

走出蛮荒——交通与秦汉时期 的岭南越族社会浅析

何海龙

(厦门大学历史系, 福建·厦门 361005)

摘要: 交通对秦汉时期岭南越族社会的发展起着重要的推动作用, 秦汉时期岭南水陆交通的拓展强化了岭南的政治地位, 加强了中央与岭南的联系, 促使大一统政治格局的出现; 引发了岭南农业生产方式的变革, 推动了岭南商业贸易的起步和早期海外贸易中心的形成。

关键词: 交通; 秦汉时期; 岭南; 越族

中图分类号: C913.32 **文献标识码:** A **文章编号:** 1002-6959(2006)04-0201-06

From uncivilized State to civilized Society: The Transportation and Yue Nationality of Lingnan in the Qin and Han Dynasties

HE Hai-Long

(Department of History, Xiamen University, Xiamen, Fujian 361005, China)

Abstract: Transportation plays an important part to the development of Yue nationality of Lingnan in the Qin and Han Dynasties. The expandable transportation by land and water in the Qin and Han Dynasties consolidates the political status of Lingnan, strengthen connection between central government and local government, spend up united political situation, innovated agricultural productive model, promote nascent trade and business and the centre of early foreign trade come into being.

Key words: transportation; the Qin and Han Dynasties; Lingnan; Yue nationality

岭南, 又称岭表、岭外、岭海, 位于我国大陆的最南部。考古发现和文献资料表明, 岭南地区是我国古越人的发源地之一, 早在商周时期, 就与中原有一定的联系。秦汉时期是岭南越族地区社会政治、经济和文化发生根本变革的重要时期。以往学者在论及秦汉时期的岭南时, 对交通路线的考证谈得较多, 但很少就交通对秦汉时期岭南社会政治、经济、海外贸易的作用和影响的问题作深入的探讨。有鉴于此, 本文拟在这方面提出陋见, 以求教于专家学者。

一、秦汉时期岭南越族地区交通概况

早在三代时期, 岭南越族及其先民就与外界有一定的交通往来。然而根据历史文献记载和地下考

收稿日期: 2006-04-06。

[作者] 何海龙(1972—), 男, 广西融水人, 厦门大学历史系博士研究生, 广西师范大学历史系讲师, 主要从事区域社会经济史、民族文化研究。

古发掘来看,秦汉时期当是岭南越族地区交通发展的重要时期。

(一) 秦汉时期岭南的水陆交通

1、陆路交通

自秦汉开始,岭南越族地区比较闭塞的陆路交通始有改观。史载:“至二世时,南海尉任嚣病且死,召龙川令赵佗语曰:‘闻陈胜等作乱,秦为无道,天下苦之……南海僻远,吾恐盗兵侵地至此,吾欲兴兵绝新道,自备,……’”^[1] 嚣死,佗即移檄告横浦、阳山、湟溪关曰:“盗兵且至,急绝道聚兵自守!”^[1] (卷一百一十三《南越列传》, P296) 《史记索引》注“新道”为“秦所通越道。”也就是说,秦帝国曾开辟了通往南越的道路。这些新道,据岭南古史专家余天炽考证,大致有四条:其一、自江西之南安逾大庾岭入广东南雄;其二、自湖南之郴州逾岭入广东连州;其三、自湖南之道州入广西之贺县;其四、自湖南之全州入广西之静江。^[2] (P107-108) 这些过岭的陆路,在当时是岭南越人与中原进行交往的主要通道。

两汉时期,岭南陆路交通仍沿袭原有的新道。东汉时期,交趾二征反,光武帝“乃诏长沙、合浦、交趾具车船,修道路,通障溪”^[3] (卷八十六《南蛮西南夷列传》, P2836),以便发兵前往平定。《后汉书·马援传》则说马援“随山刊道千余里”,开辟了沟通交趾与九真等地的陆上交通通道。马援在南征的过程中,也为岭南陆路交通的发展做出了很大的贡献。

东汉初年,卫飒任桂阳太守时,“飒乃凿山通道五百余里,列亭传,置邮驿。于是役省劳息,奸吏杜绝。流民稍还,渐成聚邑,使输租赋,同之平民。”^[3] (卷七十六《循吏列传》, P2495) 使得含、匡、浚阳、曲江等地的交通大为改观。章帝时,郑弘代任大司农,因往南方海路的船只运输比较危险,时有倾覆,于是乃“奏开零陵、桂阳峽道,于是夷通,至今遂为常路。”^[3] (卷三十三《朱冯虞郑周列传》, P1156) 峽道即是经过五岭的险峻山路,其开凿对整个岭南的陆路交通有着决定性的意义,它使岭南同北方的陆上交通进一步得到了加强。这两条峽道自此以后成为沟通岭南南北的陆上交通的主要动脉,所以一直为后代所保护维修使用。

2、水路交通

秦汉时期岭南越族地区的水路交通,主要依赖珠江水系的西江、北江和东江的内河水运。西江古称都江,又称浪水、牂牁江等,它源远流长,其主流南盘江发源于云南马雄山,流经贵州蔗香会北盘江后称红水河。红水河与北来的柳江在石龙汇合后称黔江。黔江东流至桂平,与南来的郁江汇合后称浔江。至两广交界的梧州与桂江汇合后称西江。西江流至三水,与北江相会,进入三角洲,形成纵横交错的水网,主流注入南海。据《汉书·地理志》记载,西江“至四会入海”。北江发源于南岭地山,有东、西源:东源为浚水,浚水源于江西省信丰县大石山(大庾岭地区),西源为武水,发源于湖南临武县西的骑田岭地区。浚水与武水在广东曲江汇合后,始称北江。北江沿途与支流湟水(连江)、绥江汇合,至三水又与西江相会,进入三角洲网区。东江即古龙州水,又称循江,上源有二:东源寻邬水,发源于江西省寻邬县;西源定南水,发源于江西省安远县姊妹岗。二水在龙川老隆相会后称东江。东江折向西南流,下游经珠江三角洲后流入南海。^[4]

由于岭南地区江河纵横,水路交通网相互交叉衔接,与陆路比较而言水上交通甚为便捷易行。以《淮南子·人间训》载的尉屠睢发五十万兵四路入越地为例,实际上走的是水陆交通相结合的通道:一、循湘漓水及其上源相距不远的走廊入越;二、溯湘水的支流深水而上,过萌渚岭山地,再循今贺江而下;三、自汉水到大庾岭,再顺浚水入臻水。另有一条可能为溯湘水入耒水,到郴县,越骑田岭,循湟水入臻水。^[4] (P60)

在此还应提及灵渠。为了解除秦军南下的后顾之忧,秦始皇命令监御史禄“以卒凿渠而通粮道”,这条渠道就是驰名中外的人工越岭运河——灵渠。依靠灵渠的便利,秦军得以继续增兵和满足粮草需要,经过数年艰苦奋战,终于征服了岭南越人,在岭南置桂林、南海、象郡,统一全国。灵渠的开

凿，不但直接沟通了湘水与漓水，而且亦间接沟通了长江水系与珠江水系。从此之后，中原人可以沿湘江循灵渠入漓水南下抵番禺，岭南越人也可通过灵渠与中原地区交通。这对于加强岭南与内地联系，打破岭南闭塞局面以促进岭南的开发起到重要的推动作用。

汉武帝时期，南越吕嘉反对内属，杀汉使，发动叛乱。史载汉武帝以“卫尉路博德为伏波将军，出桂阳，下汇水；主爵都尉杨仆为楼船将军，出豫章，下横浦，故归义越侯二人为戈船、下厉将军，出零陵，或下离水，或抵苍梧；使驰义侯因巴蜀罪人，发夜郎兵，下牂牁江，咸会番禺。”^[1]（卷一百一十三《南越列传》P2975）这次出征的路线虽然有四条，但主要利用西江水道，足见西江内河水路的重要性。可见，在岭南内河水运中，西江是当时岭南越族同外界进行交往的一条主要干线。这是一条封建朝廷控制南越的重要通道。它具有政治、军事意义。既可利用它与中原联系，又可以因之和西南少数民族巴蜀联系。

另外，北江也是秦汉时期岭南对外水运中占据重要地位的一条水道。因而自东汉起，北江屡有疏凿。汉灵帝时，在桂阳郡任太守的周昕亦对北江武水开凿，以便商旅往返，物货流通。

（二）秦汉时期岭南越族造船技术的发展

越人多傍水而居，在河里捕捞鱼和贝类，在水上航行，引潮水灌田等，与江河有不解之缘。因而，越人很早就知道制造舟船和使用舟船。《越绝书》卷八亦称：“以船为车，以楫为马，往若飘风，去则难从”，是“越之常性”。世世代代的水运实践，使岭南越人积累了丰富的航行经验。秦汉时期，岭南造船业在以前的基础上有了新的发展。从考古材料来看，岭南各地出土了许多船模。特别是1976年在广州市内发现了一处秦汉时期的造船工场遗址，这个造船工场规模巨大，有两个船台，船台滑道的滑板与枕木之间，不作固定处理，滑道的轨距可宽可窄，可造出大小不同的船，而且还可以并台造出更大的船。^[5]（P15）秦汉时期岭南造船业不论是设备技术，还是生产技术都已具备相当的水平。这为河运、海上交通提供了有利条件，大大方便了秦汉时期岭南越族与外界的广泛交往。

秦汉时期的岭南交通，与先秦时期相比有了很大的进步，基本形成了一个初步的水陆交通网络。秦汉时期岭南水陆交通的发展，虽然是源于政治军事的需要，但客观上对于促进岭南经济、文化的进步也具有积极的意义。这不仅使岭南越族境内的各区域得以沟通，而且还便利与中原及西南各地联系，扩大了岭南越族的对外交往范围。

二、交通与秦汉时期的岭南社会

岭南交通的发展，使岭南越族地区自秦汉时期开始，在政治、经济等各方面都发生了很大的变化。

（一）交通的发展强化了岭南的政治地位、加强了中央与岭南的联系，促使大一统政治格局的出现秦汉时期，随着交通的开拓，使中原王朝对岭南越族地区的控制大大加强，岭南越族地区从此也成为中原王朝不可分割的一个组成部分。

秦汉以前，岭南地区是越族的聚居之地。《吕氏春秋·恃君览》载：“扬汉之南，百越之际，敝凯诸、夫风、余靡之地，缚娄、阳禺、欢头之国，多无君。”《汉书·武帝纪》亦载：“粤人之俗，好相攻击”足见这一地区政治的落后。秦统一岭南后，开辟交通，设郡置县，岭南地区纳入中央政权统一管辖之下，成为秦王朝版图的组成部分。以后的历代王朝，都沿用秦的郡县制形式统治岭南。随着岭南南北交通的拓展，在统一政权下，通过岭南地区的各级官吏和民族首领，推行中原王朝的政令，封建政治秩序开始在岭南确立，这就必然促使岭南越族地区社会制度发生变革。由于秦汉时期岭南交通网的形成，使中央到岭南各地的道路较为顺畅，中央政府的政令大都能及时向岭南各地传达，同时也方便使者的往来。交通成为中央政府与地方政府之间保持经常而紧密政治联系的重要纽带。

秦汉时期，中原与岭南的交通网络的形成不仅有利于加强中央与地方政权的政治联系，而且对于

中央政权镇压地方叛乱,维护国家的统一,也具有重要的战略意义。秦汉时期岭南南北新道的开辟,加强了中原王朝对岭南越族地区的军事控制,岭南地区从此成为中原统一王朝不可分割的一个重要组成部分。元鼎五年,“夏四月南越王相吕嘉反,杀汉使者及王、王太后。”^[1] (卷六《武帝纪》P168) 汉武帝就是凭借秦时已开通的岭南南北过岭新道,得以发兵五万,分四路沿岭南交通要道而入,夹击南越国。最后平定南越,使岭南从此完全统属在中原王朝的管辖之下。另外,东汉初年,马援所率军队即是沿着秦、西汉时常走的湘桂走廊通道入岭南,抵苍梧郡,溯西江至藤县转入北流江,翻越天门关,进入南流江后顺河而下抵达合浦,从海路平交趾叛乱的。

由此可见,秦汉政权对岭南越族地区的控制、经略即是依赖便利的水陆交通为基础的。

(二) 交通与岭南经济

秦汉时期岭南交通的开拓,虽然其根本目的不是为了发展经济,但客观上促进了岭南经济的发展以及与外界的经济交流。

1、交通引发了岭南农业生产的变革到秦统一全国时,岭南越族地区还一直保持“或火耕而水耨”,^[1] (卷一百二十九《货殖列传》, P3270) 的原始耕作方式,石器和木器在实际生产中仍然占有很大比重。秦代大批徙民沿水陆交通线南下,带来铁器工具和先进的耕作技术,使岭南的社会生产开始发生重大的转折。秦末汉初,中原大批铁农具、牛马沿着水陆通道源源不断地输入岭南越族地区,成为越族人民农业生产中必需的生产工具。自此开始,岭南越人逐步摆脱传统落后的耕作方式。农业生产上的变革,使岭南农业经济得到长足的发展。

考古发现证实:自新中国建立至1979年,广东清理发掘出的秦汉时期墓葬和遗址中出土的铁器数量、种类比战国时期大大增加。战国时期铁器仅发现铁斧四件,铁锄二件;秦汉铁器则有三百多件,增加一百五十倍以上。^[7] (P31) 种类由二种增加到二十二种,除兵器外,有大量斧、凿、锄、削等与农业生产相关的工具。在广西贵县罗泊湾发掘的汉墓中,出土了一件题为《东阳田器志》的木牍中记载了从东阳(泛指太行山以东的平原地区)输进的用以陪葬的农具清单,其中有锄、铚、耜等种类,数量从数十到百余具不等。^[8] 这充分说明在贵县一带已大量使用从中原引进的铁农具了。如果没有交通作纽带,在岭南越族地区是很难有中原地区样式的铁具的流入的。

西汉初年,岭南从中原地区大量输入“金铁田器,马牛羊”。赵佗还以身作则,“教民耕作”,推广先进的牛耕技术。另史载:“光武中兴,锡光为交趾,任延守九真,于是教其耕稼”^[3] (卷八十六《南蛮西南夷列传》, P2836)。历代地方官吏比较重视教导岭南越族人民掌握牛耕技术,发展农业生产。从岭南古代的丧葬习俗看,岭南地区在西汉后期就开始流行以陶牛为明器随葬,到东汉这一现象更为普遍,较大的墓葬中几乎都有陶牛做冥器^[7] (P31),这在一定程度上反映了牛耕在岭南的输入与推广。

总之,铁器、耕牛的输入和使用,极大地推动了岭南越族地区农业生产的发展,使岭南越人逐步从粗耕农业进入使用铁器、牛耕的耕作时代。中原先进的农业生产工具、生产技术沿着岭南新道的南传和普遍应用极大提高了岭南越族地区的生产力,为这一地区经济的发展和社会的进步做出了重要的贡献。

2、交通推动了岭南商业贸易的起步和早期海外贸易中心的形成

秦汉以前,岭南的农业和手工业较为落后,“楚越之地,地广人稀,饭稻羹鱼,或火耕而水耨,果隋赢蛤,不待贾而足”^[1] (卷一百二十九《货殖列传》, P3270), 自给自足的自然经济占绝对优势。

自秦王朝统一岭南后,交通的开拓使岭南与中原联系加强,南北交往密切。特别是两汉时期,岭南农业、手工业的逐步发展,为商业的兴起提供了物质基础,而水陆交通的开发更使得岭南商业贸易的起步成为可能。“汉兴,海内为一,开关梁,弛山泽之禁,是以富商大贾周流天下,交易之物莫不通,得其所欲。”^[1] (卷一百二十九《货殖列传》, P3261) 商人的南来,刺激了岭南商业贸易的发展。郡、县治所在的城镇,由于地处重要的交通线上,亦发展成为商业贸易的聚散地。东汉时大司农郑弘“奏开零陵、桂阳

“海道”，就是因为交通状况不能适应贸易转运的需要而进行的交通开发。秦汉时期岭南地区交通的展拓，打破了这一地区长期与外界隔离的状态，加速了岭南地区与全国各地及海外的货物交流、经济交往，促进了商业贸易的起步和早期海外贸易中心的形成。

汉代，沿着秦朝开辟的新道，岭南越族开始与内地“通关市”。除了从内地输入大量的金、铁、田器、马、牛、羊之外，岭南百越还从中原引进日常生活用具，而且数量很多。建国后，考古发现岭南地区秦汉时期的铜器、铁器、漆木器、陶器、玉石器大多是中原地区制造的。1976年发掘的广西贵县罗泊湾木椁汉墓是一座具有代表性的西汉前期墓。其中，一部分器物与黄河、长江流域同时期墓葬所出土的相同，有的器物上刻有铭文，可知是产自“犛”（今陕西武功）、“析”（今河南西峡）等地。^{[9] (P343)} 1978年，在贵县北郊汉墓里，出土铜镜14件，分“日光镜”、“昭明镜”、“规矩纹镜”、“李氏镜”、“尚方镜”、“龙虎纹镜”等。铜镜上有诸如“见日之光，天下大明”、“内清以昭明，光象夫日月”的铭文。^{[10] (P210)} 这些铜镜与中原地区洛阳烧沟汉墓所出铜镜形制相同，明显是从中原地区流入的。

另外，凭借水陆交通，岭南越族地区的土特产也不断地输入到中原地区。岭南地处热带或亚热带，自然条件优越，各种瓜果蔬菜常年不断。汉王朝曾将荔枝、龙眼等佳果列为贡品，专设“十里一置，五里一侯”来“昼夜传送”。并置“桔官”，“专主岁贡御桔”。据晋人葛洪的《西京杂记》载，赵佗曾把岭南的特产鲛鱼、荔枝、石蜜等进献给汉高祖，以示称臣。随后，赵佗又将土产白璧、翠鸟、犀角、紫贝、桂蠹、孔雀等物进献给汉孝文帝。^{[11] (卷九十五《西南夷两粤朝鲜传》，P385)} 另外，汉武帝平南越后，由于废除边关，岭南的桔、柚得以大批销往中原，以致出现“民间厌桔柚”^{[12] (卷三《未通》，P189)}。

在民间贸易交往中，岭南的一些特产，如食盐、水果、葛布、珠玕、犀角、象齿、翡翠等成为大宗物品，通过商人源源不断地输入中原各地，满足中原人民的需要。据史载，汉代岭南地区输入中原内地的经济作物有柑、桔、甘蔗、姜、桂、千岁子、荔枝等各种瓜果蔬菜，品种约在二三十种以上。从而使“岭南佳果”名扬四州，饮誉中原。此外，各种手工加工品及海外珍宝异物，如葛麻、丝棉织品、食盐、珠玕、犀角、象牙、毒瑁、翡翠、银、铜等也大量输入中原，成为中原人民生活的必需品。南北贸易的兴旺，致使许多“中国商贾多取富焉”^{[13] (卷二十八下《地理志下》，P1670)}。

秦汉时期，岭南地区通过水陆交通要道与闽越、湘楚、巴蜀等地，互有经济交往。如《史记·货殖列传》载：临邛的程郑“冶铸，贾椎髻之民”。颜师古注曰：“谓通贾南越地也”。建元六年（前135年），唐蒙出使南越，“南越食蒙蜀枸酱，蒙问所从来，曰：‘道西北犛犛，犛犛江广数里，出番禺城下’。蒙归至长安，问蜀贾人，贾人曰：‘独蜀出枸酱，多持窃出市夜郎……’”。^{[14] (卷一百一十六《西南夷列传》，P2994)} 当时巴蜀之地的特产枸酱，通过商人，途经夜郎（在今贵州境）运到两广销售，可知岭南与西南地区有着活跃的贸易关系。

岭南越族在与内地贸易的同时，与海外贸易也密切起来。随着岭南与中原交通的沟通和发展，加上岭南越族自身的优势，使岭南越族地区成为秦汉时期南方最大的对外贸易中心，成为犀、象、玳瑁、珠玕、银、铜、果、布等各种奇珍异宝的集散地，商业活动、对外贸易日渐活跃。来自中原及西南的丝绸，经越城、骑田岭路及犛犛江水道，经合浦徐闻港运往南海沿岸港口换回各种珍宝。交通的发展引发了岭南越族地区商贸的起步。较为便利的交通为岭南越族进行广泛的贸易创造了条件，在沿江沿海地区形成了众多的商业城市及对外贸易港口。沿内河、沿交通线也逐步形成专供进行“互市”的圩场。随着交通的开拓及岭南与中原商品经济联系的加强，秦汉时期，岭南越地一些郡县治所，逐渐成为经济、文化中心和南方海内外交通、贸易的枢纽，这对促进岭南越族地区经济的发展起了巨大的推动作用。

当时作为岭南政治、军事中心之一的秦南海郡治番禺，汇三江且临南海，水陆交通便利，造船业也较发达，可与江南、中原、西南、东南甚至海外交往，因而贸易兴盛，成为岭南与内地商品交流中心。“番禺亦其一都会也，珠玕、犀、玳瑁、果、布之凑”^{[15] (卷一百二十九《货殖列传》，P3268)}，是岭南和海外所产珍奇物品的集散地。依托水陆交通，岭南、海外特产经过番禺再源源不断输往中原。在近三十年来的

考古工作中,在这一地域发现了不少从海外进口的珠宝、象牙等物品。如广州南越王墓出土的大象牙、象牙器、银器、玻璃器以及玛瑙、水晶、玻璃等珠饰,虽然未经检定,但初步可以判断其中有一部分应是从中亚或南亚等地输入。^{[12] (P230)}此外,在汉代岭南还形成了对外贸易的港口——徐闻、合浦。可见,在当时随着交通的开拓,岭南越族地区已与海外发生了广泛的交往与贸易联系。

秦汉时期,岭南经济的发展很大程度上得益于内外交通的扩大和发展。由于交通状况的改善,改变了岭南封闭落后的局面,促进了岭南农业的发展,同时加强了同内地和边远地区、海外各地的经济交往,并开辟了海外贸易的航运。随着过岭交通的沟通,岭南越人充分利用海外国家对汉朝丝织品的喜爱,开始通过番禺等地向外输出丝绸,并购回为中原更为稀见的香料、琉璃等海外物产,从而推动了西汉以来海上丝绸之路的萌芽和初步发展。

结 语

秦汉时期是岭南地区的初步开发时期。促成秦汉时期岭南越族社会经济发展的缘由是多方面的,交通是推动秦汉社会发展的一个重要因素。囿于文献的记载,我们虽然难以完全描述出秦汉时期岭南水陆交通的具体路线和交通推动岭南社会发展的全貌,但交通对秦汉时期的岭南所起的积极作用和影响是不容忽视的。在其他社会条件大致相同的情况下,交通条件优越的地区其发展的步伐往往较早较快,反之则较为迟缓。秦汉时期岭南的发展,就充分地反映了这一点。

参考文献:

- [1] 司马迁. 史记 [M]. 北京: 中华书局, 1959.
- [2] 余天炽. 秦通南越“新道”考 [J]. 华南师院学报, 1980, (2).
- [3] 范 晔. 后汉书 [M]. 北京: 中华书局, 1965.
- [4] 吕名中. 秦汉通南越要道考略 [J]. 中南民族学院学报, 1983, (3).
- [5] 广州文物管理处、中山大学考古专业75届工农兵学员. 广州秦汉造船工场遗址试掘 [J]. 文物, 1977, (4).
- [6] 班 固. 汉书 [M]. 北京: 中华书局, 1962.
- [7] 广东博物馆. 广东考古结硕果 岭南历史开新篇 [A]. 文物编辑委员会编. 文物考古工作三十年 (1949—1979) [C]. 北京: 文物出版社, 1981.
- [8] 蒋廷瑜. 从考古发现看汉代农业 [N]. 广西日报, 1980—09—28.
- [9] 广西壮族自治区文物工作队. 三十年来广西文物考古工作的主要收获 [A]. 文物编辑委员会编. 文物考古工作三十年 1949—1979 [C]. 北京: 文物出版社, 1981.
- [10] 广西壮族自治区文物工作队. 广西贵县北郊汉墓 [J]. 考古, 1985, (3).
- [11] 桓宽撰、王利器校注. 盐铁论校注 [M]. 天津: 天津古籍出版社, 1983.
- [12] 广州象岗汉墓发掘队. 西汉南越王墓发掘初步报告 [J]. 考古, 1984, (3).

(责任编辑: 廖 建)