

自導式 台北盆地之旅(下)

在回溯時光的旅程中，走過台北盆地，從沿湖而居的先民遺址到日後都會的形成與困境，都一一見證了人與自然相依相存。

圓山

1. 華岡

由400公尺高度的華岡，可俯瞰台北盆地

台北火車站 17 公里 士林 12 公里

華岡—中國文化大學校區內可俯瞰臺北盆地。循大孝館右側F2停車場指標，沿網球場外圍可走到球場左側邊緣空地。

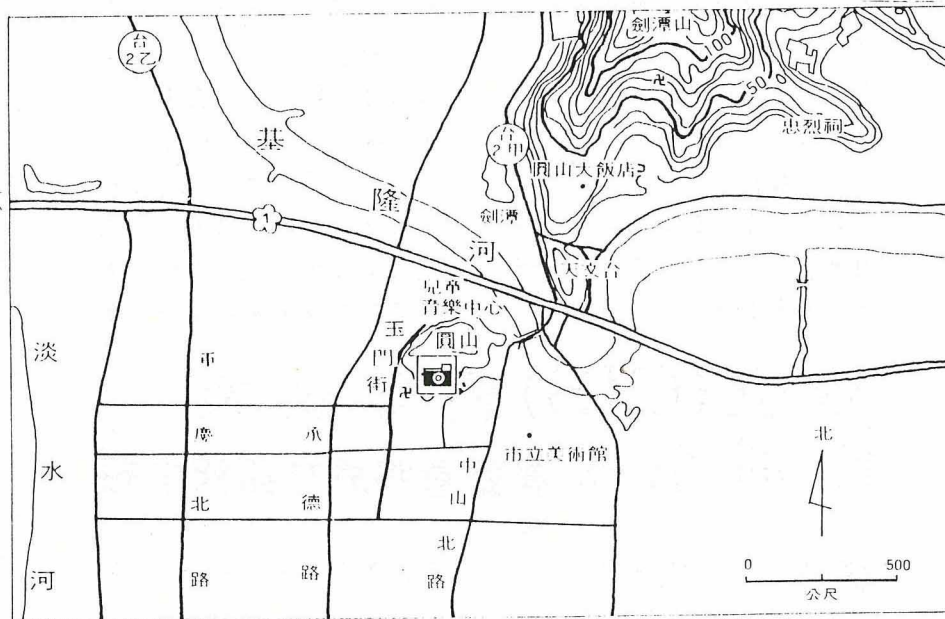
在此可由約400公尺之高度眺望臺北盆地，前方可見基隆河和淡水河交會，左側方依序可見芝山岩小丘、劍潭山。右側方可見頂部平坦的唹哩岸山（早期平埔族一據點）。或回程時於260公車雙溪站沿線，標高643公尺的紗帽山即在前，為典型的錐狀火山。

2. 圓山

在圓山貝塚時期，圓山為湖水環繞，屬一小島環繞。

臺北火車站 3 公里 士林 3 公里

圓山遺址位於臺北盆地東北，基隆河南岸之圓山上（



今市立兒童育樂中心所在地)，地質上為一第三紀砂岩小丘，海拔36公尺。於圓山大飯店牌樓附近，往南眺望，可見此地形。在圓山貝塚時期，圓山為湖水環繞，屬一小島環境，島上及周圍地區為聚落所在。

此區內發現貝塚四處，其厚度有達三、四公尺者；出土的遺物極為豐富，包括大量蚬殼、陶器、石器、骨器，玉器及墓葬等等。雖然圓山遺址為圓山文化之代表遺址，但先後因為人為的開發，以及道路工程的施工，遭受嚴重破壞。今所易見的貝塚僅餘玉門街（圓

山地藏庵靈骨塔後）一處，且範圍相當小，目前以鐵絲網覆蓋維護。

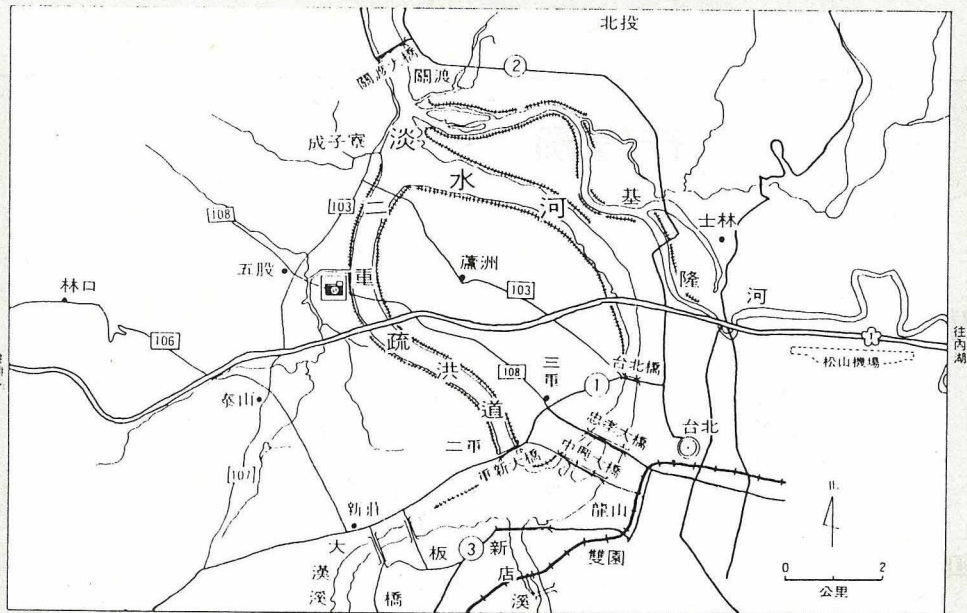
3. 五股與二重疏洪道

台北盆地滄海桑田之一例

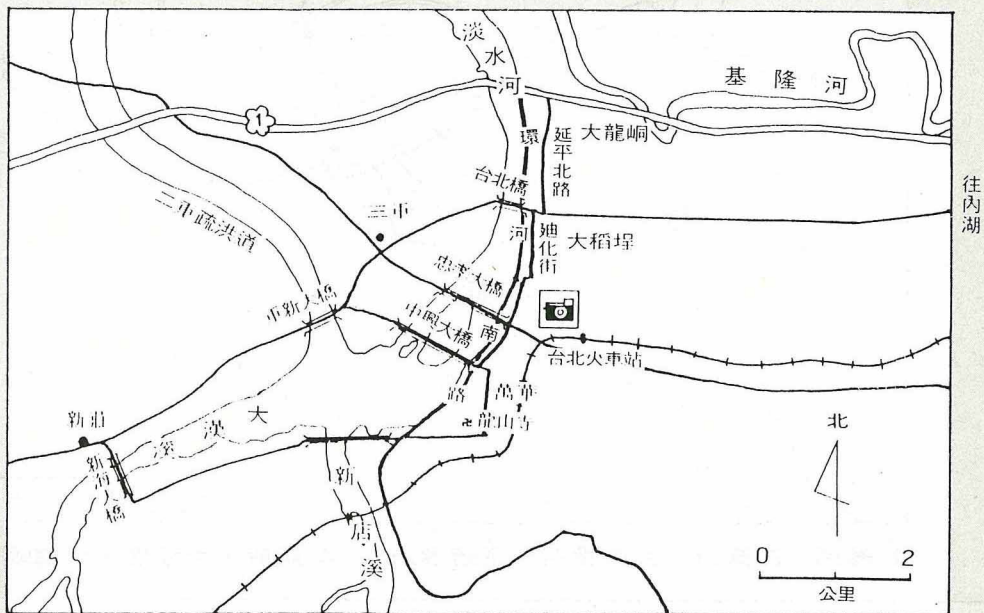
臺北火車站 7 公里 士林 12 公里

由臺北橋或中興橋過三重後，沿108號公路經五股方向走約4公里，即可遇二重疏洪道。疏洪道堤防西側即是臺北盆地最低窪地帶—五股沼澤

五股與二重疏洪道



艋舺・大稻埕・大龍峒



區。

大漢溪與新店溪在本區以南處匯流後，河道蜿蜒至本區北端與基隆河相會，故蘆洲、三重一帶實為淡水河系之氾濫區，原即不適人居。擇此區而居，無疑在暴雨時期必然面臨水患。二重疏洪道的興建，即反映了臺北盆地在人口的壓力下對自然力所作的回應。而五股沼澤區一度是面積達四百多

公頃的良田，後來因地層下陷，於1968年開始積水。其主要原因為盆地內過度抽取地下水和地層的壓密作用，這背後的根源乃在盆地內人口對水的龐大需求。

二重疏洪的工程完工後，高速公路南側的沼澤區已全被填土成新生地，而北側仍為沼澤區，並為二重疏洪道內的淹水區。

4. 艋舺・大稻埕・大龍峒

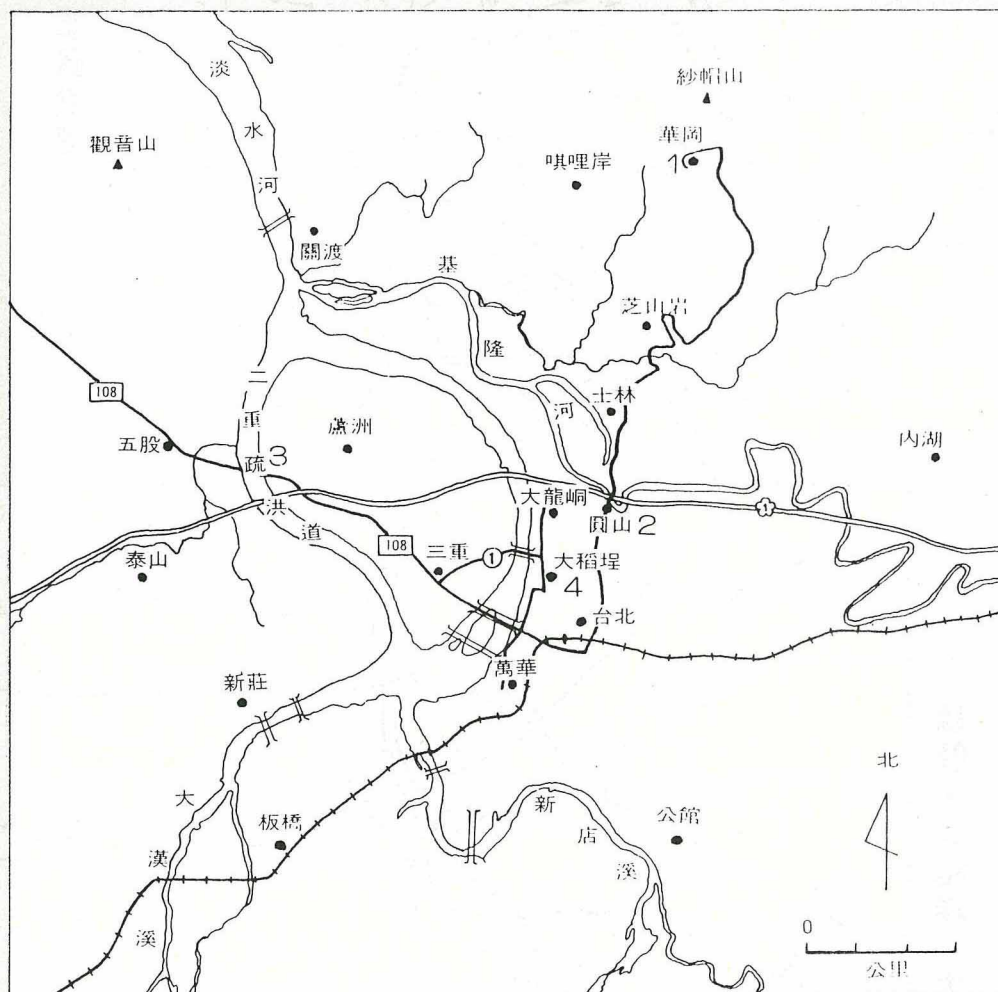
台北盆地的市街發展

臺北火車站2公里 士林6公里

早期臺北市街的發展，與淡水河航運息息相關。

1860年淡水因天津條約開

行程圖



1. 華岡 2. 圓山 3. 五股與二重疏洪道 4. 艋舺・大稻埕・大龍峒

放為通商口岸，為北臺灣帶來新的經濟因素和貿易機會；淡水河運不但滿足臺北盆地對外交通的需求，也繁榮了沿河的聚落，衍生而成依賴河運的市集。但是隨淡水河道的日漸淤塞、船舶體積和載重量的增加及不同祖籍間移民的械鬥等人為因素，使市集逐漸往淡水河下游推移和發展。這種現象一直持續到光緒年間鐵路興築，至日據時代終於取代河運為止。今新莊、萬華（艋舺）、大

稻埕、大龍峒，即是昔日淡水河畔的聚落，先後成為臺北盆地的物資集散地，也是清中葉後漢人社會的經濟、政治和文教中心。

今天從大同區老師里（大龍峒）延平北路一段南行，沿路仍可見殘存的祠廟，如老師府、文昌祠；再由延平北路接迪化街二段，從臺北大橋以南，即進入大稻埕最早的商圍地段，並一直延伸到霞海城隍廟。

由此處轉往西寧北路或沿環河南路南行到長沙街口，便進入艋舺地區（今萬華）。當時市集，約在今長沙街二段、昆明街、廣州街和環河南路所圍成的地區間。

今日的艋舺、大稻埕、大龍峒與淡水河之間早已被層層的河堤、環河高架道路所隔離，河與人的關係變得極為疏離，早期聚落與河流間的那種相依存的親密關係，只有在舊照片中可感受一二。