

学校的理想装备

电子图书·学校专集

校园网上的最佳资源

人文地理学

 **eBOOK**
网络资源 免费下载

自序

人文地理学是研究地面上人文现象的分布、演变和传播的一门学问。和自然地理相对并立，而且交光互影，有密切关系。自然地理有地貌、气候、水文和植物、土壤等分科，正如人文地理有人口、聚落、交通、产业等分科一样。

近 30 年来，尤其是英美两国，人文地理学经过计量革命，采用模型方法，响应社会福利运动，在学科内容和研究方法上，大有改进和创新。同时更与新兴的环境科学、行为科学和生态科学相结合，以求解决世界性的社会福利问题。目前全球各国人口膨胀，城市扩展，自然灾害，资源耗竭，环境污染，生态失去平衡等，都是人谋不臧之故。今若欲探究其中因果，明了其空间分布，分析其行为因素和追寻传播方式，以及预测未来趋势等，都是属于人文地理学的研究范围，因此这学科在近年来，风起云涌，成为研究世界问题的重要科研学术。

我国开国之初，沿袭苏联地理学的观点，将地理学分成自然地理和经济地理两大分支，各自独立成科，而将地面上复杂的人文现象限制于狭窄的经济生产配置范围之内。60 年代的苏联地理学界，体识到非经济社会现象的重要性，如人口的组成和迁移、聚落的形式和分布，习俗的产生和演变等现象，都应加以描述和解释，更值得研究和重视，因此将经济地理学的范围扩大，包括非经济的社会现象，而改称为“社会经济地理学”，实际上也就是西方的人文地理学。同时苏联地理学家重视规划和布局，因此主张应与自然地理学相结合，而为社会主义建设事业服务，故又称为“建设地理”。

自 1980 年以来，我国有不少地理学家，提议恢复并发展人文地理学，并且主张在经济地理和历史地理的基础上，先发展人口地理、城市规划和旅游地理，目前已取得初步成果。

1981 年，作者幸获美国傅伯雷氏奖金（Fulbright Fellowship），前来祖国访问，为期一年，从事研究与讲学，此为首次中美文化交流节目，并蒙匹大当局允准休假一年，又承北京大学相邀，由林超教授主持在地理系作人文地理学十讲，其讲稿即为本书之胚胎，设若当年无此机缘，则本书之问世，亦无可能，作者趁此机会，谨对各方之协助，深表谢忱。

作者早年，获当代声誉卓著之人文地理学家詹姆斯（Preston E. James）教授，以及美籍华裔迭更生（Robert E. Dickinson）教授之教诲，启迪殊多。詹姆斯教授曾与哈佛大学之惠特莱西（Derwent Whittlesey）教授、芝加哥大学之罗伯特（Robert S. Platt）教授等合创“Sequent Occupance”学说，作者译为“文化史层”，国内李旭旦教授译为“连续居住”，在欧美风行一时。詹氏的学说，一反自然环境控制说，而可说是“文化控制论者”。作者早年曾作台湾文化史层的探讨，颇为国际间所重视，饮水思源，实受吾师詹氏启发之赐。吾师迭更生教授，才华横溢，著作等身，其所著“City and Regions”（城市与区域）一书，实为目前城市地理之滥觞。而今两师均已作古，作者受教之余，无以为报，本书之作，或可为悼念与追崇两师之至意。

作者执教美国大学，数十年来，所授科目，均不出人文地理学范围，60 年代曾去英国任教一年，亦以人文地理为主，在此漫长教学期间，能有缘与英美地理学同行相互切磋，辩难之余，获益良多。本书内容，多采自西方人文地理学之研究精华，附有主要参考书目，因印刷困难，未完全列入。其所

附地图，则大多采自乔登与能特里（Terry G. Jordan and Lester Rowntree）教授所著者，作者于此亦深表谢意。

妻子阚家莫女士，早岁与作者为浙江大学同窗，亦习地理学，来美后再度共习于锡拉兹大学（Syracuse University），获学位后，曾任教于美国三一学院（Trinity College），台湾大学及文化大学，本书撰写期间，多有建议与批评，改进之处甚多，亦一并致谢。

谢觉民
一九九 年春

著者简介

我国旅美地理学家，现任美国匹兹堡大学地理学教授谢觉民博士，浙江上虞人。早年毕业于国立浙江大学，曾任职于中国地理研究所及台湾师范大学。赴美后入锡拉丘兹大学（SuracuseUniversity），获博士学位后曾任教于达特第斯学院（DartmouthCoeetgt）、麻省理工学院、哥伦比亚大学及天主教大学。1964年应邀赴英国利兹大学（Univezsity of Leeds）讲学一年。香港中文大学成立后，被聘为地理科第一届校外考试委员。1972年获美国人文科学研究奖金（Nationae Endowment for the Humani ties），并被任为香港大学地理学荣誉教授。1968年台湾科学委员会成立，被任为师范大学讲座教授，并被选为台湾地学协会会长。1981年获富布赖特研究奖金（Fuebright Rescarck Fe-eeozoskip），任北京大学访问教授。曾多次出席国际地理学会及太平洋科学会议。1968年参加在印度所举行的第21届国际地理学会时，被选为人口地理组副主席。谢氏著作丰富，其论文散见于英美各杂志。1964年在英国出版之《台湾宝岛》一书，深获佳评，被美国“图书季刊”列为该年度最佳科学书籍之一。1967年所出版之《中国的土地和人民》，为凡诺德政治地理丛书之一，各大学多选为教本。1973年美国麦克乐公司 Mcgrau Book Company 出版之《中国地图集》，曾两次为《纽约时报》作为当代书刊推介，获国际间重视。

人文地理学

第一章 引论

一 地理学发展史

地理学既有悠久历史又是一门新兴的科学，因为它的研究方法不断发展，它的观念和内容也在不断的演进和扩充。人文地理学是地理学的一个重要分支，在讨论人文地理学之前先来谈谈地理学的发展，是十分必要的。

人类很早就注意并记载了地面各类现象，就是动物的行为似乎也表明它们具备了某些地理知识。举例来说，禽类中的鸿雁，春季由中国南方的沼泽地带飞往西伯利亚的草原度过夏季；秋天又由西伯利亚飞回华南越冬，很能适应不同地域的季节。兽类中的驯鹿，夏季到北极海岸的苔原带啮食地衣、苔藓类植物，冬天回到寒温带针叶林带寻觅食物，似乎明白地面上植物分布的情况。动物尚且有此类地理常识，何况人类？原始人类知道何处有水，何地觅食，更知何处可以放心睡觉。这种维持生存的能力，对于地理环境已经产生了粗浅的认识。

由于交通工具的进步，人类活动范围也就逐渐扩大，地理知识也就由少到多，由简到繁，由窄到宽地发展起来。人类要了解地面的起伏、江河湖海的分布、天气的阴晴变化、气候的寒暖干湿、土壤的贫瘠与肥沃、各种植物的分布；同时也注意到人口分布多寡不均，社会结构和政治制度的不同以及风俗习惯、宗教、语言的差异，因此地理知识也就愈来愈丰富了。

从地理学的发展来看，可分为上古时期、中古复兴时期和近代时期三个阶段。

1. 上古时期

中国远古的文献记载似乎表明当时已具备了地理学的幼苗。例如中国《诗经·小雅》《十月之交篇》所载：“高岸为谷，深谷为陵”，这是晋、陕、甘地区黄土高原的黄土侵蚀现象，说明当时已有研究地理的倾向。又《尚书·禹贡》中记载土壤有黄壤、白壤、黑壤；黑坟、白坟、赤埴坟、坟墟、涂泥及青黎等。真可以说已有了土壤分类知识。又如《礼记·王制》提到“广谷大川异制，民生其间者异俗”，这证明当时已有了人文地理学的概念。

欧洲地理学始于希腊。最早的地理学家希腊人希罗多德（Herodotus，484~425B.C.），被称为“地理学之父”，因为他不但详细地描述了地面的现象，而且还加以解释。比如他观察到尼罗河入海处形成三角形沉积区，他解释是河流带的泥沙所堆积形成的，他称之为三角洲，希腊文写成“ Δ ”。此意一直延续到今，为地理学界所肯定。希腊人又发现地球是圆形的。埃拉托色尼（Eratosthenes，276~196B.C.）计算出的地球圆周，与现在测得的数据很接近。他对地理学的重要贡献，是把地球划分出经纬度，然后把海、陆、山、河和城镇绘在图上，于是才正式有了地图。希腊人还了解到白天的长短、太阳的高低是和纬度有关的。他们把地球按纬度分成不同的带，因此有了热带、温带和寒带的划分。他们在这些初步工作中描述地景、定位以及整理资料并加以解释等，都是地理学初具学术雏型的必经步骤。

在古罗马时代，希腊有两位杰出的地理学家。一位是斯特拉波（Strabo，54B.C.~25A.D.），其所著《地理》是一种类似词源式的书，专门描述世界上有人居住的地方，希腊文称为“Oikoumene”（Ecumene），它已是人文地理学上的专门名词。另一位是托勒密（Ptolemy，90~168A.D.），其主要贡

献是创制数理地图及地理定位。他的名著《Imago Mundi》(Image of the World)真可谓永垂千古。现在有一种历史地理杂志,就用它来命名。

2. 中古时期或复兴时期

中古时期的欧洲完全笼罩在基督教教义之下,而无科学思想的自由。对自然界的见解都要符合《圣经》的解释才行。希腊人的科学思想受到压制,世界变成了以耶路撒冷为中心的圆盘。

可是在8世纪之后,在阿拉伯世界里,人们渴求知识。从波斯到西班牙,伊斯兰教大学研究希腊的传统,而阿拉伯人远游各地,将所得地理知识与希腊的有关著作相比较,同时也与托勒密的地图相印证。其中最著名的伊斯兰教地理学者名为喀尔腾(Khalidun, 1332~1406),他写了历史地理学方面的书,实际上这是社会科学的胚胎。他将灌溉区的定居生活与畜牧区的游牧生活相比较,并预言了伊斯兰教帝国的兴衰。他在地理学上的贡献是以自然环境来解释人文现象,并涉及到都市在区域经济上的地位。可惜他的著作未曾译成拉丁文或其他西欧文字,故未受到应有的重视。

欧洲人重商主义的世界贸易活动,始于15、16世纪西班牙和葡萄牙的探险活动,其后荷兰人随即加入。结果发现了美洲大陆以及通往印度的东方贸易航线。于是人们对世界的认识由地中海一下子就扩大到世界各个角落。16世纪后半叶,荷兰、法国和英国取代了西班牙和葡萄牙而成为世界贸易的主要角色。西班牙、葡萄牙两国支配着非洲、亚洲和南美的航线,荷兰、法国和英国等新兴国家开辟了欧亚大陆北部到东亚的东北航线以及绕过北美北部的西北航线,同时开始对新大陆移民。俄国也开始向东开辟西伯利亚。

经过诸多的探险与贸易活动,人们获得许多地区的宝贵知识。于是从事地理学书籍和地图的出版业以荷兰为中心蓬勃发展起来。此时希腊人托勒密的世界地图已不适用,代之而起的是墨卡托(Mercator)1569年出的地图。其间瓦伦纽斯(Bernhardus Varenius)1650年在阿姆斯特丹出版了一本《通俗地理》,书中汇集了当时所有的地理知识。他把地理学分为两大类:一为世界地志,另一为特殊地志。前者是关于普及全球的自然现象,如陆界、气界和水界以及太阳与地球的关系等,可称为自然地理;后者则涉及各个地区人与地的关系,可称为区域地理。瓦伦纽斯的地理二分法或称二元论给予地理学一种科学信息。他将各类杂乱无章的地理知识加以编排整理,使之系统化,并试图以一些法则来说明。他的二元论,甚至沿用到现代。

3. 近代时期

到了19世纪,近代地理学才有了坚实的基础。瓦伦纽斯使地理学有了科学气息,德国的康德(Immanuel Kant, 1724~1804)赋予地理学以哲学的根据。他认为世间所有的知识可以分为三大类:第一类为系统科学,象生物学、天文学及地质学等;第二类为时间科学,是将各种现象通过时间来研究,是为历史学;第三类为地理科学,将事物从空间分布加以研究,是为地理学。可是到19世纪后期,非欧几何和相对论的兴起,康德的三分论逐步被淘汰而遗忘了。

康德为地理学奠定了明确的哲学基础,但是对地理学赋予真正科学基础的是两位德国地理学家。一位是洪堡德(Alexander von Humboldt, 1769~1859),另一位是李特尔(Carl Ritter, 1779~1859)。洪堡德继承了康德的哲学思想,认为地球是不可分离的有机联系的统一体,所有的自然现象是相互依赖的,整个物理世界是一个和谐统一的综合体。这个观念在他的著作

《宇宙》中表露无遗。他所运用的科学方法是经验的与归纳的，他的知识是地球上的各种现象，实可称为宇宙学家。在地理学上，他可称为奠基人。他研究的主要对象是地面自然现象和生物情况。他的游迹甚广，曾至古巴和墨西哥。他常说经验知识是基于感官所显示现象的思维观察。他搜集各种植物、动物和岩石标本，并将其分类、解释起源及地理分布。他认为任何地区的现象，都不能脱离整体的联系，凡经验事物都可归纳出一般法则。他更注意到植物与温度及雨量的关系（见图 1）。他绘制了洲际的地形剖面图，研究植物与高度的关系，利用等温线来比较温度的差异。他不仅注重自然现象，也不忽略人文因素。诸如他注意到美洲缺少游牧民族，甚至比较亚洲和美洲文化的差异并加以解释。总之，洪堡德代表了当时德国的自然哲学思想。他的《宇宙》一书代表了他自然界统一调和的世界观。在地理上，他将过去地理学上的二元论变成综合于地志的一元论。他把地理学的思想和方法加以统一，给地理学奠定了真正的科学基础。他是公认的近代地理学的创始人。

李特尔为柏林大学的教授，他的旅行仅限于欧洲，远不能和洪堡德相比。他的主要贡献是在确立地理学的研究方法和建立比较地理学的世界地志。他为确保地理学应有的对象和任务，把地理学的研究仅限在地表。他所指的地表，不单指自然，还包括人类居住历史。这即是他所谓的“地上的填充”思想。他的概念是哲学的，方法是叙述的。他不要求因果律。他的意图是通过人类历史过程来探讨自然和人类活动的相互关系，也就是人生主义。他的名著《迪·厄尔德孔德（Die Erdkunde）》

图 1 植物与温度及雨量的关系

是一部世界志的区域地理。

总起来讲，洪堡德和李特尔是地理学的先驱。他们从凌乱无序的地理事实中开辟出一条新途径。洪堡德注重生物和地形，可说是自然地理的开山祖师；李特尔强调人文现象，可说是区域地理的开创者。

到了 19 世纪中叶，随着物理学和生物学的进展，地理学也突飞猛进地发展起来，注重气候、植物和动物的相关研究，特别是地貌学的研究。当时的地理学家大都是地质学家出身，因而就追随了地质学的研究方法，对“人”这个因素便完全忽略了。

公元 1859 年，在地理学上是一个重要年份。因为在这一年洪堡德和李特尔都同时去世了，而达尔文的《物种起源》在这一年出版。这部书用优胜劣败、物竞天择的进化论来解释生物界现象。它大大地影响了地理学的发展，竟变成地理学的指导思想。在此时期，德国产生了两位著名的地理学家，就是李希霍芬（Ferdinand von Richthofen, 1833 ~ 1905）和拉采尔（Friedrich Ratzel, 1844 ~ 1904）。前者在自然地理学上有很大贡献，后者则在人文地理学上声名卓著。李希霍芬在《今日的地理学课题与方法》一文中，主张地理学是有关地表事物的组成方面的认识，提出地表是由部分空间所构成。对这种部分空间的研究，他称为“地志”，是地理学的中心。拉采尔则把人类活动当作研究对象，因而建立了他的地理学体系。他的《人类地理学》是人类社会的地理学研究，认为人的活动处处受到自然环境的影响。他的学说在美洲有很大的影响，这是因为他有一个美国弟子森普尔教授在美国大大传播他的学说。20 世纪初期，在美国有位与森普尔女士同样著名的地理学家戴维斯（William Morris Davis），他的主要贡献在地貌学。他创立了侵蚀轮

回说，主张地貌的发育有少年期、中年期和老年期之分。他的研究很少涉及人文因素。

在欧洲，德国地理学者喜用“景观”一词，把地理现象作为复合体进行直接观察研究。法国地理学家则喜用“生活方式”一词把地理现象当作人类创造性的活动来加以观察。前者以施吕特尔(Otto Schulüter, 1872~1952)和帕萨格(Siegfried Passarge, 1867~1958)为代表，后者则以白兰士(Paul De laBlache, 1845~1918)和他的学生白吕纳(Jean Brunner, 1869~1930)为代表。前者被称为景观论的始祖，后者被称为或然论的创立者。

德国的赫特(Afred Heltnet)是李希霍芬的学生，发扬李氏之主张，认为地理学应以区域为中心。他把地理学的研究对象“人”与“地”的关系，变成为区域的研究，在地理学上建立了体系。美国威斯康辛大学教授哈特享(Richard Hartshorne)深然其说，著有《地理学的本质》一书，详细讨论了区域研究，认为区域研究是地理学的重心，地理学的最终目的是研究地面的区域差异性。哈氏的看法大大影响了50年代美国地理学界的思想。

综合来说，地理学的发展曾有下列几个阶段和学说：

(1) 地理学是自然生物科学——在19世纪后叶形成，着重自然现象，地貌学、气候学即应运而生，完全摒除了“人”的活动。

(2) 地理学是人地关系的学说——此说是以人文地理为中心的课题，在美一直维持到1920年。

(3) 地理学是人类生态学——人类因其文化遗产与技术进步，有不同方式适应自然环境。

(4) 地理学是地景学——认为自然界是被动的，人类社会是主动的，它着重于描写地景时应有所解释，并阐述现象。

(5) 地理学是分布的学说——着重于各种现象的分布形式，其口号是“何物在何处”。

在上述各种观点中，区域地理大行其道，认为地理学与其他科学不同，主要有下列数点：

(1) 地理学并没有一种特定的研究对象，不象地质学对岩石、植物学对花草、社会学对人群组织那样，地理学是研究一个区域内各种现象的综合体，表现区域特色。

(2) 地理学不是自然科学，也不是社会科学，它是研究特定区域内自然现象和人文现象相互影响关联的学问，它是自然的、生物的、社会的和人文的综合研究(见图2)。

(3) 地理学有两种研究方法：一种是系统的，着重于某一种现象，如地貌、气候、人口、农业等；一种是区域的，研究各种现象的相互关系及其区域特色。

(4) 地理学与历史学有极多相似之处：历史学是以时间为中心，研究某时代内各种现象的因果关系；地理学则以空间为中心，研究某一区域内各种现象的相互关系，研究某区域特色及各区域间的差异。有了这种区域观念，地理学才有了重心，不致为其他科学所吞没。

地理学是研究地球表面的一种学问。但时至今日，地理学家究竟对地球表面有多少研究，颇值检讨。今天人类历史已进入太空时代而步入月球，但人类对于自己的“家”——地球表面的许多现象尚不能了解。比如说我们没有一张表现全球地形坡度的地图，也没有人口年龄组成的分布图，没有全球

房屋形式图，更没有经济收入的分布图。说来奇怪，人类在地球上居住了这么久，许多地球表面的资料尚付阙如。

一门科学的发展，一定与其他某些科学相辅相成。在近 50 年来，整个科学上的进步是非常突出的。举其要者：相对论的

创立、原子粒的分解、遗传学上以生物化学为基础的发现，以及人类步入太空的活动等等，这实在是人类史上极有收获的时代。但各门科学的进展互有差异。据美国地理学家阿克曼（Edward Ackerman）的意见，1910~1940 年间物理学与数学上的成就非常惊人，化学、生物学和地质学则不及。社会科学方面，人类学、心理学和经济学颇有特殊贡献。地理学却很有限。阿克曼认为，因地理学与历史学和地质学关系密切，地理学进展不快是与上述二学科发展情况有因果关系的。

1960 年以后，地理学在研究方法上大有进展，形成了现代地理学。

二 现代地理学

现代地理学可说是从 1960 年开始的。因为自那时起，在地理学的研究方法上有极大的改变，同时也使研究的范围大为扩大。这个大改变包括地理学上的定量化和统计学的大量应用，模式应用也已开始，体系分析的首次运用以及理论地理的发展。以上种种，可说是现代地理学的基本特点，同时也是地理学上的一次大革命。其中大部分对人文地理学有特别重要的影响。

早在 1952 年，哈格斯兰特（Hagerstrand）就开始了模式的研究，他开创了“波浪模式”。这是他为研究某一问题，采用一些物理学上的公式而创立的。到了 1960 年，地理学家们逐渐采纳了模式研究方法。1967 年英国的哈格特（Haggett）和乔利（Chorley）出版了《地理的模式》一书，它系统地介绍了模式研究在地理学上的应用。

随着模式研究和量化的迅速发展，理论地理学也跟着出现。它的代表作是 1962 年出版的邦奇（W. Bunge）的《理论地理》。1968 年有关理论地理学的文章也在美国地理学会刊物《现代地理学》上出现。

由于地理学的研究方法有所改进，以致地理学本身和内容也起了变化。综合起来，这些变化表现在下列三方面：

（1）现代地理学已成为一门真正的科学。因为地理学有了更准确的分析和预测，改变了以前只注重描述及主观性较大的预测。

（2）应用地理的广泛应用。地理学也提供准确的区域和空间位置的选择，因此在许多领域内地理学已成为一门不可缺少的知识了。

（3）因为有了新的研究方法，使地理学与其他学科，如与统计学、经济学、社会学等关系密切。

现代地理学的研究方法第一是量化并应用统计学，第二是体系分析，第三是模式应用。

1. 在地理学研究上采用量化，有以下几方面优越性：

（1）增加了准确性——统计学的应用，使地理资料的分析 and 描述更为精细，减少了主观性和模棱两可的弊病。以聚落研究为例，以往只有定性描述，某地为聚集聚落，某地为分散聚落，没有明确的标准。而现代地理学则有数

字依据，采用某种统计分析，如近邻分析方法，就能表示出某一地区实际聚落的分布情况，并能按明确的标准划分出聚集区或分散区，从而达到定量化。

(2) 计算机的利用——地理学的资料繁杂，数量庞大，因此贮存和分析资料的工作十分困难，计算机的利用，解决了这些困难。目前在地理研究上应用计算机已十分普遍并日趋重要，有许多地图已用计算机绘制。(3) 科学预测——以往的地理学多为描述上的定性工作，对于某一地区未来发展的预测，也多为个人主观看法，缺少科学依据。定量化及统计学的应用，就可以依据某地的发展趋势来预测今后的情况。这增加了地理学的实用价值，促进应用地理学的产生和发展。

2. 体系分析

所谓体系分析，就是把研究对象作为一个整体来分析该体系内相互有关的分子。因为地理学的研究对象是空间组合和空间相互作用，因而体系分析在地理研究上十分重要。

一个体系的分析，不光是要明白各个组成分子的情况，而且要了解所有相互关联的组成分子的总体。因为一个体系内任何一个组分的变化都会影响其他的组分，同时组分属于不同的类型，因而也涉及到各门学科。例如要研究一个城市的交通问题，就把它作为一个体系来研究，其组分包括城市由地貌起伏、气候变化、车辆多少、人口密度、房屋形式甚至居民的收入等，每一组分都与交通问题有关。因为地理学本身组分甚多，所以体系分析对地理学尤其合适。

3. 模式运用

地理学的研究对象是地球表面的现象，十分错综复杂，不易了解。所以需要以特别的方法将这些现象表达出来，这种方法就是模式。可以说模式是从观察到结论之间的桥梁，即是从现象到实质的一种分析过程。一个成功的模式可以变成定律或一种学说。因此模式也是在实验阶段中必备的条件。

模式有各种类型，主要的有以下几种：

(1) 比例模式——如等高线模型。这种模式是尽量和真实情况相符合，只是比例不同而已，多应用于自然地理方面。地貌图是这类模型的一种。

(2) 决定性模式——基于数学上的必然性，把各种变数用数学方式表示出来而加以分析。计算所得的结果若和实际相符合，则此模式即可成立。重力模式就是这类模式的例子。

(3) 变异性模式——这是根据统计学方法创建出来的。同是用数学方法来分析，但它和决定性模式不同。它以几率为主，所显示的结果不是确切一定的，而是有各个可能性，只是它们发生的概率不同。这种模式多用于人文地理的研究。因为人类活动包括了人类行为，它是不能作肯定结论的。著名的例子是“芒特—卡洛模仿”(Monte—Carlo Simulation)，是研究人口从一个中心向各方面散播的可能情形的模式。哈格斯兰特的“发展波浪模式”也是一个例子，它是研究空间发展形式的。

(4) 理论性或概念性模式——这类模式不一定用数学形式来表达，可用地图及表格，尤其是地表上聚落分布的情形，就可以做成理论性或概念性模式。例如克里斯特勒(W. Christaller)的“中地学说”和图恩(von Thünen)的“孤立国”等。

总而言之，创立模式主要看多个变数的情况而定。从一个模式可以找出各个变数的相互关系，在找到结果以后再与事实比较，看它是否适合。因此

我们不能说一个模式是正确还是错误，而只能说是否适合或者重要。

现代地理学也包括行为地理学。人类生活在地表环境中，周围环境对人类有各种影响，而人类也有相应的反应。这种反应不但包括感觉，也包括评价的态度。研究人类这种对不同地区的反应特性、形成过程和相互关系的科学，称为感应地理。

人类对地理环境产生感应后，要做出选择，也要做出判断，然后决定自己的行为。行为是人类在一连串可能的情况下所做出选择的行为。每一个人的行为自然有主观的成分，可是对于具有某种文化传统的居民来说，他们的行为有一定的客观表现。这就可以作为系统研究的对象，这种研究不同文化的人群在不同地理环境的行为，即为行为地理学。行为地理学的着重点是人们对空间关系的行为。这里所说的空间并不是抽象的物理空间，而是具体的地理空间。

人文地理学以社会文化环境为研究对象。感应地理和行为地理是现代人文地理学上一个综合研究分支，它把心理学和社会学上的感应和行为引入地理学，试图在研究人与地的关系上另辟蹊径。

现代地理学以数学为基础发展观念与学说，追求因果律甚至可以预告，是一种纯粹科学的学问。其方法主要是利用大量的资料，用计算机进行各系统的关联分析。

这种以数学统计为工具来分析空间关系的系统学科，是地理学上的一大进步。有人认为对地球表面的复杂现象，没有办法系统地地理出法规。可是我们要知道，在牛顿以前，人类是无法了解繁复的星体运行规律的，也不知道苹果落地与月亮的运行是同一道理。然而过度的数学化也有它危险的地方。因为地表现象是经过长期演变的，每一地表现象有其本身独立的真实特征，即所谓区域性。仅由数学排演成的分布现象，不足以代表地球表面各类现象的真实特性，因为地表现象的排列，不是简单的机械排列，也不象钟表那样由内部机器机械操纵。地表现象有它的综合个性：比如由理论形式来讨论城市的分布与农业区划，往往会忽视其真实性。此外，它需有大量的资料以供利用，但在某些国家和地区，资料比较缺乏，这种方法就无法进行。

理论地理学之所以轻视区域地理，是因为区域地理只注重“描述”而少科学化。但问题是“描述”是不是不科学，“描述”是不是只有地理学上才使用？地球上无数的现象与事实，地理学描述某现象或某事实时，无形中一定会有所选择。这种选择的背后，一定有一种理论存在。因此可以认为“描述”本身就是一种科学，而在其他各种科学上都有所应用。同时区域地理也可做理论地理的实验室，正如理论物理学家一定要把他的理论送到实验室一样。

美国大学里地理教学的课程，一般采取综合各种分支分为三类而开设下列课目。

现象	学说	工具
区域地理	系统地理学	实用地理学
亚洲地理	地貌学	统计学
北美地理	人口地理	地图学
欧洲地理	气候学	航空摄影
中国地理	交通地理	计算机

综上所述，着重于分类的区域地理和着重于数学的理论地理，应该是并行不悖、相辅相成的。

三 人文地理学的定义和学说

要了解人文地理学的定义，首先要知道什么是地理学。然而给地理学下一个定义，就众说纷纭，莫衷一是了。从上面所述的地理学发展史中，可以说地理学有三方面的含义：

- (1) 地理学是地球表面上现象的描述和记录；
- (2) 地理学是对某一特定区域内各种现象的相互关系的研究；
- (3) 地理学要了解的是现象的空间分布和空间结构及其演化过程。

有了这些认识，地理学就可以与其他科学分立，因为它是着重“空间”问题的。在这大前提之下，就易于区别人文地理学和自然地理学。因为前者着重在人文现象而后者侧重于自然现象。有人认为人文现象和自然现象间有着“中间”地带。这地带十分重要，因为它正是地理学所要研究的。因此地理学者面临抉择：不能完全放弃自然，也不能摒绝人文，应该将二者融和沟通起来。这可能是地理学的未来使命。美国地理学家詹姆斯（Preston E. James, 1899~1985）曾说：“自然地理学和人文地理学的区分，模糊了而不是澄清了地理学的真正性质。”综上所述可知，人文地理学是研究地面上各种人文现象的分布、演变、扩展、传播以及人类社会活动的空间结构的一门学问。它以人地关系为基础，而人地关系随着人类社会活动的进化而连续变化。

在人文地理学上，可推李特尔为创始人。他用比较法来研究世界各地各种地理现象的因果关系。自1817年出版第一部书后，陆续出版了18部书。虽然他曾在某些方面把人地关系归于“神”的意旨而变成唯心的“目的论”，但他划出了人文地理学的轮廓。他提出人文地理的主旨是研究人与地的关系。在这个大宗旨之下，人文地理学有了各种论说。

1. 环境决定论

德国地理学家拉采尔被公认为环境决定论的倡导者。他是德国莱比锡大学的教授，深受达尔文进化论的影响。他认为人是环境的产物。他原来是研究生物学的，在他的《人类地理学》一书中，把人当作生物进化的最后胜利者，并以此来研究人类在自然支配下如何生活，如何分布。他也把国家视为一个生物有机体来说明国家的盛衰，想由此建立一般法则。他的中心思想是“地理学是研究自然与人类之间，舞台与历史之间相互关系的学问”。他把人文地理学当作生物地理学，因而历史便成为无生命的机械运动，而完全忽视了人类能够创造、改变自然的积极一面。他又提出“空间”和“位置”的概念。他在空间分析中提出“生存空间”的生态学概念。同时认为“位置”是随历史变化的。这二者是他为说明自然与人类关系的论据。因此达尔文的“生存竞争”就变成拉采尔的“空间竞争”。他认为空间竞争可见于民族移动的现象中。在同一民族之中，又有职业分化现象。这些就成为社会体制进化的力量。换句话说，他认为人和其他生物一样，他的活动、发展和分布，无一不受自然环境的严格限制。他的论调太死板且极有成见，可是地理学教授迭更生（Robert E. Dickinson, 1905~1980）却认为拉采尔是“第一个系统

地说明文化景观概念的人”，因而是“所有对人文地理学有贡献的人中最伟大的一位”。

拉氏的学说在美国也曾盛行。这主要是他的美国学生森普尔的缘故。森普尔女士曾任教于芝加哥大学和克拉克大学，她的名著《美国的历史和地理环境》、《地理环境的影响》在美国风行一时。锡拉兹大学的詹姆斯和葛德石（George B. Cressey）两位著名的地理学教授均为其门生。前者专长于人文地理学而熟知拉丁美洲；后者专长于自然地理而熟知亚洲。然而他们并不同意森普尔的学说。另有两位地理学家赞同森普尔的环境论。一位是耶鲁大学的亨廷顿（Ellsworth Huntington, 1876~1947），在他的《气候与文明》一书中特别强调气候对人类文明的决定作用。还有一位是加拿大多伦多大学的泰勒（Griffith Taylor）教授。他们二位所写的教科书大大影响了北美洲的地理学界。

2. 或然论

法国的地理学先驱白兰士受到李特尔区域地志的影响，认为人文地理的重要课题是研究人类如何适应自然环境。人是一个积极因素，不能用环境控制来解释一切人类事实。在他的《人文地理学原理》一书中提及单纯的地理条件（自然）是不可能直接影响人类的。必须要通过社会的要素才能对人类起作用。在人地关系上，他认为人类除了生理机能影响自然外，同时还通过社会的生产过程（技术）而与自然结合在一起。在这种情形下，如果社会的生产过程符合历史发展原则，那么就可以从历史发展过程来认识人类社会与自然的相互关系。同时自然条件的具体内容在历史上是受到限制的。他又提出人类的生活方式即为社会、历史、心理等要素的复合体。他把动植物生态学中的生活形式导入人文地理的研究中。白氏认为创造社会历史的人类才具有选择自由的可能性。自然环境本来就受到社会的、历史的限制。由于这个思想的发展，才摆脱了拉采尔的有机自然观而克服了自然环境论的思想。在这方面，白氏的功绩是很高的，他把人文地理学的重心从自然转移到人，认为人类生活方式不完全是环境统治的产物，而是各种因素（社会、历史、心理等）的揉合体。同样的环境可以产生不同的生活方式。环境只提供可能性，它的被利用要完全取决于人类的适应能力。因此他的说法被称为或然论。白氏重视综合性的区域研究，他是法国区域地理研究的创始人。

白吕纳是白兰士的学生，他于1907年在洛桑大学开设了西方国家第一个人文地理学讲座。他所著的《人地学原理》把人文地理学内容分为三纲六目，即：

- （1）地面上不能生产者——房屋和道路；
- （2）动植物的利用事业——耕种和畜牧；
- （3）经济上的掠夺事业——开矿、渔猎和林业。

他在书中举了几个小区域作为例子来阐明人地相关原理的具体应用。他认为自然是固定的，人文是无定的，二者之间的关系常随时代而变化。

3. 生态论

美国地理学家，芝加哥大学教授巴罗斯（H. H. Barrows, 1877~1960）倡议人文地理学是研究人类生态的。他认为人文地理学应称为“人类生态学”。他主张地理学的目的不在于探究环境本身的特点和客观存在的自然现象，而应该研究人类对自然环境的反应。人是中心，一切其他现象只有当它们涉及到人对其反应时，才需加以说明阐述。他认为历史学研究人类在时间

上的关系，地理学则着重分析人类在空间上的关系。他提出地理学的中心应从极端的自然方面转移到人文方面，而在人文方面则应该详细研究人对自然环境的反应：既不是人类完全受自然的控制，也不是人类对自然的适应，因此应称为生态论。

4. 文化景观论

美国地理学者，加利福尼亚大学教授索尔（Garilo. Saner, 1889 ~ 1975）在 1925 年发表《景观的形态》一文主张，用实际观察地面景观来研究地理特征。他认为地理学是研究地球表面的各种事物，包括自然事物和人文事物以及它们在各地区差异的学科。他主张以解释文化景观作为人文地理的研究对象。景观一词把自然与人文兼收并蓄，体现了地理学的整体性，景观论在苏联受到重视。

5. 文化史层说

文化史层一词（Sequent Occupance）是美国地理学家，哈佛大学的惠特莱西（Derwent Whittlesey）、锡拉兹大学的詹姆斯（Preston E. James）和芝加哥大学的罗伯特（Robert Platt）等人一起创造的（作者译为“文化史层”，国内李旭旦教授译为“连续居住”）。他们认为地理学的目的不是解释人类受自然环境的控制，也不是人类对自然环境的适应，而应该是了解一地区的文化史层。所谓文化史层是指自然环境对各民族都是中立的。地面现象的差异完全是由于各民族的文化背景、能力、态度而改变的。在同一环境的地区内，不同的民族在不同时期居住，就在地面上遗留下了不同的文化遗迹。因为文化不同，就会有不同的土地利用方法、不同的聚落形式和经济生活。此即称为文化史层。文化史层是美国地理学上重要的观念，在欧美已十分普遍。这种观念刚好与环境决定论相反。它认为人类的文化决定地面上的一切，可称之为“文化决定论”了。这种论述认为地面现象都受人类文化的影响。举例来说，煤在地上的分布本不重要。可是人类发明了蒸汽机，煤的分布就变得十分重要了。同样石油也是如此，一有了飞机，石油是不可或缺的资源了。没有原子弹以及核的其他利用，则铀在地上的分布毫无意义。可见地面上的许多现象，由于人类科学技术的进步而赋予新的意义。再举例来说，非洲的撒哈拉大沙漠地广人稀、作物有限，原始居民过着简陋的生活。在阿拉伯人侵入以后，地面就起了变化。首先阿拉伯人带来了枣子，可在本地种植又带来了骆驼，成为“沙漠之舟”，扩大了人们的活动范围。其后法国人来到其地，地面再度发生变化。首先，将枣子商业化，远销至其他地区；其次，开挖井水，水源增加而使人口增长。换句话说，撒哈拉地区因为在历史上曾被原始居民和阿拉伯人以及欧洲人连续占有和改造，遗留下不同的地面现象和不同民族的文化遗址。因此，文化史层是地理学上研究的重要课题。

四 人文地理学的内容

人文地理学是研究地面上人文现象的分布、传播、演变以及和自然环境关系的学问。人文现象有经济方面的，社会方面的，政治方面的和历史方面的。相应的人文地理有下列四大分支：

1. 经济地理

这是人文地理学的一门重要分支学科，它以物质生产分布的地域体系为中心，以人类的经济活动为研究对象。然而经济地理与经济学有何不同呢？

经济学是研究人类为满足其物质和服务的需要、欲望而所做努力的现象。无论是物质或是服务，总要通过人去生产、交换和消费。因此经济学和经济地理所研究的对象是一样的，即人类的经济活动。所不同的是研究方法和侧重点。经济学研究的是人的经济行为及由此产生的经济关系，而经济地理则专门研究人类经济活动与自然以及人文环境的关系。自然和人文环境是有区域差异的，所以人类经济活动也有区域差异。中国华北平原的农业不同于美国中西部平原的农业，重要的原因即是二者自然环境不同，如气候、土壤的不同。但是自然环境相同，也会产生不同的经济活动。美国的草原区和阿根廷的草原区，自然环境没有什么两样，而前者成为重要的小麦区和玉米区，而后者却成为放牧区。这种区域性的差异，都属于经济地理的研究范围。因此可以说，经济地理是研究地表人类的物质生产、交换、消费及服务等的差异之学；也可以认为经济地理是介于经济学和地理学两门学科之间的学问。地理学家认为它是地理学的重要分支，而经济学家也把它看成为经济学的一部分。也有人认为经济地理是介于社会科学、自然科学和技术科学之间的边缘学科。

在理论上，西方国家对经济地理有三种看法，有的认为经济地理是关于人类经济活动和自然之间的关系，它的主要任务是研究其关系的规律性；有的则认为经济地理是研究人类经济活动所创建的区域布局，它的任务是说明一定区域内的经济结构和布局特点；还有的认为经济地理是研究生产力的分布和发展，它的任务是阐明生产力与有关区域因素的相互作用。

苏联的经济地理以生产的地理配置作为主要研究对象，它的主要任务是研究国民经济各部门的发展和配置，经济区划以及资源的理论评价和实践问题。

中国因国土辽阔、人口众多、资源丰富以及历史上遗留下的生产分布不合理、不平衡等，对生产地域布局十分注意。生产配置的理论和实践是多方面的，经济地理只能负担这类任务的一部分，即着重研讨其地理布局、分析生产布局地域体系的形成过程、有关条件的类型以及区划特点和发展规律。

传统上，经济地理又可分为农业地理、工业地理和交通地理三类。

(1) 农业地理——农业是自然再生产和经济再生产相结合的生产事业。农业地理是要研究农业生产的地域分布和农业生产的形成条件、地域类型及其发展变化的规律。它的实际任务是了解有关农业生产的各种条件、资源的评价及合理利用。目的是因地制宜地发展生产，发挥地区生产优势，促进农业生产的合理地域分布和布局。农业生产的对象是生物以及生物生长过程的必要条件，如光、热、水、土等，因此农业地理和自然地理的关系特别密切。

(2) 工业地理——工业地理是研究工业生产的地域分布及其规律的学问，它着重研讨各种工业布局的因素和特点，以及不同类型工业地区组合的形成和发展。现代工业是有一定科技基础的大规模的生产，同时又是各种条件如原料、能源、交通等相互关联的集中性生产，更是有高效率管理的社会组织形式。所以它的研究方法是对各种影响工业生产地域布局的自然条件、社会经济条件条件的分析。它的主要任务是根据自然资源条件、经济特点和国民经济发展的需要，对工业生产进行合理布局，使各地区的自然资源得到充分合理的利用。

(3) 交通地理——交通运输是工农业生产和商业发展的重要条件，因而交通地理和工业地理、农业地理有着不可分割的关系。它主要研究运输业的

地域布局，交通枢纽的特点，货流的形成及其流向，交通枢纽与腹地的关系，运输区划及其变化等。它的任务是综合利用各种运输方法，使点（如场、港、站等）、线（铁道、航道、管道等）互相协调，促进综合运输能力。

2. 社会地理

社会地理是人文地理的另一个组成部分。它研究各种不同社会集团的形成，人种的来源，不同文化的生活方式，各种文化的空间分布。在自然与人类的关系上，社会地理重视社会条件，强调社会因素对形成地区特征的作用。法国的人文地理学家白兰士在本世纪初期提出了由于人类对环境的适应和选择，才使各地区表现出不同特色的观点；不象环境论那样，认为自然环境决定人类的活动，因之称他的学说为“或然论”。他为社会地理建立了初步的理论基础。社会地理新近的发展趋势是侧重于解决社会的实际问题，诸如重订人口政策、考察农村人口的文化背景、追踪语言和宗教的发源地和发展，并涉及种族歧视、贫富不均、饥饿、犯罪问题以及社会福利等。

社会地理也可再分为人口地理、都市地理、聚落地理（专限于农村，目前尚未发展起来）、宗教地理，甚至旅游地理。在北美洲则还有文化地理，专门研究各种文化与自然的关系。

（1）人口地理——这是社会地理中一门较新的分支学科。它研究的对象是人口。凡人口的数量、人口的组成、人口的增长、人口的分布和密度以及人口移动等，都是它探讨的项目。它的任务是探讨人口问题的区域差异，从而制订人口政策、区域规划以及作为国内外移民政策的科学依据。

（2）城市地理——城市地理应该是聚落地理的一部分。可是城市聚落的形成、发展的经济基础以及空间结构等方面与乡村聚落迥然不同。同时城市在社会生活中的地位日趋重要，全球的都市又日益增加，因而城市地理研究得多，成果也多，它的发展远远超过乡村地理（即一般所谓的聚落地理），而变成社会地理中的一门重要学科。

（3）文化地理——文化地理是研究人类文化空间组合的分支学科。文化包括人类创造的物质财富和精神财富，也包括人类的生活方式、风俗习惯、语言宗教以及观念、价值意识等。社会文化有历史的延续性，也有地面上的区域性，因此有人认为文化地理是研究人类与环境的问题。文化地理在研究文化发源地，如美索不达米亚（在底格里斯河和幼发拉底河流域）、尼罗河、黄河渭河谷地，美洲墨西哥高原的雅玛文化和阿兹德克文化，安第斯山中部的印加文化等的历史演变很有贡献。文化地理涉及文化景观，是文化在地面上的印记，是人类活动附加在自然景观上的形态。文化地理研究中划分出了文化区，这是一个重要概念。世界上的文化大区有中国区，西南亚、北非、阿拉伯文化区，欧洲文化区，南北美洲文化区和印度区等。

（4）旅游地理——旅游地理是有关人类旅行游览与地理环境关系的新兴学科。它研究旅游起源及地理背景、旅游的季节分布和移动规律。它的任务包括旅游资源的分类评价、保护和开发利用；旅游路线的设计以及如何使旅游业的发展对地域经济的综合形成产生积极作用。因此有人认为旅游地理是一种应用地理。

3. 政治地理

政治地理是综合人文地理学和应用政治学的一门学科。它以研究国家类型以及各种领土内政治活动现象的地理分布和空间布局为主要内容。它分析国家的形成和发展及其和地理因素的关系；它也寻求有关国际关系，测定领

土、领空和领海的范围和国际界线。它的任务是分析比较各类国际性组织的相互关系，预测未来世界形态，并为保卫世界和平作出贡献。政治地理学者，如德国的拉采尔，瑞典的谢伦（Rudolf Kjellen），英国的麦金德（Halford Mackinder）以及美国的鲍曼（I. Bowman）等都曾对全球战略和国际政治地理提出过重要论述，如拉采尔的国家有机体说，谢伦的民族个性说，麦金德的大陆腹地论以及鲍曼的民族自决论等。

目前政治地理学的新趋势是注重政治区域的演变、结构和功能；国际政治集团的组合与作用；政治疆界尤其是领海的分析与划定，沿海捕鱼权的立法以及南极洲领土的划分等。

军事地理和地缘政治是政治地理的两个分支。军事地理研究战区各种地理因素与战争的关系及其对战备和作战行动的影响。军事地理随着兵器、技术、战争规模及作战方式的改变而逐渐充实。一个历史上有军事成就的人曾说：“地理知识对于军事学家，正如数学公式对于几何学家一样的重要”。有人已把“地理要素”作为“战略要素”来考虑。在现代战争中，军事地理已普遍受到各国国防部门的重视。

地缘政治学源于 20 世纪初叶。那时德国拉采尔的国家有机体说，瑞典的谢伦主张用生物学方法即达尔文的物竞天择、优胜劣败的生物消长理论应用到国家的成长和发展上去。这些理论为纳粹主义的侵略扩张提供了借口。30 年代德国的豪斯浩弗（Karl Haushofer）提出了“生存空间论”，他认为德意志民族至上但领土有限，战争是解决生存空间的唯一办法。地缘政治学结合了民族优越论和大区域观念论，国家有机体说和生存空间论，在 30 年代曾为法西斯主义的侵略所利用，一度在德国和日本盛行。但自第二次世界大战后，这个论说已被人们所摒弃。不过最近在国际上又有犹太复国主义和南非种族主义兴起，应该加以批判，不使其在国际上有所影响。

4. 历史地理

历史地理的主要研究对象是人类历史时期地理环境的变化。这种变化主要是由于人类的活动和影响而产生的。它不但要把过去时代的地理环境“复原”，还要寻找这类现象发展演变的规律。人类的生活环境，一直处于变化之中，不会一成不变。自然环境如此，人为景观也不例外。目前我们所看到的地理环境，乃是从过去的地理环境发展演变而来的。然而在这发展演变过程中，人类的活动占了极重要的地位。地理环境受自然因素的影响，如水、风、冰川、海浪、地下水等营力的侵蚀，才成为目前的地貌。而人为力量也是地面上的一种重要“营力”。在改造自然环境的斗争中，人们的智能和努力是不可忽视的。因此本书将历史地理归于人文地理学。

历史地理学有二个分支：文化史层历史地图学和方志学。

历史地图学是将历史上的人为现象，用地图表示出来。

方志学在欧洲和中国都十分发达，因为文化古国都保存了大批地方史料，都在研究人类活动的嬗递之迹。这类文献十分珍贵。尤其在中国，方志中保存了至为珍贵的区域地理资料。方志即是地方之志，有别于国史。依中国惯例，记述中央的谓之史，记述地方的谓之志，因而“志”也就是“史”。某省志，即某省史；某县志，即某县史。换句话说，方志就是记载研究某一地方人类进化现象的史料。在方志中可以找到社会制度的沿革、地方经济状况、工商各业的物产物价的变化。同时遗文佚事，赖方志保存甚多。从其中建置兴废现象，可了解区域文化升降之迹。古迹金石项中可补充正史及文字

之遗缺、氏族之分合、门第之隆衰，可和它史相互印证。这些都说明方志学在研究小区域中的历史演变上的重要性。

第二章 人口消长

一 人口地理和人类的增加

人口地理是研究人口空间分布和排列的学科。它研究的对象不但包括人口的数目、人口的特点、人口的增长和人口的移动，同时更要了解人口的空间差异性。人口地理和人口学有所不同。人口学是人口的生命统计之学，它着重人口的出生率、死亡率、寿命变化及婚姻状态等。它的主要工作是收集、分类、统计和分析上述人口资料，其主要研究工具是统计学。西方人口学家大都服务于政府部门以及人寿保险公司。人口地理着重于探讨各区域的人口特征、人口变动的差异，分析其原因并预告未来的趋势。它的实用价值是为国家制订人口政策、从事区域规划以及国内人口移动计划等项目提供资料，以作为各种计划的科学依据。人口地理研究的主要工具是地图学。它可以借助于人口学知识和研究方法，正如生物地理借助于生物学，地貌学借助于地质学一样。

人口地理是人文地理学中一门较新的分支学科。早年的地理学着重于研讨自然环境，地貌学与气候学等都是早年地理学的基础学科。19世纪末叶，人的活动方面的研讨在地理学中渐占重要地位，德国地理学家拉采尔的“人类地理学”就涉及了人口地理。法国地理学家更加注意人口在地理学上的重要性。如白兰士的名著《人文地理学原理》、白吕纳的《人文地理》以及梭尔的《人文地理》都将人口地理列为重要的项目，给予详细地论述。他们都是现代人文地理学的创始者。现代法国女地理学家安邲（Beaujeu Garnier）的著作《人口地理》更是蜚声国际。

在美国，人口地理的研讨发展较晚。1953年威斯康辛大学屈里瓦撒（G.T.Trewartha）教授在美国学者协会年会主席讲演词中提及“人口的数目、密度和特征是一切地理学的基础”。他的著作《人口地理——世界分布形式》可以说是美国地理学中第一本有关人口地理的著作。英国地理学家胡森（David Hooson）更进了一步，他说“地理学的本质，是研究人类在地球上分布不均的问题”。他认为“人类在地球上不均匀的分布是造成各区域间差别的主要原因”。以此为始，北美洲人口地理的研究渐渐兴起，形成一个新的科学分支。

中国曾于1953年、1964年和1982年进行过三次人口普查工作，这对于人口地理的研究提供了真实资料。有些大学还设置了人口研究室，人口地理在中国具备了有利的发展条件。

全球人口的增长，在古代是很缓慢的。愈到近代，增加得愈快。据考古学研究，冰川时期的末期（大约是公元前1万年）人类疏落地分布在地球上，从事采集业。其间经过新石器时期、青铜器时期和铁器时期。直到公元前8000年，因为农业发展，世界人口数目达到1000万人。到基督教时代开始，人口增加到2.8亿人。从第3世纪到14世纪，因受腺鼠瘟疫的传染，大批欧洲人和北非人死亡，人口稍减。后来一直到1830年，人口才达到10亿。而到了1975年，全世界人口已有40亿。目前，全世界每天要增加20万人，每个月增加600万人，每年则增加8000万人。有人认为，世界人口按这种趋势增长，无疑会引起人口大爆炸（见图3）。现在人口的发展，有如燃烧着的导火线，随着人口的增加，导火线慢慢燃烧。最后因世界人口的急剧增加引起大爆炸。

究其因，此种爆炸乃是现代科学发展、工业革命、农业进步、生活水平提高及医学发达等因素引起的。下面数字可以看出 1830~1930 年，人口自 10 亿增加到 20 亿；1930~1960 年，人口自 20 亿增加到 30 亿；从 1960~1975 年，人口自 30 亿增加到 40 亿。换句话说，全世界人口增加 10 亿，起先需要 100 年（1830~1930），稍后仅需 30 年（1930~1960），更后只需 15 年。从另一方面来说，直到 1650 年前后，全球人口才有一个较完整的数字，大约 5 亿人。到了 1850 年，经过 200 年，人口增加 2 倍约 11 亿。可是到了 1950 年，只经过 100 年，人口又增加 2 倍约 22 亿。1975 年，仅仅 25 年，人口再次增加 2 倍，达 40 亿人了。

人类的寿命在史前时期只有 18 岁，罗马时期达到 25 岁，中古时期 35 岁，到新英格兰时期即 1789 年则达 38 岁。以美国来讲，1900 年其平均寿命 49 岁，1950 年达到 74 岁，至 1980 年，已为 78 岁了。

二 人口的分布

在一定区域内，居民的空间分布是人文地理研究中的又一重要课题。目前全球 44 亿人口，其分布是极不平均的。以洲别而论，亚洲人最多。1980 年亚洲人口 25 亿，约占当时世界人口总数的 58.6%；欧洲人口为 6.44 亿，约占世界人口总数的 14.5%，即是说，亚、欧两洲的人口数就占了全世界总人口数的 73%。15 世纪末，欧洲人发现了美洲。1650 年北美洲只有 100 万人，占当时世界 5 亿总人口数的 0.2%，1850 年增加到 2300 万；1980 年达到 2.44 亿，占同年全世界总人口数的 5.5%。拉丁美洲在 1650 年有 600 万人，占当时全世界人口的 6%，到 1980 年就有 3.6 亿，占全世界总人口的 8.39%。因此，两洲合

起来的人口数也只占全世界总人口的 15%。1980 年非洲人口总数为 4.73 亿，约占全世界总人口的 10%。大洋洲（包括澳大利亚、新西兰及南太平洋诸岛）占全球陆地面积的 6%，人口约占世界总人口的 0.5%，因此它既是世界上陆地面积最小的一个洲，也是世界上人口最少的一个洲。

1. 人口分布与纬度的关系

全球人口分布，在纬度上也是极不平均的。南半球的三块陆地，即拉丁美洲、非洲和大洋洲的人口总和只占全球人口的 10%，而 90% 的人都聚居在北半球。在北半球，从赤道到北纬 20°，居住人口为全世界总人口的 10%。可是从北纬 20~40°，居住人口竟占全世界总人口的一半。从北纬 40~60°，人口占 30%；北纬 60° 以上，仅占 1.5%。从上述数字可以看出，在北纬 20~60° 之间，居住了全世界总人口的 4/5，而这个地区还包括北半球的沙漠和喜马拉雅高大山系。人口分布的不均可想而知。

世界上人口最多的国家有 4 个，依次是中国（11 亿）、印度（7.3 亿）、苏联（2.6 亿）和美国（2.2 亿）。还有 3 个国家人口在 1 亿以上，即印度尼西亚（1.4 亿）、巴西（1.2 亿）和日本（1.1 亿）。上述人口最多的国家中，有 3 个位于北纬 20~60° 之间。

在这个区域内，还有两个人类居住集中的地方。一个是亚洲东部，它拥有近全球人口一半的人，而其可耕地面积仅占全球可耕地面积的 1/10。另一个是西部欧洲，它拥有世界人口的 1/5，其可耕地面积占全球可耕地面积的 1/12。

2. 人口分布与陆、海的关系

人口分布与陆地、海洋也有密切关系。据统计，3/4 的世界人口居住在沿海 600 英里的范围内；有 2/3 的世界人口居住在沿海 500 英里的范围内。由此可看出，人类愿意居住在沿海地区，这是因为沿海地带的气候受海洋调节，冬暖夏凉，湿润温和，较适人类生活；同时沿海有航运之便，利于商业活动。如英伦二岛、日本四大州、印尼群岛、菲律宾、中国台湾、西印度群岛等都是有名的人口聚集区。

大陆的面积和形状也影响人口的分布，尤其是在高纬度区。在北半球高纬度地区，陆地面积虽然广大，可是少有海洋深入，人口自然稀少。在南半球也是同样情形，大陆面积向高纬度逐渐减少，人口不多。此外在赤道附近的南美洲和非洲部分虽然有大片陆地，但不是沙漠就是热带雨林地带，显而易见不适合人居住。在沿海地区，人口分布也无规则可循。如岩石裸露、山地兀立的西印度群岛，因为地理位置适中，有良好港湾而成为人口聚居之所；可是地中海沿岸，同样有良好的港湾，却因为中古时代掠夺横行，人们远去，人口反而不易集中。同样情形在非洲部分沿海地区，贩卖黑奴时代，人口大量减少。同时还有一些反常现象，比如位于内陆的卢旺达、布隆迪、莫斯科盆地和我国的四川盆地均为人口众多地区，而沿海的塔斯马尼亚岛却又人口稀少。可见人口分布问题不能一概而论。

3. 人口分布与高度的关系

据波兰地理学家史塔兹丝克 (Staszewski) 的分析，人口密度随海拔高度的增加而减少。一般来说，全世界总人口的 56.2% 住在海拔 200 米以下的高度，而此高度的陆地面积只占全球陆地面积的 27.8%，且其密度两倍于全球人口密度。大约 4/5 的全世界总人口居住在海拔 500 米以下的地区，而此高度的陆地面积占全球的 57.3%。特别在英国，全国 4/5 的人都住在海拔 100 米以下。他统计了各大洲人口分布与高度的关系。如非洲，人口分布到海拔 375 米就急剧递减；北美洲的人口分布到 750 米就急速减少。特殊的例子是南美洲，人口分布随海拔增加而递减，然而到 1250 米高度后，反而增加，及至到海拔 1750 米，增加得特别快。他也计算了全球人口分布的平均高度，有如下表：

洲别	平均高度 (米)
南美洲	644
非洲	590
北美洲	430
亚洲	319
欧洲	168
大洋洲	95
全球平均	320

高度对人类的垂直分布有所限制。因为在高山或高原区，气压降低，氧气减少。人类不易适应这种生活环境。据目前了解，在亚洲的喜马拉雅山和拉丁美洲的安第斯山，人类居住的高度极限可以到 4500 米。在此高度之上，人类不能长久居住。人类的垂直分布与高度的关系，也因所处的纬度不同有所差异。一般来说，在中纬度区或高纬度区，高度越大，人口分布越少。如中纬度的英国波克斯顿只有海拔 300 米，它已是全英国高度最大的城市了。可是在低纬度地区，海拔高反而变成人类居住的有利条件了，因为气候可得

以调剂。举例来说，非洲埃塞俄比亚的首都是全国的农业中心，它的高度竟在 2400 米以上。在拉丁美洲的低纬度地区，人口分布多聚居在高原、山区而不是平原区。很多重要城市甚至首都，都位于高度甚大的高原区。如玻利维亚首都拉巴斯位于 3660 米的高地，厄瓜多尔的首都基多位于 2850 米的高度，哥伦比亚首都波哥大为 2650 米，墨西哥城为 2360 米。中国西南的昆明与墨西哥城，都位于低纬度区（大约 21° 左右）内的高原上。在那里冬季因为纬度低不会太冷，在夏季因为地势高不会太热。因而成为四季如春、最适宜人居住的“春城”了。

4. 人口分布现状

以上所述是人类在地面上分布的普遍情况。我们可以看出其分布是极不平均的。有人估计过，假使把全世界的人口都集中起来，其所占面积不会超过 500 平方公里。可是目前全球人口的分布是东一丛西一块，零零乱乱极不规则。2/3 的人口聚居在地球 1/7 的地面上，而且 9/10 居住在北半球。这种分布状况，有如把油泼在台布上，着油处成点成块集合在一起，其外便是空白一片。目前世界人口分布便是如此，除四大密集区外，其余便是人稀地带及空白区了。

四大密集区：亚洲有两个区。一个是亚洲的东部，包括中国、日本和朝鲜。该区人口约 15 亿。一个是亚洲南部，包括印度、巴基斯坦和斯里兰卡等，共有人口约 8.3 亿。另外两个人口密集区，一个是西欧，一个是北美。西欧区包括德国、英国、法国和意大利，大约有 4 亿多人口。北美区主要指美国的东北部和加拿大的东南部。在这一角落里聚居了 1 亿人口。

人稀地带：北纬 62° 以北的寒带，可说是无人地带。东起西伯利亚北部，经斯堪的纳维亚北部、冰岛、加拿大北部以至阿拉斯加，在如此绵长的地带，居民只不过数十万。在北温带辽阔的沙漠和草原上，人迹罕见。至于在南温带，则因陆地狭窄，居民总数亦不多。在南北回归线之间，地面甚广，但人口分布极不均匀。一方面有东南亚的密集区，另一方面在热带沙漠和赤道雨林带，却是广大的空白区。

5. 人口分布不均的原因

人口在地面上的分布，受到相当多因素的影响。综合起来看，主要是自然环境、经济活动以及历史演化的影响为最大。下面就从这三个方面来探讨。

(1) 自然环境的影响

人类在地面求生存，必然受到自然环境的影响和限制，尤其是气候，其影响更为显著。空气稀薄的高山，终年冰雪的极区，干热的热带沙漠和林木浓郁、蚊虫孳生的赤道雨林，都是自然条件过度恶劣，实在不适宜人类居住的地区。即使能勉强生存，也不易繁衍。但是自然环境也并不是绝对的控制因素。美国地理学家亨廷顿（Huntington）等人声称“气候是人类文化的原动力，人口移动的主因，能源的主宰以及区别国家特性的重要因素”，就过分地强调了自然环境的影响。地理学上把这批人称为环境论者，他们把一切地面人文景观的解释都归因于自然环境的影响。然而也必须承认自然因素在人口分布上的重大影响。地面上有许多地区，不是太冷，就是太热，使人类不适居住。太冷则不能生长谷物，人类无以为食。即使象爱斯基摩人靠水生动物为食，也仅能维持极少数人的生存，人口亦得不到繁衍和发展。太热对人类生存并不怎么可怕，可是又受到雨量的限制。土地由于雨量太少就会变成“不毛之地”。全世界沙漠地区占全球陆地总面积的 1/5，但居住在沙漠

地区的人口只是全世界人口的 1/25。有的地区太湿，太湿则使蚊蚁繁生而威胁人类居住。如南美洲的白蚁、非洲的黑蚁，迫使大量村庄迁往他处。从地貌上讲，地面太高，则空气稀薄；地面太陡，则不易耕种。这些都影响人类聚居。土壤的种类，对人类居住更有影响。象冲积土壤，在东南亚地区江河的下游河谷及埃及尼罗河下游，都聚居了众多的农民。中亚草原、美国草原及中国东北地区发育的黑土，印尼的火山喷发而成的土壤，有益于人类居住。森林区的棕壤适于某些作物生长，亦可引集居民。可是反过来说，有些种类的土壤，如过滤性土壤、灰壤，经过改良也可引集农民。在加拿大，粘土地带和灰壤区，人口密度是明显不同的。同样，热带赤道区的红壤只能生长灌木丛，因此也人口稀少。此外土壤的肥力与冲蚀情况对人口的分布同样有影响，如新西兰有 1/4 的土地受到土壤侵蚀，自然会影响该地人口的分布。

人口的分布也与生物界有关联。森林、草原、水草地，有助于人类的聚集。反之，苔原、沙漠和灌木阻碍人类的聚集。大草原给印第安人和小麦耕种者提供不同的地源，亚马逊河的赤道雨林与马来西亚居住着不同的居民，有的靠食物采集为生，有的靠农业耕种或橡胶栽培采集为生。地中海沿岸沼泽地，从前曾是疟疾盛行的荒地，经改造现已有人聚居。动物类象大草原的舌蝇（采采蝇）、沙漠区的蝗虫、澳大利亚的野兔、赤道沼泽地的蚊虫，都阻碍了人口的聚居。

人类选择居住地是十分苛求的。既不能太冷，也不能太热；不能太湿，又不能太干；不能太高也不宜太陡；土壤不能太贫瘠，侵蚀也不能太严重；且居住地又不能太偏僻。可是恰好地球陆地上，到处都有这个“太”字，而没有“太”字的地区实在很少。它们限制、影响了人类的居住，造成现在这种人口分布极不均匀的状况。

（2）经济活动的影响

前已述及，自然环境对人口分布的影响并不是绝对的。人类的经济活动也会影响人口分布。南美的亚马逊河流域，它的气温、雨量、土壤、植物和南洋群岛大致相同，可是前者如同荒漠，罕有人迹；而后者则人烟稠密，成为人口密集区。同样位于中纬温带区的中国长江流域和美国的密西西比河流域，两者的气候、地貌、土壤、植物没有什么不同。可是长江流域人口密集，每平方公里 500 人，而密西西比河流域人口较稀，每平方公里只有 50 人。又如印度的恒河流域和新几内亚自然环境十分相似，可是前者每平方公里达 450 人，而后者还不到 25 人。这些例子说明，在相近或相同的自然环境下，由于经济活动的影响而导致人口分布的差异。

在亚洲，人口的聚集区大都在大河的下游。如中国的北京、天津位于永定河、海河的下游冲积地上，上海、南京位于长江下游，广州、深圳位于珠江下游。河内在红河下游，曼谷在湄公河下游，仰光在依洛瓦底河下游，加尔各答在恒河下游，卡拉奇在印度河下游。在这类东南亚季风区地域内，夏季气温高而湿润，又有肥沃的冲积土壤，最适于农作物生长，尤其是稻米。而且亚洲人口有 80% 以农为主。因而上述这些地区自然成为人口密集区，以至成为农业重镇、经济中心，甚至是国都的所在地了。

再来看看欧洲的情况。欧洲人口的分布，主要受到两种因素的支配，一种是矿产所在地，特别是煤矿；另一种是交通路线，尤其是铁路。因为欧洲人大都从事工商业，矿产所在地如大煤矿、大铁矿及交通要道，如铁路沿线、莱茵河两岸都成为人口的密集区或通都大邑了。

(3) 历史演化的影响

历史演化对人口分布的影响，主要指的是由于历史上人类活动所产生的后果对人口分布的影响。它表现在两个方面，一个是历史事件，另一个是人类科学技术水平、改造自然环境的能力。对前者，这是很明显的。某地目前人口的分布必然与该地过去人口的分布有密切关系，而它将来人口发展的趋势多取决于目前人口分布状况。如伊拉克人口稀少，正是它过去受到外来侵略的结果。同样都是白人，欧洲的人口密度就比北美洲高，北美洲又比南非洲高，南非洲又比澳洲高，这就是因为各地区历史发展有长短不同的关系。再如西部非洲是昔日黑奴交易的场所，数百万的黑奴被运走。至今仍是人口稀少之区。北非阿尔及利亚东部山区，曾是平原居民在遭受外来游牧民族侵扰时的避难所，至今山中的人口密度还比山下平原的为大。美国东北隅各州，曾为欧洲各国移民的“桥头镇”，现在便成为北美的人口密集区。

对人口分布具有更普遍、更重要影响的因素是人类科学技术水平、改造自然环境的能力，换句话说，就是人类利用空间的智慧和力量。智慧低、力量弱，虽拥有广大而肥沃的土地，人口也不易繁盛密集。反之，地面虽窄，土地虽瘠，若能改良土壤，选种施肥，勤于灌溉，即可养育更多的人口。这仅就农业技术而言。至于地下资源的开发、工商业的发展以及交通运输事业的开拓，更能在人口分布上产生重要的影响。如英国的粮产，只能供应其 5300 万人口 4 个月所需，西德鲁尔区 7000 平方公里范围内 700 万居民的口粮中至少 3/4 是从外地输入的。但由于工商业及运输业的发展，上述地区早已成为轴辐千里，都市连连的人口密集之区了。

综上所述，可以看出地面上人口的分布，是诸多因素造成的。要了解其分布疏密的原因，不但要分析该地地貌的特点、气候特征、土壤肥瘠情况及动植物类型等自然条件，也要分析其经济、社会状况，研讨其发展历史过程等。人口分布是人文地理学上的一个重要课题，是一个十分值得研究而有意义的题目。

三 人口的动态

人类居住在地球上，疏疏密密，极不均匀。在面积相同的地域，其居民人数可能有很大差异。为了比较这疏密程度，采用了人口密度这个术语，它表示单位面积内的人口数目。可以通过人口密度来比较不同地区的人口差异性（见图 4）。但是，人口密度只是静止的状态，它不能显示人口经常的变动，也无法表现人口的增长，更不能告知人口的迁徙。因此，为了了解人口的动态，就须探讨人口的出生和死亡，即所谓人口的自然变动；也要研究人口的迁入和迁出，即所谓人口的机械变动。

1. 人口出生率

人口出生率就是某一区域内每 1000 人中在 1 年内新出生的人口数目。它与人口密度一样，世界各国、各地区的人口出生率是不同的（见图 5）。世界上各国的人口出生率和人口密度分布也是不一致的，即是说，人口出生率高的国家，不一定是人口密度大的国家，反之亦然。大体来说，许多人口密度高的国家和地区，其人口出生率却十分低落，象西欧和日本；而人口稀少的地区，往往有较高的出生率，如阿拉伯地区和非洲中部。就整个趋势而言，高的人口出生率（大于或等于 0.4%，即每 1000 人中 1 年内出生 4 人以

上)多集中在低纬度地区,尤其是赤道地区。而在中纬度和高纬度地区,人口出生率就很低。从经济角度来看,在非工业化或没有城市化的地区,人口出生率就高,反之,在工业高度发达或者城市化地区,人口出生率就比较低。人口地理学家常把人口出生率作为“开发区”或“未开发区”的一个指标。从历史上来看,人口出生率在不同的国家和地区也有不同的改变。如将 19 世纪欧洲人口图和 20 世纪的相比较,就会发现它们迥然不同。19 世纪末到 20 世纪初,虽然有大批的欧洲人移居新世界——即当时尚未开发的地区,如美洲、澳洲等,可是欧洲的人口并没有减少。从 1840 年的 1.94 亿增加到 1930 年的 4.63 亿,其人口增加率差不多是全球人口的平均人口增加率的两倍。然而在近代,情形恰好相反。欧洲和欧洲人移殖的地区,如美国、加拿大、阿根廷、澳大利亚等均为出生率低的地区,而亚洲人口却迅速增长。假使欧洲人不移民外地,到 1970 年它的人口将是 10 亿而不是现在的 6.5 亿了。

2. 人口死亡率

人口死亡率就是某一区域内每 1000 人中在 1 年内的死亡人数。全球死亡率的分布(见图 6)所示。从图中可以看出,死亡率最高的地区集中在非洲的赤道带。在那里百病丛生,加之经济落后、医疗条件差,故死亡率很高。在都市化和工业化地区,其死亡率则降低,出生率也较低。可是也有例外,泰国、土耳其、厄瓜多尔等国家均未工业化,都市集中现象也少,但这些国家的出生率不高,死亡率也偏低。

人口死亡的原因是相当多的。西方国家医药技术的发展,大大改变了人口死亡率。在 20 世纪,殖民政府和传教士等将医药技术逐步传播到全世界,因而医疗水平成为影响人口死亡率的重大因素。虽然这种殖民政策和传教使命并不一定造福异域。

3. 人口增长率

人口增长率是人口出生率减去死亡率加上人口移入和迁出的差值。目前人口增长率最低的是重要的工业发达地区,而人口增长率最高的则为南亚、东亚、非洲以及拉丁美洲(见图 7)。但在 19 世纪则不同。若将 1800 年人口增长率的地图和现在的相比,就会发现那时欧洲和北美洲的人口增长率是很高的。

前面已提到,越到近代,人口增加得越快。在远古,据估计人口增长率仅为 0.02%,亦即每年 10 万人中增加 20 人。自公元以后,人口迅速增加,而且越来越快,致使人类每 500 年增加 1 倍。目前全球每年增加的人口数竟达 8000 万人。

人口迅速增长,就会产生人口过剩问题。通常认为人口过剩只发生在不发达的国家或地区,可是事实上并不尽然。如巴西属于不发达国家,可是它并没有人口过剩现象。人口过剩现象也与资源消耗有关。印度人口过剩百万,并不一定比美国人口过剩 10 万更严重,因为印度是农业社会,消耗资源甚小;而美国则为工商业发达的国家,其消耗资源量是相当惊人的,平均每个美国人所消耗的粮食和能源 10 倍于农业型的亚洲国家每人所耗。因此有的学者提出:“人口过剩问题不单是印度的;也属于美国等国家。这个问题的解

决，不光是少生婴儿，还在于如何开发资源和节省资源”。

图 8 为 1925 ~ 2075 年内全球各地区的人口增长实际和预测图，从图中可以看出，南亚、非洲、拉丁美洲和东亚为人口增长迅速的地区，欧洲、北美和苏联人口增长并不显著。

自 18 世纪以来，若干欧洲国家，如英国和法国，经历过“人口的变迁”。这些国家由于经济的发展影响了人口的变化（见图 9）。在未工业化的 1800 年以前，这些国家的出生率和死亡率都高，人口并无增长，属于稳定时期。工业化开始后，由于医药进步、食品改良及生活水平的提高，故而死亡率降低、寿命延长，而出生率却保持原来状况，致人口增长率大大增加，此为人口增长第 2 阶段。此阶段欧洲人口大增。第 3 阶段，生出率仍保持原来水平，而死亡率继续降低。因而人口仍旧增加。至第 4 阶段，即全部工业化以后，出生率大大降低，死亡率也持续降低，总人口数目减少。第 5 阶段即工业化全部完成后，出生率和死亡率都很低，故人口不增加，保持一段稳定时期，如目前的英国和法国即处于这一阶段。英国从 1750 ~ 1900 年，其人口自 650 万增至 3500 万。可是自 20 世纪初叶以来，其人口增长率大大降低，仅为 0.3%，达到人口稳定状态。

从上述欧洲人口变迁图式来看，人口膨胀只是一种短暂现象，随着工业化程度的发展，人口增长率即会下降而终至人口到达稳定状态。以欧洲为例，相信全球各国，随着工业化的进展，人口问题会得到解决。

目前工业化国家如日本和美国，其人口出生率大都降低，这要归功于人口控制技术的方法，如避孕，以及打胎合法、养老措施、法律保护妇女职业等，其中最重要降低出生率的方法是“迟婚”。这种心理因素，使人相信小家庭可增加个人幸福，并不单是为了顾及全世界的人口膨胀问题。

四 人口的组成

一个国家或地区的人口组成，主要指其男女人口的比例关系和各级年龄组的比例关系。有的地区男女比例十分悬殊，如边缘地区，男性多于女性。在各级年龄的组成上，有的国家人口十分年轻，象印度和墨西哥就是例子，在墨西哥有一半的人口是 15 岁以下的青少年。南美、非洲、亚洲的热带国家和地区，都属于年轻的类型。可是有的国家尤其是西方工业化的国家，老年人所占的比例却大于年轻人，如瑞典和西德等就是例子。

图 10 所示是人口年龄的金字塔图。这是一种很有用的图表，用来表示某一地区的人口组成。在这种图上，男性和女性分列左右，横轴为男、女所占同年龄段的百分比，纵轴表示人口的年龄，0 ~ 80 岁，每 5 岁为 1 单位段。年龄金字塔主要有两种形式：

（1）三角形——其主要特征是底宽顶窄。表明年龄小的人口所占比例大于年龄大的，是标准的年轻型社会；生育率高，一般经济落后。如墨西哥，15 岁以下的人口占全国人口的 48%。

（2）长方形——一般是底部、中部和顶部的宽度相差不悬殊，有的甚至象矩形。这种形式的国家或地区，是一种老年型社会，老年人所占比例较大。

这种社会生育率和死亡率都低。一般经济较为发达的国家，其人口金字塔即为此种类型。西欧国家大都属于此类，如瑞典：15岁以下的人口占全国人口的21%；60岁以上的人口多，而且男性少于女性。

(3) 中间型——很多国家和地区的人口组成，既不是三角形，也不是长方形，而是不规则的形式。图11是比较美国、西德、墨西哥和印度4个国家人口年龄组成的情况。从图上可以看出，西德的人口组成图呈长方形，显示其人口渐趋稳定；墨西哥呈三角形，显示其出生率高，标准的人口爆炸型；美国为不规则形，底部较窄，显示近期出生率显著降低；印度为典型的金字塔式的三角形，其基底幼年人口数目的减少，说明它近年来人口控制的成功。

这种人口年龄组成和类型的研究，不但能了解过去人口状况及人口控制的成败，还能预测未来人口发展的前景。另外，这类人口年龄图表还可表明一个地区或国家的男女比例。如前面提到的瑞典，15岁以下的人口仅占全国人口的21%，且老年人口增多，男性少于女性，这就意味着此国家寡妇特别多。大部分国家男女之比是相差不多的，可有些国家在一段历史上是有差异的，比如长期经受战争的国家，男性人口要少于女性人口。

一个国家内，不同地区的年龄比例也会是不同的。如在美国，农村人口的年龄往往比城市人口的年龄要老些。这是因为大部农村的年轻人涌向城市，使农村中的居民年龄大都在45岁以上，从而改变了城乡两地的人口年龄组成。而在美国南部气候温暖的地方，如亚利桑那州、佛罗里达州，大都是中年以上的居民。又如亚利桑那州凤凰城附近的日光城，它规定只有年老的人才 有资格居住在那里。这就影响到这些地区的人口年龄组成。

一个地区内，男女性别比例有时也很不同。如美国阿拉斯加及加拿大北部，男性往往多于女性，阿拉斯加16岁以上的男性竟占了56%。在经济衰退地区男性往往少于女性，如美国密西西比州只有47%为男性，因为许多青年男性都移往它处。西班牙和葡萄牙也是如此，许多成年男性都移往法国和西德。城乡差异和就业机会也会改变人口男女性别比例。如非洲坦桑尼亚首都坦噶尼克，由于市内求职机会多，待遇优厚，吸引了农村大批男性涌入该市，致市里居民中男性占了54%，而在农村中，只有48.5%是男性。

图12是美国几个时期的人口年龄组成的比较。1900年其年龄分布为标准的三角形，表明其出生率和死亡率都高，平均寿命不到60岁，1/3的人口年龄在15岁以下。这很象是印度1950年的情形。1970年的年龄组成底部和中部均削进，这是因为30年代美国不景气时期出生率降低引起的。而10~14岁的人口猛增，是由于第二次世界大战以后出生率大增造成的。2000年图预测的，其年龄分布为生育率稳定型。1970年5~19岁的青少年在2000年时已到30~40多岁，可产生第三次人口膨胀，即人口组成图形的中、下部又会扩展。图12表明美国的最后休止期。到此时期，人口年龄分布和性别比例将不再发生较大变化，保持稳定状态。其年龄分布，1/3为25岁以下的青年和儿童，1/3为25~50岁的中、青年，1/3为50岁以上的老年人。由于女性寿命平均要比男性高，故老年人口中女性要比男性占较大比例。

五 人口的移动

人类在地面上，无时不在移动：有的是为了避免天灾人祸；有的是躲避政治或宗教的迫害；也有是为了追求财富；还有的是为了扬名异域和其他的原因。在古代，人类曾有过多次大规模迁移，如匈奴人、阿拉伯人、蒙古人及土耳其人的大迁移。在近代史上，国际间大规模移民共有4次，主要是欧洲人和非洲人移往新大陆和新开发区（见图13）。

近代最大的国际间移民是从欧洲到北美洲。1830年以前，从欧洲移到北美洲及其他地区的移民约为3亿人。1835~1935年100年间欧洲向海外移民达8000万人。第二次大规模移民是南欧主要是西班牙人和葡萄牙人移往中美和南美大约有2000万人，可是现在该地的人口只有5000万人是欧洲的后裔。第三次是欧洲人移往南非、澳大利亚和新西兰，大约有1700万人，西北非洲，大部为西班牙、法国和意大利所移往，南非则主要来自英国和荷兰，移往澳洲和新西兰则主要来自英国。第四次是非洲黑人被作为奴隶贩卖到美洲、欧洲和亚洲。他们大多来自几内亚、安哥拉、莫桑比克，人数多达2000万，东非黑人则被运往中东。黑奴的解放最早是英国，1836年，其次是法国，1848年，美国是1863年，古巴是1880年，巴西是1888年，现在大部的黑人居住在美国的东南部，西印度群岛；哥伦比亚的西北部和巴西的东部。

除此之外，尚有两个人口密集，具有古代文明的亚洲大国——中国和印度，也有大量的人口移往海外。19世纪英国将印度人作为契约劳工移往南非和东非地区以及亚洲的斯里兰卡及马来西亚、中美洲加勒比海国家如特立尼达、多巴哥和圭亚那

等。据估计在这一期间内印度移向海外的人口多达1300万。中国的移民一向是从北往南的。到19世纪，中国向南亚的移民达到了高潮。他们大多来自广东和福建两个沿海省份，主要从事商业活动。自那以后，新加坡、泰国、马来西亚、印度尼西亚、菲律宾、越南和缅甸都有大量的华人繁衍生息。

现代国际间的大规模移民也有多次，这首先推犹太人和阿拉伯人的互迁。1900年，在巴勒斯坦的犹太人只有5万人，到了1948年就有75万。自从成立了以色列国以后，犹太人从欧洲、非洲、南美、北美以及苏联陆继移入。但同时，也有150~250万的阿拉伯人从巴勒斯坦被放逐、驱逐境外。第二次世界大战后，在国外的德国人大都迁回，于是有1550万的德国人迁到联邦德国和西柏林，也有一小部分迁到奥地利。在印度和巴基斯坦分别独立后的1947~1948年间，双方互迁人口达1700万人。

在欧洲，各国经济发展不平衡。一般说来中欧和北欧较南欧为佳。由于经济繁荣的国家可提供较高薪水，许多南欧人就迁往中欧和北欧。因此，德国工厂里就有不少意大利人，法国境内就有许多西班牙人、希腊人和阿尔及利亚人。在美国，早期移入的居民多为欧洲人。可是从1965年以后，从拉丁美洲移入的人口就超过了欧洲人。古巴人和墨西哥人大量移入美国南部。

国际间人口移动有自愿迁移和被迫迁移。自愿迁移主要为经济原因，目的是改善生活。被迫迁移主要是政治原因，为人所迫，如印度的契约劳工，非洲被贩卖的黑奴，英国流放犯人到澳洲，纳粹时期的德国驱逐犹太人，以色列逐出阿拉伯人以及越南驱逐华侨等。除此之外，还有一种具有殖民性质

的移民。如葡萄牙人移往安哥拉，英国人迁往肯尼亚，比利时人移往刚果，荷兰人移往印度尼西亚等。

除了国际间的移民之外，尚有国内不同地区间的移民。最显著的例子是美国。200 多年的美国历史，实际上就是一部移民开发史。特别是 19 世纪，美国人从东部向中西部开拓，最后移向西部，形成巨大的移民潮。苏联的国内移民则是自西向东的，即从欧洲部分移向亚洲部分。19 世纪沙皇俄国向西伯利亚流放犯入约 100 万人。其后随着西伯利亚大铁路的修建，移民不断向东推进以抵远东。至第一次世界大战前，东部移民已达 500 万人。今天在乌拉尔山以东地区的苏联居民已达 6000 万人，而在 19 世纪以前。这里是人口寥寥一片荒野。

中国关内人口向东北迁移，是著名的移民浪潮。在 18 世纪这种移民即已开始。到 1923 年以后，开始大规模的迁移。从 1928 ~ 1930 年间，每年有 100 多万人自关内移往东北。由于历年移民，东北人口遂由 19 世纪末叶的 200 ~ 300 万人口增加到中华人民共和国成立前的 4 千多万。这些移民主要来自山东和河北。新中国成立后，为了开发边疆，提供文化技术和劳力，曾有计划地向东北、内蒙古、新疆、青海和西藏迁移了一些人口。

人口的自愿迁移，并不全是移向空旷地区，而是移向“较佳地区”。“较佳地区”有经济上的，如前所述南欧人移向中欧和北欧。也有政治或宗教上的，如美国黑人由南部移往北部，主要是南部种族歧视较北部强得多。印度的信仰伊斯兰教的人不愿受印度教人的管制而有大批迁移。目前美国人大量移往南部的加利福尼亚州、亚利桑那州和佛罗里达州，是因为那里阳光充足、气候温暖。乡村青年向城市迁移，是为了寻找刺激。这种“较佳地区”多为大城市。乡村人口大批移往城市，使一个国家或地区人口多居于大城市，就是所谓城市化。

在古代就有城市化现象。但因当时人口总数较少，尚未成为社会问题。到 19 世纪初期，由于大工厂和大矿场对劳动力的需要，才从乡间吸收大量劳工，加速了城市人口的发展。西欧、北美、澳大利亚、新西兰、日本等国从 19 世纪末就有大批乡村人口移入城市。人口过分集中于城市，不仅造成住房、交通、用地、用水和物资供应等方面的困难，而且也使流行病、空气污染及犯罪都剧增。目前城市化问题已成为许多国家所面临的困扰。

本世纪 70 年代有 5 个国家城市化情况较为严重（见图 14），最突出的是澳大利亚，其城市化程度达 86%，即全国境内 86% 的人口居住在城市。其次是以色列，为 84%。另外 3 个是瑞典、新西兰和丹麦，其城市化程度均在 80% 以上。这 5 个城市化严重的国家有其共同特点，那就是人民生活水平高、工业发达且都与欧洲有贸易关系。可是其间又有分别，澳大利亚的城市人口集中在数个城市中，而丹麦只集中在一个城市，即首都哥本哈根。

除上述 5 个国家外，城市化程度在 60 ~ 80% 的国家主要集中在西欧和美洲，如英国、美国、墨西哥、智利等。亚洲仅日本 1 个。苏联的城市化程度在 40 ~ 60%，因属社会主义国家，对城市人口采取控制。城市化程度在 30% 以下的国家，大都属于第三世界。如赞比亚为 30%，印度为 20%，而乌干达则只有 8%。

中华人民共和国自 1949 年成立后，30 多年来城市人口增长近 6500 万，但其中属于自然增长者为 5200 万。由农村人口转为城市人口的数目仅占城市人口增加数的 20%。中国对城市人口采取控制，因而城市化过程较慢。1952

年全国城市人口占全国人口的 11.2%，到 1983 年只增加到 23.5%。预计今后中国的城市化程度会有所上升。

据联合国人口统计分析，世界城市人口占总人口的比例在 1950 年为 28.7%，1960 年为 33.9%，1970 年为 37.5%，1979 年达 39.3%。即是说，目前全世界每 10 个人中就有 4 个人住在城市中了。据预测，到 1990 年，将有一半人住在城市，而至 2000 年，城市人口的比例可能上升到 70~80%。

从各个国家来看，发达国家的城市化，开始在 19 世纪中叶，即从当时城市的 10%，经过一百多年的发展，增加到现在超过 70% 的水平。举例来说，美国在 1950 年，城市人口占总人口的 64%，到了 1980 年，上升到 82.7%。同时期西德由 70.9% 上升到 80.4%，英国由 77.9% 上升到 88.3%，法国由 55.4% 上升到 78.3%，日本由 35.8% 上升到 63.3%，预计到本世纪之末，这些国家的城市人口将接近饱和状态。

中国据 1978 年统计，总人口数为 9.6 亿，城市人口为 1.2 亿，占总人口数的 12.5%，城市人口比例很低。其中 50 万人口以下的城市有 126 个，占全部城市人口的 27.6%；50~100 万人口的城市有 36 个，占 22.35%；100~200 万人口的城市有 19 个，占 21.39%；200 万以上的城市有 10 个，占 28.66%。据统计，世界城市人口在过去 30 年中增加了 1 倍，达 18 亿，占世界总人口的 40% 多，可算是“人类历史上最大的人口流动时期”。这种趋势若继续下去，到 2000 年，城市人口将达 32 亿。在本世纪初，500 万人口以上的大城市只有伦敦 1 个，到本世纪中期增加至 6 个，今天已有 26 个，到本世纪末将会有 60 个。这其中，发展中国家的大城市人口增加有后来居上之势。如印度孟买，在 1950 年只有 300 万人口，按现在趋势发展，到 2000 年会达 1900 万；墨西哥城在同一时期，估计将从 300 万人增加到 3100 万人，从而成为世界上第一大城市。用计算机显示世界人口密度、能源消耗量以及世界科技与资源合并示意图（见图 15、16、17）。

第三章 文化异同

一 人类文化和人种起源

人是有文化的动物，这是众所周知的。可是“文化”的定义是什么？就众说纷纭了，有的说：“文化是复杂的现象，包括人类的知识、信仰、艺术、道德、法律、风俗，以及创造人类社会的能力和习惯”。也有人简括地说：“文化是人类由生活经验所获得的智慧”。人文地理学是研究人类文化在地面上表现出来的现象，人类的文化活动千头万绪，五花八门，而其在地面上表现出来的现象，也就错综复杂，头绪纷乱了。简单地说起来，人类的文化活动，大致可分为语言文字、宗教信仰、物质文明、社会组织 and 生活方式。以上的各种文化活动，性质不同，演进的方式也不一样。语言文字的传播和学习，并不十分困难，欧洲不少国家的人民，会说几种话，也会用二、三种文字，宗教信仰，也可更改变换，物质文明的衣食住行，更是日新月异。其中最不易改变的，要算是社会组织 and 生活方式了，这也是地球表面上最显著的地域差异性，也是人文地理学上最应着力的研究课题。世界可分为十一个文化区（见图 18）。

人文地理学的范围，十分广泛，凡是人类文化活动，表现在地面上的现象，都是它的研究题目，为了方便起见，人文地理学也可依照人类文化活动的分类，加以论述。本章的内容，先叙述人种的类别，次及语言的种类和分布，然后论宗教的派别和传播，最后讲到人类的生活方式。总而言之，都以人类的本身为对象。

人类的文明史，开始于文字的发明，在时间上最早不过七八千年，这几千年只占人类史的百分之一而已。人类文化的发展，从人文地理学的研究方面讲，可有以下三种共识。第一，人类文化的发展，不是突然的，而是人类在生存竞争中学到许多经验，逐渐积累而流传下来的。换句话说，有史时代的许多文化，都渊源于史前时代的人类活动，举例来说，中国的历史有五千年，可是我们知道中国史前时代，就有许多不同的民族，散居各地，如北京人、蓝田人，他们的年代距今约有四五十万年，中国有史时代的文化，与史前人类活动是分不开的。第二，各种人类的文化，因为环境的变迁，时代的更换，进退不一。史前有许多强盛的民族，早已灭亡，人类史上，也就没有独霸一方的民族。人文学家公认人类的身体、智力和道德，根本是相同的，如果有理想的环境，任何民族都可逐步推进，创造高尚的文化。第三，人类有共同进取的合作力量，可是也有互相残杀的卑劣天性。据人类学家的研究，一切生物，除了蚂蚁和老鼠以外，都没有自相残杀的现象，而人类却残酷成性，个人之间杀戮不够，还会结合亲族，进行械斗，甚至国族之间，建立攻守同盟，造成大规模的战争。人类文化应该是相互提携，合作进展，为何会互相残杀呢？有位学者曾加以分析：人类是柔弱动物，从小要父母保护，成年后也无自卫力量，体力不够，指甲不硬，牙齿又受口小的限制，不会爬树，也不会飞，可是从经验中，他知道团结就是力量，只有成群结队，才有生存希望，人类对家族、乡团、国家有热烈的忠心，就是这个原因。可是集团防卫，还不保险，更要利用脑力，制造武器，因此养成残酷杀戮的本领，有了杀人的武器，个人可以放胆劫杀，集团可以横行天下。人类历史的演进，体力越来越弱，而杀人武器却愈来愈凶，人弱器利，互为因果。更加上种族、

语言、宗教的分歧，以及民族主义和交通的发展，使人类的战争，越来越残酷。不过有识之士和开明的人都相信，人类要和平共处，互相合作，才有光明的前途。

人们对人类来源的真正答案，只是 100 多年的事。因为化石提供了事实根据，化石是古代生物遗留下来的部分遗体或活动的痕迹。找到人类骨骼化石和石器，可以了解古代人类的体质、智力和用具的发展水平。由化石发现的地点，可以知道古人类的地理分布及其所处的地质时代和生活环境。在各种化石中，头骨化石是最重要的。一般动物的面颅比脑颅大得多；人类则相反，脑颅要比面颅大得多。原始人和现代人比较，差别可以说主要就集中在头骨上。如原始人的头盖骨比现代人厚得多。正因为研究人类的头骨化石最能了解古人类的形态特点和体质发展水平，因而人类学工作者，对于寻找完整的人头骨化石特别重视。完整人头骨化石的发现，被认为是人类学研究中的一项重大成就。100 多年以前，科学家已经注意到用人类化石为证据，来探讨人类进化的历史。

第四纪时代出现了人类的祖先。最初亚非大陆温暖湿润，古猿在这种环境中演变成能制造工具和进行劳动的人类。劳动使肢骨发达，双手更能创造万物，口腔发展了语言，也就推动了脑的发达。人类始祖直立猿人的出现，与别的哺乳动物尚用四肢爬行不能用手更无语言迥然不同，而变成支配世界的主人翁。

按人类的体质和其文化发展的顺序，可分为“猿人”、“古人”和“新人”阶段。近数十年来，世界上屡屡发现人类化石，使人类科学家从而了解人类体质特征和文化发展。可是仍有不少疑问，如猿人变古人的过程如何？古人变成新人的过程又如何？目前的发现尚没有足够的资料可作完满的解说，这需要更多发现的事实继续补充。

世界上常发现的人类化石，几乎都是“古人”或是“新人”（也称“真人”），其中最著名并为科学界所公认的是 1865 年在德国发现的尼安得特人属于“古人”，1868 年在法国发现的克罗马尼翁人属于“新人”。因此一般人就认为人类的祖先只有十几万年的历史，直到 1929 年，中国在周口店发现了北京猿人的第一个头盖骨，从而使人们相信人类的祖先 40 万年以前就有了。

地球的地壳，无时不在变动。从山地侵蚀下来的泥土和砂砾，最后沉积到大洋湖海里，形成深厚广大的岩层。大海上升为陆地，高山侵蚀成平原，大地上有生命的动植物，随时可被埋在沉积层中，经过若干万年，变成化石。地质学家，根据这些动植物的遗骸，可以辨认地球各区域各时代生物演变的情形。

地质时代，可分为太古代、元古代、古生代、中生代和新生代 5 个时期。太古代所知的地质史实最少，不象有生命存在。到古生代开始，才发现有生物遗迹，不过完全是下等动物和初级植物。下等动物最多的是三叶虫，珊瑚、海绵、水母也不少。中生代是爬虫最主要的时期，体形高大，且有铠甲作为保护。新生代是近代地质史上生物进化的重要时期；大爬虫已一去不返，留下来的只有鳄鱼、龟、蛇和蜥蜴等，此时是哺乳类大为活跃的时代。

第四纪大约在二三百万年内的地球史上，出现了直立猿人。因此有人称第四纪为“灵生代”，因为这是人类的时代。同时第四纪也大大改变了自然环境，尤其明显地改变了动植物界。其次，第四纪有强大的冰川作用，并在

地球表面，留下了很多痕迹。冰川的进退也影响了动植物的分布。

地面上突然冰期来临，靠采取果实生活的猿人，在冰天雪地中无处觅食，常为饥饿所迫，不得不剥兽皮，以作衣服；寻觅洞穴，找栖息之地；钻木取火，可煮食也可驱逐野兽。人类经过数度冰期的淘汰，智力益见进步。

远古人类的文化遗物，主要是一些自制的工具，这些工具基本上是石制的。古老时期的原始人类没有生产经验，所以石制工具简单而粗陋。但在实践过程中他们制作工具的技能不断改进，所以说劳动是创造文化的原动力。石器又可分为旧石器时代和新石器时代。旧石器时代的人们大都是猎人和采集者。他们使用的工具多是河床圆砾，初用打制法，后用磨制法。到了冰期终结时，就开始了新石器时代。这时期完全用磨制的方法来制造石器，多凿有孔眼及环形的石器，种类繁多，有大斧、石刀、石凿等。这时期的陶器已很发达，农业工具也已开始，并有了原始的畜牧业。

新石器时代结束后，大约公元前 4000 ~ 1000 年，人类进入金属文化。先是铜器时代，到了公元前 2000 年就进入铁器时代，已开始用铁作犁了。铜器时代和铁器时代是交替而不是截然分开的。

古代的人类，究竟发源于何处？这是争议多年的问题。有的说是起源于亚洲中部，象著名的考古学家安德鲁斯（R.C.Andrews）和地理学家泰勒（Griffith Taglel），就认为人类起源于亚洲中部，然后移向各洲。其理由是，中亚是人类牧养的家畜，如骆驼、犬、牛、羊、马等的起源地。既然适于高等动物的生存，依动植物为生的人类，也必发源于此。同时，中亚位置为各大洲之中，地势也最高。世界其他各洲平均海拔高度均在 700 米以下，独亚洲大陆海拔平均在 1000 米以上，居高临下，可与各洲相连。故谓人类起源于中亚，分散在各洲，其势最顺，其理至当。可是也有人认为人类的起源应在副热带潮湿之区，对农业起源研究卓著的索尔教授（Carl Sauer）就认为东南亚沿海地区，可能是人类最先发迹的地方。象泰国的考古发现及最近中国杭州湾河姆渡遗迹的发现可以佐证。这类讨论，尚需更多的地下发现，才能有完满的解释。

我们所了解的原始祖先，人数不多，疏落分散在一片土地上，以后人口增加，就向四周迁移发展。就地理学和考古学的知识，地球表面有许多海峡，阻断大陆间的交通。可是假如海平面降低 90 米，许多海峡就可变成陆桥，便利人类的交往。最著名的陆桥，包括沟通北美和亚洲的白令海峡，沟通英国和欧洲的多佛海峡，沟通亚洲和欧洲的达达尼尔海峡和沟通马来西亚与苏门答腊的马六甲海峡。其他的还有沟通欧洲和非洲的西西里海峡，沟通朝鲜和日本的对马海峡，沟通苏门答腊和爪哇的巽他海峡，沟通新几内亚和澳洲的托雷斯海峡以及沟通南部澳洲和塔斯马尼亚的巴斯海峡。假如在第四纪，此类海峡在冰期后退，海平面降低而成为陆桥，使陆地相连，则有利于人类祖先的四方迁移。这是无可置疑的。

人类祖先经过陆桥向各方移动而扩大了分布范围。由于地面上各处自然环境不同，在温度、雨量、阳光等的差异，又随着人类社会和人类本身体型的发展，就分化出来了现在世界上各色各样的人种。如黑色素有吸收紫外线的功能，可以保护皮下的血管、神经和肌肉免受紫外线的直接侵袭。长期居住在非洲赤道的人种变成黑种人，他们头发鬈曲、覆盖头部，是有隔热作用。而长期居住在高纬寒冷地区的人群，鼻子高而狭窄，使冷空气较慢进入气管和肺部。他们的体型比热带居民要粗壮，肤色也较热带的人为浅白。古代人

类，交通不易，受到自然环境的束缚，各个人群长期生活在各个隔离的地理区域内，在体质上形成了各不相同的适应性的特征。这些特征，代代遗传，以致人类在地面上分衍成各种有明显体质差异的种族。

二 人种的分类

人种的类别，是根据人类的生物体质和遗传的性状而加以区别的，如肤色、体型、头型、眼色、发型、鼻状、血型以及性格和潜力等。它不象语言和宗教因时而异，是人类长成后所附加的。人种是与生俱来的。

人类学家在 18 世纪就开始研究人种的分类。1775 年德国的布鲁门巴哈（Johann Friedrich Blumenbach）根据肤色、发型、身高等体质特征，把人类划分为 5 个人种：高加索人种，俗称白种；蒙古利亚人种，俗称黄种；尼格罗人种，俗称黑种；亚美利加人种，俗称红种；马来亚人种，俗称棕种。这个划分，可以说是第一个用科学方法将人种作第一次的地理分类。其后 1927 年，英国的泰勒发表了《环境与种族》的著作，详述了自然环境对种族的影响以及各人种的区域分布，对种族地理学有极大的贡献。1929 年，德国的伦兹（Bernhold Reusch）用“地理人种”来描述大区域的人种。其后又有人倡议“区域性种族”和“小种族”的名词，因为存在着虽分居在地球各大洲，而在体质上具有相似遗传特征的人群，或因隔绝，或因受习俗限制，日久在各区域遗传性上变为有所差异的人种。1961 年美国加恩（Staubley M. Garn）采用以上分法加以综合，把全世界人类，划分为 9 大地理人种，32 个地域性人种。

数百年来，世界人类的分法，五花八门，众说纷纭，莫衷一是。现在根据最流行的分类法，把全世界的人种分成下列 3 大类。

（1）高加索人种——又名白色人种或欧罗巴人种，发源于南欧北非和西南亚洲，体质特征是瘦长、鬈发、高鼻、蓝眼。高加索人种包括居住在北欧的波罗的海人种，南欧的地中海人种，东北欧的白海和波罗的海人种，西亚的巴尔干和高加索人种，中欧人种以及居住澳大利亚的白色人种。在 15 世纪以前，主要分布在欧洲、北非、西南亚等地。目前该人种遍布全球，是南北美洲、欧洲和澳洲的主要人种。

（2）蒙古利亚人种——又称黄色人种或亚美人种，发源于中亚和东亚的干旱草原和半沙漠地区。体质特征是中等身材，头发黑而直，面扁。在三大人种中，该人种人口最多。主要分布于中国、朝鲜、日本、西伯利亚、印度支那半岛、马来半岛等地。北极的爱斯基摩人及北美洲的印第安人都属蒙古利亚人种。

（3）尼格罗人种——又名黑人和赤道人种，发源于北非和欧洲接壤地区。体质特征是黑肤、发鬈而曲、宽鼻、厚唇。尼格罗人种包括居住南非的布西曼人种、中非的班图人种、西非的森林尼格罗人种、北非的苏丹人种和小黑人种。原来主要分布于非洲和南太平洋岛屿，由于西方贩卖人口的殖民政策，该人种现已遍布南北美洲。

关于原住澳大利亚的人究竟属于何类人种，是争论很久的问题。英国的赫胥黎（Thomas H. Huxley）等学者，认为其是棕色人种，与以上三大人种并列成为全球四大人种。由于澳大利亚人种的肤色、眼色、唇型和鼻型等和尼格罗人种相似，因此法国的居维叶（George Cuvier）等主张将其与尼格罗人

种合并，统称为尼格罗—澳大利亚人种。可是又有人如法国的白洛嘉（Paul Broca）根据发型、血型 and 人类化石遗骨的特征，认为澳大利亚人种应该归入高加索人种。澳大利亚人现分布于澳大利亚、新西兰、新几内亚、美拉尼西亚、塔斯尼西亚等地。

以上三大人种，以高加索人种分布最广。仅欧洲一地，高加索人种又分为以下三个分支。

（1）北欧型——体质特征为身材高大、蓝眼、头长、发鬃。主要分布在英国、瑞典、挪威、芬兰等地。

（2）地中海型——体质特征为中等身材，发黑而鬃，棕眼、头长、肤呈棕色。性格多热情豪放，多诗人、艺术家、音乐家。其主要分布于西班牙、意大利，以及地中海沿岸各地。在英国此类人居住在苏格兰、爱尔兰以及威尔士。这些人可总称为凯尔特，在历史上也曾居于伊比利亚半岛。

（3）高山型——体质特征是身体短壮、黑发、棕眼、面宽。性情多保守，工作勤奋。主要分布地为中欧和东欧的山地区域。

三 语言的种类

到现在为止无人能确切地说出世界上有多少种语言，不过语言学家大都同意至少有 2500—3000 种，要知道，光是非洲有 1000 种以上，但是使用人数超过 100 万的语言只有 134 种。

语言是人类文化的一部分，是社会赖以交流的工具，也是人类文化能一代一代传下来的重要手段。这几千种语言在世界上错综复杂的分布、它们的特点、相互间的关系、空间的分布形式，都是人文地理学上的重要课题。

语言学家根据语言的发音特点、语法结构，可以把多种语言归并成类，称为语系。举例来说，“母亲”一词英语称为“mother”，希腊语称为“meter”，而西班牙语称为“madre”，伊朗语称为“matar”，新加坡语称为“maoa”，阿尔曼语称为“mair”，因此这几种语言都可归并为一类，属于印欧语系。用这种办法可以把全世界的语言分为 20 个语系。

1. 语言的传播和自然环境

语言研究可以追溯到史前人类的迁移或者目前人种的嬗变之迹。以印欧语系为例，它发源于前古时期的几种相关的地方语。使用这几种语言的古人们没有留下任何可供参考的记载，但我们发现在他们的语言中有牛、羊、猪、农具和农作物的名字，因此可见他们是以农为生的人民，并且与中东地区有关。因为中东正是生产此类牲畜与作物的地方。但是在他们的语言中却没有发现地中海地区及赤道地区存在的动物，如象、驴、骆驼等，也没有藤本植物如葡萄、无花果等栽培植物；他们能炼铁和合金，也会制造斧头；他们知道鹅与鸭，可是不知道狮子和老虎；在他们的词汇中有冬天和冰雪，所以我们可以猜测，他们生活在温带地区而不是赤道热带地区，从他们也知道山毛榉、松树、苹果和橡树，由此可将他们的居住地区缩小到阿尔卑斯山脉和黑海以北的欧洲西北部。有的说是在斯堪的纳维亚的北欧地区，有的说是在德国平原上，也有的说是在多瑙河的盆地。总而言之，是在欧洲的中部与东部。古代时，说印欧语的人们在公元前 2000 年左右开始向各方迁移，雅利安人挤入印度河谷地区，同时波斯人将自己的领土从爱琴海向四方扩展：东至印度，西到撒哈拉沙漠。

平坦而广阔的平原自然有利于语言的传播，象德语盛行于北欧平原。自佛兰德一直延伸到波兰的边境，印度语广被印度河和恒河平原的人们使用，却逐渐消失于喜马拉雅山和缅甸境内的高山峡谷中，语言也渐渐变得十分复杂了。蒙古的游牧民族游息于广大的中亚平原，因此他们的语言也很快地从蒙古传到匈牙利，甚至匈牙利以西的地区。同样，因为岛屿与岛屿之间容易接触，所以语言传播得也很快。马来亚语与玻利尼西亚语盛行于广阔的太平洋和印度洋各岛之间就是这个道理。相反，在地势崎岖的山地，语言的传播就不那么容易了，象美国的阿巴拉契亚山地的南部，苏格兰人和爱尔兰人与世隔绝，所以仍保存着他们自己的语言。又如柏林南部地区，人民仍沿用斯拉夫语，因为那里的水草地使他们不易与外界的德国互相交往。又如东南亚地区高山林立，峡谷纵横，语言的传播和交流就十分困难。缅甸、泰国、柬埔寨、老挝、越南都有自己的语言，虽然语言大致相似，可是因高山之阻，分支甚多而觉紊乱。中国也有相似之处，象华北平原一望无际，北京话盛行无阻，可是秦岭以南的华南地区，丘陵起伏，语言就变得复杂起来，分支也多了，有吴语、赣语、湘语、闽语及粤语等。

语言的分界经常与自然环境有关，如比利牛斯山是法语和西班牙语的界限；美国的格兰德河将美国英语与墨西哥语分隔开来；多瑙河下游的沼泽地则成为保加利亚语和罗马尼亚语的分界；而阿尔卑斯地区又是法语和意大利语的会合之处；目前捷克语与德语的分界线大致是沿着波希米亚高地的边缘。从上面所举的例子来看，地貌与语言的分布是否有绝对的因果关系，这个问题并不十分简单。仔细研究比利牛斯山附近的语言分布，人们可以发现语言的分界线并不是沿着山顶而延伸下去，说法语的格塔兰(Catalan)和说西班牙语的巴丝寇(Basque)在山的两边都在互相通用。又如美国的格兰德河的北岸住着移民来的墨西哥人，仍在用着西班牙语系的墨西哥语。至于捷克语与德语在波希米亚高地的分布的界限是受到政治的影响，那是由于在1945年前，德军侵占该高地后，德语开始盛行，1945年以后德军退出高地而捷克人返回，捷克语就沿着这条政治界限以内而盛行起来。

综上所述，语言的分布与自然现象密切相关，尤其是山脉与河流，它们大都作为语言的分界线，可是语言的分布关系并不是单一的，而是人类历史、自然环境、社会变迁等各种因素交叉影响的结果。从世界语系的分布图就能显示出人类迁移的史实。如印欧语系中的印度语，反映了古代移民曾取道西南亚洲，抵达伊朗而至印度。又如近代欧洲人向海外移民，就把印欧语系带到南北美洲、大洋洲、南非等地，而使英语成为世界上最通行的语言。

2. 语言与政治和军事

欧洲与美洲文化从本世纪以来，传播于全世界，大大影响了世界语言的形式。

英、法、荷、比、葡、西、美都有海外殖民地，因此也把印欧语系远播至热带、亚热带，以及亚洲东部地区、非洲南部和太平洋诸岛地区。殖民地目前虽已逐渐消失，可是语言却已生了根。因此英语流行于非洲大部地区、印度半岛、菲律宾、大洋洲以及其他太平洋群岛上。法语则普及于非洲的中、西、北部，马达加斯加、南洋群岛和玻利尼西亚。南美洲则以西班牙语及葡萄牙语为主。可以看出，语言的分布深受政治、军事的影响。远在1494年，西班牙和葡萄牙争地，结果签订了和约。此和约规定大致以经度 50° 为界，东部为葡萄牙管辖，西部属西班牙。因此至今，巴西人大都讲葡萄牙语，而

其余拉丁美洲国家都讲西班牙语。

历史上也存在由于军事上的征服，语言也随之传播的史实。基督教的十字军征服了伊比利亚半岛的摩尔，阿拉伯语也随之在西班牙和葡萄牙的南部消失。

第二次世界大战时期，苏联反攻德国，占领了德国东部 13 万平方公里的土地，驱逐了 1000 万德国人。在这 13 万平方公里的土地上，德语被波兰语和俄语所取代。1895 年日本侵占中国台湾，台湾人则被迫讲日语。1910 年日本侵占朝鲜，朝鲜人也被迫讲日语，1890 年美国占领了菲律宾，菲律宾人便开始使用英语。美国西部因白人的迁入，使本地的印第安人人数大减，语言消失。美国向非洲贩运黑奴时，也常将讲不同方言的黑人载在一条船上，以防止反抗，语言都不通，何能聚众反抗呢？

在欧洲，18 世纪国家的疆域常与语言的分布是一致的。

美国是各民族的大熔炉，可是在语言上，美国是压制少数民族的语言的。因而多数移入民族的语言都被英语所同化了。据统计，1910 年前后大约有 1/4 的美国人除了讲英语外，还能讲另一种语言，可是到了 1970 年，因为其他语言并没有法律地位，不易传播而逐渐消失了，只有西班牙语系在美国仍有若干势力，这要归功于西班牙人后裔的艰苦努力，使他们的语言在美国占据了一席之地。

苏联在语言政策上采取了不同的政策。16 个联邦的疆域是依语言的不同而划分的。国家的政策是要保存各联邦原有的语言，不过在苏联，俄罗斯语仍占重要的地位。

中国现有五个自治区，各有各的语言。

语言与宗教有密不可分的关系。比如阿拉伯语从阿拉伯半岛开始，直至北非和西南亚洲，没有穆罕默德的宗教支持，是不会传播得这么远的。犹太教讲希伯来语，埃塞俄比亚讲阿姆哈拉语。而拉丁语之所以能保存下来，主要是天主教和梵蒂冈仍用它为仪式上的祈祷语。

经济力量可使语言地图改变，语言常随交通路线而延展。苏联的西伯利亚大铁道在本世纪初，把俄语向东延伸，直达太平洋岸边。北美的阿拉斯加公路经过加拿大的大部分地区，把英语深入到美国的印第安人的地区。目前巴西建造的公路到阿曼藏的偏僻地区，则本地的印第安语将渐被葡萄牙语所吞灭。

3. 一国中多种语言的问题

世界上有的国家，如印度、瑞士、尼日利亚等国，在其国境内存在着多种的语言。其他象苏联、印度尼西亚、苏丹、危地马拉也都有多种语言。存在各种语言的国家里，每个人都想保护自己语言的权力，最怕有“统一”的语言。印度想把印地语变成国家语言而受到极大的反抗。苏联虽然鼓励俄语，但仍有多种语言的存在，如立陶宛语和拉塔维语在西部，阿曼尼亚和高加索语在南部，乌拉尔和阿尔泰语则盛行于西南部。在尼日利亚有 3 种主要语言和其他小的分支。在印度，古老的特维亭语流行于印度半岛的南部，而北部则为印欧语系。今天的伊拉克、埃塞俄比亚、英国、菲律宾和美国的多种语言反映了文化的多样化，而多种文化就会产生复杂的问题。

双重语国家包括比利时、加拿大、捷克。加拿大的情形尤其特殊，50% 讲英语，30% 讲法语，其余 20% 讲各种欧洲语。英国人和法国人是加拿大的早期移民，英国人开发了加拿大的西部，法国人则集中在加拿大的中部，英

语在安大略地区流行而法语盛行于魁北克。两区语言文化完全不同，所以要有一个统一的文化，在加拿大实在是不容易的事。比利时也是双重语的国家，北部为佛兰芒语，南部为互龙语，因此北部倾向于荷兰，而南部倾向法国。捷克的双重语的界限为南北向，西部讲捷克语，倾向于西欧，而东部讲斯洛伐克语，倾向苏联。

单一语的国家并不多，最显著的是巴西、澳洲和日本，其他象阿拉伯、埃及、利比亚、苏丹和阿尔及利亚。波兰也可说是单一语的国家。

可是象巴西，国境内仍有少数人讲本地的印第安语，日本也有少许讲北海道语及倭语的人。

4. 语言的种类和分布（见图 19）

（1）印欧语系

这是最多最大而且是分布最广的语言，全世界有一半的人都属于这个语系。它的地域笼括欧洲、苏联、南北美洲、大洋洲、西南亚洲一直到印度。它的分支有德语、拉丁语、斯拉夫语、印度语和伊朗语，可列表简述如下：

分支	所讲人数 (百万)	分布地区
德语		
英语	310	英国、北美洲、大洋洲、南非、菲律宾、英属以前的非洲和亚洲的英联邦国家
德语	95	德国、奥国、瑞士、卢森堡、法国南部、意大利北部
瑞典语	8.5	瑞典
拉丁语		
西班牙语	320	西班牙、南美洲（巴西除外）、美国西南部
葡萄牙语	95	葡萄牙、巴西、非洲南部
法语	80	法国、比利时、海地、加拿大
意大利语	62	意大利、瑞士
斯拉夫语		
俄语	150	苏联官方语
乌克兰语	47	乌克兰
波兰语	36	波兰
捷克语	15	捷克
印度语		
印地语	180	印度
孟加拉语	100	孟加拉国、印度东部
伊朗语		
波斯语	35	伊朗

在 20 世纪，英语、西班牙语及俄语为世界上最通行的语言。伊朗语可能

成为第 4 个最通用的语言，这是因为石油贸易的关系。

（2）海米闪族语

这是世界上第二大语系。闪族语与犹太教、基督教及伊斯兰教的发展有很大关系。它的面积东起底格拉斯河—幼发拉底河河谷至阿拉伯半岛，从叙利亚到北非的撒哈拉，再一直延伸到大西洋岸边。它的面积虽广，可是使用的人数并不多。主要原因是此间为大片沙漠，人烟稀少。在闪族语中，阿拉伯语的分布最广，人数也最多。大约有 11,500 万人。其次是希伯来语，但现在已近灭绝，仅在犹太教举行仪式时使用。自从以色列 1947 年成立以来，希伯来语有恢复的现象，但这种古代语若要应用在现代文化，如电话、飞机、汽车等名词还需要重新创造。

闪族语流行于古代埃及，由于阿拉伯人的入侵，此语系已大大缩小而且分散。

（3）马来玻利尼西亚语系

从地域分布上来讲，此语系横越赤道各岛屿，西自非洲东部的马达加斯加大岛，经印度尼西亚群岛及太平洋小岛直到夏威夷诸岛以及东巽群岛，东西延及地区近全世界之半。而南北地区，北自夏威夷及中国台湾，南到新西兰。此语系人数虽只有 1 亿人，可是占据了广阔的海洋，各个岛屿通用着一种语言，以此也可见古代人类航海技术的精湛，他们的语言中已有风向、洋流等名词。

（4）非洲语系

在 1000 多种语言中，可分为 5 个分支，其中最重要的是班图语。非洲中部的赤道区的居民都属于此语系。此语系的起源虽较西非地区的语言为迟，可是西非是说的柯栅（Koisian）语，已被其兼并，正象欧洲的色尔特克（Celtic）语为德语语系所兼并一样。

四 宗教的派别

1. 宗教与地理

宗教是一种心灵之学，属于哲学范围，但它与地理又有何关联呢？

主要的宗教一定都有它的发源地、传播路线和目前的分布格局，它是一种特殊的文化现象。不研究一地的宗教史，就不会了解一地的文化发展；同样，不探讨宗教的发源、传播及其分布，也不能建立起全面的人文地理学。

宗教的目的为求人类与自然界的融洽，因此宗教中有求雨去干旱，歇地震以及其他消除灾害的祈祷方式，同时也崇拜河流山脉、岩石森林等。例如，对印度教的教徒来说，最神圣的是恒河；乔登河对基督教徒又有特殊的意义；日本的神道教崇拜富士山，而墨西哥人崇拜火山。

麦加的穆斯林人将“黑石头”视为神圣，认为它是安拉自天上赐给人们的。

在基督教的仪式中，常青树作为一种象征永生的标志经常被种在墓地里。这是因为北欧的森林繁茂，人们从一种对森林崇拜的心理，逐渐演变成对常青树的特殊意义。佛教之于莲花（Lotus）和菩提树；日本神道教，对于针叶树都连带有经济影响。

人们对牛的崇拜可能和月亮有关，尤其是印度教，有人推论，这是因为牛角的形状，颇似新月形。因对牛的崇拜导致了人类祖先对牛的驯养。

主要宗教的节日安排也反映了重要季节的变化。犹太人的新年是在秋季，这是因为此时在地中海地区，夏季干旱已过，秋天雨季来临，新的一年的农作物刚刚开始生长。在北半球的三月间，人们庆祝复活节（Easter），因为春天来临，万象更新，而“复活节”一词来源于“Ostar”，是德国人春天女神的名字。

自然界的灾害常使宗教有各种不同的祈祷形式。美国的大平原区的教堂，在干旱年代有求雨的仪式，以求甘霖。中国的华北地区常受蝗虫之害，因此当地建了许多的猛王庙，有的地区竟多达 900 多座，以期蝗虫离去，保佑谷物丰收。

三个重要的宗教：基督教、伊斯兰教和犹太教都是一神教。有些地理学家想从自然环境中解释其原因：这三种教都发源于中东的沙漠地区。在佛教分支中，最相近于一神教的喇嘛教也发源在中国西藏、蒙古的沙漠地区。这些希伯来人、阿拉伯人、中国西藏人、蒙古人整年整月放牧于单调的自然环境之中，茫茫沙漠，一片寂静，而月明星皎，种种肃穆容易使牧民相信万物为一人所主宰。20 世纪美国的著名女地理学家森普尔就写过，“在这种单调的沙漠环境里，自然而然地使人们产生了一神教”。这是不折不扣的环境决定论。

也有人认为一神教的起源应当从游牧民族的社会组织上去了解。沙漠上的游牧民族组成了部落，有了一个强有力的男子为其主宰，他是当权的独裁者。这种中东地区的部落组织，何尝不可导致人们信仰天地之间只有一个神才能主宰一切。

宗教影响着人类对自然界的看法。自然界的灾害，包括水灾、风暴、干旱等。印度教和佛教认为这是天意，只有接受，无法反抗，也无法避免。而基督教则认为这是异常现象，可设法避免。有的宗教甚至认为这是上帝对人类罪恶的谴责，只有诚心的祈祷和反省，才可避免这些灾害。

美国地理学家曾经调查过美国西南部教徒对自然界的看法。大致说来，大部分（72%）西班牙后裔的天主教徒认为人类应该归顺自然；摩门教（55%）认为人类应与自然寻求和谐，其方法是正常生活，不喝酒，不吸烟，而且努力工作；而一半盎格鲁后裔的得克萨斯的新教徒（48%）认为，人们控制自然界的能力是可以避免自然界的灾害的；2/3 的印第安人则认为人类应该寻求与大自然的和谐。

宗教的信仰，深深地影响着人类的活动。在国际政治中，印度与爱尔兰国内的分离，以色列的建立，以及德国、荷兰与加拿大法语地区少数民族的分歧，都和宗教有着不可分离的关系。

1947 年，当英国允许印度独立后，印度马上就分裂为二，一为印度教的印度；一为穆斯林教的巴基斯坦，因两个宗教的教徒不能容忍对方的教义。以色列与爱尔兰成为独立的国家完全是宗教造成的。在以色列，只有信奉犹太教的犹太人才能成为公民。在挪威，宪法上规定路德教是国教，因此路德教的牧师和官吏一样都是政府的雇员。有的国家教堂实际上统治国政，教皇就是统治者。这种政府可称为神权政治国家，象梵蒂冈占罗马城的一部分，但又是独立的国家，为教皇所统治。希腊正教的主教实际上控制着塞浦路斯的政府。

在一国之内，两个对立的宗教可以使之分裂，甚至导致内战，英国对北爱尔兰的天主教徒和新教徒的对立无法和平调解。在菲律宾的棉兰老岛上，

天主教徒和穆斯林就正式开过战。

除了政治，其他人类的典章制度、法律规范，无一不受宗教的影响。伊斯兰教实行一夫多妻制，而基督教只允许一夫一妻制，多数印度人则禁止寡妇再嫁。这样宗教对人们婚姻的看法就影响了家庭的大小，间接的也关系到人口的消长。

宗教崇拜和人类的经济生活尤其息息相关。例如，某种作物或牲畜的生产，与宗教上的需要有关。比如说在欧洲和美国的基督教集会中常有饮酒的仪式，象征酒是耶稣的血，而葡萄是酿酒的主要原料，这样就促使葡萄遍布于地中海的沿岸，不只限于阿尔卑斯山的南麓了。从 6~9 世纪，又移到德国莱茵河。同样，北美洲的天主教徒也将葡萄移种到西岸加利福尼亚州。事实上，酒与宗教的关系在基督教兴起以前就已非常明显。葡萄园的种植和酒的酿造在史前时期从地中海地区向西方发展与崇拜上帝是息息相关的。

宗教和牲畜的养殖关系可从直布罗陀海峡隔开的西班牙和摩洛哥两地看出来。在西班牙罗马天主教地区，猪的养殖极为普遍，可是在非洲这一边的伊斯兰教盛行的摩洛哥，就见不到猪的踪影了，因为伊斯兰教是禁食猪肉的。

犹太教和穆斯林是不吃猪肉的，因此在他们的家畜中不包括猪，这自然关系到他们的农业生产。很多学者对伊斯兰教和犹太教的禁食猪肉有不同的解释。有的认为这两个宗教认为猪有肠胃寄生虫或者说不干净，可是在医学尚不发达的古代，这种常识是不易获得的；也有的从生态与经济上来加以解释，禁食猪肉盛行于沙漠游牧民族间，因此认为猪与游牧的生活方式有关。游牧民族原先发源于古代中东农业区，在底格里斯河、幼发拉底河和尼罗河三河的下游，人口的繁殖迫使其远离河岸而丧失了灌溉技术，放弃了农作物的种植，成为以放牧牲畜为主的游牧民族，在以农业为主的环境中猪是重要的牲畜，但在沙漠地区的游牧生活里，猪不能长途跋涉，所以最重要的牲畜成为羊、牛、马、骆驼，而不是猪了。到了第七世纪，猪被正式禁食了（见图 20）。

信仰印度教的人对牛极为崇拜，不能宰杀作为食物，因此大批牛的存在妨碍了更合理的土地利用。同时宗教仪式通常选择在播种作物或者捕鱼的日子里举行，这种宗教假日或禁止某种食物自然影响到一地的经济发展。

罗马天主教徒在周五禁食肉类，因此大大地促进了渔业的生产。基督教对鱼是十分重视的，并在传统上崇拜渔夫，因此在天主教的国家里，捕鱼业极为发达，这也促进了鱼类的航业运输，从沿海运往内地。相反，印度教的信奉者是不吃鱼的。虽然印度经常缺乏食物，而其沿岸地区的鱼类极多，但并不能促进印度捕鱼业的发展。

伊斯兰教不准饮酒，可是基督教的各支派对禁酒各有看法，有的是可以通融的。在美国，象圣公会、美以美会、摩门会和安息会都是赞成禁酒的，可是，罗马天主教、路德教以及其他支派允许饮酒。这种对酒的不同态度，对于酒的销售影响极为明显。美国的得克萨斯州提供了一个有趣的例子，在得克萨斯州的北部居民，大都为天主教和路德教徒，酒的销售量极大，被称为“湿”区，而该州的南部多为圣公会和美以美会的信奉者，酒的销售量急剧减少，被称为“干”区。这种宗教与经济

的关系，在地域分布的比较之下是十分有趣的。

宗教对旅游、交通和贸易运输都有密切的影响。宗教的发源地常是信徒

朝拜进香的圣地，因此成为旅游中心。大量人口的流动，也促进了交通、贸易的兴隆发展，这在伊斯兰教、印度教、神道教和罗马天主教都不乏其例。阿拉伯半岛的麦加和麦地那，是穆斯林的朝拜圣地，麦加只是一个人口不足 20 万的小城，可是 1968 年，从各地前来朝拜的人竟达 37.5 万。可以想象，这种大批的朝圣者自然对交通的发展和贸易的繁荣都有促进作用。为使朝圣者能顺利地到达圣地，阿拉伯沿岸的吉达，设立了直通东非、印尼、马来西亚及其他各地的航空和航海路线。在中世纪的欧洲，道路与桥梁的修建有许多是因为朝圣的缘故，僧侣往往帮助修建，并且建造旅馆。在瑞士阿尔卑斯山的圣·哥特哈得通道仍有许多旅舍的遗迹。朗特是一个位于法国南方的小镇，人口只有 1.6 万，可是每年有 2 万多罗马天主教徒前来朝圣，它的旅馆之多仅次于巴黎。印度的瓦拉纳西位于恒河沿岸，是印度教的朝拜圣地。日本的伊势则是神教教的圣地。加拿大的博普里则是罗马教徒的朝拜圣地。

宗教也影响了农村聚落的形式。在美国和加拿大的乡间大都是散村，这是受到新英格兰的清教徒的影响。可是在宗教集团密集之区，就形成了集村聚落，因为聚集居住，便于宗教礼拜日和其他活动。美国西部的大平原的村落大部是散村而摩门教徒聚集之地，就变成集村了。

宗教在地面建筑最突出的表现是它的教堂。各式教堂的面积、功用、式样、材料都各不相同，罗马天主教的教堂，被认为是上帝的居住地，一般说来，比较宽敞高大，装饰繁华，十分醒目。而新教的教堂被认为只是上帝前来访问的地方，并非长住之地，因此比较狭小并少装饰。同样，在天主教及东正教的区域里多有耶稣钉在十字架上的图像、十字架和神殿，以及各种各样的宗教标志，然而在新教区就没有这样的标志和殿堂了。伊斯兰教和犹太教就没有基督教那么讲究的教堂。它的清真寺是不触目的建筑。在伊斯兰教区，尖顶建筑和尖塔是唯一的宗教地景。犹太教长期与基督教共存，教堂建筑也受其影响，比较高大而醒目。

各种宗教对死者的归宿方式也各不相同。印度教、佛教和神道教实行火葬而不用坟墓，让人死后不在地面上留下任何痕迹。然而埃及就用金字塔来埋葬他们的英雄，大都建造在不能耕种的土地上。基督教、伊斯兰教都用土葬并立墓碑。中国西藏的喇嘛教则实行“天葬”。将死者的尸体斩碎割裂，和以面粉任由老鹰取食后，飞向天空，认为是最好的归宿。

2. 主要的宗教（见图 21、22）

全世界的宗教，主要有三种，即基督教、伊斯兰教、佛教。

（1）基督教

基督教大约有 9~10 亿的信徒，是全世界分布最广的宗教。占有欧洲、南北美洲、大洋洲、菲律宾及苏联。

它有下列分支：

罗马天主教——有 5.41 亿信徒，盛行于南欧、中南美洲及菲律宾。

新教——有 3.28 亿信徒，大部分在西北欧洲、加拿大、美国、大洋洲及南非。

东正教——有 8700 万信徒，分布在俄国及非洲的埃塞俄比亚。

（2）伊斯兰教

伊斯兰教有 5.38 亿信徒，盛行于北非、西南亚洲，也伸展到苏联、中国、印度尼西亚和孟加拉国，以及菲律宾的南部。

(3) 佛教

佛教有 2.5 亿信徒，分布在印度、中国、东南亚以及日本。

基督教

不管是在地域的分布上，还是在信奉的人数上，基督教都是最具世界性的宗教。它发源于巴勒斯坦，早期先传到希腊，然后传播到世界各地。它源于犹太教的改革者，后为大部人民所信奉。它的成功基于三个原因：第一，创始者耶稣，在犹太教的教义上，不囿于陈说，加以伦理道德，以及易于身体力行的范例，揉合在爱上帝、爱人类的哲理之中。第二，受希腊教育的保罗将基督教的教义加以深入浅出的注释，而且开始有组织的渗入于希腊和罗马的文化之中。第三，在基督教 300 年的发展过程中，一直受到敌视和压迫，到了公元 4 世纪时，君士坦丁大帝才将基督教定为国教，从此基督教才走入坦途，风行于罗马帝国，然后分布于全世界。

基督教在它的传播过程中，分化流行，终于在公元 1054 年分成东西两大流派，即东正教和西正教。在早期基督教史上，地中海东部的国家拥有丰富的古代文化和较多的人口，而西部欧洲国家，只是罗马的属地，属半开放的区域。罗马帝国瓦解后的“黑暗时期”，欧洲东部才是基督教的中心所在。可是东正教不象西部的罗马天主教，是在教皇的名义下统一而有组织的，而权力始终是分散的。东正教在公元 3 世纪时，开始传到巴尔干半岛，到了 10 世纪才传入俄国。它传播的路线大致是沿着古代贸易的通道。到俄国是经黑海过来的。东正教有不少的支流，其中最大的分支是希腊正教和俄罗斯正教，以及欧洲东南部国家如罗马尼亚和保加利亚等国家的正教，颇富有国家主义的色彩。另有一支极具国家意识的正教是埃及正教，现留存于非洲的埃塞俄比亚的高原上。还有一支来自于 7 世纪的闪米特人的后裔，现存于黎巴嫩。东正教的传播颇受伊斯兰教的阻扰。土耳其的阿德曼 (Ottoman) 在 1453 年占据了君士坦丁堡，东正教的传播自然大受影响。俄国沙皇时代，在莫斯科的教廷上东正教是极具权威的，可是到了 1917 年俄国十月革命以后，东正教就一蹶不振了。随着东欧居民的移民美国，东正教也随之传入美国，因有各国国家主义的色彩，而有各种不同的派别。

西正教也称罗马天主教。自中世纪罗马帝国瓦解以后，皇帝的权力就落入教皇的手中。起先罗马天主教只限于欧洲南部的意大利、西班牙和葡萄牙所在的伊比利亚半岛和法国。以后逐渐为德国人和英国的凯尔特族人所信仰，而将教区从西欧扩大到中欧。当罗马天主教向欧洲北部推进的时候，南部的伊比利亚基地却被伊斯兰教所侵占。时间自公元 700 年一直到 1500 年。以后天主教又在原地复兴，再次盛行，以后葡萄牙人又将天主基督教教义传到非洲沿岸，甚至传到印度。等到西班牙人和葡萄牙人殖民中南美洲，天主教也就随之传入，同时也传播到南亚和东亚。在菲律宾群岛上，西班牙的传教士努力工作，使其地成为天主教的基地。到了 19 世纪，天主教在非洲、南亚和东亚都十分活跃。

上面提及西正教或罗马天主教是统一而且有组织的，可是到了 12 世纪以后，欧洲社会的经济与政治都起着变化，旧的教义不能适应新的社会变化，各种运动与改革的呼声从各地传来，终于在 1500 年，西正教分裂成两大教派：即原来的罗马天主教和新产生的所谓新教。天主教仍旧是坚强的统一的，

而新教则四分五裂。在地域的分布上，新教限于莱茵河与多瑙河以北的地区，包括英国、德国北部、波罗的海沿岸及丹麦、瑞典、挪威和芬兰等地。

有人认为中产阶级的兴起和资本主义的抬头有助于新教的建立。可是，问题是何以新教盛行于南北欧洲，而不在法国或者意大利呢？这或许是因为边缘地区往往容易接受新观念和改革运动吧。而传统且有组织的社会中，旧习惯、旧思想是不易改变的。欧洲南部的意大利和法国是西正教的发源地，顽固势力强，不易动摇，属于旧的范围，而欧洲西北地区，在莱茵河与多瑙河以北的地区，属于边缘地带，新范围和新的移民反而容易接受新思想，改革运动容易成功。又有人认为，欧洲西北地区新教之所以能盛行而没有被南部强大的罗马天主教所消灭，也有自然环境的因素。英吉利海峡、荷兰的沼泽地和瑞士的阿尔卑斯山都有阻碍和防护的作用。可是这些似乎是次要的原因。

新教建立以后，在教会的仪式中本国语代替了拉丁文，经典代替了圣经。同时新教分衍别支流传到各地，分为路德教盛行于德语语系的斯堪的纳维亚国家，从丹麦、瑞典、挪威和芬兰一直到波罗的海的彼岸。英国的清教徒在荷兰、苏格兰、瑞士的部分地方生了根。又有不少细支如浸礼会、公理会、教友会，以及以后的美以美会等，分布于各地。经英国、荷兰以及西北欧的海外移民也将新教传播到北美、中南美、南非、大洋洲等地。只有几个地方是例外的，那就是在加拿大法裔居住的圣劳伦斯河的沿岸，其次是盎格鲁撒克逊集居的地方，尽管在新教环绕的环境中，他们仍坚持信奉天主教义。这是非常特殊的。

在美国，基本上是以基督教为主。在地域的分布上则充分反映了基督教的零细分支和美国的移民史（见图 23）。

天主教盛行在与墨西哥交界的得克萨斯、新墨西哥、亚利桑那以及路易斯安那（州），此地为西班牙与墨西哥后裔居住的地方。从爱尔兰移来的罗马天主教徒，以及从中南欧洲移来的

天主教徒大部分居住在麻省、罗得岛、康涅狄格诸州。可是美国整个的工业区从伊利诺斯到威斯康辛都是天主教集中的地方。

在美国南部，却很少有天主教的踪迹。因为在工业化时期，南部对欧洲移民的吸引力不够强，另外少数天主教都集中于犹他州，此州为摩门教的中心。在夏威夷，尽管民族繁杂，可是有四分之一的居民信奉天主教，同时东方的佛教在此地也极普遍，因为有大量来自东方的移民。

美国南部的大部分居民属于新教的分支浸礼会，相反，路德教则盛行于中西部的农业区。自威斯康辛州以西，沿明尼苏达直到达科他州，各类基督教分支纷然杂陈，然以美以美会为主要教会。

大致说来，美国宗教的地区分布，自东到西，可以分成三个带。南部除了天主教的地域外，是以新教为主，称为“圣经带”，主要是浸礼会和美以美会。中部则为末世圣徒教会（即摩门教），是十分特殊的宗教地带。北部则各教杂陈，但也可看出犹太教集中于大城市中，而东北部的的新英格兰区，则为天主教的领域，保守而严谨。

伊斯兰教

其意为“归顺真主”。该教的创始人穆罕默德出生于公元 570 年一个富有的家庭，在城市环境长大，该城即伊斯兰的圣地麦加城，当时为阿拉伯南

部与叙利亚骆驼队来往的交通要道，也是各部落神殿的集中地。大约在公元600年他开始传教。据传说，有一天他习惯在山间默祷的时候，忽听到一声“朗诵”的声音，以后他的语言就滔滔不绝，从不用思考。他的朗诵维持了十多年，一直到成了现在所有的《可兰经》。

他的经文包括了阿拉伯人的信仰和风格，如一夫多妻制和崇拜石头等，同时也结合了犹太教和基督教的教义和伦理。他的教义主要信仰是“一神论”。安拉是唯一上帝。他也承认在他之前的许多先知者，亚伯拉罕、摩西以及耶稣曾受安拉的教诲和洗礼。但却坚持说只有他从安拉那里得到了绝对的真理，而这些真理都已载入可兰经。因此可兰经不但包含了宗教的教义和信奉的规范，也是对世界事物的评论、看法和声明，也可说是伊斯兰人的法律。每一个教徒都要经常背诵基本教义，日夜祈祷，一个月内从早到晚的禁食、施舍。如果可能，还要到麦加去朝拜。凡是能够坚持执行以上教礼的教徒，就可以算是伊斯兰世界的一员，不管他的肤色与出身。同时还有许多从犹太教和基督教转借来的许多规章制度，如不许人体和兽体同时照相，禁放高利贷和禁酒禁赌等。妇女的地位在伊斯兰里是很低的。这可能涉及到社会与经济的其他因素，宗教不是唯一的原因了。

伊斯兰教的发源地实际上不是穆罕默德的生长地麦加，而是麦地那。因为他自622年逃离麦加，来到此地传教，622年就变成伊斯兰日历上的开始年份。穆氏一生从事于传教，整个阿拉伯半岛在他的统治之下，然后经过阿拉伯伊斯兰的再度扩张，不到100年的时间，他们的势力从大西洋岸一直到印度的边境，包括了西班牙、北非、埃及、叙利亚、美索不达米亚和波斯在内的大片土地。除波斯以外，他们压制了大多数的基督教信徒以及零星的犹太教社团。在以后的整个世纪里，伊斯兰教扩张到了印度、中亚、东南亚、苏丹，以及东非的边境。从11~18世纪，伊斯兰徒自中亚入侵印度北部，这奠定了目前巴基斯坦的伊斯兰基础。

伊斯兰教产生于沙漠，因而可兰经反映了干燥地区的环境，这也可解释为何干燥地区的居民，从北非直到中亚腹地容易接受伊斯兰教。有人甚至说20英寸的等雨量线，也就是伊斯兰居地的界线，不过也不可忘记有一半的伊斯兰徒是居住在东非和南亚及东南亚的润温气候下的。我们似乎不能单纯地说伊斯兰的传播与气候有直接的关系。

关于伊斯兰教在地域上的传播扩大，比较合理的解释是由于交通路线的开辟，当年骆驼商队自中东经中亚到中国北部，或者自撒哈拉到苏丹，均有利于伊斯兰教的传播。自海外发展而言，从阿拉伯到东非，或者到印度，甚至再到马拉加，或到爪哇甚至到中国都有利于伊斯兰教的发展，因为伊斯兰教商人是义不容辞的传教者。可是这期间还有别的因素，阿拉伯伊斯兰教徒在8世纪就到了东亚。但真正传到马来群岛是1300年，因为其时印度教和佛教大起冲突，伊斯兰乘虚而入。

可兰经可能并不是直接译自阿拉伯文，可是当时阿拉伯文在中东和北非极为盛行，这也有利于伊斯兰教的传播。当土耳其在1920年将全国非宗教化时，政府用拉丁文代替了阿拉伯文，而在印度尼西亚和马来西亚就引起了法律起诉。

伊斯兰教在目前的北非、阿拉伯半岛，以及中东，除了黎巴嫩、塞浦路斯和以色列外，仍是极有影响的宗教。此外，东南亚的印度尼西亚是32个伊斯兰教国家中信奉伊斯兰教人数最多的一个。

佛教

释迦牟尼于公元前 6 世纪生于喜马拉雅山的尼泊尔，而大部分时间生活在恒河中游地区。据传说，他身为王子，有一天，他的儿子出生了，就听到婴儿的哭声，而当人死时，也是哭泣着死去的。他突然发觉人免不了生老病死的苦难，而欲望则是苦难之源。要慈悲行善，普渡众生，唯一的办法就是要消灭欲望。而且他认为众生平等，为善为恶都是一念之差。他认为放下屠刀，便可以立地成佛。因此佛教的戒条是禁杀生与禁欲，普渡众生，即可登极乐世界。所以也有人认为佛教在本质上不是一种宗教，而只是一种自我的心理治疗。一直到公元前 489 年释迦牟尼死，佛教已盛行于印度与斯里兰卡，它的教徒竟多于印度教。然后到了 6 世纪，经过贸易路线，佛教传入中国的西藏，成为喇嘛教，然后又由中国传入朝鲜、日本和今天的越南，同时又由斯里兰卡传入缅甸、泰国、老挝和柬埔寨，成为这些国的国教。在越南，佛教并没有国教的地位，可是全国有 70% 的人信奉佛教。当第 7 世纪，佛教向外发展的同时，在印度本土已被印度教所侵占，到了 1200 年，佛教在印度已经全部绝迹了，只有在喜马拉雅山的居民和斯里兰卡岛上，还存在着一些佛教的信奉者。

五 生活的方式

自然界供给人类种种不同的资源，而人类生活环境，主要是植物的分布（见图 24）。采集民族、渔猎民族、游牧民族和农耕民族为求生存，各有一套技术，在许多资源中选取其最需要的加以利用。法国地理学家白兰士称这套谋生之术为“生活方式”。再扩大一点来说，生活方式也包括人类的生活习惯。如以吃饭的工具来说，高加索人种大都用刀叉来进食，阿拉伯人和印度人是用手来进食，东方的中国、日本、朝鲜人用筷子等等。同时食品的种类不同，烹调方式也各异。凡此不同的求生技术、习惯行为大都不是原始的，而是经过长期演进的结果。其中有的属于物质的，有的属于精神的，统统通过习惯，一代一代地传下去。人群赖此以生存，宗教赖此以绵延。自然环境使人有所创造，而人类的创造也可改变自然环境。其间交互影

响的作用，是人文地理学要研究的对象。

地表各种居民的生活方式，约可分如下几个大类：

1. 原始生活

低级文化民族，采集生果以充饥，不懂烹调。如非洲赤道雨林中的黑人、南美的处女林和火地以及大洋洲小岛上和澳洲沙漠上的土著，他们的生活以采集为主，一切食品取之于当地，种类繁多。比如澳洲土著整日要追寻食物，龟蛋、鳄鱼蛋、蟋蟀、蜗牛、飞蛾及一些幼虫，都是目标。又如南美印第安人中有称为圭亚齐斯族的，在巴拉那河与巴拉圭河之间的深林中过着流浪生活。林中的虫鱼鸟兽都是他们的食物。苦橙和野棕的浆汁就是他们的日常饮料。原始民族的食品每日不同，多采多食，少采少食，绝无储备，自然难免饥饿。到了无物可食时，就是“人食人”了。杀人而食的民族还可见于今日，如澳洲的蛮景人和中非的蛮北图斯人，但为数毕竟不多了。

2. 渔猎生活

极地的居民和赤道林区的居民用弓矢去打猎，用网罟捕鱼。这种生活方

式，只是掠夺自然而已。西伯利亚的朱古克特人以海产和驯鹿为食。雅库特人和奥斯第亚科人以食马和牛为生。格陵兰的爱斯基摩人则主食海豚。夏猎冬渔的民族，夏天食兽，冬天吃鱼，季节不同而有不同的肉食。

3. 游牧生活

游牧民族和草原地带息息相关。蒙古大草原，斜穿中亚、西亚、北非、西非撒哈拉而至大西洋岸，是地球上最广大的游牧世界。蒙古人、吉尔吉人、托亚勒人与大群牲畜逐水草而居。草的生长与季节及降雨有关，因此游牧民族的移动和路线也有一定的规律。他们的衣食住行均取于牲畜。牲畜是他们的财产，而且用以产乳和运输，因而他们对肉食是很节俭的。他们的食物以鲜乳、酥油和干酪三者为主。在这个横跨亚非的游牧区内，供应乳品的通常是绵羊和山羊，供应劳力和肉食的通常是骆驼、马和牛。他们不可缺少的茶，却是外来品，是与从事农耕的汉人交换来的。他们把茶混入乳、盐和麦粉，制成浓厚的酥油茶。其茶腥腻不堪，营养则甚高。

4. 沙漠的定居生活

在沙漠地区，只有绿洲才可定居。绿洲有水，可供灌溉和食用。热带沙漠由阿拉伯人传入的椰枣，成为定居民族的主要食粮。法国人来到撒哈拉地区之后，改良了椰枣生产，椰枣竟成为外销食品了。阿拉伯人不但改变了此间的食物，同时因传入骆驼而改变了地面交通以及居民的空间观念。中国新疆沙漠的绿洲，则盛产米、麦、瓜果和棉花。

5. 赤道雨林带的生活

此间霪雨绵绵且终年夏日炎炎，不适人居住，因而人口密度极低，可谓地广人稀。非洲刚果林区的黑人，以香蕉、芋头和树薯为主食。南美亚马逊河流域的森林内则树密林深，雨多而终年炎热，是世界上人口最稀少的地区之一。其间居民以树薯为主食，其次是玉米。林中的果实也是重要的食品。

6. 亚洲季风区的居民生活

亚洲季风区从印度到日本，连绵 7000 多公里。此间居民的生活特点是人口稠密，以农业为主业，精耕细作，土地利用至为讲究。中国的华北平原地广土厚，是中国主要农耕区。主要作物有小麦、高粱和小米；牲畜以牛马为主；交通以车骑为主，少舟楫。秦岭以南的华中和华南地区则因港汊纵横而为标准的鱼米之乡。此间是米的王国，小麦和玉米已居次要地位。河多、湖多，均可通航，居民多会摇船撑舟。牲畜则牛马少，代之而兴的是猪、鸡、鸭、鹅等小牲畜。日本是“食鱼”的民族，此为环海盛产鱼虾所致。然居民的主食，仍是大米加以酱油和蔬菜。本区食米的人口，为数不下 7 亿。米的传播是先由伊斯兰教徒传入欧、非，再由欧洲传入美洲。茶是本区另一项重要产品，它不需要平坦而肥沃的冲积土，而需要容易排水的丘陵坡地。华南和日本不乏此类土地，因此变成茶的重要产区。饮茶的习惯先是由中亚的游牧民族传入欧洲，再由英国传至全世界的。

7. 环地中海区的生活方式

地中海地区的气候，有三种特色：即夏热冬暖、冬湿夏干、阳光充沛。夏季的苦旱，原不适于农耕，又兼河岸蜿蜒，丘陵连绵而缺平原，更少农耕之地。但因可引水灌溉，又有充沛的阳光，故能生产花卉、瓜果以及麦类，尤以葡萄、无花果、橄榄、橙桔等为多。因为夏季干旱，缺少牧草，故缺少牛乳、干酪、牛油。代之的是橄榄油，家家必备。牲畜也须适应夏天的干旱，必须夏初入山寻觅牧草，秋后归来，即山牧季移方式，此方式成为地中海沿

岸人文地理上的特殊景观。

8. 中欧和东欧的生活方式

本区传统的农业方式是复杂的农作制。麻、麦、肉、乳、酒、水果、皮毛等都尽可能自己提供。又为了保养地力，在同一地面上每年换种不同的作物，称为“轮耕”。但自新大陆的玉米和马铃薯传入后，本区的农业方式发生了变化。玉米和马铃薯可以代替休耕。本区需要工业原料，工业作物就应运而生，如甜菜、烟草和油类植物等。本区居民的食物就改为饮乳食酥了。斯拉夫人的食粮则有黑麦、燕麦、玉米、小米。日耳曼人的食品已进展到以面包为主食，但制面包的原料不是小麦而是黑麦，故亦称黑面包。他们的饮料是啤酒，这与斯拉夫人喜饮酸性清酒不同。

9. 西欧的生活方式

本区的农业是精密式。象花卉的种植，使家家万紫千红，一派繁华景象。牛乳业尤其发达，鲜奶、牛酪、奶饼使人们营养大增。自中世纪才有的苹果酒，在法国诺曼第是出名的，成为布瑞颠尼居民的饮料是19世纪以后的事。西欧人的主食是大麦、燕麦和黑麦，蛋、牛羊猪肉都十分普遍。饮茶已成风尚，粮食和乳类消费量很大。此间海运便利，外贸发达，许多食品要靠海外输入。

10. 美国的生活方式

采用美国式生产技术的新兴国家有加拿大、阿根廷及澳大利亚等。在这些国家中，传统的西欧生活方式已成为殖民时代的遗迹。代之而起的是崭新的机械化生产技术。美国的农民是农机商，也是企业家。他们进行规模庞大的专业化生产，而形成玉米带、小麦带、棉花带、酪农带等。农民运用机械，精细分工，统一指挥。他们既是生产者，又兼收入丰盈的资本家，这和旧大陆农民仅为糊口而生产的生活方式截然不同。

美国人的食品有甜食、牛乳、牛油、蛋类和肉类，荤食和素食匀称，每日获热量中约有40%来自动物质食品。美国人讲究营养，近年来的趋势是肉类和面包消费日减，果类和蔬菜日增，还有保健食品的出现，这都是重视营养的结果。随着近代交通的发达，食品也有显著变化，而美国尤其突出。其变化有三：一是大都市菜市场上有来自世界各地的食品。如热带鲜果香蕉、荔枝，现在人人可尝。二是以前蔬菜上市有一定时令，而今则任何食品皆可终年不断地供应。三是刺激品和嗜好品的消费日增。美国人逢餐必饮已是日常现象。

南美洲阿根廷人食肉最多，这并不是盎格鲁撒克逊的影响，而是土著习惯的遗传。同时阿根廷既是产肉最丰的国家，居民多吃肉也不足为怪了。食肉既多，居民便惯于喝玛丹茶，因为它是帮助消化的。

美国的学者，认为他们自己的文化有四个特点，这些特点影响了他们的地理行为。第一个特点是极端的自我中心，对家庭和社团尽量减少义务，这种人性在地理学上的表现是私有汽车众多而相对来讲没有发展大众交通设施，以及政府权力的分散、农村的散居形式。

第二个特点是变化大、流动性大。没有任何国家象美国人那样经常地迁移，同时追求快速和变革。

第三个特点是崇拜机械技术，认为科学技术可以解决一切问题，甚至自然环境。

第四个特点是优越感。他们自认为美国的生活方式是最优越的，应该普

及全世界。19 世纪大批移民涌向西海岸，被认为开发荒野西部是上帝的旨意。

第四章 聚落形式

一 聚落的涵义和分类

人类为了生存，必须要有生存场所以及各种活动的基地，有的是临时的和移动的，有的是固定的和永久的，因此有部落、墟落、聚落和村落等的名称，总之，聚落是指人类在地面上所建造的各种形式的居住场所，是人文地理学上重要的研究对象。凡是研究聚落的位置、形成、变化、发展与环境的关系，并预测其分布与发展的规律性，都称为聚落地理，也称为居住地理，是人文地理学上的重要分支。早在 20 世纪 30 年代，聚落地理的研究已风起云涌。而西欧国家的研究方法，又各具特色，如德国以景观论的论点，来研究聚落现象；英国重视聚落的历史演变；法国则注意社会发展对聚落的影响；美国偏重于白人向西部开拓有关的居住问题，以及近年内黑人的移居现象；我国则加强对聚落规划的研究，使聚落发展有明确的指导原则，控制规模，使土地利用和各项用地布局有统一的安排。同时，从 70 年代起，各大学院校如北京大学、南京大学、中山大学、杭州大学以及东北师范大学等的地理系先后设置了侧重城市规划的聚落地理的专业，培养了大批地理学方面的城市规划人才，出版了大量的著作，在地理学史的发展上，开辟了新的途径。

聚落可以分为乡村和城市两大类，所以聚落地理也可以分为乡村聚落和城市地理学两大部分。

近代城市的蓬勃发展，城市地理学也一日千里的发展起来。目前已成为一门独立的学科。因此，在地理学上往往把聚落地理只看作是乡村的聚落地理。它的研究未见深入开展，方法也未达到量的分析，与城市地理研究成果相对照，真是相形见绌了。可是乡村聚落地理是研究人类活动的空间规律的不可缺少的组成部分。在实践上，对协调聚落和经济活动有直接的作用。例如，在特定区域内，村落用什么方式布置最为有利，服务设施设置在什么地方最为有效。在农业建设中，村落的分布规律如何去适应经济发展所引起的社会发展。这些都是乡村聚落地理研究中的实际问题。中国的农村居民点的规划大量利用了地理学的理论和方法，就是一个实际例子。

乡村聚落和城市聚落有四个不同之处：

一、乡村聚落的居民利用植物和动物来满足衣食的自给自足，或以所获得的产品部分或全部供应市场，其中包括农牧渔三类。反之，城市聚落的居民主要以服务为生，如商业、工业、交通、行政、教育、宗教、旅游等。衣食不能自给自足，必须从外地输入。

二、乡村聚落的居民点，房屋的建筑比较简陋，多数是用木、砖、土、草等建成，同时除了从事农业的有固定的住所外，另有一些人住所流动不定。可是城市聚落的住所都是固定的，而且建筑材料较好，包括钢筋水泥的高楼大厦。

三、乡村聚落的居民从事生产，大多数是体力劳动，包括耕种、采集、游牧，但也有少数象园艺，以及现代的热带栽培业。反之，都市聚落的居民从事的职业多数是脑力劳动，且分工较细。

四、乡村聚落的居民的生产大多数在房屋外的地面上进行，如农牧林等的活动，面积大于住所的面积很多倍，且多与住所直接联系，因此有人称为“土地依存职业”。反之，城市聚落居民的活动大多在室内，包括商业、工

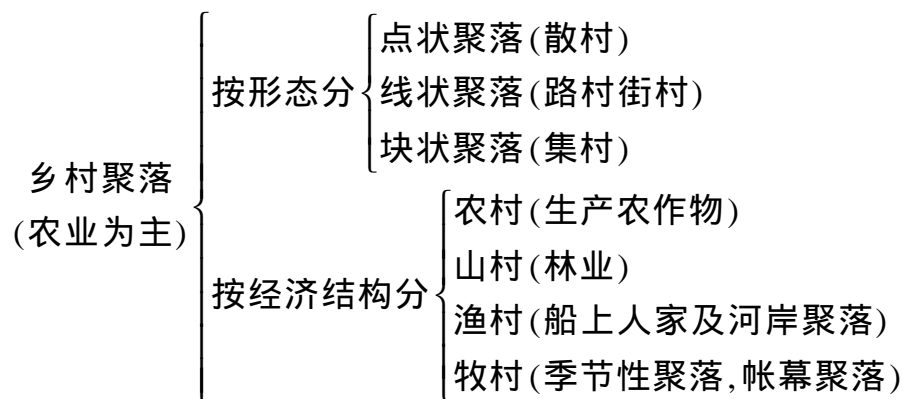
业、交通、行政、教育、旅游等活动。因此被称为“位置依存职业”，且居住和工作的地方大多数是分开的。

二 乡村聚落

这里称为乡村，是为了区别集镇和城市居民点的总称。它的主要特点是居民以农业活动为经济活动的基本内容。村落的形式，主要是作为村民的生活场所和生产活动的基地而存在的。一般说来没有服务设施，只有在中心村落有日常生活的必需服务存在。

按照乡村经济活动分类，有农村（农业种植）、山村（林业聚落）、渔村（捕鱼），在水乡，又有以船为家的水上人家，牧村是季节性聚落或游牧的帐幕聚落。同时还有农牧渔并存的村落。在自然环境、经济特征和民族文化等因素的相互作用和影响下，乡村存在着种种不同的居住方式和形态特征。

按照乡村的分布形态来分，有以孤立的农舍为基础的点状聚落，称为散村。也有集成块状的聚落，称为集村。也有成线状的聚落，称路村或街村等。



在聚落的分类上，主要分为城市和乡村，有的是从人口密集的多少来加以分类的。在加拿大，人口要在 1000 人以上的聚落才可称为“都市”，在美国，则要到 2500 人以上，在日本则需至 3 万人以上。可是在印度，一个乡村聚落的人口，往往会达到 5000 人以上，所以印度是标准的农村聚落，全国有 60 万个村庄，农村聚落的人口占全国人口的 80%。非洲也有许多乡村的人口多至数千，居民都以农牧业为主，所以这些都被称为乡村聚落，不能算做城市聚落。

由此可见，由人口多寡来分划聚落的形式并不合适，另外一种分法是根据聚落的机能来加以区分。例如英国制定城市的标准是聚落必须以工业和商业为主，不从事于农业。意大利则完全依据居民的职业，所谓“都市”里的居民要一半以上从事于非农业的职业，才可称为都市。可是在欧洲，有很多游牧聚落，人口不多，但由于居民并不是依靠农业为生的，自然不能算是乡村聚落。瑞士有许多名胜游览地，却只有少数旅馆。全部都是依靠服务为生的固定居民，尽管人数不多，也不能划入都市聚落。可见聚落分类并不是一件简单容易的事。

下列为美国人口聚落的分类表：

小村——人口少于 100 人,商店或服务设施少于 10 个,包括一个加油站、咖啡店和杂货店等。

村庄——占地较小,有六七十个服务机构,包括一个教堂,一个邮政局、菜场和餐馆。

集镇——人口在 500~2500 人,服务机构增多,有一个医生,牙科大夫,杂货店,家具店和银行。

城市——人口在 2500 人以上,有广大的腹地。

(1) 房屋在乡村聚落中的重要性

在聚落的景观上,最触目的是房屋。它是人与地交光互影下的产物,是人类除了食物以外保护自身的最重要的掩护物。不论是寒冬或是酷暑,不论是干旱的沙漠或是热带雨林区,房屋可以保暖、避风、遮雨。所以人文地理学家自然对房屋发生了兴趣,因为房屋最能反映其地区的自然环境和民族文化,以及历史背景。从房屋的形式上讲,若沿尼罗河走,可看到阿拉伯式的平顶的标准埃及房屋,这是因为地处在干燥地区,屋顶不必象东亚地区的倾斜瓦顶。非洲因为牛多,房屋的构造多成圆形。一到了苏丹,就可以看到圆而陡的屋顶,是标准的非洲式房子。东欧国家的农村,人与牲畜不易分开,故其住所一边为屋,一边是棚。北美洲的东北部房屋多呈方形或长方形,大概是从北欧传入,而到西南部,就可看到平顶的西班牙式的房屋,这是从墨西哥传入,在美国的亚里桑那州与加州非常盛行。

建造房屋的材料也反映了所在地的产物及实用目的。在寒冷的北欧地区,木屋极为盛行,壁厚顶圆,以避寒冷与风雪。非洲赤道地区,盛产树叶,人多用毛草建造房屋。安第斯山麓的秘鲁人用石头造房。爱斯基摩人则善用冰造房。中国的北方,因属于半干旱而少树林地区,房屋多用泥土和砖块,而南方则喜用树木,甚至竹子。北欧地方也有用泥土作屋顶的,主要是起到隔离的作用和保暖(见图 25)。

法国的人文地理学家白吕纳所著的《人文地理》,大致用了 1/4 的篇幅,来论述聚落现象。尤其把房屋的特点、分布形式、发展因素,作为聚落地理的中心题目。他从交通道路的发展来申论聚落的产生和发展,同时也将村落和城市,分别加以深入的分析,创立了聚落地理学的许多基本原理,对聚落地理作出了重要贡献。

美国的尼芬(Fred B.Kniffen)教授,对北美洲的乡村聚落,作了多年的研究,尤其对房屋的形式与分布,曾收集了许

多资料加以分析研究。他发现美国的房屋有三种类型:一、为新英格兰型,二层楼房,中间有一个烟囱,这种形式一直延伸到北部,经过威斯康辛州。二、为大西洋中部型,房屋从中间向两边延伸。这种形式一直延伸到美国的中西部,象印第安那州、俄亥俄州一直到阿拉巴马州。三、美国东南沿海的契思毕克海湾,房屋左厢房都有烟囱,而屋前有一空地,这一类型的房子则向美国东南部延伸,直至佛罗里达州。从房屋的形式,可以追索美国移民的方向以及文化的转移,它的意义是很重大的。

(2) 聚落地理以中国台湾为例

台湾的农村聚落都是来自大陆,可以分成两种形式,一为散居的,一为集居的,前者分布于台湾北部,后者分布于台湾南部,浊水溪为其分界线,

在此两种形式以外，还有一种带状聚落，散见于浊水溪畔及台北地区。

散居型的聚落，每家都用竹墙围起，乡村房屋分建于田野里，形同许多浮岛，这些聚落之间的交通靠一些狭小道路维持。浊水溪以南这种散居型的农舍极少，平常所见者，多为集居型。而且集居型的聚落，密集的村庄分布在南部广大平原地区，相互间大约每隔半里之遥，这些村庄通常围以竹墙，村落中约有数百座农舍，其构造较北部小，每家围墙之内住有一或两户人家，邻舍间系以石头修筑的小路作为交通道路。

这种集居式的设计是来自大陆南部，且在目前仍可以看到。最初大陆移民住在散离的暂时性的茅舍里，相当时期以后，乃建起永久性密集式的聚落。南部农村不似北部散居式那样大规模发展，他们建筑形式仍为原始的密集形式。

沿着运河或河流坡岸，农村的房舍常连在一起，以竹篱围成小型村落，当这些房舍排列成行时，即成直线带状聚落，这种发展是随着人口之增加而增加，原来这些农舍是独立而分散的，此种带状发展自与南部密集式不同。

形成散居型和集居型聚落的因素，有下述各点：

(a) 抵御土人——16世纪中叶中国大陆移民涌入台湾，把土人迫入山区以后，南部的土著即时常攻击平原区的居民，因此这些居民乃将他们住屋集成易于防御的集团，在北部就无此需要，因该区土著较少，故密集型的屋宇盛行于南部，散居型的屋宇盛行于北部，不过在北部山麓地区的居民也有集居型的聚落。

(b) 供水——由于雨水具有季节性，家庭的供水南部较北部不便。南部雨量较少，且集中于夏季，冬季则为旱季，早先移民必须居于供水区范围，以应付冬季缺水，可能由于这一原因，南部郊区住宅多建成集居型。在北部，雨水全年分布较为均匀，住宅区选择不必靠近天然水源地，所以他们多属散居型。

(c) 营区——郑成功时代(1662~1683)军营驻扎的主要区域是南部台南，这些营区的名字至今仍一直被保留着，营舍系统编组为村落，是为了佃农的方便，因而促成这种集居型聚落。

(d) 农业经营——那时北部的农民，可自郑成功的政府接管大块未经开发的土地。这些土地为来自台湾南部或中国大陆的佃农所掌握，地主为求农事管理的方便，于是在划分的土地里修盖草房供佃农居住，今日北部这种散居型聚落的形式，即为那种耕农计划的结果。

(e) 自然景观——台湾北部有浓密的森林和沼泽。在南部为稀疏的灌木丛林，北部散居型聚落和南部集居型聚落的形式，与这些自然景观亦有关联。

(f) 其他原因——中国农民已经在大家族制度下生活了相当长的时间，这些人自然有发展成集居型聚落的倾向，这种形式在中国南部，甚至于今日，仍可在乡间看到，早年当他们移居台湾南部以后，很自然的发展对他们熟悉的生活方式，在这些由不同县份移来的移民间，有时也会发生冲突，为了这一原因也需要过集居生活。

台湾的市镇分布有两个特点是值得注意的：第一，90%的市镇分布在平原上面；由于台湾西部的平原最广大，因此大多数城市分布在西部。至于东部山地地域，市镇仅分布在两个较平坦的区域；即宜兰平原和台东纵谷。第二，市镇的分布，由北向南作南北方向的延伸，且市镇由外而内，分为三带：即是海岸港口、内陆城市和山麓乡村。

这些海岸港口中，以北部的基隆港和南部的高雄港最为重要；其他小港，在西岸有淡水、旧港、后龙、梧栖、东石和安平。在东海岸有台东、新港、花莲和苏澳。

内陆城市分布于海岸与山地之间，这些内陆城市本来是农产品的集散地，后来发展成为政治、经济和文化中心。如台北、桃园、新竹、苗栗、台中、彰化、员林、新营、台南、屏东。

在西部平原的东边，有些市镇分布在中央山脉的山麓地带。这些市镇通常分布在河流由山地流至平原的地方。如新店溪的新店；淡水河的三峡；浊水溪的二水；大埔溪（曾文溪上游）的玉井，高屏溪的旗山。

海岸港口，内陆市镇和山麓乡镇，均沿河流自海岸到山麓作一系列的排列，彼此形成一个商业集团。举例来说，从北向南，有好几个这种商业集团分布着。如淡水、台北、新店；再如后龙、新竹、南庄；更如陆港、员林、二水；又如东石、嘉义、玉井，最后如安平、台南、旗山，都是很明显的例子。

这种带状市镇的分布和台湾的开发历史息息相关。早期由大陆移民台湾的结果，造成市镇的兴起。最初汉人移居河流入海的河口地带，这些河流通常由中央山脉流入西岸，后来汉人逐渐沿河向内移动，把原来居住在那里的土著赶入山地，虽然汉人和土著之间常发生冲突，但彼此也有商业往来，住在河口一带的汉人为了便利和土著交换货物，遂在内陆地带建立了据点，当汉人移民内陆后，土著被迫退守山地，于是平原和山地交界地方，又变成汉人和高山族（土著）间重要贸易中心。因此产生了山麓地带的商业小镇。

后来河港渐渐衰落，而山麓市镇发展甚慢，遂造成西部平原一带内陆市镇的发展和繁荣。河港的没落有两个原因：在移民浪潮过去后，来往大陆和台湾受到政府限制，导致河港商业衰落；另外一个因素是这些河港本身日渐淤塞，水浅不能停泊大船，只有天然海港如基隆和高雄例外，继续成为重要港口，一直维持到今天。

山麓市镇未能高度的发展和繁荣，主要是受地形的限制，加上交换性商品种类数量有限和易受高山族的袭击。

西部平原的内陆市镇由于先天优越条件，发展最快，如今已成为台湾主要市镇地带，当日本占据台湾后，建造铁路把这些城市连接起来，促进了城镇的繁荣。

台湾南部首先被移民开拓，当时台南成为全台政治中心，而北部的台北却开发较晚。台湾市镇聚落的发展，并不是如一般人认为的由南向北延伸，而是由西向东发展的。因为台湾的河流多作东西流向，阻碍由南向北的交通。移民最方便的方法，莫如逆河而上，沿河发展聚落，同时由平原退守北部山地高山族的分布，也阻碍了自南向北方向的发展，台湾的聚落是由西向东沿河流发展，即由沿海港口到平原的内陆市镇，最后到山麓村落，而不是从南到北发展的。

三 城市的类型

近代大量农村人口移向集镇，又从集镇移向城市，从城市又移向大都会。很多大都会的人口已经超过了一个小国家的人口，如纽约、伦敦和东京的人口已到 1000 ~ 2000 万之间，纽约市的人口比瑞典一个国家的人口还要多。伦

敦一个市的人口超过了澳大利亚的人口。东京市的人口比葡萄牙一个国家的人口还要多。百万人口的城市，在 1800 年时，全世界只有伦敦一个，50 年后，到 1850 年，巴黎成为第二个百万人口的城市。到 1900 年全世界百万人口的城市已增加到 11 个。到 1940 年，增加到 51 个，30 年后的 1970 年，已到 129 个。时至今日，百万人口的城市达到 160 个，300 万人口的城市有 30 个，500 万人口的城市竟有 14 个之多。美国都市的集中至少有四种形式（见图 26）。

心理学家曾将鼠、猫、猴作实验，把它们放入一定容量的房子里。一个房子里放 50 只猫，另一个同样大小的房子里放 100 只猫，观其动态，结果发现 100 只猫的房子，都先死亡，它们并不是因为相互残杀而死，而是因为心理上的原因而死的。

同样道理，人类若密集在狭小的都市环境中，心境烦闷，犯罪率升高。世界都市化的严重，可想而知。

在地球上分布着形式各异、规模不同的城市。为了了解各式各样城市的特点，人们就把城市分成若干类型，从 20~30 年代以来，有些国家，如美国地理学家对城市类型的研究有很大的收获，并且在不断发展。

城市的划分，因目的、方法和要求不同，有多种方法划分。有根据城市人口的数量划分的，如纽约、伦敦、东京、上海等城市，人口在 1000 万以上，可称为一级大城市。人口在 500 万以上的，可称为二级大城市。有的以显示城市性质的职能分类，把城市分为制造工业城、运输城、矿业城、教育城、名胜旅游城等。也有用城市的外貌加以划分的，如山城、海岸城、河口城等。还有按照交通位置、历史起源等将城市划分成不同类型，如铁路城、朝圣城、主教城等。其中城市规模和城市职能的分类方法比较客观，而且有科学依据，最能表示城市的基本特点，得到比较广泛的重视。

城市以人口数量来划分，只是一种识别城市的重要标志。目前，各国的城市人口分类法并不一致。苏联把人口在 50 万以上的城市称为特大城市，10~50 万人的为大城市，5~10 万人的为中等城市，5 万人以下的称为小城市。而中国将人口在 100 万以上的称为特大城市，50~100 万为大城市，20~50 万人的为中等城市，不到 20 万人的为小城市。

城市的职能分类是最能体现城市在经济文化上所起的作用的。按照职能划分城市类型，首先须计算出可以在职能之间进行比较的数据。至今为止，应用最普遍的数据是城市就业人口中从事各种职业的数字。1943 年美国的哈里士（Chauncy D. Harris）教授和 1958 年纳尔逊（H. J. Nelson）教授，将美国的城市按职能分类，有较满意的结果。

除了美国以外，英、法、俄、日等国都在设法找出更客观的方法去分析区分城市的职能。但至今仍没有一致公认的、合理的分类方法。原因是现代城市的职能越来越复杂，要找到完善的方法，实在不易。

中国目前的城市可分为三大类，一是几种职能为主的综合性城市，如上海、天津、大连、青岛、重庆等大城市。二是以某种经济职能为主的的城市，其中最多的是工矿业城市，如鞍山、抚顺、淄博、渡口，此外还有交通运输要道及港口城市，如宝鸡、鹰潭、秦皇岛、湛江。林业城市有伊春。渔业城市如沈家门等。三是以特殊职能为主的的城市，包括革命圣地延安，风景旅游城桂林，边境城满洲里等等。

俄国萨乌斯基氏根据城市在社会劳动地域分工中的地位，将城市分为三大类：一、参加国内劳动分工的城市。二、在国际劳动分工中具有较大作用的城市。三、同国际市场联系密切的城市。然后再根据生产性质分成五类：1类原料、燃料和动力生产城市。2类中间产品生产的城市。3类工业成品生产的城市。4类交通职能的城市。5类非生产性城市。

四 城市的功能

都市的发展是最近半个世纪的事。而乡村与城市的分野，前面提过，不仅是人口的多寡，主要是功能的不同。在本世纪初，全世界乡村人口多于城市人口，所以人文地理学家着重于乡村地理学。当今，城市人口已大大超过了乡村人口，自然都市地理就成为人文地理学中的一个热门。

城市的职能可以分为两类，一类是合乎社会需要的，如安全、宗教、教育、政治等，另一类是以满足经济需要为目标的，如贸易和工业等。

(1) 社会职能

安全是人类寻求聚落的最先要求。新石器时期的初民，人们选择聚落地点大都以防御为主。到了青铜器时期，西欧的农民为了避免外族的侵扰，建造了各式的城堡。这种以防御为目的的避难所，目前在西欧到处都有发现，其中不少就是现在城市的雏型。到了罗马统治时代，地中海地区的许多聚落用石块堆成的碉堡，都具有防御的意义。西班牙位于伊伯连安高原上，城市四周多垒，都是防御工事。有的是阿拉伯帝国的边城，有的是西班牙人收复的要地，有的是通往地中海的重镇，都具有战略意义。古代西班牙城市的发生史，就是一部战争史。

宗教与文化城——宗教与城市的关系由来已久。古代的城市大多是祷告上帝和祭祀鬼神集中的地方。城市要靠鬼神保护，鬼神也要靠城市扎根。世界上著名的朝圣地，如耶路撒冷，麦加，罗马，日本的京都，中国的五台山、峨眉山、普陀山等，印度的贝拿勒斯，法国的卢尔得，希腊的得罗斯，都是明显的例子。

宗教城市内的教堂和寺庙特别多，印度的贝拿勒斯有 2000 多座庙宇。罗马有 300 座教堂。二是朝香客多。法国的卢尔得每年有 130 万人前来朝香。

大学城——城市的教育职能多起源于其宗教职能，如巴黎大学的前身是圣母院。比利时的鲁汶大学和奥国的音斯布鲁克等大学也都渊源于宗教。

不少城市又是因大学而得名的。如英国的剑桥、牛津，瑞典的伦得、乌普萨拉，德国的哥丁根、哲那、海德尔堡，美国的哈佛、普林斯顿等，都是例子。

政治与城市的兴废是息息相关的。早年环绕地中海的城市国就是政治的产物。罗马就是它的代表。一部罗马帝国史就是一部罗马城市的兴衰史。巴黎城也是如此。

现代城市有的变成国际性的首邑，可称为超级首都，如世界天主教中心的罗马，联合国所在地的纽约，国际教育文化中心的日内瓦。其次是以往大帝国的首都，如伦敦、巴黎、莫斯科。再其次是联邦国和中央集权的华盛顿和北京，以下就只是区域性的行政首都而已。

国界和国都的位置是休戚相关的。有的国都位于一国的中央，有的国都则偏居边境，华盛顿特区、蒙特维的亚、布宜诺斯艾利斯、里约热内卢，昔

日俄国的首都彼得堡都是在近边境的位置，而西班牙的首都马德里和法国的首都巴黎却几乎在国土的中央。国界的移动也自然会改变首都的位置。当美国刚刚独立时华盛顿特区的位置在 13 州的正中心，但自 1803 年兼并了路易斯安那州以后就改变了当年的平衡。柏林，在 18 世纪的 100 年中，逐渐移向国土的中间。在战时，国都邻近边境容易发号施令，但在和平时期，为了便于执政，国都又移向中央。西班牙的首都之所以由多勒多移到马德里，法国的首都由里姆斯移到巴黎，都是这一道理。至于华盛顿、里约热内卢、蒙特维的亚和布宜诺斯艾利斯被选为首都，都反映了当时的国际局势的需要。当时新旧大陆间的大西洋已代替了往昔数千年的地中海，成为盎格鲁撒克逊民族和新拉丁民族的新地中海了。

苏联的两个首都：列宁格勒和莫斯科代表了两个时代。在意大利，都灵和米兰两者都失之偏僻。那不勒斯具有优越的地理条件，佛罗伦萨则又具有悠久的历史传统，但都抵不上文化深厚的罗马，因此选为国都。

总而言之，一国的首都有的处于边境，有的位于中央，都是因时代而变的。有时重军事方面，有时重于政治设施；有的偏于文化传统，有的依着民族情感，自然不会一成不变。

（2）经济功能

城市的贸易职能与运输工具是不能分开的。运输工具的改变会影响到城市的兴衰。150 年来，交通史上有过两次大革命：一是铁路的建造。二是汽车的使用。这两者都关系到都市的发展。

铁路和城市的关系在美国殖民史上是十分明显的，明尼阿波利斯、罗切斯特、堪萨斯城、奥马哈、丹佛、哥伦布斯、锡拉兹、新港、洛杉矶等是最后一批建成的美国城市。它们的发展主要依靠向西延展的铁路。加拿大的温尼伯湖和中国的沈阳、哈尔滨、郑州和徐州是举世闻名的铁路城。法国的几个大都市，如里昂、波尔多、里尔和土伦，也都是在 1851 ~ 1866 年铁路兴旺发展时期发展起来的。西欧其他国家的情形也是如此。

苏联拥有世界上最长的河流，如鄂毕河、勒拿河和叶尼塞河，可是它们的流向是从南向北流的，而苏联的经济是要把东部和西部连接起来，因此当西伯利亚大铁路从莫斯科向东兴建时，每遇到自南向北流的河，其交会点就形成了一个新的都市，如鄂木斯克在鄂毕河，新西伯利亚在叶尼塞河，克拉斯诺亚尔斯克在勒拿河，都是例子。

中国的情况正相反。中国的主要河流大都是自西向东流，如黄河、长江、西江等，可是中国的经济是要把南北连接起来，因此中国的主要干线自北京向南兴建时，一遇到自西向东的河流，就会变成一座重要城市，如郑州是北京到广州铁路与黄河相交之处。武汉是铁路与长江相会的地方。广州则是铁路与西江相会的都市。铁路与河流相会之点会成为重要的都市，这是苏联与中国在城市发展上很有趣的现象。

至于后起的汽车工业，它是铁路运输的辅助。在美国，汽车运输是城市发展的重要因素，它的影响范围约可达 150 英里之遥。

工业职能对于现代城市的发展有着无比的重要性，如 1939 年世界上超过 1 万人口的城市中，有半数以上的劳工在工业城市里工作，为数约占 1/4。其重要性可想而知。自从蒸汽的利用和工厂制度发展以后，劳动人口的增加是紧随着城市人口的增加而增加的。

美国东北部大工业区的许多城市，不是靠工业起家，就是靠工业而飞黄

腾达的。底特律原是皮货集中地，后来成为向殖民地进军的出发点。1820年，它的人口为1400，19世纪为28.5万，似乎已达到饱和，但汽车革命使人口在1930年增加到157万。又如美国的石油城塔尔萨，1890年的居民仅为400人，到1939年竟增到14万。荷兰的爱恩特荷文，1891年只有寥寥数人，1918年居民增至3万，到1935年已经超过了10万。在苏联，由于工厂，也产生了不少的城市。这是因为社会主义是有计划的发展，如新西伯利亚，1897年居民只有5000，到1937年增到30万，1939年已超过40万。苏联的城市以工业职能为主，没有商业职能，这是很特别的。巴西最大的工业城是圣保罗，它的发展是因为经过城市的铁路，由此诱因，现已是一座大城了。印度的加尔各答最初是个制造黄麻的轻工业城市，人口寥寥，可是现在成为人口最多的城市了。有的城市是由于采矿业而兴起的，但寿命不长，矿藏一枯竭，居民也就离散了，使这座城变为废墟，在美洲、南非、澳大利亚等都不乏其例。由于现代社会都以金银为钱币，所以贵金属的开采和冶炼常促成矿产聚落的形成。旧金山和新金山就以淘金而得名的。

铁工厂需用水为动力，又须用木炭锻炼。至今欧洲有些地名仍用 *beck* (冶的意思) 为字尾。

中国云南省的个旧锡矿和东川的铜矿，因矿而产生了聚落。四川的自流井贡井产盐，也形成煮盐业聚落。

林业聚落的位置大都比较偏僻，伐木者深入山林开辟“启林岛”，就是例子。

工业时代的渔业活动在人口稀少、交通不便的渔场进行。这样就形成了特殊的渔业聚落，称为“罐头厂”聚落。渔汛期期间，渔民还做水产加工。这种现象在北美东海岸、墨西哥、加州，苏联的远东地区的堪察加半岛和千叶群岛等地都有。

旅游业是近代工业化、城市化和交通改进的结果，同时也是人民生活水平提高后的需要。旅游业被称为“无烟工业”或是“看不见的输出”。旅游业不仅包括欣赏风景、凭吊古迹，还包括体育活动，如滑雪、滑冰、爬山、划船，以及度假休息，朝山进香，疗养疾病，甚至赌博、观光。

旅游业以中西欧洲为基地，美国、加拿大、澳大利亚、新西兰也竞相发展。日本旅游业在亚洲是占第一位的。中国也正积极发展。旅游城也称之为“季节城”。因为旅游有其“淡季”和“旺季”，还有“死季”。

旅游业在欧洲十分发达，自希腊罗马时代，温泉浴已很普遍。从比利牛斯山到莱茵河畔，温泉所在就成为城市活动的中心，温泉城星罗棋布。捷克西部的卡尔斯巴德 (Karlsbad) (原属德国，bad 在德文中是浴场的意思)。法国最著名的温泉就是维希 (Vichy)，居民不过2万人，而当佳时令节，浴客可达20万，蔚为盛况。

欧洲的阿尔卑斯山是一个旅游极发达的地区，在山周围环绕着工业发达的西欧国家，人民生活水平高，各国政府又提倡旅游，其设备之完善居世界第一位。瑞士的各大城市也由此成为进入阿尔卑斯山的重要门户。近来西班牙特别重视旅游业，由于费用低及南部摩尔人的伊斯兰文化古迹，吸引了大批游客。每年的旅游人数可达2000万人，直追瑞士和奥地利。欧洲也有许多城市成为旅游中心，如德国的慕尼黑，法国的格兰诺贝尔，奥地利的因斯布鲁克，意大利的都灵和米兰等。

(3) 非西方城市

前面所叙述的城市大都限于西方城市，尤其是欧洲城市。而人口最多的亚洲，由于人口剧增，城市的前景可观。这主要是一因人口的自然增加，二是居民自乡村移向城市。据统计，每 13 年东方城市的面积就增加 1 倍。所以非西方城市的研究已开始得到重视，关于它们的发展过程，存在的问题和它的前途，都是值得讨论的课题。

非西方城市可分为三类：

一、原始城市。以当地文化为主，不受西方的影响，如 11 世纪出现在非洲的早期伊斯兰城市，或殖民时期以前的墨西哥或南美洲的一些城市，象阿富汗的喀布尔就是典型的例子。

二、殖民城市。全部重复或深受西方的影响。其数量远远超过原始城市。其中最典型的例子就是新加坡和香港。

三、新兴城市。即是近代新建起来的的城市。这些城市主要在第三世界国家。如南美洲的巴西首都。

原始城市

原始城市并不多见，在中美洲的墨西哥以及安第斯山的高地存在此类城市。在非洲则见于西部的小城市。东部和北部有一连串的回教城市。亚洲的原始城市集中在中东，从巴基斯坦、印度到中国和日本。东南亚则数量极少。

原始城市的结构与中古时期的欧洲城市十分相象。街道狭窄而弯曲，只适于步行或牛车通行。城市未经设计，住宅区和工作地点混合在一座建筑物内。通常一层为店铺，上层为住房。或前面为店铺，后面是住房。城市的布局往往是银匠集中于一条街，而金匠集中在另一条街。少数民族往往聚居于城市的一个区。如在伊斯兰教国家，城市中某一区为犹太人，另一区为基督教徒，外商也常常集中在一区。城市的中心往往是商场或教堂，或纪念碑，或政府机关，有的或为名人住宅。中心人口密集，渐渐向外稀少，地价也从中心向四周渐渐变低。美国的城市，在 19 世纪铁路和电车未开始使用以前，也是同样的情况。

殖民城市

殖民城市是一种以行政与商业为主，为外来势力影响下所建成的城市。从结构上看，殖民城市有两个特点，第一，城市里行政和商业并存。第二，在城市里，殖民者与土著有截然不同的活动存在。

当殖民城市建立的时候，殖民者不是在原始城市内增加新的建筑，就是建一座新城。如，在印度德里的城外，另建了新德里。至今新德里和旧德里，景象迥然不同。旧德里的人口密度为每英里 213 人，新德里每英里只有 13 人。旧城拥挤不堪，而新城有着宽阔的马路，并有大花园的住宅，方形的政府建筑以及公园，这些都使人想起西方城市兴起时的巴洛克时代。欧洲的殖民时期的发展正值此时代，所以殖民城市会有这种设计。

欧洲人以巴洛克来显示其权势，所以也应用在殖民城市的设计中，庄严宽阔的马路直通市中心的巨大的纪念碑，这表示他们的权威，欧洲式的富丽宽大的住宅表示他们新主人的身分。城市的设计和建筑都要表现出他们的重要地位和对城市的控制。

新城市的设计和建设必须依照一定的规定。举例来说，西班牙在新世界的殖民，其城的建筑必须按照 1573 年的印度法律来建设。大致规定市中心必须是四条马路的会合点，必须有一座教堂，其余地区必须有城墙，邻近的地区必须以教堂为中心。这样传教活动能保持均衡。罗马的殖民城市与西班牙

的殖民城市规范，如出一辙。

法国和英国在非洲和亚洲也有它们建造殖民城市的规定，是以方格式建筑为主。美国在向西部拓殖时，城市的建设则主要采用方形的，这是由于整齐的街道，简单的结构适合于军事行动，这种建筑形式对当时控制城市十分有利。

殖民城市的另一特点是其市区内的分职性能更为明显，不象原始城市之杂乱无章。其市中心的商业区为堆栈、工地、贸易重心，行政区内有政府建筑，行政官舍，银行，保险公司和纪念碑等。城区的设计和土地利用与原始城市完全不同。

总而言之，若殖民城市建在原始城市的邻近地区，可以看到两者的外形和内部都截然不同：殖民城市便于控制，原始城市阶级之分，十分明显。南非的好望角城提供了极好的例子。

新兴城市

殖民时代已经结束，独立运动随之而来，非欧洲式的新兴城市如雨后春笋纷纷建立起来。由于成千上万的人口移至城市，改变了城市结构，增加了新兴城市的各种问题。

有的学者认为非西方式的城市终究要走欧洲城市发展的老路，尤其是一旦其地区的工业化以后。可是也有人研究现代非洲、亚洲和拉丁美洲的新兴城市，发现与欧洲的旧城市截然不同。

第一，非洲城市的人口增长远比欧洲为快，除了自然增长率外，还有自乡间移向城市的人口。城市人口的增多并不是就业机会的增加，反而造成大量的城市人口的失业。据统计，在非洲约 25% 的城市人口失业。在 19 世纪欧洲人可以移民新陆，现在已无此机会，因此自乡村移往城市，是唯一的出路和希望。

再者，非洲的新兴城市不象欧洲，与内地有密切的关系，而完全靠外来的原料，使就业机会更少了，这是一个不幸的恶性循环。

大量的移民加上大量的失业使城市拥挤不堪，结果不合规定的建筑到处都是，秘鲁的利玛，城市中有 1/4 的建筑是不合规定的。委内瑞拉的加拉加斯不合规定的建筑竟达到 35%。在非洲和亚洲的新兴城市中也有同样的现象。

还有一个现象，新兴城市与美国都市有相似之处，那就是新兴城市的中产阶级都远离市区中心。因为在城市中心移入的新居民总是将原来的住房分割得更多更小，使市中心变成贫民区，这不是美国城市的翻版吗？

同时，国家的政策也可影响新兴城市的发展，象中国。城市要有规划，不能任其漫无目的的发展。同样，经济方针也可影响到新兴城市的形式。

所以，新兴城市的未来还未能预见。不过欧洲城市的发展道路很可借鉴。每个新兴城市都有本地的需要和特殊的目的，因此，不能说新兴城市必须追随欧洲城市。它们的发展或许会走另一条道路。

五 城市的结构和形成

城市的发展过程中，并不光是建筑物的增加，以及居民的聚集，而是城市内部产生各具功能的区域，如商业区、住宅区、工业区，同时各个功能区之间，存在着有机性的联系，构成城市的整体。这种城市内部各种区域性的

形成以及它的分布与配置情形称为“空间结构”或“内部结构”，简称“结构”。结构一方面是受城市内部自然环境的约束，另一方面也受到历史发展、文化宗教和城市规划的影响，人文地理学家最感兴趣的是要了解，何以城市内部地面上会产生各种功能不同的区域。到底有何法则和规范，可以用来解释它们的空间排列和布置。

近世以来，西方经济发达国家，人口向城市迁移的速度增加，用地功能竞争剧烈，城市内部出现了工业、商业、交通和居住区前所未有的布局结构。城市地理学者，尤其在美国，对城市结构提出各种理论，解释其发展过程和形成方式，归纳起来主要有几种（见图 27、图 28）。

图 27 以城市为中心的圆形模式

（一）同心圆式的发展

主要是美国芝加哥大学教授布吉斯（E.W.Burgess）在 1925 年提出的，按照他的理论，一般城市结构形式并不是如一般人所相信三个圆形地带，即城市中心、城围及城外，而是由五个同心圆形所组成的。

（二）扇形理论

最初是以美国 200 多个城市结构的资料研究出来的理论。后来由何以德（Homer Hoyt）加以发扬。他们认为城市内部的发展，尤其是居住区，并不如布吉斯所说的土地价值继续向城外增加，而是低值的住宅区也可能自城中心延向城外地区。同时也主张，城市的发展，常从城中心开始，沿着主要交通要道或者沿着最少阻力的路线向外放射。

（三）多中心理论

如城市地理学家哈里士（C.D.Harris）和乌曼（E.L.Unman）教授所主张，认为美国 50 方人口以上城市内部的结构，并不光是一个中心，而有多个中心，各区或以桥梁为中心，或以车站为中心，或以教堂为中心，或以工厂为中心，成为中心商业区、批发商区、轻工业区、住宅区等。

美国城市的结构是由它自由发展，很少加以规划的。

以上三种美国都市地理学家提出的理论反映了城市发展和内部结构的多种变化，他们只是提供了一种解释，并不能用来作指导原则而有实践性。

中国的城市结构是希望要有规划，有利生产，方便生活的。中国城市结构可分为工业区、居住区、商业区、行政区、文化区、旅游区和绿化区。结构要素中首重工业区、住宅区和商业区，认为工业是城市形成和发展的基础，也是城市内部空间布局的主要因素，居住区是人民生活生息所在和社会活动的地方。商业区则是各种经济活动中枢。虽然城市结构，在空间布局上划分功能，形成各有特色的区域，可是也不能截然分开，也有可以互相补足的地方，如住宅区可有少数商店，工业区可带些住宅。城市内部空间的结构不断发展，现象日趋复杂，为合理解决城市各区结构的相互协调，地理学家可提供方案，综合地面自然因素、经济组织、物质要素和文化特点来制定科学的合理的城市规划，使现代城市一反漫无目标、一任自然而使其趋于合理的城区划分。

从地理学的立场来讲，城市的形成有二个最重要的因素。一是基地，二是位置，当城市初生时，基地往往是诱因，现代巴黎的中心，位于塞纳河间

的小岛，就是巴黎市的基地，在战时这小岛是防御用的避难所，在平时这小岛变成桥头站，巴黎就是从这小岛上发展起来的。希腊的雅典，它的基地是位于市中心的一座小山，四周壁立，山顶平坦，这基地最初选定的原因是因为这里是天然的堡垒要塞，后来成为一群庙宇的所在地，逐渐向外发展，形成今日的希腊首都。意大利的威尼斯，它的诞生基地，是一群水上的小岛，为了躲避来自西方大陆的侵略者，利用此地的防御优势而形成了聚落。现在在这座历史古城，发展成水陆交错之地，吸引了成千上万的游客，已成为欧洲的旅游中心了。所以城市的始建，往往是选择各式各样的基地，有的是岛屿，有的是小丘，也有峡谷和平原，甚至于温泉，利用各基地优点而发展起来的。

城市的诞生，起先是选择了有利的基地，可是以后的发展繁荣，要靠另外一个地理因素，那就是它的位置，或者称为相对地位。巴黎的位置是在水陆交通的枢纽上，同时又是全国各州的中心，雅典的兴起是因为它不但是各城邦的主要城镇，同时也是地中海东部海运的重要基地。威尼斯的繁荣，要靠它的位置是在亚得里亚海顶端，正当地中海伸入欧洲大陆之处。因此陆上的交通线从东、北、西各方面汇集而来。城市的兴起和发展，一定有它的基地和位置的因素。

在美国东部阿巴拉契亚山脉西麓，绮丽湖的南端，在断续的丘陵间，有两条河流，一是阿勒格尼由东北引向西南，与另一条自东南引向西北的孟拿格拉河相会合，变成俄亥俄河，然后直流往西北。在18世纪的中叶，正当西欧居民大量涌向北美的时候，当时法国和英国的殖民者，认为这两条河的交界处，是极有战略意义的地点，为了防御印第安人的侵扰以及保护在俄亥俄河流域的皮货贸易，法国人就在这两河之交汇点建立了堡垒要塞。这城寨不但是防御中心，而且又有经济效益，因为当时的交通是以河流为主的。在1756年到1763年间，法国在北美洲的殖民地因与英国之战失败后而让给英国殖民者了。英国人就在法国的堡垒上改建为匹兹堡城寨，因为它位于俄亥俄河的上游，为自宾州向西发展的水运命脉，匹兹堡城市的诞生就在这两河交界处，现在称为黄金三角地带的地方。人口从1800年的2000人，增到1870年的1.4万人。

此后匹兹堡的发达要靠它的位置了。匹兹堡的地下，拥有丰富的资源，煤、石灰石、铝和石油，尤其是煤，当阿巴拉契亚高原的煤大量开采以后，匹兹堡城市日趋重要，其次匹兹堡水运方便。借着五大湖和圣劳伦斯河，可把明尼苏达和拉布拉多的铁砂运来，产品又可由水道和铁路运出去，加之附近有制造钢铁所需的石灰石，又有源源而来的工人供应（尤其东欧前来的移民），因此人们认为匹兹堡是理想的工业城，既是聚集钢铁原料的汇集点，又是输出钢铁成品的运输中心，因此匹兹堡成为美国的“工厂之家”和“钢铁之城”，同时又吸引了其他各种工业如制铝、玻璃、化学、食品等。它的人口在1920年已经达到175万了。今日在匹兹堡周围600英里以内，各种工业的总数占全国70%以上，工人占全国80%，其总收入占全国2/3。在周围100英里以内，大小工厂约有8000多。工人有100多万，“钢铁城”声势之盛可以想见了。

匹兹堡的位置使它成为美国的理想工业城市，可是它的基地却有它的局限性。原来匹兹堡发祥于两河交汇之点，可是它的周围，是一片切割的高原，平地有限，各种工厂拥塞在狭窄的河岸两旁，当时的交通又只限于水道和铁路，这种地形使日益繁荣的工业与各地的联系也日加困难了。最大的问题，

是工厂的烟尘，把整个城市污染得乌烟瘴气。本世纪 20 年代，两河交界处的那块三角顶端成了烂污地，房屋陈旧，河水泛滥，道路破损，到了 40 年代、50 年代，问题更加严重，煤烟熏黑了每一座建筑物，煤烟遮住了晴朗的天空，尤其是冬天，各处电灯需 24 小时都得打开，家妇需要整天洗衣，男士们甚至每天需换三次衬衣，终于匹兹堡城的居民，要求“控制烟尘”，“净化空气”，“整顿市容”。自 1943 年阿拉根尼会议后，在城市行政与居民通力合作下，修水道，建桥梁，同时实行控制灰尘，匹兹堡重新复兴。“控制烟尘”是一件极艰难困苦的工作，首先要消灭廉价的烟煤而改用别的燃料，其次工厂要增加除尘的设备，或者根本改装新机器，同时禁止家庭使用烟煤，后来要求所有的火车汽船改用柴油，最主要的措施，是一方面减少由工厂里冒出来的烟尘，另一方面是将烟尘设法消灭或聚集到别处而加以利用，匹兹堡“控烟”的成功，在美国的城市史上，占有重要的一页。匹兹堡是有特点和多种型的工业城市，它有很多译名，如“钢城”，“工作之城”，“烟灰之城”，“一天三件衬衣之城”，“桥梁城”，最近又有名为“工业示范城”，而且竟被选为美国最适于居住的城市了。

时至今日，钢铁有各种的竞争，而钢铁也不再占全国经济最重要的地位，可是匹兹堡仍享有它位置上的优点，那就是美国工业地区的心脏地带。河运与铁路运输虽然衰落，可是匹兹堡在航空运输线上渐占地位，由匹城可飞航各处，甚至直飞欧陆。20 世纪以来，匹兹堡的大量人口，向它周围的地区分散渗透，匹兹堡又发展到城东部的俄克兰区，此地是匹兹堡城的文化中心，200 年前，玛丽邢莱 (Mory Schenley) 女士捐了 300 英亩土地作为公园，接着康乃基 (Andrew Carnegie) 在这里建立图书馆和音乐厅，后来成为匹兹堡大学的基点。现在此校正在庆祝它 200 年的成立典礼，而其校园里的教室大楼是远近闻名的，因为匹兹堡的位置，在此有各类的运动，“钢铁橄榄”球队是全国闻名的，所以匹兹堡也是美国重要的运动中心。因为球赛，引来了不少的观光客，匹兹堡的文艺活动也是颇为闻名的。

总而言之，匹兹堡的基地是在两河的交汇点上诞生的，不但有防御好处，也有经济效益。匹兹堡本地富于煤矿和其他资源，又有水道及铁路，可运来铁砂，人工又无问题，成为理想的工业原料和成品的聚散之地，因此成为重要的钢铁之城。可是它的前途，工业必定愈趋分散，那是可以预料的。

六 中地学说

在地面上，由于人类文化的进步，发展成各种形式的居住场所。疏散而小型的居住区，成为乡村。密集而大范围的，成为城镇。城市的形成，有一定的腹地以及它的服务区，然而在地面上，到底有什么法则支配城市在空间的排列和分布？同样大小的城镇，在分布上，距离是否相等？同时所谓服务区是否互有关系？是否有重复现象？

1933 年德国人克里斯特勒 (Walter Christaller) 写了一本书名为《南部德国的中地》(The Central Place of Southern Germany)，就是想解答以上问题。是书共分四部分，即 1. 理论部分——城市地理的经济理论基础，2. 区域理论对于实际聚落地理的作用，3. 南部德国中地的数目大小与分布，4. 结论。1938 年，国际地理学会在荷兰国都阿姆斯特丹 (Amsterdam) 举行大会。克氏用法文宣读一篇论文题为“都市聚落与乡村之间的机能关系”，

宣扬中地学说，引起各国代表注意。1941年美国华盛顿大学教授乌曼（Edward Unman）在美国社会学月刊（American Journal of Sociology）发表一文“城市区社学说”（A Theory of Location of Cities），介绍中地学说，引起英语国家学术界的兴趣。1960年8月，国际地理学会在瑞典南部的伦德（Lund）大学，举行都市地理讨论会，宣读论文32篇，其中有关中地学说的论文占一半，克氏自己首先提出“城市的体系”论文，其余共有12篇由各国学者报告，在各地实际研究中地学说的成果，足证克氏学说受人重视。1966年美国的倍思根（Carlisle W. Baskin）氏将《南部德国的中地》译成英文，行销于各国，从此克氏的中地学说，成为聚落地理中的重要理论，尤其是研讨城市区位的主要依据。它的重要性，可与农业地理图恩（Thünen）的“孤立国”、工业地理韦伯（Weber）的“工业区位论”相提并论，成为人文地理学上的重要学说，产生重大的影响。

1. 研究目的和研究方法

克氏的中地学说是一个模式，就是不考虑研究对象地理条件的差异。假想某地区表面为均一的平原，原料和人口分布均匀，交通设施一无妨碍。他的设想主要目的在于探索和发现城镇分布的“安排原则”，他的方法是计算中地体系的模式来与实际的情形相比较，找出例外和变例。

克氏的设计，最主要的是计算出各地的中心点以供应中央的货物和服务，以满足当地人民生活需要。每个城市和乡镇大都位于所服务的区域的中央，故称为“中地”，而服务区为“周地”。依照图恩“孤立国”的理论，城市的周地是圆形的，如果各个中地的周地也是圆形的话，必有若干地方即三个圆接触的地方，接受不到中地的服务。克氏在德国南部人口分布比较均匀的区域里实际考虑的结果，发现各级中地的相关周地不是圆形的，而是六角形的。

克氏又计算出南德各级中地的人口数和相互间的距离。他发现相应周地的人口数和面积，随中地等级的增高而增加，有如下表：

一至七级的中地	中地和城市		周地	
	距离（公里）	人口	面积（平方公里）	人口数
有少数商店和服务的小村 Village	7	800	45	2700
乡村有较多商店和服务 Town	12	1500	135	8100
乡镇 City	21	3500	400	24000
市镇	36	7000	1200	75000
县城	68	27000	3600	225000
省区首邑	108	90000	10800	675000
全区大城	186	300000	32400	2025000

克氏原系经济学家，他研究中地，最初是从城乡之间商业关系着眼，而所用方法是城外电话线接线次数（The Number of Out-of-Town Telephone Calls）法。高等级的城市与其周地之间电话接线较多，等级愈低的中地与周地的电话线接线次数愈少，计算各个中地的中央性（Centrality）程度的公

式如下：

$$Z_z = T_z - E_z \times \frac{T_G}{E_G}$$

Z_z ：中地的中央性程度

T_z ：中地的电话接线次数

E_z ：中地的人口总数

T_G ：周地对中地的电话线接线次数

E_G ：周地的人口总数

2. 中地学说的七点重要含义

i. 城市的基本机能是向其他周地，供应中央的货物和服务。因此称为“中地”，为了有效发挥此种机能，中地尽可能位于周地的中央，而其间的往返距离为最短。

ii. 中地作为服务和购物中心，中央性高低不同，中央性愈高的中地，则其所列入的等级愈高，因此城市的中央性，高于大乡镇，大乡镇的中央性，高于小乡镇，以下类推。

iii. 高级中地较之低级中地供应较多的货物和服务，有较多的社会设施和商店种类，较多的定居人口和较大的周地及周地内较多的人口，做成较多的业务，而相互的距离也较大。

iv. 三大类货物和服务由各级中地供应之。

满足生活需要的货物，大致可分为下列三大类（以工业社会为例）：

a. 低级的——近需货物，指日常必备的，中国开门七件事“柴米油盐酱醋茶”以及新鲜蔬菜、鱼类、肉类；普通文具及药料，往返时间少而商店规模也小。

b. 中级的——如廉价的钟和装饰品、家具、普通衣服和电灯为较高中地。

c. 高级或远需的——购物者非住本城，而行较远的路程，如冰箱、高级家具、汽车、高级衣料，不经常购买。

v. 高级中地的货物，大都由规模较大的商店出售，等级货物愈高则有关商店数目愈少，但其供应范围却愈大。能够供应高级货物的高级中地比较少，而高级中地相互间的距离却比较大。

vi. 高级中地提供较多的购物机会，而对价格、货物种类有比较和选择的便利，故其周地较低级中地为大，因购物者可有机会在一次往返中，购买这两类货物。

vii. 在中地体系中，每级较高的中地所能发挥的中央机能为其周地较低的中地所无，为此两级中地所以分为高低的标准，较高级的周地包括较低级中地的周地，这样便形成较高级周地笼罩较低级周地，因而形成一套周地体系。

3. 主要贡献

中地学说在学术上主要的贡献，是它不但获得地面聚落的空间模式和计量，而且能对一个人口及地区大的地方，就其空间结构的若干特征，作有体系的说明。这是一个很成功的尝试，克氏所讨论与选择的方法及所做成和编制的计量，处处表现他对于若干基本经济关系，具有深刻的理解，从空间的观点上，研究人类活动的经济体系，以及其组织的关系和机能的方法和程序。

克氏的成就是可崇扬的，中地学说是提供人文地理和其他社会科学的一种想法，一个楷模，也是新的研究的出发点。同时在计量地理学上，有促进作用，荷兰在 50 年代，将次德海（Zeeder Sea）围海成陆地后，在数千平方公里范围内，曾按照克氏的模式，规划居住点和交通网。

可是克氏的中地学说中，仍需修补以及有待改进之处，许多学者认为在进行大规模实地试验中，发现有不太完善之处。第一，克氏的假设条件，脱离现实，实际上许多自然因素，如地貌、资源、河流可能影响城镇大小、职能特征和分布。同时快速廉价运输工具，可以扩展高级中地的吸引范围，并影响低级中地职能的发挥，因而导致大城市的迅速发展和小城镇人口的减退。第二，实际上城镇关系，并不是静止状态一成不变的，而是经常不断发生变化，是动的状态。第三，学说的市场最优原则主要以利润为标准，而对历史、社会、民族等因素有所忽略，使学说都有一定的局限性，随着时间的推移，人类的社会生活和消费原则，不断发生变化，市场最优原则的作用也有所不同，城市体系是经过历史的演变而形成的，城市的服务职能，并不一定取决于它们所在地的位置。因此许多学者不断对此学说提出问题，补充意见，以便建立更为理想，更加现实的模式，给人文地理学增加更新的内容。

第五章 物质文明

一 二次经济大革命和生产形式

人类在世界上，最基本的目的是求生存，可是他所处的自然环境，不是理想完善的。所谓“物竞天择，适者生存”是自然界的规律，人类不但要适应环境，同时也要利用环境，人类的物质文明，可以说是改造自然环境的成果。

人类在适应自然环境的过程中，发育了各种器官，有了这些特殊发育的器官，人类不但能够生存，而且进而为万物之灵。人类有了各种器官，就有创造能力，也积累了适应环境的经验。经验中发现了错误和缺点，然后加以改良，人类的文化乃逐步前进。

人类文化虽然已经进入太空时代，可是人类日常生活仍旧依赖农业生产，无论是吃与喝，无一不依赖着种植作物和繁殖牲畜，农业是人类在地面上最主要的活动，也是改变地面现象的主要动力。

人文地理学着重在研究人类文化在地面上表现出来的文化景观，而这种文化景观，由人类文化演进的阶段而不同。人类的生活方式由简陋进步到繁荣，而一切生活方式又都是适应它的特殊环境而产生的。现代文化最大的贡献，是科学技术，科学以自然为对象，其原理的应用为技术，有了技术，就可促成物质文明的进步。人类目前的衣食住行，因为近代科学技术进步，变得便利。农业由野生植物变成农作物，其间不知要经过多少年月和无数人类的智慧和实验。自18世纪以来的工业革命，使整个人类从事于无穷尽的物质生产。就交通而言，轮船、汽车、火车、飞机，以及电讯传播，使世界收缩了几百倍，真成天下一家了。本章所讲的人类物质文明，分农业、工业和交通三项加以叙述，它不是从经济地理的观点，着重数字和实际生产的情况，它是从人类文化演进的角度来说明这三项人类物质文明的过程，也就是从人文地理学来论述人类的经济活动。

人类文化发展的过程经过了二次经济上的大革命。第一次为农业大革命，发生在远古时代的驯养动物和培植作物。人类的智慧和技術使野生动物变为家畜，野生植物变成作物，这是一个伟大的改变。农业革命的结果是人口剧增，自然环境受人类活动的影响大大的改变，以及主要文化的再适应。第二次是工业革命，目前仍在汹涌澎湃地发展，它关系到全人类的前途。

到1700年，工业革命尚未普及以前，人类生活所需的衣食住行的工具都是靠体力劳动、手工制造，而且在农村中进行的。各种行业，如木匠、瓦工、铁匠、修补业工人等都有师傅相传。人数既少而且分散。制造业一词英文为“manufacturing”，意为made by hand。到了18世纪工业化以后，制造业就起了变化。第一，手工为机器所代替，产品大量增加。第二，体力被动力所替代，即水力或燃料，甚至原子。可是这种发展对农村的劳工并不有利，甚至剥夺了他们的生存机会。“罢工”一词sabotage源自法国工人用他们的木鞋——sabot 阻塞机器开动的意思。

人类对工业的发源及传播的了解，远比农业更清楚。工业革命的发展有详细的记载，并且有不少的研究发表，至少我们知道它的发源地，以及传播路线。不象农业的发源及传播要经过历史考证，追求证据互相推理，并作出各种假设。

概括说来，人类的经济活动包括生产、交易、消费三种，从人文地理学的角度来讨论人类的经济活动，要以生产和交易为主要对象，而对于消费则视为次要，因为生产和交易（包括交通和贸易）的空间差异较为显著。但是消费方面的地域差异性就比较小了。举例来说，纸浆的生产主要在温度较冷的森林地区，但是纸的消费遍及于全世界。又如咖啡主要产区集中在热带的巴西和哥伦比亚等几个国家，可是它的消费地区几乎到处都是。同时，生产和交通贸易的资料较为齐备，易于研究，而消费的资料就不很完整，也就不易研究。

生产之中，又可分为以下三级：

第一级，将地面上的资源加以利用和吸取。如：打鱼、采矿、伐木和农耕。这一类生产又可分为“可再生产”或者“不再生产”。前者如农林等，后者如渔、矿，尤其是矿产，一经采取，就无法复原，故又称“掠夺经济”。

第二级，工业上的制造过程，称为“制造业”。它主要是将第一级生产的原料加以加工，使其产生价值。矿变成钢，林变成木材，鱼变成罐头鱼。同时工业产品又可变成另一种工业的原料。如钢变为汽车工业的原料，木材变成房屋建筑业的原料。这些第二级的生产，在地域上大都集中在北半球中纬度地区。如美国、欧洲、苏联和日本。在美国则集中在东北部的工业带；在欧洲聚集在西欧地区；在苏联，集中在莫斯科附近；日本则在内海沿岸。

有的国家，如巴西、墨西哥，已不光从事采矿业，也开始从事制造业。象伊朗和阿拉伯地区的生产石油的国家，则从事于石油的多方面生产。

第三级，既不采集地面上的资源，也不加工制造，而是从事于产品的运销与服务，包括批发零售、银行、医院、学校，及政府机关等各种服务行业。与经济生产关系较密切的是交通和通讯，包括公路、铁路、航空、电讯等。

就从事工作的人数而论，世界上最重要的经济活动为农业。农民的人数占全球生产工作者的75%，服务业的人员和交易活动约共占12%，制造业人数，只占10%。其余如矿、渔、林等人数共只占1%。

凡是渔、牧、农、林、矿的生产并不能立刻送到现代化市场出售，如小麦要制成面粉，木材要制成纸浆，矿要熔炼制造成成品，鱼肉也需要处理，棉花更需加工后才可供应顾客消费。这种改变产品形式以增加其价值的过程叫做制造业，经济学上称为第二级生产。

世界上从事制造业的人数无法确知，估计约为全世界人口的1/10，即4亿人，或是全世界全部受雇人员的1/3，其分布情况，以西欧占首位，北美次之，苏联第三。

二 农业

（一）农业发源

关于人类何时开始有农业，其发源于何处的问题，因为考古发现很有限，一直未能得出令人信服的答案。一般都认为农业开始于1万~2万年以前，其发源地可能是中东、中南美洲以及东南亚。美国人文地理学家索尔（Carl O. Sauer）对探讨此问题最有成就。他在1952年提出六个基本条件用来分析农业发源问题：

1. 农业发源地的自然环境一定能供给适当的粮食给狩猎者或食物采集者。缺乏粮食的地区不能成为农业发源地，因为该地不能使人有播种、收获

的经验来驯化作物。

2. 农业起源地的地貌和气候应是富于变化的，植物和动物品种多且繁茂。

3. 大河流域的盆地很少有可能是农业起源地。因为当时尚无能力控制洪水。

4. 林地可能是农业起源地。因为早期的耕种者尚不能翻掘草地除去草根，可是却可用剥树皮、烧火等方法除掉树木，而在林中空地耕种。

5. 原始的耕种者一定具有某种利用植物的技术，如用植物纤维等。这样他们就具备了农作物的耕种经验。

6. 具有游牧性的狩猎者和食物采集者很少有可能开始作物的种植。因为农作物需要经常的照顾、保护和管理。

从上述 6 个条件出发，索尔认为东南亚可能是最早的农业起源地，农业技术由此为中心向外传播。他认为农业发展是由一个中心逐渐向外扩大。索尔关于农业发源地地点的推测，已由近年的考古发掘中得到局部的证实。举例来说，泰国斯匹瑞洞穴发掘发现该地的农业在 1 万年以前已开始。又如在我国杭州湾河姆渡的考古发现，证明在 7000 多年以前我国已开始耕种谷物了。不过有些学者认为索尔的看法也太片面一些了，有许多证据说明农业发展是多中心的。具备适宜的自然地理条件和人文背景，都有可能独自成为农业发源地并向外传播，正如人们的“观念”传播一样。索尔也承认在新大陆（美洲、澳洲等）存在这种各自独立发展的农业中心。但他相信，太平洋沿岸的农业上的接触和交换要远较一般人所相信的多得多。

依据现有的证据，一般人都承认在东南亚、西南亚和中美洲都有各自独立的农业发源地。甚至可能也不尽限于上述三地。中国的华北平原，印度的印度河流域以及南美的安第斯山等，都可能有农业发源地。目前已经知道下列作物的发源地：玉米和番茄发源于中美洲；咖啡发源于非洲；香蕉和茶始于东南亚；花生、菠萝始于南美洲；向日葵、高粱始于北美洲；大蒜、大豆始于中国；大麦、小麦和小米始于西南亚。地中海沿岸是橄榄和无花果的发源地，而欧洲北部则是黑麦和燕麦的故乡。

很多作物，离开发源地移往别处，其繁荣可超过发源地。象咖啡原产于非洲的埃塞俄比亚，现在则盛产于巴西；橡胶和奎宁原产于南美，现在盛产于东南亚；玉米原产于中美洲，现在却盛产于美国东部、阿根廷和匈牙利；某种香蕉在中美洲和中非洲变得比它的原产地——东南亚重要得多。

作物从它们的原产地迁移到盛产区并不是偶然的事。有很多例子可以说明新的盛产区比起原产地具有较好的环境。如温暖潮湿的衣阿华州对玉米生产自然要比半干燥、较冷的中美高原有利得多。同时在地作物被驯化后，往往有一些病虫害，可是移到盛产区，新的环境往往不利于此类病虫生长，这对作物生产大有好处。一种作物的迁移，自然环境虽然很重要，可是也有许多其他因素的影响。如茶叶，在美国东南部的自然环境很适于种植茶叶。但美国人大都喜欢饮咖啡，而不大喝茶。再加上美国人工昂贵，负担不了繁琐细致的茶叶采摘和加工等费用，自然不能与印度、巴基斯坦和斯里兰卡等国相比了。很明显，作物从原产地迁到盛产区，是受到自然环境和人文等多种因素的影响造成的。

综观起来，人们尚不清楚人类初期征服植物的细节，但基本情况业已明了。目前认为作物的驯化始于 2 万年以前，定居的渔民为最初的耕种者；烧

火是开辟土地的重要手段。通过选种、连续种植并传播到更有利的地方去。大约到了 15 世纪，人类对作物的选种已基本完成，其后的 400 多年，很少有作物被驯化。最近的一个世纪科学选育种子技术有很大发展。如玉米杂交技术，使玉米产量增加了 50%；甜高粱的新品种可用机械来收获；大豆含油量大大增加，已变成为工业作物等等。

（二）世界农业区（见图 29）

农业是人类的主要经济活动，同时它又颇受自然环境的影响。比如作物的生长需要一定的温度和水分，因而作物就受到气候的影响。不同的气候带，就有不同的作物。象热带、温带、季风区及干旱区等，各种作物的栽培就有不同的界限。同时作物的生长也受到坡度、土壤的影响，因而它们也和地貌、土壤类型、分布等有关。另一方面，世界上各民族的历史与习俗都不尽相同，他们的主食和各种消费作物又有明显的差异。所以世界上各地农业区的形成，是自然、社会、历史等各种因素综合的结果，各具区域特征。

要进行世界农业区的统一划分，并不是一件简单的事情。自 1930 年以来，不少地理学家利用不同的指标，就产生各种不同的划分方法。有的注重于气候的影响，有的强调农业经营，也有着重于劳力与资本投于土地上的程度，诸如此类不一而足，可以说是五花八门。因而就有各种农业地图出现。

这里姑不论世界上统一划分农业区的困难和结果，兹将在各个自然环境中我们可以见到的各具特色的农业景象描述如下：

赤道雨林区此地终年高温而大雨阵阵，因此万物兴盛，雨林蔽天。在这种自然环境下，产生了两种农业：一种是游耕，另一种是热带企业化农业。

游耕是一种原始自给的农业，在这种热带雨林区十分盛行。象亚马逊河沿岸的印第安人或非洲刚果的乌班吉人，他们生产的作物有芋头、木薯、豆类、小米、甘薯、花生和木薯等。他

们的耕作方法，是将树木砍倒，让阳光晒干，然后引火焚烧辟成旱田种上作物。可是收获以后，因为降雨多而且多为暴雨，土壤多被冲走以致肥力大减，加之杂草丛生不易除掉。与其原地耕种，不如放弃该块耕地而向它处移动另辟。因其常换耕地，故称为游耕，又常用火焚烧，也称“火耕”。此种耕种方法在朝鲜称为“火田”，日本称为“烧”。其种植的最原始方法，只用木棒在地面挖穴，播放种子，可称“耒耕”或“杖耕”。后期用简单的金属工具挖穴，就是我们称为“刀耕火种”，此现象目前在我国四川凉山一带仍可见到。这种耕作方式，其作物生产既分散，产量又低，仅供当地居民自给之用，与世界市场毫不相关。

热带企业化农业的简单定义是将热带农产品供应给温带的消费市场。它以欧美人的资金和技术，利用当地低廉劳动力所经营的企业性的特殊农业。赤道地区终年高温而多雨，有甚多农产品。如咖啡、可可、蔗糖、香蕉，尤其作为工业原料的橡胶，不能在中纬度的温带生产，同时又是居住在中纬度具有高度生活水平的欧美人所不能缺少的物资，因此利用本地劳工和巨大资金来发展热带企业化的栽培工业。著名的例子有马来西亚的橡胶，巴西的咖啡，刚果的可可，爪哇的甘蔗和奎宁，菲律宾的马尼拉麻以及斯里兰卡的茶和古巴的糖等。

草原区此区高温而夏雨充沛，唯有明显的干季，草类十分繁盛。此间形

成了放牧区。特点是土地开阔，人口稀少而多疾病。主要地区为巴西的中部、阿根廷的南部以及澳洲和美国，以及中国的内蒙古。如阿根廷的潘帕斯主要产苜蓿，是绵羊最理想的食料，因而大量饲养绵羊。该地所产羊毛约占阿根廷的 30%。该区所产的牛肉世界著名。世界牛肉交易中，约有半数以上产自本区，主要向欧洲，特别是向英国输送。澳洲和阿根廷一样，同为世界现代畜牧区。澳大利亚的历史实在可说是一部畜牧史，甚至可以说是牧羊史。白人到来之前，境内一无家畜。1788 年首批白人移入后，绵羊、牛、马、山羊才逐渐输入。现在绵羊的只数超过其人口的 15 倍。其绵羊为优秀的美里奴种，所产羊毛居世界第一位。美国的大平原有广大的畜牧区，先放牧牛与绵羊，后逐渐变成玉蜀黍带而成为农牧混合区。因为美国人口增加及工业发达，本区经济发展由牧到农，再由农到工，牧区已逐渐西移。分布在玉蜀黍带的家畜为猪和牛，再向西大平原为牛，更西山麓地带则为绵羊。

干旱沙漠区自北非的撒哈拉大沙漠到阿拉伯，经中亚到中国的青藏大高原以至蒙古的“戈壁”，这一条带为世界最主要的干旱区，该地人民以畜类为生，随牧草而移动。畜类的肉为其食粮，乳为饮料，皮毛为衣与靴料和建筑材料，粪为燃料，畜类又为其交通和运输工具。因此其日常的衣食住行无不依靠牲畜。畜类以阿拉伯的马，中国西藏的牦牛，中亚的绵羊和撒哈拉的骆驼最为有名。全世界游牧区的面积约占陆地面积的 10%，但是全球的游牧民族不足世界人口的 1%。因其谋生不易，故人口稀少，文化落后。在此区定居的农业人口，只在有水源的地方。采用灌溉技术，此间也可生产玉米、小米、棉花、甘蔗以及枣子。这种地区称为“绿洲农业”区，在目前随着交通工具改进，已具商业化的形态。

季风区季风区高温多雨，而雨量集中于高温季节，最适于稻米的生产。然而稻米的种植，也需要大量的劳力，如翻土、插秧、灌水、施肥、收割等，工作繁重。可是在谷类中，稻米的单位面积产量最高，也能养活最多的人。因此在东南亚，从日本经中国的长江流域、珠江流域、台湾西部到爪哇、泰国的湄南河流域，缅甸的伊洛瓦底江流域，越南湄公河流域以及印度的恒河流域，直到巴基斯坦，都是世界上人口最密集的地方，也是盛产稻米之区。

此间农业特色为人多地少，是精耕细作的农耕。耕地零星细小，少用机械，多靠人力与畜力。为达到多产的目的供大量人口食用，故发明了施肥、轮作、双季甚至三季收获、灌溉等措施以增产。此间人口众多，粮食需要量大，因此所产的米只能供本地需求而不能大量外销。故大米在世界上不能算是一种重要的贸易品。

地中海区本区的气候特色是冬湿夏干，夏热冬温，阳光普照。植物群落为疏林、灌木和草原的混合体。因为濒临海岸，平地不多，地貌多由高山、丘陵、低地组成。因而耕地有限，故农耕之外，必须兼营畜牧业。

地中海型农业可以说是一种农牧混合的农业。它盛行于世界上五大地中海型气候区，即欧非地中海沿岸，美国加州，南美智利南部，非洲南端和澳洲西南沿海（它们均处于大陆西岸、南北半球纬度 20~30° 之间的地区）。以环地中海区为典型，故称之为地中海型农业。畜牧以羊、牛、猪为主，作物以葡萄、无花果、橄榄、柑桔、蔬菜及小麦为主。作物混合得十分复杂，可说是最为“混合”的农业。世界上各种农业形式都可在这五个“地中海”式区域内出现。在商品农业上，地中海式农业的最大优点是全年都可生产。在夏季助以灌溉，可生产葡萄、桃杏、橄榄、无花果；在冬季则生产谷物、

梨子、苹果和蔬菜。一般说来，此间的农业都是小型经营而以人力为主。

今日地中海区生产的橄榄油占全世界的 90%，生产地为西班牙、意大利、希腊和突尼斯。葡萄酒产量也很大，阿尔及利亚出口以酒为第一，占全部出口的 43%，也占地中海区酒类输出之半。

中纬度温带区世界上主要的农业都在温带地区。一部分的原因是此地气候温和，适于作物生长；另一原因是此间多为世界先进国家，有高超的农业技术。盛行此间的是商业性混合农业，主要为西北欧和东北美。在这类地区，湿润之地成为乳酪，干燥区成为谷类产地，城市附近则盛产花卉和园艺作物。

乳酪业以饲养乳牛、提供乳制品原料如奶油、牛油、干酪为主，其作物也以饲料为主。虽系小规模的经营，但具有高度技术的企业性。世界上的乳酪业有三大地区：最大的是欧洲，由大西洋沿岸直到莫斯科，以丹麦或瑞士为中心绵亘二千英里。第二区为美国的东北部，五大湖沿岸包括新英格兰、纽约州、宾夕法尼亚州、密西根和威斯康辛及邻近的加拿大地区，亦约有二千英里。第三区为澳洲东南沿海地带以及新西兰。以上地区为全年无旱季的湿润气候，夏季凉爽，适于生长软牧草，如紫苜蓿、苜蓿和长穗草作为饲养作物供乳牛食用。以上牧草可以生长在贫瘠的土壤上，而都市邻近的酪农便与瘠土结下了不解之缘。酪农制品的最大消费地是都市。因为牛奶易腐败，所以必近于都市。欧洲中部阿尔卑斯山与澳洲的酪农，因离消费地区较远，故以出产固体奶油和干酪为主。

最主要的作物是小麦。小麦种植区的年雨量在 10~20 英寸之间，生长期需要 90 天。土壤最高为黑土，这种土壤因富于有机质而呈黑色。又因雨量有限，淋溶不深养料仍可保存，所以十分肥沃。而且小麦可以连续播种无需轮种，更可施肥料。中纬度的黑土带如苏联南部，美国中部，加拿大南部，阿根廷东部和澳洲的中部都是小麦出产地。除小麦外，中纬度温带区又有商业性的混合农业，兼营作物种植和牲畜饲料、农牧并举，其作物以小麦、黑麦、玉米和甜菜为主，饲养肉牛和猪等。全球的混合农业有两大地区，一在欧亚大陆，主要集中在德国及多瑙河流域。另一在美国。此外在墨西哥、南美和南非也有小区域的分布。上述各地的混合农业不完全相同。首先是作物的用途不同。美国混合农业的主要饲料作物是玉米，在中北部形成玉米带。次要的饲料作物为燕麦和牧草。欧洲混合农业区的主要饲料作物则为牧草、马铃薯、萝卜及甜菜等。美国混合农业中平均每户拥有 150 英亩土地，而欧洲则为其半；美国农户大量使用机械，欧洲则较少。

在人口密集，都市众多的都市附近发展一种园艺业，如各种花卉、蔬菜、水果等。此类园艺业在全球来看面积不大，可是在大都市附近，象伦敦、纽约、东京、巴黎等，有相当大的园艺农业区。因在都市近郊，也称近郊农业。

苔原区这是高纬度的冻原地区。冬天冷而长，夏天温而短，因而一片冰天雪地。自然少有农业，只有苔藓、地衣及矮树供驯鹿、野牛食用。沿海地区只有海象、海豹及鱼类而已。这里的爱斯基摩人以冰筑屋，以革为舟，从事渔猎谋生。自从和白人接触之后，带入中纬度人的疾病。又带入枪炮，虽将渔猎技术提高，但猎物、鱼类也大大减少，致爱斯基摩人口也逐渐减少。目前只有 35 万多人。在欧亚大陆北冰洋沿岸的拉帕人、希摩耶人和通古斯人则在苔原上放牧驯鹿，或采集森林中的果实及狩猎、捕鱼等。

山地区山岳地区，往往生长期短，作物很有限。举例来说，在苏格兰南部，近海平面地区的生长期为 240 天；到高度为 330 米的地方，减为 180 天；

再到高度为 600 米的地方，只有 135 天了。仅在山间谷地，由于气候较暖，才有一些农业。但也有些作物喜欢生长在较高海拔的山上。如爪哇最好的茶叶生长在 1200 ~ 1800 米的高山上；肯尼亚主要的咖啡产区是在 1400 ~ 1800 米的高山上。

在高山区，放牧是十分普遍的。春末夏初，牧草茂盛。牧人和羊群一起登山。而秋后草地衰落，牧人和羊群一起下山。此类随季节变化的山区内垂直移动的现象，称为山牧季移。山间农业最好的例子是在阿尔卑斯山。因为山北坡和南坡所受的阳光不同，作物的生长高度自然不同，同时山坡和谷底的温度也不同，适应的作物也不同，如巴西南部的咖啡多产于山坡而不在谷底，原因是咖啡对霜冻甚为敏感。

（三）主要作物

不管是东方人还是西方人，不管是富人还是穷人，都要食粮以求生存。世界上五分之四的食粮来自五种谷物，即大米、小麦、玉米和两种块茎作物——木薯和马铃薯。其他的则为高粱、小米、大麦、燕麦和黑麦。另一部分食物是水果（香蕉为主要）、蔬菜、肉类及乳酪类。

世界上约有一半人口以米为主食。米仍盛产于其原始驯化区。小麦和玉米的产区比米的产区广大得多了。但因米的单位产量高得多，可达一倍以上，而且有的区域可在一年内连续收获 2 ~ 3 次。从地图上看，世界上人口密集之区多是米的产区。大约 90% 的米出产在亚洲东部、东南部和南部，而该地有 3/4 的人口忙于种植稻米。这种生产与消费同为一地的现象虽可在其他作物中看到，但稻米却特别显著：产米的国家大量消费所产之米，而只与其他产米国家互有交易，没有大量的米销售至欧洲和北美。所以稻米不象小麦是世界上越洋过海的贸易产品。

稻米是亚洲发展中国家的主要食粮，而小麦则是发达国家的主食。不过小麦也在印度和中国生产与销售，一般说来小麦出产国都比较富裕。

小麦原始驯化于西南亚洲，而今日盛产于苏联和乌克兰，美国的大平原，阿根廷的潘帕斯，澳洲中部和中国的华北。其分布与稻米迥然不同。稻米大部分消费于自己生产的国家，只有 5% 的稻米进入世界的贸易市场。小麦就不同，大约有 15 ~ 20% 的年产量被运到粮食不足的国家。

综上所述，可以看出稻米和小麦在地理上是一个有趣的对比：稻米是东方人的主食，小麦是西方人的主食；稻米盛产于高温多雨的季风区，小麦产于寒冷干燥之地；稻米的种植是精密而需大量人力，小麦是粗作而使用大量的机械；稻米大都消费于产地，为自给经济，而小麦则远销各地，为世界贸易中的主要货物。如果说稻米是亚洲人的食物，则玉米可说是美洲人的粮食了。玉米开始被美洲印第安人所驯化家植，到 16 世纪世界各地才知道有这种谷物。今日玉米生产遍及全球，而且成为非洲、亚洲以及美洲的主要食粮。玉米的主要产区仍在美国的玉米带。

玉米既可生长在湿润地区，也可种植于比较干燥的地方。可生长于谷底，也可繁殖于山坡。它的生长期很短仅需 3 个月。它是非洲人民的主要食粮，可是它的单位产量远低于美国的玉米带。在美国，大部玉米被作为饲料，只有 10% 的美国玉米总产量（这已超过全世界一半以上的总产量了）是用来做面包等食品。有一小部分玉米被运往西欧和日本，但玉米不是世界贸易的重要食品。在国际救灾的情况下，玉米也不及小麦和稻米重要。

大豆不属于禾谷类，富含植物油和蛋白质。大豆和玉米一样可以生长在

恶劣的自然环境中。因为它根系发达，既可抗旱，又可改良土壤。它是在亚洲东部开始驯化的，现在遍及全球。美国已成为主要产区，其产量超过中国。

在美国，大豆是用来掺入食料作为饲料，或榨油及其他一些用途。目前大豆产量急剧增加，而且已进入国际市场。美国不但是大豆的最大出产者，也是最大的消费者。美国的大豆产品中 2/3 为油料，3/4 为食用，有 90% 的豆饼投放到国际市场上。

除了上述稻米、小麦、玉米和大豆外，还有其他一些作物也相当重要。以大麦为例，它的分布很象玉米，也被用来作食物及饲料，还可做啤酒的原料。又如小米和高粱，都喜温耐干旱。中国黄河流域和东北地区小米的产量约占全世界总产量的 1/3。印度、巴基斯坦、苏丹、阿根廷及苏联的中亚都有出产。高粱主要产于中国的东北、印度及北非的半干旱地区，可造酒、食用及作饲料。

燕麦可做面包，也做饲料，能适应贫瘠的土壤，其适应能力仅次于玉米。在不能种植大麦、小麦的地方，可以种燕麦。其产地仅限于西欧。挪威、瑞典、丹麦、苏格兰等国家多用燕麦作主食，而加拿大、美国及苏联用其作为饲料。

黑麦也是欧洲作物之一。主要产地在北欧，限于北纬 50° 以北地区。它能适应那里冷而湿的气候，也适于碱性或酸性土壤。

马铃薯原产地为南美洲的智利和秘鲁，16 世纪才传入欧洲。西起英国，东至苏联，在广大地域内均种植马铃薯，产量丰富。欧洲人多喜食马铃薯，这是与亚洲人在食性方面的又一显著差异。

全球的农业产品，主要操在西方富人手中，他们的人口只有全球人口的 1/5。他们可以左右粮食价格，而生产这些作物的农民一无选择。特别是粮食不足或遭受自然灾害的第三世界国家，只能用烟草、咖啡、糖等来换取富有国家的粮食。这种全球性的互相依赖关系还将持续一定时期。

（四）图恩及《孤立国》

图恩（J.H.von Thünen，1783～1850）是研究地表农业分布特点的第一位地理学家。他所处的时代，正是欧洲急剧变动时期。由于人口急剧增加，城镇迅速发展，粮食便极为需要。图恩本是一个农民，1810 年在德国模格兰堡郡的罗斯多克镇购买了一片相当大的土地。当他种植这片土地时，他就注意了农业生产中的地理问题。在他经营农业 40 年间，他利用所保存的资料来研究农业的空间分布特征。1826 年，他发表的一系列文章，就成为他对农业分布方面的基本学说。他的结论至今仍有重大影响。

图恩称其著作作为《孤立国》。他为了进行分析就创建了一个区域实验室。在这个实验室中，其经济是自给的，不受外来的影响，即其“孤立国”。为了了解一个以都市为中心的区域何种因素对农业发展有影响，他做了如下几个假设：第一，在此“孤立国”内土壤与气候是一样的；第二，“孤立国”内是一片平原，既无河流也无高山；第三，其中心位置是个单一的城市，四周均为旷野荒地；第四，“孤立国”内农民使用自己的交通工具运输作物，不靠运输公司之类专门的运输系统。各地通往该城的道路是一样的，即运输的价格只与距离有关。从这些假设基础上，他开始研究其资料，目的是分析在这种条件下农业空间分布的格式。他的结论是在此“孤立国”内，农产品将以城市市场为中心呈同心圆状分布。最近城市市场的将是最有利润的作物，如蔬菜、牛乳产品。再向外伸将是能久贮的马铃薯及谷类作物。由于运

输费用与中心城市的距离成正比，因而应有一个生产作物的界线。此线之外，因无利益而放弃成为荒地。他划分出了五个带：1.精作农业如花卉、蔬菜以及牛乳业；2.森林区，为木材和燃料供给地；3.粗作农业，混合作物区；4.牧区；5.即为不生产的荒地。图恩的模式中第二带为森林，或许令人奇怪，这是因为图恩时代的欧洲木材和燃料占据重要地位之故。

图恩的学说或者不适合实际的世界农业分布形式。因为他的假设条件都是理想的。实际上交通路线好坏不一，且受自然环境的影响；河流、山脉会破坏地面的统一性。尽管如此，图恩的学说仍有它的价值，每个城市都有此类同心圆状的作物带。以美国芝加哥为例，以芝加哥市为中心，其近邻的五大湖区，是乳牛业为主。向外延至衣阿华州、伊利诺州和明尼苏达州，则以玉米和小麦为主；其外至堪萨斯，以畜牧为主，再向外则为高山区了。

三 工业

1. 工业之母

工业革命发祥于英国，一个半世纪以来，这个经济上的大变动，开始于三种工业。第一种是纺织业，发源于英国西部的兰开夏郡。这种改革是逐步而且是从小范围开始的，后来机器织布机发明了，用来碾米的水力也加以利用，渐渐的有了工业的雏型。不过这些还只限于农村，而且只能应用瀑布和急流做为水力动力。到了18世纪，蒸汽机的发明改善了动力，但还只限于棉花。一直到1830年，工厂一词还只是指出产棉布而言，因为没有别的制造业可以雇用150名工人来从事全英国棉布业的纺织出产。棉布的交易随着大英帝国的势力而扩展。举例来说，1850年兰格沙1/4的棉布销往印度殖民地。同时，英国的纺织业和美国南部的黑奴种植的棉花相互呼应。美国的棉花原料源源运往兰格沙的纺织厂。在美国第一个工厂，同英国一样也是纺织厂。

第二是金属工业。原始的金属工业限于近矿产地的农村小规模经营，以木材作燃料。在制钢过程中的化学作用，一直是深不可测。工业革命后，制钢过程完全改观。从煤产生出的焦炭代替了木炭。大型的熔炉代替了锤打，结果是新型的钢终于诞生。大量的钢从此大量生产，同时也带动了机械的生产。

第三是铁路的兴建，在工业革命的过程中，若无铁路的相助，很难想象那些笨重的煤与铁如何运输。同时大规模的运河开始建造。

以上三种产业并不相互关联，却是相辅相成的。铁路的兴建促进了煤矿的开采，如英国建造的第一条铁路，就是把内地都翰的煤矿运到沿海地区去，而铁与钢的生产也促进了铁路的建造。同时铁路的大量的开建也使英国小型钢厂增加投资，扩大。1英里的铁路就需要钢300吨。结果，最初的20年，铁路兴建期间（1830~1850年），钢铁的产量从68万吨增加到225万吨。同时，煤的产量也由1500万吨增加到4900万吨。

英国为工业之母英国独占工业革命之果达一世纪之久。英国政府看到革命带来的生产的发展，自然想独占工业发明的专利，不使工业发明和技术传到他国。但这种新技术人人都想获得，在19世纪的下半期，工业革命开始在德国、比利时，以及其他西北欧和中欧发展起来。欧洲铁路的兴建就标志了工业革命在欧洲的逐渐扩大。1850年，美国开始建造铁路。半世纪后，日本也开始发展铁路，在本世纪30年代，工业革命的新技术也传到了苏联。

美国铁路的发展，使美国的工业革命迅速发展。在铁路的终点建立起钢铁厂、冶炼厂、肉类市场以及其他各种各样的工厂。小城市也根据其特有的资源和技术，发展其特殊工业，各式工厂就象雨后春笋般兴建起来。到 1916 年，美国的铁路延长到 25.4 万英里，联系起 77% 的城市货运和 98% 客运。

当工业革命传播到各个文化地区，常常被政治势力所扼杀。最突出的例子是英国不愿使印度工业化，以免抢走英国的棉布市场。原来印度的纺织品已远销各国。在 1815 年，印度运到英国的棉产品，要比英国本国产品多 5 倍以上。英国就利用高税率来保护自己的棉产品。同时，利用政治力量，使印度的纺织工业中心趋于没落。例如在德干地区的印度纺织技工，有的竟被赶到农村去从事农业劳动。最后，曾经一度为棉纺王国的印度只能将棉花原料运到英国，反向英国购买成品。

英国的政治和军事压力用来帮助它向全世界推销它的产品，同时将它的殖民地变成源源不断的原料供应站。它的政策，使印度的工业化延迟了半个世纪。只有美国抵抗英国的控制，它的独立，避免了没有工业化的厄运。美国政府也利用高税率，在 19 世纪防止大量的便宜的英国纺织品输入，这样才使它初生的纺织工业得以发展起来。

工业传播的结果从 1870 年工业化后，将全世界分成“发达”与“不发达”两种国家，并且界限极分明。百年后，只有日本和苏联介于其间，难以分清是发达或不发达国家。

到目前为止，工业革命使小型工业更依赖于大工业。正象从前英国压制印度的工业化一样，大工业企业集团取利于没有工业化的国家。从 1960 ~ 1963 年，美国的大企业集团就取得了 79% 来自拉丁美洲的利益。结果“不发达”国家的工业化，只有使那些大企业集团更有财力，象目前的方式，力量集中在少数人手里。1985 年，全世界 3 万多领导企业集团可以控制除社会主义国家外的全部生产，而这些大企业集团大都集中在北半球的中纬度的地方。世界上工业财富的分布是极不平均的，到公元 2000 年，估计数百个工业集团可以生产约值 42 亿美元的产品。这约占世界各种产品的 54%。

目前的工业决策对市场劳动力等因素的分析，并不是决定于一个业主，而是由一个庞大复杂的国际组织的公司所决定。有的财团的营业利润可超过若干个国家的生产总额。1971 年美国通用公司的年销量竟达 280 亿美元，比瑞士那一年的生产总值 260 亿还多。无怪美国的 298 个大企业集团 1970 年的 1/3 利润来自国外市场。墨西哥 1970 年 77% 的金属产品、84% 的烟草工业、100% 的橡胶、电子和机械工业，以及汽车工业都控制在外商手中。又如阿根廷的 50 种主要工业产品，50% 是属于全球的大企业集团。从人文地理学上看这种财富的分配，自从工业化以后，财富越来越集中，地域也越来越狭窄。

现代工业的发展依靠完善的交通系统。但各地区的交通设施各不相同。如苏联，铁路运输是最重要的，公路却不太发达。美国则公路极发达，铁路已走下坡路。西欧各国重视水运。但国情又各异，象荷兰，各种货运 80% 要靠河道与运河；法国注重铁路，而意大利公路又远比铁路和水运更重要。工业不发达的国家，交通都比较落后，如非洲、亚洲中部，既缺公路，也少铁路，但印度却是个例外。它的工业虽然不发达，可是铁路纵横，这不得不说是大英帝国殖民地政策的结果。

2. 工业区位

工业地理的研究就是要找出工业的区域差异性。必须了解工业的区位、

工业的特征和各工业间的相互关系。

影响工业区位的因素，并不简单，工业产品制造的过程，先由工厂集中原料，再制造成产品分销市场。因此，工厂的位置选择就成为工业地理研究的重点，工厂的设立有其区位因素。最重要的区位因素是原料来源，燃料动力的供应，工人的补充，市场的地点，运输路线等。此外，地貌、租税、政府条例等为次要因素。这些因素有的影响工厂的经济成本，如地税，不管产量多少，其支出则一样。有些影响工厂的生产成本，如人工、运费、货物税等则生产愈多，支出愈大。所有这些因素，在研究工业区位时，应详加讨论。

最理想的工业区位就是对原料、燃料、动力、人工和市场都十分方便的地方。可是这几个因素常常不能各方都能兼顾到。所以，大多数工厂只能在这些条件里挑最有利的区位因素，这也就是工业的偏向。举例来说，蔬菜罐头业和蜜桔业就是偏向原料的工业，在工厂的厂址选择上就必须近原料产地。但如果原料有几种又在不同的地区，则偏向原料的程度就减少了。如电子工业的原料种类很多。偏向市场的工业的工厂的位置必须靠近消费者的地区。例如成衣业、乳牛业等。偏向动力的工业，其工厂的位置就要在水力、电力，或煤矿石油等产区附近。如炼铝业就多在水电或燃料价廉的地区。偏向人工的工业则要靠近数量充足或技术熟练工人集中的地区。例如纺织业和精细化工业就是例子。

失重与运费的考虑，在工业上十分重要有一个工厂只有一个原料来源地，产品又只有一个市场。如果其他条件不变，工厂的位置就要靠其制造过程中的失重率和运费两个因素来决定。所谓失重率就是从原料变成成品其间重量消失的比率。一般而言，原料运费率比制成品运费高。如一产品失重率为零，即千吨原料制成千吨成品。如果其原料运费率只有成品的一半，则工厂位置自然要设市场附近。如提炼石油工业，这便是偏向市场的计量解释。

又如某产品的失重率为 60%，即原料为 1000 吨。制成产品后，其重量只有 400 吨了。如工厂设市场，每吨原料由产地运到工厂的运费是 200 元，1000 吨就是 20 万元，若工厂设在原料区，每吨制成品由工厂到市场运费以 400 元计算，则 400 吨成品的运费只有 16 万元。工厂位置自然设在原料区，也就是原料偏向。不过，如果原料和成品运费率改变时，情形当然不同。总之，失重率愈大，则工厂位置应愈偏向原料区。反之，失重率愈小，则会愈偏向于市场。

一般来说，工厂不是设在原料产区，就是设市场附近，很少设在原料区与市场中间的。因为设在中间，把一次长途运输改为两次较短的运输，不但运费增加（距离越长，运费率越低），而且货物装卸也多了一次。不过，如果中途为水陆转运点或享有运费特惠的工厂，应是例外。

制造业包括下列三种活动：一是设厂，收集原料，招雇工人；二是将原料改变形式，以增加其用途和价值；三是将增加用途和价值后的制成品运至市场，加以销售。一般成品的市场多在都市，但也有许多成品的市场不在都市，如钢铁的主要市场在机械工业或其他使用铁原料的工业中心。又如棉花的市场则在纺织工业的中心。

韦伯氏的三角形区位论的建立，在人文地理上实为重要。德国人韦伯（Alfred Weber）是创建现代工业区位理论的第一个人。他在 1909 年发表工业区位学说（英文版在 1929 年由芝加哥大学出版社出版）。他把工业区位的因素罗列简化，寻出它的基本原理。他的理论的中心思想是区位因子决定生

产场所。将生产吸引到生产费用最小的地点，节约费用最大的地点。韦伯的理论有四大前提，即：一、某地区是孤立的，在一个政府统治之下，气候地貌，工人和技术都是一致的。二、资源，如水和泥砂到处都是，但另一些资源如煤和铁等却分布于特定的地方。三、工人也只有特定的地区才有。四、运费和距离以及重量都成正比，若在以上的假设中，决定工业位置时只要考虑运费和工资就行。

四 交通

1. 世界交通概说

自有人类历史以来，就有了交通，也就有各种交通工具的发明。交通运输的不断发展，主要是人类对能源利用的不断进步。从前人们依赖于水道和兽力也就有风帆和马鞍。直到 19 世纪初，由火车轮船的蒸汽机到汽车飞机的内燃机，都是人类文化进步的表现。

人类在发明了现代交通工具后，又努力改进速度和运输量。旧时代的舟车只能在地面上行驶，到 1903 年飞机试飞成功，是人类在交通史上一次革命性的改变，尽管这现代交通工具的演进只有 100 多年的历史，但已远远超过了几千年的进步。单就飞机的发展来说，已由原来的螺旋桨式推进机变成现代的喷气式推进机。它的飞行速度已达到超音速的阶段。这种进步不但只表现在运输上，也表现在通信等方面。无线电的发展也由长波到短波，由短波又到超短波、微波，研究发明，层出不穷，应用也日新月异，人类交通工具的进步实令人有不胜今昔之感！

现代工商业社会的特征是大规模的生产和大规模的交换，所以各地区的经济开发必先借助于交通建设。“经济繁荣”和“交通便利”是分不开的。我国的孙中山先生曾说过，“交通为实业之母，铁路又为交通之母”。

现代交通对于世界各地的文化具有传播和交流的功能，凡是熟悉近代文明史的人都会承认对近代文明贡献最大的是印刷和电讯。没有这两项发明，世界的文明不会持续这么久远，也不会传播得这么快。

人类交通工具的改进，自然也改变了地面上的现象。交通地理的研究，就是在研究交通工具的缘起、发展、特点和分布，以及与其他人文现象的关系。地面上的交通设施是由公路、铁道、航空、河流、海运、电报电讯等配合起来成为交通系统。

法国人文地理的巨擘，梭尔 (Max Sorre) 教授在他所著的《人文地理的基础》，对交通地理有详尽的分析和讨论，他认为每一交通系统都有个主轴，主轴的两侧有支线，支线的两侧有分线。这好象河流系统一样，行程越远，汇集的线路就越多，主轴就越来越庞大。交通地理的研究不能忽略汇成主流的千万支流。某一交通系统的荣枯，是随时代不同而变化的。正好象研究水文地理，也要了解河水的涨落有季节变化一样。

现代运输十分复杂，梭尔教授认为最主要的是地面上的水陆空交通互相配合，逐渐组成一张“网”。一张网必定有无数的“结”。原料的生产中心，成品的消费中心，客货的集散中心，水陆的转运中心都是网上的“结”。从这些“结”可以看到一种运输方法，转到另一种方式（如火车转运到轮船），“结”就是转运站，转运的客货愈多，路线愈繁，仓库等设备也愈增多。海港是海与陆的接触点，是现代交通的交换中心，也就是网上一个重要的结，

对它的研究，极富地理意义，其繁杂情形远非沙漠中的商旅驮运站可以相比。

地球表面的交通系统中，与纬度平行的交通路线远比与经度平行的为重要。人类的移动方向，似乎也和风向与海流一样，都受到地球自转的影响，同时北半球的交通又远比南半球的更为重要。这是因为地球北半球聚集了大部分的陆地。而且人口密集，更何况有许多工业中心，这些人口密集地区和工业中心都是交通干线的起点和终点。请看大西洋的两岸，城市密集，因此连接两岸的横渡航线大致与纬度并行。至于在旧大陆上，山脉和河流的走向和气候带的分布大致是东西并行成带状，这也是人类移动的主要路线，就是东西向与纬度并行，而不是南北向与经度平行的。

南半球的情形刚刚相反，因为此处陆地面积较小，而且多是向南削尖，主要山脉又呈南北走向，所以产生了和经度平行的重要交通线。南美洲的情形尤其显著。至于北极和南极都是人类开辟交通路线的绝大障碍。可是自人类的航空事业发达以后，航线以经过大弧圈距离最近。北极的交通线也渐具规模，远非 50 年前的闭塞情形可比。

著名的飞行家史蒂文生(Stefanson)曾经说过，在麦哲伦以前，人类眼中的地面是平的。由欧洲到亚洲必须向东而行。麦哲伦以后，人类眼中的地面是圆筒形的，由欧洲到亚洲可以东行，也可西行。一直到阿曼生(Amundsen)、依尔华士(Ellsworth)和诺贝尔(Nobile)诸人发现北极后，人类眼中的地面才是球形的，因为由欧洲到亚洲，也可采取北行的路线了。

至于南极洲，地冻人稀，仍为人类绝迹之地。仅只有各国的科学家在探测，还谈不到交通路线的开辟。

2. 全球交通网的疏与密

打开世界交通图来看，有的地方交通线密集，轴支线纷然杂陈。可是有些地区则是空白一片。这种交通路线分布不均匀正好与人口分布不均匀一样，是人文地理学上最值得讨论的问题。

先说交通线密集的地区，一般也是经济繁荣的地区，因为完备的交通网是经济繁荣的首要条件。请看世界上几个最大的人口密集区、工业生产区和都市化区，象欧洲西北部、中欧的一部分、美国东北部和北美五大湖区以及日本也都是交通线密度极大的地区。这些交通繁密地区，因为环境不同而表现各异。

英格兰是铁道的发祥地，而且盛产体大而重的煤和铁，所以铁路网自然密集。同时，河运、电讯和公路也都十分发达。伦敦是交通的中枢。法国是标准的中央集权国家，所以法国的公路网是以国道为基础逐渐发展起来的，而巴黎为其中心点。比利时铁路密度之大和运河之密举世无双。又如德国的鲁尔除了铁路外，还有内河运输网，莱茵河、多瑙河和易北河都是运输笨重原料的交通线，也是进入中欧各国的孔道。柏林则是交通的中心枢纽。

美国的五大湖区及东北地带是首屈一指的工业区。这里有几大特色：第一是湖上的水运全球第一；第二是世上最完备的石油和煤气管道都通过此地。第三，这里的铁道与运河互争货运，同时公路网也达到最大密度。

但为什么又有些地区在交通图上呈现一片空白呢？交通线的发展，自然会受到自然环境的影响。第一个最大的障碍，自然是沙漠。从大西洋到中国海之间斜贯着旧大陆的沙漠带也成为季风带和温带间的“交通网上空白地”。由于这里黄沙茫茫，一片空寂，成为地面上最大的交通障碍。在这广大的游牧区内，骆驼是最有用的工具，称为“沙漠之舟”。通过伊朗和美索不达米

亚已有了铁路，撒哈拉北部的沙漠也有了铁路，唯独只有中亚的沙漠区还没有一条铁路通过。

第二种交通障碍是赤道雨林。沙漠的妨碍交通是由于雨量不足，以致“太干”而成为不毛之地。雨林之妨碍交通是雨量太多以致“太湿”，无路可走。同时，雨林区和沙漠区都人烟稀少，若要兴建铁路，何来人力和材料？南美的亚马孙河流域和非洲的赤道雨林区，不但在地面上建造铁路和公路有困难，就是飞机在高大绿树成荫的上空飞翔，若不沿着河道，也会迷失方向。

温带地区的气候不干不湿，道路的铺设本应没有问题，可是地貌因素的高度和大块性有时也成为交通上的障碍，法国和西班牙的中央高原就是很好的例子。高山似乎不利于交通，但有了深谷却成了交通的孔道。阿尔卑斯山两侧的交通能够发达，乃是受冰河割切所赐。高山不但不利于交通线的兴建，同时在茫茫白雪上，飞行员也不能不有所顾忌。

海洋上也有空白地带，除了因为港口的聚集，以及为寻最短航线，使航线密集成束，如北大西洋、中北太平洋都是如此。可是象太平洋、中南部大西洋和南极洲附近的南极海都是寂寞的洋面，没有轮船和飞机的踪影。

3. 全球四大交通网

环绕全世界的交通网，是由公路、铁道、航空、河道、海运、电报电话和海底电讯等联系而成的。从人文地理学的角度来看，要明了全球交通状况，最好是把全球的重要交通网为单位加以叙述。这样不但能够了解它的发展缘由、现状及未来趋势，也就是说把世界的交通系统，加以区域化。为了分析方便起见，可把世界的交通网分为四大系统，即第一是旧大陆（欧亚大陆）网，第二是新大陆（南北美洲）网，第三是大西洋和太平洋网，第四是非洲交通网。

（一）旧大陆的交通网

欧亚的中心横着中亚高原，这是一片无边的流沙或是荒凉的石漠，是一块真空地带。数百年来，联系欧洲西部和远东两大文化中心的主要交通线都没有经过这块不毛之地。可是在历史上，联系中国和地中海各地的中亚交通线却都是由此通过。希腊文化、佛教、景教和伊斯兰教都是从这里传播到中国来的。假如没有中亚高原为桥梁，是解释不通的。因此，帕米尔高原上的隧道和中亚山脊间的谷道都认为是必经之路。这些中亚交通线可分为南北两部。北部的古道大致位于北纬 40° 左右，由俄属土耳其斯坦，登上帕米尔，经疏勒而进入西安的古道。就是人们惯称的“天山南路”。其后又有经过吐鲁番盆地，即所谓“天山北路”的开辟。马可·波罗所走的又是另一条。他是由和阗沿阿尔金山麓而进入中国的。此外，还有一条横穿戈壁而到北京的古道。以上各条道路的路程都十分遥远，也十分出名，原因是经过其地，艰苦无比，因此也有许多生动的描写，以致传闻遐迩。在海道未通以前，它对于东西两方的文化沟通，不能说没有贡献。可是，它的重要性究属有限，虽曾一度繁荣，旋即成为明日黄花，过去陈迹了。

旧大陆的交通网除了以上说的北部路线外，还有南部路线，也就是印度路线，它是世界上最古的运输线之一。从上古到中世纪，西欧和远东之间的贸易，取道于中东，是欧亚贸易的桥梁。这条陆路，也就是亚历山大大帝东征之路。还有一条，从中欧到印度，经君士坦丁堡，穿小亚细亚高原到美索不达米亚的一线。以上各古道，自伊朗和伊拉克石油兴起后又日趋繁荣。

欧亚大陆另一条更主要的大陆路线是连接列宁格勒（圣彼得堡）和海参

崴东西两个港口的陆路。数百年来横贯这“北方大熊”的路线，仅是一条泥泞不堪的陆路。一直等到 1891 年，俄国开始兴建西伯利亚铁道，1904 年完工，这在全球交通史上实为一新纪元。由莫斯科到海参崴，以前需要经年累月而现在走这条铁路只需要 11 天就够了。后又有一条航空线，从莫斯科到海参崴只需要 11 小时航程。西伯利亚的新兴工业都靠这两条陆空交通线维系着，而且也靠这两条长程交通线，将苏联的中西部和西部地区联系起来。

旧大陆交通除了陆路外，最重要的要算地中海经亚洲到澳大利亚的海运线了。这是一条自西北欧通到远东人口密集区的航线。自北海沿岸的各港口经过直布罗陀海峡所聚集的客货量是十分可观的。经过地中海时，又从各港口加上无数支流，到了苏伊士运河时竟成为洪流了。在第二次世界大战前的 5 年间，平均每月通过运河的货物有 2350 万吨，旅客 45.4 万人。自苏伊士运河直连红海及阿拉伯海的通道可分为两支，一支向东非海岸，另一支向波斯湾及巴基斯坦及印度，但到了斯里兰卡后又分为两支，一支向南到澳大利亚，一支经过马六甲、新加坡到印度尼西亚。新加坡成为远东的门户，地理位置极为重要，极似欧亚咽喉的苏伊士。由新加坡东行，可到曼谷、胡志明市、马尼拉、香港、上海、东京和海参崴。另一方面它又汇合了自东西来横渡太平洋的航线。从直布罗陀到新加坡，海程 7 057 海里，合全球的 1/3。

这条航线远比北大西洋为长，而且当地沿岸货物云集。因此这条线有“英国的生命线”之称，工业发达的英国与东亚殖民地的连接，全靠这条航线。同时，这条线经过中纬地区及赤道地带，还经过工业中心的西欧到人口密集的东亚，可是这条线的运输量远不及北大西洋。主要是由于东亚的多余产品及购买力都极有限。

（二）新大陆交通网

北美洲的外貌和它的山河走向都应有利于南北向的交通，落基山、阿帕拉契亚山及密西西比河都是自北向南的。想要联系东西的交通，必须横过这些高山大河，又要经过干燥的高原，真是障碍重重。可是历史上美加两国的发展都是自东到西的，并不是依地理上的方便从北向南的。这东西向的交通发展有下列二个因素，第一，在政治上，联邦政府是以大西洋沿岸，尤其是以东北诸州为核心，然后向西推展。同时南北战争后，北部战胜，南部失去强大的吸引力。第二，在经济上，资源丰富的五大湖区是美加两国的工业中心，中部草原正待大力开发，更加重要的是太平洋沿岸金矿的发现吸引了大部分的新移民。由以上的历史因素，才促成了横贯铁路的兴筑，而成为东西方向发展的交通网。

从纽约到旧金山，铁道全程是 5088 公里，需时约 7 天。航空里程为 2562 英里，需要约 4 个小时。如此长的距离，铁路和飞机自然是最好的交通工具了。

在加拿大太平洋横贯铁路未完成前，英属哥伦比亚和欧洲的交通，必须绕道好望角，其困难是可想而知的，因此才有开建巴拿马运河的想法。

巴拿马运河的开建沟通南北两岸，经过这里的货物有加拿大草原的小麦、英属哥伦比亚的木材、加利福尼亚的蔬菜鲜果及各式罐头。运河沟通两岸的功能是显而易见的，尤其是促进了太平洋沿岸地区经济的繁荣。

由于历史发展和地理环境的相异，使北美东西两半部的交通网表现完全不同。在密西西比以东的地区，交通工具极为繁杂。最先发展的是水运，包括河、湖、运河，接着是铁道和汽车。再有就是伸入俄克拉何马和堪萨斯两

州的油管，最后是空运。这个地区的各式运输，有竞争，也有合作，芝加哥自然是个大“结”，在这里集合了湖运、陆运和空运，是北美交通上的大枢纽。

西半部的情形则不同，中间地广人稀，然而，牧业矿产丰富，只有远程航运和干线铁路配合，才能负起运输的重任。

南美洲的地理环境妨碍了两岸的交通，靠近太平洋的安第斯山纵贯南北，中央又是大片的赤道雨林，地广人稀，因此地面上的交通都不易发展起来。同时南美洲的人口分布形式又分散在沿海各港口，象里约热内卢、圣保罗、孟得维特、布宜诺斯艾利斯、圣地亚哥、利马和卡拉斯都是靠海的。换句话说，南美洲的中部是一片空白，而沿海四周分布着星罗棋布的都市。因此，南美洲最方便的是航空联系沿海各城市，而横越中部荒野之地。在一般地区交通的发展都是先发展公路，然后是铁路，最后才是航空。在南美洲的交通发展上，则是越过了公路与铁路的发展阶段，而直接发展了空运，这完全是受了自然环境的影响。但是再仔细观察南美洲的交通网，横贯内陆交通线的发展，与其说是自然环境尤其是地貌的影响，不如说是人文现象的政治因素。安第斯山两侧大小国家的分立和对峙，不利于国际交通的建设，这才是构成交通运输的最大困难。

（三）大西洋和太平洋的交通网

东西两洋由于环境的不同，在交通网的发展上也有着不同的途径。太平洋的外形是个大盆地，北部被新旧两大陆紧密包围着。中部最宽，竟占地球赤道的一半。南部则是星罗棋布的小岛。

大西洋的外形与太平洋完全不同。它是一个长沟形，南宽北窄，中部向西弯曲。在赤道附近，南美洲的东部和非洲的西部，距离十分接近。

太平洋上的岛民习惯于航海，可是太平洋的交通开发，要等到日本兴起，巴拿马运河开凿成功才开始发达起来。可以说，直到 1850 年后，太平洋才开始参与世界性的交通事业。

大西洋的北欧居民，最初向格陵兰殖民，也去纽芬兰捕鲸。但直到 1492 年，欧洲人开始向南北美洲大量移民，大西洋才成为人类的主要航道。所以大西洋要比太平洋早三个世纪以上参与环球的交通事业。

北大西洋两岸的运输线，密度之大，全球无双。这主要是因为地面上的距离是向两极缩短的。从西岸的纽芬兰到东岸的爱尔兰只不过才 3200 公里，是横渡大西洋的捷径。

由于北大西洋盆地的形状和北美及西欧海岸线的走向，使得连接西岸各城和东岸各城都走同一条路线——大弧线。自北美大陆腹地运来的原料和工业品都要经过这条海运线。又从人口密集的西欧运到北美大市场去的货物，同样也必须经过这条航线。北大西洋的交通网东岸交汇于欧洲的西北角，由于这里是生产和消费的中心，很早就很繁荣，而西岸北美的港口，要到第二次世界大战以后，才日渐重要起来。

北大西洋的冬季是北极与亚热带气团汇集之处，新英格兰沿岸又是加尔夫暖流和那不拉多冷流的汇合处，所以云雾漫天。到了夏季，北方的冰流向南侵占，这浓雾和冰山，对北大西洋的海上运输极为不利。但为争取时间，北大西洋的航海路线是今日世界上的黄金路线，这条航线将为全球一半以上的港口服务。横渡北大西洋的航空线，业务亦十分发达，为避免北边的浓雾，航线略向南移，以亚速尔和百尔慕他岛为加油站。

连接西欧与中南美洲的交通网，虽远不及西大西洋那么繁忙，但也相当重要，尤其是西欧到巴拿马运河这条，除了海运外，还有海底电缆和航空线，设备十分完备。由非洲西岸最突出处到巴西东岸最突出处，直线距离只有3000公里，可是运输量却远不足道了。

太平洋上的交通网与大西洋比起来，就疏落得多了。东岸的温哥华、旧金山、巴拿马到西岸的横滨、雪梨、惠灵顿距离要远得多。夏威夷岛是太平洋中的一个“大结”。各地的航运都要在此停航。从旧金山来的飞机要在岛上停留后，才继续飞中途岛、威克岛、关岛、马尼拉、萨摩亚群岛或澳大利亚、新西兰等地。海底电缆也必须从这里经过。因此美国掌握了太平洋的交通，同时也控制了太平洋的交通要结。

斐济群岛在南太平洋上的位置相似于北太平洋的夏威夷。它是南太平洋航线和海底电缆的交汇点。但是，因为南半球陆地较少，人口又稀，其重要性就不及夏威夷了。

太平洋中有许多孤岛或者珊瑚礁，从前一向被人们忽视，但到了航空时代竟突然“天下闻名”了。如中途岛、关岛、雅浦岛、范宁岛等。这些岛都成为飞机的加油站、气象观测站或食品补给站等，起着很重要的作用。但在大西洋上，因为洋面较窄，这种“站”就比较少了。

（四）非洲交通网

非洲的地理形势不适合于地面的交通发展。海岸线短而弯曲，不易有大海港。全洲地面凸起，呈高原状，因此河流多峡谷或成急流，不易通航。又因撒哈拉沙漠横贯北非，成为不毛之地，苏丹的草原和刚果的赤道雨林，都是地面交通的障碍。这些障碍向东渐减，到了东非的大湖区，虽然中穿赤道，但因为海拔高，林木渐稀，气候也较温和，成为一个南北走向的谷地，是连接南北非洲的孔道。非洲原始民族和当地文化的传播，都靠这条连贯南北的纵谷。这条纵谷由开罗到开普敦，中间经过维多利亚、坦噶尼喀、尼亚萨等湖泊，共跨65°纬度。直线距离7000公里。第二次世界大战前，原是英国在非洲的大干线。目前英国的航空公司的航线，自开罗，经喀土穆、约翰内斯堡到开普敦的航线大体上都是沿着这条纵谷的。

从非洲特殊的地理环境来看，要摆脱目前这种各自为政的孤立形势，要大量发展交通网，可能要象南美洲一样，不是以陆上交通的铁路或汽车为主，而是发展少受地面影响的航空交通。

4. 海峡与运河

海峡和地腰是交通线上的重点。海峡是通过两海的门户，重要性可想而知。直布罗陀、丹吉尔、休达、伊斯坦布尔、亚丁和新加坡都是例子。海峡上有时有轮渡，如丹麦海峡。最好是隧道，如香港就是。要开通直布罗陀海峡或英吉利海峡的隧道，工程上不会比开凿苏伊士和巴拿马运河更艰巨。这隧道始终未成，是政治地理问题，而不是经济地理问题。

在地腰间开凿运河，以沟通两海间的交通，是19世纪人类的杰作。最重要的运河有：基尔运河、科林斯运河、苏伊士运河、巴拿马运河。已有计划而尚未开工的还有孟加拉湾和暹罗湾间克拉地腰上的运河。苏联虽然有世界上最长的河流，如鄂毕河、勒拿河、叶尼塞河，可是都是由南向北流入北冰洋，一无利益。河流不能改向，只能建造运河以作补偿。莫斯科就是依赖运河与白海、巴尔得克海、黑海等相连，位于内陆中心的莫斯科，在它的旅游广告上号称为“五海之都”，运河的功能之大，可以想见。

在全球交通网上占有重要地位，而且名声最大的要算是苏伊士运河和巴拿马运河。自环球运输发达以后，自西欧到远东人们就想到如何避免南非尖端的绕道，自大西洋到太平洋如何避免南美洲南端的绕道。

在欧洲交通线上，埃及亚历山大和红海之间，根据史料原有一条运河，后来被土耳其帝国堵塞了。自从东印度公司贸易发达后，欧洲各国有重开运河之议，但在帆船时代，这项工程是得不偿失的，所以计划始终没有实现。到了汽轮时代，情况改变了，这项计划变成有利可图，于是苏伊士运河于 1869 年凿通。巴拿马运河也在 1914 年凿通。

苏伊士运河把马赛到孟买间的距离，由 12132 海里缩短为 5070 海里，巴拿马运河把纽约到旧金山的海程距离缩短了 8873 海里，两方所节省的海里数大致相等。从地图上看，巴拿马运河的开通虽使美国东海岸各港口到西岸以及日本、中国、南洋和澳大利亚、新西兰各港口的距离减少了，但从欧洲到南洋或大洋洲还是以取道苏伊士运河为快捷。苏伊士运河的通行税或许高一些，但这里是经济繁荣区，商业上是不会吃亏的。所以，巴拿马运河的开通并没有抢走苏伊士运河的生意，只是抢走了麦哲伦海峡和北非横断铁路的生意而已。因此，这两条运河的经济发展可说是并行不悖，相辅相成的。

在世界交通网上占着如此重要地位的两条运河，在国际政治上理应为全人类所共有。可事实上这两条运河的控制权完全掌握在利益关系最深的英美两国手中。英国的势力在埃及，而美国购买了运河两侧 20 海里的地带，更使英国和美国的控制权获得保障。英国以海权起家，号称为“日不落的国家”，属地遍及全球，对美国掌握了巴拿马运河自然不满意。可是在巴拿马运河的大门口的小安得列斯群岛上，竟有英、法、荷三国的属地，也使美国惴惴不安。所以，美国朝野对中美尼加拉瓜国的关注，以及在尼加拉瓜湖边另开运河的计划始终没有放弃。至于苏伊士运河，则因埃及的独立和中东政局的不安，使没落的大英帝国日夜不安。讨论全球的交通网就不得不牵涉到国际政治。交通地理的研讨，也要顾及政治地理。人文地理学上的课题，包蓄是很广泛的。

第六章 政治地理

一 海权、陆权、空权

地球的表面，被分割成大小不同的国家，有的人口众多，象中国有 10 多亿人，占全球人口的 1/4；有的人口稀少，如冰岛只有 25 万人。在组成上讲，加拿大和瑞士，是多种语言的国家，美国和苏联是多种民族的国家，比利时是多种文化的国家。

政治地理是来分析国家的产生、发展和其特征，并探讨地理环境对国家制度与政治决策的影响，同时也研究国际关系，探讨大国和小国、富国和贫国之间的矛盾和协调。这对世界人类的未来，具有重要意义。在 20 世纪之初，德国的地理学家拉采尔的国家有机体说，英国麦金德的大陆腹地论以及美国鲍曼的民族自决论，都曾对全球战略和国际政治，从地理学的角度发表不少的论述。这些论述后来被德国的纳粹地理学家豪斯浩弗 (Karl Haushofer) 所利用歪曲，以“生存空间”的理论来辩护它对外的侵略，受到后代地理学家的谴责。

本世纪之初，保守的政治地理学家，都着重在说明海洋的重要性。海权被认为变成世界强国的重要基础，因此象英国、美国、德国都有扩大海军的计划。1890 年，美国海军将领马汉 (Alfred T. Mahan, 1840 ~ 1914) 竭力鼓吹美国海军扩充的必要性，他认为海军的机动性，可使英国和美国，比陆权国家更有优势。他的说法大有助于美国在加勒比海和太平洋海军基地的扩充。他指出只有广阔的陆上土地，并非为强大的国力；而与海军配合，才可有军事实力，而这实力就是海权。所谓海权是海军、基地、安全航线的综合，拥有海权，即可以海制陆。而所需控制的则有：海峡、半岛、岛屿、运河。并举出重要海峡如英吉利海峡、直布罗陀海峡、红海海峡、马六甲海峡、台湾海峡、对马海峡、白令海峡、达达尼尔海峡等。半岛如：阿拉斯加、堪察加、朝鲜、中南半岛、土耳其、希腊、意大利、伊比利亚等。岛屿有：冰岛、英伦二岛、马尔他、塞浦路斯、斯里兰卡、克里特、菲律宾、中国台湾、琉球、日本等。运河主要指巴拿马、苏伊士、基尔运河等。可是马汉氏的海权论，未曾顾及到陆地交通的进展，可以阻止海军的进攻。他死以前，也未见到海军力量在第一次世界大战中显示优势。他更未料到，当 1915 年英国的海军旗舰，侵入黑海时，竟会被不强大的土耳其陆军所打败。

英国地理学家麦金德氏 (Halford J. Mackinder)，在 19 世纪末叶，预言“哥伦布时代”已经结束，世界上主要强国已控制了海洋。一反当时流行的马汉氏的海权论调，认为威胁英国海军霸权之新兴劲敌，为横跨欧亚大陆之陆权而非海权，并谓历史上欧洲时代即将过去，犹如河流时代和地中海时代业已消逝一样。1904 年，麦氏在英国皇家学会上宣读“历史之地理枢纽”论文，他说世界为一整体，欧亚非三洲为一世界岛；美洲和澳洲为外围之岛屿；而欧亚两洲之接界地区，西起苏联伏尔加河，东至中国的黄河，北至西伯利亚，南至印度，为世界之心脏地带。他并且说：“谁能控制东欧，谁就能控制心脏地带，谁能控制心脏地带，即可控制世界岛；谁能统治世界岛，即可统治世界。”

麦氏之陆权论说，为当时政治地理学上主要思潮而风行一时。都认为欧亚非三洲联合之大陆，为一切大陆中人口最多，资源最丰，面积最大的陆块，

故为人类生活重心。该区远隔海洋，有铜墙铁壁之固，无外患之忧，而其大部分河流皆注入北冰洋，此系一内陆湖，而无与大洋相沟通者，实在是世界上最完固之根据地。

麦氏之说，有其不可泯灭之价值，可是它可修正之处亦不少，最主要有，第一，麦氏发表论文时，不曾意识到今日航空技术的发展一日千里，长程飞机和洲际导弹，足以缩短世界距离，心脏地带任何一点，皆在敌人轰炸航程之内，谈不到绝对安全。第二，麦氏之说，受全球为麦克托（Mercator）投影地图影响，对全球形状有所忽视。此类地图为圆筒形展开之平面投影图，在北纬区地域面积特别广大，所以认为北冰洋广阔无垠，为不可侵入之海洋。实际上它的面积不过 1400 万平方公里，只有地中海的 2.5 倍。而破冰船的使用和潜艇水下航行，已可通行无阻。同时飞越北极，为联络东西两半球最短航线，所以北冰洋不但不能保护西伯利亚安全，反为空军和洲际导弹进攻苏联北部捷径，换言之，北极区为大弧线所经，为今日世界交通之枢纽，昔日认为固若金汤的北极，正是今日受威胁最大和压力最重地带。

正当第二次世界大战苏联击败德国而拥有欧亚大陆“心脏地带”之际，美国有位政治地理学家，耶鲁大学教授史派克曼（Prof. N. J. Spykman），写了《美国之战略》一书，认为麦金德对大陆心脏地带之潜力，估计未免过高，他指出，连接挪威、瑞典、西欧大陆、意大利、南斯拉夫、巴尔干、土耳其、中东、印度、中国大陆、朝鲜半岛之线，为包围大陆心脏地带之“内新月形地带”，亦称为“边缘地带”。连接冰岛、英伦二岛、伊比利亚半岛、北非洲沿岸、亚丁、斯里兰卡、中南半岛、菲律宾、中国台湾、琉球、日本、千岛群岛之线，为“外新月形地带”，他认为边缘地带是夹在大陆和海洋的中间地区，恰好成为陆权国家与海权国家间的一个缓冲地带，他并且修正了麦金德的三句名言而成为：“谁能控制边缘地区，即能统治欧亚大陆；谁能统治欧亚大陆，即能控制世界之命运”。

自从意大利空军将领杜赫（General Douhet）倡议“空权论”后，都认为“空权可决定战争之命运”，各国竞相发展航空，以争制空权。二次大战期间，确收空军制胜之效。同时北极航线的发现，使人对地球为球形，更增深印象，而使东西两半球距离，尤其美苏两强国距离顿时缩小。在此期间德国发明导弹，美国发明原子弹，现时的洲际导弹，再进而发展人造卫星，登陆月球的太空船，轨道导弹，于是人类进入了太空时代。目前的政治地理，包括地面、海洋、太空，真是“上穷碧落下黄泉”的三度空间了。

二 国家要素的评估

衡量国家的政治地理，我们先要评估国家的面积、形状、疆界、位置和国都。

面积 地面上国家的面积大小不一，大的象苏联，达 2240 万平方公里，占全球陆地面积 1/6，比南美洲还要大；小的象卢森堡，只不过 2586 平方公里；象洲一样大的国家，则包括澳大利亚、加拿大、美国、中国以及巴西。面积大约为 1000 万平方公里。其次则为印度、阿根廷、扎伊尔。象英国 24.4 万平方公里，荷兰 4 万平方公里，黎巴嫩则为 1 万平方公里。国家面积的大小，不一定反映它在国际事务上的重要性，象巴西的面积要比英国大 30 倍，可是在国际上，巴西并不比英国重要。

一个国家领土广大，有好处也有坏处，好处是在战争时，有后退余地。同时国土一大，自然就有更多的农业和矿产，国土广阔，对国民心理也有好处，象美国、苏联、中国、加拿大、澳大利亚、巴西的国民，容易有自信心。

领土广大的坏处是边远地区不易和中央心脏地区联系，举例来说，加拿大假使没有 1880 年太平洋铁路的完成，加拿大的内陆草原不可能和人口密集的东部连接起来，同时很有可能，加拿大的内陆草原会并入美国境内。同样，苏联的远东区，远离中心地带，而比较接近中国的心脏地区，所以西伯利亚铁路的建成，对连接苏联东西两部，实在太重要了。交通路线虽然可以解决广大领土的分隔问题，可是也增加了交通的费用。

领土窄小的国家，就面临资源缺少，无法来发展各项经济事业的问题。世界上有 20% 以上的国家，每年的国家收入只有 1 亿美金。而美国、苏联、日本等国在 1000 亿以上，象中国、墨西哥、印度，也在 100 亿以上。又象中美洲的许多国家，除了墨西哥，它们每年的总收入，竟不及 1983 年美国通用公司的 1/3。

形状 国家占有一定的领土和空间，而空间的形状和大小，各不相同。国家的空间形状，大致可分为团块形态，其周围大致与中心地区成等距离，象西班牙、法国、波兰、巴西都具有这种完整的几何形状；狭长形态，国土向某一方向伸延，象智利、挪威、意大利和日本都是例子。此类狭长形态的国家中，如智利那样；南北狭长的，称为经线国家；如印尼那样，向东西方向伸展的，称为纬线国家。

有的国家，领土就比较分散，象菲律宾、印尼、日本和马来西亚等国，只有靠水路或空运，才可在国土的一头达到另一端。菲律宾是由大洋中一群岛屿所组成，日本则为四个大岛所组成。象意大利和马来西亚就是半岛形式了。

形状分散的国家，往往有领土难以统一的困难，象巴基斯坦，在 1947 年，分为东西二部，远隔一千里，中间为北部印度所阻，就是明显的例子。西巴基斯坦，面积较大，也较富庶，在政治上和经济上都占优势。东巴基斯坦，人口较多，比较贫穷落后。东西巴基斯坦都信奉伊斯兰教，可是教义号召力不够强大，结果造成内战，东巴基斯坦在 1971 年变成了孟加拉。

疆界 国家与国家之间一定有界线，而国界的划定，是国际间纠纷的主要原因，国界的划定，先要有条约，然后在地图上划定界限，在地面上立标志，看起来十分简单，实际上由于情报不够，地图不准确，地面崎岖等原因，问题甚多。最明显的例子，是 1881 年阿根廷和智利签订条约的时候，以安第斯山的山顶，也就是以太平洋和大西洋的分水岭为两国的国界，本来是没有问题的，殊不知在安第斯山东边的河流，竟逐渐切割山峰而流注太平洋。因为疆界的移动，几乎引起两国的战争，最后总算在 1920 年武断的决定了疆界，才平安无事，可是仍旧是屡起争执的缘由。

在人文现象上，有的国界由于人种的不同，或者发现新的矿产，更是争吵的原因了。非洲东部的埃塞俄比亚和索马里为了欧加登的争执，就是很好的例子。在索马里看来：埃塞俄比亚、肯尼亚南部和吉布提地方的人种都是它的属民，更不巧的是在欧加登发现了铀矿，更增加了疆界的复杂性。到 1980 年，为了欧加登，两国不断冲突，而这冲突由于苏联和古巴站在埃塞俄比亚的一方，而美国支持索马里，使形势变得更严重了。

目前地球陆地表面，已被人类分割成不同政治区域，就是在南极洲，也

已被阿根廷、新西兰、澳大利亚、挪威、智利和英、法等国，划分成各种属地了。

陆地上的国际疆界已经分定了，不容再有扩张，有的国家就想往海上去开拓疆界。在 1950 年以前，大部分国家都承认在沿海 3 英里以外，就属于国际“公海”了。可是 1950 年以后，许多国家为了扩充渔场及获取沿海的矿产资源尤其是石油和天然气，不断扩大领海范围，1971 年以后有 10% 以上的南美国家竟将领海范围扩充到 230 英里以外了。

为了改变这种情况，联合国连年举行海洋法会议，在 1982 年订定了有关海洋的国际公法，规定领海只能伸展到 12 海里，又规定了经济圈，即可扩充到 200 海里，获得合法的经济开采，同时也规定在重要战略港地，各国海军可自由航行。可是这种规定，美国、土耳其、以色列、委内瑞拉并不赞成，理由是有些国家虽然在沿海海底拥有矿产，如钴和镍，可是它们缺乏开采技术，而这种矿藏应该由国际共管大家获利，这种领海的争执，影响到全球 1/3 的海面，代表了目前各国领海的观念，也是政治地理上的重要实际问题。

位置 国家在地表空间占有一定的位置。所谓位置可分绝对位置和相对位置，前者是指在地面上已有确实的经纬度，一经确定而不会改变，后者是指一个国家和别的国家相比较而有关联所产生的位置，这种位置的重要性是会因时而变的，譬如某国曾是贸易路线的中心，相对位置十分重要，可是一旦国际贸易中心他移时，相对位置就不重要了。绝对位置对国家来说，是对纬度而言。很明显的，高纬和低纬的区域气候均不利于高级政治形式的产生，可是这也不是绝对的，如位于低纬度的印度，它的古代文化，远播异域，而本国的政治长期陷于奴隶地位，这种矛盾现象是不容易解释的。印度热带疾病丛生，同时常出现大饥荒，这或许与自然环境有关系，可是政治的演进，多半要靠社会组织，印度社会的贵贱四等制，却是和气候没有什么关系吧！

相对位置的优劣，要看与海洋的关系和离海的远近，有的国家海洋性强，有的国家表现大陆性，可是我们对此也不能武断，印度南部虽然三面环海，但是印度决不是海权国家，其居民也久不从事于海洋事业。近海而并不从事于海洋事业的，自然不止印度，别的国家还多着呢。同时海洋影响一个国家的重要性，也是随时间而变化的，象英国的相对位置在最早时期与欧洲大陆隔绝，不被外族所侵，而能维持其独立，时至今日它的相对位置恰能使其向海洋发展，前途如锦。又象法国，一面靠陆，三面靠海，这种位置，有时是它的优点，也有时变成它的弱点了，因此相对位置是随时代而转移的。又如距海遥远的内陆国，以前并未觉得有何不便，可是 19 世纪以后，和邻近海洋的国家相比，就显得落伍和吃亏了。这些内陆国，四周被其他国家所包围，自己没有海口。若是邻国一旦发生问题，贸易路线，马上受到威胁，国内经济也告失常。在两次世界大战中的瑞士，就是这种情况。所以这种内陆国，无不想尽办法，要和海洋沟通。沟通之道，只有三种：第一种是经过国际河流而与海洋相通，所谓国际河流是 18 世纪的产物。认为河流不能专由一个国家来控制垄断，象欧洲的多瑙河，就是国际河流，可连接瑞士、奥地利、捷克和匈牙利等国家。第一次世界大战结束后，因为奥匈帝国瓦解，中欧地区很多国家变成没有海口，因此在订定凡尔赛条约的时候，也把欧洲其他主要河流，如莱茵河、易北河、奥得河、维斯杜拉河都变成国际河流，为各国所享用。第二种是经过陆地孔道，就是借道他国，划成 1 条走廊，波兰走廊就是好例，把德国本土和东普鲁士分开，在第一次世界大战后，可使波兰和新

设港口格丁尼亚与波罗的海相通。现代的例子是非洲的扎伊尔从狭窄的颈地通到大西洋和以色列通到亚喀巴湾，大多数的沿海国家是不愿意把它们的领土划出孔道的。第三种是现代的方法，使内陆国经过别的国家到达海口，而使这海口成为自由市。在原则上，自从 1921 年的自由交流会议上已经通过，可使内陆国有通海之利，可是沿海国家并不一定遵守这原则。

这种内陆国，在非洲最多，竟占半数以上。象马里就要靠通道经过加纳到阿比让的港口。经过其他国家，不免受到阻扰，就是不阻扰，也要付高昂的费用负担笨重货物的运输，这也不是合算的，更何况马里实际上又是世界上最贫穷的国家。

上面所讲内陆国通海的困难，并不限于欧洲和非洲，只因为欧洲和非洲国家的数目比其他大陆要多得多，因此问题也变得更严重。拉丁美洲地区，也有两个没有出口的内陆国，那就是巴拉圭和玻利维亚，巴拉圭有个很优良的河道巴拉圭河，但是阿根廷和乌拉圭两国控制了该河的出海口。至于玻利维亚，因为秘鲁和智利两国对太平洋的阿里卡共同使用问题拒绝讨论，使玻利维亚始终没有出海口。有的办法和主张，能在欧洲适用，可是在南美就不适用了。这也就是各地的人文环境不同吧！

国都 国都的位置，关系一国的安危存亡，它是一国的神经中枢，人民的生活的指导中心。在政治地理上，是重要的题目。地理学家柯尼希 (Vangham Cornish) 提出建都有三个条件：(一) 叉路口。国都所在，必为一国交通中心，古代时陆空交通尚未发达，水道尤被重视为重要交通条件。(二) 谷仓。国都为消费城市，粮食不可一日或缺，故其附近必为粮食富裕之区，此为经济条件。(三) 要塞。国都的安全至上，必选地理形势易于防守者，如海洋、森林、河流都可被利用以加强防守，是为国防条件。以上条件属于地理因素。可是国都所在不仅限于地理条件，也有受历史影响的。举例来说，如美国的国都华盛顿，设于 1776 年独立之时，当时美国疆域只有 13 州，而在 13 州中，华盛顿位置适中，以后国境向西开拓，但国都没有再迁。又如意大利的国都罗马，是另外一个例子，自罗马帝国以来，意大利半岛在统一时代总是控制着西西里、撒丁、科西嘉三岛，构成完整的政治空间，而以第勒尼安海为内湖，罗马适为其中心，可是近世意大利的区域重心已移往波河流域，但国都仍在罗马，而没有迁移。有的国家，因为领土或者国策改变，而国都迁移，如土耳其，其国都本为滨海的君士坦丁堡，海运便利，第一次大战后，内陆比较重要，乃迁都安卡拉。另一个例子是日本。在锁国时代，国力着重在西南半壁，国都定于濑户内海的京都，可称地位适中。及至太平洋时代，国力面向亚洲大陆，而沿海航运，又以东南面较为重要，远胜于北面的日本海岸，时异势迁，乃将国都自京都迁至东京。

综观各国的国都所在，在地理位置上大致可分为两类：一为位于滨海之城，可称为海都；一为处于内陆，可称为陆都。

海都又可分为下列几种形式：

(一) 海都向海上发展者——多利用半岛、岛屿、峡角和海峡，向海洋开拓领土，移民海外。如希腊的雅典，位于爱琴海和米尔通海之间，海湾深入，形势险要。又如意大利半岛上的罗马，面对第勒尼安海，居半岛之中。曾为独立国家中心的热那亚，面临利古里亚海；威尼斯，居于亚得利亚海顶端以及比萨，均属形势险要之地。又如英国的伦敦、爱丁堡、加的夫，前者位于北海与英吉利海峡之间，后两者各有深湾不列多尔和福斯湾，都有地缘

之利。又如丹麦的哥本哈根控制松德海峡，扼波罗的海通北海的咽喉，地位价值极高。

(二)海都向陆发展者——自16世纪以来，欧洲人移民南北美洲、非洲、大洋洲时，由殖民地发展而成的独立国家，其国都或行政中心，也多在滨海之地，但当以后白人移民渐向内陆扩展，以便从海外祖国吸取供应，此类据点，为由海都向陆发展者，地位优越，往往成为独立新国家的国都。上述美国的华盛顿就是例子。此外如古巴的哈瓦那，南美洲诸国如委内瑞拉的加拉加斯，秘鲁的利马，阿根廷的布宜诺斯艾利斯，乌拉圭的蒙得维的亚，巴西的里约热内卢，智利的圣地亚哥，新西兰的惠灵顿以及许多欧洲在非洲的殖民地国家，都属这一类型。

(三)经济性决定的海都若干国家，虽为滨海之国甚至岛国，然而不能算是海权之国，但也不是白种人的殖民地，而是以农立国的独立国，其国都也在滨海之地。此乃沿海之地，气候上和经济上为全国最富庶最优越之区，因而成为国都，例如斯里兰卡的科伦坡，印度尼西亚的雅加达，瑞典的斯德哥尔摩，芬兰的赫尔辛基，泰国的曼谷，缅甸的仰光，越南的河内，菲律宾的马尼拉，荷兰的海牙，葡萄牙的里斯本等都是。

所谓陆都，可有以下不同的类型：

(一)位于大陆中心的陆都——大陆国家一般海岸线短，领土略呈方形、长方形或近圆形，国都设于全国中心，交通方便，国防安全，如波兰的华沙，中世纪俄国的莫斯科，西班牙的马德里，土耳其的安卡拉，德国的柏林，都是例子。

(二)由于经济因素而成的陆都——有的陆都甚至靠近边界，这种情况不符合国防安全的需要，但位于气候适宜及重要经济地带而成为国都，如位于北部雨量较多，经济较为发达的伊朗国都德黑兰，就是例子，其余如伊拉克之巴格达，叙利亚之大马士革，外约旦之安曼，以色列之耶路撒冷，沙特阿拉伯之利雅得，均位于该国经济重心。

(三)由于交通因素——国都也有设于全国主要交通中心，所谓交通，主要为河流和道路。现代国都为铁路交通中心者，往往先决定为国都，然后由此为起点建铁路，向四方辐射。巴黎位于塞纳盆地，是水路系统中心，以后也是铁路中心。埃及的开罗，为尼罗河航运终点，尼罗河自此呈扇状，分流入海。奥都维也纳，匈都布达佩斯，南斯拉夫的贝尔格莱德均握多瑙河航运交通的枢纽。伊拉克的巴格达，当幼发拉底河和底格里斯河两河会合点，不仅为伊拉克经济中心，且为该国交通中心。此外陆路交通要站也有成为国都的，如阿富汗的喀布尔。阿富汗乃干燥之高原国，以畜牧为主，农作全靠灌溉，因喀布尔距东边海拜尔关口颇近，且占有印度与中亚间远古商业道路上之优越地位，故被选为国都。

(四)由于地势因素——赤道低纬地区，终年高温，不适人居。高原之地，则温度适宜，适于人口聚集，中美诸国除巴拿马外，国都均在内陆高原上，如墨西哥城两面临海，海拔高达2000多米，气候凉爽，成为国都。其他如哥伦比亚的国都波哥大，海拔2610米，厄瓜多尔国都基多，海拔2850米，玻利维亚的国都拉巴斯，高达3600米，都是佳例。在非洲东北角的埃塞俄比亚，亦为内陆高原，亚的斯亚贝巴，海拔高达2500米，气候凉爽，农牧发达，选为国都。

(五)由于其他人文因素——加拿大的国都，选在渥太华，而不选其他

地位适中的都市如多伦多、温尼伯或维多利亚，是因为该城为加拿大东南部人口集中之区，约占全国人口 2/3。而且是法人区（350 万）和英人区（650 万）交界地带，而该市人口中，法人占 1/3，英人占 2/3，恰好代表全国民族的比重。又如澳大利亚的国都定为堪培拉者，则全受该国政治影响。澳大利亚在 1927 年前的国都为悉尼，为该国之最大商港，人口百万，相当于全澳洲人口的 1/7，国会认为国都不应设在人口密集的大都市，也不应设在某邦土地之内，使他邦有不平之感，乃在新南威士州，划出 2434 平方公里之地，称为联邦国都，是为堪培拉，此为受政治因素而成为国都的佳例。

三 民族 国家

在历史上，或者在现实的世界里，民族或国家和地理环境到底有何种关系？这是政治地理上重要的问题，而且也是最不容易研讨的题目，现在先把“民族”和“国家”这两个名词解释一番。

民族起源于家庭，因为家庭产生宗族，由宗族而产生部落，由部落而产生民族。在历史上，有的民族没有国家的轮廓，有的民族不但有国家轮廓，也有国家权力，可是缺乏联系全体国民的“民族情感”。欧洲的凯尔特人，有同一文化，共同愿望，是一个民族，偏偏缺乏政治组织而成为一个国家，罗马人之能抵抗凯尔特人的入侵，因为它是团结一致的民族，而凯尔特人只是一片散沙的部落而已。以后凯尔特人在莱茵河与大西洋之间，定居下来，才慢慢有了政治组织。数百年来，波兰人数遭亡国之痛，国土虽破，民族意识仍在。第二次大战，法国国土虽沦亡，而民族意识未减。当希特勒的帝国野心未能实现，费希特（Ficht）对德意志民族不是大声疾呼：“德意志国家到哪里去了？”所谓“民族意识”、“民族感情”、“民族志愿”是表示一群“人”的集团里，有个“道德人格”的存在，这是“精神”的、“灵魂”的。共同的生活习惯和一致的愿望，是维系一个民族的主因。

国家就不同，它是一个有一定的人口，限定的土地以及武力，并有明确疆域的团体组织，为着这个团体的一般利益而行使职权。它是执行机构的法人，而往往是富有民族情感的集团。国家的基础，应当建筑在民族之上。可是引发国家的民族感情，并不来自内在因素，而常是受外力压迫而发动的。如因为列强争夺中东地区的石油，遂引起中东的民族独立运动，产生了许多伊斯兰教国家。这实在是最好的例子。

种族相同，语言相同，宗教相同，都不是产生民族感情的唯一根据，更不是构成国家的主要因素。依人类学家所定的种族定义来说，欧洲没有一个民族，也没有一个国家是由单一的种族所组成的。譬如德意志人，这是诺底克人（即北欧人）、凯尔特人、斯拉夫人、犹太人的混血物，称不上是一个民族，也不能说是一个种族。至于说同一语言和宗教是立国的基础，那也不一定。以往印度之所以不能有一个政治统一的国家局面，都归因于两教的对立和语言的分歧。可是为什么有数种宗教和数种语言的瑞士，竟能构成一个团结的现代国家呢？瑞士是由日耳曼、法兰西和意大利三种人而组成的，而且有多种的语言，可见问题并不这么简单。我们知道欧洲分国的政治图，和欧洲的宗教分布图，或者欧洲的语言分布图，是完全不一致的。

所谓民族并不囿于一地，民族情感，常超越地界以外。散居世界各个角落的犹太人，始终保持着犹太人的本色。波兰人和亚美尼亚人也是如此，中

国的华侨何尝又不如此呢？

在分析立国的条件以前，必须注意到时代意义，不同的时代，有不同形式的国家。美国的地理基础和瑞士截然不同。在美国把来自欧洲的各种移民，冶为一炉，并不和英国人结为一个民族，而和殖民美洲的法兰西、日耳曼、意大利、爱尔兰等人统统联合在一起。这批移民，在大西洋各自建立其小殖民区，有共同的宗教和自由的信念，最后竟能联合起来，这就是美国的独立和联邦宪法的原则。在这里人们也可意识到，地理环境对于联邦制的形成，似乎没有直接的影响。美国独立后的内战，不起于地理环境悬殊的东西之间，而起于地理环境极为相似的南北，这不是很明白的例子吗？

对于国家的演进，最好的例子是欧洲的伊比利亚半岛，一直到 15 世纪，这个半岛上的政治演变，就是无数小邦的兴废史，如莱昂，纳瓦拉，阿拉贡，巴塞罗那，巴伦西亚，葡萄牙等，都是独立的自立邦，后来都被并吞了，而成为西班牙。唯一留存的只有葡萄牙。数百年来，西人和葡人尽管政治意向不同，甚至是敌对的，可是他们在思想意识方面，常是一致的，因为他们是属于同一文化的。

在国家的演化上，中美洲恰好是一个相反的例子，本来此间是一个大国，竟分化成许多小国，在一块面积不过 60 万平方公里，人口不过 1000 万的地面上，竟有 6 个独立的共和国，一个英国殖民地和一個巴拿马运河区。当这中美地颈地区，摆脱西班牙的控制而独立时，原是由旧日 5 个省改为 5 个邦的联邦国，后来或者由于旧日省界观念在作祟，竟一个一个地分裂了。

在中部欧洲，也可看出国家演化的过程。此地不断受异族的入侵，加上来自亚洲的民族大移动，在这块土地上，产生民族、语言、宗教和制度上的大混合，日耳曼、斯拉夫和拉丁三大文化，混杂不清，几经演化，孕育出两个国家。同属日耳曼系。一个是德意志帝国，另一个是奥地利帝国，以多瑙河流域为基地，两个帝国的共同主旨是日耳曼主义。因为日耳曼族是中欧的主干人种。他们对东方的斯拉夫族的威胁是十分严重的，第一次世界大战结束，德奥大帝国的梦幻灭了。此后进入新国产生的时代，由波罗的海到爱琴海这一地带，以往只有六七个国家，现在已飘扬着十多面国旗了。凡尔赛条约立意防止德国帝国主义的重生和消除新兴的民族主义。可是在这民族杂处的地带，划分实在不容易。既要顾到住居的民族，又要考虑到地下资源，又要想到出海港口。象匈牙利和捷克，都要摆脱大日耳曼主义，而各自成系统。希特勒的纳粹主义，扫除了地方主义的残余，想完成俾斯麦铁血宰相未成的梦想，以德国为核心，向东邻的斯拉夫，扩展它的“生存空间”统一世界。第二次大战结束后，德国虽然分离了，可是并没有遗失其民族感情。

四 美国 苏联 中国

放眼世界，在国际上叱咤风云，号称强国的，国名都有一个“U”字开头，象美国，“United States of America”，译称“美利坚合众国”，由当年 13 州联合组织起来的联邦政府，现在已经有 50 个州了。再象苏联“Union Soviet Socialist Republic”，译称“苏维埃社会主义共和国联盟”，是由 16 个加盟共和国联合起来的。还有一个是英国，“United Kingdom”，译称“大不列颠及北爱尔兰联合王国”，是由英格兰、苏格兰、威尔斯、北爱尔兰 4 个区域联合而成，不管是“合众”，或者是“联合”，有了这个“U”，国家的领土就大，人口也众，资源也就丰富起来，因此容易成为强国。可是

英国已日渐衰落，称不上“日不落”的强大王国了，剩下的只有美国和苏联了，这两个国家，制度不同，主义互异，世界事务，看法异样，因此竞争不停，争论不休。中国是以中国式的社会主义为目标傲然独立，同时地大人众，历史又悠久在 21 世纪，应该扮演重要角色。本节试以美国、苏联、中国三个国家为例，分析其政治地理上的特点。

1. 美国

要知道美国如何由昔日的欧洲附庸，变成现代世界强国，如何由当年的漫天荒野，变为今日的先进强国，这都可从它的政治地理上，找到答案。

美国历史的短暂，实在令人惊异，美洲的发现是 1492 年，美国独立是 1776 年，整个美国史，从立国到现在，只有 200 年。200 年的历史很短，和悠久历史的中国比起来，真是小巫见大巫了。1492 年是中国明朝弘治五年，1776 年是清朝乾隆四十一年，就中国的二十四史说来，已经是到末卷多年了。在明朝万历初年（1573）美国的 13 州境内，还没有欧洲人前来移居，一直要等到清朝乾隆中叶，才筚路蓝缕，创立了独立国家。中国在鸦片战争前后，美国还是莽莽荒野，咸丰同治年间，美国才开始兴办工业，真正工业开发，还是光绪中叶以后的事，目前的规模，一直到 1911 年孙中山推翻清朝，创立了民国的時候才出现的，美国就是在这匆忙短促的几代岁月里，把 900 万平方公里的旷野荒林，变成玉米小麦盛产之区，它开采煤矿铁矿，变成钢铁巨擘，把局于一隅的东岸 13 州的殖民地，扩张成世界的强盛国家。

地理上，美国横亘北美洲，由大西洋到太平洋，面积和整个澳洲或者欧洲差不多，可是在位置上属中纬地带的温带，不象北部的加拿大过于寒冷，又不似南部的墨西哥太过炎热。论地貌，从东到西，有大西洋沿岸平原，有阿巴拉契亚山，有密西西比河所灌溉的万里平原，有雄伟的高原，险峻高拔的落矶山，然后到太平洋的沿海平原。在美国，山脉河流的分布自北而南，因此美国的土地可以以经度 100° 为界，把美国分为两个截然不同的区域，该 100° 经度和年等雨线 20 英寸相吻合，即东部雨量在 20 英寸以上，而西部在 20 英寸以下。大致说来东部润湿，树木繁茂，土壤为红棕色，较为肥沃，地势平坦，地景呈一片绿色。西部则为干燥区，多属沙漠及草原，土壤呈白色，十分贫瘠，地势高，属高原区，地景呈一片黄色。从人文上来讲，则东部人口稠密，多农田阡陌，工厂林立，交通发达，而西部则人口稀少，盛行畜牧业，交通疏落。美国东西两部的地理景观是迥然不相同的。东西不同地理背景，对早年的开发也是有利的。假如美国西部的情况发生在东部，则早年欧洲来的移民，一到新大陆，便需在高山深谷里找住宿，在岩石沙漠地里求生存，困难就多了。东部的人口密度平均每平方英里有 700 人，而西部如内华达州，每平方英里只有 1 人，比较之下，就可明了地理条件的不同，影响昔日殖民难易的程度了。美国还有个五大湖区，与加拿大相连，是美国生产极高的区域，为美国经济的中心地带。大湖区西岸的屠罗丝盛产铁矿，而东岸的匹兹堡，则为煤矿产区，煤与铁都是笨重的物资，而为制钢的必需原料，而五大湖的水运，则提供了最好的运输，美国真可说是得天独厚了。论物产，矿产煤、铁、石油和铅铜，产量之丰富，名列前茅。农产则有小麦、玉蜀黍和棉花。世所共知，享受这种丰富资源的人口，只占世界人口总数 5%，这是美国人生活之富的物质基础。

美国的兴盛，不光靠“天时地利”，也还要靠“人”。讲到美国的人，本地人是印第安红种人，以后才有大批的欧洲移民前来，先来的是西班牙人

和葡萄牙人，到 17 世纪，英、法、荷才在北美大陆殖民，英国在 1607 年成立第一个殖民地。在 100 多年内，美国先后成立 13 州，居民自然以英国人为主，也有法国、荷兰和瑞典人，19 世纪前几十年的移民，以北欧的英国、爱尔兰和日耳曼为主要成分。可是到了后二三十年，东南欧（包括意大利、奥匈帝国、俄国、巴尔干诸国）来的移民，数目突增，1871~1880 年的 10 年间，移民来自西北欧者尚占总数 74%，而来自东南欧者只有 8%，到 1891~1900 年的 10 年间，二者的百分比变为 45 与 52，再 10 年改变为 22% 对 71%。时过境迁，美国先是欢迎移民，现在要限制移民了。国会通过法令，按原来国籍规定名额，在 1921~1930 年间，西北欧和东南欧移民的百分比，回到 32 与 30，前者又多于后者了。美国人的成分，除白种人、红种人以外，还有黑种人，18 世纪大批非洲黑人被贩卖到美国，现在黑人约占全美国人口的 10%。南北对于奴隶问题的看法不同，导致了南北战争，战争结束，黑奴解放，白人与黑人，应一视同仁，可是由于白人的成见等原因，在实际上还不能平等。近年来，由于黑人的自觉和抗议，黑人的地位已逐渐提高。白人、红人、黑人以外，还有东方的“黄种人”，东亚人民在美国的不多，象华人只占全美人口的 0.3%，人数虽少，由于华人的聪明天赋和勤劳耐劳，在美国已崭露头角，无论在学术界、工程界、企业界有造就的人才辈出。

美国在较短时间内成为超级大国，从政治地理的角度来说，有下列几个原因：（一）地大人多，资源丰富，得天独厚。（二）和欧亚大陆被大洋隔离，不受国际纠纷的影响，如两次大战期间，美国境内就没有受到战争的创伤。（三）美国早先的移民，大部来自欧洲，而欧洲当时已进入近代文化，因此它的文化进步，能事半功倍。（四）13 州的殖民地富有自治立法精神，立国后更着重自由发展，充分发挥天赋和智力，从事事业的发达。（五）来自海外的殖民人士，及富有冒险进取精神，同时恰好西部有大片土地等待开发，因此有新的领域去发展，这种拓荒精神，实在是难能可贵，这对于美国人民的性格，豪放进取，都有极大的影响。

在政治上，美国实行联邦政治，联邦政府有特种的权力，可是 50 个州政府为宪法所保护，保留了它的职权。州政府控制了市、县、镇的地方政府。美国地方政府在美国政治上的重要性，可从经费上看得出来。举例来说，近年来联邦政府要花 1 元钱的经费，地方政府就得花 1.63 元的经费。

美国的政治区域，肇始于历史原因和地理因素。当时国会规定：凡是有人居住的地方，就成立一个地区；若其人口增多，这地区就可成立一个“州”。从 19 世纪州政府成立以来，虽然人口增多改变，交通路线改道，土地价值也异，可是州的界限，始终没有变过。因此美国政治区域的界限是十分不合理的，尤其是都市的重心和行政的单元是很不协调的。举例来说，芝加哥市的居民，因市区位于四个不同的州：伊利诺伊，印第安纳，威斯康星和密歇根，就要付不同的税，服从不同的法律和提供不同的服务，假使把州的界限重新调整，以芝加哥的都市单位为依据，可以另划成一个州，美国地理学家波尔塞（EtzelPearcy）在 1973 年曾倡议把美国的 50 个州，缩减为 38 个州，更能合适美国的都市区域。可是这只是纸上谈兵，实际上做起来，并不那么容易，因为人民已习惯现状了。

美国的政治特点是分散，全美国有 3000 多个县，16000 个镇，18000 个市，此外尚有 20000 特别区，大部是学校区，也包括地下道的管辖区、水管区、防火区等等。这种分散的政治组织，表示美国公民要求地方自治，而不

信任权力集中的联邦政府。也不喜欢州与州间的政治组织。政治权力的分散，对民主政治是有利的，可是也产生不少问题：例如县治的设立，发源于赶牛的时代，当时生活囿于一隅，行政单位极小。可是到了汽车时代，这种县治的组织，往往显得没有效率。这种弊病，在 3/4 的人口都集中在都市的美国，尤其显著。如在大纽约的市区，就有 1400 个政治单位和 22 个县治，基层的政治组织使地方人士有权过问，可是就不易协调，因为各个组织都有自己的目标。如对泛滥的控制，水源的调剂，空气污染的治理，就无人负责了。若与欧洲及加拿大相比，它们就比较权力集中，象意大利就可将各小区域合并起来，成一行政单元。在美国虽然也有包括数州的区域计划，如田纳西流域和阿巴拉契亚山脉的区域组织，到底为数不多。

2. 苏联

在政治地理上，苏联最大的特点是面积广大，共有 2240 万平方公里，占全球陆地面积 1/6，是全世界面积最大的国家。其疆域从西到东，约有 10000 公里，等于从美国西岸的旧金山横越新大陆，到东岸的纽约，再包括大西洋而到英国的伦敦。从北到南则有 4000 公里，它的国境跨越欧亚两大洲，比美国差不多要大 3 倍之多！

苏联的面积虽大，它的位置并不优良，主要是因纬度太高，大部的领土都在北纬 50° 以北。因此气候寒冷，雨量不足，可耕农地不多。美国的五大湖和北邻的加拿大相衔接。苏联也有五大湖，那就是黑海、亚速海、里海、咸海和巴尔喀什湖，可是都位于苏联国境的南部。所以在纬度上，苏联可以和加拿大相比，美国则和中国相似。在地势上，加拿大和苏联也真太象了，我们假使站在大西洋中间举头向两岸望去，加拿大的东岸是古老坚硬的岩石造成的拉布拉多，而苏联西岸不是斯堪的纳维亚的山脉吗？同样是古老和坚硬岩石所造成。再往里看去，在加拿大那里，有一大片水域，那就是哈得逊湾，而在苏联那里，不是被波罗的海占据着吗？再延过去，加拿大有一大片的平原点缀着无数的湖泊，在苏联那边也是一大平原，面积更大，真是一望无际，而且湖泊更多。再延过去就到了加拿大的西岸，则有一大丛高山耸起，是为太平洋岸的落基山脉，在苏联的东部沿海，也遇到一连串的高山峻岭。

最使苏联头痛的，是它没有出海口，北面的北冰洋是一个冻海，一年之中有 10 个月是冰封的，无法向外发展。西面的波罗的海，是闭海，交通也不方便，在这种地理环境下，有“北极熊”之称的苏联，实在太需要找一个出海口和外界的暖海相接触。要去大西洋发展吧，偏偏有个英国，是海权强国，把持着大西洋的东岸要地。想去太平洋的西岸呢，恰又有个日本，也是海权国家，因此在地略上，苏联只有向南方的印度洋去发展了，它仅有的出海口是土耳其海峡，难怪伊朗的地位变得十分重要，成为今日苏联和美国争执的战略要地，更何况伊朗又产石油，真变成了军事上必争之地了。苏联虽然拥有世界上最长的河流，象鄂毕河、叶尼塞河、勒那河，可是都没有航运之利，因为它们的流向是自南向北，注入冰冻的北冰洋，河流下游入海处，更没有什么港口。河流的流向是无法改变的。可是苏联人最擅长于凿造运河，莫斯科有“直通五海之都”之称，莫斯科位于内陆，怎能与五海相通呢？那是利用运河，可经得维拉河与白海相通，又经运河与波罗的海相连，又把伏尔加河和顿河以运河相连，则可与黑海、亚速海以及里海相通了。

综上所述，苏联领土广阔，世罕其匹。可是没有别的国家，象它这样无暖海出口，而为陆锁国家。它的纬度过高，不是太冷，就是太干，或者太不

肥沃，或者太过偏僻。2240 万平方公里的国土，只有 150 万平方公里的土地可供农耕，苏联的矿产资源，种类繁多而质量优，煤、石油、铁等足够工业之用。

3. 中国

中国是本世纪最受人注意的国家，因为它的面积广大，人口众多，历史悠久，它的土地有 960 万平方公里，约占世界陆地面积 14%，占亚洲面积 1/4，仅次于苏联和加拿大，居世界第三位。它的人口有 10 多亿，占全球人口的 1/4，比美国人加上苏联人的总数还要多一倍以上。它立国久远，有 5000 年的历史，可是不象埃及、巴比伦和印度曾经中断和湮没，而是绵延不绝。这样一个泱泱大国，在国际上，仍旧被认为神秘的或是不可捉摸的，这和它的地理环境有关。打开地图来看，中国和 11 个国家为邻，可是都被自然界的高山、沙漠、森林、海洋所阻隔，变成孤立而少与外界接触。那北边的戈壁大沙漠，西边和西南的青藏大高原，西南“横断”的深沟溪谷以及东边的太平洋，使中国自认为“中央之国”，在这块土地上，孕育了特有文化，包括它自己的语言、信仰和伦理道德。

中国的地理位置，在亚洲大陆的东南部，是海洋国家，同时又是大陆国家。国境自西向东，有 5200 多公里，时差 4 小时以上，南北有 5500 多公里，形状象一个圆形。在纬度上是属中纬度的国家，气候上兼有寒、温、热三带，因此南北物产不同，赖交通运输，相互调节。这在人文地理上有很大的影响。因为气候温湿，宜于农业发展。数千年来，中国以农立国，实非偶然。

从全世界地图上看来，位于中纬度，占有广大面积而形状又成一大圆形的，只有中国和美国，两国的位置十分相象。在历史上，美国和中国相比，就太年轻了。

在这世界上，只有另一块地方，它的传统和历史，可与中国相比，那就是欧洲。

欧洲的地域，和中国差不多大小，从斯德哥尔摩到罗马的距离，就好象自北京到广州，从伦敦到华沙，也好象从成都到上海，欧洲的波兰一国，就好象中国四川的一省，可是千百年来，欧洲这块土地，东切西分，变成数十个国家，而中国仍保持了一个完整的国家，这是多么不容易的事啊！

从地貌上讲，中国是一个西部重叠多山，中部峰峦起伏，东部多泱泱平原的国家。其间山河错立，既有世界上最高的山峰（珠穆朗玛峰），也有世界上最低的盆地（吐鲁番盆地），前者高达 8848 米，后者低于海平面 152 米，两者高差竟达 9 公里之遥，实在是世间罕有现象。在国境内，更包括广阔的高原，茫茫的沙漠，晶莹瑰丽的冰川和陡峭险峻的峡谷，也有坦荡平旷的冲积平原，更有曲折奇特的海岸。特殊地貌，则有削壁直立的黄土沟壑和山峰林立千岩竞秀的喀斯特地貌，举世罕见。

中国地貌的特点，是西高东低，地面自西向东级级下降。主要由三个阶梯构成，第一级为青藏高原的东边，海拔平均为 4000 ~ 5000 米，有“世界屋脊”之称。东进则为黄土高原、四川盆地、云贵高原所在。再东进则为第二级阶梯，主要由大兴安岭、太行山、巫山构成。东为广大的华北平原、淮河平原及长江中下游平原，这种自东北至西南的阶梯，又被自西向东的山脉，如阴山、秦岭、南岭所横越，因此中国的地貌，是相当分割的。这种地貌，在战略上自然有它的影响。

中国的战略地位，在从 1937 到 1945 年的对日抗争中，就可见其端倪。

中国的地貌是西部多山，东部则多广大平原，这种地貌对日本沿海东来，也多阻力。战争初起时，日本挟其坦克及机械化部队之优势，侵占沿海平原，比较容易，到 1938 年的 11 月，就是战争延续到 16 个月以后，中国三大河流的下游主要城市，如京津、宁沪、广州，均陷于日军之手，可是日军进入中国内陆，地面多呈起伏丘陵，行军就不顺利，可是仍能占据主要的铁道和公路，等到日军再向西深入，到了长江三峡，凭其天险，日军就难深入，也未能占据重要交通线，可是仍能占据主要战略城市，如长沙、太原，虽经坚强抵抗，仍入日军之手。到了抗战后期，日本既不能侵占广大面积的平原，也不能占据重要的交通路线的铁道，也难占重要的城市据点，它只能在城市上空施行空袭。换句话说，日本此时既占不到“面”，也占不到“线”，更占不到“点”，它只能控制“上空”，已经显现它的日暮途穷，无能为力了。重庆可能是世界上受空袭最多的城市。就以空袭来讲，重庆的天气也对它的防御有利。因为整个四川盆地，在冬季半年，上午均为雾所笼罩，就使日本飞机空袭为难。同时四川盆地多有砂岩，城市间很容易造防空洞，抗战期间，日机通常是二三十架盘旋在城市上空，使居民不能有正常生活，可是对战局，实在无关宏旨，所以日本的空袭战略，也是徒劳无功。

因为中国的地貌是东部沿海多平原，在 1937 年抗战初期，日军每天平均可推进 12 英里，可是到 1938 年，中国军队退入内部丘陵地带，日军的进展就不十分容易，每天只能进军 6 英里半了。到了第三年，中国军队退入内陆山地区，日军的进展，更属不易，每天平均只有半英里了，由此可见，中国的面积和地貌，实在是它政治地理上的可贵资产。

综上所述，中国人口众多，历史悠久，土地广袤，贮有多量的煤，气候多样，作物繁富，它所需要的是更多的可耕地，更多的金属资源，更可靠的雨量。中国地势崎岖，与其他大国象苏联、美国、加拿大、巴西和印度比较起来，中国的平均坡度要大得多。中国急需现代化，它需要西方的资金和技术。中国式的社会主义建设，其前途是无量的。

