

失有以下幾種途徑<sup>11</sup>。首先，雖然清廷禁止漢人墾戶報墾「番地」，但漢人常常透過直接將番地報墾取得土地。其次，在清廷官方介入下，漢人向鳳山八社繳納番大租而贖墾番地。儘管鳳山八社仍然擁有地權，但到了到了十八世紀中葉已經可以很明顯看到平埔原住民地主長期不敵漢人經濟競爭，並且在清廷派駐防守隘寮無力收租等各種原因下，將土地以及各種權利賣給漢人佃戶或地區大戶，長期導致土地流失部落瓦解<sup>12</sup>。在乾隆年間，也就是十八世紀末期清廷所公告的番界圖中，整個屏東平原幾乎都已經被劃在番界以外，形成漢人為主的社會。

另一方面，在漢墾區部分由府城不在地地主以及粵籍佃農所形成的「閩主粵佃」現象，也有更進一步發展。由於施家後代財務出現困難的時候往往轉讓這些租業與其他不在地地主以抵還欠款，<sup>13</sup>特別在客家人聚集的六堆地區，掌握土地實質使用的佃戶日久逐漸取得土地的控制權。同時，屏東平原的客家族群傾向以公業的方式將土地所有權保持在宗族名下。根據日治初期的統計、六堆地區土地相當高比例屬於「嘗會」，也就是祭祀公業所有，顯示出客家族群透過宗族組織逐步取得土地控制權的歷史進程。

### 第三節 道路、港口與市街的開展

隨著屏東平原漢人移墾社會的建立與農業經濟的發展，逐漸出現道路、港口與市街。在道路方面，從十七世紀開始出現府城通往屏東的道路。清代貨物運輸大抵以水運為主，道路主要是行人往來與軍事用途。清領初期往南道路主要通過鳳山八社，反應了當時屏東平原主要的族群勢力，包括位於今萬丹的上淡水社，穿過位於今新園的下淡水社，位於南州的茄藤社，位於崁頂的力力社，通過位於林邊的放索社抵達枋寮。到了十七世紀末期主要通道已經拉成直線，從新園渡河，設有下淡水巡檢的東港為終點。中間通道從東港以南延伸到枋寮與恆春地區，顯示出族群勢力消長對道路的影響。<sup>14</sup>

在市街方面，由於貨物交通多數仰賴水運，因此多數市街也與水運的發展有密切關係。清代方志中不同時期的市街記載也顯現出清代屏東平原經濟的擴張。最早興起的市街是萬丹，<sup>15</sup>從荷治時代開始萬丹就已經成為屏東平原陸路交通的樞紐，在康熙末年的紀錄中，屏東唯二的市街是靠海的新園街以及交通樞紐的萬丹街，<sup>16</sup>由於屏東平原的閩

<sup>11</sup> 柯志明，《番頭家：清代臺灣族群政治與熟番地權》，（臺北：中央研究院社會學研究所，2001）。

<sup>12</sup> 陳秋坤，〈清代萬丹地域的地主、神明信仰與下淡水社人的離散，1720-1900：以萬丹李家古文書為中心〉，《臺灣史研究》，第17卷第3期，頁1-37。

<sup>13</sup> 陳秋坤，〈清初屏東平原土地占墾、租佃關係與聚落社會秩序—以施世榜家族為中心〉，收入陳秋坤、洪麗完編《契約文書與社會生活》，（台北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，2001），頁11-46。李文良，〈閩主粵佃與開庄傳說〉，《清代南臺灣的移墾與客家社會》，（臺北：臺大出版社，2011），頁23-48。

<sup>14</sup> 黃智偉，《省道臺一線的故事》，（臺北：如果出版社，2011），頁73

<sup>15</sup> 陳秋坤，〈清代萬丹地域的地主、神明信仰與下淡水社人的離散，1720-1900：以萬丹李家古文書為中心〉，《臺灣史研究》，第17卷第3期，（2010年9月），頁1-37。

<sup>16</sup> 陳文達，《鳳山縣志》，（台中：台灣省文獻委員會，台灣文獻叢刊第124種，1962，1719年原刊），頁26-27。