



我城：

慾望之心——

城市邊緣

一則關於廢墟的寓言

我那些抵達席克拉的人，只能看到一點點的城市雛形，在木板圍籬後，有粗麻製的遮幕、鷹架、金屬製的補強料、吊在繩索上或鋸木架之稱的甬道、梯子、抬架等等。如果你問：「為什麼建造席克拉要花這麼久的時間？」居民會一面繼續吊升麻袋、降下加鉛條的細索、上下移動長刷，一面回答：「這樣子就無法開始破壞它」。如果有人不滿意這個答案，他會問：「你們建造的目的有什麼意義？」

「除非這將會成為一座城市，否則一座建造中的城市的目標是什麼？你們所依據的計畫在哪裡？藍圖何在？」

「一旦工作天結束了，我們就會讓你看；我們現在無法中斷工作。」他們這樣回答。

日落時，停工了，黑暗降臨了建築工地。天空佈滿星子。

「那就是藍圖。」他們說。

——卡爾維諾，「城市與天空之三」，《看不見的城市》

序：意念之路

就像在窗玻璃上呵一口氣，殖民者，或山地的統御者，在地圖上大筆一揮，一條路就颯颯掛在山腰上。



一條路由遠方而來，直直地通到心裡，抵達我所在的位置；或者，由我所在的位置、心的位置，「意志」鋪就的石子路延伸出去。在人類歷史中，有各式各樣路開展出來的文化空間：爛泥石子古道、官方理番道路、柏油馬路、隧道、山洞、山路、海岸公路或者羊腸小徑。甚至，獸徑所延伸出去的地理空間，都可以成為一則神話的源頭。

—《路在哪裡？》黃岡（2014）

我嘗獨自走進山洞裏，聽川流不息的引擎，和我步行的心跳隆隆在山穴裡發燙。

我嘗在夜晚山道上被灼灼的遠燈刺傷雙眼。

我嘗駕車穿破黑夜的濃霧，在車輪軋過鼯獾之前看見車燈前他睜著驚懼的雙眼。

我曾在一個車身寬的洞穴裡搖晃手電筒示意車輛在伸手不見五指的黑暗中能夠發見我的存在，如同我急欲發現古道上的坎駁與零星石階。

我嘗抬頭望見一群飛鼠享用青剛櫟大餐。

更多的時候，我走路的時候懷想著一首詩，霧就籠罩了上來。

多數時候走在山道上，我心底浮現的是這首詩：

當暮色裝飾著雨後的窗子

我便從這裡探測出遠山的深度

在窗玻璃上呵出一口氣

再用手指畫一條長長的小路

以及小路盡頭的

一個背影

有人從雨中而去

—洛夫〈窗下〉

我走在一條被凝視的山路上，正如長河般的歷史數來，一條條仰賴殖民者鼻息的道路開出。臺灣有太多大大小小的路，源自於當時執政者得意的願景：「讓每一條路都能通往臺灣各處的角落」。八〇年代經濟起飛後的臺灣，複製了美國的成功之道—資本主義、民主制度帶領我們直奔全球貿易的體系，也連帶地複製了汽車文化、柏油路文化。直到現在島嶼成為公路的血脈之島。我們習慣了以「汽車」的思維去規劃都市建設而非以「人」生活的角度出發。而當我們以「人類」的思維出發時，卻總是遮蔽了「環境」與「生態」的議題。政府、公路總局以「陸路」的思維去衡量土地的利用，而非以「土地」利用的屬性去規劃每一條「陸路」的開發。由上而下影響了島嶼的人民，總是估量最大經濟效益，取兩點一直線的距離到達目的地，卻忽略了彎道所能減緩的生態衝擊和景緻帶來的美學精神收穫。

人民總是希望在自家後面就有一條快速道路，能直接抵達下一個城鎮。於是苗栗台13線準備切川石虎的家、阿朗壹古道準備軋過史地遺跡、蘇花改炸掉更多的山脈、北宜直鐵決定鑽入地下含水層和生態敏感帶、中央山脈以東的花蓮臺東

由於歷來非國家發展政策中的工業所在地，因此發展過程中能維持較低開發的適宜環境。但也由於中央山脈的阻隔，從都會區來到這裡如歷經千山萬水。

就像在窗玻璃上呵一口氣，殖民者，或山地的統御者，在地圖上大筆一揮，一條路就颯颯掛在山腰上。當日初之東，山脈東翼還是一片水氣氤蘊之地時，沒有人知道那裏曾發生過什麼事。倘時，若你乘犀甲船自大南澳峽灣登陸，魂魄沒有跌失在驚濤駭浪之中，你可以走進山中社路蜿蜒從大濁水、大清水、小清水而出，新城以南一往平埔，就此進入奇萊平原精華之地。在那個面山背海的開闊平原上，撒奇萊雅人和加禮宛人各據一方，黃澄澄的稻穀從山邊延伸到海邊。平原南邊，是阿眉族諸社，霽日之時還可以看到里漏、薄薄社的人到海邊曬鹽。奇萊平原西北毗鄰太魯閣山，時有太魯閣人游獵於山上獵場，下山與平埔族人進行交易，或者玉首。不論是哪個民族，在16世紀平原上各自為政，有時社族因爭地而互相爭戰，大多時候則相安無事。

17世紀，若你從大航海時代駛來，俯身靠近島嶼東側，你將看見當時還住在得其黎的猴猴人正不厭其煩一勺一勺撈着金沙，平原的撒奇萊雅人偶時會來立霧溪北岸與之交易，有時猴猴人亦會北往與馬賽人交換貨殖。東方日初之東還是一片水氣氤蘊的時代，沒有家國沒有貨幣沒有年代，黃金只是一團華美的裝飾。

19世紀，響應日本牡丹社事件，衰頹的帝國之眼望入東方叢林密菁的深路。福建水路提督羅大春率領八百兵勇徒手開山，沈葆楨奏請光緒帝解除禁山令。當第一個清兵拿著十字鎬鑿下蘇澳山的岩屑時，東方之初飽滿而鮮活的羊水遂從裂縫溢出山外，渾沌出山便化為瘴癘之氣，氣勢之大撲面震得清軍紛紛倒地。島嶼東方開始有了歷史。

●

我既非工程專長、亦非生態學家，但環境倫理的驅使讓我想寫下一些話，記載一些事。除了閱覽眾多文件、平衡在地人與官方、環保團體與財團的觀點之外，我其實別無他徑來評估一條路是否需要被開鑿。但我只知道，若是只談「需要」的話，人類永遠有無止盡的欲望和。一條路所能縮短的時間和距離，換算成利潤永遠都有增值空間，因為一條路而帶動起來的房地產亦然。我們可能將在貿易體系的循環裡，需要汽車、公路和運輸，且永遠需要更多的道路。包括在地人也可能會回答你，他們也需要一條活絡經濟的道路，讓物品能夠輸出與進入，讓人們可以就業、孩子可以就學。

或許我們要說，當蘇花高還只是一條蘇花公路¹的時候，我們多麼希望山脈就像一個糕點的名字，只是帶給人類一些直接的幸福感。

四分之三都是山脈的島嶼，從古代充斥著「越嶺古道」、「橫斷公路」，到了現在搖身一變為新穎、摩登的「快速道路」、「高速公路」。在山脈肚破腸流之後，才想起來其實我們也是一個海島民族，怎麼不曾想過更簡單的海路方式？造一條路不僅有高昂的建設費，還需將道路修復的費用涵蓋進去。臺灣是中央山地高聳，四面平緩的狹長形島嶼，溫暖的亞熱帶海島氣候每一年為我們帶來豐沛的降雨量，下在急短流促的河流中，山脈的沖蝕作用力大，土石流或土壤暴露的問題嚴重，道路的使用年限較大陸型國家短上許多。一條中央橫貫公路當初的造價是三億多元，九二一大地震災後重建的經費高達六億，足足高上了兩倍之多，



圖：清水大山。山腰上掛的是蘇花古道

這甚至還不包括日後的養護工作、等待封山修路所耗的整體損失。國家所付出的整體經濟成本核算下來，真的有比我們每一位開車行過中橫所省下的時間、金錢、精神成本來得划算嗎？況且這尚不包含我們可能賠上一座生

態健康的山脈的代價。

我們的山脈已經好累了，第三紀片麻岩已經好老好老，老得不能再承載更多的欲望了。我們能不能，從土地的角度，從文化的場域去看待這些道路的使用？

一條路由遠方而來，直直地通到心裡，抵達我所在的位置；或者，由我所在的位置、心的位置，「意志」鋪就的石子路延伸出去。在人類歷史中，有各式各樣路開展出來的文化空間：爛泥石子古道、官方理番道路、柏油馬路、隧道、山洞、山路、海岸公路或者羊腸小徑。甚至，獸徑所延伸出去的地理空間，都可以成為一則神話的源頭。

¹ 爭議的「蘇花高速公路計畫」是2011「蘇花公路改善計畫」的前身。前者環評失敗後，通過後者局部改善整治脆弱時常崩塌的蘇花公路，是爭議的折衷。

「開挖一條道路比思考當地真正的需求來得容易的多」，李奧波在他的土地倫理文章中說。更多的時候，尤其在臺灣，我們開路的理由通常都是基於經濟因素，除此之外環境生態、生活美學、山路品質、環境評估等都可以是次要的。

替代的道路方案其實有很多，就看政府有沒有高度和毅力永續經營。最重要的是，不要用「汽車文化」來推動我們的運輸方式，不要以經濟因素作為唯一考量。丹麥、荷蘭推動公有腳踏車租借服務已行之有年，臺灣也開始進入U-Bike風潮，邁向「單車文化」減少汽車代步可以減少空氣污染、交通堵塞的問題。

唯有道路使用觀念、運輸方式思維的改變，才能改變人們「開路」供汽車行駛是唯一方式的想法，才能減低「汽車文化」的迷思。

最近美國在都市建設上有了不一樣的思維。舊金山市在一、二十年以來，飽嘗當初汽車文明所帶來的苦果。二十年前，舊金山是美國都市道路佔有比例最高的都市之一，個人的汽車擁有比例也最高，結果是造成舊金山市嚴重的空氣污染、塞車、環境與地下水污染的問題。後來在一批都市規劃者的逆向思考之下，他們把道路「變彎曲」。我們向來一直以為取道直線是最快到達目的地的，但忽略了車速也和危險成正比，層出不窮的交通事故其實也正在削弱舊金山的道路行車品質。某一條省道開始把道路變彎，附近住家則在彎道處的土壤上種植樹木和植物，進行環境綠美化。整條道路「彎曲化」下來，車速變慢，車禍意外明顯減低，路程雖然多了一些距離，但改善了道路周邊生活的品質。

若是條條大路通羅馬，沿線周圍的景觀、社區經營、整體環境都將以提供汽車文化而建。那將會是個只有柏油路的國家，以及柏油路旁邊佈滿加油站、得來速、大型量販場這種講求快速、而廉價的單一化商店、單一化景觀。

消失的會是什麼？原本豐富多樣的文化叢集。

以貫穿全書的蘇花古道為例，這一條道路開闢之後，國家意識形態隨之進入花蓮平原，一種挾「法治政令」的國家制度隨著這條道路輸入。而沿著這條道路出走的，是許多族群，在引來人潮拓墾的政策之下的消失與同化。猴猴族消失在歷史的北路上。北路開鑿了以後，漢人文化的植入，開山撫番挾雜的同化意識形態使猴猴族徹底被同化。而這一條北路所帶來的殺戮也不斷。國家軍隊的人駐，改變了平原原有的勢力分佈，加禮宛事件、大港口事件等流血衝突也強迫改寫了民族歷史，使族群分崩離析而瓦解。

因此我開始思考，當執政者只要呵一口氣，隨心之意念一劃，一條小路就在蒸氣中誕生。然而順著這條小路走出歷史的人，卻再也不會回頭。

本書前半部講述公路沿線那些被人們遺忘了的事。在道路劃開社區時，我們當初怎麼來的路徑都已模糊，但生存在這片土地上的人們和後代卻是那麼真實。我欲記載那些消失、沒落或值得注意的地景/文化變遷。路所拓展出來的現代化脈絡情境，與過往文化叢集匯聚的衝突，往往是當代開發過程中最值得注意的問題，諸如：開路後隨之而來的水泥廠開採、國家公園落成、公路所帶來的快速、方便等進步想像，一再地衝擊原住居民的生活樣貌和文化精髓，因此當代發生很多環境、土地運動，如原住民的還我土地運動、各種開發案的環評督導等等。我進而深思，「路」所譜出的文化圖景，路的意念、人的意念所開拓出來的當代樣貌和遺失了的線索，如神話般、詭譎奇幻地與現實纏繞在一起。

第二部分分析台灣造路的根源以及迷思，以開發中的道路爭議為例，探討這些銘刻了台灣資本主義發展進程的道路，它啟發當代的意義在於：道路不再服務於人群溝通，而是服務於資本主義——是這時代道路意義的重大轉變。再者我思考「一枚硬幣的兩面——現代性v.s邊陲性」透過「邊界的思考」來探查以花東近年來的觀光資本主義化與城市化；再者將視野探入「底層知識」——不全然以資本積累邏輯而驅動的生命史。

蘇花古道

當蘇花改遷只是蘇花高的時候，我們多麼希望山脈就像一個糕點的名字，只是帶給人類一些直捷的幸福感。

每當颱風來襲，沒有一處的人民會像花蓮居民一樣那麼關注道路的消息：蘇花公路有沒有坍方、中橫、慕谷慕魚是否封路、太魯閣國家公園開放了沒……等等。除了飯店、旅遊業、租車業、藝品店環環相扣的經濟利益，還有最近自由業帶起大陸觀光客的龐大觀光利益。再來，最實際的還是居民的生活實質：果農的水果能不能在保鮮期送達、沙石、木材、水泥能不能如期送到西部、各種倉儲貨運和人民引頸期盼的包裹能不能過得了土石坍方這一關。

我們的朋友、鄉親總是殷殷切盼道路早一點搶通。公路養護局來回24小時巡視，搶通一段是一段。一旦疏通，不定時道路放行；山況坍方不斷，則再度封路，一切聽憑運氣，連落石掉下來也是命運。

蘇澳

19世紀，響應自日本牡丹社事件，衰頹的帝國之眼望入東方叢林密菁的深路。福建水路提督羅大春率領八百兵勇徒手開山，沈葆楨奏請光緒帝解除禁山令。開山以前的奇萊平原及沿山原住民社群，在好長一段時間的渾沌裡，過著各自為政的平衡生活。當第一個清兵拿著十字鎬鑿下蘇澳山的岩屑時，東方之初飽滿而鮮活的羊水也從裂縫溢出山外，渾沌出山便化為瘴癘之氣，氣勢之大撲面震得清軍紛紛倒地，島嶼之東開始有了歷史。開山之難，在於六百萬年前隆起的



圖：羅大春開山紀念碑

岩具有極高的硬度，高聳入天的山勢也成為山後平原的自然阻隔。但，國家政權入主之後，北路（蘇花古道）、中路（八通關古道）、南路（崑崙坳古道）皆從統治者胸中的意志開出，幾乎以一種霸道的姿態劈開山脈，作為後山初納入國家體制的政治控制途徑。

清朝末期，已步入衰微的帝國用人唯才。日本、歐洲國家屢次侵犯，大清帝國終於決定要將原住民眾多的臺灣東部地區納入版圖，因為「生番不屬中國版圖論」正是日本狡猾用兵臺灣的依據。經由臺灣道夏獻綸蒐集、整理臺灣山脈地形之後，需要一位專精海防、工程的專業人士負責造路工程，沈葆楨屬意在太平天國期間屢有戰數的羅大春。貴州人的羅大春曾在左宗棠麾下做事，奮勇異常，威望素著，曾掃蕩廣東、湖北、湖南、安徽、江蘇、浙江等地，頗有建樹。震驚世界的天津教案爆發後，羅大春被召到福州城練兵，鞏固海防，繼而又被授以福建水師提督之職，由於海防、船政皆相當有經驗，因此被派駐來與福建相鄰的隔水臺灣不做第二人選。但臺灣地處邊陲，軼聞中的番害、瘴癘之氣更是可怖，沒有人願意接收這個未知叢林。羅大春一開始也是亟力不願意的。連續經歷清末重大外交事件，他心裡早有乞養之舉，因此托辭不願赴台。值此時用人唯才的當口，清廷便將羅大春革職留任，若不履行，別想要有退休金了，連烏紗帽底下人頭都不保。羅大春終於同治十三年（1874年）來臺。

開山之難，始於足下。羅大春在檢定了古道入口，墾泥為級，闢以橫木，在左右各訂木樁，雖不如石磴堅固，也聊勝於無。山勢須盤旋曲折，沿著稜線而開，否則不可車輿。但鬆垮的土性一遇大雨山溜直下，泥級坍塌。總之，終究是打通了往山後的路。

不論羅大春和沿路的原住民是多麼地不願意，「後山」被打開只是遲早的事。

大南澳

我也嘗是那急於奔赴山脈另一頭溫暖家園的猴急轎車之一。當車行過蘇澳鎮，回堵的車龍就告訴我，前方正雙向管制中。當車子以當年金馬號的速度（時速二十）通過昔時壯麗的大南澳時，帶著安全帽的工程養護處人員，正來回穿梭於塌方的落石，格型草坡上爬著無數打著赤膊的蜘蛛人，以接力的方式將潛在的危險邊坡守住。顧忌於颱風過後封路的群情激憤和民生大計，公路養護總局是傾向以盡量維持道路暢通為原則。因此幾乎是輪班24小時的清運及巡守，晚上就駐守在山路旁的養護處，像當年屯兵的清朝兵勇。只不過，現在少了原住民的出草，晚上也不擔心劫營，倒是落石依舊無情。

清軍兵勇邊開路邊屯兵，「有事當勇，無事開路」的屯墾制度事實上是一種武裝殖民。若不是雨刷將我刷回現實，我彷彿看見一條搖搖欲墜的蘇花古道，左臨巨濤萬丈，右倚峭壁插雲。當年的清軍，也是這樣徒手鑿開一座山脈的嗎？

由於車行緩慢的關係，我的意識如同山霧一樣迷茫，彷彿看見了清軍營盤，在蘇澳第一個營汛要衝建造碉堡。中油油庫旁一條深菁密林的小路引發對歷史稍有瞭解的人的好奇心。從那裏進去將會下到猴猴溪谷，沿猴猴溪往裡探尋會來到傳說中的猴猴社，那個1876年日本人類學家採集時，因為溫和善良到處迫遷的猴猴人就住在裡面。關於猴猴族的秘密，我也無法告訴你太多，因為他們的故事鎖在數字1~10背後，再也無法解碼。

輪到進山車行，我騰雲駕霧地繞過幾個彎道後，滑進了大南澳。依據羅大春の開路日記記載大南澳「山水清腴，勃勃有生氣。溪溜成坳，可備旱澇；後日耕作，悉屬膏腴」。泰雅族人早深知這點，距今三百年以前拓展獵場，橫越南湖大山來到南澳膏腴之地。清朝開鑿北路，泰雅族系包括清水大山的太魯閣人是清軍聞之喪膽的對象，常常挾帶標鎗，伏莽草間狙擊；亦在日據時代斬殺過十二名日軍。他們的兇悍，清軍口中的「番性無常」源自於他們生存的本能。在遷移的三百年來，為了擴充獵場須時時面對險峻的生存環境。以「家族」為移動的單位而非族群，常常可見文化、血緣相近的社族互相征討。唯有具備絕佳的狩獵、作戰技巧，才得以在危險的山林中存活下來，傳遞泰雅族的血脈。

獵徑

在那段沒有標誌、沒有時間、沒有目的地無限延伸的路上，刻劃著許多沒有歷史面目的人



我嘗思索路的意義是什麼。從什麼時候開始，心中的意念允許我們不斷開路、不斷拓寬、不斷延伸自身的欲望？從什麼時候開始，因著文明之名，我們要把柏油路鋪滿臺灣大大小小鄉鎮？糊上瀝青、加上水泥護欄載著我們騰雲駕霧的就叫做路嗎？

由獵人之心開出的路可能是一條佈滿荊棘、沒有前進空間、看不見市場價值的仄逼小徑。這一路徑不僅是獵人的路，更是山豬的路、山羊的路、山羌的路，以及夜晚飛鼠的空中航道。

這一條路叫做獵徑。

獵徑所訴說的，是一段人與生物交互作用之後的生態敘事，是一段蠻荒與文明的灰色地帶。但是，在那段沒有標誌、沒有時間、沒有目的地無限延伸的路上，刻劃著許多沒有歷史面目的人。

入山的那天，阿鵬用番刀開路，我是緊跟在後的小田鼠，穿越一片高山箭竹，在竹林掩翳之處，一座獵寮的面貌逐漸清晰起來。這是阿鵬祖先所蓋的獵寮，男人晚上打獵都在這裡過夜。阿鵬照例先以酒敬拜天地、祖先，從他嘴裡流出一連串如珠的祭禱文。我們則把山下帶上來的義美餅乾、檸檬夾心酥擺在祭壇上。在以前，祭壇上的可能會是一塊肉、一罈醃內臟，我不禁莞爾：祖先會悅納義美餅

乾嗎？不過，現代沒有男人打獵了，這也算是食安危機爆發的今天，唯一還可能留存在台灣的良心食品。這麼想著，我遞出祭品的手又更堅定了。

不變的是一顆青翠的檳榔，含在嘴裡，彷彿可以感染整座山脈的蒼鬱。

在許多狩獵文化中，女人是不能進獵場的。阿鵬回答道：「我們男人的獵場是在山的那一邊，你們走不到的啦！」我順著阿鵬邛長的睫毛看過去，他所指的是大禹嶺、合歡山的方向。

辨別方向之後，一行人就朝山上挺進。一路上我們的小腿穿行低矮灌木，頭上是常綠樹木聚攏了料峭春寒。遠方山頭尚有殘雪。阿鵬砍了幾根竹子就做起陷阱來。我忽地想起，現在打獵不都已經用獵槍了嗎？阿鵬邊削尖竹尖邊回應我，「獵槍是有空上山去打的，如果平常要工作的話，放陷阱在山上，下班了就可以去收」。邊講他手上的竹尖便已經扎進了土裡。但是，水泥廠裡上班的阿鵬根本很少時間能夠上山。阿鵬搔搔頭靦腆地笑著說：「上次放的陷阱裡獵物都爛掉了不然就是被別人拿走了。」說著說著，就撈起一個埋在落葉裡空了的獸夾。

「哎呀，誰叫你太久沒有上山？」

佈置完「案發現場」，我也關掉錄影機電源，希望這不會是賽德克獵人的最後一支紀錄，雖然此番上山並不為著調查而來，但是長時間從事田野踏查的經驗告訴我：某些文化行為可能在我關掉攝影機之後就不會再看到了，何談文化研究或民族誌調查？有關於以攝影機紀錄文化真實，不禁讓我想起最近社區、地方機構為了推廣「生態旅遊」所提倡的「目擊式狩獵」。所謂目擊式狩獵活動，強調以獵人當嚮導，帶領遊客入山以照相機拍下野生動物，並評估照片中的物種在台灣生態中的群集數量、活躍度予以評分，從山羌、長鬃山羊、水鹿、飛鼠、白鼻心到鼬獾等有不同等地的評分。其實該活動結合生態旅遊、傳統智慧重建部落經濟價值的意圖是好的，不過總讓我聯想到八〇年代在台灣始流行的西方保育價值觀，在現代主義的浪潮下，建設國家公園文化與自然二分的荒野概念。高高在上的漢人研究者曾經在那時候指出，最好的狩獵文化在當代應當是「博物館式的展出」，且文明的作法，就是「杜絕任何的狩獵行為」。不管是用眼睛打獵，或陳列在博物館中的狩獵文化，唯一不變的就是「凝視」的本質。

在泰雅系的民族傳統中，狩獵意謂著一個男孩成長為「男人」的過程。當一個男孩在部落社會中學會了狩獵、出草，表示他已經具備可以保護家族、養活一大家子的能力，自然也就得以成婚、紋面。紋面因此和男人、女人的社會技能混融成一不可分割的gaga、gaya精神價值。狩獵的本質背後，也獵捕了一個民族

的精髓。狩獵的獵物往往能餵養一個家族、甚至部落，也因此優秀的獵人在族群中往往也是足智多謀的勇士。在禁獵的今天，卻把白鼻心、山羌、水鹿這些曾經養活一代又一代賽德克族人的野生動物標上價碼，以獎勵獵人成功擠身環保思維的「生態旅遊」，跟賣給山產店有什麼不同？除了差別只在於沒有殺生之外，傳統智慧依然被出賣給退居幕後以更高姿態的環保道德情操。

而拿著攝影機器的我們，能夠捕捉狩獵的過程、製作陷阱的方法甚至罕見的野生動物，但我們能獵取文化的精髓、民族的靈魂嗎？我們還能接近赤裸裸的獵人之心嗎？

阿鵬二十五歲的生命是族群蒙塵的歷史縮影。在他嗷嗷待哺的年紀，西部的水泥廠以龐然大物的姿態空降立霧溪旁，從宜蘭南澳一路延伸到花蓮太魯閣。財團與政府將大片的土地、獵場徵收去做水泥廠建地。山下的家從此籠罩上厚厚一層煙塵，叔舅則忙著犁那畝補償金換來的瘦土。阿鵬出生以後，從小看著部落裡的男人困頓失意。秀林鄉那邊有人買了賓士、BMW、聽說是用亞泥給的錢買的。隔年還出來競選，但選不過地方派系派出來的人馬，隔幾年之後車賣掉了、鎮日裡喝酒，有人說幾千萬花光了、車也撞爛了。他從沒看過母親的男人，聽說父親當警察值勤的時候被車撞死了。憑著那份提早領出的退休俸，阿鵬和兄弟姐妹完成了大學學業後進到水泥廠去工作。母親卻從此抱著酒瓶含淚以笑、瘋瘋傻傻。

中午阿鵬出去採野菜，我則在獵寮裡幫忙剛昇起的火添加柴薪。獵寮裡是黑暗的，門外午後陽光透著竹林撒將下來，地上的倒影就這樣斑駁了幾百年。火光照亮了獵寮內部，我才看清楚獵寮：牆上掛著幾副番刀、斧頭，一張臥榻、潮濕的被褥和祖靈臺。阿鵬提著水走進來，擋住了獵寮外的日光片段，就像千百年來提著獵物回家的男人一樣。那一刻，我喪失了時間感。水滾了，我們丟下野菜和山下帶上來的白麵。這是我吃過最甘甜的一頓麵湯。

用罷午餐，阿鵬說，我們再往山上走一點。越往山上去路越不好走。我對於稱之為「路」還有些猶疑，因為這條路完全是由動物排遺鋪就而成。獵徑其實也就是獸徑。阿鵬憑著氣味、形狀、還有溫熱潮濕的程度告訴我，這是屬於野豬、山羌、飛鼠或者長鬃山羊的大便。我們一路沿之字型等高線盤桓直上，幾乎是踏著樹木的錯節盤根。常綠闊葉林裡毫無人工斧鑿的痕跡，完全是原始林相。我看不到山頭，因為山正以一種壓倒性的姿態壓將下來。陡峭地我必須四肢貼地爬行。這是一座會讓人喪失方向感、時間感卻恆常蘊釀無限歷史感的山。阿鵬指著那看不見的山頭望去：「往上一……直走就會到大禹嶺、合歡山了，我們Seidiq真正的獵場在那邊！」他滿臉通紅興奮地說。

「那麼沒日沒夜一直爬…就會到南投囉？」我氣喘吁吁地問。

「哈哈！答對了！」阿鵬以前還當過高山嚮導的工作，其實在現在是「高級挑夫」。

登山客務必朝聖的合歡越嶺古道就在山的另一邊。幾乎所有的「古道」都是這樣來的：獵人常走的路，族人以腳劈開榛莽荊棘，走著走著就走成了部落間來往的要道；清朝國家政權正式入主的年代，部落要道首先被探勘為「社路」，成為軍隊駐紮進深山的路；日據時期，社路又被日本人開闢為「理番道」，第一波軍隊沿著道路向部落投擲現代的毒氣，人類學家也沿著原住民的腳徑踏查分析、比較分類，從而建立了臺灣原住民族初期的分類體系。國民政府之後，小條一點而沒被歷史掩蓋的路成為登山古道，大條一點的就繼續擴建、糊上瀝青成為通往國家公園、水泥廠的路，然族人的腳蹤卻從此消失。歷史上的集團移住和無數次遷移，使如今山下的族人懷念著高山上那股帶勁的寒氣，老抱怨著天氣熱。

腳程快的部落嚮導（通常是獵人）三天可以翻山而下南投，登山客恐需花上一個禮拜的時間。現代交通運輸快速縮短空間與時間之餘，人們的感知能力卻沒相對地提升。以前族人常說，唯有英雄與英雄能相遇在稜線之上；如今英雄成為挑夫，腳力軟弱的現代人將行囊拋在他們身上、愉快地攀爬神聖的大山然後在攻頂時插上旗旗、拍下征服高山的照片。

然而，高山從未被征服。對於泰雅系的民族來說，他們是白石山的孩子，山永遠是母親。想著想著，忽然眼前一片開朗，陡峻的大山忽柔軟地自山腰裡抽出一片大草原。以前平地人問太魯閣人說：你們從哪裡來，族人指著山坳、口裡不停喊著：taruku、taruku，人們便叫這支族群「Taruku」，就是「山間平台」的意思，這也是太魯閣的地名由來。

阿鵬的眼睛雪亮大喊：「就是這裡啦，我就是帶你們來這裡！」草原的對面是一片陡峭的山，但仔細一看，山勢一階一階地被開採成梯田，儼然是村落的痕跡。「那裡就是祖先以前住過的地方，」阿鵬指著對面丘陵的方向告訴我們「樹後面還有房子」。肉眼模糊不見，我將相機zoom in一看，真有一竹籬茅舍在樹林之後遮遮掩掩。我不禁想像一大片的苧麻、山蔬、芳草鮮美地在對岸招搖，就算至今已過了一甲子，仍掩不住曾有人煙的痕跡。下方是條溪流，顯然早年這個部落是沿著水源地開墾的。這條位於洛韶的山路不是清代、日治時期著名理番道路，是實實在在原住民走出來、尚未被開墾過的「社路」。即便日治時代1914年之後的集團移住迫使這裡的原住民搬到山下，這條路卻完好地被遺忘在山谷的風中。

西元1734年，當南投山上的泰雅族因人口繁衍越來越多，開始往外尋找新獵場，一支一支的家族從發源地往南湖大山移動。經過幾個世紀的發展，各自在不同的山同形成新社群，語言、文化也各自豐富地演化。到了大遷移的200年後，阿鵬那支祖先，賽德克太魯閣群，翻越中央山脈，順著溪流而下，直下到洛韶山頭。族人看到眼前一片水草豐美之地，遂在此居住了下來。而今我們來到了賽德克族東遷後的第一站山頭，不由得因為接近歷史而感動腳步越發輕盈，彷彿越往上爬就越靠近西元1734年，而離我的2014越來越遠。

被世間遺棄，正得以完好地封存在族人的記憶之中。阿鵬的外婆曾經在他小時帶他回去那片森林裡的小茅房住過一晚。這裡這片山頭都已是國有地，早已不能住人，山下的家也都早已習慣每日的炊煙裊裊。那個晚上，阿鵬的外婆家卻沒有炊煙升起。「有一天，外婆拎著我回到這裡，她跟我說這是我們Seediq以前的居住過的地方，後來都沒有再回來過了，」阿鵬回憶說「那晚我們睡在木板上，沒有覺得害怕，只覺得風很涼，我很快就睡著了」。我沒有問阿鵬，外婆為什麼要帶小孫子回來住一晚，但是我想，阿婆的心裡一定認定，這裡才是真正的家吧，是Seediq Taruku真正在山上的家。

半山腰上，面對著那一片人去樓空的田野，阿鵬懷想著祖先，而我懷想著他的祖先。山霧的腳漸漸從山頂爬下來，過不多時就要籠罩這片平台。我望著對面想著那一晚夜裡的歡騰：祖靈端起碗兩人並肩來喝起酒，口簧琴把手吹奏，像戰爭般激烈的示愛，篝火在最黑的夜裡炙熱燃燒，男男女女歌唱喧鬧到天亮。

不知道那晚阿鵬有感受到這些嗎？



圖：獵人阿鵬和他的祖先洛韶故居。後面隱約的梯田就是古部落遺址。這是東賽德克 Truku 群橫越中央山脈後落腳的第一站。

時刻已接近四、五點，忽然四周的獸都開始嗥叫了起來，一聲接著一聲，彷彿互相應和。我們三人都無語，各自懷抱著心事。迷霧之中，這邊傳來一聲羌鳴、那邊一陣連續的羊蹄。漸黑的山慢慢開始活了起來，將歷史的面目絞碎在祖靈地草場的鮮綠之中，化為一陣沁涼的風，滑進阿鵬心裡。

不知是心事太沈，還是阿鵬太久沒有上山。回去的路上，我們在山上迷了路。四肢無力的我叫阿鵬趕快找到對的路。阿鵬不急不緩地說：「啊，只要方向對了都可以到家啦。」心頭忽然一震，意會到：沒有任何一條路是絕對正確的，只要踏在祖先走過的路徑上，就是回家的路。不過，這個方向可能會帶我們多繞一些路，可能會削弱人的意志力，但是我們畢竟得到了一條清澈的小溪，從餘風遺響裡流了出來。我們因此得以洗洗臉、歇歇腳。掌心裡的泉水沁涼甘甜，當年翻過中央山脈，祖先說：「這就是遷徙的滋味」。

可能是天暗的顏色或氣味接近那個故事的原貌，阿鵬因此托出了一個故事：

「30年前有個目幹（漢人）跟著族人到山上去，族人說：『我去砍柴，你在這裡等我一下，不要亂走。』族人忙完回過身，赫然不見目幹的蹤影。下到溪流來，沒有在洗澡；奔到斷崖旁，沒有屍體。翻遍了整座山，不見人影，沒有血跡，最後報警處理，大批的警力加上很厲害的獵人翻山越嶺都找不到他。這裡不是很高的山，只有1000多公尺，不會像合歡山那樣摔下去變成肉醬。一直到30年後的今天，在部落都還是樁懸案，在整個太魯閣地區流傳著，沒有人知道發生了什麼事，這個人也就從此消失不見。」

故事講完，我們依然迷路，而且離水聲越來越遠。下山的路上幾度差點踩到獵人佈置的陷阱。當手腳並用滑下枯葉鋪就的山坡時，常常驚險地聽到獸夾「啪」一聲地爆出，響在空中像是個警告。阿鵬示意我跟緊。

我一邊思考著這個故事當然也揣測真相的可能。也許是上山時沒有祭祖？也許是變成黑熊的晚餐？海拔1000多公尺遇到黑熊有點難，但也不無可能遇到冬眠前忙著把自己餵飽的黑熊。或許或許，消失的漢人心中缺乏誠意？根本上不信眼前這個族人？心中的意念冒犯到gaya而被祖靈帶走了吧！不多時，我眼前出現了「人境」，高山高麗菜在眼前跟我招著手。終於下山了。我們從漢人農家的鐵絲圍籬中鑽了出來，不好意思地跟農夫先生打了個招呼。原來遠處的溪水就在近前。不過，我們下山的的地方也完全不是進山處。不過，誰說祖先的路只有一條？只要走在對的方向上，就可以回家。

我最後一次回望暮靄中的這座山，我們鑽出來的小徑，玉山箭竹又悄悄地闖

攏了起來。獵人之心所開出的不是一條繁花似錦的道路，是一條榛莽交錯橫織的路。我心想，那消失的人或許同我們一樣，剛剛在山林裡迷了路，轉身就是懸崖，或者一步路的距離，就是溪水，就有人煙，就是出路。