

06

## 被征服、被殖民、被路過的歷史： 從交通基礎設施在亞洲水泥爭議中所 扮演的角色談起

林靖修 | 國立台東大學公共與文化事務學系

在亞洲水泥花蓮廠區的外圍有一條約一公里佈滿 450 棵鳳凰樹綠色隧道，夏日，當鳳凰花開時，紅花綠葉構成的美景是一個值得佇足留影的好景點。如果停下腳步拍照的人們能仔細地觀察，應該不難發現周邊的綠葉都被鋪上一層灰。至於灰從哪裡來，亞洲水泥公司應該會說跟它沒有關係。這條由亞泥所精心植栽的林蔭大道的背後是亞泥的廠區，而抹上一層灰的綠葉與美麗的鳳凰林背後的鐵灰色水泥工廠則相互輝映。對生活在亞泥周邊的太魯閣族人而言，亞泥的灰色存在是他們跨世代的痛。在 1970 年代因令人眼花撩亂的政府行政手段與法規的「魔術」，讓許多族人原先所擁有在今日所謂「亞泥礦區」內的土地突然「被『主動』塗銷」耕作權（陳竹上 2000、張岱屏 2000、Lin 2010、Simon 2005）。土地失去了，亞泥來了，但它好像也不想走了。當炸藥炸破礦區土地所帶來的巨大聲響、所造成的大地震動，以及從山上滾落的石頭，都讓這樣的苦痛變得具體。



鳳凰樹綠色隧道的背後是由亞洲水泥公司和政府所合寫的一段暗黑的自然史與族群史。原本以為這段暗黑的一小部分歷史可以在 2017 年畫下句點，但是在同年 3 月 14 日，經濟部「暗度陳倉」，火速核發亞泥 20 年的採礦權展延，政府許了這段暗黑歷史有另一個 20 年的未來。<sup>1</sup> 這樣「依法行政」的採礦權展延不但再一次地否定了從 1990 年代太魯閣族族人所長期推動「反亞泥還我土地運動」的努力，也違反原基法，更讓 2016 年小英總統向原住民道歉的戲碼顯得諷刺。

由於這段歷史夠黑夠暗也夠久，因此也累積了許多的人文社會科學的研究與反思。綜觀探究該議題的研究成果，多數的研究聚焦在當初族人如何失去土地的歷史過程、還我土地運動以及亞泥對於當地太魯閣族社會的衝擊等議題上，主要討論的軸線是批判今日原住民所面對不公義的法律系統與政府政策，以及反思原住民如何受到發展計畫的衝擊。就土地運動的策略與訴求而言，批判法令與政策的不公義以及探詢各種法律救濟是必要的。但是除了從法律與政策來思考政府、亞泥與太魯閣族人的關係之外，若用人類學視界看出，我們還能夠從哪

些不同的面向來思考這個議題呢？在下文，我將探討交通基礎建設與亞泥之間的關係，藉以說明，從理解「基礎設施」在亞泥的興建與營運中扮演的角色，可以讓我們從不同的視野思考國家、亞泥與原住民社會三者之間的關係。

亞泥為何會選擇在花蓮新城山開發呢？只是因為新城山蘊藏豐富的礦產而已嗎？只是因為政府的法令與政策支持而已嗎？一個私人企業的大型開發案必定考慮到「投資環境」的重要性。一般來說，「投資環境」包含軟性的投資環境要素與硬體的投資環境建設。前者如政治法律與經濟政策，後者就是我們所謂的「基礎設施」的硬體建設。所謂的「基礎設施」係指「一個社會或企業運轉所需的基礎物理性和組織性的結構 ( structures ) 和設施 ( facilities )，例如建築物、道路、電力設施等」<sup>2</sup>。如果亞泥花蓮場的存在是政府法令與政策不斷保護的結果，那協助亞泥能夠興建與營運的「基礎設施」則扮演同等重要的角色。

在公路方面，由交通部公路總局所管理的蘇花公路提供了亞泥便利的交通，讓它能夠利用環島公路網與外界聯絡。亞泥也可以利用中部橫



圖二：亞洲水泥花蓮廠與交通運輸基礎設施網絡圖（林靖修 2017 年繪）

貫公路（以省道台 8 線為主要道路）對外連結。除了公路之外，還有鐵路運輸。如下頁圖二所示亞泥花蓮廠區有鐵路，該鐵路連結北迴鐵路，經過花蓮港站分段點之後連接軌道直達花蓮港站，利用水泥貨物列車將水泥運到花蓮港，以船運運輸。這些交通基礎設施大多是在亞泥之前就存在了，他們造就了一個既有的良好硬體投資環境給亞泥。值得注意的是，為了協助亞泥廠區水泥與熟料運送，台鐵在 1975 年設立新城站（今太魯閣站）、景美站、北埔站等三站。<sup>3</sup>這種政府為了水泥產業而新設的公共設施也發生在另一個座落在太魯閣族人生活領域的和平工業區。<sup>4</sup>上述的交通建設是不同時期的政府的各種開發計畫所留在太魯閣族人生活領域的基礎設施。

雖然法律、政策、開發計畫與基礎設施都是政府治理人民的重要環節，是鞏固與維繫政治權力的工具或手段，然而基礎建設與法令不同的是，前者是實體的物質（materials），而後者是抽象文字與概念所構成的。大多數的人們對多如牛毛的且複雜的法律體系是陌生的、感覺遙遠的、甚至是害怕的；但是基礎建設不然，他們構成的物質環境是人們活動的舞台，而這

- 1 有關太魯閣族人的反亞泥還我土地運動的歷程可參考此連結：  
<https://www.civilmedia.tw/archives/38150>
- 2 <https://en.oxforddictionaries.com/definition/infrastructure>
- 3 <http://www.railway.gov.tw/Hualien-Transportation/cp.aspx?sn=11731>
- 4 為了供應電力與加強運輸能力，在政府的法律許可與廠商合作下，陸續在 2002 年完成和平火力發電廠、2004 年的和平港。

樣的環境是人們熟悉的、親近的。

此外，雖然水泥工業與基礎建設一樣都是由各種實體物質組構而成，但是前者是視覺性強的突兀地景（landscape），但是後者卻融入地景。許多學者指出，基礎設施「能夠協助與促使人類移動、維繫生命、勞動體系和提供便利的必要」（Howe, et. al. 2015: 551），它讓人們的日常生活與物質世界彼此相連，但是由於人們生活在他所構築的世界之中，使得基礎設施隱身成為人類活動的「不顯眼的」（invisible）背景。然而如果仔細探究這些基礎設施的沿革、隱藏在背後的意識形態，以及它們與居民之間的互動關係，這樣的研究至少可以讓我們更理解亞泥議題所連結的歷史脈絡、更凸顯政府在此過程中所扮演的積極性角色，也能讓我們能用更接近在地社會的視野來評價這個議題。

首先，透過「基礎設施」歷史的考察，可以帶領我們將整個亞泥議題放置在太魯閣族人的被殖民和現代化的歷史脈絡之中。根據《花蓮縣志》（駱香林 1983），現在蘇花公路的前身是日治時期兩條道路的組合，一段是 1912 年

日本殖民政府開闢從富世崗（今富世村）到花蓮港（今花蓮市）的道路，原本這段道路有鋪設輕便鐵路。1914 年日本政府加強這段道路的建設，以利於征服太魯閣族。另一段從今日太魯閣閣口到蘇澳的臨海道路，該道路始建於 1927 年到 1932 年通車。這段道路的歷史更可追溯到清朝的開山撫番政策。兩段公路合成蘇花公路在 1990 年開始雙向通車。此外，中部橫貫公路的前身是 1935 年完工的合歡越嶺道。該道路從太魯閣閣口到太比哆（天祥）一段在 1940 年代改築為公路，以利於開採立霧溪河床砂金，該段稱為「太魯閣產金道路」（徐如林、楊南郡 2016: 18）。這條越嶺道的前身是在 1914 年之後，日本政府為了統治散居在今日太魯閣國家公園境內的族人所興建的道路，許多族人更因道路的開闢而喪命，是一條沾滿許多族人鮮血的道路（ibid.: 186）。

結束日本統治之後，中部橫貫公路的開通一直是國民政府時期開發台灣的象徵，1980 年從蘇澳新站到花蓮站的北迴鐵路通車則是當年該政府加速台灣現代化的「十大建設」之一。公路的興建固然讓族人可以與外界聯結，但是卻也讓族人的生活受到更多外界的干擾。1986



年成立的太魯閣國家公園吸引大量的觀光客，大量的汽車與遊覽車呼嘯而過，不僅帶來空氣污染，更嚴重地威脅族人的生命安全，相信多數的遊客不知道在美麗的亞泥鳳凰林綠色隧道的盡頭是太魯閣族人居住的地方。對族人而言，或許這些交通基礎設施象徵的是一段漫長且看不到盡頭的「被征服」、「被殖民」與「被路過」的歷史。

再者，透過基礎設施的研究，我們更可以清楚地看見隱藏在這些基礎設施背後，政府的權力運作與意識型態，也更能釐清她在亞泥議題上所扮演的角色。亞泥花蓮廠的存在與爭議所牽涉的是國家、私人企業與太魯閣族人的長期複雜互動，也是由各種的不公平 (unequal) 與不對等的權力關係所組合而成，太魯閣族人永遠處在低處。國家與大型企業之於太魯閣族人的關係，前兩者就如同佔據整個新城山的亞泥礦區，而後者就是住在山腳下的族人，他們永遠只能躲避或承受從山上掉落的石頭。當我們將焦點放置在政府與亞泥之間的合法的親密關係時，卻沒有反思長期以來政府主動地以開發之名讓這些基礎設施直接或間接地協助水泥廠商營運的責任。政府或許可以裝無辜地用「依法

行政」的理由以此表明他在亞泥議題上的被動性，但是編列預算用以維持和興建基礎設施卻凸顯了他在這個議題上的主動性。

最後，思考基礎設施與在地居民的關係可以讓我們更能掌握在地社會的樣貌與生命圖像，以及政府、亞泥與當地太魯閣族人之間複雜的動態互動。誠如 Larkin 所說：基礎設施是「被建造的網絡 (networks)，它讓物、人與意念的流動成為可能，並且上述三者的交換能夠超越空間限制」(2013: 328)，讓各種不同想像、意識形態與社會生活產生物質性連結的網絡。人們與基礎設施之間的關係是動態的，人們其實是活在這個由人與基礎設施共構的網絡之中，基礎設施是鑲嵌於在地社會與人們的日常生活之中。基礎設施的變遷往往會改變人們相互連結的方式與樣態，發展出新的主體性與生活方式 (Angelo and Hentschel 2015)。

回到太魯閣族的脈絡，這個由人與基礎設施所共構的網絡創造新的時空環境與動態的歷史進程，它成為個人生命經驗與集體歷史記憶的重要部分。例如，中部橫貫公路的出現讓跨部落與跨族群的婚姻或羅曼史有更多的可能性。交

通基礎建設能讓族人和外界有更緊密的連結，創造個人、家庭或社區更多元發展的動能與機會。另一方面，基礎設施也與族人的慾望和對未來的展望連結。通常在每次地方層級的公職人員選舉，候選人的政見往往跟基礎設施有關，利用他／她的建設基礎設施計畫向族人表達他們對於現況的反思以及對未來太魯閣族的發展願景。當基礎設施所構築的網路鑲嵌在人們的生活之中，人們與基礎設施之間充滿愛恨情仇，這個基礎設施網絡不但是各種矛盾的集合，也是包含過去、現在與未來的時空膠囊。

法律政策與基礎設施是亞泥能夠存在的兩個必要條件，也是我們思考亞泥與太魯閣族人關係議題的重要切入點。但是我認為選擇從哪一個面向出發，則代表我們打算用哪一種研究視野來探討這件事情。對法律政策的批判與反思是還我土地作為原住民運動的重要手段與策略，但當我們僅從法律政策的研究視野來思考這個議題時，這樣的研究可能會產生幾個效果：首先，政府與族人的關係是對立的；再者，族人作為受害者的形象也變得清晰；最後卻讓族人或在地社會的生命圖像變得模糊，且個人、群體、私人企業與國家之間的複雜關係也可能被

過度簡化。若從人類學視野來探討基礎設施與當地社會的關係時，我認為研究者較能掌握人們生活的軌跡與生命的圖像，理解族人與亞泥之間的複雜情緒，也更能理解政府在這整個發展過程中所扮演的積極性角色，並且將這個議題放置在一個具有歷史深度的殖民與現代化的脈絡之中。

## 參考文獻

李世偉、許麗玲

2006 編續修花蓮縣志：民國七十一年至民九十年。花蓮市：花蓮縣文化局。

徐如林、楊南郡

2016 合歡越嶺道：太魯閣戰爭與天險之路。台北：行政院農委會林務局。

陳竹上

2000 看不見的權利：從民族主義、族群文化及殖民歷史反思台灣原住民族財產權在國內法制中的發展。國立東華大學族群與關係文化研究所碩士論文。

張岱屏

2000 看不見的土地：太魯閣族反亞泥還我土地運動的歷史、論述與行動。國立東華大學族群與關係文化研究所碩士論文。

駱香林

1983 花蓮縣志。台北市：成文。

Angelo, Hillary and Hentschel, Christine

2015 Interactions with infrastructure as windows into social worlds: A method for critical urban studies: Introduction. City 19: 306-312

Howe, Cymene, et. al.

2015 Paradoxical Infrastructures: Ruins, Retrofit, and Risk. Science, Technology, & Human Values: 1-19.

Larkin, Brian

2013 The Politics and Poetics of Infrastructure. Annual Review of Anthropology 42: 327-343.

Lin, Ching-Hsiu

2010 Women and Land: Privatisation, Gender Relations, and Social Change in Truku Society, Taiwan. PhD Thesis in the Department of Social Anthropology. University of Edinburgh.

Simon, Scott

2005 Scarred landscapes and tattooed faces: poverty, identity and land conflict in Taiwanese indigenous community. In Indigenous peoples and poverty: an international perspective (eds.) J. McNeish, R. Eversole & A. Cimadamore. London: Zed Books.