

專刊暨經驗交流

舊金山港推動「可持續發展策略」，以掀起
愛港新熱潮(上)

文 / 陳義文

舊金山市、港的地理形勢，以及建設發展經過

位於美國加州中西部而略偏北，並瀕臨太平洋的舊金山港(Port of San Francisco)暨城市，具優越的岬角灣澳港埠地形，已有跨金門海峽、長1,280公尺的「金門大橋」連接北方的索薩利托半島，並有跨海建造的「80號聯邦道路」朝東北東方位通往奧克蘭(Oakland，加州大學柏克萊分校即位處奧克蘭之北側，奧城南側則有一座與其隔水相望的Alameda島)，該條道路係涵蓋13公里長之舊金山-奧克蘭跨海大橋在內。早在西班牙勢力集團或之後成立的墨西哥帝國，佔有和統治舊金山的16~19世紀時期，即在舊金山關建港埠，作為北美西岸各地相互連通的口岸之一，所以舊金山乃是絕大多數歷史學者專家們，所共認的美國西海岸最具久遠歷史的港口。

舊金山港係因有舊金山海灣(San Francisco Bay)而形成的港口，該海灣是位於沙加緬度(Sacramento，又譯稱薩克利門托，Sacramento City為加州首府)河下游出海口處，屬於河海交會構成的海灣。海灣似如呈現南北分布且屢有寬窄變化的形狀，周旁建有多個

大城，如半島型態的舊金山，灣東的奧克蘭，以及灣南的聖荷西，灣內並有天使島(已劃設為州立公園)等四個主要島嶼。通常，從80號聯邦道路(海灣大橋為其部分路段)往南延布的水域泛稱為「南灣」(South Bay)，在80號和580號兩條聯邦道路之間、金門大橋以東的水域稱為「中灣」(Central Bay)，再往北則稱為「北灣」(North Bay，又稱為San Pablo灣)。廣泛的「舊金山灣區」除了舊金山之外，尚涵蓋及於舊金山周邊的奧克蘭、聖荷西、聖帕布羅以及蘋果電腦集團所在的帕羅奧圖(Palo Alto)…等地。

若欲再將更早期的歲月納入併論，還可追溯至印第安族裔佔據當地之時期，該時的原住民族裔已在此草建漁港，以作為從事近海漁捕的口岸，此是大多數以在陸地捕獵維生的印第安族裔中，部分知悉以漁捕兼行維持生活與繁衍族群人口者。此等關設港口和從事漁捕、貿易，係瀕海生存的族裔咸會形成的文明，乃卑之無甚高論之事。惟若欲演進出更宏大的成就，則需有更高度的文明為基礎，並在國家糾合眾人智慧、力量之下，方可突破僅屬草創的規模，

而創奠更進一步的文化。

加州南方同亦瀕臨太平洋的洛杉磯港、長灘港(又稱長堤港)及聖地牙哥港，亦是在同一期間關建而成的口岸，俾在陸運猶告不便，而倚靠著沿岸海運倒可更方便於運載物資的情況下，演發而成的近海、沿岸運輸模式，從而帶動舊金山等北美西部沿岸城鎮的興盛崛起。就地理形勢以探討，舊金山沿海岸帶的環境位置概況，倒是得比其城市內的地勢為佳，蓋舊金山城市非屬平坦遼闊的地形，並由於市內頗多山丘分布而屢有高低起伏的情形，使得車輛無法平穩快行。這對關設城市原屬不利之事，卻在人定勝天的努力下使舊金山被肇建為全美極其著名且觀光事業頗為發達之大都會。今從市中若干高地如舊金山要塞、雙峰高地…，皆可眺望環繞於舊金山四周的海域，以及坐落於海中的島嶼如金銀島(原有海軍設施，現已轉為民用)和惡名昭彰、常被搬上銀幕的阿卡特茲監獄島(現已除役，不再關禁受刑人)。

19世紀中期，以舊金山為主的加州地區發現金礦，華人大批擁進投入淘金產業的底層工作，或是在因為淘金所構成的生活圈中，付出艱辛勞力以求裹腹，他們將西語原稱的“San Francisco”，以音譯方式稱喚為「三藩」，或以滿山得以取金無盡之意稱當地為「金山」。投入淘金底層和建造美利堅大陸橫貫鐵路的苦勞(美國境內聯合太平洋鐵

路之東、西兩端，即分別為紐約和舊金山)，係19世紀中、後期多數華工在加州屈身立命的兩大行業，這些於彼時被視如奴工(甚至還有極不雅的稱喻)的華人，有極多的比例正是從中國大陸的沿岸城市，擁擠搭船抵臨舊金山港而登岸，投入苦勞微薪之行列。孰料即便是「金山」也終有淘空耗罄之期，僅約一個世代的卅年左右，三藩之採金漸告趨減，終至無存，加上遠隔重洋的澳洲墨爾本傳出新發現大量金礦而被取喚為「新金山」之下(註一)，宿居於原地的華人遂將三藩改稱為「舊金山」，若是採行較為準確的音譯，應稱舊金山為聖佛蘭西斯科。

在歐裔人士抵臨加州和舊金山之前，本即已有原住民在此生活萬年以上之歲月，而以西裔為先之歐裔人士最早是於16世紀，從墨西哥灣登上北美大陸後，從今之美國德州或墨西哥行至加州舊金山一處名為“Yerba Buena”(中譯芳草，又稱印度薄荷，音譯為耶巴·布埃納，在舊金山港東北方約3公里的海域上即有一座名為Yerba Buena之島嶼)的地方，這些集航海、探險、尋金乃至打劫掠奪…諸念頭於一身的西裔人士，將所經臨過的各個大小地方，皆取以西班牙之名，不過初時並未留置大量的開拓人力於現之舊金山和加州境內地方(註二)。俟長達近約兩百年後，始有西歐海事強權國的船隻，次第繞過南美大陸最南端的「合恩角」，再北行來到現今包括舊

金山在內的北美沿岸地區。

依據後來所蒐集取得的航海資料，上方曾記載到歐裔人士最先駕船航抵北美西部海域，是在18世紀後葉，這群海員既將所目睹的地形繪製下來以便上呈領賞，同時探究應擇於何地登陸和宣示佔有。後於1772年時，由西班牙的探險船隊率先循海路航行至舊金山灣，彼等一行人擇於舊金山地區的登陸地點，應是接近今舊金山半島東北端、一處瀕臨耶巴·布埃納灣(Yerba Buena Cove)的「克拉克點」(Clark's Point，在阿拉斯加亦有相同名稱的角點地方)，這群探險人士在經過短暫探索後，即已逐漸明瞭舊金山的地理形貌。在消息傳布開來後的數十年間，西班牙本和原先遷徙至中南美沿海一帶的西裔「流民」，嗣後又靠搭船、跋涉，在海陸交相運用並進下，大批移進舊金山(註三)。

18世紀底，在今之加州多數地區、尤其是南部大片疆域大都屬於墨西哥帝國(是由早先成立的新西班牙總督轄區轉變而成，註四)管轄之年代，舊金山港口已是初具規模，並可和整個美洲西岸(含中美洲瀕太平洋沿岸)諸地進行商貿，少數通商用途之船舶亦可往返梭行於舊金山和歐洲國家，惟須萬里迢遙的繞越南美的合恩角，船隻在海上的單向航程即常需費時近約2個月之時光，甚或更長的光景。

1840年代，墨西哥帝國在加州的控制力已大幅減弱，爆發於1846年的美墨

戰爭後，獲有優勢戰果的美方立於1847年時，由派駐當地的首任地方行政長官--阿隆·巴特利特上尉，將原稱耶巴·布埃納(Yerba Buena)的舊金山改名為San Francisco，之後整個加州即連同今之美國西南諸州一般的，先後加入美利堅聯邦(註五)。在美利堅聯邦將其領域，從早期的大西洋岸擴展至太平洋岸後未久，即由州政府暨聯邦政府撥注大筆經費在太平洋岸興建多處港埠，舊金山港即是其中之一。只是，美西岸帶不乏多處地形和位置俱頗卓越的港澳，於歷經百餘年的變遷後，舊金山港終究由於雖有良好的灣澳地勢，卻因半島地形、腹地狹小又無從延伸擴展，遂無法比美長灘、洛杉磯港、奧克蘭港…等商港，而在貨櫃(物)的裝運數量上瞠乎於上述港埠之後。

舊金山港改以新優的發展策略，維繫具特別格調的港埠風貌

依據加州於1968年通過的「伯頓法案」(州編號AB2649)，舊金山港是隸屬於舊金山市之機構，港務的最高管理暨決策審議部門，是一個由五名成員組成的委員會，並且是由舊金山市長所提名任命各委員。港口負責管理的海上領域，從金門大橋附近的海域，一直延伸至舊金山市的北部和東部海面，包括著名的「漁人碼頭」(Fisherman's Wharf，其位置是在頗知名的39號碼頭)北側海域在內。

在國際上港口代碼(前2碼為國別代碼；後3碼為地方代碼)為USSFO的舊金山港，自1960年代的貨櫃運輸興起後，由於缺乏寬闊的腹地以供建造貨櫃碼頭作業區(Terminal)，只能就原本已屬狹小的碼頭裝設貨櫃起重機來權充場面，因而重要性愛逐步下降。近在咫尺的奧克蘭港(港口代碼為USOAK)則於同一年代起，大舉凌駕舊金山港，成為該一海灣區的重要大型貨櫃港，相對的舊金山港反倒成為了居於奧克蘭港之下，且未能以裝運貨櫃為主力的商港(註六)。

就以上兩港的相互位置以比論，奧克蘭港是在舊金山港東端計約3哩處，兩地、港並有跨越海灣(即舊金山灣)之大橋和聯邦道路相連接，由於久來所形成、港埠隸屬於地政方府的制度，因而兩港未能如同美東的最大港、即紐約-紐澤西港(Port of New York and New Jersey，港口代碼為USNYC)那般的自成為一跨地設立的港埠，而是分別開來的兩個港。

舊金山港屬溫帶海洋性氣候，盛行西風和西北風，每年氣溫最低與最高的1月與7月，月均溫分別是9.2°C與17°C。比起美東的多個聞名大城或大港如紐約、波士頓或巴爾的摩，緯度較低並有海風調節氣溫的舊金山，冬暖夏涼，全年平均降雨量約1,000公釐，岸帶或港區內的平均潮差為1.52公尺，當可算是潮差明顯的港埠；夏季常有霧氣飄生，冬季亦多晨霧，是美國境內各大城中屢

見飄霧的都市，這正是限制其都城和港埠得擴大發展的因素之一，每年在濃霧籠罩兼又人為疏失之下所發生，包括船舶碰撞之類的交通意外，均難以輕觀。

由於舊金山有優越的天然環境可供植育農作，所以舊金山早期曾是美國西部海岸盛產多種麥作蔬果，並且產量極為豐饒富庶的農業區，甚且還可趁於夏季時間植甘蔗，因此果物加工、製作罐頭和製糖產業…等久來特別發達，農產製成品可供大量銷至美國的其他城鎮。在工業方面，主要有食品加工、電子儀器、資訊設備、石化工業、油品煉製、飛機航太成品組件之製造裝配…等(註七)，惟這些產品大都是供作舊金山和鄰近美國城市的內需消費，多數的民生物品仍倚賴來自海外的輸入，尤以來自東亞國家的進口為最大宗。

舊金山昔於淘金鼎盛時期，引來銀行紛於當地開行設店，故而曾發展為美國西部最大的金融中心，今之聲勢雖已難與同州的洛杉磯、聖地牙哥相比，但仍有相當可觀的規模。舊金山國際機場係瀕臨舊金山灣的南灣西帶岸邊，屬市郊的聖布魯諾(San Bruno)地區，有定期航班飛往世界各地，機場距離市區或港口區達20餘公里，惟有編號各為280和101的聯邦道路和州轄道路，可連通港區和機場，尚頗有利於發展海空聯運業務。

(下期待續)