

第三章 文山東線古道興起的時空背景

第一節 臺北文山地區的開發與產業發展

在南明永曆十五年（1661年）四月，鄭成功率眾來臺趕走荷蘭人，當時臺北盆地尚未被漢人開發。康熙三十六年（1697年），郁永河爲了補給內地火藥，奉命東渡臺灣採集硫磺，當年郁永河經陸路從今天的臺南北上採硫，根據他的記載可得知，沿途很少遇到漢人，過了大甲溪之後，連番社都常是空屋，故有「得見一人則喜」；自竹塹到南崁，則「八、九十里不見一人一屋」。郁永河到臺北之後，除了陪他採硫的淡水大社通事外，只見到幾個漁人搭寮捕魚，可見當時臺北盆地還是凱達格蘭族淡水二十三社的天下（尹章義，1989）。

康熙二十三年（1684年）清廷將臺灣正式納入版圖，設置臺灣府，下轄臺灣縣、鳳山縣及諸羅縣，臺北隸屬於諸羅縣。清朝政府對平埔族採取「護番保產」的政策，只要平埔族服從，按規定納稅輸餉，都可以像漢人一樣受到保護。至雍正九年（1731年）增設淡水廳，管轄大甲溪以北的廣大北部地區，但廳治仍設於竹塹，可知當時的臺北尚屬於草創時期。

一、臺北文山地區漢人的拓墾

漢民族入墾臺北平原始於明末，但有正式記載者，是康熙四十年（1709年）八月，有賴科等人組織「陳賴章」墾號，申請到「上淡水大佳臘地方」的開墾執照，所開列四至「東至雷厘、秀朗，西至八里坌，南至興直山腳，北至大浪泵溝」，同年十一月，陳賴章墾號夥友招股組成「陳賴章」和「陳國起」、「戴天樞」三個墾號，開墾麻少翁（士林）、大佳臘（臺北）與淡水港南（八里）等三個地方（尹章義，1989）。康熙五十二年（1713年）賴科和王漢、鄭珍、朱焜侯等人組成「陳和議」墾號開墾海山庄（臺北樹林、土城、新莊一帶）、內北投（石牌）和坑仔口（桃園蘆竹）等三個地方。根據研究，現今臺北縣各大河下游沿岸地帶，早在康熙、雍正年間（1700-1735年）即已經開闢了，到了乾隆、嘉慶年間（1736-1820年）移民更大量湧至，其紛紛進入現今臺北盆地及山坡平岡、河流沿岸幾乎被開

拓。就連位於內山的石碇、深坑二鄉的部分土地也陸續出現了開闢的痕跡。

由於臺北盆地開發初期，不論對內或對外交通，都是以淡水河的水運為主要的交通路線，故以淡水河及基隆河等地距海岸較近之河岸地帶開發較早，接著順河流繼續往內地開發。至康熙末年，凡是地勢低平，易於取水灌溉的地方多已拓墾殆盡，乾隆中葉，隨著萬安圳、永安圳、大坪林圳、青潭大圳、雙溪圳及霧裡薛圳相繼開鑿完成，臺北平原化為水田，臺北平原之拓墾大致完成（尹章義，1989），於是再向南繼續開拓文山一帶。

在行政區劃上，從康熙四十八年（1709年）以後漢人移民大量進入臺北盆地拓荒，至雍正年間，漢人的拓墾開發已推進至東南邊緣水源豐富、地勢平坦的新店角盆地¹⁾（花松村，1996），也就是所謂的「拳山堡」。

文山地區泛指臺北盆地東南邊緣一帶，位於淡水河支流新店溪的上游，因南接大山缺乏對外連結的直接通道，在加上泰雅族原住民活動於其間，而成為臺北盆地周邊淺山丘陵地帶較晚拓殖之地（李文良，1999）。在先人入墾此地時，經由淡水河進入新店溪秀朗社地時，「拳頭母山」即映入眼簾，而將當地稱為「拳山堡」，清末科舉盛行，士子因「拳山」不雅而改名「文山堡」（尹章義，1994）。拳山堡（景美、木柵、新店、深坑、石碇、坪林）在清代都屬凱達格蘭族秀朗社所轄。

而文山地區的原住民不僅有平埔族，還有位居山區的泰雅族。平埔族生活在平原和淺山地區如安坑、大坪林、青潭等地，根據清代開墾所留下的各種地契的資料可看出，當時在文山地區一帶的平埔族秀朗社與雷朗社在乾隆初年較常用雷里社的稱號，到乾隆十三年（1748年）以後，大多稱雷朗社、雷朗等社、雷朗四社、秀朗社；泰雅族主要活動區域在內山屈尺等地，但時常在淺山地區活動。清代漢人進入新店地區拓墾，就必須要面對這兩個文化殊異的原住民族群。

到了康熙五十四年（1715年），有兩名泉州人來到溪仔口地方拓墾，這是漢

¹⁾ 角盆地是地理學上的講法。以臺北盆地為主，新店是延伸出來的「犄角」部份，稱為新店角盆地（花松村，1996：465頁）

人進入文山區的開始。雍正七年（1729年），先有廣東人廖簡岳渡海來淡水，見內河平流廣闊，遂溯流而上，至拳山以荒埔平坦，可供開闢，乃招同籍人墾之。但與平埔族秀朗社發生衝突，傷亡甚慘，於是與之約和，墾務才漸有進展，並築圳灌溉水田，景尾街的霧裡薛圳即當時所鑿。乾隆元年（1736年），福建安溪移民從大加蚋堡進入此處，恃眾與廣東人爭地，廣東人不敵退去，福建人既領其地，乃大規模開墾，並建公館街於新店溪畔（林能士，1997）。

乾隆五年（1740年）郭錫瑠於青潭溪築埤圳時，漢人開發的足跡已達新店溪上游。當時泰雅族對進入此區的漢人威脅甚大，漢人進入文山區的情形，尹章義引用在明治三十四年（1905年）刊行的《臺灣土地慣行一斑》中記載著：

「乾隆初，已有移民入墾。當時生番威脅甚大，非民力所能墾成。因此，政府於此駐兵，將荒埔曠土收為官庄，招募佃人開墾。所以本堡大部分田園負擔官租……」

由此可知，漢人進入文山區甚為不易，因此，景美、新店部分地區遂由官方出面設為官庄，並由其招地開墾。由於新店秀朗社民和漢人的關係相當友善，又居青潭溪、新店溪等水源之利，並有淡水河、新店溪聯絡的水路交通，在臺北地區是繼新莊、北投、石牌、士林陸續開發後，新店和板橋、松山、萬華等地同一時期開始開發的，所以本區開發時間並不算太晚，只因為地處臺北盆地地東南邊緣，山區有泰雅族原住民之故。因此在清朝官方記錄上，關於新店的文獻始見於康熙五十六年（1717年）出版的《諸羅縣志》，當時的秀朗社的位置包括今天的中和、永和、新店、景美、木柵、深坑和坪林一帶（尹章義，1994）。

乾隆二十三年（1758年）時，這個區域內已經有大坪林庄、萬盛庄、興福庄等三村落，然仍得面對泰雅族出草獵首的威脅，清政府遂把萬盛庄、興福庄、大坪林庄等拳頭母官庄外之地，包括木柵的部分、深坑、石碇、新店部分、坪林，交由秀朗社、雷裡社管理。換言之，清政府想透過此區的平埔族社來圍堵烏來山區的泰雅族。

由於拳頭母官庄外山地漸多，平埔族與漢人遂沿著景美溪上游共同出資設隘，道光十四年（1834年），淡水分府的一件論文記載著：

「欽加府銜台灣府北路淡水總分府婁，為給發諭戳收租事。本年十月初二，據拳山堡萬順寮庄董事胡文貨、深坑仔庄正林服、庄耆陳監等呈稱……緣萬順寮溪南等處，昔患生番，於乾隆五十五年間，蒙袁前憲諭著高槐青為該處隘首，年收番業戶貼納隘銀四十八石。當日高槐青因墊用丁糧未敷，故將該處之小地名烏月，即發達埔、阿柔埔、麻竹寮、楓仔林、懸耽埔五庄，以及山坑，出資工本，招佃同隘丁分墾，以資糧食。……是邇來之生番稍靖，民得安居者，皆高槐青及隘丁之力也。」

從上述記載可知，現今石碇鄉豐林村（亦即楓仔林）也是隘寮所在，可說是負擔了漢人往石碇進墾的前鋒。值得注意的是，由於秀朗社人口有限，實難面對泰雅族的威脅，加以隘糧不足，隘首高陽遂招佃開墾，因而間接形成漢人墾地的擴展（施長安、蕭百興，2002）。

乾隆初年，高姓族人開闢溪仔口一帶，而三塊厝、番婆厝（今萬隆）也於乾隆初年為林姓族人開墾。至乾隆中期，又有蘇興存等十五人開闢十五份庄（今興隆路一帶），至此，景美地區已完成拓墾。當景美拓墾工作進展之時，一部分漢人已沿景美溪向木柵拓墾。乾隆七年（1742年）周姓、高姓墾闢溝子口、埤腹。乾隆八年（1743年），張氏族人開墾木柵庄、渡船頭一帶。乾隆十年（1745年），許宗琴等人開闢陂內坑、軍功坑、抱子腳等地；至乾隆十六年（1751年）止，木柵溪南各地皆已盡闢，繼續向東墾深坑。目前所知最早來深坑開墾的是乾隆二十年（1755年）的許宗琴，但他是如何拓墾深坑，則無詳細的文獻資料記載。至乾隆四十六年（1781年）高姓與吳、張、陳等姓開墾溪北之萬順寮庄與深坑子庄。乾隆五十七年（1792年）王士排、林文乞、陳棋楠、黃紹官等四人向雷朗社番給墾，並招佃自備工本進墾土庫尖（林能士，1997）。

拓殖臺北縣地區的大陸移民，族系壁壘分明，就盆地東南邊緣的石碇、深坑地區而言，拓殖者多為福建安溪人。光緒十六年（1890年）烏月等五庄的合約字，對深坑、石碇一帶景美溪中、上游的拓墾又有更進一層的說明：

「同立合約字人黃源記、高往、林全記、陳朱雀、楊源興暨眾等。竊謂眾志成城，踴躍而行，黃源記…等各承前人來台，在淡水拳山堡合股開墾阿柔埔、麻竹寮庄、慧耽埔、烏月庄，即發達埔、楓仔林庄、前因生番近，墾時常出草，公議設隘丁防堵，遞年在墾內各業派出隘丁口糧，僉偏高陽守顧隘寮。及道光以後，地方日闢，生番遠遁，隘丁裁撤。」

這個約字，清楚說明五庄之民，其祖先合股開墾，聯合設隘僱人為隘首，圍堵泰雅族的原住民。道光年間以後，由於泰雅族的威脅不再，故裁去隘寮。上述資料說明，隨著犁耕農作的移民在新店溪支流景美溪一帶的向前推進，不僅泰雅族的獵場逐漸內縮，隨著平埔族承管地之地權，也逐漸落入了漢人移民之手（施長安、蕭百興，2002）。

在乾隆末年、嘉慶年間即可見到漢人沿著景美河流域零星入墾的痕跡，以石碇鄉為例，乾隆末年，泉州人葉子、葉洪曾開闢今潭邊村石炭一地、高良蟲等亦曾開闢烏塗窟、許梨亦曾在嘉慶年間已進入石碇村一帶，如文獻記載屬實，則除了現今的格頭與永安一帶要到嘉慶，甚至道光年間才出現漢人的蹤跡，其餘各個村落皆可見開闢之事蹟。這些先墾的居民，在泰雅族原住民威脅仍十分嚴重的時候，即有可能是自備武裝以求防禦的，開墾的規模也不致太大（施長安、蕭百興，2002）。

漢人對石碇鄉的開墾，應是在道光年間方才進入比較穩定的狀況。因為在乾隆末年、嘉慶年間雖有漢人進入本區開墾，但在原住民威脅未除的狀況下，其規模不可能太大，甚至有可能遭到破壞而退卻。到了道光年間，由於原住民威脅不再，不僅設於楓仔林庄之隘寮紛紛裁撤，閩人林先傳亦於道光八年（1828年）

召集大量墾戶，從水返腳（汐止）直接進入現在的石碇村開墾。而坪林地區的開墾大約至道光末年，有陳光瑞者募集福建泉州之安溪、晉安、溪安、南安、同安諸縣的移民，由石碇街進入坪林尾地區開墾。至此，石碇及坪林等地已經大致拓墾（施長安、蕭百興，2002）。

行政區的變革方面，在雍正元年（1723年）隨著漢人移墾，為便於管理增設彰化縣綜理諸羅縣北部地區，文山地區遂改歸彰化縣管轄。雍正九年（1731年）清廷又劃出大甲溪以北地區新設淡水廳，文山在行政區劃上被歸入淡水廳；同年在淡水河口的八里坌設巡檢司直接管理臺北地區，本區隸屬之。至乾隆十一年（1746年）巡檢司搬到新莊，乾隆三十二年（1767年）改稱新莊巡檢司，乾隆五十五年（1790年）受到林爽文事件的影響，清廷日益重視臺北地區，把相當於鄉、鎮長兼警察分局長的新莊巡檢升格為相當於副縣長兼警察局長的新莊縣丞。光緒四年（1878年）原來的臺灣府中分出臺北府，臺北府下轄淡水縣等三縣一廳，隔年，府、縣正式分設治理，本區於是改歸臺北府淡水縣管轄（花松村，1996）。

非僅如此，隨著漢人政策的改變，泰雅族活動的領域更日益南退。牡丹社事件後，清政府由防內轉變為防外患，積極從事開山撫番，其中劉銘傳來臺後的經營，產生了莫大的作用。劉銘傳來臺後，致力理番，首先整合原有的防隘制度和勇營制度。在臺灣中北部和宜蘭等地設置隘勇，沿番界設防，稱為隘勇線。在文山地區，光緒十一年（1885年）劉銘傳以中法戰爭的兵力做骨幹，由劉朝祐帶領親兵百人和艦艍紳士李秉鈞、大坪林劉廷玉等人，到屈尺察看地勢和番情，並且派通事入山招撫馬來，結果馬來巴克志親自率領八社民到屈尺求撫。清朝官方力量正式進烏來，烏來一帶屬三角湧右營管轄。並且經由烏來開闢了臺北、石碇至宜蘭的道路。

二、臺北文山地區產業的興起

文山地區自清領中期起，到日治時期就一直為北宜二地交通必經要地，就水運而言，坐船自景美溪東行，至石碇鄉楓仔林為河運終點。陸運方面，自臺北六張犁越觀音嶺，下山來即達深坑，再向東走，則進入山區。本區一方面扮演著北宜道上自臺北進入東南山區的門戶角色；一方面又位於水陸交通的交會之地，交通位置重要。石碇、坪林等內山交通不便地區的居民，便在深坑一帶採購日用品，形成一地區性市場（林能士，1997）。

日人設深坑廳，並以深坑為中心，究其原因有三，其中二點和交通有關：1) 深坑位於文山地區中央，且後來成為景美溪水運終點，陸路方面，深坑通六張犁之山路為文山區通臺北之捷徑，深坑適居水、陸運交會之地，交通地位重要。此外，臺北到宜蘭，以經深坑者為最近。2) 又當時茶葉外銷暢旺，文山之深坑、石碇所產之茶為北部地區之大宗，深坑為文山茶葉集散中心，坪林、石碇、深坑山區之粗茶挑至深坑街，再經由水、陸運往大稻埕加工後出口，成為文山地區的產業中心（林能士，1997）。故茶業帶動了文山地區產業的發達，也提高了交通的重要性。光緒三年（1877年）由大稻埕所看見的差不多全部的山丘之斜面上盡是茶園，甚至進去到「生番地界」也都是，可見當時茶業興盛的景象。

北部丘陵區全年潮濕多雨，土壤呈酸性，正適於茶樹栽培，且種植於坡地不與傳統兩大農作—米、糖爭地，又可促進邊際土地的利用，增加社會財富，而採茶、製茶皆需大量勞力，創造許多就業機會，正好可緩和淡水開港前臺灣的人口壓力，於是北部丘陵地區逐漸開闢為茶園。而文山地區所產的茶產量不少，更重要的是茶葉的品質極佳，文山包種茶因而遠近馳名（林滿紅，2001）。

同治十一年（1872年）五月十九日，上海的《申報》刊載一則名為〈淡水植茶〉的消息：

「淡水地方向多種植靛樹，參天黛色，一望如深，顧居人之藝此者，其利雖薄，然較之栽種龍團、雀舌者，誠未若也。茲者該境人心慕業茶之利，

而又審厥風土甚宜於茶，乃改植茶樹；凡高隴平壤，多藝此焉。今該境生理漸廣於前，實由此巨宗之所致也。」

該則報導說明：淡水地方早期是以染料作物（靛樹）之栽植為主。這種作物的利潤雖好，但比起栽植茶樹還是遠遠不及。大概在咸豐、同治年間，臺灣北部出現一種新的、利潤頗高的作物叫做「茶」。而且，很明顯地茶樹取代了當地原本的染料作物。

此文的淡水地方包括臺北盆地的東南邊緣山區，對該區早期大面積種植靛樹（俗稱大菁），後因茶葉的利潤較高，且生長環境與大菁類似，山坡地因而改種茶樹。

而臺灣經濟茶葉的栽種，根據連橫的《臺灣通史》所載：

「嘉慶時，有柯朝者歸自福建，始以武彝茶植於魚鑾魚坑，發育甚佳，即以茶子二斗播之，收成亦豐，遂相互種植。蓋以台北多雨，一年可收四季，春夏為盛。」

文中「魚鑾魚坑」根據林衡道先生的說法：「清嘉慶年間，有人自安溪帶來優良茶種在簪纓（今深坑）的魚鑾魚坑栽種，這便是臺灣種茶的開始。」但經查證，深坑並沒有魚鑾魚坑的地名，最有可能在瑞芳的魚鑾魚里。因此最早種茶的地點可能在瑞芳。不過，本區的茶葉發展極早，是一個不爭的事實（詹瑋，1991）。

在道光三十年（1850年）時，根據記載臺灣北部只有兩處茶園，一在深坑，一在坪林尾，但在日治前夕，北部丘陵台地上已經處處可見茶園，臺灣傳統的北部茶園空間於是形成。光緒四年（1878年）淡水的《海關報告》曾記載：

「15年前，大稻埕四周的山坡上，幾乎看不到一棵茶樹，現在這些山坡都種滿了茶樹，直到番界。」

由此可知，北部傳統茶園空間的形成，實因其本身自然環境的適合及清領時期臺灣社會經濟之需求所致。但由於茶葉的生產、製造、包裝技術過於簡陋，而

且接近番區，時有番害，並沒有獲得預期的經濟價值，所以臺北盆地東南邊緣的茶業發展至某一程度後即陷入瓶頸。但北部產茶區的品質還是以大料崁溪及新店溪沿岸最佳，且以種茶戶數而言，深坑堡及石碇堡最多（見表 3-1），可見本區茶的產量相當多（林滿紅，2001）。

表 3-1 1900 年重要茶產地粗製茶製造戶數別

總數：20,129 戶

| 1000 戶以上 | | 500~1000 戶 | | 100~500 戶 | | 100 戶以下 |
|----------|-------|------------|-----|-----------|-----|------------|
| 深坑 | 3,176 | 芝蘭三堡 | 893 | 擺接 | 448 | 臺北：芝蘭二堡 |
| 石碇 | 3,608 | 金包里 | 542 | 芝蘭一堡 | 318 | 宜蘭：頭圍、四圍、紅 |
| 八里坌 | 2,420 | | | 基隆 | 365 | 水溝、利澤簡 |
| 桃澗 | 2,380 | | | 大加蚋 | 202 | 苗栗：苗栗二堡、苗栗 |
| 竹北二堡 | 1,661 | | | 苗栗一堡 | 164 | 三堡 |
| 竹北一堡 | 1,330 | | | 竹南一堡 | 137 | 臺中：揀東上堡、大肚 |
| 三貂堡 | 1,150 | | | | | 上堡 |
| | | | | | | 彰化：東螺東堡 |
| | | | | | | 南投：沙連下堡 |
| | | | | | | 斗六：沙連 |
| | | | | | | 嘉義：打貓東頂 |

資料來源：林滿紅（2001）：5 頁。引自《舊慣會經資報告》上卷，60-62 頁。

咸豐十年（1860 年）淡水開港，臺北盆地的物資，可直接通達世界各地，不必假手廈門，而茶葉是淡水港最重要的出口品，不管是烏龍茶或包種茶。從 1868 年到 1895 年（清同治到日治前），淡水的出口值佔全省出口總值的 54.49%（林滿紅，2001）可看出茶的重要性，固有茶葉主宰北臺灣貿易與整體發展之說，茶葉也因為獲得海外市場，使得茶園的擴散更為迅速。根據《臺灣通史》的記載：

「... 茶之佳者，為淡水之石碇、文山二堡... 道光間，運往福州，每擔需納入口銀二圓，方可投行發賣。迨同治元年，滬尾（淡水）開港，外商漸至。時英人德克來設德記洋行，販賣鴉片、樟腦，深知茶業有利。四年，乃自安溪至茶種，運售海外... 夫烏龍茶為台北獨得風味，售之美國，銷途日廣，自是以來，茶葉大興，歲可值二百數十萬圓。」

由上述可知，同治四年（1865年）英人德克來臺考察樟腦產地情形，卻意外發現文山堡茶叢茂盛、茶質優良，認為有利可圖，乃於次年自福建安溪購入大量茶子及茶苗，貸款分配給農民，鼓勵農民種植，並收購粗製茶，運往福州精製，並在澳門試售成功，對茶葉發展貢獻極大。

就茶葉運輸而言，早期本區所產的茶葉匯集於石碇街後，便利用景美溪的水運輸出。嘉慶以後，茶業漸興，本區茶葉除有景美溪的水運可運送到臺北盆地外，深坑、六張犁間陸路也出現了運茶的要道，故一般稱為「茶路」。根據『茶路碑』的碑文記載：

「……時茶之產地以石碇、深坑為大宗。於是在春、冬二季，茶農肩挑背負，分由格頭、烏塗窟、石碇、員潭子（以上均屬石碇）、阿柔坑、萬順寮、土庫、深坑仔等地（以上均屬深坑），越觀（音）山嶺，經石泉巖，下六張犁，售賣於市肆。全程十餘里，皆羊腸小徑，與則雲煙漫衍，風則竹木離披，固險巖之途，而業者以其捷多賴之。善心之士釀金數十兩，於石泉巖右側疊石為階，直達嶺頂，度可減免顛頓之苦於萬一。有識者因以茶路名之云。」²⁾

由此可知，本來只是因為文山地區是當時臺北盆地前往宜蘭平原的陸上捷徑，但因為有原住民在此生活，而阻礙了當地交通的發展，後來由於當地產業的發展，先有大菁、樟腦，後有茶葉，使得本區對外交通的需求日益提高，原來對外唯一的通道，便成為文山地區對外的產業道路，挑茶的茶農有遠從宜蘭、坪林而來，到達石碇，在石碇西街集順廟前廣場交易，在石碇交易後的茶商再將買得的茶葉請挑夫沿著古道挑到楓仔林或深坑，接著由水運或沿著「茶路古道」將茶葉送到臺北。

²⁾ 茶路碑碑文，民國七十四年六月，臺北市文獻委員會立，該碑立於石泉巖清水組師廟旁，茶路古道的入口，全文見附錄二。

這條路線的出現，大約可追溯到道光年間，有泉州人從艋舺搭渡筏沿新店溪、景美溪溯水東行，登岸後附接深坑溪上源，轉楓子林東抵石碇定居，因此地適合種茶，漸漸聚居成村。後來更有安溪人陳合興，偶爾溯石碇溪南下，越過樹梅嶺經崩山，進入坪林開發。又有部分村民從坪林越過東南方山區，通往頭城、礁溪而達宜蘭，走出了最早的北宜山道。

日治以後，因為較重視交通建設，並積極改善臺北到宜蘭之間的交通，陸續有北宜公路的通車、輕便鐵的修築、及至宜蘭線鐵路的通車，使得文山東線古道在扮演的交通要道的地位逐漸被新式交通工具及新路線所取代。

第二節 噶瑪蘭地區的開發

宜蘭又稱噶瑪蘭，舊稱蛤仔難、甲子難、蛤仔蘭、甲子爛³⁾，都是先住民語 Kavalan 的音譯，其意為「平原的人類」，以區別居住在山區的泰雅族群。清領以前，就有噶瑪蘭族在此居住，並曾先後受西班牙及荷蘭短暫的「統治」，但所謂的統治並不是完全的順服。噶瑪蘭人首見於歷史記載是在明崇禎五年（1632 年）有一批西班牙船員遇風飄至蛤仔難被殺，因為當時盛傳蛤仔難地區產金、銀，又富於米穀、鳥獸、魚貝之利，故西班牙人藉此派兵前往征討，燒毀七個原住民部落，殺十二人，蛤仔難諸社不敵而降，自此東北海岸地區也悉歸西班牙人勢力範圍（郭弘斌，2001）。

明崇禎十五年（1642 年）荷蘭人見西班牙在臺的守備日漸鬆懈，經數次偵測後，派遣哈勞哲（Hendrick Harrouse）一舉趕走西班牙人在北臺灣的勢力。接著，於明崇禎十七年（1644 年）九月，荷蘭人彼得·彭恩（Pieter Boon）奉命派兵由海路出征噶瑪蘭，最後有四十四個村落歸順荷蘭人。同年十月彼得·彭恩再度率領二百多名荷蘭士兵與原住民組成的軍隊，征伐噶瑪蘭地區，其目的是徹底征服當地原住民，其次是為了尋找傳說中的哆囉滿⁴⁾。結果有三十四個原住民村落歸順荷蘭人，而不願歸順的就被焚毀一空（郭弘斌，2001）。

後來，明永曆二十二年（1668 年）延平郡王鄭成功在全臺底定之後，班師北上，荷蘭人交戰不支，悉數遁去，結束了荷蘭人在噶瑪蘭地區二十五年的統治（1642-1668 年）。但明鄭因享年短暫，勢力尚來不及影響到噶瑪蘭地區。

因此，漢人進入噶瑪蘭的開發是以民間的開發為先鋒。明鄭時期，根據《噶瑪蘭廳志》的記載：

³⁾ 噶瑪蘭，Kavalan 或 Kavannan 之音譯，黃叔璥《臺海使槎錄之番俗六考》、陳夢林《諸羅縣志》、藍鼎元《東征集》、高拱乾《臺灣府志》等均稱作蛤仔難。蕭竹友《甲子蘭記》稱作甲子蘭。鄭兼才《鄭六亭集》稱作蛤仔蘭（廖風德，1990）。

⁴⁾ 當時盛傳臺灣東部有一條黃金河，即所謂哆囉滿河（Terraboan River）

「相傳嘉靖年末，海寇林道乾曾竄泊蘇澳；實則日本、荷蘭及鄭氏竊踞所不及之區也。」

這與有關漢人到噶瑪蘭的最早傳說時間大致相同；傳說在明嘉靖四十二年（1563年）海盜林道乾曾盤據蘇澳達數月之久，後因水土不服，夥伴病損過多，最後只好離去。亦有傳說西班牙人佔據噶瑪蘭時，曾受漢人糧濟乃得入蘭地。（陳淑均，1963）上述傳說，皆因缺乏史料詳細記載，無法做一定論。

由此可知，噶瑪蘭與外界的接觸主要是從清領時期開始。這是因為到了雍正初年，臺灣前山中南部耕地已經墾殖殆盡；乾隆年間，北部淡水廳墾務猛進，至乾隆末年也呈飽和狀態，而且人口增加迅速，當耕地飽和，人口膨脹時，必求宣洩出口，而位於襟帶，良田沃野的噶瑪蘭，於嘉慶以後成為漢人移民的新樂土（廖風德，1990）。

明鄭時期漢人勢力未及噶瑪蘭，但臺灣正式納入清朝版圖之後，清廷以「臺灣孤懸海外，易成奸宄逃匿之藪，是以不宜闢地聚民」為由，實施消極政策。故從康熙二十二年（1683年）施琅平定臺灣，十年之後，清朝政府的影響不僅尚未施及噶瑪蘭，且對該地茫然無知，可由康熙三十三年（1694年）完成的《臺灣府志》中得知：

「蛤仔難港，在廳治（指淡水）東北五百五十里，有二港，合諸山灘流與海潮匯。蛤仔難三十六社番，散處於港之左右，土人謂之平埔番。」

「山朝山，在淡廳治北五百三十五里。自雞籠山分支，東渡八尺門港，雙峰遙峙，高不可極。山南為蛤仔難三十六社番所居，人跡罕到」（余文儀，1962）

從以上的記載可知，臺灣歸屬清政府以後的十年間，官方對噶瑪蘭地區除了知道有「三十六社土番」居住，及外人很少前往，再也沒有更詳細的資料了，至於是否有漢人前往或居留該地，則更不得而知。直到完成於康熙五十六年（1717

年)的《諸羅縣志》始有進一步記載漢人與噶瑪蘭人交易互市的情形(廖風德, 1990)。

「蛤仔難以南有猴猴社,云一、二日便至其地,多生番,漢人不敢入。各社夏秋划蟒甲,載鹿脯、通草、水藤諸物,順流出近社與漢人互市,漢人亦用蟒甲載貨以入,灘流迅急,船多覆溺破碎。雖利可倍蓰,必通事熟於地理,乃敢孤注一擲。」(周鍾瑄,1962)

從上述記載可知,在康熙五十六年(1717年)之前,噶瑪蘭人已和漢人進行貨物互市,這種交易雖屬季節性與短暫性之行爲,但漢人和噶瑪蘭人之間已有接觸,同時也提示了漢人對噶瑪蘭的地理環境、族人的生活有了某種程度的了解,所以才願意冒著舟碎身亡的危險,從事高利潤的貿易活動。

漢人最早企圖進入噶瑪蘭地區開墾的是在乾隆三十三年(1768年)淡水人林漢生,他自淡水出海,從海路率眾佃登陸烏石港入墾噶瑪蘭,但最後被生番所殺害,墾務便中斷。之後一直要到三十年後,才有吳沙大規模的入墾頭圍。

吳沙於乾隆三十八年(1773年)由福建漳浦縣移居臺灣,先居淡水,再遷三貂社,吳沙可能是由基隆沿東北角海岸至澳底而入居三貂社地,並以「番割」⁵⁾之角色與平埔族人進行交易,也因此對宜蘭平原的地理、人文情形漸有了解。乾隆五十一至五十三年(1786-1788年)在林爽文反清事件中,臺灣知府楊廷理擬令淡水同知徐夢麟、副將徐鼎士招請在三貂社的吳沙等人,協助帶領官兵入山堵截,顯然吳沙在三貂乃至噶瑪蘭的活動已爲官方所熟知,甚至可爲官方所用,而於乾隆六十一年(1796年)吳沙率漳、泉、粵三籍之民進墾噶瑪蘭,建立了頭圍的歷史性行動(戴寶村,2001)。雖說是三籍之民,但實際上漳人佔移民人數十分之九,泉、粵兩籍只佔十分之一(見圖3-1)。在《東槎紀略》中,曾記載吳沙入蘭的經過:

⁵⁾ 漢人來到噶瑪蘭的目的是與原住民進行交易,換取原住民的物品,並送來原住民所需的生活用品,這些來原住民地區做生意的商人,俗稱「番割」。

「林爽文之亂，慮賊北竄內山，同知徐夢麟言，三貂有吳沙，民番素信，可堵賊，毋使遁入者是也。沙既通番久，嘗深入蛤仔難，知其地平廣而腴，思入墾。與番割許天送、朱合、洪掌謀，招三籍流民入墾，並率鄉勇二百餘人、善番語者二十三人，以嘉慶元年九月十六日進至烏石港南，築土圍墾之，即頭圍也。沙雖首糾眾入山，而助之資糧者，實為淡水人柯有成、何績、趙隆盛也。沙所召多漳籍，約千餘。泉人漸乃稍入，粵人則不過數十位鄉勇而已」

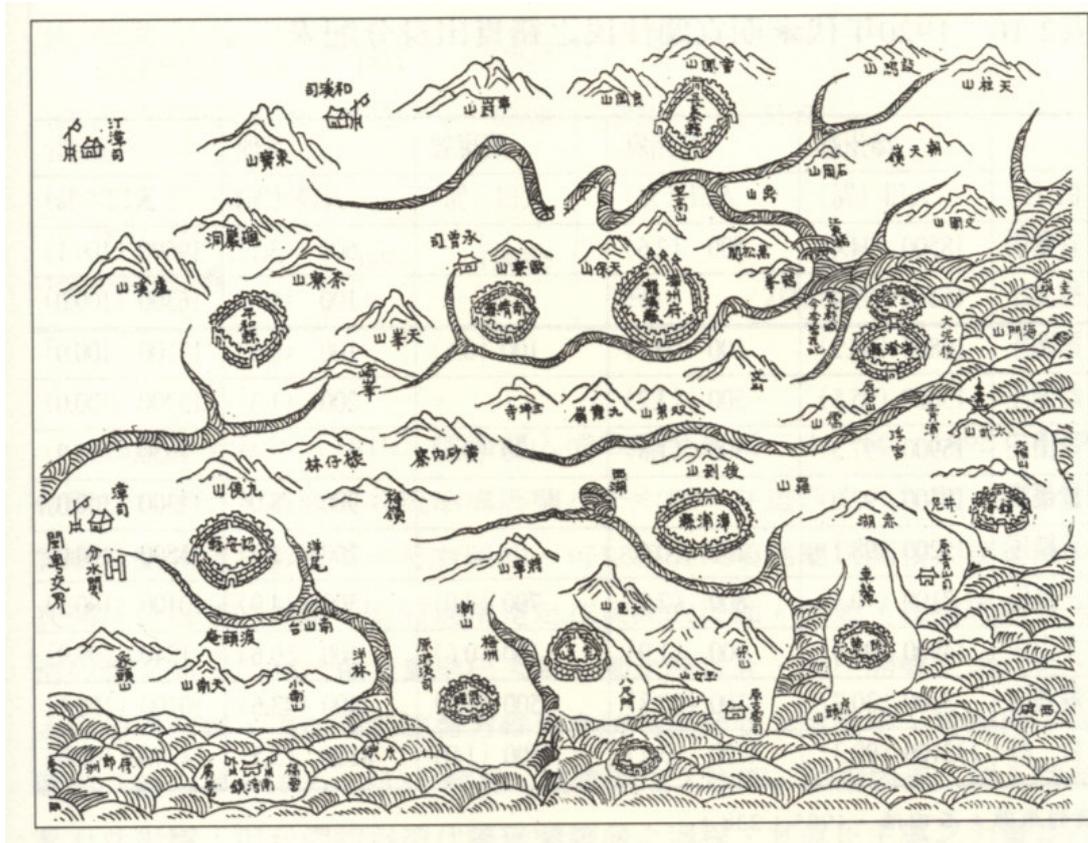


圖 3-1 漢人入蘭「三籍合墾」分布圖

可知吳沙是有組織地率領漢人入墾噶瑪蘭的，在《宜蘭縣志》中記載：

「惟當時吳(沙)使用火器甚猛，平埔族終於不敵潰走，撤至西勢之哆囉美遠、珍仔滿力、辛仔罕三社為後圖，吳乘勢侵入，沿途無敵，遂入頭圍。」

吳沙利用熟知平埔族之習性及其生活方式，強力入墾頭圍。這雖是噶瑪蘭族人堅守家園的第一次潰敗，卻只是往後無數潰敗的起頭。日人根岸勉治在《噶瑪蘭熟番之移動與漢人之殖民》一文中，列舉了當時漢人在蘭陽平原上獲得土地的四種方法：(一)武力獲得；(二)土地買賣；(三)利用放貸；(四)利用平埔族之習性。

在漢人先期的拓墾活動中主要是以武力為後盾強取豪奪，後來逐漸利用兵不血刃的方式，輕易地獲得土地。傳統的噶瑪蘭社會裏，沒有土地財的觀念任意地四處游耕，族群習性中厭惡不潔的土地，很隨意地放棄耕地，噶瑪蘭通判柯培元所作的《噶瑪蘭志略》〈熟番歌〉中，詳細地記載著噶瑪蘭人丟盔棄甲、節節敗退的悲慘歷程。

吳沙率眾入墾噶瑪蘭後，不久便因病去逝，由其侄吳化代領其事，繼續從事往南的開墾工作。以頭圍為據點，再開闢二圍（今頭城二城里）、湯圍（今礁溪德陽村）、三圍（今礁溪三民村），次年再進抵四圍（今礁溪四結村）（表 3-2）。

噶瑪蘭的開發，主要是從臺灣納入清政府的統治疆域以後開始的。清領臺灣初期，清朝政府對宜蘭地區只有名義上的管轄，並沒有真正設官治理。由此可知，清政府對噶瑪蘭的態度是消極的，和當初清政府對開發臺灣的過程十分相似，就如同謝金鑾所言，當時噶瑪蘭的開發是「官未闢而民已闢」的方式進行。自嘉慶元年（1796年）吳沙率領漳、泉、粵三籍移民入墾噶瑪蘭之後，到嘉慶十五年（1810年）清政府決定將之收入版圖的十五年間，民間是全力的開發，而清廷則以噶瑪蘭為界外之地，恐怕開啓番釁為由，拒絕移民的正式請墾，同時曾以經費不足等理由，拒絕臺灣官吏將噶瑪蘭收入清版圖的建議。直到清政府意識到噶瑪蘭可能成為在現實上或潛在地與之對抗的社會集團的根據地（例如李培、蔡牽、朱瀆等），並危及到其政權的鞏固，方才接受將噶瑪蘭收入清政府之版圖（廖風德，1990）。所以，謝金鑾曾以臺灣收入版圖比擬於噶瑪蘭，說明噶瑪蘭之不可棄：

「故使今之蛤仔難可棄，即昔之台灣亦為可棄，昔之所以留台灣者，固謂郡縣既立，使吾民充實於其中，吾民防捍於其外，番得所依，寇失所踞，所謂安於無事者此也，今之蛤仔難亦猶是已矣。……夫台灣之在當日，與內地遠隔重洋，黑水風濤沙汕之險，非人跡所到，然猶不可棄，棄之則以為非便；乃至今日之蛤仔難，則較為密邇矣，水陸毗連，非有遼絕之勢，而吾民居者眾已數萬，墾田不可勝計……」（謝金鑾，1962）

謝氏認為噶瑪蘭收入版圖的條件，要比臺灣收入版圖時的條件更佳，而且民情期盼甚殷，實無可棄之理（廖風德，1990）。

由於宜蘭被視為行政邊疆，常成為海盜、流寇的聚集地。吳沙雖不是第一位進入蘭陽開墾的漢人，卻因墾拓功績卓著，富傳奇性，而一直為人津津樂道。吳沙拓墾宜蘭的功績向來為人讚頌，尤其當年荒蠻的宜蘭猶如後山，官方一直棄之不顧，直到吳沙開拓宜蘭之後，人口激增，地位日漸受官方重視，才將宜蘭收入版圖設官治理。為了便於經營開發，當臺灣知府楊廷理，多次奏請設置行政區，才於嘉慶十七年（1812年）終於獲准設置噶瑪蘭廳，從此宜蘭由民間私墾進入官民合作開發的階段。光緒元年（1875年），噶瑪蘭廢廳改縣，以噶瑪蘭的「蘭」字，冠上「宜」字，改稱宜蘭（見表 3-2），宜字係助詞，宜蘭即蘭地之意。漢人至宜蘭地區正式拓殖時間，在臺灣開拓史上已算是晚期了。

表 3-2 宜蘭開發大事紀

| 中國年代 | 西元年代 | 重要事項 |
|---------|------|------------------------|
| 明嘉靖四十二年 | 1563 | 傳說海寇林道乾曾據蘇澳數月 |
| 明崇禎七年 | 1634 | 西班牙人進入宜蘭，在當地傳教 |
| 明崇禎十五年 | 1642 | 荷蘭人驅逐西班牙人，進入宜蘭 |
| 清乾隆三十三年 | 1768 | 漢人林漢生入墾宜蘭遇害 |
| 清嘉慶元年 | 1796 | 漢人移民領袖吳沙率眾進據烏石港南方 |
| 清嘉慶三年 | 1798 | 吳沙病逝，姪吳化代領其事開墾二圍、三圍、湯圍 |
| 清嘉慶四年 | 1799 | 開墾四圍 |
| 清嘉慶七年 | 1802 | 開墾五圍〔今宜蘭市〕 |
| 清嘉慶九年 | 1804 | 西部平埔族 1000 多人移入宜蘭 |
| 清嘉慶十一年 | 1806 | 漳泉械鬥，西部平埔族人移墾羅東 |
| 清嘉慶十四年 | 1809 | 漳泉械鬥，漳州人進占羅東 |
| 清嘉慶十五年 | 1810 | 清廷將噶瑪蘭收入版圖 |
| 清嘉慶十七年 | 1812 | 設「噶瑪蘭廳」 |
| 清光緒元年 | 1875 | 噶瑪蘭廳改稱宜蘭縣 |
| 清光緒十年 | 1884 | 法軍攻打蘇澳，遭陳輝煌擊退 |
| 清光緒二十一年 | 1895 | 6 月 21 日，日軍登陸蘇澳 |
| 日明治三十年 | 1897 | 日人改行政區域為「宜蘭廳」 |
| 民國三十五年 | 1946 | 宜蘭、羅東、蘇澳三郡劃歸台北縣管轄 |
| 民國三十九年 | 1950 | 正式成立宜蘭縣 |

資料來源：整理自施俊文（1961）。

第三節 文山東線古道成為兩區域聯絡的主線

綜觀淡、蘭二地之間交通路線的演變，在臺灣納入清朝版圖之後的康熙年間，由於對噶瑪蘭地區的認識有限，加上山區道路崎嶇，又有原住民分布，不易通行，故當時要到噶瑪蘭只有海路能通行，但因為海象不佳，海路的風險極大。而後至嘉慶十七年噶瑪蘭設廳之前，由於漢人急需移民拓墾的新耕地，故淡蘭之間的陸上交通已經有了連結，路徑大致以三貂線古道各路線為主要通道，由一開始最位置最東北沿著海岸地帶的「蛤仔蘭古道」，漸漸地移往西南內地，兩地連線的直線距離已有大幅度的縮短。於增設噶瑪蘭廳之後，清朝政府才積極加入開闢道路的行列。

但不論三貂線的古道如何演變，其最短的路徑，也就是「三貂正道」約可分為三段，第一段從艋舺街至暖暖，行程五十里；第二段從暖暖至魚榭子行程五十五里；第三段從魚榭子至頭圍行程六十五里。若由艋舺街至噶瑪蘭城距離約一百七十里，行程跋涉，仍需三天二夜才能到達宜蘭。雖然較最早的「蛤仔蘭古道」需要六天以上的行程已經減少一半以上的時間，但仍舊不敷需求。

而後，隨著臺北盆地東南邊緣淺山丘陵地區的開發，由「安溪茶販」走出的一條貿易路線，竟然只要一整天的時間就可以單程聯絡淡、蘭二地，此即所謂淡蘭古道文山東線的雛型，不過這條道路要到道光年間才為人所熟知。之後，於光緒十一年（1885年）劉銘傳派人「開通」此一路線，此後，文山東線成了淡蘭二地最短的路徑，並隨著臺北盆地東南邊緣淺山丘陵茶產業的發展，產量大及品質佳，再加上出口市場的需求，讓這條文山東線更展現其重要性。

而文山東線淡蘭古道在石碇至坪林倒吊子（今碧湖）之間的路線又可分為二條路線：一條由景美溪上游的石碇村接烏塗溪路上至大隔門（今北47-1號道路），後接北勢溪經四堵溪源頭（今臺9號省道），至金面山分水嶺下宜蘭礁溪（上述路線即為淡蘭便道），此路徑較近似於現在北宜公路的南段；另一條由石碇接崩山溪路，經磨石坑豐田上嶺（今106乙號道路），經現在坪林鄉上德村下到北勢

溪上游的虎寮潭過水，再上胡桶山繞嶺至鶯仔嶺南面風口格下宜蘭頭城（此即為「頭圍後山通艚艸小路」），此路徑北段和的北宜高速公路北段重疊。

綜上所述，清領時期，北宜之間的通道由最早的三貂線古道向西南移轉至文山東線古道；日治時期，先是興建宜蘭線鐵路，後又開闢今北宜公路，亦是將交通連線向西南移往文山東線古道移動；民國以後，北宜之間的交通建設不斷，先是於民國三十四年拓寬北宜公路，後於民國六十八年依據「蛤仔蘭古道」部份路段修築北部濱海公路，以疏緩北宜之間的交通運量；接著進行宜蘭線鐵路的雙軌工程與全面電氣化工程，並於民國九十一年完工；目前正修築中的北宜高速公路將於民國九十四年底通車；如今正在計畫興建「北宜直線鐵路」，其所經路線和北宜高速公路路線大致平行。

由此可知，不論清領時期、日治時期甚至今日，當要解決北宜之間交通問題時，都以通過文山東線古道的路徑為最短的連線距離，只不過以前是翻山越嶺，現在是以鑿隧道、架橋樑的方式來通過。這是因為工業革命之後對運輸技術不斷革新，而運輸技術的革新可以縮短兩地之間的連線距離，造成時空收斂的現象，並可促進區域的開發。

茲將清領時期淡蘭二地之間交通路線之演變附於文後（見表 3-3、3-4）。

表 3-3 淡蘭古道陸路北路三貂線各路線之演變表

| 古道年代 | 路名 | 所需時間 | 啟程與沿途所經路線 |
|-------------------------|------------------|------|--|
| | 開路或修路者 | | |
| 乾隆中葉以前 (1765年前後) | 蛤仔蘭孔道 | 六日 | 自淡水東北行，經八堵、雞籠、過深澳至三貂，取道蔭蔭嶺。 |
| | 民間 | | |
| 乾隆中葉以後 (1781年以後) | 白蘭古道 | 三日 | 由暖暖、三爪仔過三貂嶺，經頂雙溪。又一說由暖暖街直接入山，經十分寮、楓仔瀨經頂雙溪。【由暖暖迄宜蘭約一一六里】 |
| | 白蘭 | | |
| 嘉慶十二年間 (1807年) | 楊廷理新路 (官道、正道) | 三日 | 自艋舺至錫口、水返腳、七堵至蛇仔形住宿。蛇仔形二十里至武丹、丹里、三貂社可住宿，三貂五里至蔭蔭、卯裏嶺腳、大溪(蔭蔭嶺古道段)、烏石港。【共計二百餘里】 |
| | 楊廷理 | | |
| 道光三年 (1823年) | 三貂嶺道路 | 三日 | 重修「官道」，自芋仔潭至大里簡，七、八十里，嶺道溪梁，年需修葺，林國華繼志不懈。 |
| | 林平侯 | | |
| 道光四年~五年 (1824~1825年) | 三貂正道 | 三日 | 刻下「三貂正道」大半業已修整寬平，行旅往來不絕。 |
| | 呂志恆 | | |
| 道光九年 (1829年) | 三貂正道 | 三日 | 由艋舺北行，過錫口、南港、水返腳、一堵山、五堵、七堵、八堵、暖暖、碇內過溪、楓仔瀨復過溪、鯽魚坑、過渡、伽石、三貂(爪)仔，芋仔潭過水、三貂嶺、嶺頂；嶺路初開，窄徑懸磴甚險，肩輿不能進。牡丹坑、粗坑口過渡，頂雙溪，有渡，魚行仔有溪，下雙溪過渡，遠望坑民壯寮，轉東半嶺、草嶺、下嶺，至大里簡民壯寮，番薯寮、大溪(草嶺古道段)、梗枋、北關至烏石港、噶瑪蘭城。【共計二百里】 |
| | 民間 | | |
| 同治年間 (1861年以後) | 總兵巡閱路線 | 三日 | 由艋舺營北行，經錫口、水返腳、五堵、六堵、七堵、暖暖嶺、三爪仔、三貂嶺、大里簡、北關、頭圍、三圍、噶瑪蘭城。回程由原途至七堵轉往雞籠，再循原路回艋舺。 |
| | 台灣總兵 劉明燈 | | |

資料來源：修改至卓克華(1994)，99-100頁。

表 3-4 淡蘭古道陸路北路文山線各路線之演變表

| 古道年代 | 路名 | 所需 時間 | 啟程與沿途所經路線 |
|--------------------------|------------------|----------|--|
| | 開路或修路者 | | |
| 乾隆年間 (1868 年以後) | 文山西線 | 三日 | 由艋舺大坪林進山，從內山（今烏來地區）行走，經大湖隘抵東勢溪洲。 |
| | 民間 | | |
| 嘉慶初年 (1796 年前後) | 入蘭備道 1 (文山東線) | 一日 | 艋舺武營南門，經古亭村，水卞頭、觀音嶺腳、深坑仔街、楓仔林、石碇仔街、烏塗窟嶺腳、大隔門、柯仔崙坑、粗窟坑、仁里坂、灣潭渡、鶯仔瀨、石石曹坑、三分仔坑、頂雙溪、四堵寮、金面山分水崙（淡蘭交界）、嶺腳、礁溪街北、噶瑪蘭三結街。 【共計一百一十里】 |
| | 民間 | | |
| 嘉慶中葉 (1808 年前後) | 入蘭備道 2 (文山東線) | 一日 | 由頭圍後山土地坑北行，經樟崙、炭窯坑、統櫃、虎尾寮過溪（胡桶古道段）、上大粗坑、過崙仔洋，至萬順寮、樟腳、六張犁，直達艋舺武營頭出口。 【山程九十餘里】 |
| | 民間 | | |
| 光緒 11 年 12 月 (1885 年) | 文山東線 | 一日 | 自烏來通自宜蘭，開山闢石碇路百餘里。 |
| | 劉朝祐 | | |
| 光緒 13 年 (1887 年) | 文山東線 | 一日 | 自淡水至宜蘭，經平林尾、樟谷坑、磨壁潭、倒吊子（碧湖）、四堵等地。 |
| | 劉銘傳 | | |

資料來源：修改至卓克華（1994），99-100 頁。

小結

臺北盆地的開發隨著漢人拓墾的腳步來到了盆地的東南邊緣丘陵區，又正好因為適合種植當時最具經濟價值的茶樹，更加速促使本區產業的發展與交通路線的開闢，也因為交通連線的出現，更加速蘭陽平原的開發。綜而言之，北宜兩地之間由於交通運輸時間的縮短，從清領時期至今共有三次重大的運輸革新：

第一次，清光緒十一年（1885 年）文山東線古道的開通，這是由於新路線的開闢，直接縮短兩地之間交通連線的直線距離，雖然仍以步行為主要交通方式，但單程路程已經由三天兩夜縮短至一天。

第二次，日治大正十三年（1924 年）宜蘭線鐵路的通車，這次是由於新式交通工具的引進—鐵路，鐵道所經路線雖然和先前的淡蘭古道三貂線相近，但因為鐵路的速度遠快過於步行，因此北宜之間的旅運時間大幅縮短。

第三次，民國九十四年底（2005 年），可預見的北宜高速公路的開通，使得北宜兩地的旅運時間縮短在一個鐘頭之內就可以到達。北宜高速公路的路線大致是沿著文山東線古道的舊址而行，但直線距離更短了，這是因為運輸革新之後，改用新技術來修築道路，如以隧道及高架橋樑取代繞山而行的方式，使得交通路線得以大幅縮短，如此更加速宜蘭地區與臺北核心區兩節點之間的聯繫。