

古代广州的对内交通和贸易初探

徐俊鸣 郭培忠

(地理学系)

一个港市的发展和它的腹地的广狭有密切的关系。在长江以南，我国沿海都市中，拥有最辽阔腹地的港市，首推广州。不但珠江流域是它的基本腹地，而且越过南岭上的低平山口，可以北达长江而至于黄淮流域。加之古代集散于广州的商品多为海外输入和热带地区的珍贵物品，如珠宝香药之类，每为王室及各地贵官富豪所喜爱，这些物品便于长途运输，所以广州自昔有“犀、象、珠、玉，走于四方”的说法。

在海运未发达和陆上未有铁路等现代交通工具之前，内河航运对于一个城市的繁荣关系极大。位于亚热带的珠江的干支流，大都水量丰盈，终年不冻，便于运输，而且珠江的许多支流如北江、桂江、贺江、东江、绥江等，有如扇状分布于广州以北，而且多与长江南侧的许多支流如赣江、湘江及其支流的上源相接近，仅需攀越数十里海拔不过三四百米的山径即可接通双方水运，因此南岭上的许多山口就成为历代广州北达长江流域和中原地区的重要通道。这些通道同时也是历代兵家必争之地。

由于史书上对于平常经济文化交流的路线记录不多，因此，对于广州早期的对内交通的路线不能不以古代行军路线作为补充说明，因为战时大军通行的路线，常常就是平时经商的路线，二者均须选择最有利于通行的地形和最短捷的途径。

一国的首都，因人口密集，是一国交通的枢纽和全国最大的消费中心。因此广州的对内交通和贸易，每随历代首都位置的转移而有所变易。据此，我们考虑到各朝首都位置的变迁，将本文分为以下几个时期来叙述。

一、楚越交往时期一

先秦时期（公元前221年以前）

岭南和中原地区的经济文化交流可以远溯至商周时代，从文献记载和考古的资料都可以找到许多例子。《逸周书》王会篇在讲到向商汤王进贡方物时，就提到岭南的珠玢、珊瑚、象齿、文犀、翠羽等物（约公元前十六世纪）。战国后期的《荀子》王制篇指出：“南海有羽、鬃、齿、革、曾青（铜绿）、丹干（丹砂），然而中国得而财之”。据《白云越秀二山合志》关于越人公师隅（战国时人）条下说：“时三晋惟魏最强，越王与魏通好。于是使隅往复南海，求犀角、象齿以献之魏”。当时南北的交往，主要是经过楚地。

解放前后，考古工作者在岭南地区发现许多新石器时代的遗物以及战国时期的墓葬，从这些出土的文物看来，更明确岭南和中原地区在商周时代早已有经济文化的交

流。如新石器时代晚期或更晚的文化时期,以“印纹陶”为特征的遗址,仅在广东境内就已发现了七百多处。这类遗址的文化性质与江苏、浙江、福建、台湾等地的“印纹陶”文化同属于我国东南沿海“印纹陶”文化系统。值得注意的是,在广东东部地区的“印纹陶”文化遗址中,还较多地出土仿中原青铜兵器形式的石戈、石矛、石剑等。显示出这里很早就与中原地区有文化的联系。陶器的花纹装饰,普遍出现云雷纹、夔纹或乳钉纹等仿自中原青铜器的纹样,有的还与青铜兵器、工具等共存。

二、建都关中和河洛时期一

秦汉时期 (公元前221—公元220年)

自秦始皇第一次建立我国中央集权的统一国家,岭南建立了郡县,大批汉族军民南来,遂使岭南和中原的联系更加紧密。始皇二十九年(前218年),秦使尉屠睢和史禄等分兵五路进攻南越,三年后使赵佗驻守五岭。始皇三十三年(前214年),秦又派任嚣和赵佗南征,在岭南建立南海等郡。对于各次进兵路线,成书比《史记》约早三十年的《淮南子》保留有较详细的记载:“又利越之犀角、象齿、翡翠、珠玕,乃使尉屠睢发卒五十万,为五军:一军塞瓠城之岭;一军守九疑之塞;一军处番禺之都;一军守南野之界;一军结余干之水。三年不解甲驰弩,使监禄无以转饷,又以卒凿渠,而通粮道。”据考证,瓠城之岭即今广西之越城岭,是由长江支流湘江谷地进入珠江支流桂江谷地的过岭路,湘桂二江的上游很近,监禄(即史禄)在此凿灵渠,分湘江一部分水注入桂江,所以桂江上游又称为漓江。灵渠在今广西兴安县城,俗称兴安运河。九疑山在湖南江华县附近,其南有萌渚岭,是湘江别源潇水谷地越过萌渚岭进入珠江支流贺江的重要山隘。南野在今江西省南康县西南,为长江支流赣江上源章水越过大庾岭进入北江支流浈水谷地的山隘,以上三条路线都历历可考。但其余两军所经过的路线则不明确,因为番禺(即今广州)是秦兵进攻的目的地。而余干水即今江西注入鄱阳湖的信江,距岭南甚远。有人认为后者先行入闽越(今福建),然后经广东东部转入番禺。至于“处番禺之都”的秦兵从哪里越岭南来的呢?似从骑田岭及连江(北江支流)可能性为大。因为连江上有三座秦关(连县有湟溪关,阳山县有阳山关,英德县有湟浦关),汉武帝平南越时,其中伏波将军路博德所走的湟水就是连江道,是则“处番禺之都”的秦兵,很可能是从骑田岭隘和连江下来的。

汉武帝进兵南越亦分军五路,据《汉书》南粤王传:“令粤人(指南越降将)及江淮以南楼船十万师往讨之。元鼎五年秋,卫尉路博德为伏波将军出桂阳下湟水;主将都尉杨仆为楼船将军,出豫章下横浦;故归义粤侯二人为戈船、下濑将军,出零陵下漓水,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。元鼎六年(前111年)平定南越”。按湟水即连江,汉代桂阳郡治在今湖南郴州,桂阳县治在今广东连县,西汉零陵郡在今湖南零陵县北(见顾颉刚《中国历史地图集》),漓水为桂江上游,这里的苍梧似应指苍梧山,即九疑山(见《方輿胜览》),以上四条路线,都是秦伐南越时走过的路线,只有利用巴蜀(四川)罪人和夜郎(今贵州遵义一带)兵下牂牁江(西江支流,柳江或北盘江)一线是新的,这条行军路线,据《汉书》西南夷传中说是一条沟通巴蜀和岭南的

经商路线，但由于过于迂曲，当该路兵到达番禺时，南越早已平定，所以后人就很少利用此线。

秦汉时由番禺北通内地的要道自不止秦皇、汉武平南越时大军通行的道路，据《广东新语》卷二地理语三关条下说：“湟溪、阳山、涯口（按即涯浦关）皆有秦关，名曰三关……盖粤东要害，首在西北，故秦所置三关皆在连州（即连江流域）之境，而赵佗分兵绝秦新道亦在焉。佗既绝新道，〔复〕于仁化北一百三十里即今城口筑城以壮横浦〔关〕，于乐昌西南二里，上抵泷口，筑城以壮湟溪。盖仁化接壤桂阳，乐昌接壤郴州；当时东岭未开，入粤者多由此二道……武帝平南粤，以曲江、浈阳、含涯（后二县今均属英德）三县属桂阳郡，隶荆州，所以扶粤之门户，为犬牙参错，意深哉”。在上述仁化、乐昌两条山路中，尤以昌乐的武水一道虽有六泷之险，但为郴州和曲江之间的捷径，自东汉初起已屡加疏凿（见《后汉书》卫飒传）。

后汉和帝元兴元年（公元105年），以旧时南海郡贡献龙眼、荔枝，十里一置，五里一候，驿马昼夜传送，有遭虎狼毒害，顿仆死亡不绝，道经临武（今湖南临武县）。临武县长上书陈状，帝下诏罢贡（见《后汉书》和帝纪）。

汉桓帝时（公元148—167年），桂阳太守周昕（或作周憬），曾开凿六泷，见于《周府君功勋碑铭》，该铭指出，在东汉时期，武水和它附近的山路，在商业上已相当重要，南海的珠宝、象牙、犀角等珍贵商品，由此北运，丝绸等物从此路南输。

以上是秦汉时期，人们利用南岭山路的一些史实。所以宋人周去非在他所著《岭外代答》卷一、五岭条下说：“自秦世有五岭之说，人皆指山名之，考之乃入岭之途五耳，非必山也。自福建之汀〔州〕入广东之循〔龙川〕、梅〔梅州市〕一也；自江西之南安〔大余〕踰大庾〔岭〕入南雄二也；自湖南之郴〔郴州市〕入连〔今县〕三也；自道〔今县〕入广西之贺〔今县〕四也；自全〔今广西全州县〕入静江〔今桂林市〕五也”，虽然周氏所列举的五条越过南岭的重要通道和通常所说的五岭（即大庾、骑田、萌渚、都庞和越城岭）略有出入（即以揭阳岭取代都庞岭），然而他指出五岭是指五条过岭山路而非指山头则是非常中肯的说法，值得重视。

秦都咸阳，西汉都长安，东汉建都洛阳均在广州之北而略偏西。

秦汉时期，番禺同当时的首都间的交通路线，从秦始皇的南巡和汉高祖刘邦入关中所走的路线可以推知。秦始皇二十八年（前219年）东巡至琅邪之后，转而南巡，据《史记》秦始皇本纪说：“始皇还，过彭城。……乃西渡淮水，之衡山、南郡，浮江至湘山祠，……上自南郡由武关归”。按琅邪在今山东诸城县东南150里，彭城即今江苏北部的徐州市，至于衡山所在有两种说法：一说即今湖南的衡山（见《史记》原注，转引《括地志》）；另一说在今安徽省长江以北的黄岗县境（见顾颉刚《中国历史地图集》）。细玩《史记》本纪原文，过了衡山才渡长江，则以后说较为可信。另据1978年新版《辞海》地理分册（历史地理）亦称秦衡山郡治在湖北黄冈县西北。湘山即今洞庭北口的君山，南郡即今湖北江陵，武关今陕西丹凤县境。《史记》高祖本纪，“因袭攻武关，破之，又与秦军战于蓝田（陕西省蓝田县东南）南……乘胜遂破之。”当时越人梅鋗和摇毋余等率领他们起义的部队和刘邦一起入关。梅鋗率领南越的起义军北上，大致是通过大庾岭、鄱阳湖区、南阳、武关等地到关中的（参看《广东新语》卷七梅鋗条）。

在春秋战国时期,我国商人的活动,虽甚活跃,但当时各国之间,还有关税的限制,阻碍商人的自由往来。秦始皇统一中国,不但去除了这种障碍,而且有统一的货币和度量衡等,大有利于国内商业的发展,虽其统一的局面维持不久,但为汉代的统一打下了基础。在汉代,我国商业又获得比较长期的发展,但这时并未以关税作为国家的重要收入。当时的关税纯是军事上的作用。所以《史记》货殖列传中说:“汉兴,海内为一,开关梁,驰山泽之禁,是以富商大贾,周流天下,交易之物,莫不通,得其所欲”。

三、南北分裂时期一

三国至南北朝(公元220—589年)

从三国经两晋到南北朝,360余年间,除西晋五十多年,全国在统一的局面之下外,其余三百年,我国均处于南北分裂的状态。对于国内的交通和贸易有以下的影响:〈1〉由于江淮之间常为争夺的战场,南北交通比较阻滞,使国内贸易的发展受到一定的影响;〈2〉由于中原地区战争频仍,北方的城市多遭破坏,汉族人民大量南迁,使长江流域的经济获得迅速的发展,新的城市如建康(今南京市)等逐渐繁荣起来;〈3〉南方造船业日益发展,东南沿海海上交通更加频繁。

在这期间,除西晋建都于洛阳,东吴有短时间曾建都于武昌(鄂城)外,其余时间都建都于建康,使建康成为吴、东晋、刘、宋、齐、梁、陈六朝的首都。因此,介于广州和建康间的交通,自以大庾岭道最为直捷,使用也最多。但骑田岭道和越城岭道,由于可以北出长江中游,控扼建康的上游,也还是相当重要的。

自孙权据有江左以来,设造船厂,增强了吴国在海上的活动能力。吴国水军在东南沿海活动较重要的有二次:一在孙权黄龙二年(公元230年),“遣将军卫温、诸葛直将甲士万人浮海求夷州及亶州”。夷州为今之台湾,亶州则有人认为在海南岛。另一次是在赤乌五年(公元242年),“秋七月,遣将军聂友,校尉陆凯以兵三万讨珠崖、儋耳”(两地均在今海南岛)(见《三国志》吴书吴主传)。

孙吴对我国东南沿海地区既如此积极的经营,自然会促进我国东南沿海各埠之间商业的发展。

三国时,南方贵重的商品,多由广州(有时称为交州)输入,如珠玕、犀角、象牙、香料等,而北方每不可得;西北所产的名马,在东吴亦为难得。蜀汉所产的蜀锦,又为吴、魏所喜爱。于是三国政府间,常以这些物品作为报聘之用。如:(1)东汉建安二十五年(公元220年),“是岁,魏文帝遣使求雀头香、大贝、明珠、犀角、珊瑚、孔雀、翡翠、斗鸭、长鸣鸡……权曰:……彼所求者,于我瓦石耳,孤何惜焉”(《三国志》吴书吴主传注转引《江表传》)。(2)吴黄武二年(公元223年),蜀致马二百匹,锦千端及方物〔与吴〕,自是以后,聘使往来以为常。吴亦致方士所出,以答其厚意焉(见同上传注转引《吴历》)。(3)吴嘉禾四年(公元235年),魏使以马求易珠玕、翡翠珊瑚,权曰:此皆孤所不用,而可得马,何苦而不听其交易”(见《三国志》吴书吴主传)。

晋室南渡后,南北的交通比较困难,其情势与三国时相类似。其通塞惟视各割据势力之利害与方便为断。

《北魏书》卷一百一十食货志说：“〔魏〕又于南陲立互市，以致南货，羽、毛、齿、革之属，无远不至。”这些被称为“南货”的羽、毛、齿、革大多数是从广州进口的，而当时所说的北魏南陲的互市地，是在淮、泗、汝、颍诸水交汇处的寿春(今安徽寿县)。

四、大运河通向河洛时期一

隋唐时期(公元581—907年)

隋代重新建立了统一的国家，创立了好些新制，如建立驿站和开凿大运河。自六朝以来，我国淮河和长江流域的经济日趋发达，逐渐赶上了黄河的中下游，而隋代所修的通济渠(北起黄河中游南通江淮)尤为重要，因为我国的天然河道多东西行，而这条连接江、淮、河、洛的大运河，适可以弥补其不足，使我国的经济区域扩大，成为强大的统一的国家的重要基础。此外，隋代又修了永济渠和江南运河，使我国南北之间水运更为便利了。

隋初建都于关中的长安(今西安)，后因感漕运不便，煬帝时迁都于洛阳，称为东都，唐代亦建都于长安，至高宗时又以洛阳为东都，与长安并重。

关于唐代广州至首都长安的里程，各书(甚至同一书中)所载颇有出入。据《旧唐书·地理志》为5447里，《元和郡县志》则指出有两条不同的路线：(1)取道郴州(即出骑田岭)为4210里；(2)取道虔吉(即出大庾岭)为5210里，《元和郡县志》所说的里程显然偏短。

开元十四年(726年)，张九龄奉命祭广州的南海神，从他当时作有“商洛山行怀古”、“初发江陵有怀”、“初入湘中有喜”、“耒阳溪夜行”、“赴使泷峡”等诗篇看来，他从首都长安南行时是出蓝关入商洛(今陕西丹凤县西)渡汉水至江陵，浮长江入洞庭，溯湘来下六泷(乐昌峡)的。

韩愈贬潮州时所行的路线大体与张氏相同，从他的诗文中，可以看到他是在蓝关(今陕西省蓝田县东南)穿过秦岭。又在昌乐泷(今乐昌峡)穿过南岭的。关于前者有《左迁至蓝关示侄孙湘》诗中有“云横秦岭家何在，雪拥蓝关马不前”之句。

从长安至广州，通常需时二个多月，但若有紧急公事时，亦可缩短至一个月左右。据《续宝运录》载，在黄巢进攻岭南期间，由朝廷派往岭南的使者仇公度，于广明元年(公元880年)十月一日从广州出发，于二十九日返抵长安(转见《资治通鉴》唐纪六十九乾符六年五月一条)。

秦汉时的大庾岭路原在今小梅关，因其南至今尚有横浦水和杨历岩(因汉杨仆将军经历其地而得名)可为明证。而唐张九龄所新辟的大梅关在其东，大抵路线较短，而海拔可能较高，故今韶赣公路不经大梅关而绕经小梅关，即以此故。

唐李翱由洛阳来粤所走的是另一条路，即通过大庾岭路，他于元和四年(809年)一月从洛阳出发，由大运河经过汴梁、淮阴、扬州、润州(今镇江市)、杭州、玉山岭、洪州(今南昌)、大庾岭，到广州，按李翱南来乃应岭南节度使杨于陵相邀，无须限期到任，所以沿途多所逗留，历时四月余始抵广州。

开元四年(716年)，张九龄奉令开凿大庾岭路，据其所撰《开大庾岭路序》说：“初，

岭东废路，人苦峻极，……故以载则兽不容轨，以运则负之以背。而海外诸国日以通商，羽、毛、齿、革之殷，鱼、盐、蟹、蛤之利，上足以备府库之用，下足以贖江淮之求。……开元四载(716年)冬十有一月，俾使臣左拾遗张九龄……相其山谷之宜，革其坂险之故，……则已坦坦而方五轨，闾闾而走四通，转输以之化劳，高深为之失险。于是乎鑿耳穿胸之类，殊深绝赆之人，有宿有息，如京如坻(见《张曲江集》)。由此可见经大庾北上的货物主要是从海外进口的羽、毛、齿、革和南海出产的鱼、盐、蟹、蛤等海产品，而奇装异服(所谓鑿耳穿胸之类)的外国人，也有不少往来其间。

至于唐代长江流域各地和广州的贸易关系，还有以下一些记载，如《通典》卷七、《唐六典》卷三或《旧唐书》卷105韦坚中传出集中于东京(洛阳)、汴(开封)、宋(今商丘)各地船舶中，有南海郡船，载有大量珊瑚、珍珠、象牙、沉香等物。

张星烺氏曾指出：“就地理上言之，长安、扬州、广州、洪州数处胡人最多，大概皆以营商而来。……广州者，海舶登岸之处也，洪州过路之处也。唐时，广州之波斯、阿拉伯商人，北上扬州逐利者，必取道大庾岭，再沿赣江而下，顺长江而至扬州也。扬州在南北朝及隋唐二代，最为繁华。……商贾如织，故谚称“扬一益二”，谓天下之盛，扬为第一而蜀次之也。长安为唐之都城，亦奔名逐利者之所趋也。由扬州往长安，大抵皆从隋代所开运河而上至洛阳，再经陆道，过潼关而至西安也”。(见张星烺编注、朱杰勤校订《中西交通史料汇编》第二册)。

五、由建都汴洛及南迁杭州时期一

五代和两宋(公元907—1279年)

五代十国时期，尽管在政治上分裂成许多国家，经济上却互相依赖，南北商品的交换，即使在战争紧张的时期也未完全隔断。在这个时期，黄河流域由于朝代更换得多，所以经济破坏特别大。而南方各地，朝代更换较少，局势比较稳定，如长江下游只换了吴(杨行密所建)和南唐(李昇所建)，马殷在长江中游所建立的楚国和刘龔在岭南建立的南汉，均历五代而未变。

唐末，首都长安所在的关中，遭受巨大的破坏，运河淤塞，给养更加困难。因此，占据中原地区的五个小王朝，除后唐建都于洛阳外，其余四朝都以开封为首都(号为东都)，而以洛阳为陪都(号西都)，这就是北方愈益依赖东南粮食供应而以汴河作为主要运输线的明证。

北宋在五代的基础上，亦以汴梁为首都，我们把五代和宋代合在同一时期，就是其中原因之一。

当南汉的政权还未巩固之时，曾常以各种珍宝贡献给据有中原的后梁(见《旧五代史》梁太祖纪)。但南汉如何将这些物品送给后梁，史无明文记载。南汉要同后梁往来，如从陆道，则必须假道于吴或楚，所以南汉和后梁的联络，可能是从海道前往的。

宋代广州的对内交通仍以出大庾岭为重要，北宋余靖在韶州的《望京楼记》说：“广之旁郡一十五，韶最大，在楚为边邑，在越为交衢，治城在武水东滇水西，压骑田、大庾二岭……汉唐之西都也(指建都在偏于西北的长安)，由湘衡而得骑田，故武水最重

要，今(指北宋)天子之都大梁(今开封市)，浮江淮而得大庾，故淡水最便”。

北江中游英德县境有浈阳峡(俗称盲仔峡)，交通比较困难，宋代曾在此修筑栈道。据《广州府志》卷一〇四载：“荣璿为广东转运使。广有板步古河路绝险，林菁瘴毒，避开浈阳峡至洸口(连江口)古径，作栈道七十间，抵清远，趋广州，遂为夷途。”按荣璿任广东转运使是在嘉祐四年(1059年)。

宋代又曾修大庾岭道。据王巩《闻见近录》说：“庾岭险绝闻天下，蔡子直(名抗)为广东宪，其弟子正(名挺)为江西宪，相与协议，以砖甃其道，自下而上，自上而下，南北三十里，若行堂宇间，每数里置亭以憩客，左右通渠，流泉涓涓不绝，红梅夹道，行者忘劳。”按蔡抗在北宋嘉祐八年(1063年)任广东转运使。

宋代由广州输入内地的商品大都为舶来品，可大别为两部分：一部分为政府专卖，称为榷货，在广州收购后，派人运至各地出售；另一部分则为非榷货，由商人贩运到内地。据《宋会要》职官四十四载，在大平兴国七年(982年)和大中祥符二年(1009年)两次诏令，榷货共有十种，即璫瑁、象牙、犀角、宾铁(精铁)、鼈皮、珊瑚、玛瑙、乳香、紫矿(紫胶)和输石(精铜矿)这些奢侈品多供皇帝和中央官员所用，故常输入首都汴梁。

由广州进口的珠、宝、香药等商品，除运往汴京外，还有运销国内其他大城市，如成都、鄂渚(武汉)、潭州(长沙)、吴(苏州)、明州(宁波)等地。(分别见于《宋会要》、《续通鉴长编》等书中)。

到了南宋，由于政治中心由汴梁南移于杭州(升为临安府亦称行在)，政府在广州收购到的外货主要运往杭州等地出卖。

输入杭州的外货，除供当地消费外，南宋政府又把它运往沿边的榷场与金人贸易。

六、大运河通向北京时期一

元明至清中叶(公元1271—1840年)

元明清三代有以下几个共同的特征：〈1〉均在全国统一的局面之下，国内交通运输畅通，为贸易创造了有利的条件；〈2〉除明初建都于南京外，其余的时间都以今北京为首都；〈3〉隋唐时期的大运河，在长江以北的一段，斜向西北经河南通向洛阳由陆路至长安；到了元代，大运河乃改经山东西部直达北京；〈4〉均重视手工业的发展，为国内贸易提供更多的商品。

元代对于交通非常重视，建立严密的站赤制度以资联系各地。

元代把全国分为十二个行省，其中江西行省的范围包括现今江西省和广东省的大部。这种跨越五岭南北两方的江西行省，很显然是赖大庾岭道作为联系的。

元代从广州到北京的行程，据《文丞相全集》的有关记载，可略窥其梗概。

宋帝昺祥兴二年(1279年)，宋丞相天祥被执后，由广州经建康(今南京市)、扬州，过淮河，再经徐州、保州(今保定市)到燕京。元代初期，通过山东西部的大运河尚未修成，故文天祥之北解在长江以南多乘船，而长江以北则多从陆路。

元代我国对外贸易的主要港口虽在泉州，但广州仍为仅次于泉州的大港，所以运销

于内地各大城市的珠宝香料等物亦有不少是从广州进口的。

明代对内交通大致同元代类似,无论明初建都于南京或成祖移都北京,都以出大庾岭最为直捷,所以明代对于大庾岭道曾屡加修治。

明洪武二十四年(1391年),黄河曾一度决口,把元代在山东境内所修的大运河(会通河)淤塞了。但自明成祖迁都北京后,因要漕运江南的粮食供给京师,又感到海运多风险,曾将大运河修复,停止了海运。因此明代大运河对于沟通南北的地位更为重要。

明代后期,意大利人利瑪竇于万历十年(1182)抵广东澳门,翌年移居肇庆,十七年(1589年)离粤,经北江大庾岭、赣江、长江、大运河北上,沿途曾在南昌、南京和临清等地逗留多年,直至万历二十九年(1601年)始抵北京,大概明清之际,外国人士多循此路线入京。

同一时间,王临亨来粤查案,据其所著《粤剑篇》所载,他于万历二十九年一月四日从吴郡(苏州)出发,经杭州、常山、弋阳、进贤、吉安、南安(今大余),度梅岭至南雄,浮北江而下,经过南海县的灵洲山,于二月十三日抵广州。在途中共一月有余。据王氏描述梅岭所见时说:“此岭独以横截南北,为百粤数千里咽喉,犀、象、珠、翠鸟、白毡(棉布)之属,日辇而北,以供中国用,大庾之名,遂满天下”。

当时芦苞水尚可通行,所以王氏经官窑而至广州。

明代采取锁国政策,外商来华贸易须随贡使俱来,并规定某国若干年始能朝贡一次。因之,明代的外贸不如宋元时活跃。在永乐和宣德年间,朝廷虽曾派郑和等人率领巨大的舰队七下“西洋”,远抵西亚和东非等地,其主要目的在于宣扬国威,但对于当时我国的对外贸易自亦会产生一定的影响。其后由于倭寇日益猖獗,海禁益严,我国偏北的港口每多封闭,而广州由于离日本较远,受倭寇的骚扰较轻,而且到明代后期,欧洲的早期殖民主义者葡萄牙,在珠江口外占据了我国的澳门作为根据地进行贸易,西班牙、荷兰、英吉利等国随之而来,遂使明清两代广州的对外贸易比较突出,广州与内地的交通运输也日益频繁。

明代的广州相当繁荣,所以在明洪武和嘉靖年间曾两次扩建府城。集散于广州的货物驰名国内外,号称“广货”。据明胡宗宪所撰《筹海图篇》卷十二说:“副使谭纶云:连年倭患皆为私通贸易而起,游人多诈窃买丝、棉、水银、生铜、药材一切通蕃货物,抵广变卖,复易广货归浙〔江〕,本谓之交通,而巧立名目曰走广”。

从苏杭来广州大抵经过大庾,而福建商人来广,通常从海路为多,但亦有路经大庾者。

《天下郡国利病书》论及梅岭路,自明景泰初(1450年),因赣南转销粤盐以后,南雄的货物过岭者益多时指出:“北货过南者悉皆金帛轻细之物,南货过北者,悉皆盐铁粗重之类。过南者,月无百驮,过北者,日有数千”。

明代后期,黄河屡屡缺口,大运河逐渐淤塞,至清咸丰五年(1855年)黄河在今兰考县铜瓦厢决口,逐渐北夺大清河入渤海(今黄河下游),当时清廷因忙于镇压太平天国起义,无暇治理,大运河乃失去其运输的作用。而清代自北京到广州的驿路,在徐州附近以南即离开运河沿线,斜向西南,截过淮河,经大别山东侧,越过长江,进入江西,利用赣江水道和大庾岭山道来到广州。

据阮元《广东通志》经政略中记载,清代由北京到广州的驿路大抵经过景州(今河

北景县)、德州(今山东德州市)、徐州(今江苏徐州市)、宿松(今安徽宿松县)、浔阳驿(今江西九江市)、建昌(今永修县)、高安(今县)、清江(今清江县旧治)、庐陵(今吉安市)、赣州,过梅岭,经广东南雄、韶州府、清远、三水西南驿(今三水新治)至广州五羊驿。在鸦片战争前二年即道光十八年(1838年),林则徐奉命来粤查禁鸦片时所走的路线,大致与阮志所述相同。惟阮志中京广全程长七千多里,实嫌过长,林氏为五千多里,较可信。

林氏自道光十八年十一月二十三日离北京,于次年一月二十五日抵广州,长江以北多从陆路,长江以南多从水路,沿途偶有停留,历时共约二个月。

明代王临亨来粤,由于芦苞涌尚未淤塞,所以他路经官窑和灵洲山。到清中叶以后,由于芦苞涌已淤塞难行,所以林则徐来粤须向南绕道三水县河口转入西南涌和佛山涌才能来到广州。

道光十七年(1837年),林则徐又曾由北京赴湘,他经保定府(今保定市)、正定府(今定县)、顺德府(今邢台市)、邯郸府(今邯郸市)、彰德府(今安阳市)、卫辉府(今汲县)、新乡,过黄河,经郑州、许州(今许昌市)、周家口(今周口市)、确山驻马店,渡淮河至信阳州(今信阳市)、汉口,渡长江至岳州府(今岳阳市)、长沙府、湘潭县、衡州府(今衡阳市),其后折向湘西,未再南下。上述路线,大致和现今的京广铁路中北段相同(均见于林则徐日记)。

林氏此段记录虽不完整,但如由衡阳南越骑田岭即可入粤,自古已然。可见京广铁路选线时,大概也曾参考过古代驿道路线。

同治年间,广州知府戴肇辰的儿子戴燮元曾往返于北京和广州之间,据他所作的《粤游录》和《北辕录》(均见小方壶斋舆地丛钞第九帙)记载,他所走的路线的北段和林则徐的不同,而且他来回时的路线也略有小异。当他在同治七年(1868年)南来时,主要是循大运河,自北京附近的通州(今通县),经过天津、临清、济宁、清江浦(今清江市)而至扬州。过江之后,循江南运河到杭州,溯富春江至常山,越过玉山隘(80里的陆道),于玉山顺信江而入鄱阳湖至南昌。此后溯赣江过大庾由北江至广州则与林氏相同。同治九年(1870年),当他北返时,则在南昌以北有二小段与他南来时略异:一为由南昌北出湖口,浮长江而下,经南京而抵扬州,而不走江南运河一线。另一段则在清江浦以北,改由陆道经沂州(今山东临沂),游泰山,在济南过黄河,经德州(今市)、雄州(今县)而迳抵北京,也不沿大运河一线,可见清代京广之间的交通也有几种走法。林氏所经较径直,但北段多陆道,较为艰苦,若循大运河一线,虽然路线较长,但除越玉山岭和大庾岭二处必须走陆路外,其余路程都可以乘船,比较舒适。若无急务,多选取这条路线。

小 结

从上述列举的许多历史事实看来,广州古代对内的交通和贸易具有以下几个特点:

〈1〉远在有文字记载之前,岭南地区的人民早已同中原地区有经济、文化的交流,表现在岭南地区在先秦时代的出土文物,除具有东南沿海的特征之外,并带有若干中原

地区文物的共同特征；

〈2〉由于人民经过长期的实践，突破了珠江和长江的分水岭(南岭)天然障碍，寻觅出许多较便于通行的山隘(山口)，把南北分流的水道(长江或珠江的支流)遥接起来，平时进行土特产的交流，战时则成为大军通行和粮饷转输的大道，其中以大庾、骑田和越城三岭道最为重要。在此三条天然通道中，大庾和越城二岭路线较为平坦易行，但对于广州和北京联系来说较为迂远，而骑田一岭较为直捷，所以京广铁路通过此处；

〈3〉在古代由广州内输的货物中多由岭南出产的或由海外输入的热带特产，如珠宝香药之类，这些贵重的奢侈品，不但为帝王和达官贵人所追求，并由于大利所在，每于官员和中外商人乐于贩运。这对于古代广州的对内交通曾起着重要的作用。由于广州为祖国南方最重要的商港，由外国输入的各种物资和岭南的热带特产，仍将成为促进广州对内交通和贸易因素之一。故随着祖国社会主义建设特别是在加速四个现代化的过程中，在广州的对外贸易的促进下，加强对内交通，多修筑能任重致远的南北行的铁路干线，实为刻不容缓之举，而在铁路选线中，如何能尽量利用五岭上为古代人民经过长期实践寻找出来的天然通道，是十分值得注意的。