

cmchao / December 09, 2010 07:53AM

[部落新聞眼:牡丹鄉台26線現代性迷思](#)

部落新聞眼:牡丹鄉台26線現代性迷思

2010-12-08 22:36 作者：施聖文

12月1日環保署正式通過台26線的環境差異分析，也正式宣告了台灣最後一段海岸線，將成為台灣公路興建的犧牲者。

這一條公路的興建，尤其對於當地原住民區域的牡丹鄉、達仁鄉有著極大的影響。這其中有著各種贊成與反對的意見，當試圖跳開這樣爭論時，我們是否能夠從這樣的工程中看見隱含在其中的盲點，使得我們不得不然的將開路作為一個必選項目，只能透過蓋與不蓋的二元對立方式，來建立起各自的論點。

如果從這樣的一個角度切入，必須回到我們在現今生活中所仰賴而從不置疑的必需品開始：電、道路、自來水；這在現代生活中已成為不可或缺。因為必需，所以不需懷疑，因為不需懷疑，以致於我們長期以來很少對這三者進行根本性的質疑與批判。

開關有電、出門有路、水龍頭有水，這三者被喻為20世紀最具代表現代化工程的表徵，也常作為一個地區落後與進步的比較基礎。賴以為常的慣習，也讓我們失去了對這三者背後代表的龐大工業的戒心：核能發電、汽車工業與水壩。

很巧的是，這三者都在這片區域中一一的顯現。電力的運用，主要供應的對象多為都市與工業所需，汽車工業透過移動的便利，造就了道路的必要性。而水壩所提供的自來水，則是以圍堵集水區域內的砂土與河床不斷的升高危機，所換取而來的。

台26線的通過，在地方的期待聲中展開。然而，道路的開通對於地區的發展，在目前的學理的研究上，並未對於平衡城鄉差距，或是協助地方發展有絕對相關的指標與助益。反而在一些經驗研究上可以發現，透過運輸改善所造就的是都市的擴大與大都市之間的移動速度，而偏鄉地區與都市所串連的道路，通常則成為資源被吸納的邊陲地區。

如同上段所述，道路造就的是移動的便利性，而非地區的發展。當方向盤掌握在移動舒適的過程中，享受美好的沿路海景時，必須懷疑的是有什麼樣重大的誘因，讓他們會留在牡丹與達仁？

所謂的原鄉文化對於都市遊客的造訪，部落有了什麼樣的準備嗎？或說當在準備的同時又牽涉到經費的需求時，是不是又要爭取核廢料的放置，以便換得高額的建設回饋金？

一連串外在的條件的串連所導致的惡性循環，什麼時候可以輪到部落有著反省自己的時間，去真正面對自己應該要努力的，而非一味的聽從與附和？

筆者記得幾年前在參與中部原鄉地區一場風景區規劃說明會時，曾聽過一位原住民的地區代表說過：「開發這個地方也是為了吸引遊客來，遊客一多，你們就可以去賣香腸、賣烤肉的。」如果說當一個地區所有的自然資源是為了財團更便利的移動來這裡投資，那台26線的開通還真的是「便利」。

但如果說為了所謂的部落發展，以興建公路的經費預算，相信有著比台26線開通更多的選擇，以及爭取更多的資源投資在部落的軟硬體發展上。所謂的發展若只是增加賣香腸、烤肉的機會，牡丹水庫剝除地方原住民自然資源管理權利的前車之鑑，將會不斷的重演。

(東海大學社會學系兼任講師)