 58  
 Morgan, N. 摩根 216  
 Morley, David 莫利 33, 38, 95, 96  
 Morrill, R.L. 墨里爾 190  
 Morris, Meaghan 莫里斯 77  
 Morse, Margaret 摩爾斯 205  
 motels 汽車旅館 77  
 motility 能動性 100-2  
 motion and emotion 移動與情緒 162-73  
 mountaineering 登山運動 149  
 movement 移動 50-1; laws of 法則 44-53; as mobility without meaning 作為缺乏意義的移動性 34-6  
 moving 移動 150-2  
 moving on 繼續 67, 75-7, 119-22  
 moving together in time 在時間中一起移動 167-8  
 multi-sited research 多場址研究 70-1  
 multimethods 多元方法 128-9  
 Mumford, L. 孟福德 199  
 music 音樂 154, 171-2, 194-6  
 Nair, Mira 娜雅 187  
 Nash, Catherine 納許 147  
 national identity 國族認同 80, 185-6  
 natural vision and movement theory 自然視覺與移動理論 151  
*Nature of the universe* (Lucretius) 《論宇宙本質》(盧克萊修) 7  
 nature: engaging with 自然: 與之交手 204; simplifying mobilities to 簡化移動性 41-2  
 Nead, L. 尼德 69  
 Negri, A. 奈格里 59  
 Nemeth, J. 內梅特 202  
 neoliberalism 新自由主義 55-6, 85-6, 106, 108, 114  
 network society 網絡社會 11, 212-13  
 networks 網絡 40-56  
 Neumayer, E. 紐梅爾 107  
 Neves, Tiago 內維斯 66  
 new encounters 新遭遇 172-3  
 new mobilities paradigm 新移動典範 5, 35, 39, 179  
 New Orleans, evacuation of 紐奧良, 撤離 86-7

- new-age travellers 新時代旅行者 172  
 Nexus 連結 108-9  
 Niffenegger, Audrey 尼芬格 225-7  
 night-clubs 夜店 171-2  
 nodes 節點 40-56  
 nomad science 游牧科學 59-61  
 nomadic attachment 游牧依附 71-3  
 nomadism: and disease diffusion 游牧主義: 與疾病傳播 190; lines of flight 逃逸路線 57-69; negative interpretations of 負面詮釋 40-2  
 non-productive, performance as 非生產, 操演 142-3  
 non-representational theory 非再現性理論 141-6  
 non-visual wayfinding 非視覺尋路 157-8  
 Normark, D. 諾馬克 76-7  
 Norton, P.D. 諾頓 89  
*Nuer religion* (Evans-Pritchard) 《努爾人的宗教》(伊凡—普理查) 134  
 Nyamjoh, Francis 奈姆喬 55-6, 109  
 O'Connell, S. 歐康諾 178  
 O'Tuathail, G. 歐圖阿泰爾 58  
 Obrador, Pons Pau 歐巴杜爾 154  
 occupation, resistance to 佔領, 抵抗 60-1  
 Ohmae, Kenichi 大前研一 67  
 Oliver, M. 奧利佛 112  
 Olsson, Gunnar 歐爾森 47, 49-50  
*On the move* (Cresswell) 《移動中》(克瑞斯威爾) 35, 147-8  
 Ong, Aiwah 王愛華 1, 15, 20, 94-5, 106-7, 108  
 open space 開放空間 60  
 openings 空地 150-1  
 Ord, J.K. 奧爾德 190  
*Ordinary Affects* (Stewart) 《尋常情感》(史都華) 170

- Orientalism* (Said) 《東方主義》(薩伊德) 25-6  
 Ortis, Elisha 奧提斯 4  
 Otherness, exposure to 暴露於他性 155  
 out-of-town shopping centres 城外購物中心 103  
*Outline of the theory of practice* (Bourdieu) 《實作理論綱要》(布迪厄) 140  
 Oyster cards 牡蠣卡 215-16  
 Packer, Jeremy 佩克 200  
 Paglen, Trevor 佩格倫 220  
 pain 痛苦 160  
 Panofsky, Erwin 潘諾夫斯基 155-6  
 Paris: *flânerie* in 巴黎: 漫遊 64-5; reorganization of 重組 124-5  
 Park, Robert 帕克 42  
 Parkes, Henry 帕克斯 77  
 parkour 跑酷 117-19, 125-7  
 Parks, L. 帕克斯 58, 193-4  
 participation and civil society 參與及市民社會 88-91  
 Pascoe, D. 帕斯可 62, 119, 184  
 Passenger Name Record (PNR) agreement (2004) 乘客姓名記錄協議 218  
*Passport in international relations* (Salter) 《國際關係裡的護照》(薩特) 105  
 passports 護照 105-6, 218  
 Paterson, M. 派特森 119, 129, 183  
 path dependency 路徑依賴 113  
 paths 路徑 7-8, 50-2  
 Peck, Jamie 佩克 5  
 Penn, A. 潘恩 151, 152  
 performance 操演 137-50; and non-representational theory 與非再現理論 141-6  
 performative orientations 操演定位 155  
 petrol crisis protests 汽油危機抗議 129

- Phelan, Peggy 菲蘭 142-3  
 phenomenology 現象學 137-8  
 physically sensed way of being 身體感覺到的存在方式 143  
 physics of power 權力物理學 117-19  
 pilgrimage 朝聖 172  
 Pink, Sarah 媯克 66, 128-9, 161  
 Pirie, G.H. 皮瑞 39  
 place: attachment to 地方：依附 71-3;  
   putting on the line 置於險境 80-1;  
   theory of 理論 54  
 place taking 佔地盤 19-20  
 place-making strategies 闢地策略 73-5  
 placelessness 無地方性 53-6  
 places 地方 40-56; progressive 進步的 75-7; translocal 跨地域的 77-81  
 Plows, A. 普勞斯 127, 129  
 Plaut, Prina 普勞特 211  
 Poland, B. 波藍德 114  
 politics: of difference 政治：差異 91-104;  
   of comfort 安慰 205-6; mobile 移動 117-31; of mobility 移動性 85-104;  
   overview 概要 14-15  
 pollution 污染 11, 184  
 Porell, F. 波瑞爾 47  
 Porter, T. 波特 69  
 position, primacy of 地位，首要 93-4  
 positions 位置 24-6  
 post-colonial theory 後殖民理論 24-6  
 Pound, Ezra 龐德 62  
 Pow, V. 鮑爾 114  
 power 權力 58-63, 117-19  
 power geometries 權力幾何學 91-104  
 practice 實踐 137-50  
 practices: examples of 實踐：事例 150-2;  
   overview 概要 15  
 Pratt, Mary-Louise 普瑞特 146  
 Prince, Hugh 普林斯 22  
 Pritchard, A. 普里查德 216  
 Probyn, Elspeth 普羅賓 24-5, 192  
 production of mobilities 移動性的生產 35  
 productive time 生產的時間 221-3  
 progressive places 進步的地方 75-7  
 proprioception 固有感受 157-9  
 protest marches 抗議遊行 122-5  
 protests, styles of 抗議的風格 123-30  
 pseudo places 偽地方 68  
 psychogeography 心理地理學 125  
 public mobility infrastructures: growth of 公共移動基礎設施：成長 89-90;  
   inequality in 不平等 103-4; New Orleans 紐奧良 86-7; planning 規劃 48-9; and vertical stratification 與垂直分層 96-7  
 public transport 公共運輸 84;  
   disinvestments in 撤資 86-7; financial viability of 財務可行性 103; gendered exclusion 性別化排除 110-14  
 queer theory 酷兒理論 24-6  
 Rabinbach, A. 瑞賓貝克 147  
 racial motivation of fear 恐懼的種族動機 165-6  
 Rafferty, J. 拉弗帝 88  
 Raguraman, Kevin 拉古拉曼 185  
 railways 鐵路 200  
 Rajan, Chella 蕤珍 90  
 rap 饒舌 195  
 Ravenstein, E. 拉文斯坦 46-7  
 re-presentation 再現 153  
*Re-thinking mobility* (Kaufmann) 《重新思索移動性》(考夫曼) 10, 100-1  
 Reason, J. 瑞森 203-4  
 rebellion, crushing 叛亂，鎮壓 124-5  
 reconstructing mobilities 重構移動性 43-4

- Regan, Pricilla 瑞根 217  
 regulating mobility 管制移動性 147-8  
 relative permanencies 相對持久 75  
 Relph, E. 瑞爾夫 54  
 representation of research 研究的再現 145-6  
 representing mobility 再現移動性 147-8  
 research, representation of 研究的再現 145-6  
 resistance: and marches 抵抗：與遊行 122-5; mobility as 移動性 117-19; and nomadism 與遊牧主義 60-1; performance of 操演 126-7  
 Revill, G. 瑞維爾 195  
 Reville, G. 瑞維拉 88  
 rhythmic patterns 節奏模式 28-31, 148-9, 167-8  
 Richardson, T.D. 李察德森 10, 86, 109  
 Ridge, Tom 里奇 106  
 river systems 河川系統 49  
 road congestion charging 道路擁塞收費 103-4  
*Roads for Prosperity* (White Paper) 《繁榮之路》(白皮書) 86  
 Robins, Kevin 羅賓斯 10, 195  
 Roberts, S. 羅伯特 107  
 Robertson, S. 羅伯森 44  
 Robinson, Jenny 羅賓森 115  
 Robinson, William James 羅賓森 163  
 Rodrigue, J.-P. 羅德里格 179  
 Rose, Nikolas 羅斯 8  
 Rosenberg, M.W. 羅森伯格 114  
 Rotterdam Kunsthal 鹿特丹當代美術館 68-9  
 Rousseau, Jean Jacques 盧梭 160-1, 204  
 Routledge. Paul 勞特里居 123-4, 127  
 rules of the road 道路規則 185-6  
 Rumford, Chris 拉姆福德 5, 10, 91  
 runner's high 跑者愉悅感 164  
 running away 逃跑 163, 165-6  
 Rwanda, mass displacement 盧安達，大規模移置 120-1  
 Said, Edward 薩伊德 25-6  
 Saldanha, A. 蘇登哈 172  
 Salomon, I. 沙勒門 211  
 Salter, Mark 騷特 105, 107, 108  
 Samson, M. 山姆森 116-17  
 sanctity of place 地方的神聖性 54-5  
 Santos, G. 桑托斯 103  
 São Paulo, helicopter travel in 聖保羅，直升機旅行 96-7  
 SARS (Severe Acute Respiratory Syndrome) SARS (嚴重急性呼吸症候群) 175-6, 190-1  
 Sauer, Carl 騷爾 40-1, 189  
 Saville, S.J. 薩維爾 126-7  
 scale; as territorial entity 尺度；作為領土實體 24  
 Scharff, Virginia 夏爾芙 25  
 Schivelbusch, Wolfgang 西弗巴須 120, 183, 193, 200, 206  
 science fiction 科幻小說 30  
 Scott, James C. 史考特 124-5  
 Seamon, David 西蒙 137-9, 169  
 Secor, A. 塞克 107  
 sedentarism 定居主義 40-56; in South Africa 在南非 55-6  
 seeing 觀看 150-2; tourist gaze 觀光客的凝視 152-62  
 Sennett, Richard 桑內特 90, 169  
 sensing 感覺到 150-2  
 Serres, Michel 塞荷 197-8  
 sex tourism 性旅遊 187  
 Shanks, M. 宣克斯 53  
 Sharon, Ariel 夏隆 61-2, 122

Shaw, J. 休 179  
 Sheller, Mimi 薛勒 5, 87, 89, 90-1, 92, 102, 153, 162, 163, 180  
 Shields, R. 席爾茲 69, 87, 154  
 Shirev-Adiya, C. 錫瑞伐狄亞 190  
 shoes 鞋子 204  
 Simmel, G. 齊美爾 27, 75, 168  
 Singh, S. 辛格 116-17  
 site-seeing 場址觀光 152-62  
 Situationist International (SI) 境遇主義國際 125  
 skateboarding and mediation 滑板運動與中介 201-2  
 Skeggs, Beverly 司給葛斯 93-4, 102  
 skywalk structures 空中通道結構 96  
 slow and fast 慢與快 128-31  
 Slow Food and Cittáslow (slow city) movement 慢食與慢城(緩慢城市)運動 128-9  
 Smith, Michael Peter 史密斯 78  
 social as mobility 社會即移動性 4  
 social bonds 社會紐帶 166-73  
 social exclusion 社會排除 69  
 social hierarchy 社會階層 95-7  
 social identities 社會認同 184-7  
 social interaction and mobility 社會互動與移動性 180-2  
 social justice 社會正義 91-104  
 social mobility 社會移動性 37-8, 67, 95, 99-100  
 social norms 社會規範 186  
 social orders, reproduction of 社會秩序, 再生產 193-41  
 social physics 社會物理學 45  
 social spaces, withdrawal from 社會空間, 從中撤退 206-9  
 sociality, arabesque of 社會交往, 阿拉伯式芭蕾舞姿 169-70

*Sociology beyond societies* (Urry) 《超越社會的社會學》(厄瑞) 4  
 Soden, Garret 索登 47  
 solidarity 團結一致 167-8  
 Solnit, Rebecca 索爾尼特 148, 161  
 Sorensen, C. 索倫森 210  
 sound 聲音 157-9  
 South Africa, citizenship 南非, 公民資格 55-6, 109-10  
 space for time 時間餘裕 182  
 space making 闢空間 19-20  
 Space Syntax 空間語法 151  
 space, taking hold of 空間, 掌握 125-7  
 space-time ballets 時空芭蕾舞 139  
 space-time collage 時空拼貼 156  
 space-time constraints 時空限制 100  
 space-time prisms 時空稜柱 99  
 space-time routines 時空慣例 50-2  
 space to place 通往地方的空間 73-5  
 spaces of Indian motoring 印度汽車的空間 185-6  
 Sparke, Matthew 史派克 106, 107, 108, 109  
 spatial fixes, cities as 空間固著, 城市 23-4  
*Spatial organization* (Abler/Adams/Gould) 《空間組織》(阿伯勒/亞當斯/顧爾德) 44  
 spatial science and the Cold War 空間科學與冷戰 48-9  
 spectatorship 旁觀者 142-3, 155-6  
*Spiderman* 《蜘蛛人》 30  
 Spinney, Justin 史派尼 159-60, 220  
*Splintering urbanism* (Graham/Morris) 《分裂的都市主義》(葛拉罕/墨里斯) 96-7  
 stabilities 穩定性 71-3  
 Stari Most, Mostar 莫斯塔爾古橋 121-2  
 Stea, D. 史帝 138

Steel, Caroline 史提爾 9  
 Stengers, Isabel 史坦葛斯 145-6  
 Stewart, James 史都華 45, 47  
 Stewart, Kathleen 史都華 170  
 stimulus-response sequence 刺激—反應序列 138  
 Stouffer, S.A. 斯托弗 46  
 strategic points 戰略要點 61-2  
 Strathern, Marilyn 史翠珊 80  
 stratification of helicopter travel 直升機旅行階層化 96-7  
 stress, search for 緊張, 追尋 163  
 strike, mobilization 罷工, 動員 130-1  
 strolling 漫步 *see flâneur* 參見漫遊者  
 Stubbings, S. 史塔賓斯 156  
 surveillance 監督 214-20  
*Surveillance and society* (Bennett/Regan) 《監督與社會》(班奈特/瑞根) 217  
 Swyngedouw, E. 史溫吉道 213  
 symbiosis of mobilities 移動性的共生關係 22-3, 104  
 symbolic capital 象徵資本 185, 197  
 synchronicities 同時性 26-8  
 synthesis 綜合 69-81  
 syphilis 梅毒 88  
 tactile navigation 觸覺導航 158  
 talking while walking-with 邊走邊談 161-2  
 taste 品味 157-9  
 technological mobilities 科技移動性 210  
 technologies, mediation of 科技的中介 196-209  
 technoscape 科技景觀 188, 193  
 televisual mobilities 電子視訊移動性 192-4  
 temporary immobilities 暫時不動狀態 21  
 territorial conflict 領土衝突 60-2  
 territorialized space 領域化空間 127

territory, migrant experiences of 領域, 遷移經驗 79-81; *see also* border control; border crossings 亦見邊界控制; 跨越邊界  
 terrorism 恐怖主義 200  
 Tester, K. 泰斯特 65  
 Thacker, A. 薩克爾 31, 62  
 Tharakan, S. 薩拉肯 116  
 Thomas, C. 湯瑪斯 38  
 Thomas, D. 湯瑪斯 178  
 Thomas, N. 湯瑪斯 80  
 Thompson, A.C. 湯普森 220  
 Thorp, M. 索普 53  
*Thousand plateaus* (Deleuze/Guattari) 《千高原》(德勒茲/瓜塔利) 59  
 Thrift, Nigel 史瑞夫特 1, 69, 100, 120, 134, 136, 140, 143, 146, 164, 176, 177, 200, 201, 206, 209, 214  
*Throwing like a girl* (Young) 《像女孩那樣丟球》(楊) 141  
 Thukral, E.G. 撒克洛 116  
 Tiessen, M. 提森 87  
 Tilley, Chris 泰利 43, 53  
*Time of the tribes* (Maffesoli) 《部落時間》(馬菲索里) 169-70  
*Time traveller's wife* (Niffenegger) 《時空旅人之妻》(尼芬格) 225-7  
 time: idle and productive 時間: 閒置與生產 221-3; moving together in 在時間中一起移動 167-8  
 time-space collage 時空拼貼 156  
 time-space compression 時空壓縮 75, 91-3, 198-201  
 time-space convergence 時空匯聚 199-200  
 time-space distanciation 時空延展 200  
 time-space path visualization 時空路徑視覺化 52  
 time-space routines 時空慣例 50-1, 97-9  
 Toffler, Alvin 托弗勒 89

- Tolia-Kelly, D.P. 托利亞—凱莉 80  
 toll roads 收費公路 103-4  
 Tomlinson, J. 湯林森 106  
 Torpey, John 托爾沛 105  
 touch 碰觸 157-9  
 tourism 觀光 1-2  
 tourist gaze 觀光客的凝視 153  
 tourists 觀光客 63-9; use of visual senses 利用視覺感 152-62  
 Toynebee, A. 湯恩比 199  
 Toynebee, Polly 湯恩比 187  
 tracing mobilities 追蹤移動性 219-20  
 traffic, learning to live with 交通·學習與之共存 65  
 traffic principle 交通原則 45  
 trained bodies 受訓的身體 144-5  
 trajectories of movement 移動軌跡 26-8  
 translocal places 跨地域的地方 77-81  
 transnationalism 跨國主義 20  
 transport geographies 運輸地理 178-9  
*Transport geographies* (Knowles *et al.*) 《運輸地理》(諾爾斯等人) 179  
 transport technology, implications of 運輸科技·意涵 103  
 transport: and communication 運輸: 與溝通 176-7; gendered exclusion 性別化排除 110-14; *see also* aero-mobilities; auto-mobilities, public transport 亦見飛航移動性; 汽車移動性, 公共運輸  
 trapeze artists 高空雜技藝人 144  
 travel data 旅遊數據 105-6, 218  
 travel sickness 旅行病 203-4  
 travel time 旅行時間 180-2  
*Treatise on nomadology* (Deleuze/Guattari) 《論遊牧》(德勒茲/瓜塔利) 58  
 Tuan, Yi-Fu 段義孚 53-4, 71-3, 136  
 'tunnel effect' 「隧道效應」 98  
 Turnbull, D. 特恩布爾 43-4  
 Turner, A. 特納 151  
 Turton, D. 特頓 115-17  
 Ullman, E.L. 烏爾曼 44-5  
 unrelatedness 無關聯性 208  
 urban modelling 都市模型化(建模) 151-2  
 Urlich, D.U. 厄利克 189  
 Urry, John 厄瑞 4, 5, 8, 9-10, 11, 17, 20-2, 24-5, 28, 39, 62, 68, 89, 90-1, 102, 153, 154-5, 177-8, 180, 182, 183, 184, 192, 200, 201, 221  
 US Census Bureau 美國人口普查局 2  
 Uteng, T.P. 尤坦恩 88  
 utopia 烏托邦 126-7  
 Van den Abbeele, G. 范登·阿比爾 160-1, 204  
 van Houtum, H. 凡豪湯姆 108-9  
 van Naerssen, T. 凡納森 108-9  
 Vannini, P. 范尼尼 208  
 Verma, N. 維爾瑪 117  
 Versey, G.R. 維爾希 190  
 Verstraete, Ginette 維斯翠特 109  
 vertical mobility 垂直移動性 2, 4, 30, 37-8, 207  
 vertical stratification 垂直分層 95-7  
 Vesely, Dalibor 維斯利 157, 158  
 Victor Sylvester Dance School 維克多希爾維斯特舞蹈學校 147-8  
 Vidal de la Blache, Paul 韋大樂·德·拉白蘭士 41-2, 46, 189  
 Vigar, G. 維格 86  
 Virilio, Paul 維希留 120, 198-9, 205-6  
 virtual mobilities 虛擬移動性 90-1, 209-14  
 viruses 病毒 175-6, 190-2

- visual affordances theory 視覺承擔性理論 150-1  
 visual impairment 視覺損傷 157-8  
 visual mobility 視覺移動性 194; and tourism 與觀光業 152-62  
 vocabulary of mobility 移動性語彙 87-8  
 Wacquant, L.C.J.D. 華康德 143, 144-5  
 waiting 等待 111, 208  
 Wajcman, Judy 瓦克曼 110  
 walk, the 散步 122-5  
 walkable surface 適於步行的表面 151  
 walking 步行 157-9; rethinking of 重新思考 149  
 Wall, D. 沃爾 129  
 Walters, William 沃特斯 105, 108  
*Wanderlust* (Solnit) 《漫遊癖》(索爾尼特) 161  
 warfare, effects of 戰爭的效應 119-22  
 Warntz, W. 沃恩茲 47  
 waste trade routes 廢棄物交易路線 11  
 Watts, L. 瓦茲 17  
 wayfinding 尋路 60, 157-8  
 Weizman, Eyal 魏茲曼 61-2  
 Wellman, Barry 魏爾曼 221, 222  
 Werbner, P. 沃柏納 79-80  
 Wessely, S. 魏斯里 192  
 Whatmore, Sarah 華特摩爾 115, 145-6  
 Whitehead, A.N. 懷德海 145  
 Whitelegg, J. 懷德雷格 114  
 Wifi 無線上網 213  
 Wiggins, Cynthia 韋根斯 84, 104  
 Wiles, J. 懷爾斯 114  
 Williams, Raymond 威廉斯 194  
 Windle, R. 溫德爾 183  
 Widlox, F. 維特刺克斯 180, 183  
 Wittgenstein, Ludwig 維根斯坦 136

- Wohl, Robert 沃爾 185  
 Wolff, Janet 沃爾芙 68, 87  
 Wolff, K.H. 沃爾夫 75  
 Wolff, Virginia 吳爾芙 63  
 Wollen, P. 沃倫 178  
 Wolmar, C. 沃爾瑪 103  
 women: bodily movements 女性: 身體移動 140-1; difference in mobilities 移動性差異 88; emancipatory significance of travel 旅行的解放意義 67-8; exclusion from *flanerie* 排除於漫遊之外 69; transport exclusion 運輸排除 110-14  
 Wood, A. 伍德 183  
 Woolgar, S. 伍爾加 71  
 Woolley, H. 伍利 202  
 Woolven, R. 伍爾分 192  
 working and driving 工作和駕駛 180-2  
 workplace surveillance 工作場所監視 216  
 World Travel and Tourism Council 世界觀光旅遊協會 2  
 Worster, D. 渥斯特 3  
 Wrigley, N. 瑞格利 88  
 Wylie, John 懷里 157, 158-9  
 xenophobia 仇外 55-6  
 Yantzi, N.M. 楊梓 114  
 Yearley, S. 耶爾利 11  
 Yeoh, B.S.A. 葉 123  
 Young, Iris Marion 楊 141  
 Zelinsky, Wilbur 柴林斯基 37-8  
 Zipf, George 齊普夫 7-8, 45, 171