

## 绪 论

二十年来的唐代文学研究越来越清楚地表明，除了关注文本研究，像葛晓音、赵昌平二先生那样对唐诗艺术、唐诗体派做深入细致的辨析极有必要外，拓宽学科视野，从联系与发展的眼光出发研究唐代文学与其他事物的种种关联，往往能使许多大家习以为常的现象得到认识上的深化，使许多具体问题得到更确切的解释、说明，也有利于屏弃浮泛学风，去浮返本。自傅璇琮先生作《唐代科举与文学》，倡导文史沟通，“作综合的考察”以来，唐代文学研究的每一个显著进步，都伴随着学者们的这种不懈努力，并以此为重要标志。程千帆、傅璇琮研究科举、翰林学士与文学，孙昌武、陈允吉研究佛、道二教与文学，王昆吾研究音乐与文学，戴伟华研究幕府与文学……总之，从社会历史文化角度出发，多侧面地解读唐代文学的新著不断出现，跨学科综合研究日益成为引人注目的潮流，获得了越来越多学者的认同。每一个新窗口被打开，都能令人耳目一新，都能从特定角度“重现当时的部分时代风貌和社会风俗”，并有助于“文化史的整体研究”（《唐代科举与文学·序》）但至今还没有产生一部将交通和文学结合起来进行综合性研究的专著，零星地涉及交通与文学两个领域的论述间或有一二篇问世，但并没有立意于全面的跨学科研究，故仍有大片等待填补的空白。

基于上述状况，导师陈尚君先生在我考入复旦的第一学期末就向我提出了这一课题，只是当时名为《唐南北交通与文学迁

变》后来随着研究的不断深入才改成《唐代交通与文学》。经过一年多的深入钻研，我深感这是一个具有广阔的拓展空间和发展前景的课题。依《辞海》将交通界定为“人和物的转运输送”和政治经济文化诸方面的“交接往还”两个意义，就可以提出许多值得注意的问题。

第一，任何文学都离不开生活，研究交通与文学，就是研究行旅生活与文学，从交通的角度研究文学，也就是以创作主体的日常生活特别是行旅生活为考察对象，这是一个值得尝试的新视角。唐代交通发达，自京师至于四夷皆有驿路相通，沿途布列驿站、客馆，寺观店舍，这为文人的旅行提供了优越条件。隋唐一统的政治格局建立以后，中央集权的力度大大加强，唐室通过科举、铨选、命官、迁贬等手段将广大士子的命运牢牢控制在手中，这些办法吸引了大批文人，他们的政治热情大大提高，出于应举、赴选、流贬、赴任、回朝、奉使、游幕等需要，他们频繁来往于中央与地方之间。可是由于种种原因，许多文人仕宦状态都不理想，一生处于不断的旅宦、漫游、迁徙之中，长期浮沉世俗，很难久处中上层。奔窜行旅之中，耗去大量时间，其间产生了大量文学作品。中高层文人离开廊庙，置身窜逐贬谪，下层文人周旋江海，其心态都完全不同于仕途畅达、高居庙堂之时。脱离交通行旅背景做静态研究，必然看不到其中包蕴的许多生动的、有价值的东西。只有将交通与文学结合起来研究，设身处地地还原行旅中的唐文人生活情态，使得研究成为动态的原生态的研究，才有可能对它们进行新的解读。

第二，交通还影响到唐人的创作方式，题壁、送别、留别、纪行、异地寄和等形式都因交通的开启而发达，这些都可进行很好的新闻发。

第三，交通深刻影响了中古时期的散文文体的发育。以《法显传》、《慧生行记》的问世为标志，产生了一种新的纪实文体

——行记，专门记载古人在旅途中的见闻感受。到唐代，产生了大量行记，记述唐人的求法、巡礼、游幕、奉使、贬谪等行旅见闻。唐宋书志一般将其笼统地置于子史两部，其实在晚唐五代已经形成了三个系列的作品，第一类是唐代僧人的巡礼、求法行记，有《大唐西域记》、《中天竺国行记》、《入竺记》等十余种，敦煌遗书中也有唐人这方面的作品若干。第二类是唐官奉使周边民族政权留下的作品，有《渤海国记》、《新罗国记》、《云南行记》及唐人使回纥、吐蕃行记共十六种。第三类以唐文人在国内的公私行旅为述说对象，如李翱《来南录》、韦庄《蜀程记》、王仁裕《入洛记》、张氏《燕吴行役记》等，共十余种。虽多为亡书，然佚文甚多，遗珠遍地，都是有待深挖的矿藏，尚未进行全面系统的整理与研究。对于这一部分著作，向达、严耕望等先生从史学的角度进行过研究，但因其非纯文学作品，文字朴拙，历来为文学研究者所忽视。本书对这一文体做了专门的研究，填补了这一空白。此外，赠序、表章疏奏等公私应用文体在唐代都很发达，前者以旅行为背景，后者通过交通体系来传送，以史学研究为依托，可深入研究唐代馆驿制度与这些文体之间的关系。

第四，地域文学的发展、交流和融合与交通的发展息息相关。唐南北交通也就是落后的南方与先进的北方间的文化对流，是北方文化带动南方文化，岭海荆蛮之地受容中原文化的动态过程。岭南、荆湘、江西、黔中、闽中等落后地区在中晚唐人才成长较快，开发加快，因此而形成了南方地域文学。研究交通与文学，也即研究落后地区的地域文学的发展变化历程，研究中原文化南输的动态过程。地域文学与主流文学之间的双向影响和联系，因此而成为一个引人瞩目的话题，本书揭示了联系和影响所在。

第五，以往文学研究者一般不大注意馆驿、驿路，认为这些与文学创作关系不甚紧密，实则不然。唐代交通以陆路为主，自

两京至天下四方皆以驿路相通，无远弗届，诸州之间也有“四至八达”相沟通，驿道上有驿、馆、店、亭，这些都是唐文人经常活动的场所，这些公私交通设施有哪些基本功能与特点？其与唐文人的关系是怎样的？唐人是如何利用它们的？唐人在馆驿中究竟从事哪些活动？唐代馆驿的生活环境与条件怎样？现存唐诗中有多少馆驿诗？如何认识这些馆驿诗？全国南北各主要驿道上的文人行役情况与诗歌创作情况是怎样的？连通两京与扬楚荆襄的两条道路那么重要，能否说明它们是两条“唐诗之路”？许多诗人常年旅泊于南北江河湖海之上，有着丰富的江行经验，怎样认识其形态各异的江行诗？行进途中的唐文人最关心的是哪些问题？常抱有怎样的心态？这些都可从交通的角度做出解说。

此外还有一些值得关注的问题，比如说，由于治文学者多不懂得唐代馆驿制度与贬谪制度，不了解唐南北交通路线，导致长期以来不能深入研究贬谪文学，人云亦云，其间不无错误。唐代“大赦天下”与官员量移两项制度，深刻地关涉到唐文人生死休戚，深深影响到他们的文学创作，其中大有文章可做。《唐六典》谓唐盛时单驿就有一千六百三十九所，馆、店多至不可数计，今日其名虽遗佚大半，然散见于两《唐书》、《通鉴》、《全唐诗》、《全唐文》及其他子史碑志者仍不少。然而由于史料缺乏，许多馆名、驿名、亭名及古地名的方位、地望已难以确考，其中不乏名同实异、名异实同者，阅读起来颇费思量，此类问题长期困扰着研究者，妨碍研究的深入，部分馆驿亭名还未作考释，做出了考证的由于种种原因，也存在误释，有待进一步精确考证，可将交通与文学结合起来做出探讨。

本书第一章以唐代“政治格局—城市布局—交通网络—文化传输”为视角探讨了唐代交通与文学发生联系的背景。从唐代政治格局与城市布局的关系入手，研究了唐代交通网络的形成及其文化辐射功能，呈扇形的文化辐射范型，唐人行旅诗的带状分

布。其余各章考察了以下几个方面的问题。

一、以唐两京为中心，研究七条陆上骨干驿道上的交通与文学，即两京道、长安至太原、幽蓟道、长安至河陇、安西、北庭道、长安至朔方回中三受降城等道、长安至襄荆潭衡岭南道、洛阳至汴楚扬杭等州道、长安至山剑黔滇道。同时研究运河开通后而繁荣的大量唐人水上行旅诗，主要是长江、黄河、淮河三大水系的水上交通中产生的文学作品，力求从交通与唐文人心态变化这一角度解剖这类诗歌。

二、行旅生活对唐文人，对唐诗形式、内容、主题、创作方式的影响研究。探究了唐代馆驿制度与文人旅行生活、文学创作间的关系，研究了唐人在行旅中的题壁、题名、送别、留别、两地寄和等方式的发生发展和变化特征。

三、唐代水陆交通与文学作品的传播路线、方式之间的关系研究，探讨了馆驿制度与文学作品的传播媒介、方式、速度、影响等问题，以及文学母题因交通发达而产生的拓展。

四、交通的发展与文学风格的变化研究。地域文学风格随着交通开启而日益融通，封闭一旦被打破，文学的地域性、差异性就会淡化，而共通性、共同点则会增强，这些都需要给予充分论证。对此，笔者在第八章着重从面与点两个层次展开了论证。以一节通论交通的发展与文学地域风格的淡化，作家群体特色的强化，作家个人风格的强化之间的关系。然后选择两个大家熟悉的事实做个案研究：一是唐南方文学样式——竹枝词由民间走向文人士大夫，由口头走向书面的发展变化历程。竹枝词本来是唐南方民间的文艺样式，但随着南北交通的发展而逐渐文人化，变得精雅，失去了它的民歌底色，这一事例说明交通的发展是会影响到文学风格的。二是胡汉民族因交流的加强所带来的唐诗的异质文化韵味，亦即异于中原传统文化的因子，反映胡族文化心理、习俗、气性的东西，它往往表现为一种“气”，可称为“胡气”。

这点我们过去认识不够，甚至根本否认它的存在。从种族与文化的角度看，确实存在。姚薇元的《北朝胡姓考》、陈垣的《西域人华化考》都启示我们，只要民族血统不纯，胡汉杂交，民族气质、民族审美文化心态就不会完全等同于后世高度同化了消失了各自异质文化特征的汉族，而有刚猛悍勇、放荡不羁的一面。陈寅恪先生更指出，汉胡之别，在北朝隋唐，文化重于血统。换句话说，北朝隋唐时期，血统的异同并不重要，重要的是文化，像胡汉两族的文化便是在两种不同的自然条件与地理环境下发育的特质迥异的文化，在唐代民族融合的背景下，二者的对比更加强烈，交融与互补也不曾间断。过去我们对前贤的这些论述以及上述文化现象并未引起充分注意，应当做出恰切的论证。许多初盛唐文人豪爽大度，飞扬跋扈，有胡人的强梁之气，李白、崔颢、高适、严武、王昌龄、李益等都是，其诗歌也不同程度地具有上述特征，其间大有文章可做。

五、南北交通与唐南方地区地域文学发展研究。考察北方文化影响作用于南方文学的路线、途径、方式，从命官、铨选、贬谪、科举、置幕五方面展示北方文化南输，南方广大落后地区受容北方文化，形成地域文学的动态历程，同时藉以表明南方人才的成长历程与地区开发进程存在同步性，地域文学与主流文学在双向交流中平行发展。本书以湖南为重点，兼及荆湘、岭南、黔中、江西、闽中五个唐南方落后地区，点面结合做出归纳，从而说明交通的开启对于地域文学发展的重要性。

六、行记文学研究。探究行记这一特殊文体的起源与发展历程，流别，存佚，它的文体特征、职能演变，它与抒情散文的区别和联系，史传文学及其他文体对它的影响，它与宋元明清以来越来越发达的游记之间的联系和区别。

在研究方法上，本课题力求将史学与文学，微观考证与宏观理论阐释有机结合起来，同时特别强调社会历史批评。

下面再说说本课题的理论价值与实践意义

唐代交通与文学的研究开创了一个新的研究领域，具有较大的理论价值与实践意义。

行旅生活与文学的研究将促使我们进一步深入了解置身江湖羁旅中的唐文人的生活情态，设身处地地贴近他们的生活，体会他们的喜怒哀乐，从而增进对他们诗歌的理解，促进我们对于文学母题的衍生，文学风格的变化，文学形式与创作方式新变等现象的认识。

行记及其他实用文体的研究拓展了古代散文的研究领域与研究深度，有利于认识古代散文的实用功能与它的文体发展变化之间的因果关系，对行记源流演变的考察有助于认识实用文体发展演进轨迹，从而准确把握其文体特征与职能。行记文学的研究将人们的视野由纯文学转移到实用文的研究，这本身具有方法论的意义。对行记存佚状况的梳理本身又为古代散文研究提供了基本资料。

南北交通与地域文学研究揭示出地域文学与主流文学间的双向联系与平行发展，展示出落后、闭塞地区地域文学的发展历程。把整个唐代文学区分为主流与支流，南与北，有利于看到南北文化的联系与区别。

事实上，将交通与文学结合起来研究，还是一个全新的课题。到目前为止，对于本课题，海内外学者的研究成果集中在史学上而不是文学上，比较注重史料的搜集、整理与考订而相对忽视理论探讨，所做的大都是基础工作，尚未深入到文人日常生活与文学创作的关系、影响上来。史学研究成果集中在以下几方面：

一是隋唐五代水陆交通研究，含路线走向，驿程远近，馆驿方位与地名考证，沿途人文地理与自然地理景观的考述。热点则有丝绸之路、运河与漕运、中西交通，这些都是可供利用的宝贵

资料。对本课题的研究最有用的成果，当然还是国内水陆交通。其中唐代陆路交通的研究又远较水路为深细。发起这项研究的是日本学者，原胜已有《黄巢入广州路的一考察》（《山下先生还历祝贺纪念东洋史论丛》1938），日野开三郎有《五代的南北中国陆上交通路》（《历史学研究》1941，11期），藤泽义美有《唐代入云路之史考察》（《岩手史学研究》29号，1958），佐藤长有《唐代的青海拉萨间之道路》（《东洋史研究》1975，6期），嗣后成果迭出。国内学者王文楚、冯汉鏞对以长安、洛阳为中心的驿道做了全面研究，其余各家，各有专攻，郑炳林等人的敦煌交通研究，张广达、范祥雍、孙修身、陈小平、王欣、邓辉的唐蕃交通研究，辛德勇、李之勤、蓝勇、王北辰、李辅斌的川陕河陇交通研究、陈伟明对岭南交通路线的考证华林甫对两浙驿路的考论等，前后十余家，论文五十余篇。水路交通方面，有全汉昇的《唐宋帝国与运河》、严耕望的《隋唐通济渠在交通上的功能》以及史念海先生的论述。这些成果，为全面深入地研究交通与文学打下了坚实基础。

二是唐代馆驿制度及驿名、馆名的考证。日本学者青山定雄较早开始了这项研究，他有《唐代的驿和邮》（《史学杂志》55：6，1944）等考述唐代驿传制度的论著，民国时期国内学者陈沅远开始了这项研究，建国以来，鲁才全、王冀青、黄正建、李锦绣诸家继起，取得了丰硕成果。唐代驿名、馆名的考证亦自陈沅远始，他的《唐代驿制考》及姚家积的《唐代驿名拾遗》是这方面的“开山之作”。海外自日本学者铃木俊讲发端，他有《唐代驿名拾遗补》（《史学杂志》48：7，1937）。建国以来的研究，则以严耕望、王文楚、辛德勇、李之勤四家为代表，其余考述隋唐交通而涉及馆驿考证者尚有十余家。上述两项研究，对于具体深入地认识唐代水陆交通和唐人行役，起了极大的促进作用。

三是综合的研究。民国时期，陶希圣编写了资料集成《唐代

之交通》，白寿彝著有《中国交通史》，唐夫翻译了日本学者的论著《唐代交通考略》。20世纪50年代以来，有严耕望的《唐代国内交通与都市》（《大陆杂志》1954，2），章群的《唐代交通》（《香港浸会学院学报》1977，7）。建国以来，史念海的《唐代历史地理研究》，刘希为的《隋唐交通》都汇集了他们多年来的研究成果，黄盛璋、冷国栋、牟发松等也有相关资料汇编与论著。这些著述，分别从交通大势，交通与政治、经济、军事、文化等方面展开论述，从不同层次、不同侧面揭示了唐文人的行旅背景。交通与都会的兴衰对文学的影响很大，史念海的《唐代通西域道路的渊源及其途中的都会》，《隋唐时期运河和长江的水上交通及其沿岸的都会》，全汉昇的《唐宋时代扬州经济景况的繁荣与衰落》，李廷先的《唐代扬州史考》等论述为探究这种影响所在指示着门径。

四是相关的外围论著，如程喜霖、侯灿对唐代过所与关津的研究，梁中效对唐代邸店的研究，李仲均、冯汉鏞的栈道研究，翁俊雄对唐代政区与人口的研究，张邻的《唐代的夜市》，曹尔琴的《唐代诗人笔下的运河》，史学界关于唐两京扬益荆襄等都会的论述，都有助于笔者探索唐代南北政治经济文化的交流对文学的影响，认识唐代交通管理制度对唐人的影响。

然而，这里不能不特别提到严耕望及其五巨册的《唐代交通图考》。是书凝结了严氏四十年心血，凡二百余万字，是他平生用力最深的著作，其程功之巨，此前此后国内外隋唐交通乃至整个中国古代交通的著述都不能与之比拟。按照他的计划，全书将分为十册，第一至第七册详细考述国内自关内至岭南七个大区的陆上交通，包括驿路、馆驿店亭的位置、里距、兴废，八、九册分别论述河运海运、馆驿制度，第十册综结。惜乎严氏未遂宏愿而已于1996年故世，使此巨著不能无阙，他只完成了第一至五册，其余五册只留下十余万张卡片。是书已出版的五册上自先秦

两汉魏晋南北朝，下迄宋元明清，一切与交通有关者，皆详征史料，悉心比勘，精辨细析。史料搜罗的竭泽而渔，论辩的详而且细，皆可谓空前未有，这给有志于研索唐代乃至中古文史者提供了很大的方便。作者视野开阔，“凡涉政令之推行，军事之进退，物资之流通，宗教文化之传播，民族社会之融和”（《唐代交通图考》第一卷，第7页），皆在考述之列。尤其可贵的是，作者特别关注国计民生，认为“交通之畅阻对于国家之盛衰，地方之开发，与民生之调剂，皆具有莫大之作用。”（同上第2页）这就使得是书既有别于常见的单篇考证，也不同于一般的宏观申论，合其所长，去其所短，是这部著作的显著特点。

至于文学研究，尚未深入到将交通与文学打通的层次上来。值得一提的，只有从不同角度涉及这一课题的一些论文，如程千帆、莫砺锋《被开拓的诗世界》关于杜甫陇右纪行诗的研究，李廷先的《唐代扬州史考》，向以鲜的《润州诗派考》，陈书良的《湖南文学史》关于地域文学与交通发展的关系的论述，蒋凡关于唐代驿递制度与韩愈诗歌的关系的研究，贾二强的《唐代的华山信仰》等关于唐文人行旅与文学创作的论述，谭桂林的《中国现代文学中的漂泊母题》，周帆的《地域文学的二重性——黔北文学个案分析》，台湾学者罗宗涛、严纪华、大陆学者李彬关于唐人题壁诗的研究，日本学者花房英树的白居易研究，前川幸雄的《智慧的技巧的文学》对唐人唱和诗的研究，松浦友久《李白诗歌抒情艺术研究》对唐人送别诗的独到分析，吉川幸次郎对宋诗的论述，都曾给笔者以种种启示与教益。正是在海内外文史两界众多论述的基础上，笔者的研究才能更进一步。

在本书的撰写过程中，始终贯穿着一种思想：多谈些实际问题，少来点理论发挥，重视微观考证，谨慎地做出恰当的宏观概论，尽量使论述接近唐代的历史实际，避免主观臆测，任意发挥。这么做主要是为了扬长避短，因为笔者似乎略长于材料搜集

和通过材料的归纳组合来解决具体问题，而对纯粹的文本研究尤其是理论研究一向视为畏途，因为这需要缜密严谨的逻辑思维，这正是笔者所缺乏的。再则笔者对于跨学科的综合研究特别感兴趣，尤其醉心于将历史、地理、制度与文学结合起来的研究。带着这种兴趣与热情，我在母校复旦大学完成了本书的初稿撰写任务，来到湘潭后又经历了一年多的反复修改。书中注重通过文献寻找线索，解决问题，描述方法用得比较多，对于一个现实针对性很强且又是刚刚开始的新课题来说，这么做也许是必要的。

## 第一章 唐代交通概述

从唐代文化与文学发展变化的角度来研究交通，并以交通来返观其对文学的影响，首先值得注意的是唐代政治格局—城市布局—交通大势—文学迁变之间的几层关系。从历史实际看，四者之间环环相扣，存在着三种因果关系，并最终反映到唐代文学上来，唐代文学内容、形式、风格、创作方式的一些迁变，正与前三者密切相关。本章即试图揭示此三重关系，以便从宏观上把握唐代交通与文学变迁之间的关系。

### 第一节 唐代政治格局与城市布局

所谓“秦中自古帝王州”<sup>①</sup>，唐以前众多王朝中，凡以长安为都城者大都气魄宏大，国力强盛，西周、秦、西汉，都是如此，这一现象说明政治格局、城市布局对国家规模与实力的奠定起着关键作用。李唐皇室崛起于关中，利用此地被山带河、四塞为固的有利地理形势而立国，北拒突厥、回纥，西抗吐蕃，而以东部及东南内陆腹地为依托。故此其战略态势就是立足关中以制四夷，一中华。自杨隋至于李唐，定鼎关后，逐渐形成以长安、洛阳为战略重心的东西两京政治格局。陈寅恪先生的“关中本位论”，很好地说明了这点。立足关中含有两大战略意图：一

<sup>①</sup> 《全唐诗》卷二三 ○杜甫《秋兴八首》之六。

是制内，如张良所说：“关中左崤函，右陇蜀，沃野千里，南有巴蜀之饶，北有胡苑之利，阻三面而守，独以一面东制诸侯。诸侯安定，河渭漕輓天下，西给京师。诸侯有变，顺流而下，足以委输。”<sup>①</sup> 换句话说，即利用关中地区在经济、政治、军事、地理形势上无与伦比的优势以制内<sup>②</sup>。二是御外。综观唐代地理大势可知，那时的中国西、北内陆，比现在更辽阔，而长安则是最接近这一带的中心城市，如果要有效地控制这片广阔的土地，国家的政治军事重心无疑最适宜放在关中，在交通、通讯落后的古代，尤其是这样。从上古至中古时代，一个又一个强大的游牧民族崛起于北方，对农耕民族造成巨大的威胁，而关中则处在游牧民族与农耕民族对垒的沿线附近，有巨大的内陆腹地做依托，以此为据点，能获得经济的、人力的支援，攘拒敌寇，保护绝大部分农业民族聚居地不受游牧民族的破坏，隋唐都长安，主要原因就在于此。唐初突厥威胁严重之际，李渊、李建成父子议欲迁都樊、邓，李世民就反对，云“‘夷狄自古为中国患，未闻周、汉为迁也。愿假数年，请取可汗以报。’帝乃止。”<sup>③</sup> 唐王朝在开拓西域，开发河西、陇右，经略朔方、幽蓟等方面取得的成功，在很大程度上取决于这种制内御外的战略。全汉昇谓东南地区“国防问题并不重要。反之，在西北方面，因为须防御吐蕃及其他漠北民族的入侵，国防问题却很迫切，有配置重兵的必要。”<sup>④</sup> 梁启超亦谓“历代王霸定鼎，其在黄河流域者最占多数，固由所蕴所受使然，亦由对于北狄，取保守之势，非据北方而不足以为拒也。而其据于此者，为外界之现象所风动所薰染，其规模常宏

《史记》卷五五《留侯世家》。

<sup>②</sup> 参见朱士光《汉唐长安地区的宏观地理形势与微观地理特征》，《中国古都研究》第二辑，浙江人民出版社 1986 年 9 月第 1 版。

《新唐书》卷二一五上《突厥传》。

《唐宋帝国与运河》第 11 页，商务印书馆 1946 年 10 月初版。

远，其局势常壮阔，其气魄常磅礴英鸷，有俊鹳盘云横绝朔漠之概。’<sup>①</sup>这是说黄河中上游具有地势上的优势，在战略上容易掌握控制全局的主动权，立国后易造成宏大的格局。他又谓起自黄河上游者“积千余年之精英，而黄河上游遂为全国之北辰。仁人君子所经营，枭雄桀黠之所争夺，莫不在此土，取精多，用物宏，故至唐而犹极盛焉。”（同上）则立国于长安既有地理上的天然优势，也有政治、文化上的优越性。这些优势所造成的宏远之规模，壮阔的布局，磅礴英鸷之气魄，亦深刻地反映到唐代的城市布局与交通格局上来，决定着二者也有着此种宏远、壮阔、磅礴英鸷。这种特色，在积极开拓进取的唐前期，表现得尤其鲜明，突出。安史之乱以后，经济文化重心虽自西向东，由北向南倾斜，但宏放、壮阔的气势仍依稀可见，从唐代的城市布局上可以清楚地看到这一点。

东西两京为中心的政治格局决定了唐代的城市布局与交通格局：以连通长安、洛阳的两京大道为枢纽，汴州、凤翔为枢轴两端的延伸点，以太原、幽州、凉州、成都、襄阳、荆州、扬州、广州等为区域发展的核心。长安有大小十四条驿路达于四方，洛阳也是典型的四通八达之区。凤翔南通山剑滇黔，北达朔方，西北至甘凉鄯州，正西通陇右，向东有宽阔的官道直达长安。汴州北至河北平原大郡魏贝镇州，西通京师，东经扬越可转达洪赣交广荆益诸州，与河南道东部及淮南道、江南西道亦有驿路相通。由此两轴端、四都市向四方辐射伸展，形成一个巨大的交通网络，东北经太原、幽州达于渤海，西北由凉州、西州而通葱岭，北疆由灵州、河外军城（即灵、丰、胜三受降城）逾沙碛直通铁勒、回鹘牙帐，南经兴元、成都，过石门、青溪二道通南诏、安

<sup>①</sup>《饮冰室文集》之十《中国地理大势论》，《饮冰室合集》第一册，文集七，第81页，中华书局1989年版。

南乃至更南诸国。国疆之外，凡唐之声威所届，亦颇有中国式的馆驿制度之记载，《大慈恩寺三藏法师传》多次记载，高昌以西，天竺诸国模仿唐制，设置“邬落马”有“邮骏”，转牒。《三国史记》卷三七《地理四》引贾耽《古今郡国志》：“渤海国南海、鸭绿，扶余、栅城四府。……自新罗泉井郡至栅城府，凡三十九驿。”这些事实证明政治格局的奠定对于弘扬国家的声威多么重要。

唐代的整个城市布局，像一个西北—东南斜向伸展开的巨大扇形，头胸在关中、河南，四肢在以两京为中心的几个中心城市，侧重点始终在关中河洛。但愈到唐末五代，东南愈是后来居上，这可以从下面几个事实看出：

（一）唐代仿效前代，设立陪都，因有“五都”。除京城长安外，洛阳在高宗显庆间即立为东都，其后陆续建立的都有北都太原，西京凤翔，南京成都。上元元年（760）省去蜀郡“南京”之号，另立江陵为南都。诸陪都虽建置时间不一，做陪都的时间也有长短，但立为陪都即表明其为地区性中心城市。五个陪三个都，北方三个，南方两个。其中有三个兴废无常。值得注意的是，地位稳定的长安、洛阳、太原都是北方城市，不稳固的除凤翔外，成都、江陵都是南方城市，长安、洛阳、太原三足鼎立，像一个三角形的骨架，牢牢拱立于关中、河南，中以三条驿道相通，显出固守此地，待机而动的态势，这显示，国家的重中之重始终在北方。

（二）开元年间因山河形便所置十五道采访使治所，京畿、都畿分治于京师、东都城內，此外，各道依次治汴州、蒲州、魏州、鄆州、襄州、梁州、益州、扬州、苏州、洪州、黔州、广州。其中北方七个，南方八个。开元十节度、观察使治所，分别在龟兹、北庭、凉州、灵州、太原、幽州、营州、鄆州、成都、广州，其中北方八个，南方二个。以后在此基础上形成的四十四

个元和方镇，则北方有二十五个，南方占十九个。

（三）据《旧唐书·地理志》，武德、贞观间所置都督府，北方十六个，南方十四个，沿边开府尤多。到景云二年（711）六月，置二十四都督府，就变成北方十个，南方十四个，扬益并荆四大都督府是重中之重，可是四个之中，三个在南方<sup>①</sup>。《唐会要》卷二四“诸侯入朝”所载玄宗《边要州不在朝集敕》中，所列要州为扬益幽潞荆秦夏汴澧广桂安十二州，其分布与上述都督府大体一致，且南方要州多于北方。

（四）天宝间十万户州，在黄河流域者为长安、洛阳、汴州、曹州，河北有相、魏、贝、冀、沧等六州，河东有并州。长江流域则有益襄宣润常苏七州，扬州虽户仅七万余（此殊不可解者）却仍与益州齐名，时称“扬一益二”，为长江上下游二大经济都会。

由上述材料可以归纳出唐代城市布局的基本特点：

其一，由于政治军事重心在北方，城市中的地方性政治中心，人口繁盛经济发达者北方多于南方，这显示出北方即使在文化上对南方也占优势，南北文化交流主要是强势的北方文化的南输，南方文化吸纳、受容北方主流文化。直至唐末五代，这种不均衡、不对等的双向交流仍在继续。

其二，城市分布虽仍以黄河中上游为重心，但出于开拓疆域的需要，照顾了沿边地区，在此设置军政中心，显示出积极进取的态势。十节度、经略治所在沿边的居多，所置都督府也多。到唐中叶，出现了凉、灵、幽、云等著名边疆城市，吸引大批文人游边出塞，踪迹远至回中、漠北、碛西，这是历史上从未有过的文化现象，说明政治格局、城市布局的变化会敏感地反映到文学创作上来，也说明国家对东北、河陇、朔方、西域、岭南、黔中

<sup>①</sup> 《旧唐书》卷七《睿宗纪》、《唐会要》卷六八“都督府”。

等地的重视和开发是前所未有的。

其三，城市有由自西向东、由北到南扩展之势。成都、江陵在肃宗朝被立为陪都，长江流域出现人户集中的城市，南北都督府数相对平衡，安史之乱以后南方方镇使府剧增，都很能说明这一变化趋势。这一变化与唐代人口迁移趋势也一致，翁俊雄指出，唐前期人口分布重心虽在北方，但流动方向是从西向东，从北向南。贞观十三年（639）关内、剑南道户口 100 余万，占全国三分之一，天宝十二载（753）降至五分之一，反之，东部的河北、河南道，贞观间仅 105 万户，天宝间达 330 万户，占全国三分之一。而在东部，人口又由北向南迁移。贞观十三年淮南、江南道 48 万户，仅占全国六分之一，天宝十二载增至 210 万户，占全国近四分之一。大量逃户由东畿、剑南等人稠地狭的地区迁向河南、淮南、江南等宽乡<sup>①</sup>。而安史之乱又加剧了人口的向南移动，造成中国史上第二次人口大浪潮。周振鹤《唐代安史之乱和北方人民的南迁》一文指出，移民实际上是人口再分配，这次人口再分配造成两个明显变化：一是南北人口比例大变。天宝时，南方八道与北方七道人口总比例为四比五，至元和间，这一形势已逆转，变成南方多于北方。二是南北人口分布趋于平衡，岭南、黔中、江西、山南一些地广人稀地区人口大增。这促进了南方的开发，带动了南方城市的兴起，使南北城市分布趋于均匀<sup>②</sup>。重要城市自北向南布列，呈西北—东南的带状分布，东北—西南方向的交通线上名城较少。

其三，较之于汉隋，唐代城市布点更均匀，呈发散型的扇形格局，东西南北四个方向，全国十道，由中央至沿边，都有地区性中心城市，南方城市增加。虽然东西南北都有都会涌现。但这

翁俊雄《唐朝鼎盛时期政区与人口》第 52~57 页，首都师大出版社 1995 年 9 月第 1 版。

周振鹤《唐代安史之乱和北方人民的南迁》，《中华文史论丛》1987 年第 2~3 期。