

全方位与多功能

历史时期岭南交通地理的

QUANFANGWEI YU DUOGONGNEN

演变发展

陈伟明 著



暨南大学出版社
Jinan University Press

责任编辑：暨南 王泉巍
责任校对：周玉宏 侯丽庆
封面设计：刘文胜

ISBN 7-81079-663-1



9 787810 796637 >

ISBN 7-81079-663-1

F·377 定价：16.00元

全方位与多功能

历史时期岭南交通地理的

QUANFANGWEI YU DUOGONGNEN

演变发展

陈伟明 著



暨南大学出版社
Jinan University Press

中国·广州

图书在版编目 (CIP) 数据

全方位与多功能: 历史时期岭南交通地理的演变发展/陈伟明著. —广州: 暨南大学出版社, 2006. 4

ISBN 7-81079-663-1

I. 全… II. 陈… III. 交通地理—研究—广东省—秦汉时代~明清时代 IV. F512.99

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 010383 号

出版发行: 暨南大学出版社

地 址: 中国广州暨南大学

电 话: 总编室 (8620) 85221601 85226581

营销部 (8620) 85227972 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: 850mm × 1168mm 1/32

印 张: 5.125

字 数: 136 千

版 次: 2006 年 4 月第 1 版

印 次: 2006 年 4 月第 1 次

定 价: 16.00 元

(暨大版图书如有印装质量问题, 请与出版社总编室联系调换)

前 言

本书拟对历史时期（主要从秦汉到明清时期）岭南地区（包括今广东、广西及海南省）交通地理的历史发展状况进行探讨，以反映历史时期岭南地区如何从封闭走向开发，从落后走向先进，发展成为一个重要社会经济区域的历史进程，试图从中揭示出交通事业的发展与社会发展之间的互动关系与规律。

本书希望能够从整体上对岭南交通地理的演变发展进行探讨，并且尽可能地关注岭南边远地区与少数民族地区的交通地理问题。对于较为内在的历史交通地理问题，如交通路线通行条件与通过能力的考察、交通路线功能的探讨以及交通地理分布与区域政治经济文化发展的有机联系等问题，也希望能够在现有的研究基础上，从更多的层次、更新的角度，去总结岭南交通地理的演变发展状况、历史特点及发展规律。交通地理问题是一个复杂的问题，有着丰富的内涵。如交通路线在不同的自然与社会因素作用下的发展类型与交通功能的转化，或者在不同的历史条件下、不同的社会生产力条件下，交通路线通行条件与通过能力的变化等，都是一些重要而过去相对比较少注意的交通地理问题。另外，笔者一直在苦苦思索，如何把历史时期岭南地区交通地理的演变发展，放在更广阔的社会经济文化历史范畴中去考察，从而进一步揭示岭南社会发展的历史特点与发展规律。因为交通地理的演变发展，不仅仅是生态地理环境变迁、变化的结果，也是社会经济文化发展的结果。交通地理的布局与变化，是人与自然和社会在相互制约、均衡发展的基础上形

成的，而且在不同的自然与历史条件下，具有不同的发展空间、发展内容与发展功能。本课题的难点在于如何在人、地、社会三个层面上真正与交通地理演变的发展历史状况有机结合，整理出交通地理的历史特点与地域特点，以更好地总结历史经验，进一步发挥历史地理研究对于现实社会所具有的借鉴和启迪作用。感谢广东省哲学社会科学规划办的支持与资助，使笔者能够有机会有条件开展这方面的研究，限于笔者的学识与水平，开展这样一个课题的研究，自觉在时间上和资料上还有一定的距离和欠缺，有些问题尚未展开或未能更深入地探讨研究，希望将来有机会能够继续深化本课题的研究，祈望有关专家学者赐教指正。

目 录

前 言	(1)
第一章 岭南地区交通路线发展的自然因素与社会因素	(1)
一、自然因素	(1)
二、社会因素	(7)
第二章 岭南地区交通路线的发展类型	(13)
一、外向型交通路线	(14)
二、内向型交通路线	(22)
三、封闭型交通路线	(38)
四、小结	(41)
第三章 岭南地区交通路线的通行条件与通过能力	(44)
一、交通路线的通行条件	(45)
二、交通路线的通过能力	(62)
第四章 岭南地区交通工具与交通设施的地域特色	(71)
一、水上交通工具与设施	(71)
二、陆上交通工具与设施	(79)
三、余论	(85)

第五章 岭南地区交通路线交通功能的发展演变	(88)
一、秦汉时期	(88)
二、唐宋时期	(91)
三、明清时期	(105)
第六章 岭南交通地理与社会经济发展的开发互动	(114)
一、交通地理的分布发展与岭南社会的开发	(114)
二、交通地理的分布发展与岭南文明文化的传播	(125)
三、交通地理的分布发展与岭南经济的繁荣	(130)
第七章 岭南交通地名与交通地理	(140)
附录 岭南主要地名古今对照简表	(145)
参考文献	(155)

第一章 岭南地区交通路线发展的自然因素与社会因素

交通路线的发展，关系到人地因素，即自然因素与社会因素，古今如是。一个地区交通地理的发布、演变与发展，不仅和一个地区的自然生态环境有密切的关系，也和一个地区的政治、经济和文化有不解之缘。所以要了解探讨一个地区交通地理的发展趋势与发展内容，首先必须了解该地区人地关系与因素，即我们所考虑的自然因素与社会因素，岭南地区交通路线的发展也不例外。

一、自然因素

交通路线发展的自然因素内涵十分丰富，包括某一地区的地形地貌状况、生态植被状况、气候水文状况等。岭南地区背山面海，北有五岭为屏障，形成较为独立、相对封闭的地理区域。域内则以山地丘陵为主，只有在山地及丘陵之间形成一些相对较为平坦的台地或盆地，平原面积分散零碎，或者在江河沿岸及出海口处分布一些面积不大的冲积平原。岭南地区属热带、亚热带地区，气候湿热多雨，植被茂盛，生态复杂。域内江河纵横交织，水量充沛。岭南地区自然生态环境给域内交通地理的演变与交通路线的发展带来了深刻的影响。如岭南地区水文地理状况，为该地区的水运发展创造了许多有利的条件，但也带来了一些不稳定的因素。由于域内江河年际变化较大，水量季节集中，也造成一些地区水运的不稳定性与

间歇性。而且岭南地区地形呈北高南低，西高东低，江河流向大都由北或由西顺流而下，落差较大，在历史时期生产力发展水平相对较低，运载工具全天候能力十分有限的情况下，一旦雨季来临，江河暴涨，经常造成水运航行的单向性与危险性，影响了交通活动与交通运输的正常进行。如五代天复二年，据载：“是岁，虔州刺史卢光稠攻岭南，陷韶州，使其子延昌守之，进围潮州，靖海刘隐发兵击走之，乘胜进攻韶州。隐弟陟以为延昌有虔州之援，未可遽取，隐不从，遂围韶州，会江涨，馈运不继。”元胡三省有注谓：“自广州运粮以馈韶州行营，当溯沂流而上，江涨则水湍急，不可以溯，馈运由此不继。”^①可知，自然生态环境在交通路线的发展中具有重要的意义。岭南地区生态环境所表现的自然因素，常常给岭南地区的交通事业带来重要的影响。

岭南地区地形复杂，山势峥嵘，林木茂盛，自然生态环境相对原始，地区开发较为迟缓，不利于交通路线的延伸通达。元人陈孚在广西曾有《自永福县过八十里山》诗，其谓：“下山如井上如梯，乱石嵯峨割马蹄，正是行人行不得，鸬鹚更在隔林啼。”^②恶劣的自然生态环境，给交通事业的发展带来了不少困难与阻碍，也使一些地区长期处于封闭状态。广西兴业县的翻车岭，“县北二十五里，险峻难行”^③。其名为翻车岭，也足以说明山路路况之险峻难行。又昭平县，“独山，县北一百二十里，巍然特立，周围皆峭壁不可攀，其南一穴，广二十六步，深三十步，高千寻，可通山巅，寇起，居民缘梯而上，寇不可犯”^④。又修仁县，“大瑶山，县南黄峒山后，丛山叠簪，路险难行，宽袤六七十里，修水自此发

① 《资治通鉴》卷二百六十三《唐纪七十九》，中华书局1956年，第8589页。

② 《元诗选·二集》，中华书局1987年，第238页。

③ 《万历广西通志》卷五《山川志下》，台湾学生书局1975年。

④ 《嘉庆广西通志》卷一百二十《山川九》，光绪补刻本。

源”^①。类似的地区山高林密，通行条件甚为恶劣，其交通往来只能以人力步行为主。广西兰麻道，“自理定西行兰麻乌纱峰，嶂刺天，仅容足，又极险隘，无间道，每过岭攀天直上，至绝顶又悬空而下，连绵不穷，闻之飞云九折，尚能服牛乘马，方之蔑如矣”^②。一些地区，甚至连步行交往也极为不易。海南临高番豹山，“在城南黎峒中县境，诸黎皆以番豹山为险路，仅容一人”^③。也反映了岭南地区的自然因素对历史时期交通路线的发展所具有的影响力与杀伤力。由于山地丘陵遍布，自然环境恶劣，阻碍了交通事业的发展，造成了人流物流稀少，导致一些山区长期难以开发，闭塞落后。如广东龙门地区，“其地北通英德、长宁，南达增城，西连清远，东则龙川接壤，皆万山联络，深林险阻，人迹罕至”^④。自然因素在一定的历史时期也有可能对交通路线的发展起关键作用，尤其是在山区以及开发程度较低的地区，自然因素的作用更为突出。

岭南地区水文地理也给交通事业的发展带来深刻的影响。岭南地区江河纵横，湿热多雨，径流量十分充足，作为天然的交通道，促进了岭南地区交通事业的进一步发展。但是岭南地区山陵丛立，水流很多穿插于山峡丘峰之中。由于长时期的地壳运动，形成了很多大小不一的峡谷。有谓：“岭南之山，自西自北，自西北自东北，皆两山相夹成峡。西自德庆至高要，有大湘、小湘、羚羊之峡，北自英德至清远，有浚阳、香钭、中宿之峡，西北自乐昌、平石，下六泷，有冷君、蓝豪二峡，东北自连州至连溪口有楞枷、羊跳、同冠三峡。而乐昌二峡尤险，其险在六泷，六泷之险在水。诸峡之险在山，连山兼山水之险，羚羊峡山水稍平，东上揭阳则乌蛮

① 《嘉庆广西通志》卷一百二十《山川九》，光绪补刻本。

② [明] 邝露：《赤雅》卷中，丛书集成初编本。

③ 《光绪临高县志》卷四《疆域》，《中国地方志集成·海南府县志辑》第七册，上海书店2001年，第552页。

④ [清] 顾炎武：《天下郡国利病书》卷九十八《广东二》，数文阁聚珍版。

诸滩亦甚险，盖以居上流，多石故也”^①。不少河道暗礁密布，险滩横生，而且季节性变化较大。所以岭南地区水文地理状况，特别是珠江流域上游，利用天然水道发展交通运输也有较大的阻滞。明人有载，“程乡而下百里为蓬辣滩，悬溜百尺，澎湃喧豗，舟行最险道也。宦游者经此，多从陆以避之，其地两山夹程水而下注，逶迤屈曲，具有幽致，当出七里滩上”^②。又峡山，“在德庆州西二十里，周九十里，南北峰对峙，甚隘，江水中流，春夏多雨，则水峻急，舟行甚险”^③。所以历史上岭南地区水上交通事业相对较为发达，但是在珠江流域上游不少地区，水运受自然生态环境的影响，有较大的限制。粤北地区，宋人有谓：“武溪，自临武东南流入曲江界，岩崖峻岨，湍浪震惊，名曰洸水。韩愈诗：‘南行逾天旬，始下乐昌洸。险恶不可状，船石相舂撞’是也。”^④又有谓：“俗谓自静江沿漓川合乐川以至梧云，云自昭而上至静江不甚险恶，自昭而下至昭平及梧，多锁石，滩高而水湍激，两岸皆是悬崖峭壁。”^⑤即使至清代，水上航运已有较大的进步，仍有不少河段受到自然条件的限制而影响航运。有载：“广西省水路自苍梧、昭平、平乐至临桂，多属大滩乱石，水流势急，春夏则波涛汹涌，秋冬则水涸滩高，再自临桂、灵川、兴安、全州以至湖南之零陵，水路浅窄，又有陡河随时启闭，行走均属艰难。”^⑥有些河段，即能通航，也为艰阻。如“神泉河，在大埔县北，上流即福建汀州府之鄞江，自上杭县流入，谓之大河，至县治北，合小靖溪，又西流合大靖溪，又云三十里至三河口合流，凡惠潮舟楫入闽，多由之。县有石上

① [清]李调元：《南越笔记》，丛书集成初编本。

② [明]王临亨：《粤剑编》卷一，中华书局1987年，第57页。

③ 《嘉庆重修一统志》卷四百四十七《罗定州》，四部丛刊本。

④ 《舆地广记》卷三十五，四川大学出版社2003年，第1088页。

⑤ 《舆地纪胜》卷一百〇七《昭州》，江苏广陵古籍出版社1991年。

⑥ 《嘉庆广西通志》卷一百七十四《经政二十四》，光绪补刻本。

滩，在县北上杭界，乱石堆积，冲激险阻，舟行出神泉者经此。又有长碇滩，在县北平沙小溪口，曲折奔溃二里许，舟行上下皆艰。”^① 生态自然环境，在生产力发展水平相对较低的历史条件下，严重影响了珠江水域某些河段的水运通航能力。左江，“一藩蔽也，石壁巉岩，江流泛急，两岸无路。中深不可测，舟则扞门石山上，故商旅罕迹”^②。有些河段甚至完全不能通航。融县清流江，“县南，西北流入融江，长二百里，浅窄多石，不通舟楫”^③。又“小水，在明江厅南，源出交趾文渊州界，与凭祥土州水会于州南，又东经下石两土州，南至宁明州界，入明江，皆石积小溪，不通舟楫”^④。直至清代，广西地区不少江河流入，通航能力十分有限。有时候即使朝廷有意发展水运，也可能限于自然条件难以实施而无能为力。雍正四年，有载：“粤西虽有三江，其府江自桂林、阳朔、平乐、昭平以达梧郡，右江自柳郡、象州、武宣以达浔梧，左江自南宁、永淳、横州以达浔梧，皆由万山之中，连瓠而下，水激滩高，不利战舰，是以未设水师。”^⑤ 表明了朝廷对发展珠江流域上游的水运事业也不抱太大希望，进一步说明了岭南地区交通事业的发展，自然条件乃是一个重要的影响因素，未可忽略。

(1) 岭南地区交通发展的自然因素，决定了历史时期岭南地区交通事业具有不平衡性。一方面是水陆交通的不平衡性，一般而言，水上交通相对较为发达和普遍。因为陆上交通受自然环境影响更大，山高林密，瘴气弥漫，方向不明，道路不清，更具危险性与艰难性，而水上交通则可以利用水流风向等自然因素，提高水上通

① 《嘉庆重修一统志》卷四百四十六《潮州府》，四部丛刊本。

② 《万历广西通志》卷三十八《艺文志》，明杨芳庆《庆远府图说》，台湾学生书局1975年。

③ 《嘉庆广西通志》卷一百一十一《山川十八》，光绪补刻本。

④ 《嘉庆重修一统志》卷四百七十二《太平府》，四部丛刊本。

⑤ 《宫中档雍正朝奏折》第六辑，台湾故宫博物院1978年，第163页。

行能力，并且岭南地区江河遍布，雨量充沛，也为水上交通的普遍利用提供了必要的前提。特别是在江河上下沿岸，多为人口稠密之区，也加强了水上交通的必要性与可行性。另一方面则是水上交通的不平衡性。在珠江流域中上游地区，受自然地理环境的影响，河道较险窄，水运季节性变化较大，限制了水上交通事业的发展，而在中下游地区，一般江面较为开阔，地势相对平缓，交通自然条件较为理想，因而水上交通较为发展和发达。

(2) 历史时期的岭南地区，交通路线较为密布，由于该地区经济开发程度较低，多民族杂居、混居的情况较普遍，加之地多人少，聚居点较为遥远分散，故形成了交通路线复杂交织的状况。该地区虽然以山地丘陵为主，但山与山之间或有盆地峡谷，也可作为交通孔道，形成相应的交通网点。河流密布，也可为人类提供天然的交通路线。但受生态自然环境影响，岭南地区庞杂的交通网络，普遍通行条件较差，通过能力较弱，也导致了岭南地区交通事业发展相对较为缓慢，交通发展水平也相对较低。清代东兰州，“伐山，州东三十里，官路经行于上，绵延二十里，险如栈道，泉声如雷，时或有毒”^①。官路的交通状况如此艰辛，其他的交通路线，一旦受自然环境的制约，其状况可想而知。又“红水江，司治南二十里，水急山狭，民常以独木舟，渡水极险。”“西林县八阳寨，计行五十里，两岸峻岭，水流湍激，雍正十一年，总督鄂尔泰请滇帑开修，始可通小舟。”^②

(3) 岭南地区自然生态环境也影响了交通工具的进一步改良。岭南地区盛产竹木，为交通工具的制作提供了良好的原料库，如“樟树大而花香，如紫荆，其性坚韧，居民恒取以造船，虽行沙石

① 《嘉庆广西通志》卷九十九《山川六》，光绪补刻本。

② 《嘉庆广西通志》卷一百一十二《山川十九》，光绪补刻本。

上无损”^①，有条件进行车船工具的制作改进。但是由于自然条件的限制，山区山地，畜力运载工具难以施展，多依靠人力运载为主，山区及少数民族落后地区更是如此。因此缺乏对交通工具发展的原动力，其交通工具的发展改进十分缓慢。直至近代，根据民族田野调查，也显示了岭南地区交通工具的发展，受自然条件的制约，仍然十分落后。如广西一些少数民族地区，据调查，“瑶山高岭陡”，“日常运输，只有肩挑和背负两种，其中尤以背负为多。肩挑的工具是扁担和竹箩，背负则用背篓，挑担的竹箩，一般比汉族较少，而且多数不用长绳绊系，只有在箩上开孔或以藤篾作短耳来贯穿扁担。这样，竹箩离地面较高，才适于上下岭”^②。说明了一些自然条件较差的山区，即使有较为先进的交通工具，也无用武之地。反映了自然环境也成为交通工具进一步改进的制约因素。

所以，岭南地区的生态自然环境，既有可能为地区交通路线的形成开通提供了一定的条件，如水网交织可利用作为天然的交通路线，也导致了岭南地区交通事业的发展长期的不平衡性，也进一步制约了交通工具的发展和改进。反映了自然环境因素在交通事业发展中具有重要的作用，特别是在生产力发展水平尚低、开发程度有限的历史时期，尤其是这样。

二、社会因素

交通地理的分布发展，是人地关系的体现。因此社会因素，对一个地区交通事业的发展带来深刻的影响，以岭南社会发展历程来看，有三个方面的因素对岭南地区交通路线的发展影响最大，具体如下。

① 《乾隆柳州府志》卷二《物产》，台湾成文出版社1967年。

② 《广西瑶族社会历史调查》第一册，广西民族出版社1984年，第116页。

（一）军事因素

岭南地区，虽然多山地丘陵，北有五岭与中南地区在地理上分隔。但是在五岭山区，山与山、岭与岭之间还是有一些低谷间隔，可以作为岭南与内地交通联系的通道。受自然地理条件的限制，这些通道的交通流量非常有限，作为民间一般性的交通联系与往来，应该问题不大。但一旦发生战事或大事，需增大交通流量，提高交通路线的通过能力，利用原有的来往通道，显然难以满足与适应。特别是岭南地区，远离中原与江南的政治经济中心，在相当长的历史时期内，在中央朝廷的心目中，一直把岭南地区视为蛮荒之地，与中原政权存在较大的离心力。各朝政权都希望通过各种办法与途径，能够真正控制稳定岭南地区，保证边疆地区的安全，所以在历史发展的长河中，中央政权不时都要采取一些高压的军事手段与军事行动，以消弭岭南地区的离心力量，如秦始皇统一中国以后，开疆扩土，曾发动对岭南地区大规模的军事行动。由于大军压境，道路难通，粮草不继，最后开凿了历史上著名的灵渠，以解决军事运输问题。据《淮南子·人间训》的记载，公元前 211 年，秦始皇派屠睢率领五十万大军，分五路南攻百越。但是由于五岭山区道路艰险，原有的旧道难以满足军事调动与军事运输的需要，兵员粮饷不继，秦军“三年不解甲弛弩，使监禄无以转饷”。最后秦军作出了“以卒凿渠而通粮道”的战略决策，开通了举世闻名的灵渠运河，沟通了湘江与珠江两大流域，最终取得了战事的胜利，统一了岭南地区。灵渠的开通，令岭南、岭北的交通联系变得更为畅通密切。以后历次较大军事行动更进一步促进了岭南北路交通的发展。如西汉元鼎五年，汉武帝发兵岭南，讨伐吕嘉；东汉汉光武帝遣伏波将军马援征交趾；宋代狄青讨伐侬智高；明代王守仁平八寨起义等大规模的军事行动，都需要加强岭南交通的开拓发展，以适应战事发展的需要，客观上促进了岭南交通水平的提升。因为大军压境，兵马粮草运输，对交通道路提出了更高的要求，必须保证交通

路线的畅通，客观上有助于岭南交通路线分布发展格局的形成巩固。所以军事行动也是岭南交通路线社会因素的一个重要方面，对岭南地区交通路线的发展带来深刻的影响。

（二）民族因素

民族因素，很大程度上也是和军事因素密切相关。岭南地区自古以来就是一个重要的少数民族聚居区，主要有壮、黎、瑶等少数民族。由于历史上，中央政权对岭南少数民族地区，在政治上一直严密控制，经济上加紧盘剥压迫，造成了少数民族地区民族矛盾的激化，引起了地方上的不稳定。所以历史上各朝中央政权与岭南地方政权为了解边疆的稳定与安全，常常有意无意加紧开拓岭南地区的交通路线。一方面可以在政治、经济、文化上加以管理开发，另一方面也可以在一旦少数民族出现骚乱之时，能够随时发兵长驱直入，镇压平乱。唐贞观十三年元月，“渝州人侯弘仁自牂牁至西赵杨蒲洞出邕州通交桂道，蛮俚降者二万八千余户”^①。又北宋崇宁中，“王祖道经略广西，抚定黎贼九百七峒，结丁口六万四千，开通道路一千二百余里，自以为汉唐以来所不臣之地，皆入版图”^②。又元朝海南琼山县居缺峒，“在府西境，元大历初，琼山黎多叛，主帅谭汝楫请兵讨之，次居缺峒，败贼兵。贼有九峒，而居野居中为最大，周百二十里，草木蒙密，不可入，汝楫先令万人徐道，周其山，暮复以万二千人衔枚围之，树栅三重，密防奔突，明日出万人赅其山，布阵以待，渐移栅逼之，复益栅数十重，贼穷蹙不知为计，遂进其平之”^③。反映了由于民族问题，加快了中央政权开拓岭南地方交通路线的步伐，从而推动了岭南交通道路分布得到进一

① 《册府元龟》卷九百七十七《外臣部·降附》。

② [宋]周去非：《岭外代答》卷二，丛书集成初编本。

③ [清]顾祖禹：《读史方舆纪要》卷一百〇五《广东六》，中华书局2005年，第4769页。