

JINAN SHIXUE CONGSHU

暨南史學叢書

王顥題



历史地理论集

主编 王顥



Jinan University Press

历史地理论集

主编 王 颀

暨南大学出版社
中国·广州

图书在版编目 (CIP) 数据

历史地理论集/王颐主编. —广州: 暨南大学
出版社, 2002.12
(暨南史学丛书)
ISBN 7-81079-203-2

I. 历… II. 王… III. ①历史地理—中国—文集
IV. K928.6-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2002) 第 105119 号

出版发行: 暨南大学出版社

地 址: 中国广州暨南大学
电 话: 编辑部 (8620) 85228986 85228960 85226593
营销部 (8620) 85225284 85228291 85220602 (邮购)
传 真: (8620) 85221583 (办公室) 85223774 (营销部)
邮 编: 510630
网 址: <http://www.jnupress.com> <http://press.jnu.edu.cn>

排 版: 暨南大学出版社照排中心
印 刷: 暨南大学印刷厂

开 本: 850 毫米 × 1168 毫米 1/32
印 张: 15.125
字 数: 363 千
版 次: 2002 年 12 月第 1 版
印 次: 2002 年 12 月第 1 次
印 数: 1—500 册

一套六册总定价: 236.00 元

(暨大版图书如有印装质量问题, 请与出版社营销部联系调换)

《暨南史学丛书》编纂委员会

主 任 纪宗安

副主任 陈伟明 邱树森

编 委 (以姓氏笔画为序)

王 颀 汤开建 纪宗安 邱树森

陈伟明 张其凡 张晓辉 曹云华

高伟浓

总 序

广东属禹域极南之地，自昔为海上交通枢纽。汉代合浦徐闻即为往印度洋航路出口障塞，《汉书·地理志》记之详矣。暨南大学成立于光绪三十二年（1906），取《禹贡》“朔南暨，声教迄于四海”为名，用意至深。故魁然为侨校之首。创校以来，一贯以发扬中国文化、传播世界先进文化科学知识为职志，于推动历史研究，更不遗余力，早在 1928 年即有历史学系之创设。从 20 世纪 20 年代至今执教之名历史家先后崛起岭表，何炳松之于史学理论，周予同之于经学史，丁山之于商周史，谭其骧之于历史地理，均树立风声，为暨大史学奠定扎实研究基础。新中国成立以后，由于国家教学重点之扶持，史学队伍更为坚强活跃，陈序经、陈乐素、朱杰勤、金应熙辈，于宋史探索之深入，东南亚史、华侨史、港澳研究诸领域之开拓，蔚为重镇，于史学界中更别开生面。

近时暨大计划出版一系列“暨南史学丛书”，依不同门类区分为六卷，辑录近几年来暨大学人在国内外发表有代表性之论著，系中同仁来书要我写一序言。暨大在史学园地的成就，因地缘关系，特别朝向中外与港澳之关联及岭南人文活动等主题，作

广泛而深入的探讨，自有它的特色与传统。至于新的课题，若“南海神庙之历史”及“阿剌伯人与南海舶”等专门研究，尚待推进，为岭南文化史填补缺口，正是大家迫切期待的工作。港澳地区之历史学由于暨大史学研究工作成果之带动，彼此之间唇齿相依，更能产生重大促进作用，自不待言，因不辞弃陋，欣然而乐为之序。

饒宗頤

2002年12月于香港中文大学中国文化研究所

前 言

早在 20 世纪 20 年代，已故的历史地理学泰斗谭其骧先生曾执教校址时在上海市的暨南大学。此后，著名学者朱杰勤先生任职迁在广州市的暨南大学；正是因为他的创导和表率，西域南海历史地理的研究不断深入开展，成为中外关系史的重要组成部分，从而涌现出一批有厚实基础和研究深度的专业工作者。进入 21 世纪以后，更缘人员的流动，逐渐形成了以陈伟明、汤开建以及谭其骧先生学生王颢、史念海先生学生王元林为骨干，涵有岭南历史地理、西域南海历史地理、自然历史地理等三个研究方面的学术主体。作为暨南大学历史学科相关丛书的一种，本卷只是该方向近期成果的展示。而其之所以编排付梓，正是为了更好地求教于同仁、求教于读者，以达到宏扬文明、光大学术的目的。

本专辑共收论文 24 篇，作者都是暨南大学在职的教师或研究人员。这些论文，全部是 1998 年以来曾经发表在各种学术刊物上的作品，大体反映了本学校本方向现有的整体水平。所收论文，内容较为广泛。于岭南历史地理，分别相关粤、桂、琼三省交通、民俗、人口、城市，尤以澳门的相关研究特色鲜明。于自

然历史地理，分别相关气候、植被、塬面、津梁以及动、植物等，乃以河道的历史变迁为关注重点。而西域南海历史地理相关诸文，或以地方志书，时人笔录为讨论对象，或以民族、边界、商路为探索方面，搜罗古今，评勘中外，体现了一定的学术深度和难度。在各篇遴选过程中，为更好地顾及从事相关研究的每个人员，曾对少数作品较为丰富的作者进行了所选论文数量上的限制。而在各篇辑入过程中，除少数由作者自行作出新的修改外，大部分保持问世当时作品的原貌。

尽管，历史地理的研究，在暨南大学校园内可说是“传统”悠久、作者不少；然而，比起其他专业方向，诸如中国古代史、专门史，仍然显得底气不足、实力单薄。更不用说跨出校门、放眼全国，与复旦大学、陕西师范大学、北京大学的同专业方向队伍比较，更是低丘高山，不能不自惭形秽、无以自扬。为此，敬请各位专家、同好直言批评指正，期以在不久的将来作出更大的贡献。

王 颀

2002年7月于广州暨南大学明湖苑寓所

目 录

总 序	饶宗颐
前 言	王 颀
古代华南少数民族的交通活动与民俗文化	陈伟明 (1)
关于番禺城起源的讨论	赵善德 (15)
元代岭南少数民族的人口迁移	陈伟明 (34)
明代澳门城市建置考	汤开建 (56)
明清粤闽海商的海上营运架构	陈伟明 (88)
明清台湾高山族的居住民俗文化	陈伟明 (106)
从宗族关系看清代台湾与四川移民社会	刘正刚 (119)
中国近代城市化的发展与动因研究 ——以镇集高度发达的广东为例	张晓辉 (136)
历史时期黄土高原腹地原面的变迁	王元林 (148)
沙苑的历史变迁	王元林 (172)
唐代长安、洛阳作为都城和陪都的气候原因	勾利军 (185)

明代黄河小北干流河道变迁	王元林 (201)
明清时期广东的自然环境保护	冼剑民 (215)
明清南方沿海地区虎患考述	刘正刚 (229)
蒲津大浮桥新探	王元林 (243)
摩邻, 中国中世纪关于西非洲的记载	王 颀 (261)
弥药、河西党项及唐古诸问题考辨	汤开建 (279)
金山以西交通与耶律大石西征路线新证	王 颀 (299)
大蒙古国的行尚书省与札鲁花赤	王 颀 (317)
大德《南海志》研究	邱树森 (337)
元代两江及其与安南国的界壤争端	王 颀 (375)
马可孛罗所记“大汗乘象”事实补释	王 颀 (396)
万历末年熊明遇笔下的欧洲三国	汤开建 (414)
澳门在太平洋贸易网中的作用与地位	纪宗安 (452)

古代华南少数民族的交通活动 与民俗文化

陈伟明

交通，在人类社会发展和经济文化交流中占有十分重要的地位。一个地区，一个民族，总是要依靠交通活动，为其提供更多的生产活动时间与空间，从而得到不断开发，不断进步。同时由于地区、民族的差别，交通活动的发展并不平衡。在交通活动中也具有不同的文化习俗，表现了不同地区、不同民族交通活动与交通民俗特色。古代华南少数民族，主要聚居于高山密林、边远山区，生产力的发展受到一定的限制，交通活动存在着相对的困难。但随着生产力的发展，社会的进步以及中原汉族经济文化的逐步深入，华南地区各少数民族根据所处的地理环境和条件，在外来因素的作用下，交通活动逐步频繁发展。并且具有自身的特点，所表现的交通民俗文化也具有浓厚的地方民族特色，成为古代华南少数民族经济文化发展的又一重要内容。因此，对古代华南少数民族交通活动与民俗的总结，有助于从更多方面了解华南少数民族经济文化的发展状况，对于进一步探讨中国古代交通地

理的分布规律及其交通民俗文化活动，不无裨益。

一、交通工具的发展与特色

关于交通工具的内容，主要包括交通工具的种类与制作。古代华南少数民族，尽管由于生产力发展水平的限制，交通工具显示了一定的原始性与落后性。但另一方面，古代华南少数民族因地制宜，在交通工具的制作上也有不少可取之处，形成了独特的民族风格，在中国古代交通工具制作发展史上，至少提供了许多的内容和借鉴。

古代华南少数民族，由于所处的自然地理条件复杂，其交通工具种类繁多，大体上可划分为水上与陆上两大类型。

水上交通工具当以舟船为主。华南地区，河流众多，雨量充沛，因此本地区的交通以水上活动为主。以广西地区为例，根据考古的发掘，文化遗址主要分布于桂江、贺江、融江、柳江、郁江、浔江及其支流的河岸之地，而其他远离河岸的地区则较少发现。或许说明了古代华南少数民族主要聚居于靠近河溪的山丘台地，通过河溪取得与外界的联系和交往。特别是古代华南地区，山高林密，虎狼出没，盗贼成群，行旅难安，水上交通活动似乎相对较为安全。如明清时期的粤北山区，“自洸口至连州四百余里，径路艰险，商旅不敢陆行，行必从水”^①。所以舟船自然成为古代华南少数民族传统而又重要的交通工具，其制作也是别具一格。

首先，古代华南少数民族的舟船制作，形小体轻。如广西贵县罗泊湾 M1: 11 号铜鼓胸部所饰的四条船纹，船身浅狭呈弧形，两端高翘像鸟首鸟尾，船上绘有两人，皆椎髻，一前一后，

坐而划桨，大有轻舟飞渡之状。同时出土的 M1: 10 号大铜鼓胸部船图，则属祭祀图。虽然舟船体型相对较大，六条船纹首尾皆饰以前后相对的鸟首鸟尾，整个船身如两鸟对飞，尾有舵，下有锚，船上一行六人，椎髻或椎髻垂长发尾，船首一人主持祭神仪式，中间四人划桨，船尾一人掌舵^②，主要还是体现了轻舟若飞的特色。从出土文物实物中所反映的情况，说明了古代华南少数民族水上交通工具，主要呈形小体轻，适应性强，灵活机动的特点。

古代华南少数民族水上交通工具形小体轻的特点，主要与华南水文地理有密切关系。特别是少数民族聚居地多处于流域上游，边远山地，一般水文状况较为恶劣，水浅浪急，滩多石乱，使用灵巧轻便的水上交通工具较为合适，如“宜章登舟即古所称泷水，两岸咸石，颇似巴江，以其似龙然，故称泷。然水小而险，最善坏舟，不数日而达广之韶，其势甚速，然仅可用作舢舨，力不能载十石，不若蜀舟之大也”^③。与恶劣的水文状况相适应，便把交通工具与行舟之人，称为“纸船铁人”。有云：“上江自凌、湍、湟，或诸水以下至清远，一路滩高峡峭，山多乱石，一折而过，势如矢激，故曰纸船。其道崩流而上者，触崖舫岩随石回旋，撑者钩者数人，牵者数人，牵者在隈岸或怪石间，为深林密箐所蔽，前后不相顾，舟子虑其或过或不及，冲陷石棱，则终日大叫，叫且如哭，如相杀声，一一悽酸郁怒，或于石告哀，或与民拒敌。其船乍前乍后，前者如暴虎，后者如搏熊，一篙失势，舟破碎漂没，入于涡盘矣，故舟子非强有力者不能胜，故曰铁人。”^④可知古代华南少数民族地区，水上交通工具的发展，在形制上主要受到水文地理的限制，所以舟船一般只能作为短程或小容量的运载工具。对于地广人稀，经济发展较为缓慢的少数民族地区，类似的小型舟船，还是能够在相当程度上满足

一般的交通需要。直至明代琼州一带，“虽东西有驿铺，昼夜通衢，然商贩安于便捷，未免由舟”^⑤。

其次，舟船制作方法奇特实用，反映了古代华南少数民族在交通工具制作上所具有的工艺技术与智慧。古代华南少数民族，利用茂密的森林资源，制作水上交通工具，在工艺上因物而异，选料而制，根据不同的原料特性，制作不同的水上交通工具配件，体现了丰富实用的技术经验与特点。如有科藤，“围数寸，重于竹，可以为杖，蔑以缚船”^⑥。或有桃榔，“树似棕榈，中实，其皮可以作纆，得水则柔，胡人以此联木为舟”^⑦。一些植物不仅可以缚船，还可以制作一些舟船的重要部件，如海南地区或有黑榿，“坚重沉水，取为车轮、船舵最良，红榿稍劣”^⑧。

古代华南少数民族水上交通工具的制作，不仅表现在原材料利用的多方面、多方向，而且其工艺制作上也具有一定的奇特性与先进性。唐代岭南地区，在“贾人船不用铁钉，只使桃榔须束缚，以橄榄糖泥之，糖干甚坚，人水如漆也”，因为桃榔树，“其须尤宜咸水浸渍，即粗涨而韧，故人以此缚船，不用钉线”。而橄榄糖，则是橄榄“树枝节上生脂膏如桃胶，南人采之，和其皮叶煎之，调如黑飴，谓之橄榄糖，用泥船损，干后牢于胶漆，盖水益坚”^⑨。宋代华南少数民族的藤舟，也是一个奇特的工艺技术典型。有谓：“深广沿海州军。难得铁钉桐油造舟，皆空板穿藤，约束而成，于藤缝中，以海上所生茜草，干而窒之，遇水则涨，舟为之不漏矣，其舟甚大，越大海商皆贩用之。”^⑩可知古代华南少数民族独特的造船工艺技术方法，不仅应用于内河内江等小型船舶，随着社会生产的发展进步，也被吸收应用于沿海较大型的海舟制作中，而且这些特殊的传统方法，还具有持久的生命力，直到明清时期，仍不失其实用性。古代华南少数民族的特殊造船工艺技术，在中华民族的造船工业史上留下了重要的一页。

再次，古代华南少数民族的水上交通工具种类繁多，形成了各种各样的水上交通工具或交通方法。如舟船联单为双，即把单船合二为一，以增大船载能力，也可提高舟船的稳定性，有谓：“舟自宜章下平石者，曰单船；自平石下六泷至乐昌者，曰双船。单，小艚也，双，大艚也。六泷，名武溪，或以为即马援门生所歌武溪深者水最湍怒。舟上下砮石，单船小木易漂没，故必有双船，其力能与石斗。船胜石则生之机，石胜船则死之机，固峽南之绝险处也。双船兼二独木为之，形若桴搓，单者止刳一木。”^⑪这实际上也是原始的双体船，或是单体双连，一般是在大船后面配置小艇，广西地区，“江海巨舰，舵尾多曳小舟，名脚划，所以备浅流登涉之用，漓江舟少，大者亦曳小舟，名脚艇”^⑫。

除了舟船等，还有一些简单而又常见的水上交通工具，如木筏、竹筏等，主要以竹木编扎而成。类似的交通工具，适应了华南地区交通地形复杂的自然环境。

古代华南少数民族，在长期的生产实践与生产活动中，水上交通还是具有一定的发展水平。特别是因地制宜所制作的一些水上交通工具以及某些造船工艺技术，具有深厚的地方民族特色，简单实用，更为中国古代造船工艺技术的发展提供更多的经验和借鉴。当然并不是说，古代华南少数民族水上交通工具的制作就具有很高的水平。总体而言，古代华南少数民族的水上交通活动，相对来说还是较为落后。一方面是长期以来，少数民族的水上交通活动主要是以人力为主，对自然力和机械力的直接应用则较为罕见。这种状况直到明清时期仍没有多大改观。明代在左右江地区，有大壬滩，其“江中峭然无行船，岸多丛蒿蒿，其路通诸蛮洞，虽逆流不可挽缆，惟以高橹施中流焉”^⑬。特别是在滩险流急的江段，劳动强度非常之大。粤北山区，“其上乐昌泷者，率以双篙穿舟，腰之而上。舟子谣曰，朝穿腰，暮穿腰，篙如铁

一条。又曰上滩篙在手，上漩篙在腰。其上乐昌滩者，舟上为藤圈于舟旁，篙在圈中，二人肩篙以行，名肩舟，舟行以肩，亦曰肩舆”^⑭。交通工具的使用方法，主要还是依靠人力及经验。另一方面，一些水上交通工具，其形制尚为落后，宋代广西，“江行小舟，皆剡木为之，在面阔六七尺者，虽全成无罅，免濡裯之劳，钉灰之费，然质厚迟纯，忽遇大风浪，则不能翔，多至沉溺，要不若板船虽善不能为矣”^⑮。这些因素都不利于交通事业的进一步发展。特别是山区水文状况恶劣，更阻碍了水上交通工具的改进发展。如广西平南县大同江，其“浅者濡足可涉，舟揖所不能施，土人每剡木为舟或编竹筏网鱼”^⑯。

另一类则是陆上交通工具。一般来说，古代华南少数民族，在地理条件相对较好的地区多以畜力工具为主，而在地理条件较差的地区则多以人力为主。

畜力以牛马为主，同样体现了地方民族特色。1972年广西桂平县江口中转站收购一面东汉时期的牛撬骑士、鹭鸟羽人纹铜鼓。鼓面有一牛拉撬骑士立体装饰，牛与撬长8厘米。撬的前后基本平行。两侧是两条长木，前端用一轭木联接起来，套在水牛颈背上^⑰。表现了古代华南少数民族，以牛作为运载工具的特点。在古代华南很多少数民族地区，牛似乎是专用的或主要的交通工具，与其他汉族大多数地区牛以耕作为主、交通运输为辅的特点，似有明显之别。这大概是与古代华南少数民族以刀耕火种为主的生产形态有关。牛耕的作用相对失色，而转以交通运输功能为重。而且古代华南少数民族地区山路崎岖，以牛作为运载工具相对较为稳妥。所以华南少数民族地区的牛，其动作也较为灵巧。可能是由于牛的活动习性改变，从而变得更为灵活。有些牛种，更表现了良好的交通运输能力，如有犛牛，“顶上有骨，大如覆斗，日能行三百里”^⑱。

此外，古代华南少数民族也以马作为重要的陆上交通工具。如著名的果下马，“土产小驹也，出德庆之泷水者为最，高不逾三尺，骏者有两脊骨，故又号双脊马，健而善行，又能辛苦，泷水人多孳牧”^⑩，其“能负重凌高蹶险，轻疾若飞”^⑪。但总的说来，古代华南少数民族地区所产之马普遍较为质劣。如横州，“马亦多产，绝无大而骏者，土产一匹，价不满五金，又有海马，云雷廉所产，大如小驴，银七八钱可得一匹，亦有力载负，不减常马”^⑫。又“马产于海南者极小，只可侔之驴骡，而身稍长耳。毛片不殊于中州，当少剪粽时，极骏可受，然骑则无长力”^⑬。不仅马的品种与其他地区有别，而且由于自然地理环境的影响，某些与马行载有关的附属工具，也表现了一定的地方特色。有谓：“蛮人马鞍，与中国鞍不相远但不用鞞，唯有桥蹬贴腿耳。桥，朱黑相漆如犀昆纹，蹬如半鞞，藏足指其中，盖瑶人路险，马行荆棘，俱伤是足，贴腿以包皮，下亦用毡以传马脊。后鞞旋木，为大钱数十枚，洙贯而系之，如骡驴然，鞍皆大，宜于马脊，但前桥差低耳。”^⑭

古代华南少数民族的交通活动，其畜力利用多为直接骑用，很少作为拉车之用。虽然广西贵县、梧州、合浦、平乐等地汉墓曾出土了车马饰件和陶车模型，说明了古代华南少数民族地区，也应该有牛车、马车一类的交通工具。但似应是作为汉族地方官员或少数民族上层人物代步之用。如梧州云盖山东汉墓出土的陶车模型，为一辆牛车，拉车的牛带轭，车厢为长方形，卷蓬顶，左后侧开有小门，车厢内前方端坐一俑，俑戴高冠，持园扇^⑮，能享受畜力车辆工具，显然非一般下层少数民族，当为上层人物。

人力的交通活动，主要表现为步行，以人力运输背载物资，这在地理环境较差的地方较为常见。古代华南少数民族的人力运