第二章　淡蘭古道開拓的歷史

臺灣最早的古道，絕大部分都是原住民爲方便狩獵或後來先民爲耕作之便，所闢建的羊腸小徑，不但崎嶇難行，而且大都是人煙罕至的地方。到了明末清初，由於鄭成功率軍擊退了荷蘭人，因而在福建的閩南人及廣東的客家人相繼移民到臺灣來，進行拓墾及移民。至雍正元年（1723 年）設置淡水廳，管轄大甲溪以北之地，廳治設於竹塹（今新竹），臺灣北部開墾迅速，嘉慶十七年（1812 年）增設噶瑪蘭廳，使得臺灣北部二大平原因爲開墾的需求急需交通路線，淡蘭古道應運而生。

臺北地區在清康熙三十六年（1697 年）因郁永河的到來，見到當時凱達格蘭族在臺北盆地居住的情形起，一直到康熙年間正式核准泉籍墾戶陳賴章開墾大佳臘，臺北地區才開始有大規模的漢人進駐開墾，一直到乾隆年間，臺北盆地的平原地區已大致開墾完畢，甚至已經開墾到盆舷地帶，也因此和鄰近地區的往來交通日益頻繁（李文良，1999）。

在臺灣的開發史上，宜蘭因地處山後，重山環繞，形勢隔絕，交通阻塞，地形成爲宜蘭地區發展的阻礙。臺灣本島因爲有脊樑山脈橫亙南北，所以清代漢人移民概略將臺灣地形區分爲前山、後山。宜蘭即位於後山北境，東臨大洋，其餘三面崇山峻嶺環繞，依山憑海，懷抱平原，形勢隔絕，在地理上形成自然體系。因此交通遂成爲宜蘭地區移墾的首要問題（廖風德，1990）。

清領初期，宜蘭對外交通有海、陸之別。臺灣開發初期以水運爲主，故海運興起較早。但因位於臺灣東北部，東北風強勁，海象不佳，使得海運的風險提高，陸運因而興起。但陸運多爲山路，因早期山路險峻不易通行，且沿路多爲原住民的分布地，對漢人而言風險極大。

陸運的路線大部份位於山區，多而分歧，在加上淡水廳之行政區域廣大，故以竹塹爲界粗分爲南、北二路：南路即指竹塹以南（包含竹塹）、大甲溪以北之通蘭古道；北路因從淡北（今臺北）爲起點之路線甚多，故北路又可再分爲三貂

線與文山線（又分東、西支）二大主要路線[1)]。其中又多分歧支線，故本文以主要路徑爲依據來分類（見圖 2-1）。

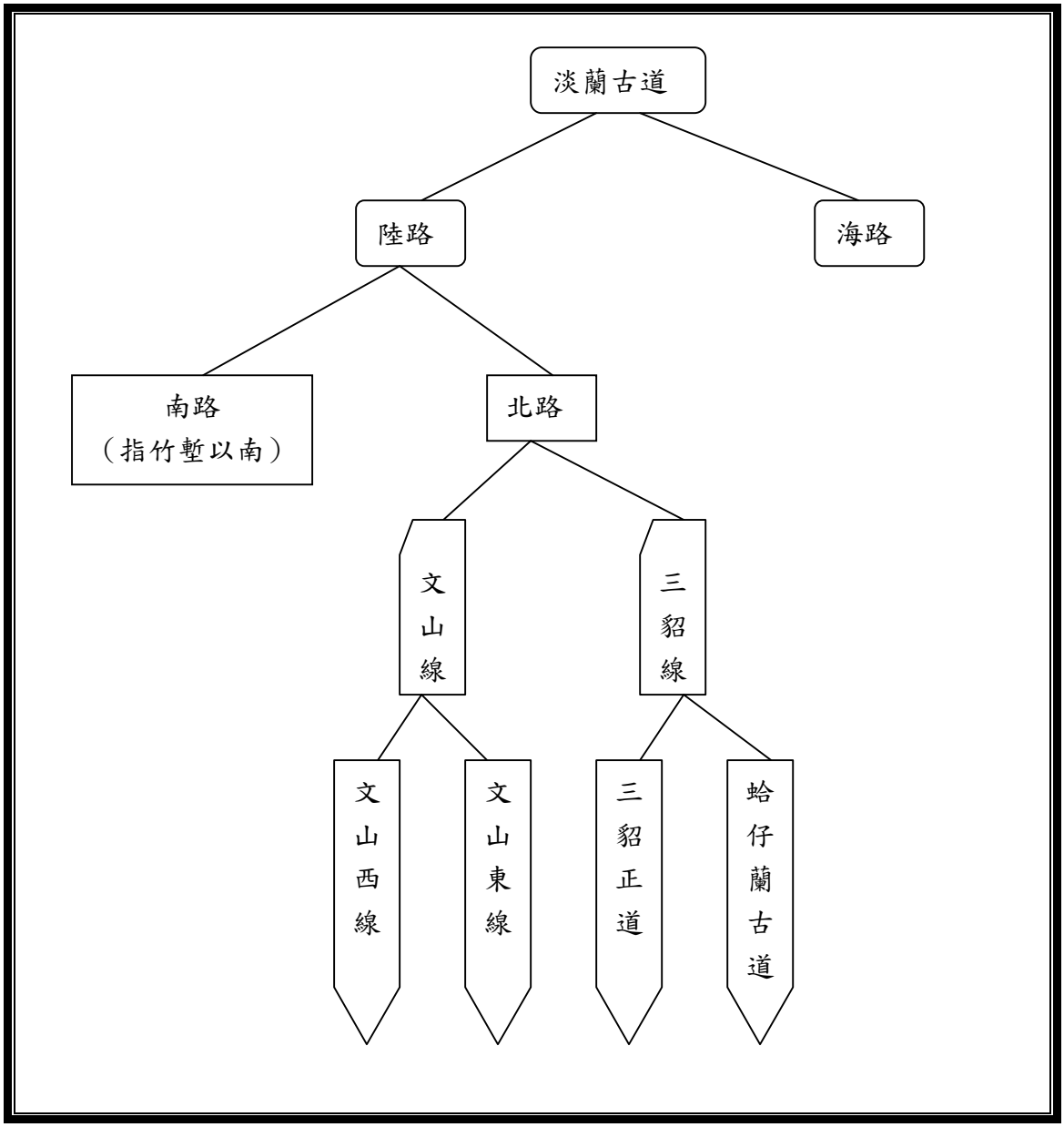

圖 2-1　　淡蘭古道路線分支圖

[1)] 此一分法乃依唐羽（1989）在「吳沙入墾蛤仔難路線與淡蘭古道之研究」中之分類，後有卓克華(1994)「淡蘭古道與金字碑之研究」亦採其說法，故沿用之。

第一節　原住民維生活動的形塑

臺灣的原住民，其實只是比漢民族較早落籍於臺灣的土著民族，他們並不是原來就住在臺灣的。明鄭之前，對於這些尚未開化的土著民族，漢民族大都以「土番」、「東番」等相稱。明鄭時期，在鄭成功的撫墾計畫中，對原住民的綏撫施政即甚重視，然清領時期因清朝政府治理臺灣的政策並不積極，使得對原住民的管理政策緩慢了許多（黃炫星，1991）。

明鄭時期，隨著渡海來臺的閩、粵移民日漸增多，到了清乾隆末年因爲海禁的鬆弛，漢人更大規模的湧進臺灣，也一直到這個時期，原住民中的平埔族才逐漸漢化；而部份受到漢民族緊逼又難於即刻歸順漢化的高山族，便從西部平原輾轉遷移游獵，先移入內陸再退居深山。

高山族在遷移到近山盆地或游獵時，走出了早期的越嶺山徑。其實除了漢人的入墾和平埔族的排擠之外，構成高山原住民遷移尚有因爲族群內部的分裂、新獵場的探求、耕地的尋覓等原因，如泰雅族、布農族、排灣族等，在大約十七、十八世紀的時候，先後集體翻越了臺灣的脊梁山脈—中央山脈，成爲東、西越嶺的開路先鋒（黃炫星，1991）。

因此，在山地間的溪谷旁或較平坦的地方就形成了許多山地同胞棲息的部落，昔稱「番社」。各族群在自己的生活領域裡，各自劃分自己的獵區，沿途並建有簡陋的獵寮及聯絡獵區的羊腸小徑，這些獵寮小徑，就成爲昔日山地原住民出入山區的通道。後來成爲原住民上山打獵或下山交換油鹽等日常用品之用，雖非正式的道路，但已經是後來越嶺古道的主要路徑，並成爲後來漢民族爲擴展生活領域及溝通文化交流的重要通道（黃炫星，1991）。茲依照各路線形成年代的先後順序，來探究其路線和原住民活動之關聯。

一、陸路南路

陸路南路係指竹塹以南的淡蘭古道的統稱，由淡水廳取道陸路進入噶瑪蘭地區者，最早的文獻資料記載於《臺海使槎錄》的《番俗六考》中所提及的二條所謂「番仔路」：

> 「有至崇爻社者，自倒用土番指引，盤山逾嶺，涉澗穿林，計程五日夜方至。由民仔里武，三日可至蛤仔難，但峻嶺深林，生番錯處，漢人鮮至。或云；水沙連過湖，半日至加老望埔，一日至描里眉。一日至眉加堞，一日至望加臘，一日至福骨，一日半至買槽無老，又一日半至民仔里武，二日至蛤仔難社。」

此二條「番仔路」是從臺灣中部連通道東北部高山地帶的道路，所經之地多「盤山逾嶺，涉澗穿林」、「峻嶺深林，生番錯處，漢人鮮至」，尚需「生番指引」，因爲通過困難，故一直到噶瑪蘭開發之後，仍少見官方資料提及此路。因爲此路即是由泰雅族人的活動通道所連結出來的，但也因爲漢人不易通過，據說乾隆五十二年（1787 年）林爽文事件的餘黨多從此路逃往噶瑪蘭，清政府爲了追捕林爽文事件的殘黨，因而間接促使清朝政府積極開拓修築到噶瑪蘭地區的道路。

另外亦有嘉慶九年（1804 年），彰化社番首領潘賢文、大乳汗毛格，由於犯法唯恐被捕，結合岸裡、阿里史、阿束、東螺、北投、大甲、吞霄、馬賽諸社眾千餘人，越內山進入噶瑪蘭地區的五圍之地，引起與漢人爭地的衝突（姚瑩，1957），可惜亦未見有詳細記載其行經路線。

總之，南路的淡蘭古道位於深山之中，再加上通過泰雅族原住民的生活區，在當時非漢人所能利用，故嘉慶十七年（1812 年）噶瑪蘭剛開闢時，官方擬定開闢的路線已改由今新竹縣東部入山，並由今宜蘭縣溪南之三星鄉出口，淡蘭古道的地理位置逐漸北移。其路線在《噶瑪蘭廳志》中有詳細記載：

「蘭初闢時，預籌進山備道，以便策應緩急。其路凡三條；一由淡水、三貂過隆嵐嶺抵頭圍，係入山正道;……又一路由艋舺經大坪林進山，從內山行走，經大湖隘，可抵東勢之溪洲……。又一路由竹塹之九芎林（今新竹縣芎林鄉）進山，經鹽菜甕（今新竹縣關西鎮），翻玉山腳，由內鹿埔可出東勢之叭里沙喃，係在粵人分得地界之內。」

可知當初預計修築的路線是由今竹東、芎林入山通至溪南三星之地，其內山路線與今由竹東、尖石、秀巒至司馬庫斯泰雅部落，再經鴛鴦湖來到宜蘭的路線相近。由上文亦可知，當時淡、蘭二地之間的陸路通道已經區分爲三條。

不過後兩條「備道」因爲和當時清朝政府的封疆政策相悖離，雖於嘉慶二十三年（1818 年），集資準備開路，但一直沒有動工修築。此後，道光年間幾位新履臺地的地方官員姚瑩、呂志恆、方傳隧皆不主張開通，兩條備道因此遲未開成。除了國家政策之外，因道路「所歷懸崖峭壁，山徑崎嶇，樹木叢雜……生番處處皆可出沒；……若欲進山修築，須得溪流乾涸之際，各負乾糧、執持器械，結隊前進，以防山番肆殺，野獸搏噬。」直到道光四年（1824 年），呂志恆在姚瑩的基礎上提議「將來民人入山樵採漸多，人煙稠密、行旅漸通、山番潛跡，再議興修，未爲不可」（陳淑均，1963）。

二、陸路北路—三貂線

若不經過山區的泰雅族分布區，就得繞行經海岸地帶前往噶瑪蘭，而當時的凱達格蘭族在臺北盆地開發初期，其分布地大致沿著今淡水河到基隆河沿岸平原一帶以及基隆山區，其中有一部分越過雪山山脈的北端，遷移到宜蘭平原，但後來漢人大舉入墾，又被迫退回周邊山地及沿海平原區，因而走出東北部早期的淡蘭古道。

分布在基隆山區一帶的凱達格蘭族使用極原始的方式淘金，並將採得的金子熔鑄成一條條的金塊，後來跟荷蘭人、漢人交換日常物品。到了光緒十五年（1889年）有一位鐵路工人偶然在八堵附近的基隆河發現了沙金，始揭開了漢人淘金的序幕。雖有三貂嶺的阻隔，卻阻止不了淘金的人潮，因而把淡蘭古道三貂線西段踏得更加明顯（黃炫星，1991）。

淡蘭古道三貂線在通蘭古道中算是歷史最久，也是路線變化最多的路線，本路線大致是由凱達格蘭人初期游獵的山徑慢慢演化而來。在乾隆、嘉慶以前，由淡水廳取道陸路進入噶瑪蘭之古道，而目前有現存史料記載，最早可溯及康熙末年黃叔璥之《臺海使槎錄》之〈赤嵌筆談〉中提及，在經過臺灣北部以後，則由山朝社（即三貂社）入蘭，此路應爲最早的淡蘭古道，後稱爲「蛤仔蘭古道」，又稱「繞海古道」。根據《噶瑪蘭志略》〈雜識志〉記載：

> 「噶瑪蘭入山孔道，初由東北行，自淡水之八堵折入雞籠，循海過深澳至三貂、嶆嶆嶺，入蘭界」

此路線應爲：從淡水廳之艋舺（今萬華）出發溯基隆河經汐止及八堵（今八堵車站西方），再經基隆河支流，沿山谷越過獅球嶺，進入基隆社寮島、八斗子、番子澳、海濱、水湳洞、哩咾、南仔吝，然後越鼻頭山轉南行，到達昔日之三貂社，最後下嶆嶆嶺至大里（見圖 2-2）。這是最早從淡北通噶瑪蘭的路線，也是乾隆中期通往噶瑪蘭的主要道路，此條道路即是當時凱達格蘭族人所通行的道路，也是最早的淡蘭古道，但路程所需時間大約要六天，卻也是花費時間最長的路線。

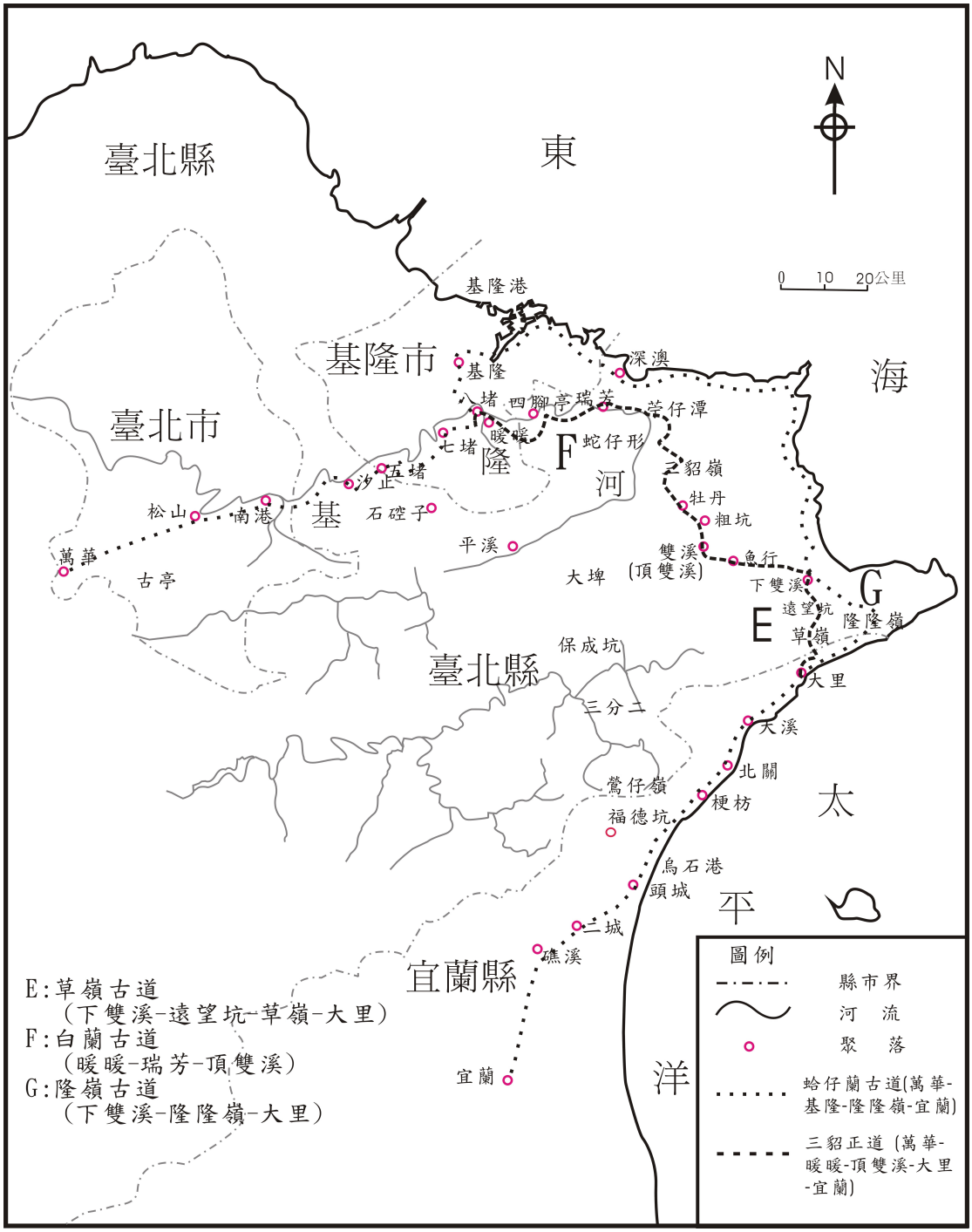

圖 2-2　淡蘭古道三貂線路徑圖

而後乾隆年間有平埔族人白蘭氏的探險者，走出了另一條淡蘭古道，路徑比「蛤仔蘭古道」更爲便捷，在《臺北道里記》中記載：

「暖暖迎日東行，二里許……三里至碇內……更東行二里楓仔瀨，復過溪南岸，仍東行三里，至鯽魚坑，過渡沿山，二里伽石路甚險窄。土人白蘭，始開鑿之，奇其事，以為神使云。二里至三貂嶺下」（姚瑩，1957）

此即後來所謂的「白蘭古道」（見圖 2-2，F），全長約一一六里，和先前「蛤仔蘭古道」最大的不同，在於來到暖暖後，即往東邊的山區行走，而不再往北沿海岸而行，故又稱爲「白蘭東行道」，此路是後來淡蘭古道「官道」的底線，其出現的年代不詳。但在《臺北縣志》〈開闢志〉中有云：

「頂雙溪一帶，為乾隆時，漳州人連喬、吳爾二人所闢。時有白蘭者，曾開暖暖至噶瑪蘭道路經此」

故就上述史料記載判斷，此路開闢時間約與乾隆四十六年（1781 年）連、吳二人入墾頂雙溪時相當，因此，根據推估，大約在乾隆中葉以後才出現「白蘭古道」，其路線大致從今日的暖暖，經楓仔瀨，轉往山區，經頂雙溪而至宜蘭。此條路線就已經不再沿著海岸地帶而行了，淡蘭古道逐漸由東北海岸往西南內陸移轉。

三、陸路北路—文山線

臺北盆地在開發初期，平原區有平埔族的凱達格蘭族分布，高山地區則爲泰雅族的活動區，而淡、蘭二地之間的交通路線必須經過的山區幾乎都是泰雅族分布區，以陸路北路爲例，文山線西支路線在《噶瑪蘭志略》〈雙銜會奏稿〉中記載：

「又一路由艋舺之大坪林進山，從內山行走，經大湖隘，可抵東勢之溪洲」（柯培元，1961）

文中之「大坪林」即今新店市區。其路線大致是由艋舺（萬華）經公館、景美、新店，然後由當時的新店街，沿新店溪進入曲尺之番界（泰雅族分布區），再於上游之匯流處，轉溯南勢溪，進入烏來山區，轉桶后溪，抵達桶后，經孝義，再由阿玉山與紅柴山之間，越過分水嶺抵宜蘭，經員山鄉之舊大湖庄、隘界等地，到達溪洲，其實這也就是現在所謂的「桶後越嶺古道」（見圖 1-1，4）。而關於此一路線於《噶瑪蘭志略》〈關隘志〉亦有記載：

> 「大湖隘，在廳治西四十二里大湖山前莊後，通生番界，隘丁十二名。內另開一路從內山行走，可通淡水，艋舺（大）評〔坪〕林仔，泉人分得地界。」（柯培元，1961）

此一路線所經之地，均屬「蠶叢險涉之境」，且路線分歧不一，仍屬「番仔路」一類，行走時須「結隊前進，以防生番肆殺，野獸搏噬」（陳淑均，350 頁）。故此一路線並不受到重視，且本路線出現之確實年代雖無明確記載，但至少在吳沙入墾噶瑪蘭之後，即已爲人所知，故出現年代應與吳沙入墾噶瑪蘭相差不遠。本路線在姚瑩的《籌議噶瑪蘭定制》中列爲『入山備道』，並詳細介紹其路況：

> 「噶瑪蘭廳應修備道二條，泉、粵二籍民人分墾地界，各得其一。……緣兩處備道，一由艋舺之大坪林進山，從內山折轉，至大湖隘，始抵東勢之溪洲，係泉人分得地界；一由竹塹之九芎林進山，……係粵人

分得地界。計程皆應三日，而所歷懸崖峭壁，山徑崎嶇，樹木叢雜，需攀藤附葛而上，生番處處皆可出沒；兼隔大溪數重，深不可測，怪石羅列，舟楫難施；溪流復遷徙不定，並無涯岸可建橋樑.....山內向無居民，即採樵之人，亦不敢窮幽深入。」（陳淑均，1963）

可知其路況並不理想，需費時三日，又有生番（泰雅族）出沒，就連採樵之人都不敢任意進入，可見本路線在當時並非一般人民可以行走，係由當時泰雅族人從大甲溪越過雪山山脈，輾轉行獵遷移至新店溪流域的山區，而踏出這一條原始的越嶺古道。

第二節　漢人移墾時期的通路

淡蘭古道雖多是依據原住民初期游獵的山徑，漸漸修築出的羊腸小徑，但若不是因爲漢民族急需拓墾的需求下，淡、蘭二地之間交通線的連結速度可能更爲緩慢。

清領初期，淡蘭通道陸運的交通，最大的天然障礙是三貂嶺，由於本區位於臺灣東北部迎風坡，終年瘴雨陰霾，增加了翻山越嶺的艱險程度，加上山區常有高山族襲擊商旅，使得行人的安全深受威脅，所以，早期由淡水廳進入噶瑪蘭地區多是乘船繞過三貂角進到後山。但隨著噶瑪蘭的日漸開發，經濟與治安上均需要交通配合，而海上航行的風險很大，陸上的交通路線於是孕育而生。

早期原住民先是利用淡水河與基隆河的水運，通至今暖暖附近上岸，攀越三貂嶺、草嶺山區，走出前往後山的原始山道，後來演進成爲淡水廳通往噶瑪蘭之間的「淡蘭古道」。淡蘭之間的交通孔道其實很多，在《臺陽筆記》〈蛤仔爛記〉一文中曾提及：

> 「由淡北入蘭之路有二條：其一由淡北之大雞籠沿海繞北而南，計程六日。其一由新莊之擺接保越大玉山南斜趨而北，計一晝夜。」（翟灝，1958）

由此可知，清領時期要由淡水廳北部（即臺北盆地）進入噶瑪蘭的道路相當多，而且所需的時間也不同，從六天到一天即可到達的都有。以下即依據開發年代及與漢人移墾相關部份，加以分類介紹。

一、海路

最早關於漢人進入噶瑪蘭地區的傳說是明朝嘉靖四十二年（1563 年）海盜林道乾盤踞蘇澳達數月之久，後因水土不服，部眾折損過多而離去。而最早有文獻記載的是西班牙於明崇禎五年（1632 年），因爲有一批西班牙船遇風飄至蛤仔難海岸，其船員五十八人被殺，西班牙人於是發兵由海路帶兵攻打噶瑪蘭的村落，因遭受噶瑪蘭人的強烈抵抗，西班牙人無奈而退。不過，由於當時船隊係由菲律賓馬尼拉派出，並非由臺灣西部出發，不足以代表當時由前山到後山的交通（賴永祥，1970）。但這是最早有記載外地人到宜蘭的情況。

崇禎十七年（1644 年），荷蘭人爲探索東台灣之產金地，派出軍隊由雞籠南下，兵分二路：一路由陸路出發，但到達三貂角後，被惡劣的氣候與斷崖所阻，無法前進。另一路走海運，最後抵達今之蘇澳灣，並征服平原之四十四處村落，其軍隊中有六十名負責運送工作之漢人，可能是這些漢人後來將後山的相關地理形勢流傳出去，而成爲漢番交通之先鋒（莊松林，1959）。

清康熙中葉以後，人們對於到噶瑪蘭的交通路線略有概念，在康熙卅二年（1693 年），有陳文、林侃等人之商船「遭風漂流至此，住居經年，習知番語，悉其港道。」（藍鼎元，1958）。於是有陳、林等人對後山的交通路線甚爲了解。之後，仍有斷斷續續地記載經由海路來到宜蘭的情況。到康熙末年，由於交通往來日益頻繁，文獻的記載也就愈多，陸路交通應運而生，相對地，海路的重要性逐漸減弱。

二、陸路北路—三貂線

在所有淡蘭古道中，陸路北路的三貂線一直被視爲「正統」的淡蘭古道，推就其原由爲三貂線古道出現的年代較爲久遠，而後清政府曾派人修築，亦爲清政府官員前往噶瑪蘭所經之路線，故被稱爲「官道」，也因此提及淡蘭古道大家一般的印象就是指「草嶺古道」。（見圖 2-2，E）

三貂線通蘭古道，最早可溯及《臺海使槎錄》之〈赤嵌筆談〉中記載：

> 「自澹水經楓仔嶼嶺，上下十里。過港至雞籠，山高多石，山下即雞籠社。稍進為雞籠港，港道狹隘。過港有紅毛石城……。遠望為小雞籠嶼，番之不居，惟時於此採捕。循此而上，至山朝社；又上，至蛤仔難諸社，深箐鳥道，至者鮮矣。」

由上文可知，當時要從澹水（今臺北）前往宜蘭，需經過楓仔嶼嶺（在今汐止）經基隆，再沿著海岸來到今宜蘭。這條路線即爲上節中所提的「蛤仔蘭古道」是最早的淡蘭古道，也是當時淡北漢人前往噶瑪蘭最早的陸上通道，但因爲路途遙遠，故行走的人很少。

由於漢人大規模的移墾北臺灣，在臺北盆地幾乎已經開發後，急需尋找另一塊新天地，於是在乾隆三十三年（1768 年），即有一位漢人林漢生進入宜蘭墾荒，但卻遭原住民所殺，可惜其入蘭的路線並沒有文獻詳加記載。而後就以乾隆三十八年（1773 年），「開蘭始祖」吳沙首次踏上噶瑪蘭的土地，到嘉慶年間展開他的一番拓荒偉業最爲後人所稱頌。

根據之前的論述，可知在「開蘭第一人」吳沙入蘭之前，早就存在入蘭的交通路線。但是吳沙到底是從海運而來？抑或從陸路而來？在謝金鑾所著《續修臺灣縣志》之〈蛤仔難紀略〉中有記載：

「陸路由三貂入，初徑險，僅容一人行，牛不得度，後漸闢以廣，然寂無人，生番伏路，行者多中傷，沙乃定為日期，率鄉勇迎，外入者以益眾，且通有無。」

由此段敘述可知，由三貂社至噶瑪蘭在吳沙入蘭前早有通路，而吳沙在此迎接內地接踵而至之移民，其先前由三貂入蘭亦非常有可能係依循山路而至。三貂社與噶瑪蘭地區北端有嶆嶆嶺與草嶺山區分隔，沿現今由福隆流出海的嶆嶆溪谷上溯，經過外嶆嶺街越嶺而下即可達海岸的大澳、石城一帶，吳沙率三籍移民入蘭應係由此道路。吳沙等眾人沿海岸南行，經蕃薯寮、大溪、梗枋、北關、烏石港、頭圍，設鄉勇以防原住民，進行類似武裝移墾行動，至第二年才向淡水同知何茹蓮呈請給札招墾。在《續修臺灣縣志》〈蛤仔難紀略〉中又說：

「番人居住舊有三十六社，多在海口，自臺灣初闢後，已與內地人通往來，番乘艋舺出貿易，……越一、二年，海寇蔡騫以賊艘進蘇澳，侵蛤仔難，欲取其地。」

由上述可以大膽推論，當時噶瑪蘭以海口爲出入貿易之門戶，交通工具是以大木鑿成的小舟（艋舺）爲主，其出入的港口爲烏石港，而烏石港的情況根據日人伊能嘉矩的描述：「噶瑪蘭之港口係沙汕，船舶停泊不便。」所以，以烏石港這樣的條件，吳沙帶人大規模的入墾噶瑪蘭，不太可能採行海路。而且，蔡騫入蘭之「賊艘」是由蘇澳入港，如果蔡騫是以噶瑪蘭爲負嵎之地，爲何需迂迴而入？所以，可推論噶瑪蘭本身的海岸條件不利停泊大船。由此推斷，當年吳沙帶領漢人大規模移墾噶瑪蘭應從陸路而來（唐羽，1989）。

所以，漢人從陸路移墾噶瑪蘭，在乾隆末葉以前（1781 年以前），大致是以「蛤仔蘭古道」爲主要通道，但三貂線繞海古道，由於所經遙遠，乾隆末年漸爲另一條路線取代，在《噶瑪蘭志略》〈雜識志〉中有云：

「噶瑪蘭入山孔道，初由東北行……折入雞籠，循過深澳至三貂……

嗣改從東行，由暖暖、三爪仔過三貂，則近於行雞籠矣。」

此一改從東行之路線，即所謂「白蘭古道」（圖 2-2，F），日程上由六日縮短爲三日。爾後，因爲北、宜之間的交通道路漸爲官方所重視，而於嘉慶年間開始有官方出面「修築」道路，但期間仍有民間富豪出錢修路之情事。

三、陸路北路—文山線

文山線的通蘭古道，興起的年代較三貂嶺線晚，又有東、西二支線之分。西支係循南勢溪而上，進入生番地界[2)]，即經過今烏來山區，屬於「番仔路」。

而文山線東支的通蘭古道正式出現較晚，這和臺北盆地東南邊緣的開發較晚有關。漢人在深坑、石碇、坪林等地的墾務，最早於嘉慶（1796-1820 年）、道光（1821-1850 年）年間才相繼開闢，並越過臺北盆地東南邊緣山區，進入宜蘭平原，走出了早期的淡蘭古道，又稱爲「淡蘭便道」。由於東支通蘭古道並非清領時期之最主要的交通路線，其出現之年代缺乏直接文史資料的記載，故多以相關文獻資料來推論其出現的年代。

漢人移民渡海來臺灣，由淡水河艋舺大溪口上岸的福建泉州府安溪縣人，爲求自擁一片新開墾地，由艋舺街朝東移進，經古亭庄、大灣庄由六張犁翻越拳頭母山嶺入拳山堡地，即現今景美溪流域文山、木柵、深坑、石碇一帶，向當時已歸順清朝政府的凱達格蘭平埔族秀朗社租購土地，散居落戶溪岸，拓墾鄰近山林，由伐樟、焗腦、種大菁、種茶樹等，除靠陸路山徑通道進出，也運用當年霧裡薛溪[3)]深廣河川水運，由淡水河行船舟駛入石碇楓仔林一帶，促進內山產業交通流暢加速開發。勇敢冒險犯難的安溪人，於嘉慶二年（1796 年）前後，已由石碇山嶺深入到北勢溪上游來到坪林鄉一帶，甚至在漳州人吳沙由貢寮鄉三貂入蘭同時期不久，坪林安溪人也打通山徑至噶瑪蘭地區（李文良，1999）。

文山線東支路線大致是順著景美溪上游山區，進入宜蘭地區。清領時期，本區就整個淡水河流域沿岸城市而言，雖屬於次級市鎮，但卻是由淡水廳進入噶瑪蘭廳交通運輸最便捷的關卡。就水運而言，擁有深潭舟楫之利的楓仔林（今豐林村），在很長的一段時間內是景美溪入蘭的最後一個渡口。由唐山經淡水、艋舺以及後來的大稻埕，輸入的貨品運到楓子林後，即由挑夫肩挑，經由石碇、坪林

[2)] 柯培元（1961），噶瑪蘭志略，卷十三，藝文志《雙銜會奏稿》中記載：「...又有一路由艋舺之大坪林進山，從內山行走，經大湖隘，可抵東勢之溪洲...」

[3)] 霧裡薛溪即今景美溪之舊名。霧裡薛一詞根據近人推測應為番語之漢字表音，但意義已經無法解讀。（尹章義，1989：140-141 頁）

而運往噶瑪蘭等地；而坪林、噶瑪蘭等內山的人員、貨物亦多經此路反向而行。深坑、石碇因而成爲淡蘭古道上重要的中繼站與貨物集散之地（施長安、蕭百興，2002）。

事實上，此路線在嘉慶初年就已經有狹隘的山道，道光年間，姚瑩只是提議就原有道路進行拓寬或整修而已。這條山道在《淡水廳志》中姚瑩的〈淡蘭擬闢便道議〉中有詳細的描述：

> 「…計自艋舺武營南門啟程，五里古亭村、水汀頭，宜鋪石；五里觀音嶺腳，亦宜石；十里深坑仔街，有渡，宜船；五里楓仔林，田塍尚闊；五里石碇仔街，凡石圳三處，宜鑿寬廣，便輿馬往來；五里烏塗崛嶺腳，有內陂，水淺，宜石橋，山路宜修；五里大隔門，全山路、宜修；下嶺五里柯仔崙坑，一半山路，樹木陰翳，有兩坑，宜木橋二；五里粗崛坑，路平多樹，亦有兩坑，宜木橋二；五里仁里坂，有渡，宜船，山路平，宜稍修；五里彎潭渡，有船（船惜小耕者所置，宜大之；此間山平多種茶，自茶園中行），過渡鶯仔瀨；五里石嘈坑，宜木橋二（如前。山路雖平，宜闊。自楓仔林至石嘈凡四十里，人煙稠密）；又五里三分仔坑，宜木橋（約長一丈許）；五里頂雙溪（水底碎石多稜），宜石橋（約長七丈許。山路樹木蓊蔚）；五里四堵寮，山路，宜闊；五里金面山頭分水崙，即淡、蘭交界，山路，宜修闊；八里嶺腳礁溪街北（嶺高而不險，居民多種茶，有市百餘家）；十七里噶瑪蘭三結街，大路平坦。」

依照目前的地名，即由古亭經六張犁登上觀音嶺，經樟腳（至此稱爲「茶路古道」）（見圖 2-3，A）下山嶺後來到深坑老街，在接著景美溪的水運來到楓子林渡船頭，上岸後經楓子林老街來到石碇老街，接著順著烏塗溪來到小格頭附近，再接上今天的北宜公路經坪林來到石牌，轉下北宜公路來到上新花園前，就來到了跑馬古道的入口，下山後就到宜蘭礁溪（見圖 2-3，C）。這樣的路程，宜

蘭出發大約需一天一夜的時間就可抵達臺北。姚瑩在這篇奏議中，詳細的描寫了沿途各地的地形、各點之間的路程，何處須架橋、何處需坐船、何處須拓寬，均有詳細的建議，可見其事前的實察工作做得十分確實，但這條路線官方終究還是沒有開通。

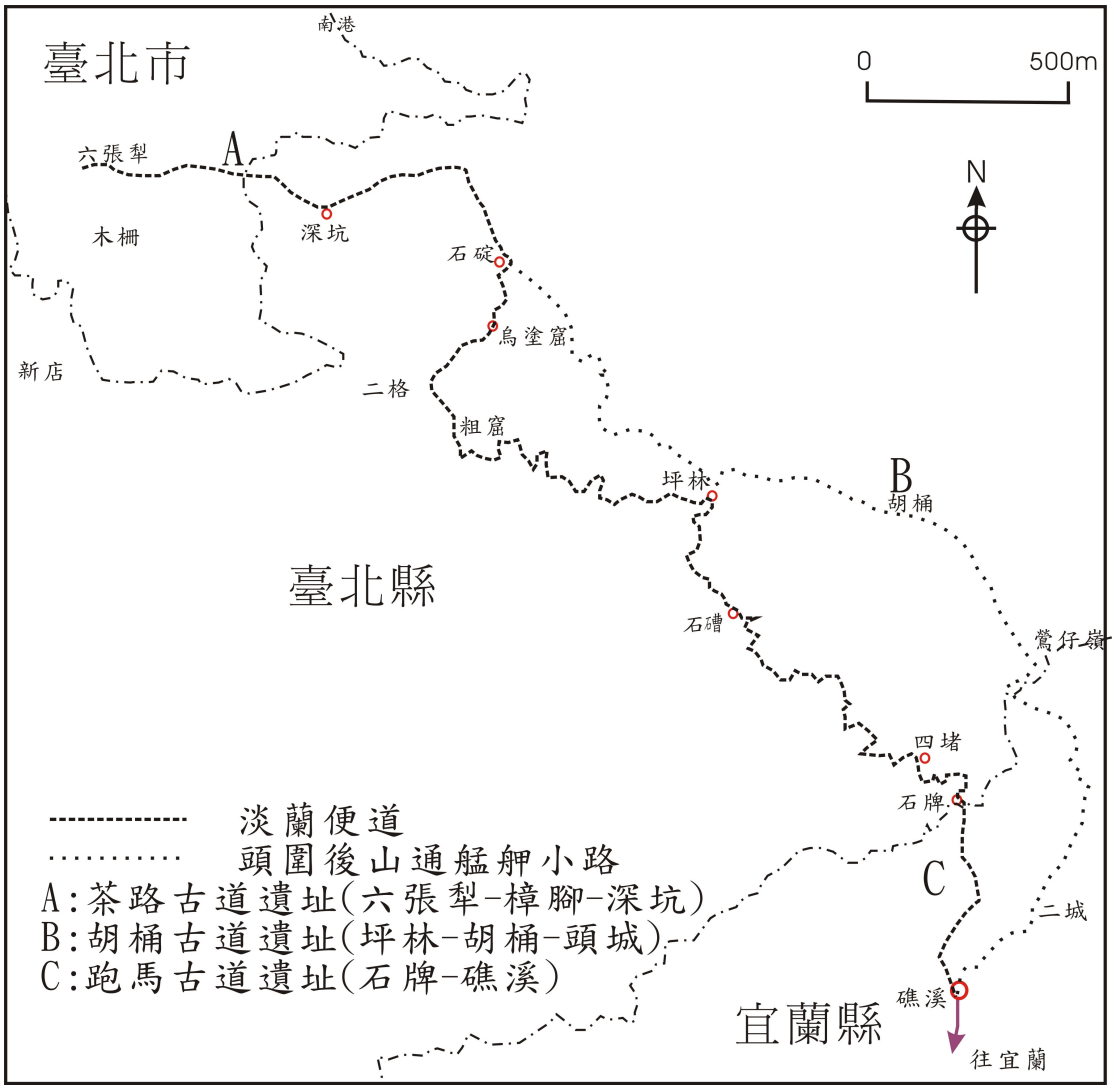

圖 2-3　淡蘭古道文山東線古道路徑圖

而前述的備道尚有另一路線，《臺灣府輿圖纂要》中《噶瑪蘭廳輿圖》記〈頭圍後山通艋舺小路〉云：

「蘭境開闢之初，曾議由內山增設備道一條，以防緩急之用。後以山路險巇，且路經生番地面，究非完善之計；故未果行。近年木拔道通，生番斂跡；頭圍新闢小路一條，山程九十餘里，可一日而抵艋舺。路由頭圍後山土地坑北行，越嶺十五里樟崙，東轉下嶺至炭窯坑。遶山西行十五里統櫃（此處最為險要）；樹木陰翳，障避天日。循嶺而下，穿林度石，八里為虎尾寮。西南行過溪，上大嶺八里大粗坑，四里崙仔洋。過溪，平洋三里石亭[4]，六里枋仔林，三里深坑渡；脩然一片坦途。至萬順寮再上山崙，六里樟腳、三里六張犁，此去十五里，一帶大路，直達艋舺武營頭出口（自虎尾寮潭以下，皆西南行）。……惟其地未經除治，不過僅容背負往來，輿馬亦礙難行走。」

其中對路線之記載已經有較詳實的紀錄，乃從頭城後山出發，經由樟崙、炭窯坑、銃櫃（即今胡桶古道），而後經虎尾寮、大粗坑、崙仔洋，來到石碇，再經楓子林、深坑，然後經樟腳來到臺北的六張犁，就可直達當時的經濟發展重心—艋舺，此一路線爲文山東線的另一支線（見圖 2-3，B），路線僅在坪林至石碇段間略有不同，但比前述的路徑又更短些。

此一路徑，根據附註之說明：「係履勘之便，順道跟尋而得」之二條路線之一，由於此一捷徑「可一日而抵艋舺」，所以「不特民間稍減跋涉之苦，而且省卻無數經營備道之費，其有益於地方者，正復不少。」其有助於早期噶瑪蘭之開發，當無庸置疑。惟此條路線爲地方性之道路，路幅不寬，無法行車，但這條路線最大的特色就是旅運時間的縮短，因爲路徑的距離縮短甚多，使得淡、蘭二地之間的旅運時間從最早的六日，縮短到只剩下一日。

4） 應為今石碇。

隨著臺灣茶業的發展，內山一帶漸漸開闢，開始有越來越多的人行走這些路線來往臺北、宜蘭間。嘉慶二十三年（1818 年），官方令泉人、粵人之頭人捐資興修「文山東線」與「司馬庫斯」路線的開路經費，因爲事非急要，最後暫緩修築。至道光四年（1824 年）後，文山東線成爲「安溪茶販」的商路。在《噶瑪蘭廳志》中記載：

> 「蘭初闢時，預籌進山備道，以便策應緩急。其路凡三條，……至道光四年，呂（志桓）陞廳籌議定制，又以事非急要，請咨緩修。近年以來，艋舺、安溪茶販，竟由大平林內山一帶行走，直出頭圍。其徑甚捷，徒無生番出沒，可見今昔形勢，又自不同矣。查定制云（指閩浙總督汪志伊〈勘查開蘭事宜狀〉）：將來民人入山樵採漸多，人煙稠密，行旅漸通，生番潛跡，再議興修，未為不可。但此時艋舺近莊人，已多由萬順寮六里至平林尾，過溪入九芎林，開闢田園千萬頃」（陳淑均，1963）

由文字推出其年代，最晚在道光十年（1830 年）之前已經有此路存在。隨著臺北盆地開發至東南邊緣的山區，多以泉州安溪人來地此地爲多，在加上本區地理環境適合種植茶樹，久而久之竟走出一條可以通達噶瑪蘭的通道，因此，所謂「安溪茶販」通蘭古道是民間自行走出來的，並非刻意興修而來的，故本路線何時就已經存在只能推論而知。

以上路線所經之地悉分布在今臺北縣深坑、坪林二鄉境內，若由附近地區之開闢年代推測，此路或許在乾隆末年已有。大概在乾隆五十三年（1788 年）爲堵截林爽文時，官方擬有便道一條，計劃開闢。在《淡水廳志》〈淡蘭擬闢便道議〉中記載：

> 「由淡赴蘭，率苦三貂險。遠有議新闢便道者，途僅百十里（屬淡者八十里，屬蘭者三十里）。林爽文亂時，當軸議防，以此為備道；請開未果。今存其議，以俟將來。」

「...自臺北之艋舺街啟程，經古亭村（大加蚋堡），越觀音嶺，出石碇街（文山堡），越烏塗堀嶺，涉灣潭渡（新店溪上游），經鶯仔瀨、石嘈坑、四堵寮（文山堡），到金面山頭分水崙（即淡蘭交界）下嶺，由礁溪街（四圍堡）入噶瑪蘭城。...」（陳培桂，1963）

上述爲昔日之路程，若與今日地名印證，其路線應爲：臺北市之古亭、經木柵，進入深坑、石碇鄉境，再由烏塗窟經坪林鄉之北宜公路，越嶺後抵達礁溪。其所經地區，大多爲泉州籍安溪人之聚落，務農且以種茶爲主，與前引之「安溪茶販」，由「大平林內山」行走諸說，大致吻合。但此路線官方最終還是未加以修築。

而這一條由臺北到宜蘭長距離的通道之所以能夠建立，看來似乎不僅止於意味著臺北盆地東南緣完成拓墾而已。與其說這些通道的建立是爲了作爲聚落間往來的通道，不如說是他們是貿易路線來得恰當。而北宜之間道路網的存在與構成事實上反應了盆地東南邊緣的產業（還包括宜蘭地區）向盆地內商業中心集中、輸出的型態。相對地，盆地周緣地區的日常與消費品則自盆地內部的商業中心輸入（李文良，1999）。所以，臺北盆地東南邊緣的開發，是促成文山東線通蘭古道形成最主要的關鍵。

第三節　清領後期官道的興修

淡、蘭二地之間的通道有從原住民狩獵時的通道所連結出的路線，也有漢人爲了尋找及開拓更寬廣的移墾空間從而發現而走出來的路線，可以看出此時臺灣北部二大平原之間的交通主要是依賴民間的力量所開闢出來的道路，官方並未扮演開發的主力，反而是當民間自行開發到一定的程度之後，官方才出面「修築」或「開通」。而清朝政府轉而積極修築淡蘭之間道路的最主要原因，傳聞和林爽文事件之後餘黨逃往噶瑪蘭藏匿有關。茲依照各路線清政府出面「修築」或「開通」的年代先後順序來探究其路線。

一、三貂線

三貂線在淡蘭古道中是最早出現的陸路交通線，也是最早成爲淡蘭古道的「官道」，在楊廷里爲索與海盜朱濆勾通之陸賊黃灶入蘭之《迎太守入山》之記述：

> 「太守座笥輿自艋舺行，是日行六十里，宿蛇仔形，明日又行五十里，宿三貂社，又明日行六十四里，至蛤仔難之頭圍，二圍……自艋舺至五圍，凡二百餘里，踰山涉水，迴鳥盤蛇，途中古木參天，亂柴欹石……」

可以看出清領時期，政府官員由淡北進入噶瑪蘭是坐著竹轎，循山路進入噶瑪蘭，顯見當時進入宜蘭的主要路線是陸路，如果當時海路可達，也不至於讓位高權重之太守忍受路途艱險叢生、費時耗力之長途跋涉了。這也反映了早在乾隆、嘉慶年間，淡蘭之間便存在交通路線，以爲往返二地之重要交通要道，這條通道不僅是漢人移墾依循之路線，更是駐臺官員巡訪所必經的官道（唐淑芬，1992）。但道路路況並不是很好，原因是多是由民間自行開闢，資金有限，故路況多僅止於可以通行的最基本功能。

而這條「官道」的主要路線，根據《臺北道里記》之記載：

「自郡至艋舺，皆北行。……十里，錫口，……五里，南港，入山，十里，水返腳，……十五里為一堵山，在北過五堵、七堵、八堵，凡十里至暖暖……有艋舺小舟，土人山中伐木，作薪炭枋料，載往艋舺……每歲鎮道北巡，乃欽使所徑，皆宿於此，蓋艋舺以上至噶瑪蘭頭圍，凡三日程，皆山徑，固無館舍耳。暖暖迎日東行二里許……三里至碇內……更東行二里楓仔瀨，復過溪南岸，仍東行三里，至鯽魚坑；過渡，沿山二里，伽石，路甚險窄。土人白蘭，始開鑿之，奇其事，以為神所使云。二里至三貂嶺下……」

所以可知，這條淡蘭之間的官道，在西半段是以「白蘭古道」爲主的路線，又稱「三貂官道」、「三貂正道」。這條路線是全線是沿著基隆河上溯經暖暖、四角亭、瑞芳、苧仔潭，越三貂嶺過牡丹坑、頂雙溪至下雙溪，再越隘隘嶺而下至宜蘭北境海岸，是爲早期入蘭的主要路徑，最後東半段路徑則爲今日所稱之「隘嶺古道」(見圖 2-2，G)。

此「官道」路線可分爲三段，第一段從艋舺到暖暖，行程五十里；第二段暖暖至魚桁子，行程五十五里；第三段從魚桁子至頭圍行程六十五里。根據《前引書》的記載：

「魚桁子六十五里至頭圍，有溪。八里為下雙坑，過渡遠望坑，有民壯寮。里許至三貂大溪，淡蘭分界；西屬淡水，東屬噶瑪蘭。過溪迤北轉東，近隘隘嶺為隘隘舖，歲有千總輪防於此。由溪至半嶺八里，再四里草嶺，十里下嶺，山上望見海中，龜嶼高平相埒，首北而尾南。一轉大里簡、民壯寮。龜嶼適與之對，則山後矣。」(陳淑均，1963)

詳細的記載著淡蘭交界的魚桁子到噶瑪蘭的行程，全程若由艋舺街至噶瑪蘭城則距離一七〇里，行旅跋涉，數日始達，非常不方便，但在當時也只由這條路

線是從淡北通往噶瑪蘭最重要的道路，也是最便捷的道路。因此可見清領時期，官方並沒有積極的從事交通建設，當時所謂的「官道」也只不過是將民間已經開闢出的主要道路加以修築而已，因此縱使路途顛簸，也無可選擇了。也因此在噶瑪蘭正式開闢之初，即曾建議由內山增設備道一條，預計一日可抵達艋舺，但因路線必須經過原住民的生活範圍，安全堪慮而沒有付諸實行。

乾隆五十一年（1786 年）林爽文之役，臺灣知府楊廷理奉旨爲了便捷入蘭的通路，而另闢新路。但因楊廷理對當時淡蘭之間的形勢並不清楚[5]，直至嘉慶十二年（1807 年），才從四角亭開闢經過蛇仔形，越過三貂嶺至頂雙溪，再越過草嶺（灣頭坑山）稜頂下抵頭城的山路，就是今日所見古道的肇始，後稱爲「楊廷理新路」。雖名之爲新路，其實有一部份是和白蘭古道重複，一部份是在原來的舊道東方另闢新路，其路線里程和「白蘭古道」相差不多，約一一 O 里（卓克華，1994）。此路最後成爲當時由淡入蘭的「官道」、「正道」。

由此可知，當時所謂的淡蘭古道並沒有提及「草嶺古道」，而是以「隘嶺古道」爲主。當時爲了維持交通、行旅、文書傳遞之便捷，沿交通路線設有「舖遞」，有舖司、遞夫等人員，道光十年（1830 年）以後，噶瑪蘭的舖遞往北有蘭城舖、沙崙舖、烏石港舖、北關舖、隘隆舖，其餘路線共計有二十一個舖遞。可見隘隆古道存在的年代較早。在道光元年（1820 年）以後，改爲由下雙溪經魚桮仔、遠望坑，越草嶺而下大里簡、北關而至頭圍，此爲日後著稱的「草嶺古道」（見圖 2-2，E）。草嶺古道因爲路途較近而存在，但隘嶺古道卻因爲運輸較爲方便（設有舖遞）而仍舊爲人使用，也因此後人常將「隘嶺古道」及「草嶺古道」混淆（卓克華，1994）。

嘉慶以後，由於人們對於淡蘭之間的地形與交通日益熟悉，才漸漸將較難通行的隘嶺古道路線往南移到較爲容易通行的草嶺古道。在《噶瑪蘭輿圖纂要》〈山水條〉記載：

---

[5]）《噶瑪蘭志略》：「廷里（於）……五十二年秋陞補臺灣府知府。五十三年，隨福郡王康安駐軍平台莊，攻克大里杙後，理籌防林逆竄路，始知有三貂、蛤仔難之名……」

「嵯嵯嶺（上五里，下五里）：廳治地七十五里，…石蹬如梯，險逾草嶺；為入蘭出闢孔道。今改由草嶺。草嶺（上六里，下五里）：廳治地九十五里，……自三貂溪而來；閣道蠶叢，草樹陰翳，險滑肩輿幾不能進。又有下雙溪，遠望坑、牡丹坑諸險。入蘭要隘，此為第一」

由此可見，草嶺取代嵯嵯嶺成爲入蘭正道，爲臺北與宜蘭之間商旅糧食往返必經之孔道，是漢人終能在宜蘭立足生根，繁衍發展之臍帶。全程約百七十里，歷時需三天兩夜。

之後因當時規定噶瑪蘭倉儲之餘糧，需撥補淡水廳之軍糧，然而當時淡、蘭二地之交通極爲不便，當時淡北首富林平侯於道光以後，在頭圍從事水利建設與土地開墾，設有租館，並派人管理其名下土地與租穀等，因爲前往蘭陽平原的移民日漸增多，古道仍然艱辛難行，墾民們便向同爲漳州籍的臺北富豪林平侯爭取贊助（莊錫財，1985）。《臺灣通史》林平候列傳有云：

「平侯……歲入穀數萬石，已復開拓淡水之野。遠及噶瑪蘭，所入益多，遂闢三貂嶺，以通淡蘭孔道」

於是，道光三年（1823 年），林平侯出資拓修楊廷里所闢的路線，這是當時，由於官方之所需，而假手紳方，攜手完成的交通建設，藉以運米到淡北的產業道路。咸豐六年（1856 年），其子林國華再修基隆經瑞芳、三貂嶺到頂雙溪越過草嶺的路線，較前更爲便利[6]。同治六年（1867 年），臺鎮使者劉明燈率兵也修築過一次。此後，這條淡蘭古道三貂嶺線長期作爲淡水廳到噶瑪蘭廳之間的交通道路，直到光緒十一年（1885 年）劉銘傳興建坪林通至宜蘭的道路，交通路線才有所改變，到了 1920 年代日本興築宜蘭線鐵道，交通狀況發生結構性的大改變。

[6] 《噶瑪蘭廳志》：「淡蘭接壤，自苧仔潭至大里簡七、八十里，嶺道溪梁，年需修葺。伊子國華，繼志不懈，附識於此」

二、文山東線

文山東線的通蘭古道，在漢人開墾了深坑、石碇、坪林以後，逐漸走出了通道的雛型，但此路真正的開通要到光緒十一年（1885 年），臺灣巡撫劉銘傳爲討伐番人之需要，開闢兩條軍道，其中一條即自臺北至六張犁，繞祖師公山（今莊敬隧道上方）南麓，經深坑、楓仔林、石碇、過梅樹嶺出坪林尾，經湖潭而達噶瑪蘭，此即本文所謂淡蘭古道文山東線，又稱「淡蘭便道」（施俊文，1961）或「北宜山道」（黃炫星，1991）（見圖 2-3）。

此文山東線最早在乾隆末葉（1795 年）即已爲人所知，而在嘉慶以後，更成爲淡、蘭二地茶販最主要的貿易路線。而後劉銘傳開山撫番時，因淡水廳至噶瑪蘭廳之舊道迂遠，遂計劃改由臺北府城大南門經景尾街，自坪林尾（今坪林）越山通噶瑪蘭頭圍之便路，予以拓寬舖設，前後歷經三個月而成。先是光緒十一年（1885 年）十月，劉銘傳接獲淡水縣屈尺莊董事劉夙夜等稟稱：

> 「淡屬拳山堡、大溪一帶，迫近內山，生番出沒無常。前有墾民自備資斧，募勇守隘。近因經費不給，隘勇遣散，番遂不時出山，耕作居民，橫遭殺戮……居民相率移避，田園盡荒，懇請派兵剿撫，以衛民生等情。」（陳漕然，1958）

劉銘傳遂命劉朝祐帶領兵百人，會同紳士李秉鈞、訓導劉廷玉先往屈尺查看地勢番情；復令淡水知縣李嘉棠會同劉朝祐妥爲收撫馬來（今烏來）八社番丁，並飭「劉朝祐督帶張李成土勇一營，趁此隆冬，造橋開路，先通馬來八社，徐圖入山，相機辦理，但求成效，不計近功」，計劃「將來八社歸化之後，其附近南路生番，再能招撫，遂可逕達宜蘭，不虞橫隔」。果然於馬來八社就撫後，飭劉朝祐「開山闢石碇路百餘里，自馬來通至宜蘭」，於光緒十一年十二月，「一律竣工」通行。並且，因爲其間在坪林與宜蘭交界地區「有番境數十里，素無人煙」，因此，劉銘傳飭知淡水縣於「坪林尾、樟谷坑、摩壁潭、倒吊子、四堵等處地方，修蓋草屋卡房五處」，並要求艋舺營參將張欣自艋舺、宜蘭兩營選出兵員四十人，

派弁帶往駐防，以保護行旅。（陳澹然，1958）

但此一文山東線文獻記載的路線不一，根據《宜蘭縣志》所云：

> 「光緒十一年（1885 年）臺灣巡撫劉銘傳規劃出淡蘭便道，由臺北府城往景尾(景美）經深坑、石碇、坪林尾(坪林)、三分子、石石曹、烏桶、四堵，越山鑿路經頭圍、猴洞坑溪、得子口溪到宜蘭，於同年竣工，為北部交通要道。」

可知其主要路線大致是從萬華經公館由景美、深坑、石碇、坪林翻山越嶺來到礁溪後到宜蘭。因爲這條道路主要是由「安溪茶販」走出來的貿易路線，由於在山區之中，每個地區的居民對山路的認識不一，故每個人對此一路線的認知也不太一樣，因此文獻資料所記載的路線大致相同，爲正確的路徑是哪一條則見仁見智了。

隨著石碇、坪林地區相繼拓墾，內山通道也隨之完備。從最早必須順著基隆河谷東行，沿著今東北海岸公路進入宜蘭，直到嘉慶年間宜蘭納入版圖後，才不再繞往東北角海岸，而由瑞芳沿基隆河谷南行再穿越三貂嶺，經遠望坑至宜蘭大里，即當時所稱的「入蘭正道」。「官道」的出現和之前行之多年的路線最大的不同在全部路線都在內陸，不經海岸。不但意義重大，路徑也縮短許多，不過仍然可以看得出來還是沿著海岸周緣繞了一圈。

楊廷理在考量宜蘭的族群分部與社會實情之後，因而建議在經由漳人地界的「入蘭正道」之外，另修「備道」兩條。一路即由本文所謂淡蘭古道文山西線，即今之「桶後越嶺古道」（圖 1-1，4），所經之地爲泉人分得之地界之內；另一路由竹塹入山，屬於陸路南路，其所經之地係在粵人分得地界之內。楊廷理是基於當時宜蘭當地社會現實的考量而提出修築上述兩條備道，但修築此兩條道路是從西部直接穿越生番地界通至宜蘭，道路的開通與國家的封疆政策相悖離，因此，雖在嘉慶二十三年（1818 年）集資準備開路，但一直沒有動工修築。

直至光緒十一年（1885 年）劉銘傳派劉朝祐「正式」開通與先前經基隆河通道完全不同的道路改由順著景美溪經深坑、石碇、坪林到宜蘭的淡蘭古道文山東線，這一條道路的完成必須靠石碇與坪林地區先行完成拓墾，免除了原住民出草威脅才有可能成功。

小結

從清康熙（1662-1722 年間）開始有漢人到臺北地區移民拓墾，到乾隆年間（1736-1795 年間）臺北盆地的平原地區幾乎全已開墾，因而開始往盆地邊緣的淺山丘陵拓墾，也開始和北部的另一個平原—蘭陽平原，有了進一步的接觸與聯繫，但由於山地的阻隔，使得臺灣北部兩大平原的交通往來十分不易。最早以海運爲主要的交通路線，也是唯一的路線，但因爲沿海地形的險惡與氣候的影響，不易在噶瑪蘭地區靠岸登陸，最後還是回到路途迂迴且多爲「生番地界」的山區尋找可到達的交通路線。

清領初期，雖然有漢人從山路或海路進出噶瑪蘭，但都以探險成分居多，其中能與原住民從事交易往來者，實屬少數，所以通蘭的山路似有若無，加上山區路況不明，路線難以確定。及至嘉慶年間（1796-1820 年間），因北部兩大平原之間的移民拓墾及貿易往來的需求日益重要，再加上政策的考量之下，清政府才開始積極的開拓二地之間的交通道路。而且從基隆到臺中之間（淡水廳），均可翻山越嶺到達宜蘭，使得早期宜蘭擁有數條聯外山道，但同一路線又分歧不一，容易造成後人考證的困難與混淆。

宜蘭在開闢初期，聯絡各地的交通路線以淡、蘭二地之間的交通最爲重要，綜上所述，依據卓克華的分析，淡蘭古道路線有三次比較重要的變遷：

（一）乾隆初期，自昔時淡水廳艋舺出發，循基隆河東北行，經水返腳、八堵，過獅球嶺，進入基隆；再由基隆循海至深澳，越嶝嶝嶺至宜蘭，此段即爲「蛤仔蘭古道」（見圖 2-2），此古道爲最早的通蘭陸路路線，單程需六日之路程。

（二）乾隆中葉以後，向西南方向另闢蹊徑，改由八堵入山，經暖暖、四腳亭、瑞芳、苧仔潭，越三貂嶺，過牡丹坑（今牡丹）、頂雙溪至下雙溪，此即爲「白蘭古道」（圖 2-2，F），而東半段先經由「嶝嶺古道」（圖 2-2，G）而行，道光元年（1821 年），改由經「草嶺古

道」（圖 2-2，E）而抵宜蘭，單程需三日路程。

（三）道光初年，由「安溪茶販」走出更爲便捷的路線，由古亭、經深坑、石碇、烏塗再經坪林後來到宜蘭，即文山東線古道（見圖 2-3），並於光緒十一年（1885 年）由劉銘傳正式開通，只要一天即可通達二地，這是淡蘭古道在路線上最大的變革。

由於清朝政府消極治臺的態度，使得臺灣北部兩大平原之間的交通路線在清領時期二百多年間一直處於民間積極開闢，官方消極對待的局面，不但使得噶瑪蘭的開發速度緩慢，交通運輸也受到很大的影響。在臺北、宜蘭二大節點的需求下，交通連線的變化不大，規模也不大，交通工具更沒有改善，最大的變革應該是在光緒十一年以後，因爲旅運時間大量的縮短，才讓北、宜兩地產生第一次運輸革新的現象。