

向海立生 清代臺灣港口市街的發展

文·圖片提供／林玉茹（中央研究院臺灣史研究所研究員、國立臺北大學歷史系合聘教授）

從十六世紀大航海時代以來，港口城市在全球史上扮演重要角色，更受到帝國主義、殖民主義、全球化及現代性的影響。

從戰後至今，很明顯的，港口都市的研究取徑，朝向避免港口和都市，或是海軍和商業港口二分法的研究限制，而從海洋的港口、全球港口城市史，以及跨洲或海域比較的觀點來探究，並逐漸重視功能演變、性別、特定族群、文化及跨文化面向的分析。港口城市研究也是跨學科注意的課題，方法因而更加多元化，歷史學、地理學、社會學、人類學者嘗試提出理想的範型。

本文透過全球史的比較視野，探究清代臺灣港街的形成、活動的人群，以及社會樣貌，試圖展現從十七世紀至十九世紀，臺灣港街如何由移

民登陸地、原住民與移民接觸點、中國內地貿易導向朝向與亞洲連結或納入世界經濟體系，以及其在政治、經濟、社會面向的變遷。透過清代臺灣的例子，突顯「前近代全球化（early globalization）」中港街發展的共相和殊相。

港口城市史研究視野

港口，是交通和物資交換的節點；港口市街，是指基於港口的交通和集散中心機能而形成的市街（town），其可能因區位、政治或經濟優勢，進一步變成區域性、全國性，以及國際性的港口城市（port city）。

亞洲港口城市的討論，除了從殖民港口城市和帝國港口城市的角度論述之外，甚至進一步類型化，至少有商業中心（emporium）型，如麻六甲和廣州、

出口（export-outlet）型，如波斯出口油的城市、橋頭堡（bridgeheads）型及進出口集散（entrepôts）型。港口城市是否存在一種共通的範型，仍需要針對全球各地域港口城市進行更深入的研究。近幾十年來，從跨海域或洲際的角度來討論和比較港口城市的研究成果，也漸多。



▲淡水港曾經是臺灣三大商港之一。（圖片來源／開放博物館 典藏／真理大學校史館）

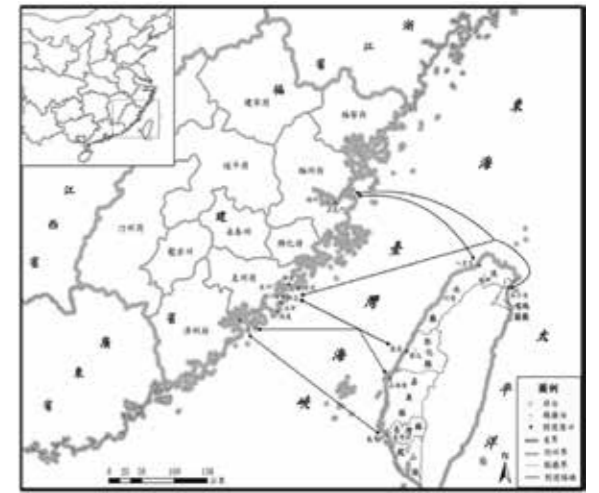
從全球港口城市史的研究視野來看，先行研究大多關注近現代各國或各海域重要的國際港口城市。即使在亞洲史研究範疇中，也幾乎以大城市，特別是條約港為中心，很少進行其他中小規模或傳統港街的研究，更遑論討論各地域港口市街之間的層級、類型、關係，以及彼此的競爭，或是比較各級港口市街與腹地 and 對外貿易圈的差異。

相對於前述以國際港口城市或條約港為中心的研究，中小型港街的角色和重要性常被忽視，清代臺灣的港口市街史研究應該可以提供不同面向的樣貌。

清代臺灣的港口市街

首先，清朝統治的兩百多年（1684-1895），臺灣由開發中的移墾社會為起點，是港口市街成長和首度出現衰落的時期。因此，不僅可以觀察港街的形成過程、族群組成，也可以建立這些港街彼此從屬或競爭的關係。

其次，清代臺灣是一個農業移墾社會，以出口導向為優先的海島型農商連體經濟形態，是經濟發展的首要特徵，也呈現以港街為中心「帝國邊區市場（frontier market）」的形態。漢人大舉入臺拓墾之後，基於比較利益法則，農產品高度商業化，大多對外輸出，以交換中國沿海外向型經濟區的手工製品和日常用品。不過，由於陸路交通不便和沿岸航行困難，使得各地域的吞吐口扮演土地開發和商業貿易火車頭的角色。又因臺灣南北沿海交通不便，大多數中大型的港口市街直接對外貿易往



▲清中葉臺灣的五正口貿易模式。

來，而產生各地域的特色，成為今日宜蘭、桃園學地方研究成立的基礎。

另一方面，清代是臺灣大多數港街出現的時期，過去僅以臺北、鹿港及臺南等條約港或正口城市為中心，而忽略小口港街的立論，往往無法解釋以竹塹、中港、東港等小口為樞紐，在對內地域市場圈和對外貿易圈的位置。對於像麻豆港這種地方型港口，認識更有限，往往忽略自十六世紀以來，臺灣西南海岸的港口市街透過偌大的內海網絡，在人群、貿易及宗教信仰擴散下的關係和演變。

臺灣港口城市的發展

荷治、鄭氏王朝時期對於臺灣土地開墾有限，集中於臺南地區，全面性的開發卻晚至十七世紀末至十九世紀末清朝統治時期。福建和廣東移民大量遷入，促使各地域積極進入拓墾狀態，全島出現近兩百個港口，其中部分港口基於政策、區位及腹地經濟條件，進

一步變成市街，甚至成為全球型（條約港）、全島型或區域型（正口），以及地區型（小口）的港街或港口城市。

美國漢學家William Skinner，以前工業化城市、東方型城市及中國城市，作為中華帝國晚期城市的理想類型；臺灣的港街是否也有這樣的特徵，值得注意。很明顯的，在長達兩百餘年，不同時期政治、經濟及社會條件的作用之下，清代臺灣港街應該具有全球的港街、亞洲的港街、中國的港街，以及海島臺灣的港街等多重、多樣性的面貌，可以視作文化多元的環球縮影（microcosm）。未來應該可以進一步從建築、交通工具、休閒娛樂以及社會生活等面向進一步觀察。

對於港口城市的形成，政治為關鍵因素。相對於中國大陸，作為一個清朝帝國的邊陲、初開發，以及海峽遠隔的臺灣島，清廷特殊化的港口管理政策對於港街的形成和發展，一開始扮演舉足輕重的角色，僅與福建一省貿易往來，也促成第一個正口、全島型港市臺灣府城（今臺南市）的出現，北臺灣的中港、後龍、吞霄等港口最初更以軍事機能見長。

港口政策與街港變遷

清廷的陸權性格強烈，港口政策一向趨於保守，又因遠隔重洋，對於臺灣統治的「殖民想像」

甚為明顯，始終嚴守「正口對渡」之制。然而，十八世紀中葉之後，由於正口政策無法符合臺灣各地域直接對外貿易的需求，走私貿易盛行，私口紛紛崛起；各地小口型港街如雨後春筍般遍布於西部海岸，晚清貿易圈甚至遠達東南亞，連地區性的小口型港街，都得以直接與亞洲港市聯繫，應是清代海島型臺灣港街的特色，也更加突顯邊陲臺灣地方與帝國中央之間雙軌制港口政策和執行模式的落差、矛盾。臺灣港街的治理和發展模式，或許可以與Kenneth Hall他們所關心的「二級城市（secondary city）」進一步對話。

一般影響港街變遷的要素，至少包括港口泊船條件、區位、政策，以及腹地經濟狀態。然而，在移墾社會的臺灣，族群關係也是重要變項，表現在港街聚落性質的變化，以及一個地域內港街群的競爭與消長。除番漢勢力的消長外，有些港街進一步出現閩粵族群勢力

的競爭，例如吞霄街，深刻影響街庄組織的建構和發展，甚至促成商人團體郊的出現；北臺灣的族群勢力大小，也表現在港街的規模和等級上。這些現象應是同時期中國港市或亞洲港市少見的。

不過，像後龍、中港等閩南人港街，與腹地內幾乎純粵籍村莊之間的關係，值得進一步探究。從族群的衝突和合作來觀察港街變遷或港街間的競爭，是過去全球港口城市史較少注意的面向。清代臺灣的例子，應可以提供參考和比較的基礎。

貿易運作與港街信仰

族群的區隔，充分影響港街貿易運作。來到港街的船隻，往往尋求原籍同鄉的港口鋪戶擔保或代繳各項規費，並將船貨交由鋪戶代售，再代買回航的貨物。船戶與進出口貿易商明顯的一開始基於同鄉關係，而形成利益共同體。以九八行和船頭行為中介，進行整船貿易或委託貿易的貿易模式，事實上在亞洲閩南商人所到的港街也經常可見，進一步形成郊的商業文化圈。臺灣與東亞各地郊商貿易模式和文化有何異同關係，仍需進一步探究。

從港街的宗教信仰來看，在清朝政府推崇之下，加以媽祖又是航海貿易神，媽祖崇拜迅速在港口聚落擴散。乾隆中葉，媽祖已是臺灣港口市街信仰的象徵，廟的所在位置往往即是商業中心。反觀，王爺廟則為數極少，僅於清中末葉以後最先出現在西南沿海港街。

以倒風內海為例，王爺信仰的出現

遠晚於媽祖信仰。麻豆街由媽祖到王爺信仰的演變，則明顯的展現宗教信仰如何在港街間擴散，亦即在臺灣府城和鹽水港等中大型港口城市的示範之下，透過西南地區內海網絡，逐漸傳播到已經變成內陸河港的麻豆街。不過，除了媽祖和王爺信仰外，臺灣港街其他信仰的樣態及運作，仍有進一步研究的空間。

港街類型與貿易網絡

從貿易型態和網絡來看，大概可以將清代臺灣的港街分成地方型（地方性）、小口型（地區性）、正口型（區域性），以及晚清因開港而出現的條約港型（全球性）等四種。其中，除了地方型港街之外，十九世紀中葉之後，其他三種港街均能直接對外貿易，貿易圈遠至亞洲或全球，但小口型港街的貿易圈更集中於中國華南地區。連小口港街都可以直接進行亞洲貿易，應該是全球史上少見的現象。清廷政策則是影響這些港街類型和等級的關鍵因素。

1860年代，臺灣開港之後，南北兩個正口變成條約港城市，洋行、新的金融機構及商業貿易模式紛紛引入，產生蘇基朗等「條約港經濟體制」所注意到的知識和技術轉移，開啟第三次商業革命的新面貌。此現象大概與同時期中國條約港城市大同小異，但是臺灣商人引進的、融合中國、日本，以及西方文化的知識轉移，似乎比中國內地更早。

【延伸閱讀】

林玉茹，《向海立生：清代臺灣的港口、人群與社會》，臺北：聯經出版，2023年。



▲清初臺灣港口的貿易模式。



▲清末臺灣港口的貿易模式。